Verwaltungsbericht der Direktion der Eisenbahnen

Autor(en): **Jolissaint**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Bericht des Regierungsrathes über die Staatsverwaltung des Kantons Bern ...**

Band (Jahr): **- (1871)**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-416146

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Verwaltungsbericht

der

Direktion der Eisenbahnen

für

das Jahr 1871.

Direktor: Herr Regierungsrath Jolissaint.

I. Eisenbahnen, welche im Bau begriffen sind.

A. Linien von Biel-Sonceboz-Dachsfelden und von Sonceboz-Convers (Chaux-de-Fonds).

Das Jahr 1871 hat die Inangriffnahme des Baues vom kleinern Netz der Jurabahnen gesehen.

Bevor wir in die nähern Verhältnisse der Ausführung dieses Netzes eintreten, müssen wir daran erinnern, daß der Große Rath durch sein Dekret vom 29. Dez. 1870: I. erkennt hat, daß die Jurabahngesellschaft die für den Beginn der Arbeiten aufgestellten und durch das Dekret vom 2. Februar 1867 vorgesehenen Bedingungen erfüllt hat; und daß derselbe II. den Finanzausweis dieser Gesellschaft, als dem Kanzessionsdekret vom 10. März 1870 entsprechend, genehmigt hat, so wie auch die von ihr vorgelegten

Akten, nämlich: 1) die Statuten der Gesellschaft vom 3. Juli 1870, welche vom Regierungsrathe am 7. Oktober 1870 genehmigt wurden; 2) den Bauvertrag, den 24. September 1870 abgeschlossen zwischen den schweizerischen Ingenieuren, Herren Baur, Egger, Gubser und Ott, einerseits, und anderseits durch das Initiativkomite der jurassischen Eisenbahnen, dessen Rechte auf die Jurabahngesellschaft übertragen wurden; 3) das Bedingnißheft, und 4) die mit der kantonalen und Eidgenössischen Bank abgeschlossenen Finanzverträge, betreffend das Anleihen für das Obligationenkapital und die auf der Aktienbetheiligung des Staates zu bewerkstelligenden Vorschüsse, und endlich III. daß der Große Rath der Jurabahngesellschaft die Ermächtigung zum Beginn der Bauten der Linien Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers ertheilt hat, unter Anderm unter folgenden Vorbehälten und Bedingungen:

1) Art. 2, Nr. 4. Dem Staat steht das Recht zu, die Bauten und die Verwaltung der Bahnen Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers nach Gutfinden zu überwachen.

2) Art. 2, Nr. 5. Der Bau der Linien Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers darf nicht begonnen werden, bevor die Gesellschaft dem Regierungsrath den Nachweis geleistet hat, daß die Finanzverträge über die Lieferung des Obligationenkapitals und der interimistischen Vorschüsse vollziehbar geworden sind, und die in Art. 1 des Beschlusses des Großen Rathes vom 10. März 1870 vorgesehene Kaution geleistet ist.

Es handelte sich vor allem darum, die Gesellschaft laut den Statuten vom 3. Juli 1870 (Art. 19 und 23) zu organisiren. Demzufolge wurden die Aktionäre auf den 19. März zu einer Generalversammlung zusammenberufen, um zu der Wahl des Verwaltungsrathes zu schreiten. Dieser wurde dann folgendermaßen bestellt:

Herr Eduard Marti, in Biel, als Präsident;
„ Ami Girard, in Renan, als Sekretär,

und als Mitglieder die Herren Joh. Seßler, von Biel; Ernest Francillon, von St. Immer; Nikl. Kaiser, von Grellingen; Großrath Klaye, von Moutier; Alb. Gobat, Fürsprech in Delsberg, und Louis Liengme, in Cormoret. Ueberdieß und laut den gleichen Statuten bezeichnete der Staat Bern zwei Mitglieder in den Personen der Herren Weber und Jolissaint, Regierungsräthe in Bern, und der Kanton Neuenburg ein Mitglied in der Person des Hrn. Staatsraths Monnier, von Neuenburg. Nach Art. 27 dieser

Statuten erwählte der Verwaltungsrath seinen Vize-Präsidenten in der Person des Hrn. Ernst Francillon.

Dieser in der Weise bestellte Verwaltungsrath entwarf unterm 10. April, in Ausführung des Art. 30 der Statuten, ein Verwaltungsreglement, welches dann durch die Generalversammlung der Aktionäre am folgenden 11. Juni genehmigt wurde, und durch welches die Attribute des Verwaltungsrathes, der Direktion (welche aus einem Direktor, welcher der gewöhnliche Repräsentant der Direktion ist, und aus zwei Mitgliedern besteht), des Direktors und die Pflichten des Oberingenieurs bestimmt werden.

Nachdem dieses Reglement in Kraft getreten war, wurde die Verwaltung der Gesellschaft der Bern. Jurabahnen definitiv folgendermaßen organisirt:

I. Verwaltungsrath.

Präsident: Hr. Ernst Francillon, in St. Immer.
Vize-Präsident: „ August Klaye, in Moutier.
Mitglieder: die Herren Weber und Jolissaint, Regierungsräthe in Bern, vom Regierungsrathe als Repräsentanten des Staates Bern gewählt.
Hr. Monnier, Regierungsrath, von Neuenburg, als Repräsentant des Staates Neuenburg.
„ Eduard Marti, in Biel.
„ Joh. Seßler, in Biel.
„ Ami Girard, in Renan.
„ Louis Liengme, in Cormoret.
„ Nikl. Kaiser, in Grellingen.
„ Alb. Gobat, Fürsprech in Delsberg.

Die Kantonal- und die Eidgenössische Bank in Bern bezeichneten gemäß den mit diesen Instituten abgeschlossenen Finanzverträgen zwei Mitglieder, um den Sitzungen mit konsultativen Stimmen beizuwohnen, nämlich die Eidgenössische Bank ihren Präsidenten, Hrn. Stämpfli in Bern, und die Kantonalbank auch ihren Präsidenten, Hrn. F. L. Aebi in Bern.

Herr Staatsrath Monnier hat kurze Zeit nach seiner Wahl zum Mitglied des Verwaltungsrathes seine Entlassung gegeben, und wurde dann durch Herrn Georg Guillaume, Staatsrath in Neuenburg, als Repräsentant des Kantons Neuenburg, ersetzt.

II. Direktion.

Präsident: Hr. Eduard Marti, von Biel.

1. Mitglied: Hr. Joh. Seßler, von Biel.
2. „ „ Ami Girard, von Renan.

III. Direktor.

Hr. Eduard Marti, von Biel.

IV. Sekretär und Kassier.

Hr. Alfred Vernier, in Biel.

V. Ingenieure.

Hr. Charles Liardet, von Biel, Oberingenieur der Gesellschaft.
„ E. Pallain, in Biel, Adjunkt-Ingenieur.

Von Belang war auch noch der Punkt, die Garantien der Zinse des Obligationenkapitals zu regliren; diese Garantien waren durch die kantonale und Eidgenössische Bank gefordert worden.

Infolge eines zwischen dem Initiativkomite der Jurabahn und der kantonalen und Eidgenössischen Bank unterm 1. Juli 1870 abgeschlossenen Vertrags haben achtzehn Einwohner- und Burgergemeinden der Amtsbezirke Biel und Courtelary durch notarialischen Akt vom 19. März gemeinschaftlich und solidarisch sich gegen diese zwei Banken für die Garantie der Zinse des Obligationenkapitals, welches dieselben nach Uebereinkunft für die Erstellung der Eisenbahn Biel-Dachsfelden-Convers liefern, verpflichtet, in dem Sinne, daß, wenn gegen alles Erwarten das reine Ergebniß der Eisenbahn für die Bezahlung der Zinse des Obligationenkapitals zu 5 % jährlich nicht genügen sollte, die besagten kontrahirenden Gemeinden das Defizit decken würden; diese Verpflichtung soll so lange fortbestehen, bis die Obligationen gänzlich zurückbezahlt sind, in der Voraussetzung: a. daß das Obligationenkapital Fr. 2,250,000 nicht überschreitet, zu welcher Summe jedoch noch die Summe einer Million für den Ankauf des Rollmaterials hinzugefügt werden kann, wenn die Gesellschaft solches zu liefern hat; b. daß ein eventuelles Defizit unter den Gemeinden im Verhältniß des Betrages ihrer Aktien vertheilt werden würde.

Kurz nach dieser Garantie, oder am folgenden 7. April, gaben die zwei fraglichen Banken der Gesellschaft der Jurabahnen eine Erklärnng ab, mit welcher konstatirt wird, daß die im Anleihensvertrag vom 1. Juli 1870 geforderten Ausweis- und Sicherheitsbedingungen mit Inbegriff der Offerten der nachträglichen Akten ihnen gegenüber erfüllt und daß diese Verträge von nun an definitiv exekutorisch geworden seien, unter dem Vorbehalt, daß die einmal erstellte Eisenbahn als Hypothek gestellt werde und daß der

Regierungsrath die Arbeiten gutheiße und die Inangriffnahme derselben autorisire. Diese Erklärung wurde durch den Regierungsrath in seiner Sitzung vom 29. gleichen Monats genehmigt.

Auf der andern Seite hat der Regierungsrath, auf den Antrag der unterzeichneten Direktion, in seiner nämlichen Sitzung vom 29. April die in Art. 1 des Dekrets vom 10. März 1870 vorgesehene und durch die Gesellschaft der Jurabahnen dargebote Bürgschaft definitiv genehmigt. Diese Bürgschaft besteht: 1) in einer subrogatorischen Abtretung eines durch den Verwaltungsrath der Berner Handelsbank, Namens dieses Institutes, am 21. April unterzeichneten Bürgschaftakts, vermittelst welchem diese Bank gegenüber der Gesellschaft für die durch die Unternehmer der Strecken Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers, die Hrn. Baur & Comp. in dem mit ihnen abgeschlossenen Bauübernehmungsvertrag und in dem dazu gehörenden Bedingnißhefte übernommenen Verbindlichkeiten, bis auf die Summe von Fr. 300,000 sich verpflichtet; 2) überdieß in einer persönlichen und solidarischen, durch die HH. Marti, Fürsprech; Ernst Francillon, Regt.; Ami Girard, Oberst; Klaye, Sohn, und Nikl. Kaiser, letztere beide Nationalräthe, unterzeichneten Bürgschaft im Betrage von Fr. 50,000. Diese Bürgschaft wurde später durch eine Werthhinterlage von gleichem Betrage ersetzt.

Auf diese Weise hat die Gesellschaft der Jurabahnen die unter Ziff. 5 des Art. 2 des Dekrets vom 29. Dezember 1870 angezeigten Bedingunden erfüllt, indem sie dem Regierungsrath den Beweis geleistet, daß die Finanzverträge über die Lieferung des Obligationenkapitals und der interimistischen Vorschüsse vollziehbar geworden sind und daß die in Art. 1 des Dekrets vom 10. März 1870 vorgesehene Kaution geleistet ist; sie stellte infolge dessen an den Regierungsrath das Gesuch um die Autorisation, die Bauarbeiten der Strecken Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers beginnen zu dürfen. Auf den Antrag der unterzeichneten Direktion hat der Regierungsrath in seiner Sitzung vom 29. April diese Ermächtigung ertheilt, unter dem Vorbehalte, daß die auszuführenden Pläne dem Regierungsrath zur Genehmigung vorgelegt werden.

Vor dem Beginn der Arbeiten wurden vorläufig noch drei Geschäfte abgethan. Der Regierungsrath hat unterm 19. Mai das von den Unternehmern gewählte Schienenprofil angenommen. Dieses dem Bedingnißheft entsprechende Profil ist das gleiche wie auf dem

Netze der Gesellschaft Paris-Lyon-Méditerranée und der Gesellschaft von Orleans, mit einem Gewicht von 36 Kilogramm per laufendem Meter, und zugleich mit einer großen Widerstandsfähigkeit, welche von der Höhe der 130 Millimeter herkommt.

Dann wurde auch die Schatzungskommission für die Expropriationen des Landes, welche in Art. 27 des Gesetzes vom 1. Mai 1850 vorgesehen ist, folgendermaßen bestellt:

1. Mitglied: Herr Regierungsrath Amanz Jecker, von Solothurn.
   1. Suppleant: Herr Forstinspektor J. B. Wiedlisbach, in Aarau.
   2. „ „ Anton Wapf, alt-Nationalrath, in Luzern.
2. Mitglied: Herr Chs. Pellegrin, Großrath, in Coppet.
   1. Suppleant: Herr Franç. Demole, Grundbesitzer, in Genf.
   2. „ „ Landolt, Grundbesitzer in Bel-Air, bei Landeron.
3. Mitglied: Herr Rudolf Vogel, alt-Nationalrath, in Wangen.
   1. Suppleant: Herr Gottlieb Riem, Nationalrath, in Kiesen.
   2. „ „ Nikl. Bucher, Gerichtspräsident von Aarberg.

Am 10. Juni wurden sie von ihrer Wahl in Kenntniß gesetzt und ebenso wurde dem Bundesgericht dieselbe mitgetheilt.

Endlich beantragte die Baugesellschaft, in der Befürchtung, auf die Birsquellen bei den Arbeiten des Tunnels von Pierre-Pertuis zu stoßen, eine Variante des ursprünglichen Tracés der Tunnelaxe, nach welcher der südliche Eingang des Gewölbes ganz in den Thalweg der Bergschlucht verlegt würde, statt wie im ursprünglichen Projekte auf einer gewissen Höhe. Diese Abänderung, von der Gesellschaft auf die Berichte von Fachmännern gutgeheißen, wurde vom Regierungsrath in seiner Sitzung vom 19. Mai auf den Antrag der unterzeichneten Direktion genehmigt.

Nachdem diese vorläufigen Geschäfte abgethan waren, nahmen die Unternehmer die Erdarbeiten der Strecken Biel-Dachsfelden-Convers in Angriff. Der Anfang der Arbeiten wurde den 11. Juni amtlich konstatirt, was aus einer amtlichen Bescheinigung des Regierungsstatthalters von Courtelary hervorgeht, welche dem Regierungsrathe zugestellt und wovon eine Abschrift dem Bundesrath unterm 2. August übermittelt wurde; zugleich wurde demselben gemeldet, daß der Nachweis über die nöthigen Finanzmittel für die Sicherung der gehörigen Ausführung des Unternehmens durch die Gesellschaft in der in Art. 3 des Bundesbeschlusses vom 13./18. Juli 1870 vorgesehenen Frist geleistet worden sei.

Ein anderer Punkt, welcher auch erledigt wurde, bestund in der Wahl des Normalprofils für die Bahn.

Unter Bezugnahme auf den zwischen der Unternehmungsgesellschaft und dem Verwaltungsrathe der Jurabahnen unterm 24. Sept. 1871 über den Bau der Strecken Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers abgeschlossenen Vertrag, müssen wir bemerken, daß der Verwaltungsrath der jurassischen Bahnen, bevor er sich über die Wahl des Normalprofiles, wie solches im Bedingnißheft vorgesehen, oder wie dasselbe von den irländischen Ingenieuren vorgeschlagen ist, definitiv aussprechen wollte, diese wichtige Frage vorerst seinem Oberingenieur, Hrn. Liardet, zur Prüfung und Antrag vorlegte. Dieser beantragte in seinem Bericht vom 4. Juni ein Zwischenprofil zwischen dem im Bedingnißheft vorgesehenen und demjenigen der Irländer. Der hauptsächlichste Unterschied dieser beiden Normalprofile besteht in der Breite der Böschungen und der Seitengräben und in der Dicke der Beschotterung. Da dieses Profil des Hrn. Liardet einige Ersparnisse zuließ, und da dasselbe als Minimalprofil angesehen wurde, welches nur in geraden Linien und in Kurven von großen Rayons und in trockenem und solidem Lande angewendet werden sollte, und welches zudem nach dem Befinden der durch den Regierungsrath bezeichneten Experten, der Herren Bridel, v. Muralt und Froté, alle Garantien für die Solidität des Baues und für die Sicherheit des Betriebes darbot, so wählte der Regierungsrath in seiner Sitzung vom 24. Juni dieses minimale Normal-Bahnprofil für die Strecken Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers.

Bezüglich der in Art. 2, Nr. 4, des Dekrets vom 29. Dez. 1870 enthaltenen Bestimmung, die Ueberwachung der Arbeiten betreffend, ernannte der Regierungsrath in seiner Sitzung vom 2. August den Herrn Eugène Froté, als Ingenieur, um Namens des Staates die Bauarbeiten der Linien Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers zu beaufsichtigen, mit dem Auftrage, diese Arbeiten auch zu untersuchen und zu prüfen, wenn dieses von der kantonalen und Eidgenössischen Bank verlangt werden sollte, versteht sich auf ihre Kosten, und dem Regierungsrathe von dem Vorschreiten der Arbeiten stetsfort genauen Bericht zu geben. Herr Eugène Froté nahm diesen doppelten Auftrag an.

In Betreff der Genehmigung der Pläne haben wir zu bemerken, daß eine gewisse Anzahl derselben, wie die der Gemeinden von Corgémont, Cortébert, Courtelary und Cormoret, vom Re-

gierungsrathe in seiner Sitzung vom 30. Dezember gutgeheißen wurden, jedoch unter gewissen Vorbehälten in Ausführung der durch diese Behörde in ihrer Sitzung vom 29. April bestimmten Klausel, dahin gehend, daß die Ausführungspläne ihm zur Genehmigung vorgelegt werden.

Ende Oktobers waren die Detailstudien des Tracés auf der ganzen Länge des zu erstellenden Netzes beinahe vollendet. Die noch nicht vollendeten Theile bestunden in dem Tracé in den Gemeinden von Renan und Convers und in dem Bahnhofe von Sonceboz und den daherigen Anlagen.

Die Studien der Variante von Chaux-de-Fonds waren im Felde auch beendigt. Der Verwaltungsrath hatte das Tracé zwischen Reuchenette und der Grenze Villeret-St. Immer, sowie dasjenige der Baslerlinie von der Abzweigung in Sonceboz weg bis zum Ausgang des Tunnels von Pierre-Pertuis gutgeheißen. Ueber die Pläne des Tracés in den Gemeinden von St. Immer und von Dachsfelden und über die auf den Plänen eingezeichneten Bahnhöfe wurden dann Studien gemacht.

Was die Arbeiten betrifft, so wurden dieselben vom 11. Juni weg ohne Unterbrechung fortgesetzt. Zunächst dem Tunnel von Pierre-Pertuis wurden dieselben im Monat Juli zwischen Soncebal und dem Eingang des Tunnels in Angriff genommen und nachher im September unterhalb Sonceboz. Zwischen Soncebal und dem Tunnel von Pierre-Pertuis und dem Tunnel selbst waren die Erdarbeiten sehr vorgerückt. Die Arbeiterzahl war veränderlich, jedoch steigend; so betrug die Zahl derselben im Juli 185, im August 260, im September 334 und im Oktober 346.

Bezüglich des Tracés zwischen Biel und Reuchenette wurden zwei Hauptreklamationen erhoben, oder vielmehr wurden zwei Varianten mit einer gewissen Dringlichkeit verlangt. Die eine bestund in einer Haltstelle östlich von Biel und die andere betraf die Erstellung einer Station in Frinvillier.

Diese zwei Fragen wurden während den letzten Monaten des Jahres geprüft und haben ihre Erledigung im Anfange von 1872 gefunden.

In einer andern Reklamation vom Monat Oktober hat der Gemeinderath der Stadt Biel verlangt, daß von den zwei Anschluß-Tracés der Jurabahnen mit dem Bahnhof Biel, man in Rücksicht auf die Pasquart-Promenade und der im Alignementsplan der Stadt Biel vorgesehenen Bauten dem zweiten Tracé mit Rebrousse-

ment den Vorzug geben möchte; dieses Tracé würde von den Steinbrüchen des Hrn. Girard an längs dem Pasquart bis in eine Endspitze bei Vingelz sich hinziehen, statt dem direkten Tracé.

Diese Frage wurde auch Fachmännern zur Prüfung übertragen, und nach gründlicher Untersuchung ging die Annahme des direkten Tracés als Resultat hervor, ohne Rebroussement.

Endlich hat der Gemeindrath von Biel bei dem Regierungsrath eine Modifikation des Art. 14 der Konzession der Jurabahnen angeregt, in dem Sinne, daß die naturhistorischen Gegenstände ꝛc., welche bei diesen Bauarbeiten entdeckt werden, dem Museum „Schwab" zugestellt werden, worauf der Regierungsrath unterm 16. Sept. erwiderte, daß diesem Gesuche nicht entsprochen werden könne, indem der Große Rath die Konzession ertheilt habe; diesen Akt abzuändern liege nicht in der Kompetenz des Regierungsrathes.

B. Eisenbahn von Pruntrut-Delle.

Die Arbeiten auf dieser Linie wurden im Jahr 1871 mit großer Thätigkeit fortgesetzt.

Wir bemerken vor allem aus, daß nach dem Wortlaut des Dekrets vom 2. Februar 1867 der Beitrag des Staates für die Linie Pruntrut-Delle auf die Summe von Fr. 750,000 festgesetzt wurde und daß nach konstatirter Vollendung der Erdarbeiten und der Kunstbauten (Unterbau) der Baugesellschaft ein jährlicher Zins von 5 % der zwei Drittel der Summe der Staatsaktien zu gut geschrieben werde, welcher Zins nach Eröffnung der Linie zahlbar ist.

Indem nun die Gesellschaft von Pruntrut-Delle der Ansicht war, daß sie zum Bezuge der Verfügungen berechtigt sei, erstattete sie dem Regierungsrathe über den Stand und das Vorrücken der Arbeiten Bericht, und ersuchte denselben, einen Ingenieur als Experten zu senden, um den Stand der Arbeiten zu konstatiren. Herr Ganguillet, Ingenieur des Kantons, wurde zu diesem Zwecke bezeichnet, und er begab sich am 30. Nov. auf Ort und Stelle.

Gestützt auf den amtlichen und technischen Bericht dieses Experten beschloß der Regierungsrath unterm 9. Dezember, daß der Staat Bern der Baugesellschaft der Pruntrut-Delle-Bahn vom 1. Dezember 1871 an einen jährlichen Zins von 5 % von zwei

Drittel des Staatsaktienbetrages (750,000) zu gut schreiben werde, welcher Zins nach Eröffnung der Linie zahlbar ist.

Ein anderer Punkt, mit welchem der Regierungsrath sich zu beschäftigen hatte, bezieht sich auf die Zahlungen von Landentschädigungen.

Auf das Gesuch des Verwaltungsrathes und bei der Vorlage der Zahlungsanweisungen für Entschädigungen, welche Anweisungen am Fuße von fünf Expropriationsakten für Grundstücke, welche von der Eisenbahn durchschnitten wurden, angebracht waren, ertheilte der Regierungsrath in seiner Sitzung vom 15. April die Weisung, die den Eigenthümern in fünf Gemeinden von Land, welches von der Bahn durchschnitten und durch die eidgenössische Schatzungskommission expropriirt wurde, schuldigen Entschädigungen auszurichten, unter der Bedingung, daß die Gesellschaft gewisse Formalitäten erfülle, wie solche Anno 1862 für die Land-Expropriationen von der Bern. Staatsbahn verlangt wurden.

Wir fügen noch schließlich in Betreff des Personals des Verwaltungsrathes bei, daß Herr Antoine wegen Verlegung seines Domizils nach Bern seine Demission als Mitglied desselben und als Repräsentant des Staates Bern in demselben genommen hat, worauf der Regierungsrath auf den Antrag der unterzeichneten Direktion in seiner Sitzung vom 2. August den Herrn Wilhelm, Bezirksingenieur in Pruntrut, in Ersetzung des austretenden Mitgliedes, in der gleichen Eigenschaft bezeichnet hat.

II. Projektirte Eisenbahnen.

A. Linien Dachsfelden-Delsberg-Basel und Delsberg-Pruntrut.

In einem im letzten September verfaßten Aufsatze, auf welchen wir uns beziehen, hat die unterzeichnete Direktion nachgewiesen, daß drei neue Ereignisse dem Bau des ganzen jurassischen Netzes große Bedeutung verliehen haben.

Infolge der Eröffnung des Mont-Cenis Anno 1871 wird eine große Partie Waarentransit und Reisende aus den Rheingegenden (aus Rheinpreußen, Rheinbayern, Elsaß, Großherzogthum

Baden) in der Richtung von Italien und der Häfen des Mittelmeeres den Weg über Basel-Delsberg-Biel nehmen.

Andererseits, wenn der Gotthard, für dessen Durchstich im Jahr 1871 die Unterschriften der nöthigen Aktien auch vervollständiget waren und dessen Bau keinem Zweifel mehr unterliegt, einmal eröffnet sein wird, so gelangt der Transit von England, Belgien, vom nördlichen und östlichen Frankreich nach seinen gegenwärtigen Grenzen für Italien und den Orient auf die Linie Delle-Pruntrut-Delsberg-Münster 2c.

Endlich ist infolge der Anhängung von Elsaß und Lothringen an Deutschland die Erstellung einer direkten Verbindung der Gesellschaften Paris-Lyon-Méditerranée und der französischen Ostbahn auf Schweizerboden mit Basel und der Ostschweiz über Pruntrut-Delsberg-Basel zur Nothwendigkeit geworden. Gleich verhält es sich auch mit der Linie von Pruntrut-Delsberg-Biel für die französische Ostbahngesellschaft, um eine direkte Verbindung auf Schweizerboden mit dem Gotthard und der Centralschweiz zu sichern.

