**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:** 12.12.2025

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

## Verwaltungsbericht

. The light trapped of the second state of the

的事品 化阿尔克姆斯阿尔姆拉拉

: Hall producted and the satisfied and the residence of

# Direktion der Eisenbahnen

für das Jahr 1868.

Direftor: Berr Regierungsrath Jolissaint.

## Gesetgebung.

#### