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

Herausgeber: Regierungsrath des Kantons Bern

Band: - (1867)

Artikel: Verwaltungsbericht der Direktion der Eisenbahnen

Autor: Jolissaint / Stämpfli / Stürler, M.v.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-416083

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: 14.12.2025

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

Verwaltungsbericht

der

Direktion der Eisenbahnen

für das Jahr 1867.

Direktor: Herr Regierungsrath Jolissaint.

I. Gesetzgebung.

A. Jurabahnen.

In seiner Novembersitzung des Jahres 1866 hat der Große Rath beschlossen sich außerordentlich zu versammeln, um die schon seit langem geschaukelte Frage der Jurabahnen zu behandeln.

Auf den Antrag der zu ihrer Vorberathung niedergesetzten Großrathskommission wurde die außerordentliche Großrathssitzung auf den 28. Januar 1867 angesetzt. Der Große Rath versammelte sich wirklich an diesem Tage, allein der Hauptgegenstand seiner Verhandlungen, die Frage der Jurabahnen wurde erst am 29., 30. und 31. Januar und 1. und 2. Februar Gegenstand der Berathung.

Dem Großen Rathe waren alle auf den Gegenstand bezüglichen Schriften und Dokumente eingehändigt, namentlich:

1. Bericht der Eisenbahn-Direktion vom Monat September 1866 mit angehängtem Projekt-Dekret.
2. Bericht der Finanz-Direktion über dieselbe Frage vom 10. November 1866, die sich den Vorschlägen der Eisenbahn-Direk-

tion anschloß und eventuell auf diejenigen zurückkam die sie der abgetretenen Legislative unterbreitet hatte.

3. Projekt-Dekret des Regierungsrathes vom 19. November 1866.
4. Bericht der Großräthlichen Kommission vom 14. Januar 1867 mit einem Projekt-Dekret und
5. Gutachten des Hrn. Kantonsbuchhalter Henzi vom 24. Dezember 1866 über die Lage des Kantons Bern in Bezug auf die größern Finanzfragen.

Die Projekt-Dekrete des Regierungsrathes und der Kommission stimmten in ihren allgemeinen Bestimmungen mit einander überein. Sie lassen sich so zusammenfassen:

1. Die Erbauung der jurassischen Eisenbahnen wird der Privatthätigkeit überlassen.
2. Der Staat betheiligt sich an denselben in Form der Uebernahme von Aktien.
3. Das Anlagekapital setzt sich aus zwei Elementen zusammen: den Obligationen im Verhältniß von einem Drittel der Kosten, und den Aktien im Verhältniß von zwei Dritteln.
4. Die vorerst zu unterstützenden Linien waren in beiden Dekreten dieselben, nämlich Biel-Sonceboz-Tavannes, Sonceboz-Convers und Pruntrut-Delle.
5. Die den beiden letztern Linien zu gewährende Staatsunterstützung war in den beiden genannten Dekreten gleich hoch angenommen; diejenige für Biel-Dachsfelden differirte um Fr. 181,000 um die die Kommission niedriger blieb.

Angesichts dieser nahen Uebereinstimmung in den Hauptpunkten der beiden Projekt-Dekrete hielt es der Regierungsrath für geboten, in der Absicht, die Berathung zu vereinfachen, den Verhandlungen das Dekret der Kommission zu Grunde zu legen, mit dem Vorbehalt jedoch in diesem Falle Abänderungsanträge vorzuschlagen.

Unter den Abänderungsanträgen die im Laufe der Verhandlungen durch den Eisenbahndirektor gemacht wurden, der als Berichterstatter des Regierungsrathes funktionirte, heben wir namentlich denjenigen hervor, der auf Erhöhung des Beitrages für das Stück Biel-Dachsfelden um Fr. 181,000 hinzielte, damit er statt auf Fr. 4,500,000 wie es die Kommission beantragte, auf Fr. 4,681,000 gebracht werde, und nebst diesem noch den folgenden: Wenn innerhalb 18 Monaten von Bekanntmachung des Dekretes an gerechnet, sich keine Gesellschaft

stelle, die sich verpflichte gleichzeitig die Linien Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers zu bauen, so könne die Linie Biel-Sonceboz-Convers ohne das Stück Sonceboz-Dachsfelden konzedirt werden und daß in diesem Falle dieser Linie ein Staatsbeitrag von 5,451,000 Fr. zuerkannt werden solle. Diese beiden Abänderungen wurden vom Großen Rathe verworfen.