Diese neue wichtige, den Jurabahnlinien durch die eben angebrachten Thatsachen geschaffene Stellung ist der Eisenbahndirektion nicht entgangen. Sogleich, nachdem der Frieden erstellt und die Verwaltungen von Paris und Lyon und der französischen Ostbahn in Paris wieder eingesetzt waren, suchte sie bei denselben um Konferenzen nach, welche auf Anfangs Juli 1871 festgesetzt wurden.

Sie begab sich, von Hrn. Ingenieur Froté begleitet, nach Paris.

Sie theilte den Direktionen der beiden Gesellschaften den Zweck ihres Vorgehens mit, das darin bestand, sie aufmerksam zu machen und ihnen nöthigen Falls die Nothwendigkeit nachzuweisen, auf schweizerischem Boden vermittelst der Jurabahnen direkte Verbindungen mit Basel, der Ostschweiz und mit dem Gotthard zu erhalten, und als Folge davon von ihnen zu verlangen, ihren Verkehr in diesen beiden Richtungen der Linie von Delle-Pruntrut-Delsberg zuzuführen und sich finanziell für die Vollendung der Jurabahnlinien zu betheiligen. Die Direktoren dieser Gesellschaften nahmen diese Mittheilungen günstig auf und erklärten, daß der Moment geeignet sei, auf schweizerischem Boden für den Transit von England, von Südbelgien, von Nord- und Ost-Frankreich mit der Schweiz, Oesterreich, Italien 2c. Verbindungen zu erstellen.

Sie luden die Eisenbahndirektion ein, diese mündlichen Mittheilungen ihnen schriftlich zukommen zu lassen, und versprachen,

dieselben genau zu untersuchen, da selbe sie ganz besonders interessiren. Nach ihrer Heimkehr beeilte die Eisenbahndirektion sich, diesen Gesuchen ein Genüge zu leisten und übermachte denselben die nöthigen Erörterungen in Begleit von Karten.

Im Anfang dieser Unterhandlungen glaubte die Eisenbahndirektion, daß es im Interesse der beiden französischen Gesellschaften liege, in Delle mit den jurassischen Linien sich zu verbinden. Die Ostbahn, welche bis dahin vermittelst ihrer Linie von Belfort nach Basel eine direkte Verbindung mit der Schweiz hatte, setzte einen großen Werth darauf, einen direkten Anschluß mit dem jurassischen Netz zu erhalten, ohne den Bahnhof von Delle zu passiren, welcher der Paris-Lyon-Méditerranée-Gesellschaft gehört. Sie hatte in dieser Absicht von Petit-Croix nach Courcelles oder Réchésy Studien aufnehmen lassen. Die Gesellschaft Paris-Lyon hat der Eisenbahndirektion bei diesen Absichten der Ostbahn mitgetheilt, daß vom Augenblicke an, wo die Ostbahn der Erstellung eines Anschlusses von Belfort-Morvillars-Delle ausweiche, um eine von jenem Anschlusse unabhängige Linie zu erstellen, sie das Resultat dieses Versuchs abwarten wolle, bevor sie in den angebahnten Unterhandlungen Stellung nehme, mit dem Beifügen, stetsfort geneigt zu sein, mit dem jurassischen Netze über die Erstellung ihrer Verbindungen mit Basel vermittelst der Juralinien sich zu verständigen.

Die Ostbahn ihrerseits hat in Beantwortung unserer Eröffnungen ihren Ingenieur, Hrn. Joyant, nach Bern gesandt, um von den Studien des jurassischen Netzes Kenntniß zu nehmen. Es haben denn auch zwischen ihm und der Eisenbahndirektion mehrere Konferenzen stattgefunden.

Bei dem vorhandenen Gefäll von 25 ‰ von Glovelier bis Séprais und vom Anfang des Tunnels von Rangiers gegen Asuel hat die Ostbahn durch das Organ des Hrn. Ingenieurs Joyant die Ermächtigung nachgesucht, das Tracé über Lützel zu studiren. Der Regierungsrath hat diese Ermächtigung nicht verweigern wollen, aber der Ostbahngesellschaft anzeigen lassen, daß die offiziellen, von der Regierung im Jahr 1867 angeordneten Studien ihm nachgewiesen haben, daß dieses Tracé aufgegeben werden müsse, daß überdieß der Staat Bern für die Erstellung dieser Linie keine Konzession ertheilen würde, aus zwei Gründen, weil diese Linie für die Vertheidigung der schweizerischen Neutralität gefährlich wäre und weil sie den allgemeinen Interessen der betheiligten Gegenden nicht entspreche, daß aber die Eisenbahndirektion eine Variante des

Tracés zwischen Pruntrüt und Delsberg durch die Tunnel des Doubs studiren lasse, welche die Ausführung einer von der Ostbahn zur Erstellung einer großen Transitbahn gewünschten Linie nach den technischen Betriebsbedingungen erlauben würde.

Die Eisenbahndirektion hat an Hrn. Joyant, Repräsentant der Ostbahn, die Frage gestellt, zu welcher Betheiligung und zu welcher Mitwirkung diese bei dem Unternehmen des jurassischen Netzes sich herbeilassen wolle, worauf dieser erwiderte, diese Gesellschaft sei geneigt, an den Kosten des Unternehmens durch Uebernahme von Aktien, deren Zahl später bestimmt werde, sich zu betheiligen.

Da Basel in seinen Hoffnungen, die direkten Verbindungen mit Belfort unter den gleichen Bedingungen, wie vor der Annexion des Elsaßes, beibehalten zu können, getäuscht wurde, glaubten einige einflußreiche Personen dieser Stadt eine wichtige Erfindung in dem Tracé, welches Basel mit Belfort durch das Lützelthal verbinden sollte, gemacht zu haben. Zu diesem Zwecke wurde ein Gründungskomité organisirt, und dessen Präsident begab sich nach Paris, um der Ostbahn den Vorschlag zu machen, mit der Basler Jurabahn sich zu verbinden und an der Erstellung einer Gesellschaft, welche den Bau der Linie durch das Lützelthal auszuführen beabsichtige, sich zu betheiligen.

Die Ostbahngesellschaft hat die Antwort ertheilt, daß sie mit der Eisenbahndirektion des Kantons Bern seit dem Monat Juli 1871 in Unterhandlungen stehe, und daß sie auf diese Kombinationen nicht eintreten könne, indem sie ihre Unterhandlungen mit dem Kanton Bern verfolgen und zu Ende führen wolle.

Wegen der Bildung einer Initiativgesellschaft für die Linie über Lützel in Basel,

wegen dem gestellten Konzessionsgesuche bei den Kantonen Baselstadt und Baselland,

und besonders weil auf die im Monat Mai 1870 an die Kantone Baselstadt und Baselland eingegebenen Konzessionsgesuche keine Antwort erfolgte, hat der Regierungsrath auf den Antrag der Eisenbahndirektion Anfangs des Jahres 1872 eine offizielle Konferenz mit den Direktoren der Ostbahn berufen, um über die anwendbaren Mittel, die jurassischen Linien auszuführen, zu berathen; eine Konferenz zu diesem Zwecke wurde auch mit den interessirten Kantonen angeordnet.

Die auf diese Negotiationen bezüglichen Details werden in dem Jahresbericht pro 1872 aufgeführt werden. Für jetzt beschränken wir uns mitzutheilen, daß wir zu günstigen Resultaten gelangt sind, welche die Vollendung des jurassischen Netzes sichern.

Wir fügen noch bei, daß Ende Oktober die Bewohner des Thales von Vendline an den Großen Rath das Gesuch gestellt, die Eisenbahn möchte von Suarce nach Miécourt über Réchésy, Beurnevesin, Bonfol und Vendlincourt erstellt werden, statt von Petit-Croix nach Pruntrut über Suarce, Florimont, Courcelles, Lugnez und Coeuvre geführt zu werden. Da dieses Tracé den allgemeinen Interessen des Jura und des Kantons entgegensteht, so hat der Regierungsrath dieser Petition keine Folge gegeben.

B. Eisenbahn von Langnau-Luzern.

In ihrem letztjährigen Berichte hat die unterzeichnete Direktion konstatirt, daß nach dem Wortlaute einer am 12. Februar 1870 zwischen dem Initiativkomité der Emmenthaler- und Entlebucherbahn einerseits und anderseits den Regierungen der Kantone Bern und Luzern zum Zwecke der Erstellung der Eisenbahn Langnau-Luzern durch das Entlebuch, abgeschlossenen Uebereinkunft, das nöthige Kapital zum Bau dieser Linien, sowie zur Erwerbung der Strecke Gümligen-Langnau (die Cession dieser Strecke an das Unternehmen der Eisenbahn Bern-Luzern wurde durch den Art. 1 der angeführten Uebereinkunft stipulirt), auf die Totalsumme von Fr. 16,000,000 sich belaufe und für den Fall, wo die Gesellschaft das Rollmaterial ankaufen müßte, auf Fr. 18,400,000;

daß dieses Kapital beschaffen werde müsse:

a. durch die Ausgabe von Obligationen für die Summe von	Fr. 5,000,000
eventuell von Fr. 4,000,000;	
b. durch Prioritätsaktien für	„ 1,000,000
eventuell von Fr. 2,000,000;	
c. durch die Emission von gewöhnlichen Aktien für	„ 10,000,000
	Fr. 16,000,000

Hierin ist nicht inbegriffen die Summe für das Rollmaterial, welche durch Vermehrung des Obligationenkapitals zu beschaffen ist,

und endlich, daß, nebstdem das Initiativkomité verbunden ist, die Obligationen und die Prioritätsaktien zu placiren für Fr. 6,000,000

und eventuell für Fr. 7,800,000,
die Kantone Bern und Luzern gewöhnliche Aktien zu unterzeichnen haben für . . . . . „ 4,000,000
nämlich der Kanton Luzern (mit Inbegriff des Antheils der luzernischen Gemeinden der Linie entlang) für . . . . . Fr. 2,000,000
und der Kanton Bern (mit Inbegriff des Antheils der betheiligten bern. Gemeinden) für „ 2,000,000

gleich obiger Summe Fr. 4,000,000
die andern Aktien im Belaufe von . . . . „ 6,600,000
vom Kanton Bern übernommen werden, als Gegenwerth der von ihm abzutretenden Linie Gümligen-Langnau.

Summa Fr. 16,600,000

Diesen in den fünf ersten Artikeln der Uebereinkunft enthaltenen Dispositionen folgten noch andere, welche wir, ihrer Wichtigkeit wegen, hier wiederholen zu müssen glauben, indem sie einen der hauptsächlichsten Fundamentpunkte der nachfolgenden Operationen ausmachen.

Art. 6. In dem Falle, wo die für den Bau der Linie Langnau-Luzern und eventuell für das Rollmaterial berechneten Summen nicht vollständig ausgegeben werden, so würde das durch das Initiativkomité zu beschaffende Kapital verhältnißmäßig reduzirt, so wie selbes denn auch den Mehrbetrag zu leisten hätte, wenn diese Summen ungenügend wären.

Art. 7. Die Bezahlung des Aktienkapitals soll allmählig je nach den Bedürfnissen erfolgen. Die während der Dauer der Bauzeit einbezahlten Summen sind zu einem Zinse von 4 % berechtiget, welche aus dem Baukapital berichtiget werden. Diese Verfügung bezieht sich aber nicht auf die Aktien, welche der Kanton Bern in liberirten Titeln für die Strecke Gümligen-Langnau erhält, da diese Aktien bis zum Ausbau der Linie Langnau-Luzern auf den Ertrag der Strecke Bern-Langnau, deren Betrieb durch die Bern. Staatsbahn fortgesetzt wird, angewiesen werden.

Art. 8. Die durch das Initiativkomité zu bildende Gesellschaft übernimmt den Bau der Linie Langnau-Luzern nach den

Bestimmungen der gegenwärtigen Konvention und den Konzessionsakten. Die auf die Arbeiten und Lieferungen bezüglichen Verträge, welche die Summe von Fr. 100,000 übersteigen, sollen den Regierungen von Bern und Luzern zur Genehmigung vorgelegt werden.

Als Hauptgrundsatz wird aufgestellt, daß die größte Steigung auf der zu erstellenden Linie Langnau-Luzern 20 ‰ nicht übersteigen und daß der kleinste Curvenradius nicht weniger als 1000′ betragen darf. Von dieser Regel kann nicht abgewichen werden, als mit der Zustimmung der beiden Regierungen von Bern und Luzern.

Art. 9. Nach Vollendung der Linie Langnau-Luzern wird die Gesellschaft auch für die Erwerbung des Rollmaterials sorgen; sie wird den Betrieb und den Unterhalt der Linie Bern-Luzern übernehmen, wenn dieser Unterhalt und Betrieb nicht einer andern Gesellschaft oder an einen andern Unternehmer verpachtet wird. Der bezügliche Pachtvertrag soll den Regierungen von Beru und Luzern ebenfalls zur Genehmigung vorgelegt werden.

