

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

**Herausgeber:** Regierungsrath des Kantons Bern

**Band:** - (1868)

**Artikel:** Verwaltungsbericht der Direktion der Eisenbahnen

**Autor:** Jolissaint

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-416106>

### **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:** 31.01.2026

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

Verwaltungsbericht  
der  
Direktion der Eisenbahnen  
für das Jahr 1868.

Direktor: Herr Regierungsrath Solissaint.

I. Gesetzgebung.

a. Staatsbahn.

Am 11. November 1867 stellte die Staatswirthschaftskommission beim Großen Rathe den Antrag: „Die Regierung sei einzuladen, durch Sachverständige begutachten zu lassen, ob und wie günstigere Resultate im Betriebe der Staatsbahn, z. B. durch Vereinfachungen in der Leitung und Organisation zu erzielen seien, ohne dadurch jenem Betriebe zu schaden.“

Dieser Antrag wurde von der gesetzgebenden Behörde in ihren Sitzungen vom 19. November und 23. Dezember 1867 erheblich erklärt und von der Regierung zur Begutachtung an die Direktion der Eisenbahnen überwiesen, welche ihren Bericht und ihre Anträge am 9. Januar 1868 vorlegte. Der Regierungsrath genehmigte die Schlussfolgerungen der Eisenbahn-Direktion und verfügte unterm 21. gleichen Monats:

- 1) Um dem Postulat der Staatsbahnwirthschaftskommission und des Großen Rathes nachzukommen, sei unverzüglich eine Kommission von drei Sachverständigen zu ernennen.
- 2) Dieser Kommission seien folgende Spezial-Fragen zur Untersuchung und Berichterstattung vorzulegen:

I. Kann die Organisation des Betriebes der Staatsbahn vereinfacht werden, ohne diesem Betriebe zu schaden und, bejahenden Fälls, auf welche Weise?

Zum Beispiel:

- a. Würde gegenwärtig, wo die Eisenbahn vollendet und die Abrechnungen über die stattgefundenen Expropriationen und die Katasterpläne heinahe fertig sind, ein einziger Ingenieur als Inspektor der Bahn und ihrer Zubehörden nicht genügen zur Überwachung der Staatsbahnen und ihres Unterhalts?
- b. Könnte der Ingenieur als Inspektor der Bahn, nicht zugleich auch die Funktionen des Betriebschefs und des Chef's des Materiellen übernehmen?
- c. Könnte der General-Sekretär der Verwaltung nicht zu gleicher Zeit auch Chef der Kontrolle und des kaufmännischen Betriebes sein?

Im Fall der Verneinung obiger Fragen:

- a. Wäre es nicht möglich, die Kontrolle und den kaufmännischen Betrieb mit dem eigentlichen Betriebsdienst zu vereinigen?
- b. Könnten die Verwaltung der Einnahmen und die Buchführung nicht mit anderen Büroux oder mit andern Hauptzweigen des Betriebes vereinigt werden?
- c. Ist die Zahl der Beamten und Angestellten der Staatsbahn einer Verminderung fähig? wenn ja, in welchem Zweige des Dienstes und in welchem Maße?
- d. Kann das durch das Gesetz vom 2. Dezember 1864 festgesetzte Maximum der Besoldungen und Gehalte reduziert werden?

II. Wäre es möglich in den Kosten und Auslagen für die Verwaltung und den Betrieb wie sie im Verwaltungsbericht für das Jahr 1866 angegeben sind, Ersparnisse zu erzielen?

Zum Beispiel unter der Rubrik: „E. Verschiedene Ausgaben“ ist der Betrag von ungefähr Fr. 209,000, welcher der Centralbahn für die Benutzung des Bahnhofes Bern und und der Linien Bern-Wylerfeld-Zollikofen und Gümligen bezahlt werden muß, nicht allzu hoch und wäre daher, bei der demnächstigen Revision der dahierigen Verträge, eine Herabsetzung dieser Summe nicht billig und möglich?

III. Können die Einnahmen der Staatsbahn vermehrt werden und, bejahenden Fälls, in welcher Weise (z. B. durch Erhöhung der Tarife)?

Überdies fasste der Regierungsrath folgende Beschlüsse:

- 3) Die Baudirektion und die Direktion der Eisenbahnen sind beauftragt die Frage zu untersuchen, ob vielleicht der Kantonalsingenieur für Straßen und Brücken gleichzeitig auch die Funktionen des Ingenieurs der Staatsbahn übernehmen könnte, ohne daß die Überwachung und der Unterhalt der Bahnlinie darunter leiden würde.
- 4) Der Regierungsrath wird zu seiner Zeit die Vereinigung der Funktionen des Direktors der Staatsbahn mit denjenigen der kantonalen Eisenbahndirektion in Betracht ziehen und eventuell vorschlagen.
- 5) Die Direktion der Eisenbahnen ist beauftragt, die eventuellen Fragen der Verpachtung der Staatsbahn, ihrer Fusion mit andern Unternehmungen oder ihres Eintritts in die Gesellschaft der westschweizerischen Bahnen zu studiren.

Diese Beschlüsse sind hervorgerufen worden durch die im Monat März der Jahre 1865 und 1867 im Schooße des Großen Rathes und im Herbst 1867 in der Staatswirtschafts-Kommission gestellten Anzüge.