Mit Rücksicht auf seine Wichtigkeit glauben wir das ganze Dekret wörtlich in unsern Bericht aufnehmen zu sollen, wie dasselbe am 2. Februar 1867 vom Großen Rathe beschlossen worden ist.

Der Große Rath des Kantons Bern,

in Vollziehung des Großrathsbeschlußes vom 19. April 1866 rücksichtlich der Betheiligung des Staates nach Maßgabe seiner finanziellen Kräfte bei Erstellung der Eisenbahnen im Jura, insoweit sie im Interesse des ganzen Kantons liegen, beizutragen;

nach Anhörung der Berichte und Anträge des Regierungsrathes und der dafür niedergesetzten Spezialkommission,

beschließt:

Art. 1. Die Erstellung der jurassischen Eisenbahnen wird dem Privatbau überlassen.

Art. 2. Der Staat betheiligt sich daran durch Uebernahme von Aktien in folgendem Verhältnisse und unter den nachfolgend aufgestellten Bedingungen:

a. für die Stammlinie Biel-Sonceboz-Dachsfelden mit einer Aktiensumme von . . . Fr. 4,500,000

b. für die Abzweigung von Sonceboz nach Convers wit einer Aktiensumme von . . . . . „ 1,700,000

zusammen Fr. 6,200,000

Diese Betheiligungen a und b erfolgen unter dem Vorbehalte daß beide Linien durch dieselbe Gesellschaft und gleichzeitig ausgeführt werden.

c. für die Linie Pruntrut-Delle mit einer Aktiensumme von . . . . . Fr. 750,000

zusammen Fr. 6,950,000

Art. 3. Das aufzubringende Aktienkapital für jede der genannten Unternehmungen muß wenigstens zwei Drittheile der im Expertenbefund der Herren Gränicher, Weiß und Frotte vom Oktober 1865 für die betreffenden Strecken berechneten Gesammtkosten erreichen und

das Obligationenkapital darf auf höchstens einen Drittel derselben ansteigen.

Die Aktien des Staates stehen bezüglich der Betheiligung am Reinertrage im gleichen Range mit allen übrigen Aktien.

Art. 4. Die wirkliche Einzahlung der Aktien des Staates erfolgt auf speziellen Beschluß des Großen Rathes erst nach gehöriger Vollendung und Betriebseröffnung der betreffenden Bahn. Von der konstatirten Vollendung des Unterbaues an wird jedoch der Unternehmungsgesellschaft von zwei Dritttheilen der Aktiensumme ein Zins von 5% per Jahr zugutgeschrieben und nach Eröffnung der Bahn ebenfalls ausbezahlt.

Art. 5. Die Konzessionen und Statuten der Gesellschaft werden alle nähern Bedingungen aufstellen, welche die Organisation des Unternehmens und den Bau, Betrieb und einstigen Rückkauf der Bahn betreffen. Diese Akten sind der Genehmigung der kompetenten Behörden zu unterstellen, die dafür zu sorgen haben, daß bestimmte Vorschriften darin aufgenommen werden, damit der Ausbau der Linien und ihr Betrieb gesichert sei, ohne daß der Staat genöthigt wird, an diese Unternehmungen höhere Summen beizutragen, als sie in dem gegenwärtigen Dekret vorgesehen sind.

