

**Zeitschrift:** Bericht des Regierungsrathes an den Grossen Rath über die Staatsverwaltung des Kantons Bern ...

**Herausgeber:** Regierungsrath des Kantons Bern

**Band:** - (1866)

**Artikel:** Verwaltungsbericht der Direktion der Elsenbahnen

**Autor:** Desvoignes / Jolissaint

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-416066>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 16.01.2026

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

Verwaltungsbericht  
der  
Direktion der Eisenbahnen  
für das Jahr 1866.

---

Direktoren: die Herren Regierungsräthe D e s v o i g n e s und  
J o l i s s a i n t.

---

### I. Gesetzgebung.

#### A. Alpenbahn.

In der Alpenbahnfrage beantragte der Regierungsrath in seinem Beschlusseentwurfe, an das Unternehmen der Gotthardbahn eine Subsidie von Fr. 1,500,000 zu bewilligen, unter der Bedingung, daß diese Summe nicht zur Auszahlung gelange, bis genügende Sicherheit für die Ausführung des Werkes gegeben und das Zustandekommen der Verbindungsbahn Langnau-Luzern gesichert sei.

Die vom Großen Rath zur Vorberathung dieser Frage niedergesetzte Kommission theilte sich in eine Mehrheit und eine Minderheit.

Die Mehrheit schlug vor, zu beschließen, der Kanton Bern spreche sich grundsätzlich für eine Beteiligung an der Subvention für das Unternehmen einer Gotthardbahn aus und beauftrage den Regierungsrath, über das Maß und die Bedingungen dieser Beteiligung die nöthigen Unterhandlungen zu pflegen und das Ergebniß dem Großen Rath zur endlichen Genehmigung vorzulegen.

Die Anträge der Minderheit der Kommission gingen dahin, der Große Rath möge beschließen:

- 1) Der Regierungsrath ist beauftragt, über das bernische Eisenbahn-  
netz und die Alpenbahn über die Grimsel die geeigneten Unter-

handlungen anzuknüpfen und allfällig nothwendig werdende Studien vorzunehmen.

- 2) Für diese Studien und Unterhandlungen wird dem Regierungsrath ein Kredit von Fr. 50,000 bewilligt.
- 3) Der Große Rath lehnt einstweilen eine Subvention zur Ausführung der Gotthardbahn, sowie jede weitere Mitwirkung zu deren Vorbereitung ab.

Nach langen Verhandlungen beschloß der Große Rath in der Sitzung vom 24. Januar, für einstweilen jede Subvention zur Ausführung einer Gotthardbahn abzulehnen. Durch diesen Beschluß war auch das von der Kommissionsminderheit gestellte Begehren um Bewilligung eines Kredites für die Grimselbahnstudien von der Hand gewiesen.

### B. Jurabahnen.

Nachdem im Laufe des Jahres 1865 die Konzessionen für die Errichtung der Linien Pruntrut-Delle und St. Immer-Convers ertheilt worden, richteten die Konzessionäre gegen Ende desselben Jahres an den Regierungsrath zu Händen des Großen Rathes drei Eingaben, nämlich :

- 1) Ein Gesuch des Comites für die Bahn Pruntrut-Delle um einen Staatsbeitrag von einem Drittel der durch das Vorprojekt vorzusehenden Baukosten.
- 2) Seitens des Comites für die St. Immerthalbahn :
  - a. Ein Gesuch um einen Staatsbeitrag von Fr. 1,200,000 durch Übernahme von Aktien für das Bahnstück St. Immer-Convers, und
  - b. Eine Bittschrift, mit dem Schlusse, der Staat möge den Gemeinden des St. Immerthales die Summen vorschreiben, mit welchen sich dieselben am erwähnten Bahnstücke zu betheiligen beschlossen haben, gleichwie dies durch die Dekrete vom 29. November 1854 und 20. November 1858 zu Gunsten der Gemeinden geschehen sei, welche Aktien der Centralbahn und der Ostwestbahn übernommen hatten.

Am 16. Januar entschied der Regierungsrath, beim Großen Rath zu beantragen, es sei die Berathung dieser drei Gesuche zu verschieben bis zur Berathung des bei ihm hängigen umfassenden Berichtes über die Erbauung von Eisenbahnen im Jura.

Der Große Rath pflichtete am 25. gl. Monats diesem Antrage bei und beschloß, daß alle Fragen bezüglich der Eisenbahnen im Jura in einer, in der ersten Hälfte des März stattfindenden Sitzung, zur Behandlung kommen sollten.

Der damalige Direktor der Eisenbahnen, Hr. Desvoignes, legte im Januar dem Regierungsrath zu Handen des Großen Rathes einen umständlichen Bericht über die Erstellung von Eisenbahnen im Jura vor, der im Wesentlichen dahin schloß, die obere Behörde möge grundsätzlich das ganze jurassische Bahnnetz, sowie den Plan und das Finanzsystem nach Vorschlag gutheissen, sich jedoch für einstweilen auf die Erbauung der Linie Biel-Onceboz-Dachsenfelden beschränken.

Da die Anträge des Hrn. Desvoignes in seinem Berichte vom 1. Januar entwickelt, und unter ihren verschiedenen Gesichtspunkten sowohl im Vortrage der unterfertigten Direktion vom September abhängt, als in andern veröffentlichten Schriftstücken geprüft und erörtert worden sind, so wird hier in die Einzelheiten des Nähern nicht eingetreten, indem dadurch nur von Neuem wiederholt würde, was über diesen Gegenstand schon gesagt und geschrieben worden ist. Wir beschränken uns, daran zu erinnern, daß, nachdem der fragliche Entwurf den vorberathenden Behörden (Finanzdirektion, Regierungsrath und Grossratskommission) unterbreitet worden, jede derselben verschiedene Anträge stellte, welche wesentlich von denen des Hrn. Desvoignes abweichen. Bezuglich des Inhalts, der Prüfung und Beurtheilung aller dieser verschiedenen Anträge verweisen wir auch hier auf unsern Bericht vom September abhängt.

Der Große Rath versammelte sich gemäß dem Beschlusse vom 25. Januar am 19. April, um die Jurabahnfrage und die darauf bezüglichen Anträge zu behandeln. Nach längerer Berathung beschränkte sich die gesetzgebende Behörde, besonders im Hinblick auf den nahen Ablauf ihrer Amts dauer (31. Mai) auf die Erklärung, „daß die Erstellung von Eisenbahnen im Jura im Interesse des Kantons liege und daß es Pflicht des Staates sei, an diesem Unternehmen nach Maßgabe seiner Kräfte sich zu betheiligen, sowie daß, um die Ausführung zu ermöglichen, vor Allem auch die zunächst betheiligten Gemeinden sich anzustrengen haben.“

Der Große Rath überließ nun der neuen, mit dem Brachmonat in ihr Amt tretenden gesetzgebenden Behörde die Aufgabe, das Maß und die Art und Weise der Beteiligung des Staates an dem Unternehmen der jurassischen Eisenbahnen zu bestimmen.

Der unterzeichnete Direktor widmete sich sofort nach seinem im Brachmonat stattgefundenen Amtsantritte den einleitenden Arbeiten, d. h. er unterzog die während der abgelaufenen Periode eingebrochenen Projekte und die darüber im Schooße des Großen Rathes gepflogenen Verhandlungen, besonders die der Aprilsitzung, einem unparteiischen Studium und einer allseitigen Prüfung. Dadurch überzeugte sich die Eisenbahndirektion sowohl von der Unzulänglichkeit gewisser Vorschläge, als von den heinahen unüberwindlichen Hindernissen, welche sich der Verwirklichung der andern Projekte in den Weg stellen würden.