In Vollziehung der oben sub. Nr. 1 und 2, Ziffer I à III erwähnten Beschlüsse wurde eine Experten-Kommission ernannt und zusammengesetzt aus den Herren Eugène Froté, Ingenieur und Mitglied der großerthlichen Kommission zur Vorberathung des Gesetzes über die Organisation des Betriebes der Staatsbahn, Jules Grandjean, Direktor des „Jura Industriel“ und Theodor Fornaro, Betriebschef der Vereinigten Schweizerbahnen. Am 21. Jenner 1868 zeigte die Direktion diesen Experten ihre Ernennung an und übermittelte ihnen gleichzeitig die verschiedenen Fragen, welche sie in den Kreis ihres Studiums und ihres Berichtes zu ziehen hatten. Im Laufe des Monats Februar versammelten sich die Experten in Bern, um ihre Aufgabe zu erfüllen. Am 20. Mai 1868 erhielt die Direktion den vom 18. April datirten Bericht der Experten. Dieser Bericht wurde unterm 4. Juni dem Direktor und dem Verwaltungsrath der Staatsbahn unterbreitet, mit der Einladung, ihre Bemerkungen über die Vorschläge der Experten zu machen.

Am 18. gleichen Monats übergab Herr Schaller seinen Gegenbericht dem Verwaltungsrath.

Die kantonale Direktion der Eisenbahnen prüfte mit Sorgfalt diese Dokumente und untersuchte eingehend alle Vorfragen, welche dazu dienen konnten, die vorberathenden und gesetzgebenden Behörden über das beste System des Betriebes der Staatsbahn aufzuklären. Sie begann mit der Prüfung der Frage der Verpachtung der Staats-

bahn und ihres eventuellen Eintritts in die Vereinigung der westschweizerischen Gesellschaften.

Das Ergebnis ihrer Studien und Vorkehren, sowie der Unterhandlungen, welche mit dem Direktorium der Centralbahn und dem Betriebscomite der westschweizerischen Bahnen gepflogen wurden, ist in ihrem Berichte vom 29. April 1868 auseinander gesetzt worden. Um Wiederholungen zu vermeiden, beziehen wir uns im Allgemeinen auf den Inhalt dieses Berichts; indessen finden wir es doch am Ort, aus demselben folgende Hauptstellen hier aufzunehmen:

Aus den mit dem Direktorium der Centralbahn angeknüpften Unterhandlungen und den Konferenzen, welche mit demselben stattgefunden, geht hervor, daß diese Gesellschaft der Verpachtung der Staatsbahn keine große Bedeutung beizulegen scheint. Das Direktorium stellte im Wesentlichen folgende Bedingungen:

- 1) Die Dauer der Pacht, welche anfänglich auf wenigstens 20 à 25 Jahre festgesetzt war, wurde in der letzten Konferenz auf mindestens 12 Jahre herabgesetzt.
- 2) Die Hinzufügung der bernischen Linien an das Netz der Centralbahn soll dieser letztern, auf den Fall sie es für ihre Interessen förderlich finden sollte, innerhalb den Grenzen der bernischen Concession mit andern Gesellschaften Associations- oder Fusionsverträge abzuschließen, in ihrer freien Bewegung nicht hinderlich sein.
- 3) In Bezug auf den Betrieb der bernischen Linien behält sich die Centralbahn vor, denselben in allen seinen Zweigen so zu organisiren, wie sie es mit Rücksicht auf ihr eigenes Netz auf ihre Verbindungen mit benachbarten schweizerischen Gesellschaften und auf ihre internationalen Beziehungen für zweckmäßig hält.
- 4) Die Tarife und Reglemente für den Transport sollen gleich sein wie diejenigen für den direkten schweizerischen Dienst.
- 5) Die finanzielle Leistung der Centralbahn soll auf Grundlage der Netto-Einnahme der Staatsbahn im Jahr 1867 berechnet werden, jedoch mit einer stufenweisen Vermehrung, die während den ersten fünf Jahren sich auf Fr. 40,000 à 50,000 belaufen soll. Nach Ablauf dieser 5 Jahre soll eine neue Erhöhung der Leistung stattfinden, in dem Sinne, daß zu der im fünften Jahr bezogenen Summe die prozentale Vermehrung hinzugeschlagen werden soll, welches eventuell die Aktien der Centralbahn mehr abtragen werden.
- 6) Die Vertretung des Kantons Bern im Verwaltungsrath soll vorerst um 2, später bis auf 4 vom Regierungsrath zu ernennende Mitglieder verstärkt werden.

Diese von der Centralbahn gestellten vorläufigen Bedingungen schienen der Direktion so ungünstig und in solchem Maße lächerlich, daß sie es für ihre Pflicht hielt, die angeknüpften Unterhandlungen nicht weiter fortzusetzen.

Keinen bessern Erfolg hatten die Schritte, welche zum Zwecke des allfälligen Eintrittes des Staates Bern in die Gesellschaft der westschweizerischen Eisenbahnen gethan wurden.