Bis zur Vollendung der Sektion Langnau-Luzern fällt der Unterhalt und der Betrieb ausschließlich dem Kanton Bern zur Last.

Art. 10. Für den Fall die Regierungen von Bern und Luzern in Betreff der ihrer Genehmigung unterbreiteten Konventionen (Art. 8 und 9) sich nicht vereinbaren könnten, so würde die Angelegenheit dem in Art. 15 vorgesehenen Schiedsgerichte vorgelegt werden, welches ohne Appell die Sache beurtheilen würde.

Art. 11. Zu Deckung von außerordentlichen Auslagen und der Erneuerung der Bahn, soll ein Reservefond gebildet werden, in welchen im ersten Jahr Fr. 200, im zweiten Fr. 400, im dritten Fr. 600, im vierten und in den folgenden Jahren Fr. 800 per Kilometer eingelegt werden, welche aus dem Reinertrag nach Auszahlung des Zinses zu 5 % des Obligationskapitals und der Prioritätsaktien bezogen werden.

Art. 12. Die eventuell ausgegebenen Prioritätsaktien und die übrigen Aktien haben in den Generalversammlungen der künftigen Gesellschaft gleiche Stimmberechtigung. Die Regierungen von Bern und Luzern und die Gesellschaft ernennen je den Drittel der Mitglieder des Verwaltungsraths und der Direktion.

Art. 13. Die gegenwärtige Uebereinkunft, nach erhaltener Ratifikation durch die betreffenden Behörden, wird erst nach der Inangriffnahme des Gotthardbaues und nachdem das Initiativ-

komité oder die von demselben gestellte Gesellschaft den Nachweis geleistet, daß sie über die nöthigen Mittel zur vollständigen Ausführung des Unternehmens verfügen, vollziehbar. Die Großen Räthe von Bern und Luzern werden über das Vorhandensein dieser Vorbedingungen entscheiden.

Art. 14. Die Linie Gümligen-Luzern kann keiner andern Gesellschaft abgegeben, noch mit einem andern Unternehmen fusionirt werden, ohne die Genehmigung der gesetzgebenden Behörden des Kantons Bern und Luzern.

Art. 15. Die Anstände, welche bezüglich der Auslegung der gegenwärtigen Uebereinkunft zwischen den kontrahirenden Parteien entstehen könnten, werden vor ein Schiedsgericht gebracht, welches folgendermaßen zusammengesetzt wird: jede Partei ernennt zwei Schiedsrichter und diese bezeichnen den Obmann. Sollten sich die Schiedsrichter über die Wahl des Obmanns nicht verständigen können, so wird der Präsident des Bundesgerichtes ersucht, eine Liste von drei Kandidaten aufzustellen, wovon zuerst der Kläger und dann der Beklagte jeder einen Namen streicht. Der nicht gestrichene Kandidat wird als Obmann bezeichnet.

Diese Uebereinkunft wurde auf den Antrag der Regierung vom bernischen Großen Rathe in seiner Sitzung vom 3. November genehmigt, und zwar gestützt auf ein Dekret, dessen Wortlaut wir ebenfalls anführen müssen:

Art. 1. Der zwischen den Regierungen von Bern und Luzern und dem Initiativkomité bezüglich des Unternehmens der Linie Bern-Luzern abgeschlossene Vertrag wird unter folgenden Bedingungen ratifizirt:

Art. 2. Die Gemeinden und Privaten der betheiligten bernischen Gegenden mit Einschluß der Stadt Bern (Gemeinde, Korporationen und Privaten) betheiligen sich an dem Aktienkapital der 2 Millionen Franken mit einer Summe von Fr. 250,000.

Art. 3. In den drei Jahren, welche auf die Annahme dieses Dekrets folgen, hat das Initiativkomité oder die von demselben gestellte Gesellschaft den Nachweis zu leisten, daß die in Art. 13 des Vertrags gestellten Bedingungen erfüllt worden sind.

Art. 4. Die Prioritätsaktien (Art. 4 des Vertrags) werden durch Obligationen ersetzt.

Art. 5. Soll der Betrieb der Linie Bern-Luzern verpachtet werden, so wird die bernische Staatsbahn bei gleichen Bedingungen den Vorzug haben.

Art. 6. Wenn die Bern. Staatsbahn den Betrieb der Linie Bern-Luzern nicht übernimmt, oder wenn sie das hiezu nöthige Roll-Material nicht beschafft, so soll das Unternehmen besagter Linie, auf Verlangen des Staates Bern, das vorhandene Material der Linie von Bern-Langnau erwerben, zu dem von technischen, nach den Vorschriften des Art. 15 des Vertrags ernannten, Experten festzusetzenden Preise.

Art. 7. Das gegenwärtige Dekret wird dem Volke nach dem Gesetz vom 4. Juli 1869 zur Annahme oder Verwerfung vorgelegt. Dasselbe tritt nach der Annahme sofort in Kraft.

Am 7. Januar 1872 erhielt dieses Dekret die Genehmigung des Volkes mit 28,523 Stimmen gegen 11,162.

Die Bemerkung mag von etwelcher Bedeutung sein, daß bei Anlaß der Verhandlungen im Großen Rathe von Bern die Verschiebung der Subventionsfrage des Kantons Bern durch die Anhänger der Luzernerlinie durch das untere Emmenthal vorgeschlagen wurde, daß aber der Große Rath, gestützt auf wichtige Gründe und namentlich in Hinblick auf die Erklärung der Regierung von Luzern vom 21. Oktober, dahingehend, daß sie nur für den Fall, daß die Eisenbahn durch das Entlebuch geführt werde, die bereits votirte Subvention festhalte, über diesen Verschiebungsantrag zur Tagesordnung schritt und das Dekret im oben angegebenen Wortlaute annahm.

Wir verweisen Diejenigen, welche nähere Auseinandersetzungen hierüber wünschen, auf die Verhandlungen des Großen Raths.

Die den Gemeinden in den Kantonen Bern und Luzern auferlegten Subventionen wurden im Anfange des Jahres 1872 von denselben beschlossen.

C. Broyethal-Linie.

In unserm letztjährigen Geschäftsberichte bemerkten wir, daß das Zwangskonzessionsbegehren für die Broyethal-Linie auf freiburgischem Gebiete noch vor den eidgenössischen Behörden liege. Seither ist diese Frage erledigt worden. Die eidgenössischen Räthe haben mit Beschluß vom 18. Juli die vom internationalen Komité für die Broyethal-Eisenbahn auf freiburgischem Gebiete verlangte Richtung genehmigt, mit dem Beifügen, daß die nähern Konzessionsbedingungen für diese Strecke in besondern Unterhandlungen

zwischen der Regierung von Freiburg und den Konzessionären bestimmt werden sollen. Für den Fall des Zustandekommens einer Verständigung wurde der Bundesrath ermächtiget, von sich aus die Konzession zu genehmigen. Gestützt auf diesen Beschluß haben die Abgeordneten des Staatsraths des Kantons Freiburg und des internationalen Komités unterm 26. August eine Uebereinkunft vereinbart, nach welcher der erstere dem internationalen Komité eine Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn auf freiburgischem Boden bewilligte, welche von der Linie Lausanne = Freiburg = Bern bei Palésieux abzweigt und über Milden, Peterlingen, Wiflisburg, Murten, Aarberg in die Bern. Staatsbahnlinie bei Lyß einmündet. Diese Uebereinkunft, welche die Konzession und die gewöhnlichen Bestimmungen enthielt, wurde vom internationalen Komité am 20. Oktober und vom Großen Rathe des Kantons Freiburg am 17. November genehmigt.

Andererseits wurde die vom Großen Rath des Kantons Bern unterm 12. Jänner 1870 ertheilte Konzession durch die eidgenössischen Räthe unterm 12. und 18. Juli unter den gebräuchlichen Bedingungen genehmigt, und überdieß unter der Bedingung, daß binnen der Frist von 12 Monaten, vom Tage der Ratifikation der Konzession für die Broyethalbahn auf dem Gebiete der Kantone Bern, Freiburg und Waadt an gerechnet, die Bauarbeiten dieser Linie in Angriff genommen werden, und daß binnen der gleichen Frist ein hinlänglicher Finanzausweis zur Sicherung eines gehörigen Vorgehens des Unternehmens geleistet werde. Der Ablauf der Frist, ohne diese zwei Bedingungen erfüllt zu haben, hätte zur Folge, daß die eidgenössische Genehmigung als null und nichtig angesehen würde. Wir haben noch beizufügen, daß die vom Gr. Rathe des Kantons Waadt 1869 ertheilte Konzession von den eidgenössischen Räthen ebenfalls genehmigt wurde.

Ein anderer Punkt, welcher einen bedeutenden Fortschritt kennzeichnet, betrifft den unterm 14./15. April zwischen dem internationalen Komité und Hrn. William Napier, wohnhaft in Bern, handelnd Namens und als Bevollmächtigter der Herren Kuchen, Banquier und Bankdirektor, von Meiningen, in Frankfurt a. M., und Gilbert, Unternehmer in London, unterzeichneten Vertrag über die Bauübernahme dieser Linie für eine Aversalsumme. Nach diesem Vertrage verpflichten sich die Unternehmer, alle Expropriationen zu erledigen; sie haben die Bahn gemäß dem Bedingnißheft und den Konzessionsakten zu erstellen und der Bau soll vom Tag an, an welchem

die eidgenössischen Behörden ihre definitive Genehmigung ertheilt haben, in der Frist von 18 Monaten vollendet und die Bahn dem Betriebe übergeben werden. Sie verpflichten sich überdieß, eine Gesellschaft von Aktionären zu stellen, welche den Betrieb der Eisenbahn übernimmt oder garantirt und zwar nach dem Wortlaut der Konzessionen. Als Gegenwerth für diese Verpflichtungen wurden die Unternehmer in die Rechte des internationalen Komités eingesetzt und in den Besitz der für das Unternehmen erworbenen und noch zu erwerbenden Subventionen treten, unter dem Vorbehalte, daß diese Subventionen nicht weniger als Fr. 3,800,000 und nicht mehr als Fr. 4,000,000 betragen.

Gestützt auf diesen Vertrag hat der Große Rath des Kantons Waadt das internationale Komité ermächtiget, die vom Großen Rathe des Kantons Waadt den 1. September 1869 erlangte Konzession dem Hrn. Napier, Namens er handelt, abzutreten.

Bezüglich der Subvention des Kantons Bern, so wurde dieselbe durch großräthliches Dekret vom 4. November auf die Summe von Fr. 500,000 festgesetzt. Da dieses Dekret für die folgenden Operationen auf bernischem Gebiete als Grundlage dient, so glauben wir, hier den Wortlaut desselben wiedergeben zu sollen, mit Ausnahme des ersten Artikels, welcher die Betheiligung mit Fr. 500,000 feststellt.

Art. 2. Die Gemeinden und Privaten der betheiligten Landesgegend haben Aktien im Betrage von wenigstens Fr. 200,000 zu übernehmen.

Art. 3. Die Unternehmungsgesellschaft hat sich über ein Subventions- oder Aktienkapital von wenigstens 4 Millionen Franken, d. h. der Hälfte der Summe auszuweisen, welche nach den Vorstudien das Unternehmen im Ganzen erfordert.

Das Obligationenkapital soll die Hälfte der im Devis vorgesehenen Kosten nicht übersteigen.

Art. 4. Die Einzahlung der Aktien des Staates findet nur auf speziellen Beschluß des Großen Rathes und erst statt, nachdem die Linie gehörig vollendet und auf der ganzen Länge von Lyß bis zum Anschluß an die Oronlinie dem Betrieb übergeben sein wird.

Art. 5. Wenn sich innert vier Jahren nach Inkrafttreten dieses Dekrets keine mit den nöthigen Hülfsmitteln versehene Baugesellschaft bildet, so fällt die Zusage dieser Aktienbetheiligung von Fr. 500,000 dahin.

Art. 6. Die Broyethalbahn soll derart konstruirt werden, daß auch das Material der einmündenden Linien auf ihren Schienen zirkuliren kann.

Art. 7. Der Kanton Bern wird im Verwaltungsrathe der Gesellschaft durch wenigstens ein Mitglied vertreten. Er verfügt in der Aktionärgesellschaft über diejenige Anzahl Stimmen, welche ihm im Verhältniß des Betrages der Aktien des Kantons zukommen.

Art. 8. Es sollen durch die Erstellung der Broyethalbahn für das Unternehmen der Juragewässerkorrektion keine Mehrkosten erwachsen.

Art. 9. Sollte der Betrieb der Broyethalbahn verpachtet werden, so soll der Berner Staatsbahn unter gleichen Bedingungen für die Uebernahme des Betriebs der Vorrang eingeräumt werden.

Art. 10. Gegenwärtiges Dekret ist nach dem Gesetz vom 4. Juli 1869 dem Volke zur Annahme oder Verwerfung vorzulegen. Dasselbe tritt sofort nach seiner Annahme in Kraft.