Bei diesem unerwarteten Ergebniß hielt sie es für geboten, einen neuen Dekretsentwurf auszuarbeiten und dem Regierungsrath mit einem motivirten Bericht im September vorzulegen. Dieser Dekrets-entwurf wurde von der Regierung mit einigen Abänderungen geneh-migt und am 19. Wintermonat mit Empfehlung dem Großen Rath überwiesen. Der Letztere ernannte in der Herbstsitzung eine Kommissi-on aus seiner Mitte, um das Projekt zu prüfen, und beschloß dann auf den Antrag dieser Kommission, in einer außerordentlichen Sitzung am 28. Januar 1867 zusammenzutreten, um die schon so lange hän-gige Jurabahnfrage endlich zu erledigen.

Infolge dieser nochmaligen Verschiebung verlangten die Konze-sionäre der Linie Bruntrut-Delle eine Verlängerung der Frist für den Beginn der Arbeiten; der Große Rath entsprach dem Gesuche durch eine Hinaussetzung des Termins um ein Jahr, der Regierungsrath verlangte von den eidgenössischen Räthen die Genehmigung dieser Frist-verlängerung und es wurde diese unterm 12. und 15. Christmonat ausgesprochen.

### C. Staatsbahn.

Das nach der ersten Berathung vom 2. Christmonat 1864 pro-visorisch in Kraft getretene Gesetz über die Einrichtung des Betriebs der Staatsbahn gelangte im Berichtjahre nicht zur zweiten Berathung. Da die vom Regierungsrath für dieselbe vorgeschlagenen, die Grund-lagen des provisorischen Gesetzes wesentlich berührenden Änderungen, sowie die Dauer der praktischen Anwendung dieses Gesetzes und die daherigen Erfahrungen nicht für genügend gehalten wurden, um mit Sachkenntniß die Vorzüge und Mängel der Einrichtung des Bahn-betriebs — als eines neuen, erst vor Kurzem in den Staatshaushalt getretenen Verwaltungszweiges — beurtheilen zu können, so beschloß der Große Rath am 24. Wintermonat abhin, es sei die Bestimmung des Zeitpunktes der zweiten Berathung dem Regierungsrath anheim-gegeben.

### D. Allgemeine Gesetzgebung.

Sowohl um Unfällen vorzubeugen und die Bahn in gutem Stande zu erhalten, als um Rechtsstreitigkeiten und Anstände mit den Eigen-thümern der anstossenden Grundstücke zu meiden, nahm der Regierungsrath unterm 9. Wintermonat einen Gesetzesentwurf an, welcher die gesetzliche Entfernung von Gebäuden, Waldbeständen, Ausgrabungen u. s. w. von den Eisenbahnen regeln soll. Dieser Entwurf war unter die Traktanden der Herbstsitzung aufgenommen, gelangte aber nicht auf die Tagesordnung, sondern es wurde die Behandlung auf das Jahr 1867 verschoben.

## II. Verwaltung.

### A. Im Allgemeinen.

Die Direktion hatte vom 1. Januar bis 31. Mai Hrn. Alt-Rie-  
gierungsrath Desvoignes und von da hinweg den Unterzeichneten zum  
Vorsteher.

Betreffend die Organisation des Büros der Eisenbahndirektion  
wird auf die hierüber im Berichte für das Jahr 1865 enthaltenen Be-  
merkungen verwiesen, indem die damalige Lage der Dinge und der  
Geschäftsgang während des Berichtjahres gleich geblieben sind. Die  
ordentliche Organisation des Büros der Direktion wird stattfinden,  
sobald das Gesetz über die Einrichtung des Betriebs der Staatsbahn  
zur zweiten Berathung gelangt sein wird; denn die endgültige Redak-  
tion dieses Gesetzes muß vorhergehen, weil sie unter Umständen von  
wesentlichem Einfluß auf jene Organisation sein kann.

### B. Im Besonderen

#### 1. Centralbahn.

Nach seinem Austritt aus dem Regierungsrathe verlangte Hr. Desvoignes die Entlassung von der Stelle eines Mitgliedes des Ver-  
waltungsrathes der Centralbahn, in dem er bis dahin den Kanton  
Bern vertreten. Im August wurde diesem Gesuch entsprochen und  
vom Regierungsrath an die erledigte Stelle der dermalige Direktor  
der Eisenbahnen gewählt.