In der Korrespondenz, welche mit dem Betriebs-Comite dieser Gesellschaft geführt wurde und in den Konferenzen, die mit ihm abgehalten wurden, stellte es gleich von Anfang an solche Forderungen und machte solche Erklärungen, daß es nicht einmal erlaubt schien, in die Hauptsache näher einzutreten (Siehe unsern Bericht vom 29. April 1868 pag. 34 à 36 der französischen Ausgabe und pag. 28 à 29 der deutschen Ausgabe):

Unter diesen Umständen waren die beiden Alternativen der Verpachtung der Staatsbahn an die Centralbahn und ihres allfälligen Eintritts in die Gesellschaft der westschweizerischen Bahnen ausgeschlossen und es blieb der Direktion nichts anderes übrig, als die Beibehaltung des Selbstbetriebes durch den Staat vorzuschlagen und diejenigen Abänderungen vorzubereiten, deren Einführung in der gegenwärtigen Organisation und Verwaltung wünschbar scheint. Dieß hat sie in ihrem Berichte vom Monat Juli 1868 gethan, in welchem sie die Vereinfachungen auseinander setzte und begründete, die in dem Betriebe der Staatsbahn eingeführt werden können.

Dieser Bericht enthielt die Grundlagen einer neuen Organisation; er wurde dem Verwaltungsrath zur Begutachtung unterbreitet, welcher in seiner Sitzung vom 15. Oktober 1868 auf den Antrag der Herren Steiner und von Gonzenbach, trotz der Opposition des Präsidenten, beschloß, mit der Centralbahn neue Unterhandlungen wegen Verpachtung der Staatsbahn anzuknüpfen, ohne jedoch die Diskussion über die von der Direktion vorgeschlagenen Abänderungen zu verschieben.

Der Regierungsrath, versehen mit dem Gutachten der Experten, den Berichten und dem Projekt-Gesetze der Direktion, den Berichten des Hrn. Schaller und des Verwaltungsrath's und endlich mit den Berichten der Baudirektion und des Kantonsbuchhalters, berieh und genehmigte am 9. Nov. 1868 die Abänderungen, welche die Direktion für die zweite Berathung des Gesetzes vom 2. Dezember 1864 beantragt hatte.

Diese zweite Berathung wurde auf die Traktanden der Session des Großen Rathes gesetzt, welche am 23. November 1868 beginnen sollte. In der Sitzung vom 1. Dezember interpellirte Herr Grossrath Vogel die mit der Begutachtung des Gesetzes beauftragte Kommission

und verlangte, der Große Rath möchte die Kommission einladen, ihre Berathungen so zu beschleunigen, daß sie ihren Bericht dem Großen Rath in seiner gegenwärtigen Session vorlegen könne. Diese Motion wurde von der Direktion der Eisenbahnen und vom Regierungspräsidenten unterstützt. Herr Karrer, Präsident der Kommission, antwortete dem Interpellanten, Herrn Vogel, und setzte ihm die Umstände auseinander, welche die Verschiebung der Berathung des Gesetzes durch die Kommission verursacht hatten. Der Hauptgrund der Verschiebung bestand in den neuen Unterhandlungen, welche mit der Centralbahn wegen der Verpachtung der Staatsbahn angeknüpft worden waren. Der Präsident der Kommission hielt dafür, daß man das Ergebnis dieser Unterhandlungen abwarten sollte.

Nach einer ziemlich lebhaften Diskussion erklärte Herr Vogel, er bestehe nicht darauf, daß das Gesetz noch in der Dezember-Session des Großen Rathes behandelt werde, sondern er sei damit einverstanden, daß dies in der folgenden Session geschehe. Der in dieser Weise modifizierte Antrag wurde vom Großen Rath genehmigt.

### **b. Allgemeine Gesetzgebung.**

Die Schwierigkeiten, welche sich in der Ausführung der Verordnung vom 20. März 1867 betreffend den regelmäßigen Gang der Eisenbahnen, gezeigt hatten, wurden im Laufe des verflossenen Jahres nicht gehoben. Die Regierungen der Kantone Freiburg und Neuenburg behielten den Status quo bei und enthielten sich, den Verordnungen beizutreten, welche die Regierungen von Waadt, Genf und Bern erlassen hatten. Die von dem Betriebs-Comite der westschweizerischen Gesellschaften in Aussicht gestellten Konferenzen, welche von dem Staatsrath des Kantons Waadt zusammenberufen werden sollten, fanden ungeachtet der Reklamationen der Direktion der Eisenbahnen nicht statt und wurden nicht einmal zusammenberufen. Die Anwendung der Verordnung vom 20. März 1867 auf die westschweizerischen Gesellschaften, welche kein Domizil im Kanton Bern und keine Concession auf dem Gebiete desselben haben, ist nur unter der Bedingung möglich, daß die Kantone Neuenburg und Freiburg analoge Maßregeln treffen. Um dies zu erreichen, wird der Regierungsrath und die Eisenbahn-Direktion neue Schritte thun.

Die monatlichen Berichte über die stattgefundenen Verspätungen haben wesentliche Verbesserungen im regelmäßigen Gang der Eisenbahnen während des Jahres 1868 dargethan.