Dieses Dekret wurde dem bernischen Volke am 7. Jänner 1872 vorgelegt, welches dasselbe mit 25,242 gegen 11,653 Stimmen annahm.

Die Schatzungskommission für die Expropriationen wurde folgendermaßen bestellt:

1. Mitglied: Hr. Maximilian Tripet, Civilgerichtspräsident im Val-de-Ruz, in Chézard.
   1. Suppleant: Hr. Eugen Brandt in Renan.
   2. „ „ Heinr. von Büren in Vaumarens.
2. Mitglied: Hr. G. L. Contesse, Nationalrath, in Romainmotier.
   1. Suppleant: Hr. Joh. Friedr. Landolt zu Belair, bei Landeron.
   2. „ „ Ami Girard, eidg. Oberst, in Renan.
3. Mitglied: Hr. Hypolit Paulet, Katasterdirektor in Pruntrut.
   1. Suppleant: Hr. Ami Gobat, Großrath, in Cremins.
   2. „ „ Wilh. Römer, Grundbesitzer in Biel.

D. Eisenbahn Lyß-Solothurn-Olten (Gäubahn) und Lyß-Herzogenbuchsee.

Diese beiden Eisenbahnprojekte haben im Jahre 1871 viel an Aussicht gewonnen. Zwei Initiativkomité haben sich gebildet und technische Studien, Pläne und Tracé der beiden Linien ausarbeiten

lassen. Im letzten Oktober hat das Initiativkomité der Linie Lyß-Solothurn-Olten eine Konzession für diese Linie auf bernischem Gebiet verlangt und einen technischen und administrativen Bericht mit Plänen und Tracé dieser Linie vorgelegt. Am 27. gleichen Monats hat das Initiativkomité für die Erstellung der Strecke Lyß-Herzogenbuchsee seinerseits auch ein Konzessionsgesuch in Begleit von Plänen und Tracé auf bernischem Gebiete eingegeben.

Die beiden Konzessionsgesuche wurden dem Großen Rathe in seiner Sitzung vom 4. November letzthin vorgelegt, allein, in Berücksichtigung, daß nach dem letzten Alinea des Art. 31 der zwischen der schweizerischen Centralbahn und der Regierung des Kantons Bern abgeschlossenen Konvention diese letztere die Verpflichtung übernommen hat, während 30 Jahren, von 1852 an, andern Gesellschaften für Linien, welche mit der Centralbahn parallel sind, oder für Eisenbahnen zwischen dem Jura und der Linie von Bern-Murgenthal keine Konzession zu ertheilen, und daß die projektirten Linien Lyß-Solothurn-Olten und Lyß-Herzogenbuchsee in diesem angeführten Ausschlußrecht inbegriffen sind, hat der Große Rath auf den Antrag des Regierungsraths beschlossen: 1) auf die zwei Konzessionsgesuche nicht einzutreten, sondern die Initiativkomité zu ermächtigen, ihre Konzessionsgesuche den eidgenössischen Behörden direkte vorzulegen, und 2) den Regierungsrath zu beauftragen, den Bundesrath zu ersuchen, zwischen dem Regierungsrathe und den beiden Initiativkomité Unterhandlungen zur Erörterung der Konzessionsprojekte zu eröffnen, bevor selbe den eidgenössischen Räthen vorgelegt werden, und sollten sich Anstände erheben, solle der Bundesrath eine Verständigung herbeizuführen suchen, und für den Fall, diese nicht erhältlich wäre, so soll die Bundesversammlung selbst die Konzessionsbedingungen festsetzen.

Die beiden Konzessionsgesuche wurden dem Bundesrathe eingegeben, und dieser hat selbe der Centralbahngesellschaft zugestellt, welche auf das Ausschlußrecht verzichtete, aber ein Prioritätsrecht auf die Konzessionen der beiden fraglichen Eisenbahnlinien beanspruchte.

Unter diesen Umständen beschloß der Regierungsrath unterm 10. Januar letzthin, nachdem die beiden Gesuche ihm wieder zurückgestellt wurden, daß er diese bedingte Verzichtleistung als nicht bestehend betrachte und diese beiden Konzessionsgesuche als noch immer bei den eidgenössischen Behörden hängend ansehe.

Seither sind diese beiden Konzessionsgesuche erledigt worden, da die Centralbahngesellschaft ihren bedingten Verzicht modifizirt hat.

Was dann insbesondere das Eisenbahntracé der Gäubahn anbetrifft, haben wir zu bemerken, daß der Regierungsrath, auf das Gesuch einiger Gemeinden des Amtes Wangen, schon Anfangs des Jahres beschlossen hat, die Frage über die Wahl des Tracés zwischen Solothurn und Oensingen einer Expertenkommission zur Untersuchung vorzulegen. Diese Kommission wurde in der Person des Hrn. Ingenieur Bridel in Nidau, als Präsident, und in den Herren Muralt in Bern und Froté in Pruntrut, als Mitglieder, bestellt. Diese Kommission hatte den Auftrag, die Frage der Wahl des Tracés auf beiden Aarufern im Allgemeinen zu prüfen und und dann speziell sich über das Tracé auszusprechen, welches zwischen Solothurn und Oensingen den allgemeinen Verkehrsinteressen am besten entsprechen und den persönlichen und besondern Interessen der bernischen Bevölkerung des Amtes Wangen im ausgedehntesten Sinne dienen würde, und endlich die Frage zu beantworten, ob das sogenannte Tracé der Ebene für die Eisenbahn wegen Ueberschwemmungen gefährlich wäre.

Das Resultat der Expertise dieser Kommission, wovon ein Mitglied, Hr. Muralt, später durch Hrn. Hugo Bodenheimer in Bern ersetzt wurde, wird im Berichte vom nächsten Jahr erscheinen.

Was die Subventionen der betheiligten Gegenden und Ortschaften betrifft, so ergiebt es sich aus einem mit den HH. Napier und Kuchen abgeschlossenen Vertrage, daß diese von den Gegenden eine Maximalsubvention von Fr. 40,000 per Kilometer, in $3^1/_2$ prozentige Obligationen und in Aktien zweiten Ranges eingetheilt, verlangen. Da die totale Eisenbahnlänge nach der niedrigsten Berechnung 59 und nach der höchsten 60,24 Kilometer beträgt, so folgt hieraus, daß die von Hrn. Napier und Kuchen geforderte Totalsubvention im Maximum Fr. 2,409,600 und im Minimum Fr. 2,360,000 beträgt.

Es wurde eine Kommission bestellt, um zwischen den betheiligten Gegenden eine Vertheilung der Subventionen vorzuschlagen. Sie ist diesem Auftrage nachgekommen und hat Vorschläge aufgestellt, eine Totalsubvention von $2^1/_2$ Millionen als Grundlage annehmend. Eine bedeutende Anzahl von betheiligten Gemeinden hat gegenwärtig den sie betreffenden Antheil an der Totalsubvention abstimmungsweise genehmigt.

Das Initiativkomité der Linie Lyß-Herzogenbuchsee ist auf die gleiche Weise vorgegangen und seine daherigen Bemühungen haben bei Gemeinden und Privaten die gleichen günstigen Erfolge gehabt.

E. Linie Solothurn-Burgdorf.

Schon seit mehreren Jahren ist die Frage, die beiden bedeutenden Thäler an der Aare und an der Emme durch eine Eisenbahn zuerst von Solothurn bis Burgdorf und dann wahrscheinlich bis Langnau zu verbinden, im Emmenthal an der Tagesordnung.

Die reiche Stadt Burgdorf und die blühenden Ortschaften an den Ufern der Emme stehen mit Solothurn in ununterbrochenem Handels- und Industrieverkehr, und doch haben diese Handelspunkte, diese landwirthschaftlichen und industriellen Plätze, welche durch die Straße des Emmenthals nur 23 Kilometer von einander entfernt sind, zwischen denselben keine andere Eisenbahnverbindung, als auf einem Umweg von 31 Kilometer über Herzogenbuchsee.

Im Jahr 1864 wurde ein Komité aus verschiedenen Personen der betheiligten Gegenden zum Zwecke der Erstellung einer direkten Eisenbahn zwischen Solothurn und Burgdorf gebildet. Dieses Komité hat gleich Anfangs die Herren Ingenieure Näff und Zschokke mit den nöthigen Studien für die Erstellung eines Vorprojektes betraut. Diese Ingenieure haben einen interessanten Bericht und einen Plan vorgelegt, in welchen die verschiedenen Tracé angezeigt waren. Diesem Bericht zufolge war die Wahl zwischen 2 Tracé zu treffen. Beide giengen von der Station Därendingen aus bis nach Gerlafingen, wo sie von einander abgehen. Das eine zieht sich beinahe in gerader Linie gegen Burgdorf über Wyler, Utzenstorf und Kirchberg, wo dasselbe die Emme überschreitet, und bei Thiergarten, ungefähr 700 Meter vom Bahnhof Burgdorf in die Centralbahn einmündet. Das zweite Tracé zieht sich dem linken Emmenufer entlang bis gegenüber Burgdorf, wo dasselbe über den Fluß geht, und dem Urtenenkanal nach über Schalunen, Fraubrunnen und Zauggenried sich hinziehend dann endlich mit der Centralbahn auf der Station Lyssach verbunden wird.

Burgdorf und Solothurn verlangten die direkte Linie über Kirchberg, während auf der andern Seite Fraubrunnen, der Bucheggberg und das linke Ufer die Verbindung in Lyssach über Fraubrunnen wünschten. Infolge dieser abweichenden Ansichten zogen sich einige Mitglieder des Initiativkomités zurück.

Es bildete sich eine neue Vorbereitungsgesellschaft, welche bezweckte, der Linie Lyssach-Gerlafingen gegenüber der andern Richtung den Vorzug zu verschaffen. Die Anhänger des Projekts der direkten Linie über Kirchberg blieben indessen auch nicht unthätig. Sie ließen mit Schnelligkeit über die Linie Solothurn-Därendingen, Biberist-Gerlafingen-Utzenstorf-Bätterkinden-Aeffligen-Alchenflüh-Burgdorf genaue Studien aufnehmen. Die Ingenieure Zschokke und Dietler schlugen ein Mittel-Tracé zwischen den zwei ursprünglichen Linien vor. Dieses Tracé geht von Solothurn und von Därendingen bis Gerlafingen und Wyler auf dem rechten Emmenufer, verläßt dann hier das Projekt Lyssach über Fraubrunnen, geht über Utzenstorf-Landshut und über Aeffligen, überschreitet daselbst die Emme vor der Brücke, berührt sodann Alchenflüh, um nach Thiergarten bei Burgdorf zu gelangen.

Bezüglich der technischen Bedingungen und der Erstellungskosten ist zwischen den beiden Linien der Unterschied nicht groß, hinsichtlich der Länge so hat das neue Tracé 18,860 Meter von Burgdorf bis Gerlafingen und 22,600 Meter bis Solothurn, während dem das andere Tracé von Lyßach bis Gerlafingen 18,950 und bis Solothurn 26,700 Meter hat. Die größte Steigung des neuen Tracés ist 8 ‰ auf 400 Meter und die Kosten werden zu Fr. 1,765,000 oder zu Fr. 93,548 per Kilometer berechnet. Das andere Projekt hat eine Maximal-Steigung von 8, 5 ‰ auf 1755 Meter und nimmt eine Ausgabe von Fr. 1,807,000 oder Fr. 95,092 per Kilometer in Aussicht.

Unter diesen Umständen haben sowohl das Initiativkomité des Emmenthals und auch die Vorbereitungsgesellschaft von Solothurn-Lyßach unterm 22. November zwei Konzessionsgesuche für die Erstellung der zwei Eisenbahnen, wovon eine über das neue Tracé und die andere über Lyßach-Fraubrunnen, eingegeben.

Da der Große Rath nicht beide Konzessionen zugleich ertheilen konnte, weil beide Gesuche das gleiche Tracé und die nämlichen Strecken, auf Solothurnerboden von Därendingen bis Gerlafingen und auf bernischem Gebiete von diesem letztern Orte weg bis Utzenstorf-Landshut verlangten, und weil beide Linien von Utzenstorf bis Kirchberg und bis Lyßach auf eine Distanz von 2 bis 3 Kilometer parallel laufen, so beschloß der Große Rath, auf den Antrag des Regierungsrathes und der Kommission, in seiner Sitzung vom 2. Juni, der Initiativgesellschaft des Emmenthals die für die Erstellung und den Betrieb einer Eisenbahn auf bernischem Ge-

biete von Gerlafingen über Wyler, Utzenstorf, Aeffligen, Alchenflüh und Burgdorf nachgesuchte Konzession zu ertheilen (mittleres Tracé II 6 des Situationsplanes der Studien des Vorprojekts).

Die Bestimmungen dieser Konzession sind im Allgemeinen die gleichen, wie in den übrigen Konzessionen, dennoch glauben wir, zwei besondere Bestimmungen erwähnen zu sollen.