Der Art. 15 der Konzession legt der Centralbahngesellschaft die  
Verpflichtung auf zur Aufnahme auf ihre Kosten:

- 1) eines Grenz- und Katasterplanes über die Bahn, unter kontradik-  
torischer Beziehung der betreffenden Gemeindebehörden;
- 2) einer Beschreibung der hergestellten Brücken, Uebergänge und  
andern Kunstbauten;
- 3) eines Inventar über das Betriebsmaterial, und
- 4) einer Rechnung über die Kosten der Anlage der Bahn und ihrer  
Betriebseinrichtung.

Um diesen Verpflichtungen nachzukommen, wandte sich die Gesell-  
schaft an den Bundesrath mit der Bitte, die Initiative zu ergreifen  
und die beteiligten Stände zu einer Konferenz zusammenzuberufen,  
um ein gemeinsames Programm über die Ausführung obiger Bestim-  
mungen festzustellen.

Diese Konferenz, welche unter dem Vorsitze des Hrn. Bundesrath  
Schenk, Vorstehers des schweizerischen Departements des Innern am  
16. März stattfand, faßte folgende Schlussnahmen:

1) In Betreff der Aufnahme der Grenz- und Katasterpläne beschloß sie, von der kontradicitorischen Beziehung der Gemeindebehörden abzusehen, dagegen diese Formlichkeit durch eine öffentliche Auflage der Pläne innerhalb einer gewissen Frist zu ersezgen, um den Beteiligten Gelegenheit zu geben, davon Kenntniß zu nehmen und allfällige Bemerkungen und Einwendungen anzubringen. Einsprüche, die nicht auf gütlichem Wege beigelegt werden können, sollen vor den kompetenten Richter gebracht und von diesem beurtheilt werden.

2) In Betreff des zweiten Punktes erklärte die Konferenz sich damit einverstanden, daß die Beschreibung der Brücken und übrigen Kunstbauten sich nach dem vom eidgenössischen statistischen Bureau hiefür entworfenen Programm oder Schema zu richten habe.

3) In Betreff des dritten Punktes wurde erkannt, es sei unter dem in der Konzession vorkommenden Ausdruck „Betriebsmaterial“ zu verstehen: „das Rollmaterial“, und es sei nach allgemeiner Regel nur dieses auf das aufzunehmende Inventar zu setzen.

4) In Betreff der anzufertigenden Rechnung über die Kosten der Anlage der Bahn beauftragte die Konferenz die Verwaltung der Centralbahn mit der Entwerfung eines Schemas, welches dem Protokoll angehängt und mit einer Abschrift dieses letztern den beteiligten Ständen mitgetheilt werden soll zur Prüfung und Anbringung ihrer Bemerkungen bei der nächsten Konferenz.

Die Versammlung der Abgeordneten der Kantonsregierungen bestimmte endlich der Centralbahn für die Ausführung der Bestimmungen unter Ziffer 1, 2 und 3 folgende Fristen:

- 1) für die Einreichung der Grenz- und Katasterpläne eine solche bis Ende 1867;
- 2) für die Beschreibung der Kunstbauten und die Aufnahme des Inventars über das Rollmaterial eine Frist von sechs Monaten.

Nachdem der Bundesrath diese Schlussnahmen dem Regierungsrath mitgetheilt, genehmigte sie dieser unterm 27. Februar mit einigen Bemerkungen von untergeordneter Bedeutung.

Auf den 18. Oktober war eine neue Konferenz einberufen, um des Weiteren zur Erledigung der Sache vorzugehen; dieselbe wurde indessen durch Schreiben des Bundesraths verschoben und fand im Laufe des Jahres 1866 nicht mehr statt.

Die den Kanton Bern betreffenden Grenz- und Katasterpläne der Centralbahn sind bis Ende 1866 vollständig abgeliefert worden, so daß die öffentliche Auflage in den Gemeinden nächstens angeordnet werden kann.