## II. Verwaltung.

### a. Allgemeine Bemerkungen.

Die provisorische Einrichtung des Direktions-Bureau, wie sie seit 1865 besteht, wurde im Jahr 1868 infolge der nochmaligen Vertragung der zweiten Berathung des Gesetzes vom 2. Dezember 1864, welches einen gewissen Einfluß auf die definitive Organisation dieses Bureau ausüben wird, nicht verändert. Die unsichere Lage dieses unvollständigen und — wie alles, was nicht definitiv organisiert ist — ungenügenden Bureau wurde noch verschlimmert durch die beträchtliche Reduktion des Kredites, der in früheren Jahren der Eisenbahn-Direktion bewilligt worden war. In dem Entwurf des Budget für das Jahr 1868 beantragte der Regierungsrath die in den Jahren 1866 und 1867 der Direktion für Bureaukosten, Reisen und Eisenbahnangelegenheiten im Allgemeinen bewilligte Summe von Fr. 8000 beizubehalten. Der Große Rath jedoch, unter dem Eindrucke des ungünstigen Betriebsergebnisses der Staatsbahn im Jahr 1867, reduzierte den Kredit auf die minime Summe von Fr. 2000, obwohl die Staatswirtschaftskommission wenigstens Fr. 4000 vorgeschlagen und der Eisenbahndirektor den Ansatz im Budget-Entwurf vertheidigt hatte. Obgleich zum Vor- aus überzeugt, daß die vom Großen Rath bewilligte Summe von Fr. 2000 zu Bestreitung ihrer Verwaltungskosten nicht genüge, versuchte es die Direktion dennoch, sich in den äußerst engen Grenzen des bewilligten Kredites zu bewegen. Sie begann damit, alle Ausgaben für Studien über Eisenbahnfragen im Allgemeinen auf das Unerlässlichste zu reduzieren. Sie bemühte sich ferner, ihre Bureau-Kosten soviel als möglich einzuschränken und auf das absolut Nothwendige herabzusetzen. Allein ungeachtet aller dieser von der Direktion in Verwendung ihres Kredites von Fr. 2000 angewandten Sparsamkeit, war derselbe bereits zu Anfang des Monats Juli erschöpft. Die Direktion sah sich daher genötigt, beim Großen Rath um einen Nachkredit einzutreten, der jedoch auf den Antrag des Berichterstatters der Staatswirtschaftskommission verweigert wurde, wobei die Eisenbahndirektion den Rath erhielt, sich, um aus ihren Verlegenheiten herauszukommen, vom Regierungsrath eine Anweisung auf dessen Kredit von Fr. 20,000 geben zu lassen. Da jedoch letztere Summe zur selbigen Zeit schon stark in Anspruch genommen war, konnte die Regierung der Eisenbahn-Direktion zur Bestreitung ihrer Administrationskosten während den letzten sechs Monaten des Jahres 1868 nur Fr. 900 bewilligen. Unter diesen Umständen befand sich dieselbe in der Nothwendigkeit, ihren ständigen Angestellten zu verabschieden und sich mit einem zeitweiligen

Kopisten zu behelfen. Mit Vergnügen bemerken wir, daß für das Jahr 1869 die Staatswirthschaftskommission und der Große Rath sich weniger sparsam gezeigt haben, indem sie für Büreaukosten der Eisenbahn-Direktion einen Kredit von Fr. 4000 bewilligten.

### b. Besondere Bemerkungen.

#### 1) Schweizerische Centralbahn.

Die Oppositionen, welche gegen die Kadastral-Pläne und Marchverbale der Centralbahn erhoben worden waren, scheinen zwischen den Opponenten und der Verwaltung der Bahn auf gütlichem Wege besiegelt worden zu sein, indem seit der Zeit, wo diese Oppositionen dem Direktorium behufs Erzielung einer Verständigung übermittelt worden waren, weder der Direktion noch dem Regierungsrath irgend welche Reklamation zugekommen ist.

Im Laufe des Jahres 1868 hat die Verwaltung der Centralbahn die Vergrößerung des Bahnhofes von Langenthal beendigt und überdies in einigen andern Bahnhöfen des Kantons Verbesserungen angebracht, wovon wir hier folgende anführen:

- 1) Errichtung einer Güterhalle mit Auffahrt auf der Station zu Zollikofen, mit den zu ihrem Dienste und ihrer Verbindung mit den Hauptbahnen nöthigen Verlängerung der Gleise.
- 2) Erstellung eines Bördaches am Bahnhof zu Burgdorf;
- 3) Erstellung von 50 Fuß Reservé-Schienen zu Herzogenbuchsee und

#### 4) Verschiedene Verbesserungen im Bahnhofe zu Bern.

Die Uebelstände, welche die Lage der Station Bützberg für die Gemeinde Thunstetten mit sich bringt, sind im Jahr 1868 nicht verschwunden. Diese Gemeinde hat eine neue Reklamation eingereicht, was die Direktion veranlassen wird, neuerdings sachbezügliche Unterhandlungen mit dem Direktorium der Centralbahn anzuknüpfen.

Nachdem die Direktion bemerkt hatte, daß die Circulation der Fuhrwerke und des Publikums sehr oft, besonders an den Markttagen, durch den häufigen und längern Schluß der Barrières beim Uebergang über die Bahn vor dem Marbergerthor gehemmt wird, machte sie die Verwaltung der Centralbahn auf die Uebelstände und Unfälle, welche daraus entstehen könnten, aufmerksam.