Der Staat darf in keinem Fall an einen Ueberschuß von Bau- oder Betriebskosten etwas beitragen; sein Beitrag ist unabänderlich festgestellt und ein für alle Mal auszubezahlen. Sowie für eine Bahnunternehmung alle Akten vollständig vorliegen, werden sie der definitiven Genehmigung des Großen Rathes unterstellt. Der Bau darf nicht begonnen werden, bevor diese Genehmigung stattgefunden hat.

Die im Art. 2 für die Strecke Pruntrut-Delle ausgesprochene Staatsbetheiligung wird an die Bedingung geknüpft, daß auch die betreffende Baugesellschaft sich den im vorliegenden Dekret enthaltenen Bestimmungen unterzieht.

Art. 6. Kommt binnen einer Frist von 4 Jahren, von der Erlassung dieses Dekrets an gerechnet, keine mit den nöthigen Mitteln ausgestattete Ausführungsgesellschaft zu Stande, so fällt für die betreffende Bahnstrecke die Betheiligungszusage dahin, und behält sich der Große Rath die alsdann der Sache angemessene weitere Entschließung vor, immerhin jedoch nur innerhalb der im Art. 5 bestimmten Schranken.

Art. 7. Außer der in Art. 2 festgesetzten Subvention von Fr. 6,950,000 giebt der Staat keine weitern Leistungen an Geld oder Geldeswerth für die Ausführung des jurassischen Eisenbahnnetzes, auch

soll der Staat an Baugesellschaften oder Aktionärs, als solchen, keine Vorschüsse machen und keine Zinsengarantie für dieselben übernehmen.

Für den Fall jedoch, daß früher oder später eine mit den nöthigen Garantien ausgerüstete Gesellschaft sich finden sollte, um das ganze jurassische Bahnnetz, nämlich außer den oben speziell genannten Linien, auch diejenigen von Dachsfelden nach Basel und nach Pruntrut auszuführen, so spricht der Staat jetzt schon die Geneigtheit aus, unter alsdann zu vereinbarenden nähern Bedingungen die Strecken der jetzigen Staatsbahn Bern-Biel und Neuenstadt-Biel zum Kostenswerthe in das Gesammtnetz einzuwerfen und für diesen Betrag mit Aktien des neuen Unternehmens sich zu betheiligen.

Mit Rücksicht auf diese Eventualität ist in den Konzessionen für die Einzellinien die Möglichkeit vorzubehalten, diese einzeln concedirten Strecken später mit in das Gesammtnetz zu ziehen.

Art. 8. Der oder den Gesellschaften werden die von der Eisenbahndirektion auf Kosten des Staates bis jetzt gemachten Studien, Pläne u. s. w. zu unentgeltlicher Benutzung überlassen.

Art. 9. Der Regierungsrath ist mit der Vollziehung dieses Dekretes beauftragt, das von heute an in Kraft tritt.

Bern, den 2. Februar 1867.

Namens des Großen Rathes:

Der Präsident,

Stämpfli.

Der Staatsschreiber,

M. v. Stürler.

Wenn dieses Dekret die Angelegenheit der Erbauung des Jura-Bahnnetzes auch nicht vollständig löst, wenn es die Ausführung derselben auch nicht in dem Maße erleichtert, als es die Anhänger dieser großen Unternehmung, für die öffentliche Wohlfahrt des Landes, gewünscht hätten, so kann man doch hinwieder auch nicht verkennen, daß damit ein großer Schritt für die Lösung dieses schwierigen Problems gethan worden ist.

Wenn die Gemeinden und Korporationen des Jura sich von dem Geist und der Tragweite dieses Dekrets vom 2. Februar 1867 durchdringen, so werden sie, freilich nur bei festem Willen und mittelst augenblicklicher Opfer, wenn nicht zum sofortigen und vollständigen

Bahnnetz, doch wenigstens zu einigen seiner wesentlichsten Bestandtheile, gelangen, an die sich später die Vollendung des ganzen, so eifrig gewünschten Werkes, knüpfen wird.