Der Verein für Handel und Industrie der Stadt Bern reichte dem Regierungsrath eine Petition ein mit der Behauptung, daß der Güterbahnhof daselbst nicht geräumig genug sei, um den Verkehrsbedürfnissen zu entsprechen. Diese Reklamation wurde der Verwaltung der Centralbahn mitgetheilt, welche in ihrer Antwort erklärte, Alles, was möglich sei, gethan zu haben, um den Güterbahnhof in der Villette genügend zu erweitern. Dies wurde dem Verein für Handel und Industrie der Stadt Bern mitgetheilt, welcher sich seither nicht weiter vernehmen ließ. Deshalb wurde der Sache keine weitere Folge gegeben.

Die mit der Centralbahn angeknüpften Verhandlungen wegen Verlegung der Station Büzberg sind im Berichtjahr weiter geführt worden. Bekanntlich wurde diese Station nach dem Bau der Eisenbahn und, was sehr zu bedauern ist, an einem Ort erstellt, wo die Bahn eine Steigung von 10 ‰ hat. In Folge dieser ungünstigen Lage halten hier nur die Personenzüge, nicht aber die Güterzüge. Das hat zur Folge, daß alle Waren als Giltgut spedit und folglich mehr Transportkosten bezahlt werden müssen. Die Gemeinde Thunstetten hat nun beschlossen, an die Verlegung der Station einen Beitrag von Fr. 5000 zu leisten und der Regierungsrath hat neulich bei der Verwaltung der Centralbahn die Reklamation dieser Gemeinde befürwortet, es hat derselbe jedoch bis dahin keine Antwort erhalten. Diese Angelegenheit soll ihre Erledigung im nächsten Jahre finden.

Die von der Centralbahn im Berichtjahr im Kanton Bern ausgeführten Bauten sind unbedeutend. Wir erwähnen nur des Baues der Wärterhäuser zu Thungschneit und auf der Thuner-Allmend; es sind die letzten der Linie und die Bahnwärter sind bereits eingezogen. Auch einige Verladrampen und Gütergleise sind erstellt worden.

## 2. Ostwestbahn.

Diese Rubrik erscheint im gegenwärtigen Bericht aus dem Grunde, weil im letzten Jahr der vom Liquidator der Gesellschaft, Hrn. Simon, erhobene Einspruch angeführt wird, womit derselbe sich verwahrt gegen den Beschluß des Großen Rathes vom 10. März 1865, welcher den Aktivsaldo der Ostwestbahnliquidation mit Fr. 3346. 77 der Hülfss- und Krankenkasse der Angestellten der Staatsbahn zuwendete, während die am 16. Christmonat 1864 stattgefundene Aktionärversammlung diesen Saldo den Herren Simon und Forster für Berichtigung rüftständiger Liquidationskosten und als Anerkennung für ihre Mühwalt überlassen hatte. Am 19. Mai 1865 beschloß der Regierungsrath, den Einspruch des Hrn. Simon dem Großen Rathen mitzutheilen, mit der Bemerkung, es stände ihm kein gesetzliches Mittel zu Gebot, um den Großen Rath-

beschluß vom 10. März desselben Jahres in Vollziehung zu setzen. Der Große Rath endlich beschränkte sich in seiner Sitzung vom 25. Februar 1866 darauf, von dieser Mittheilung im Protokoll Vormerkung zu nehmen, worauf die Angelegenheit ad acta gelegt wurde.

### 3. Alpenbahn.

Der Große Rath hatte in der Dezember Sitzung 1865 eine Kommission aus seiner Mitte niedergesetzt, um die Frage einer Ueberschreitung der Schweizeralpen und des jurassischen Bahnhofes vorzuberathen. Die Anträge dieser in eine Mehrheit und eine Minderheit getheilten Kommission wurden schon im Eingang dieses Berichtes erwähnt, weshalb für die Einzelheiten auf die vorstehende Darstellung verwiesen wird.