Um diesen Zustand der Dinge zu rechtfertigen, antwortete das Direktorium der Centralbahn:

- 1) Daß auf einem Uebergang wie derjenige vor dem Marbergerthor, die öffentliche Sicherheit durchaus eine regelmäßige und so lange dauernde Abschließung verlange, als es die, besonders

im Sommer zahlreichen Züge und die Bildung und Zusammensetzung sowohl der Personen- als der Waarenzüge erfordern;

2) daß es, abgesehen von dem Andrang der Züge, durchaus erforderlich sei, diese Barrieren während den Manövern im Bahnhof, welche öfters den Gebrauch der Schienen bis auf diese Distanz erfordern, zu schließen. Das Direktorium sei glücklich, konstatiren zu können, daß diese Vorsicht bis jetzt jeden Unfall auf dem so frequentirten Uebergang verhindert habe. Uebrigens habe der Vorstand des Bahnhofes Bern stets dahin getrachtet, daß die fragliche Barrieren so wenig als möglich den öffentlichen Uebergang abschließe. Endlich befindet sich in dieser Hinsicht der Bahnhof Bern in günstigerer Lage als derjenige von Basel, wo zwei sehr frequentirte und sehr oft durch die Manöver unterbrochene Uebergänge vorhanden seien, was jedoch bis jetzt zu keinen Klagen Anlaß gegeben habe.

Das Direktorium schloß seinen Brief mit der Erklärung, daß es den Angestellten des Bahnhofes Bern anempfohlen habe, alle nöthigen Vorsichts- und Beschleunigungsvorkehrungen zu treffen, um so viel als möglich den von der Direction der Eisenbahnen in Bezug auf die Schließung der Barrieren beim Uebergang vor dem Marbergerthor angezeigten Uebelständen vorzubeugen.

Unter diesen Umständen wurde der Angelegenheit keine weitere Folge gegeben.

Der Verwaltungsrath der Staatsbahn stellte bei der Centralbahn das Begehrum Einführung von Rundfahrtenbillets zwischen Bern und Solothurn über Biel und Herzogenbuchsee, allein ohne Erfolg. Er ersuchte deshalb den Regierungsrath, seine Verwendung bei dem Direktorium der Centralbahn eintreten zu lassen und das Begehrum zu erneuern. Diesem Wunsche entsprechend, empfahl die Regierung der Centralbahn neuerdings die Ausgabe solcher Rundfahrtenbillets, die sie, gleichwie der Verwaltungsrath der Staatsbahn, als zweckmäßig erachtete, sowohl für das Publikum, als für die beidseitigen Unternehmungen; allein ebenfalls ohne Erfolg. Das Direktorium der Centralbahn beharrte auf seinem Abschlag und suchte denselben durch die Erfahrungen zu begründen, die es gemacht hatte, als die Centralbahn, gemeinschaftlich mit der Nordostbahn, Rundfahrtenbillets zwischen Zürich-Zug-Luzern-Olten-Zürich ausgegeben hatte.

Die Regierung des Kantons Aargau verlangte von der Centralbahn, gestützt auf eine Bestimmung in der von ihr der letztern ertheilten Konzession, daß sie ihren Schnellzügen Wagen 3. Klasse anhänge. Die ablehnende Antwort wurde in Form eines Kreisschreibens,

den Regierungen derjenigen Kantone mitgetheilt, auf deren Gebiet die Centralbahn Eisenbahnenlinien betreibt.

Diese Angelegenheit wurde im verflossenen Jahre nicht erledigt. Da dieselbe auch den Kanton Bern angeht, indem die Konzession, die er der Centralbahn ertheilt hat, in Bezug auf die Zusammensetzung der Personenzüge eine ähnliche Bestimmung enthält, wie diejenige der Regierung von Aargau, so wird die Direktion der Eisenbahnen die Sache nicht aus dem Auge verlieren.

## 2. Staatsbahn.

Was die Verwaltung und den Betrieb der Staatsbahn anbetrifft, so verweisen wir im Allgemeinen auf den Spezialbericht des Verwaltungsrathes, welcher Gegenwärtigem beigefügt wird.

Die Frage der Bildung eines Reserve-Fonds zum Zwecke der Bestreitung außerordentlicher Ausgaben, die infolge höherer Gewalt, Erneuerung der Bahn u. s. w. entstehen mögen, wurde bereits im Jahr 1867 geprüft und im Jahr 1868 der Würdigung der kompetenten Behörden unterbreitet.

Der Direktor der Staatsbahn beantragte, für den Augenblick von der Bildung eines Reserve-Fonds zu abstrahiren. Die Minderheit des Verwaltungsrathes wollte in erster Linie ebenfalls keinen solchen Fonds bilden und verlangte eventuell, daß nach dem Antrag des Herrn Direktor Schaller die Untersuchung dieser Frage verschoben werde. Die Mehrheit des Verwaltungsrathes dagegen verlangte die sofortige Bildung eines Reserve-Fonds.

Die Minderheit begründete ihren Hauptantrag, der im Prinzip gegen die Errichtung eines Reserve-Fonds gerichtet war, mit folgenden Thatssachen und Erwägungen, die wir mit kurzen Worten hier wiedergeben zu sollen glauben:

Sie zog ihr Hauptargument aus dem wesentlichen Unterschiede, welcher zwischen einer anonymen Privatgesellschaft und dem Staat in Bezug auf die Erbauung und den Betrieb einer Eisenbahn besteht. Die anonymen Privatgesellschaften bestehen aus Aktionären, die nur eine begrenzte Verantwortlichkeit tragen, d. h. nur bis zum Belaufe des Betrages ihrer Aktien haften. Über diesen Betrag hinaus ist jede weitere Forderung an Geld unstatthaft. Da nun die Anlage einer Eisenbahn in der Regel sowohl das ganze Aktien-Kapital, als die ausgegebenen Obligationen verschlingt, so bleiben den anonymen Gesellschaften keine Hülfsquellen übrig, um die Kosten für Erneuerung der Bahn und des Roll-Materials, sowie die Ausgaben, welche Zufälle höherer Gewalt erfordern, zu bestreiten. Bei dieser Organisation von Privatgesellschaften gebietet allerdings die Klugheit, einen Reserve-

Fonds zu bilden, um mit Hülfe desselben obigen Eventualitäten die Stirne bieten zu können.