Um den Interessen der Anhänger der Linie Lyßach-Fraubrunnen so viel thunlich Genugthuung zu geben, hat der Große Rath in dem Konzessionsdekret zu Art. 1 folgende Bestimmung aufgenommen:

„Die Bahn soll grundsätzlich der Linie folgen, welche im „Uebersichtsplan des Vorprojektes (II 6) angenommen worden ist. „Die Frage der Versetzung der Station Afesligen nach dem Westen „dieses Dorfes in der Richtung von Fraubrunnen soll durch die „Konzessionärgesellschaft untersucht werden und der Regierungsrath „wird definitiv die Baustelle dieser Station bestimmen, sowie auch „die Modifikation der Linie bis nach Burgdorf, welche in Folge „dessen eintreten wird."

Ueberdieß hat der Große Rath, Angesichts der Eventualität der Verlängerung der Linie von Burgdorf bis Langnau. in Art. 6 seines Konzessionsdekrets beschlossen: „durch theilweise Modifikation „des Art. 40 (Konzessionsgesuch) wird festgestellt, daß der Kanton „Bern das Recht hat, die den Gegenstand der gegenwärtigen Kon„zession bildende Eisenbahn und eventuell deren Verlängerung bis „Langnau jederzeit auf eine zweijährige Ankündigung hin gegen „Entschädigung an sich zu ziehen."

Da aber die Konzessionärgesellschaft in dieser letzten Bestimmung eine Klausel erblickte, welche die Verwirklichung des Unternehmens erschweren könnte, so hat der Große Rath, auf den Antrag des Regierungsrathes, gestützt auf den Umstand, daß nach Art. 44 der Konzession die Linie Solothurn-Burgdorf ohne Genehmigung des Großen Rathes keiner andern Gesellschaft abgetreten noch verpachtet werden kann, in seiner Sitzung vom 3. November beschlossen, den Art. 6 des Dekrets vom 2. Juni durch den im Konzessionsgesuche vorgeschlagenen Artikel zu ersetzen, welcher folgendermaßen lautet:

„Soweit der Bund nicht bereits von dem Rückkaufsrecht Ge„brauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen „erklärt hat, ist der Kanton Bern berechtiget, die den Gegenstand „der gegenwärtigen Konzession bildende Eisenbahn, sammt dem

„Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu „gehören, gegen Entschädigung am Ende des 30., 45., 60., 75., „90. und 99. Jahres, vom 1. Mai 1858 an gerechnet, zurückzu„kaufen, sowie auch beim Ablaufe der Konzession, insofern der„selbe die Gesellschaft ein Jahr vorher davon in Kenntniß setzt. „Von diesem Rückkaufsrechte darf jedoch nur Gebrauch gemacht „werden, falls der ganze Bahnkörper, wie er dennzumal von der „Gesellschaft in den verschiedenen Kantonen exploitirt werden möchte, „derselben abgenommen wird."

Die Bundesversammlung hat unterm 18. November und 1. Februar abhin die durch den Großen Rath des Kantons Bern in seinen Sitzungen vom 2. Juni und 3. November ertheilte Konzession unter den gewöhnlichen Vorbehälten genehmigt.

F. Brünig-(Bödeli-)Bahn.

In unserm letztjährigen Berichte haben wir bemerkt, daß unterm 28. Dezember 1870 dem Gründungskomité, Namens einer für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn über den Brünig sich zu bildenden Aktionärgesellschaft, eine Konzession ertheilt worden sei; diese Bahn soll aus den 3 folgenden Sektionen bestehen:

1. von der östlichen Grenze des Thunersee's anschließend an die Landungsplätze der Dampfschiffe bis zum Hafen und zum Landungsplatze der Dampfschiffe am Ausfluße des Brienzersee's;
2. in der direkten Verlängerung der ersten Sektion von Interlaken über Brienz auf dem rechten Seeufer bis an die Kantonsgrenze auf dem Brünig, oder vom Hafen und Landungsplatze der Dampfschiffe an dem äußersten östlichen Punkte des Brienzersee's bis an die Kantonsgrenze auf dem Brünig. In beiden Fällen wird die Linie über Sarnen und bis Staad gezogen, und könnte auch bis Buochs oder Beckenried verlängert werden;
3. von der östlichen Grenze des Thunersee's, wo sie an einem geeigneten Punkt an die erste Sektion sich anschließt, auf dem linken Seeufer bis Thun.

Diese Convention, welche unter anderm die Frist, während welcher die Arbeiten der ersten Sektion (Bödeli) in Angriff genommen werden sollen, auf ein Jahr, von der Genehmigung der Bundesversammlung an gerechnet, bestimmt, wurde durch die eid-

genössischen Räthe den 7./11. Juli 1871 genehmigt. Der Beschluß der Bundesversammlung setzt auch die Frist für den Anfang der Arbeiten der ersten Sektion auf ein Jahr fest.

Am 28. September gab der Verwaltungsrath der Vereinigten Dampfschifffahrt auf dem Thuner- und Brienzersee dem Regierungsrathe zur Vorlage an den Großen Rath ein Konzessionsgesuch ein für eine Eisenbahn von der östlichen Grenze des Thunersee's bis zum Aargebiet in der Umgegend von Zollbrück bei Interlaken, und eventuell bis zum Brienzersee an das Ländeli.

Dieses Konzessionsgesuch, auf welches einstweilen nicht einzutreten der Regierungsrath beantragte, weil das Gründungskomité ungefähr für das gleiche Tracé eine Konzession (Sektion Bödeli) unterm 28. Dezember 1870 erhalten hatte, wurde schließlich dadurch erlediget, daß die Gesuchsteller im Moment, wo der Große Rath sich damit befassen wollte, den 29. Januar abhin, dasselbe zurückgezogen haben.

Was die Subvention des Staates anbelangt, so stellte das Gründungskomité der Brünigbahn unterm 9. Mai zur Vorlage an den Großen Rath das Gesuch, dahin gehend: „der Regierungs„rath möge bei der gesetzgebenden Behörde beantragen, der vierten „Sektion der Brünigbahn, von Brienz bis Staad, eine Subvention „von 2 Millionen unter den noch festzusetzenden Bedingungen zu „gewähren, und das daherige Dekret zugleich mit demjenigen der „Subvention für die Linie Langnau-Luzern der Volksabstimmung „vorzulegen."

Der Finanzplan, bestehend in der Kapitalbildung und in den Ausführungsmitteln, sowie in der finanziellen Betheiligung der interessirten Gegenden, fehlte aber gänzlich und die andern Dokumente waren ebenso unvollständig und ungenügend, weßhalb der Große Rath über diese Subventionsfrage am 3. November folgenden Beschluß faßte:

1) „Die Erstellung einer Eisenbahn über den Brünig liegt im „Interesse des Kantons und besonders der betheiligten Lan„desgegend;
2) „der Staat wird dieses Unternehmen nach Maßgabe seiner „Mittel unterstützen in ähnlicher Weise wie andere Eisen„bahnunternehmungen von gleicher Bedeutung."

In Betreff der Sektion der Bödelibahn sollen die Erstellungskosten durch Privataktien vollständig gedeckt sein. Die daherigen Unterschriften sind so weit vorgerückt, daß das Brünigkomité dem

Regierungsrathe gemäß dem Art. 5 der Konzession die Ausführungspläne mit Inbegriff desjenigen eines Hafens im Osten des Thunersee's und des Bahnhofs in Interlaken zur Genehmigung vorgelegt hat. Der Regierungsrath hat in seiner Sitzung vom 9. Dezember diese Ausführungspläne genehmigt, und die von der Vereinigten Dampfschifffahrtsgesellschaft und von der Gemeinde Unterseen gegen diese Pläne eingegebenen Einsprachen, gestützt auf den in den Gemeinden vom 17. Oktober bis 17. November deponirten Plan abgewiesen. Die Gegner hatten verlangt, daß das Bahntracé, statt nach den Plänen von Weißenau, von Neuhaus in der Richtung nach Interlaken, d. h. auf dem rechten, statt auf dem linken Aarufer erstellt werde.

Es wurden übrigens noch von Privaten 14 Einsprachen eingegeben, da selbe aber sämmtlich Entschädigungsfragen betrafen, wurden sie der eidg. Schatzungskommission für die Expropriationen, eventuell dem Bundesgerichte zugewiesen.

Diese Schatzungskommission wurde bestellt, wie folgt:

1. Mitglied: Hr. Ant. Wapf, alt-Nationalrath in Luzern.
   1. Suppleant: Hr. Nationalrath Flückiger in Aarwangen;
   2. „ „ G. Burgkart, Reg.-Statthalter in Neukirch-Egnach (Thurgau).
2. Mitglied: Hr. D. C. Gemsch, Kantonsgerichtspräsident in Schwyz.
   1. Suppleant: Hr. Nationalrath Peter Suter in Horben (Aargau);
   2. „ Hr. Joh. Hallauer, Ständerath in Trasadingen (Schaffhausen);
3. Mitglied: Hr. Karlen, Nationalrath in Diemtigen.
   1. Suppleant: Hr. Riem, Nationarath in Kiesen;
   2. „ „ Gerber, Großrath in Steffisburg.

G. Linie von Interlaken auf das Gemmihorn (Scheinige Platte).

Im Laufe des Monats Oktober haben die Herren Ad. Näff, Ingenier, von St. Gallen, Olivier Zschokke, Ingenieur, von Aarau, N. Riggenbach, Maschinenmeister in Olten, Stämpfli, Präsident der Eidgen. Bank in Bern, G. C. Bürki, Präsident des gemeinnützigen Vereins in Interlaken, und J. Strübin, Präsident des

Kurhauses in Interlaken, ein Konzessionsgesuch für die Erstellung und den Betrieb einer Eisenbahn von Interlaken auf das Gemmihorn (Scheinige Platte) eingegeben.

Diese, nach derjenigen der Rigibahn formulirte Konzession enthält bedeutende Abweichungen von den bis jetzt ertheilten; die projektirte Linie differirt hauptsächlich in den gewöhnlichen technischen Bedingungen, indem sie außerordentliche Steigungen, besondere Wagen und eine Lokomotive und eine Bahn mit Zahnstange erfordert. Andererseits behält sich die Gesellschaft vor, die Linie Interlaken-Gemmihorn nur während der guten Jahreszeit zu betreiben und nur die für die Bedürfnisse und ihrem Material entsprechende Anzahl Züge anzuordnen. Die Tarife sind höher als die der gewöhnlichen Linien; die Erdarbeiten sollen ein Jahr nach der Konzessionsgenehmigung durch die eidgen. Behörden in Angriff genommen werden. Die Steigungen dieser Linie betragen 20 %. Das zur Unternehmung nöthige Kapital beträgt 3 Millionen Franken; im Vorprojekt ist nur die Hauptrichtung der Linie angezeigt.

Dieses Konzessionsgesuch, vom Regierungsrathe empfohlen, wurde vom Großen Rathe in seiner Sitzung vom 1. November abhin genehmigt unter den gewöhnlichen Bestimmungen und ohne Beeinträchtigung der zum System gehörenden Abweichungen. Es wurde einzig die Bestimmung aufgenommen, daß die Bahn steuerbar werde, wenn der Reinertrag auf 4 % steht.

Wir haben noch zu bemerken, daß die Konzessionärgesellschaft als Garantie der eingegangenen Verbindlichkeiten vor dem Beginn der Arbeiten eine Hinterlage von Fr. 30,000 in Werthpapieren oder in Bürgschaften zu stellen hat.

Diese Konzession wurde von der Bundesversammlung unterm 5. Dezember 1871 und 1. Februar 1872 genehmigt.

H. Gotthardbahn.

Der französisch-deutsche Krieg hatte den Gang und die Entwicklung des Gotthardunternehmens bis auf einen gewissen Punkt gehindert. Kurz nach dem Friedensschlusse in Frankfurt wurden jedoch die Unterhandlungen und Operationen mit neuem Eifer an die Hand genommen.

Es ist bekannt, daß die Totalkosten für den Gotthardbau mit Inbegriff des Tunnels auf 183 Millionen Franken angeschlagen

werden, und daß diese Auslagen, ohne die Emission von Aktien und Obligationen bis zu einem bestimmten Betrage, durch eine gemeinsame Subvention von 85 Millionen gedeckt werden müssen, wovon Italien 45, die Schweiz 20 und Deutschland auch 20 Millionen zu übernehmen haben.

In unserm Berichte vom letzten Jahr haben wir darauf hingewiesen, daß die Subvention von 45 Millionen, welche Italien beizutragen hat, vollständig und definitiv gesichert ist, daß der Antheil der Schweiz auch bis damals Fr. 19,240,000 betrage, und daß somit nur noch Fr. 760,000 fehlen, und daß endlich der norddeutsche Bund einen Beitrag von 10 Millionen und das Großherzogthum Baden eine Summe von 3 Millionen unter gewissen Bedingungen, welche sich auf den Anschluß seiner Bahnen beziehen, votirt haben.