Indem gewisse Eventualitäten, welche sich zeigen möchten, zum Voraus in's Auge gefaßt wurden, sind vorläufige, in der Rekognoscirung eines Uebergangs für eine Eisenbahn in den Berneralpen bestehende Studien im Oktober gemacht worden. Diese Studien können nach Umständen verwerthet und fortgesetzt werden, je nachdem die große Aufgabe der Ueberschreitung der Schweizeralpen durch einen Schienenweg ihre Lösung erhalten wird.

Nachdem Hr. Grossratspräsident Stämpfli seine Entlassung als Mitglied des Gotthardcomite's, in dem er den Kanton vertreten, eingereicht hatte, beschloß der Regierungsrath mit Rücksicht auf den Grossratsbeschluß vom 24. Januar, für einstweilen keine Ersatzwahl zu treffen.

### 4. Staatsbahn.

Da die Direktion der Staatsbahn jährlich einen Bericht über die Verwaltung und den Betrieb der dem Kanton gehörenden Linien veröffentlicht, so beschränken wir uns auf die Berührung einiger besondern Punkte, welche ihrer Natur nach nicht in den Rahmen jenes Berichtes fallen.

Um den Oberbehörden zu ermöglichen, mit Sachkenntniß über die provisorische Einrichtung des Betriebs der Staatsbahn zu urtheilen, verlangte die Eisenbahndirektion einen umständlichen Bericht über das Ergebniß der während der letzten zwei Jahre gemachten Erfahrungen unter der Herrschaft des am 2. Christmonat 1864 provisorisch in Kraft erklärten Gesetzes. Dieser vom Verwaltungsrath noch nicht behandelte Bericht kann bei zweiten Berathung des erwähnten Organisationsgesetzes verwerthet werden.

Die auf die Verlängerung der Staatsbahn von Langnau nach Luzern bezüglichen Pläne, Memorale und übrigen Dokumente, welche

ungeordnet und zerstreut im Archive der Direktion sich fanden, wurden geordnet und ein Verzeichniß darüber aufgenommen, was allfällige spätere Nachsuchungen und Arbeiten erleichtern wird.

Ein administrativer Bericht über die Zweckmäßigkeit, die Vortheile und die finanziellen Mittel, die Verlängerung der Bahnlinie von Langnau nach Luzern herbeizuführen, ist in Arbeit und wird endgültig redigirt und veröffentlicht werden, sobald die Umstände günstig sind.

Die Frage der Errichtung einer Fußgängerbrücke zu Bußwyl ist noch immer in Schwebe infolge der Weigerungen oder Säumnisse der beteiligten Gemeinden hinsichtlich der Beschlüsse über ihre Beiträge an die Baukosten. Da die Gemeinde Bußwyl für sich allein jüngsthin einen Beitrag von Fr. 4000 an die Kosten der Errichtung der Brücke beschlossen hat, so sind alle auf diese Angelegenheit bezüglichen Alten dem Verwaltungsrath der Staatsbahn übermittelt worden, welcher darüber ebstens eine Schlusznahme zu fassen hat.

Die zweite Baurechnung der Staatsbahn, die Bauten und Ausgaben des Jahres 1865 umfassend, ist vom Verwaltungsrath der Staatsbahn dem Regierungsrath im August übermittelt worden. Weil in dieser Rechnung die vom Staate für den Bau der Bahnlinie Biel-Bern-Langnau beschloßnen Anleihen nicht gemäß Grossratsbeschluß vom 23. Christmonat 1865 aufgenommen und die Bilanz nicht gezogen worden, so wies der Regierungsrath dieselbe an den Verwaltungsrath der Staatsbahn zurück zur Vervollständigung im Sinne des Beschlusses. Nach geschehener Vervollständigung der Rechnung ernannte der Regierungsrath eine besondere Kommission, um dieselbe zu prüfen und zu verificiren. Die Rechnung und der Bericht der Prüfungsexperten werden dem Grossen Rath im Anfang des Jahres 1867 unterbreitet werden.

In der Julisitzung genehmigte der Große Rath auf den Antrag des Regierungsrathes und der Verwaltung der Staatsbahn den Verkauf von neun, zum ehemaligen Bahnhofe in Biel gehörigen Landstücken, und verschob die Hingabe der übrigen auf günstigere Seiten.