Ganz anders verhält es sich dagegen, wenn der Staat eine Eisenbahn erstellt und betreibt. In diesem Fall bestehen die Aktionäre aus der Gesamtheit der steuerzahlenden Bürger. Der Staat und die Eisenbahngesellschaft sind gleichsam in der nämlichen Person vereinigt. Sie haben die nämlichen Interessen und es besteht keine begrenzte Verantwortlichkeit. Wenn man, bevor der Ertrag der Eisenbahn hinreicht, um daraus die Zinse der behufts Erstellung derselben kontrahirten Anleihen zu decken, vorab eine gewisse Summe erhebt, um solche dem Reserve-Fonds einzuverleiben, so muß, auf der andern Seite, die nämliche Summe von den Steuerpflichtigen erhoben werden. Die Minderheit des Verwaltungsraths hält übrigens dafür, daß es nicht billig wäre, die gegenwärtige Generation noch mit der Bildung eines solchen Fonds zu belasten, weil dieselbe bereits die beträchtlichen Kosten der ersten Anlage der Bahn trägt und die Gefahren der ersten Betriebsjahre über sich nimmt. Es wäre daher nicht gerecht, der Gegenwart dasjenige aufzubürden, was die Zukunft ertragen soll, mit andern Worten mittelst neuer Opfer der gegenwärtigen Generation einen Reservefonds zu bilden, um die künftigen Generationen vor Eventualitäten zu schützen, welche voraussichtlich erst dann eintreten werden, wenn sie im unentgeldlichen Genusse der Wohlthaten der ihnen von ihren Vorfahren unter großmüthiger Uebernahme der schwersten Lasten gebauten Eisenbahnen sein werden.

Endlich machte die Minderheit des Verwaltungsraths geltend, man könne um so eher von einem Reservefonds abstrahiren, als die Verpflichtung des Staates, vom Jahr 1871 an die Eisenbahn-Anleihen nach und nach zu amortisiren, bereits eine Art solchen Fonds in sich begreife oder wenigstens einem solchen gleichkomme.

Uebrigens berief sich die Minderheit auf das Beispiel anderer Staaten, welche Eisenbahnen gebaut haben und solche betreiben, wie z. B. Belgien, das Großherzogthum Baden, Württemberg, Preußen &c., welche alle keine Reservefonds gegründet haben.

Zur Unterstützung ihres Antrages auf sofortige Bildung eines Reservefonds brachte die Mehrheit des Verwaltungsraths folgendes an:

Der Betrieb einer Eisenbahn sei eine industrielle Unternehmung, die vielen Eventualitäten ausgesetzt sei. Um die Bahn und das Material in gutem Stande zu erhalten, wie es die Konzession vorschreibe und die öffentliche Sicherheit erfordere, sei es notwendig, nach Ablauf eines gewissen Zeitraums die Schienen und Schwellen zu erneuern. Das Gleiche sei der Fall in Bezug auf das Rollmaterial, dessen Vermehrung notwendig werden dürfte. Unabhängig übrigens von diesen beträchtlichen Ausgaben, die nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge

vorhergesehen werden müssen, seien noch andere, unvorhergesehene und außerordentliche Kosten zu befürchten, welche plötzlich infolge von Unfällen oder höherer Gewalt entstehen können, wie z. B. durch Zerstörung der Bahn auf gewissen Linien, der Kunstdämmen u. s. w. Um diese Ausgaben zu bestreiten, müßte man, so lange für die Staatsbahn kein Reservesonds gegründet wäre, plötzlich zu Anleihen oder außerordentlichen Steuern Zuflucht nehmen.

Gestützt auf diese Erwägungen empfahl die Mehrheit des Verwaltungsrathes die sofortige Gründung eines Reservesonds, obwohl das Betriebsergebnis der Bahn ein Defizit auswies, und arbeitete demgemäß ein Projekt-Dekret aus, welches den Betrag der jährlich diesem Fonds einzubereitenden Summe auf Fr. 25,000, nämlich auf Fr. 300, per Kilometer festsetzen.

Als offizielles Organ des Verwaltungsrathes unterbreitete die kantonale Direktion der Eisenbahnen dieses Projekt-Dekret dem Regierungsrath, wobei sie die beiden Ansichten auseinandersetzte, welche sich bei der Beratung im Schooze des Verwaltungsrathes geltend gemacht hatten.

Die Regierung beschloß in ihrer Sitzung vom 19. Februar 1868, in das Projekt-Dekret, im Hinblick auf die Folgen, welche dasselbe in andern Zweigen der Verwaltung (öffentliche Bauten, Militär &c.) nach sich ziehen könnte und mit Rücksicht auf den geringen Ertrag der Staatsbahn und den ungünstigen Stand der Finanzen des Staats nicht einzutreten. Sie zeigte diesen Beschuß und dessen Motive mit Schreiben vom 27. Februar 1868 dem Verwaltungsrath und dem Großen Rathe an, welche ihrerseits keine Bemerkungen dagegen machten.