Da der Verwaltungsrath der Eisenbahngesellschaft Pruntrut-Delle mittelst Eingabe vom 14. November 1867 eine neue Verlängerung des Termines für den Beginn der Erdarbeiten und den Ausweis der nöthigen Mittel verlangt hatte, so beantragte der Regierungsrath beim Großen Rathe dem Gesuche gerecht zu werden. Durch Dekret vom 28. November 1867 wurde die neue, vom Großen Rath bewilligte Frist festgesetzt auf 31. Dezember 1869. Diese Fristverlängerung wurde vom Ständerath am 12, vom Nationalrath am 19. Dezember 1867 genehmigt.

B. Staatsbahn.

Um die zweite Berathung des Gesetzes über den Betrieb der Staatsbahn vorzubereiten hat der Große Rath in seiner Novembersitzung des Jahres 1867 eine Kommission von fünf Mitgliedern ernannt, die das Gesetz und die beantragten Abänderungen desselben zu begutachten hat. — Ueberdieß hat der Regierungsrath eine Experten-Kommission ernannt, die aus kompetenten Männern des Faches des Eisenbahnbetriebes zusammengesetzt ist, deren Aufgabe es ist, die gegenwärtige Organisation und die einzuführenden Reformen zu prüfen, um ein befriedigendes Finanzresultat zu erzielen.

Die Direktion der Eisenbahnen ihrerseits hat darüber einen längern Bericht ausgearbeitet, der den betreffenden Behörden wird abgegeben werden, wenn es sich um die zweite Berathung des fraglichen Gesetzes handeln wird, die voraussichtlich im Anfang des Jahres 1868 Statt haben kann.

C. Allgemeine Gesetzgebung.

Auf das Begehren des Verwaltungsrathes der Staatsbahn hat die Direktion und der Regierungsrath einen Gesetzesentwurf ausgearbeitet über die Entfernung der Gebäude- und Waldbestände von den Eisenbahnen, im Interesse der öffentlichen Sicherheit, der Feuerpolizei und der Erhaltung der Bahnen selbst. Dieser Gesetzesentwurf wurde dem Großen Rathe in seiner Sitzung vom 27. Mai 1867 vorgelegt, der dann nach dem Antrage seiner zur Begutachtung derselben niedergesetzten Kommission in denselben nicht eintrat, aus dem Grunde hauptsächlich, weil bereits Spezialgesetze genug über die Materie vor-

handen seien, die den durch das Dekret erstrebten Zweck erreichen lassen.

Die wiederholten Verspätungen in der Ankunft der Bahnzüge auf den hauptsächlichsten Bahnhöfen, vornehmlich der der westlichen Schweiz, hat eine Konferenz von Delegirten der Kantone hervorgerufen. In dieser, in Lausanne abgehaltenen, Konferenz wurden die Grundlagen eines Reglementes oder eines Beschlusses festgesetzt, durch den die regelmäßige Fahrt der Züge geregelt werden sollte.

Von den vertretenen fünf Ständen haben dann nur drei: Genf, Waadt und Bern, das Reglement in Kraft gesetzt; die beiden andern, Freiburg und Neuenburg, haben bis jetzt ihren Beitritt verweigert. Diese Weigerung hatte das zu beklagende Resultat, die Anwendung der Verordnung des Reg.-Rathes vom 20 März 1867 gegenüber den Westbahnen in Anwendnng bringen zu können, deren Züge am öftersten bei ihrer Ankunft in Bern und besonders in Neuenstadt und Biel verspätet sind. Da diese Gesellschaften im Kanton Bern kein Domizil haben, so anerkennen sie die Kompetenz der bernischen Gerichte nicht an, wenn es sich darum handelt gegen sie die Bestimmungen der Verordnung vom 20. März 1867 anzuwenden.

Der Regierungsrath und die Eisenbahndirektion haben schon zahlreiche Schritte gethan, um mit den Gesellschaften der westschweizerischen Bahnen sich zu verständigen und die Stände von Freiburg und Neuenburg zum Beitritte zu bewegen. Der Erfolg dieser Schritte besteht einzig darin, daß das Betriebskomite der westschweizerischen Bahnen einige Vorschläge hieher sandte und eine neue Konferenz in Aussicht stellte, wozu der Staatsrath des Kantons Waadt die Initiative ergreifen soll.

Indessen trotz aller Schwierigkeiten, die sich der Ausführung der Verordnung vom 20. März 1867 entgegenstellten, hat sie doch bereits ihre guten Früchte getragen. Durch die Bülletins, die zur Konstatirung der Abfahrten und Ankunft der Züge eingerichtet wurden, hat die Direktion sich überzeugen können, daß schon merkbare Verbesserungen in der Regelmäßigkeit der Züge erzielt worden sind.

II. Verwaltung.

1. Allgemeine Bemerkungen.

Während des Jahres 1867 wurde an dem provisorischen Zustand der Eisenbahndirektion nichts geändert. Da der Stand der Jahre 1865 und 1866 beibehalten worden ist, so verweisen wir einfach auf dasjenige, was in den frühern Berichten darüber enthalten ist.

Die zweite Berathung des Gesetzes über die Organisation des Betriebes der Staatsbahn, kann, wenn sie vorgenommen wird, diesen Zustand etwas ändern.

A. Besondere Bemerkungen.

1. Schweizerische Centralbahn.

Die öffentliche Auflage der Grenz- und Katasterpläne dieser Bahn, soweit sie den Kanton Bern angehen, ist in den betreffenden Gemeinden geschehen. Durch eine besondere Bekanntmachung des Regierungsrathes und der Regierungsstatthalter sind alle Betheiligten eingeladen worden, Kenntniß von denselben zu nehmen und ihre Bemerkungen oder Einwendungen dagegen anzubringen.

Es sind auch während der vorgeschriebenen Frist mehrere Einwendungen gegen die Pläne eingegangen und der hierseitigen Direktion abgegeben worden, die sie, behufs freundschaftlicher Erledigung, dem Direktorium übermittelte. Man darf annehmen, daß ihre Erledigung im Laufe des Jahres 1868 Statt haben wird.

Gemäß Art. 15 des Konzessionsaktes und in Ausführung der Beschlüsse der Konferenzabgeordneten vom 16. März 1866, hat die Verwaltung der Centralbahn gegen Ende des Jahres 1867 vollständig abgeliefert:

1) Eine Baubeschreibung aller Brücken über 10 Meter Oeffnung, sowie der übrigen Kunstbauten;
2) ein Verzeichniß des Rollmaterials;
3) ein Verzeichniß der vorhandenen Lokomotiven mit ihrer Konstruktionsangabe;
4) die Baurechnung von Anfang des Baues bis Ende 1866.

Die schon in unserm letzten Berichte erwähnten Unterhandlungen betreffend Verlegung der Station Bützberg, wie es die Gemeinde Thunstetten verlangte, wurden fortgesetzt, ohne im Jahr 1867 zu einem Ziele zu führen. Nach einem von der Direktion eingeleiteten Augenscheine, hatte die Verwaltung die Verlegung vorzunehmen sich bereitwillig erklärt, mittelst eines von der Gemeinde Thunstetten erkannten Beitrages von Fr. 5000 und einiger anderer Leistungen von minderer Bedeutung. Die Direktion nahm nun an, die Gemeinde Thunstetten werde nicht zögern, die Vorschläge der Verwaltung anzunehmen, die ihr schwere Opfer auferlegten. Es war aber nicht so. Gründe, die die Direktion nicht kennt und nicht begreifen kann, hielten die Gemeinde von der Annahme ab und sie zog ihre Offerten der Fr. 5000

zurück. Mit dem Zurückziehen der angenommenen Anerbieten verband sie die frühere Forderung, daß die Centralbahn an der auf einem Gefälle von 10 ‰ erbauten Station Bützberg mit fast allen ihren Zügen anhalte (Schnellzüge ausgenommen) und Waaren aufnehme. Diese neuen Forderungen der Gemeinde wurden der Zentralbahn mitgetheilt, sie wies sie aber, als den frühern Uebereinkommen und der Konzession selbst widersprechend, zurück.