Die Beiträge, welche von der Schweiz und von Deutschland noch beizubringen waren, wurden im letzten Jahr ganz und definitiv vervollständigt.

Die Fr. 760,000, welche zur Vervollständigung des Antheils der Eidgenossenschaft nöthig waren, wurden durch die Kantone Schaffhausen, Thurgau und Unterwalden votirt, darin sind jedoch auch die Fr. 350,000 inbegriffen, welche die Stadt Luzern mit Rücksicht auf den Umstand, daß die Gesellschaft ihren Sitz in Luzern nimmt, übernommen hat.

Bezüglich der Subvention Deutschlands geht aus einer unterm 28. Oktober abhin zwischen der Schweiz, Deutschland und Italien abgeschlossenen Convention hervor, daß das deutsche Kaiserreich beschlossen hat, die ganze dem deutschen Nordbunde auferlegte Subsidiensumme zu vervollständigen und zugleich die Verpflichtungen desselben auf sich zu nehmen, dasselbe ist infolge dessen der in Bern am 15. Oktober 1869 abgeschlossenen und bis zum 31. Oktober abhin verlängerten Convention, nach Uebereinkunft vom 27. Jänner 1871 beigetreten, welche unter andern die Bestimmung enthielt, daß, wenn bis zum 31. Oktober 1871 die Subvention für das Unternehmen nicht gesichert sei, die Conventionen vom 15. Oktober 1869 und vom 20. Juni 1870 als null und nichtig angesehen werden sollen. Vermittelst dieser Convention hat sich das deutsche Kaiserreich verpflichtet, an den durch den angeführten Vertrag festgesetzten Totalsubsidiensumme mit 20 Millionen Franken sich zu betheiligen.

Diese Convention vom 28. Oktober wurde durch die 3 kompetenten Mächte vom 29. und 31. Oktober abhin ratifizirt, und die Ratifikationen sind am 31. gleichen Monats ausgewechselt worden.

Es geht somit aus dem Gesagten hervor, daß die ganze Subvention der 85 Millionen Franken vollständig und definitiv bis zum 31. Oktober 1871 gedeckt worden ist.

In Betreff der Aktien und der Prioritätsobligationen wurde laut den Statuten das Gesellschaftskapital auf 68,000 Aktien zu Fr. 500, zusammen 34 Millionen betragend, und aus Prioritätsobligationen bis auf 68 Millionen gebildet.

Nach den Bestimmungen des unterm 1. Oktober letzthin abgeschlossenen Vertrages zwischen den vereinigten schweizerischen Kantonen und den Eisenbahngesellschaften der Central- und der Nordostbahn einerseits, und der Direktion der Discontogesellschaft in Berlin, der Handels- und Industriebank in Darmstadt, der Association der Bank A. Schaffhauser und des Bankhauses S. Oppenheim, jun. & Cie. in Köln, anderseits, haben diese letztern Institute ein internationales Consortium gebildet, welches sich unter gewissen in dem Vertrage festgestellten Bedingungen zur Emission der 68,000 Aktien und der 68 Millionen Prioritätsobligationen verpflichtet. Dieses internationale Consortium wurde in 3 Gruppen getheilt, die deutsche, die italienische und die schweizerische Gruppe, von welchen jede mit der Emission eines Drittels der Totalsumme sich betheiliget. Dieser Vertrag wurde am 23. Oktober durch die ständige Kommission der Gotthardvereinigung genehmigt.

Infolge der Verständigung, welche in der Generalversammlung des schweizerischen Consortiums am 18. Oktober stattgefunden, haben folgende Bankhäuser und Institute erklärt, diesem Consortium beizutreten:

1.	Die Eisenbahngesellschaft der schweiz. Nordostbahn in Zürich für die Summe von	Fr.	9,000,000
2.	Das schweizerische Kreditinstitut für . .	„	8,500,000
3.	Die Eisenbahngesellschaft der Centralbahn in Basel für	„	9,000,000
4.	Die Handelsbank in Basel für	„	1,500,000
5.	Bischoff in St. Alban für	„	1,500,000
6.	R. Kaufmann in Basel für	„	1,000,000
7.	Die Bank in Luzern für	„	1,000,000
8.	Die Aargauische Bank in Aarau für . .	„	1,000,000
	Uebertrag	Fr.	32,500,000

	Uebertrag	Fr. 32,500,000
9. Die Handelsbank in Bern für	„	500,000
10. Die Bank in Schaffhausen für	„	750,000
11. Die thurgauische Hypothekenbank für . .	„	250,000
		Fr. 34,000,000

Die daherigen Verpflichtungsakten dieser Häuser wurden dem Delegirten des Comités übergeben, so daß die schweizerische Betheiligung am internationalen Consortium als vollständig und definitiv angesehen werden muß.

In Betreff Italiens ist die Zeichnung auch vollständig, die Zeichnungen haben sogar den Betheiligungsbetrag überschritten, so daß zu einer Reduktion derselben geschritten werden mußte.

Nach einem von der Discontogesellschaft in Berlin erhaltenen Berichte ist die deutsche Gruppe folgenderweise gebildet worden:

1. Die Direktion der Discontogesellschaft in Berlin	übernimmt	23 %
2. Die Handels- und Industriebank in Darmstadt	„	17 %
3. M. A. Rothschild & Sohn in Frankfurt a. M.	„	17 %
4. Die Association der Bank A. Schaffhauser in Köln	„	12 %
5. Sal. Oppenheim, jun. & Comp. in Köln	„	12 %
6. Die Generaldirektion der überseeischen Handelsgesellschaft in Berlin	„	10 %
7. S. Blickröder in Berlin	„	9 %
		100 %

Die Verpflichtungsakten dieser Institute sind auch dem Delegirten des Comités eingehändigt, so daß die deutsche Betheiligung am internationalen Consortium auch als vollständig und definitiv angesehen werden kann.

Schließlich wurde für die Periode der Arbeiten zur Bestellung des Verwaltungsrathes und der Direktion geschritten.

Der Verwaltungsrath besteht aus den Herren

1. Regierungsrath Weber von Bern,
2. Nationalrath Feer-Herzog von Aarau,
3. Nationalrath und Oberst Stehlin von Basel,
4. Nationalrath Anderwert von Frauenfeld,
5. eidg. Oberst Stoker in Luzern,
6. Nationalrath Karrer in Sumiswald,

durch den Bundesrath ernannt.

7. Nationalrath Dr. A. Escher in Zürich,
8. Regierungsrath Zingg in Luzern.
9. Direktor der Centralbahn Schmidlin in Basel (seither gestorben),
10. alt-Landammann v. Hettlingen,
11. Nationalrath Arnold in Altorf,
12. Staatsrath Franchini in Bellinzona,
durch die ständige Kommission der Gotthard-Vereinigung ernannt;
13. Hansemann, Direktor und Reichshofrath in Berlin,
14. Direktor Stoll in Zürich,
15. Staatsrath Köchlin in Basel,
16. Oberst Riether in Winterthur,
durch das schweizerische Finanzconsortium ernannt;
17. Servadio, Präsident der Generalgesellschaft des Provinzial- und Communal-Kredits,
18. Bombrini, Generaldirektor der Nationalbank,
19. General und Graf Menabrea,
20. Mordini, gewesener Minister der öffentlichen Bauten,
durch das italienische Finanzconsortium ernannt;
21. Baron Carl v. Rothschild in Frankfurt a. M.,
22. Geheimrath Messiven in Köln,
23. Geheimrath und Baron Alb. v. Oppenheim in Köln,
24. Handelsrath Wendelstadt in Köln,
durch das deutsche Finanzconsortium ernannt.

Herr Nationalrath Feer-Herzog wurde zum Präsidenten und Herr Nationalrath Oberst Stehlin wurde zum Vice-Präsidenten des Verwaltungsrathes ernannt.

Die Direktion wurde bestellt aus den Herren:
Nationalrath Dr. A. Escher, von Zürich, Präsident,
Staatsrath Zingg, von Luzern, Vizepräsident, und
Regierungsrath Weber, von Bern.

Als Suppleanten wurden ernannt:
Herr Staatsrath Köchlin, von Basel, und
„ eidg. Oberst Stoker, von Luzern.

III. Eisenbahnen, welche dem Betrieb übergeben sind.

A. Bernische Staatsbahn.

Wie das abgelaufene Jahr umfaßt auch das gegenwärtige Jahr zwei verschiedene Aktivitätsabtheilungen, wovon die einte auf Ernennung von Beamteten und die andere auf Verwaltungsakten im engern Sinne sich bezieht.

a. Ernennungen.

Da die Krankheit des Hrn. Julian Schaller fortdauerte, so hat dessen Familie Namens desselben die Stelle eines Direktors der Bern. Staatsbahn niedergelegt und der Große Rath hat in seiner Sitzung vom 3. Mai ihm die verlangte Entlassung unter allen Ehren ertheilt, und am folgenden Tage den Hrn. Heinrich Schoch zum Direktor ernannt.

Andererseits hat Hr. Gust. Gränicher als Bahningenieur der bernischen Staatsbahn seine Demission verlangt und erhalten, worauf der Verwaltungsrath den Hrn. Aph. Bodenheimer, damals Ingenieur bei der Juragewässerkorrektion in Brügg, berufen hat, um den erstern vom 1. März an zu ersetzen, und der Regierungsrath hat in seiner Sitzung vom 22. Februar diese Wahl genehmigt.

b. Verwaltungsakten im engern Sinne.

Diese Akten haben namentlich auf folgende Gegenstände Bezug:

1) Der Gemeinderath von Biel hat unterm 28. September verlangt, daß ab Seite der Staatsbahn zur gehörigen Sicherung der Eisenbahnübergänge auf der Seite von Madretsch und Nidau die geeigneten Maßregeln getroffen werden.

Diese Reklamation wurde der Bahnverwaltung vorgelegt, und diese traf sofort die nöthigen Vorkehren zur Beseitigung der Gefährlichkeit, indem sie zwei neue Wärter bei den fraglichen Uebergängen anstellte.

2) Nach dem von der Centralbahn gegebenen Beispiel hatte der Direktor der bernischen Staatsbahn im Februar publizirt, daß er die Vollstreckung des Art. 59 des Transportreglements und infolge dessen auch die Anwendung des Art. 22 der der O.-W. Bahn

ertheilten Konzession, einstelle, wodurch die Waarenlieferung in der vorgeschriebenen Frist garantirt wird.

Nachdem der Regierungsrath durch eine von dem bernischen Handels- und Industrieverein in Burgdorf im August abhin eingegebene Reklamation von dieser Publikation Kenntniß erhielt, ertheilte derselbe die nöthigen Weisungen zur sofortigen Zurücknahme dieser Publikation, was dann auch im September letzthin erfolgte. Im Uebrigen verweisen wir auf die in der Rubrik Centralbahn über diese Garantieeinstellung nachfolgenden Bemerkungen.

3) In seiner Sitzung vom 6. Jänner abhin hat der Regierungsrath beschlossen, den Geschäftsbericht und namentlich die Bau- und Betriebsrechnungen der Staatsbahnverwaltung vom Jahr 1870 einer Expertenkommission zur Prüfung und Verifikation vorzulgen. In diese Kommission wurden folgende Sachverständige ernannt: als Präsident Hr. Alex. Bucher, Großrath, von Burgdorf, und als Mitglieder die Herren Großräthe Schrämli von Thun und E. Froté von Pruntrut.

4) In Betreff der Geschäftsführung und des Betriebs der bernischen Staatsbahn verweisen wir auf den besondern Bericht des Verwaltungsrathes, welcher den obern Behörden ausgetheilt werden wird.

Aus diesem Berichte führen wir hier nur die folgenden Hauptresultate aus den Rechnungen für den Bau und den Betrieb vom Jahr 1871 an:

I. Baurechnung.

Die Totalausgaben für die Erstellung der Eisenbahn, mit Inbegriff des Betriebsinventars, betragen nach der Rechnung von 1870		Fr. 19,619,337. —
Die Einnahmen der gleichen Rechnung beliefen sich auf		„ 1,487,829. 98
so daß auf Ende Dezember 1870 die Nettoausgaben betragen		Fr. 18,131,507. 02
Im Laufe des Jahres 1871 wurden für Bauten ausgegeben . .	Fr. 18,595. 54	
Einnahmen im gleichen Jahre	„ 1,918. 03	
Nettoausgaben von 1871	Fr. 16,677. 51	„ 16,677. 51
Das für den Bau verwendete Kapital betrug also am Ende des Jahres 1871 .		Fr. 18,148,148. 53

II. Betriebsrechnung.

A. Einnahmen.

a. Direkter Betriebsertrag.

	1870. Fr.	Rp.	1871. Fr.	Rp.
1) Transport von Reisenden .	566,419.	83	676,979.	50
2) „ „ Gepäck . .	32,819.	95	38,000.	55
3) „ „ Thieren . .	31,625.	77	42,793.	82
4) „ „ Waaren . .	496,069.	58	662,337.	07
Total	1,126,935.	08	1,420,110.	94

b. Indirekter Betriebsertrag.