Im Berichtsjahre wurde der Viadukt von Bühwyl zur Benutzung für Fußgänger zwischen den Bahnzügen eröffnet.

In unserm Berichte vom 29. April 1868 über die Ursachen des Defizits im Betriebe der Staatsbahn signalisirten wir als sehr lästig für den Staat den mit der Centralbahn am 9. Februar 1863 abgeschlossenen Vertrag über Benutzung der Linien und Bahnhöfe Bern-Wylerfeld, Wylerfeld-Zollikofen und Wylerfeld-Gümligen. Ueberzeugt, daß dieser Vertrag der Staatsbahn nachtheilig ist, beschloß der Verwaltungsrath in Anwendung des Art. 17, welcher die Fälle der Aufkündigung vor sieht, unterm 14. Mai 1868, die Revision der Art. 7 und 16 des Vertrages zu verlangen. Diese Artikel setzen die Grundlagen der Betheiligung der Staatsbahn an den Zinsen des Anlagekapitals, sowie der Betriebs- und Unterhaltungskosten der gemeinsam benutzten Linien und Stationen fest. Die angestrebte Revision wird im Laufe des Jahres 1869 stattfinden.

Die zwischen der Staatsbahn und der Franco-Suisse Gesellschaft am 24. und 26. Dezember 1863 abgeschlossene Vereinbarung über

gemeinschaftliche Benutzung des Bahnhofes Neuenstadt und der Linie Neuenstadt-Biel war, weil ebenfalls sehr ungünstig für den Kanton Bern, auf 1. Juni 1867 aufgekündet worden. Allein ungeachtet dieser Aufkündigung und der Maßregeln, welche dieselbe zur Folge hatte, war es bis jetzt nicht möglich, mit der Franco-Suisse einen neuen Vertrag abzuschließen. Die Sache wurde beim Bundesrath anhängig gemacht, welcher den Hrn. Ingenieur Kohler von Basel als Experten ernannte, um ein Gutachten und Anträge zur Erledigung dieser seit langem streitigen Angelegenheit einzureichen. Der Bundesrath hat den Bericht des Hrn. Ingenieur Kohler, welcher bestätigt, was wir in unserem Memorial vom 29. April 1868 vorausgesehen hatten, in Händen und wir dürfen uns der Hoffnung hingeben, daß dieser Streit nächstens erledigt werde.

### 3. Jurassische Eisenbahnen.

Die Initiativ-Gesellschaft, welche sich im Jura gebildet hat, um die Ausführung des Dekrets vom 2. Februar 1867 vorzubereiten, bewies während des Jahres 1868 großen Eifer und Thätigkeit. Dank ihren von der Direktion der Eisenbahnen unterstützten Anstrengungen wurden von den Gemeinden und Korporationen verhältnismäßig beträchtliche Subventionen zu Gunsten des großen Werkes der jurassischen Eisenbahnen votirt. Diese Geld- und Natural-Leistungen, welche sich am Ende des Jahres 1868 auf ungefähr 5 Millionen beliefen, beweisen klar, daß die jurassischen Eisenbahnen eine Nothwendigkeit, ein gebieterisches Bedürfniß für diese thätige und industrielle Gegend sind. Diese großmuthigen Anstrengungen werden, wir sind dessen inigst überzeugt, im ganzen Kanton einen günstigen Wiederhall und wirksame Unterstützung hervorrufen. Möchten die Gemeinden und Korporationen, welche noch im Rückstande sind mit ihren Subventionen, sich beeilen, dem Beispiel derjenigen zu folgen, die ihnen auf dem Wege der Hingabe für das allgemeine Wohl vorangegangen sind, — alsdann wird die Frage der jurassischen Eisenbahnen, welche in den Jahren 1867 und 1868 gewonnen wurde, in den Jahren 1869 und 1870 zur That werden!

Gleichen Eifer und gleiche Thätigkeit wie die Initiativ-Gesellschaft des Jura entwickelte auch die Gesellschaft für Erbauung der Linie Pruntrut-Delle. Sie ließ definitive Studien über diese Linie machen und begann mit dem Ankauf des nöthigen Landes. Um die Einzahlung ihrer Aktien im Betrage von Fr. 700,000 zu bewerkstelligen, nahmen die beteiligten Gemeinden bei der Basler-Hypothekarbank ein Anleihen von gleichem Betrage unter ziemlich günstigen Bedingungen auf.

Alle diese Thatsachen sind von guter Vorbedeutung für die Zukunft dieses wichtigen Kantonsteils.

#### 4. Alpenbahn.

Die Regierung des Kantons Uri richtete ein Kreisschreiben an die bei der St. Gotthardbahn betheiligten Kantone und lud dieselben zu einer Konferenz ein, welche zum Zweck haben sollte, die gegenwärtige Straße über den St. Gotthard im Hinblick auf die Erbauung einer Eisenbahn zu verbessern. Der Regierungsrath antwortete, daß nach seiner Ansicht die Korrektion der St. Gotthardstraße den Kanton Bern direkt nichts angehe und daß dieselbe die Erbauung einer Eisenbahn über die Alpen in keiner Weise beschleunigen werde. Er erklärte daher, daß, wenn es sich darum handeln würde, sich mit einem Alpenübergang mittelst einer unter den gewöhnlichen Bedingungen zu erbauenden Eisenbahn zu beschäftigen, er geneigt wäre, an einer zu diesem Zwecke zusammenberufenen Konferenz theilzunehmen, daß er es aber für seine Pflicht halte, die Theilnahme an einer Konferenz zu dem im Kreisschreiben der Regierung von Uri angeführten Zwecke abzulehnen.