### 5. Jura bahn.

Da bezüglich der Errichtung von Eisenbahnen im Jura sowohl die Anträge der abgetretenen vorberathenden Behörden, als des dermaligen Direktors der Eisenbahnen und des Regierungsrathes, vom 19. Wintermonat, in diesem Berichte unter der Rubrik „Gesetzgebung“ bereits auseinandergezettelt worden sind, so wäre es überflüssig, darüber von Neuem in Einzelheiten einzutreten.

Der dermalige Direktor der Eisenbahnen wies in seinem Vortrag an den Regierungsrath vom 5. Juli die Nothwendigkeit nach, die

Eisenbahnstudien im Jura in verschiedenen Hinsichten zu ergänzen. Zu dem Ende verlangte er in Uebereinstimmung mit dem Regierungsrathe einen außerordentlichen Kredit vom Großen Rathe und dieser bewilligte am 26. Juli Fr. 7000. Nach dem Antrag der Staatswirtschaftskommission sollte dieser Kredit verwendet werden, wie folgt:

- 1) zur Ausfertigung der Copie oder Pläne und ihrer Auflage in den von der projektirten Eisenbahn durchzogenen Gemeinden;
- 2) zur Beendigung der geologischen Studien und namentlich zu Bohrversuchen im St. Immerthale und im Amtsbezirke Pruntrut;
- 3) zu Studien über ein Tracé im nördlichen Theile des Amtsbezirks Delsberg (Linie des Thales der Lucelle oder der Mühle von Forme);
- 4) zu den mit den Gesellschaften der Paris-Lyon-Mittelmeer- und der französischen Ostbahn anzuknüpfenden Verhandlungen über den Anschluß des jurassischen Bahnhofes an ihre Linien bei Delle und Belfort.

Das von der Staatswirtschaftskommission auf vier Hauptpunkte beschränkte Programm der Studienvervollständigung wurde von der Direktion genau befolgt. Die Zusendung der Pläne an die Gemeinden und die Vollendung der geologischen Studien fanden statt; eine Abordnung wurde nach Paris gesandt, um über die Frage des Anschlusses der in Delle ausmündenden jurassischen Linie mit der französischen Ostbahn zu verhandeln durch Erstellung eines Bahnstücks von Morvillard nach Chèvremont oder Belfort, und mit der Gesellschaft Paris-Lyon-Méditerranée bezüglich der eventuellen Erstellung einer Bahn durch's Thal der Lucelle. Der Bericht der Abgeordneten ist im Archiv der Eisenbahndirektion niedergelegt.

Was die im nördlichen Theile des Amtsbezirks Delsberg gemachten technischen Studien anbelangt, so fügt die Direktion als Beilage den Bericht bei, welchen Hr. Ingenieur Eugen Troté, als Leiter dieser Studien, erstattet hat. Dieser Bericht soll dem gegenwärtigen in den Sonderabzügen als Beleg und als ein zu den Jurabahnstudien gehöriges Dokument nachgedruckt werden.

Da das System der amerikanischen Eisenbahnen, das unter dem Namen des englischen Ingenieurs Fell, der es verbesserte, bekannter ist, auf den Mont-Genis zur Anwendung kommt, so beauftragte die Direktion im Weinmonat den Hrn. Ingenieur Dapples, sich auf Ort und Stelle zu begeben, um die Arbeiten zu besichtigen, den Proben bei zuwohnen und zu berichten über das Ergebniß der Expertise und namentlich über seine Ansichten in Bezug auf die Vortheile, welche könnten erzielt werden durch die Anwendung dieses Systems auf die Uebergänge über die Berge des

Jura nach dem Tracé des Vorprojektes und einschließlich der Variante über den Monto.