	1870. Fr.	Rp.	1871. Fr.	Rp.
1) Pachtgeld und Miethzins .	49,932.	18	51,035.	28
2) Vergütung von fremden Linien für Gebrauch von Wagen und Lokomotiven	13,979.	72	17,120.	49
3) Zins von angelegten Kapitalien	10,049.	56	12,254.	17
4) Verschiedene Einnahmen . .	54,067.	25	81,335.	22
Total	128,028.	71	161,745.	16

Zusammenzug des Einnehmens:

	1870. Fr.	Rp.	1871. Fr.	Rp.
a. Direkte Einnahmen . . .	1,126,935.	08	1,420,110.	94
b. Indirekte „ . . .	128,028.	71	161,745.	16
Total der Einnnahmen	1,254,963.	79	1,581,856.	10

B. Ausgaben.

	1870. Fr.	Rp.	1871. Fr.	Rp.
1) Allgemeine Verwaltung .	26,092.	31	28,032.	53
2) Betriebsdienst	114,174.	53	130,891.	39
3) Transportdienst	250,981.	67	347,268.	40
4) Unterhaltungs- und Ueberwachungsdienst	117,007.	66	143,798.	40
5) Verschiedene Ausgaben . .	205,825.	38	188,275.	78
Total der Ausgaben	714,081.	55	838,266.	50

III. Finanzielles Resultat.

	1870. Fr. Rp.	1871. Fr. Rp.
Total der Einnahmen . . .	1,254,963. 79	1,581,856. 10
„ „ Ausgaben . . .	714,081. 55	838,266. 50
Total des Reinertrages	540,882. 24	743,589. 60
Täglicher reiner Betriebsertrag	1,481. 87	
Reinertrag per Kilometer . .	6,289. 32	

Der Reinertrag des Jahres 1871 übersteigt denjenigen des Jahres 1870 um Fr. 203,707. 36.

B. Schweizerische Centralbahn.

Die Aktionärversammlung der Centralbahngesellschaft, welche auf den 28. April nach Basel zusammenberufen wurde, ist zur Erneuerung der 6 austretenden Mitglieder des Verwaltungsrathes geschritten, es wurden aber alle 6 auf eine neue Periode von 4 Jahren bestätigt.

Diese Mitglieder sind:

Herr Baron Seillière, von Paris.
„ Goppelsröder-von Speyer, von Basel.
„ C. Respinger, von Basel.
„ J. Nager, von Luzern.
„ C. Salvador, von Paris.
„ Heusler-Iselin, von Basel.

Durch das Absterben des Hrn. Bischoff wurde im Verwaltungsrath eine Stelle offen, die Aktionärversammlung hat sodann den Hrn. Merian-Burkhardt als Mitglied des Verwaltungsrathes berufen.

Schließlich wurde der Präsident des Verwaltungsrathes in der Person des Hrn. Stählin-Brunner von Basel bestellt.

Wie wir bereits schon unter der Rubrik der bernischen Staatsbahn angedeutet haben, hat die Sektion Burgdorf des bernischen Handels- und Industrievereins im August abhin dem Regierungsrathe eine Beschwerde eingegeben wegen bedeutenden Unregelmäßigkeiten, welche täglich in der Spedition von Waaren von Basel nach Burgdorf vorkommen und nicht nur in der Nichtbeachtung der Konzessionsbestimmungen und der die Centralbahngesellschaft verpflichtenden Reglemente, die Waaren abzunehmen und in der

vorgeschriebenen Frist abzuliefern, ihren Grund haben, sondern welche noch überdieß durch die von der Gesellschaft aufgestellten Vorkehren herrührten, indem sie nämlich eine Publikation erlassen hatte, wonach sie sich zu der doppelten Verpflichtung der Annahme der Waaren und der Lieferung derselben in der vorgeschriebenen Zeit nicht mehr verpflichtet glaubte. Auf diese Reklamation hin erließ der Regierungsrath an die Centralbahngesellschaft die Einladung, diese Maßregel sofort zu widerrufen, und künftig die Vorschriften der Konzession und des Transportreglements zu beachten, welche die Gesellschaft überdieß durch einseitig erlassene Publikationen und Privatcirculare von sich aus abzuändern nicht befugt ist.

Mit Schreiben vom 22. September theilte das Direktorium der Centralbahn dem Regierungsrathe mit, daß auf die Einladung hin die Gesellschaft die fraglichen Suspensionsmaßregeln zurückgezogen habe, und daß die Garantiefristen für die Lieferung und für die Spedition der Waaren wieder in Anwendung gebracht werden, und daß schon unterm 13. September an die verschiedenen Stationen die hiefür nöthigen Weisungen erlassen worden seien.

Infolge der außergewöhnlichen Zeitverhältnisse während und nach dem französisch-deutschen Kriege war der Regierungsrath genöthiget, auch andere Unregelmäßigkeiten bei den Eisenbahnzügen zu dulden, nachdem aber diese Umstände von höherer Gewalt beseitiget und dessenungeachtet täglich mehrere und bedeutende Verspätungen bei den Zügen vorkamen, so hat der Regierungsrath im Oktober abhin die Centralbahngesellschaft, sowie auch die Westbahnen und die Staatsbahn eingeladen, das Geeignete vorzukehren, um die Fahrtenpläne inne zu halten und den Bestimmungen der Verordnung zur Sicherung der regelmäßigen Fahrzeiten der Eisenbahnzüge vom 20. März 1867 nachzukommen.

In Betreff der Neubauten, welche die Centralbahn erstellt hat, oder welche ihr vorgeschlagen wurden, führen wir Folgende an:

1) Die Erstellung eines zweiten Geleises von Herzogenbuchsee bis Olten und Aarau wurde nach langen Unterhandlungen und vielfachen Reklamationen endlich, den Interessen des Kantons entsprechend, beschlossen, indem der Verwaltungsrath der Centralbahngesellschaft in seiner Sitzung vom 5. September den Bau dieses zweiten Geleises beschlossen und dem Direktorium zu diesem Zwecke einen Kredit von Fr. 1,238,000 bewilligt hat.

2) Die Gesellschaft hat ihr Rollmaterial um 2 neue Lokomotiven vermehrt, nebst den 8 Lokomotiven, welche in unserm Bericht von 1870 schon gemeldet wurden.

3) Auf das von der Gemeinde Bümpliz gestellte Gesuch, daß bei dem Bahnübergang der Bern-Holligenstraße bei Bümpliz ein Wärterhaus erstellt werden möchte, hat die Centralbahn erklärt, daß sie nach und nach alle 5 zwischen Bern und der Sensenbrücke noch fehlenden Bahnwärterhäuser erstellen, und daß sie mit demjenigen bei der Bern-Holligenstraße den Anfang machen werde.

4) Nachdem die Gemeinde von Bern die Korrektion der Rabbenthalstraße beschlossen hatte, erforderte dieß auch die Erweiterung des Straßenübergangs über die Bahn. Entgegen der Ansicht der Centralbahn, welche sich berechtigt glaubte, die durch diese Erweiterung ihr verursachten Kosten zu reklamiren, brachte der Gemeindrath von Bern, in der Meinung, daß die Bahngesellschaft auf ihre Kosten die Barrieren zu erstellen habe, seine Reklamation vor den Regierungsrath, welcher in seiner Sitzung vom 2. Dezember abhin, in Anwendung des Art. 11 der Uebereinkunft zwischen dem Kanton Bern und dem provisorischen Verwaltungsrath der schweizerischen Centralbahn vom 24. November 1852 folgenden Beschluß gefaßt hat:

a. Der Gemeindrath von Bern hat das Recht, von der Centralbahn auf ihre Kosten die Erstellung und den Unterhalt der für die öffentliche Sicherheit infolge der Erweiterung des Bahnübergangs zwischen dem Rabbenthal und der Lorraine erforderlichen Einfriedungen zu verlangen;

b. bezüglich der Erstellung der Einfriedigung in Eisen auf Kosten der Gesellschaft wird der Gemeindrath von Bern mit seinem Begehren abgewiesen.

5) Die Gemeinden von Wynau und Roggwyl und einige betheiligte Privaten haben unterm 23. Dezember bei dem Regierungsrathe das Gesuch gestellt, es möchte in Wynau-Roggwyl ein Güterschuppen erstellt werden.

Der Regierungsrath hat über dieses Gesuch ein technisches Gutachten angeordnet und sodann dasselbe dem Centralbahndirektorium zur Entsprechung überwiesen.

6) Endlich hat die Centralbahngesellschaft beschlossen, bei der Aarkorrektion von Thun bis Uttigen mit einer Subvention von Fr. 114,000 sich zu betheiligen unter verschiedenen Vorbehälten, welche Anfangs dieses Jahres dem Großen Rathe vorgelegt wurden.

C. Westschweizerische Bahnen.

Es ist bekannt, daß bei der Gelegenheit der Heimkehr der internirten Franzosen auf dem Netze der schweizerischen Westbahn

in Colombier eine Unglückskatastrophe sich ereignete, infolge welcher 84 Personen von dem Zusammenstoße der Züge Verletzungen erlitten und von welchen 23 sofort starben. Dieses schwere Ereigniß führte selbstverständlich zu einer Untersuchung, infolge welcher Hr. Ingenieur Knab einen Bericht erstattete, in welchem unter Anderm die Ursachen des Unfalls und das Maß der Verantwortlichkeit der Gesellschaften bezeichneten waren.

Dieser Bericht machte die Behörden der Kantone, welche die Westbahnen durchfahren, aufmerksam, und der Kanton Neuenburg ergriff die Initiative zur Einberufung einer Konferenz der Kantone Neuenburg, Bern, Freiburg, Waadt und Genf, um sich über die Maßregeln zu verständigen, welche zu einer gemeinschaftlichen nachhaltigen Ueberwachung des Betriebs der schweizerischen Westbahnen erforderlich sind.

Diese Konferenz hat den 20. Mai in Lausanne stattgefunden, es wurde beschlossen:

1. eine Kommission zu beauftragen, unter dem Namen Konkordat einen Reglementsentwurf auszuarbeiten mit einheitlichen Bestimmungen für die fünf Kantone zur Sicherung des regelmäßigen Eisenbahnbetriebs auf ihrem Gebiete, und
2. vor Allem aus durch Experten über das fixe und das Rollmaterial und über die Einrichtungen in den Bahnhöfen und auf den Stationen eine Inspektion aufnehmen zu lassen.

In einer am 7. August auch in Lausanne abgehaltenen Sitzung hat diese Konferenz von Delegirten der fraglichen Kantone noch besonders beschlossen:

1. daß diese Inspektion des fixen und des Rollmaterials und der Einrichtungen in den Bahnhöfen und Stationen vorzunehmen sei und zwar durch die Herren Simon, Baddirektor in Ragatz, und Bridel, Ingenieur in Biel, als Experten, mit der Befugniß, nach ihrer Wahl noch Fachmänner beizuziehen zur Aushilfe in diesen Arbeiten; im Falle diese Experten verhindert wären oder die Wahl sonst nicht annehmen würden, würden als solche gewählt die Herren Fornaro, Chef des commerziellen Dienstes in St. Gallen, Richard, alt-Staatsrath in Genf, und v. Rham, Ingenieur in Giez, welcher allenfalls auch den Hrn. Bridel ersetzen soll;
2. daß diese Expertise sich auch auf das zur Eisenbahn erforderliche Personal ausdehnen soll;

3. daß die Instruktionen, welche den Experten ertheilt werden, den Regierungen der 5 betheiligten Kantone vorgelegt werden sollen, bevor die Experten damit beauftragt werden.

Herr Bridel hat den Auftrag nicht angenommen und wurde demnach durch Hrn. v. Rham ersetzt.

Die durch die 5 Kantone genehmigten, den Experten gegebenen Instruktionen gehen dahin, daß die Inspektion der Eisenbahnen sich erstrecke:

1. über das Rollmaterial sowohl bezüglich der Unterhaltung als auch in Bezug der Qualität und der Quantität, um den Personen- und Waarendienst gehörig zu besorgen; die Experten haben besonders auf dte Einrichtung der Bremsen zu achten;
2. über die festen Einrichtungen in den Bahnhöfen und Stationen, für alle Dienstzweige, über die Sicherheitsmaßregeln, die Weichen, die Wartsäle, die Depotmagazine der Waaren, und
3. über das für den Betrieb verwendete Personal, sowie auch zu konstatiren ist, ob auf jedem Bahnhof und Station für alle Dienstbedürfnisse das Personal hinreichend sei.

Der Bericht des nächsten Jahres wird das Resultat dieser Expertise mittheilen, und gegebenen Falls auch die Vorkehren oder Maßregeln, welche von den Regierungen in dieser Beziehung getroffen werden.

Bern, im Juli 1872.

Der Direktor der Eisenbahnen:

Jolissaint.