Die angestrebte Konferenz fand nicht statt, da andere Regierungen im nämlichen Sinne geantwortet hatten, wie diejenige von Bern. Dagegen beschäftigte sich das Gotthardkomite eifrig mit der Frage dieses Ueberganges und knüpfte in officiöser und vorsichtiger Weise mit den bei diesem Durchstich der schweizerischen Centralalpen betheiligten fremden Staaten Unterhandlungen an. Das Jahr 1869 wird uns das Ergebniß dieser Unterhandlungen zeigen.

Herr Ingenieur Froté, welcher mit der Begutachtung der Frage der Errichtung einer Alpenbahn mittelst des hydro-pneumatischen Systems beauftragt worden, hat seinen technischen Bericht über diese Frage vorgelegt. Wir führen hier die Schlüsse des Berichtes an: „Das hydro-pneumatische System des Hrn. Seiler mit Motoren und Wagen-Scheiben (wagon-disque) verdient einen Platz unter denjenigen ernsthaften Systemen, welche sich in Bezug auf Befahrung starker und langer Steigungen den Rang streitig machen.“

Es ist sogar schwer zu bezweifeln, daß, Alles in Allem gerechnet und bei dem gegenwärtigen Stand der Dinge, dieses System das wohlfeilste sei, um die Alpen zu überschreiten, wo auf große Strecken Schutz-Galerien erstellt werden müssen, um die Bahn vor Schneemassen und Lawinen sicher zu stellen, gleichviel welches System angewendet wird.“

„Wir sind übrigens überzeugt, daß, wenn die Umstände es erlauben würden, mit diesem System auf einer sehr kurzen Steigung einen Versuch zu machen, der die Funktionen der Maschine des Hrn. Seiler konstatierte, die Beteiligten sich beeilen würden, diesem System

„die größte Achtung zu zollen und daß ernstliche Projekte entstehen würden, um dasselbe bei Ueberschreitung der Alpen anzuwenden.“

„Die Modelle in kleinem Maßstabe, welche wir anfertigen ließen, haben alle unsere Voraussetzungen bestätigt; dieß genügt aber nicht immer, um die Menge zu überzeugen. Man will die Dinge im Großen sehen und es ist daher zu wünschen, daß bald ein entscheidender Versuch gemacht werde, um alle Zweifel zu zerstreuen, alle Befürchtungen zu heben und die Wahrheit zur Geltung zu bringen.“

### 5. Westschweizerische Bahnen.

Ungeachtet allen Vorstellungen, welche die Regierung früher gemacht hatte, stellte die Verwaltung der westschweizerischen Bahnen für das Jahr 1868 wieder Fahrtenpläne auf, die für die bernische Bevölkerung sehr ungünstig waren. Der Regierungsrath weigerte sich, die Fahrtenpläne dieser Gesellschaften für den Winter 1868—1869 zu genehmigen. Infolge wiederholter Reklamationen, womit zuletzt die Drohung einer Berufung an den Bundesrat und an eine Konferenz der beteiligten Kantone verbunden wurde, versprach das Betriebscomite dieser vereinigten Gesellschaften, in seinen Fahrtenplänen für 1869 wesentliche Verbesserungen einzuführen. Die Regierung und die Direktion der Eisenbahnen werden darüber wachen, daß diese Versprechungen erfüllt werden, und, erforderlichen Falts, die geeigneten Maßregeln treffen, um die Interessen der bernischen Bevölkerung, des Publikums im Allgemeinen und der Staatsbahn zu wahren.

### 6. Eisenbahn durch das Broylethal.

Der Gedanke der Erbauung einer Eisenbahn über Lyss-Murten-Peterlingen-Milden-Cherbres (Vivis) ist von Neuem aufgetaucht und hat im Jahr 1868 Boden gefaßt. Die Regierung des Kantons Freiburg hat zwar diesen Gedanken bekämpft und dagegen, um die Konkurrenz zu verhindern, welche das Unternehmen ihrer Ordon-Linie machen würde, eine Zweigbahn Rosé-Peterlingen-Isferten unterstützt; allein nichts destoweniger hat derselbe hauptsächlich in den letzten Monaten des Jahres 1868 viel Boden gewonnen. Zahlreiche Volksversammlungen haben stattgefunden, ein Central- und verschiedene Local-Comites sind organisiert worden. Mehrere Gemeinden haben bedeutende Subventionen votirt. Die Studien über die Bahnlinie sind auf waadtäldischem Gebiete beendigt und haben auf dem Gebiete des Kantons Freiburg, im Seebbezirk begonnen. Der Gemeinderath von Narberg hat seinerseits das Gesuch an die Direktion der Eisenbahnen gerichtet, es möchten die auf bernischem Gebiete angefangenen Studien beendigt werden. Da

diese Studien von Lyß bis Marberg vollständig gemacht sind, wird es ein Leichtes sein, dieselben von Marberg bis zur freiburgischen Grenze zu beenden.

Bern, den 5. April 1869.

Der Direktor der Eisenbahnen:

Volissant.

---