Die Gemeinden, die sich am Bau einer Station in Wichtrach betheiligt hatten, nachdem sie die ihnen obliegenden Verpflichtungen erfüllt hatten, verlangten dann auch von der Centralbahn die Erbauung einer Waarenhalle und eines besondern dazu führenden Geleises. Dieses Verlangen, vom Regierungsrathe dem Verwaltungsrathe der Centralbahn empfohlen, fand günstige Aufnahme nnd die gewünschten Anlagen sind gegenwärtig ausgeführt.

Große Verbesserungen haben auf der Station Langenthal stattgefunden, die ansehnlich erweitert worden ist. Es sind neue Geleise und namentlich ein sogenannt versenktes Geleise zum leichtern Laden des Bauholzes angelegt worden. Die Verwaltung hat dafür über 70,000 Fr. Auslagen gemacht.

Die Matten auf der Gemeindsgrenze von Thunstetten und Schoren waren nach Ausführung der Centralbahn öftern Ueberschwemmungen ausgesetzt, wenn Platzregen eintrat. Sie führten natürlich Reklamationen herbei, die begründet waren. Einige Kanalisationsarbeiten halfen dem Uebelstande ab und das Ganze wurde durch eine Uebereinkunft beseitigt.

2. Staatsbahn.

Was den Betrieb dieser Bahn betrifft, so verweisen wir auf den daherigen Bericht des Verwaltungsrathes, der dem Staatsbericht pro 1867 angehängt werden soll. Unter denjenigen Gegenständen, die nicht gerade in den Kreis jenes Berichtes fallen, heben wir die folgenden hervor:

Der in unserm letzten Rapport bereits erwähnte Bericht über die Zweckmäßigkeit, die ökonomischen Vortheile und die finanziellen Mittel für Fortsetzung der Langnauer Linie nach Luzern wurde ausgearbeitet. Er wird zu gegebener Zeit bekannt gemacht werden.

Am 27. November 1863 hat der Große Rath, entgegen den Anträgen des Regierungsrathes und Direktoriums, den Bau einer Fußgängerbrücke an und neben der Eisenbahn-Aarbrücke bei Bußwyl beschlossen, mit dem ausdrücklichen Vorbehalt, daß die betheiligten Gemeinden an die Baukosten einen Drittel mit 4—5000 Fr. beitragen.

Die Gleichgültigkeit nun, die jene Gemeinden für Erkennung ihrer Beiträge an den Tag legten, bewies, daß die Nothwendigkeit jener Fußbrücke nicht sonderlich gefühlt wurde; deßhalb hat der Regierungsrath auch mit Rücksicht auf die bevorstehende Ausführung der Aarkorrektion und ihrer Ableitung in den Bielersee, durch den die Bußwyler Aarbrücke unnütz wird, dem Großen Rathe einfach vorgeschlagen, den Beschluß vom 27. November 1863 zurückzunehmen und keine weitere Brückenanlage zu machen.

In seiner Sitzung vom 23. November 1867 nahm der Große Rath diesen Vorschlag an, mit dem von Hrn. alt Bundesrath Stämpfli gemachten Zusatze jedoch: der Regierungsrath habe untersuchen zu lassen, ob die Eisenbahnbrücke von Bußwyl nicht der allgemeinen Zirkulation zugänglich gemacht werden könne? Diese Frage ist sofort der Direktion der Staatsbahn zur Untersuchung überwiesen worden.

Mit Beginn des Jahres 1867 hat die unterzeichnete Direktion der Staatsbahn die Vorschrift des Art. 15 der Konzession vom 28. März 1857 in Erinnerung gerufen, die ihr die Verpflichtung auferlegt, einen Grenz- und Katasterplan aufzunehmen, ein Verzeichniß der Brücken und Kunstbauten anzufertigen und ein Inventar des vorhandenen Rollmaterials nebst Baurechnungen auszuarbeiten. Damit diese Dokumente gemäß den Forderungen der Konferenzbeschlüsse vom 16. März 1866 ausfallen, so ist der Staatsbahn das Konferenzprotokoll sowohl, als die bereits von der Zentralbahn abgelieferten Schriften abgegeben worden.

Nachdem die anhaltenden Regen vom Frühjahr 1867 einige Uferübertretungen der Aare und Zihl hervorgerufen und stellenweise Ueberschwemmungen verursacht hatten, wollte die öffentliche Meinung, durch gewisse Persönlichkeiten aufgestachelt, diese Ueberschwemmungen der Eisenbahnbrücke über die Zihl bei Brügg in die Schuhe schieben, da die Pfeiler und das von ihrer Gründung her ausgehobene und einfach in den Fluß geworfene Material den Abfluß des Wassers hemme.

Nachdem der Regierungsstatthalter von Nidau von diesem Gerücht, das Bestand anzunehmen den Anschein hatte, unsere Stelle in Kenntniß gesetzt, wurde im Monat Mai ein Augenschein abgehalten, an dem Sachverständige Theil nahmen.

Diese Untersuchung bewies überzeugend, daß, was der einfache Verstand schon voraussagte, die Eisenbahnbrücke keine schädliche Stauung bewirke, also die Ueberschwemmung nicht verschulde. Die Profilaufnahmen des Flußbettes bestätigten das Urtheil vollständig und führten also die gäng und gäbe gewordenen Behauptungen auf ihr Nichts zurück, deren offenbarer Zweck nur war, theils der Staats-

bahn, theils der Entsumpfung zu schaden durch Bearbeitung der öffentlichen Meinung.

3. Jurabahnen.

Auf das Dekret vom 2. Februar 1867 hin bildete sich eine anonyme Gesellschaft unter dem Titel: Initiativgesellschaft der Bahnen des Berner Jura.

Der allgemeine Zweck dieser Gesellschaft ist der, so rasch als möglich Alles vorzubereiten um die Ausführung der Eisenbahn von Biel nach Dachsfelden und nach Convers zu fördern und um den gesammten Jura dahin zu bringen, daß er sich die Anerbieten des Dekrets vom 2. Febr. 1867 zu Nutzen mache, namentlich auch wegen dem Versprechen für Ueberlassung der Linie Bern-Biel-Neuenstadt.

Zur Realisirung ihres Zwecks setzt der Art. 1 der Statuten vom 5. April 1867 fest, es habe die Initiativgesellschaft sich besonders zu befassen:

1. die nöthigen Konzessionen zu verlangen, um eine Eisenbahn von Biel nach Dachsfelden und von Sonceboz nach Convers zu erbauen und zu betreiben, mit dem Vorbehalt diese Konzessionen der Exekutionsgesellschaft abzutreten.
2. Das Gründungskapital in Aktien und Obligationen zusammenzubringen, gemäß dem Großräthlichen Dekret vom 2. Februar 1867.
3. Konkurrenz für die provisorische Hingabe der Bauarbeiten zu eröffnen, sei es im Ganzen oder in Loosen und mit den sich stellenden Uebernehmern Verträge abzuschließen.
4. Die Verwaltungsarbeiten vorzunehmen, mit Einschluß des Erwerbs des Grund und Bodens und die technischen Arbeiten wie sie in den Art. 2 und 3 angegeben sind.
5. Vorkommenden Falls die Baugesellschaft zu organisiren und ihr die erhaltenen Konzessionen, Verträge, Vergünstigungen, Geld- und Naturalleistungen abzutreten, die sie zugesichert erhalten hat, alles mit den Rechten und Pflichten, die sie selber eingegangen.
6. Mittelst des Gesellschaftsfonds der Initiativgesellschaft die Hülfsquellen herbeizuschaffen, um die vorläufigen Vorkehren bezahlen zu können, die Zweck der gegenwärtigen Gesellschaft sind.