Mr. Dapples nahm diesen Auftrag an und begab sich vom 2. bis zum 8. Wintermonat zum Mont-Genis. In seinem vom 28. nämlichen Monats datirten und im Laufe Christmonats in's Archiv der Eisenbahndirektion niedergelegten Berichte kommt er zu folgenden Schlüssen:

„1) Es ist sehr wünschenswerth, daß das jurassische Bahnnetz mit Rücksicht auf seine internationale und interkantonale Lage überall vom gewöhnlichen Bahnmaterial durchlaufen werden könne. Der hiebei zulässige Krümmungshalbmesser sollte daher im Minimum auf 240 Metres festgestellt werden.

„2) Das System Fell mit Mittelschienen und Horizontalrollen ist nur bei Steigungen über 40 ‰ mit Vortheil anzuwenden. Diese letztern werden durch die Tunnel des Rangiers und von Pierre-Pertuis auf dem jurassischen Bahnnetz vermieden.

„3) Die Ersetzung dieser Tunnel durch Strecken mit außergewöhnlichen Steigungen, die eine besondere und kostspieligere Art des Betriebs erheischen würden, scheint daher im Interesse des Bahnnetzes nicht gerechtfertigt.

„4) Wo das Gefälle und die übrigen Verhältnisse günstig sind, wird es ökonomisch sein, von der Breite der großen Landstraßen einen Theil zur Errbauung der Bahn zu verwenden. Es wird genügen, je nach Umständen den Straßen eine Minimalbreite von 5 bis 6 Metres zu lassen.

„5) Die Spurweite des amerikanischen, auf dem Mont-Genis angewandten Systems (1<sup>m</sup> 10) mit den daraus stiezenden Ersparnissen scheint bei dem jurassischen Bahnnetz mit Rücksicht auf dessen interkantonale und internationale Lage nicht mit Vortheil anwendbar zu sein. Das sogenannte Regionalsystem ist ein Nothanker, zu dem man nur im äußersten Falle greifen sollte. Wahrscheinlich wird es nie dahin kommen. Lieber noch 10 Jahre lang auf eine gewöhnliche Bahn harren.

„6) Die Variante über den Monto scheint mehr Nachtheile als Vortheile zu bieten, ob man nun den Berg in einem Tunnel durchbohre oder in starken Steigungen mit dem System Fell übersteige.

Die einstichtige Annahme eines Differentialtariffs scheint mir geeignet, dem Bahnnetz die meisten Vortheile dieser Variante zu sichern, ohne deren Nachtheile nach sich zu ziehen.“

Die von der Direktion für diese Sendung bezahlten Kosten beliefen sich auf Fr. 200.

Von dem am 26. Juli vom Großen Rathe für Ergänzungsstudien gewährten Kredite von Fr. 7000 sind Fr. 6978. 30 verausgabt worden.

Der durch das Budget auf Fr. 8000 bestimmte ordentliche Kredit der Direktion für Bureau- und Reisekosten und für Kosten des Eisenbahnwesens im Allgemeinen wurde im Berichtjahre vollständig aufgezehrt.

### Schlussbemerkungen, betreffend den Fahrplan der Westbahnen und der Centralbahn.

Die Unregelmäßigkeiten in den Fahrten der Westbahnen und besonders der Franco-Suisse veranlaßte in diesem Jahr zahlreiche Reklamationen und es wurde vom Regierungsrath eine hierauf bezügliche Beschwerde dem Bundesrath eingereicht. Die Fahrpläne der Westbahnen begünstigten die Linie Genf-Lausanne-Freiburg-Bern gegenüber der Seelinie Genf-Lausanne-Neuenburg-Biel-Bern, was den Regierungsrath zu verschiedenen Reklamationen bei diesen Bahnen und bei der Centralbahn bewog. Das Betriebscomite der Westbahnen versprach in seiner Antwort, bei den Fahrplänen für das Jahr 1867 hierauf Rücksicht zu nehmen. Eisenbahndirektion und Regierungsrath vermerkten sich diese moralische Verpflichtung und hoffen, dieselbe werde in guten Trenen erfüllt werden.

Bern, den 2. April 1867.

Der Direktor der Eisenbahnen:

*Tolissaint.*