Nachdem die Statuten dieser Gesellschaft vom Reg.-Rathe sanktionirt waren, konstituirte sich die Gesellschaft im verflossenen Dezember definitiv und ernannte ihren Verwaltuugsrath. Dieser machte sich sofort an die Arbeit. Nachdem ihr Eröffnungen gemacht worden waren

Seitens von Personen, die eine fremde Gesellschaft konstituiren zu können in Aussicht hatten und die dann die Ausführung der durch Dekret vom 2. Februar 1867 erkannten Linien oder gar des ganzen Netzes übernehmen würde, so wurden die daherigen Unterhandlungen angeknüpft und ernsthaft betrieben. Möchten sie Erfolg haben!

Da das Dekret vom 2. Februar 1867 eine Aktienbetheiligung des Staates von Fr. 750,000 an die Linie Pruntrut-Delle festsetzte, und da die betheiligten Gemeinden eine gleich große Aktienübernahme eingegangen waren, so wurde eine anonyme Gesellschaft zum Bau und Betrieb einer Bahn von Pruntrut bis in den Bahnhof Delle gebildet durch öffentlichen Akt von Hrn. Notar Métthee vom 12. Sept. 1867, die Statuten dieser Gesellschaft wurden von der Regierung genehmigt, und sie hat auch ihren Verwaltungsrath ernannt, der seine Arbeit im Jahr 1868 beginnen wird.

4. Alpenbahnen.

Die Direktion hat im Jahr 1867 Studien für Bahnen mit starkem Gefälle machen lassen und Versuche über das hydro-pneumatische System für dessen Anwendung bei den Alpenbahnen. Die damit betrauten Techniker haben interessante Arbeiten darüber geliefert; sie sind im Archiv der Direktion niedergelegt, um zu gehöriger Zeit benutzt zu werden.

Das pneumatische System des Hrn. Seiler schien die Lösung des Problems zur raschen Uebersteigung der Berge ganz besonders zu bieten und deßhalb ließ die Direktion theils um davon eine genaue Vorstellung zu geben, theils um es im Kleinern zu erproben, ein Modell anfertigen und in einem Saal ihres Gebäudes aufstellen. Dieses Modell, das recht gut arbeitete, wurde von Fachmännern, von den Mitgliedern der Bundesversammlung und des Großen Rathes und zahlreich auch vom Publikum im Allgemeinen besucht.

Da die ganze Eidgenossenschaft an einem Versuch im Großen ein Interesse hat (wozu besonders die Strecke Biel-Reuchenette auf 2 à 300 Meter alle nöthigen Bedingungen vereinigt), so handelte es sich darum, der Bundesversammlung in ihrer Dezembersitzung die Bewilligung eines Beitrages an die Kosten vorzuschlagen. Es scheinen aber die Rivalitäten, die zwischen den Anhängern der verschiedenen Alpenübergänge herrschen, diese Hoffnung nicht aufkommen lassen zu wollen, da von keiner Seite Anträge in dem angegebenen Sinne gemacht wurden. Es bleibt nichts desto weniger wünschenswerth, daß ein Versuch auf einer maßgebenden Strecke gemacht werde, damit die Möglichkeit und Nützlichkeit des Systems dargethan werde.

5. Westschweizerische Bahnen.

Die Fahrtenpläne der Gesellschaften dieser Bahnen geben in Betreff der Linie Genf-Basel, einerseits über Lausanne-Freiburg-Bern, anderseits über Lausanne-Neuenburg-Biel neuerdings, Seitens der interessirten Regierungen und Kantone, Anlaß zu Reklamationen. Diese Reklamationen hatten den Erfolg, daß das Betriebs-Komité der Westbahnen vom Inkrafttreten des eigentlichen Sommerfahrtenplanes an, d. h. bereits mit 1. April, statt erst mit 1. Juni beide Linien, diejenige über Neuenburg und diejenige über Oron gleichmäßig behandelte. Wir dürfen annehmen, es werde dasselbe auch für den künftigen Sommer thun.

Bern, den 22. März 1868.

Der Direktor der Eisenbahnen:

Zolissaint.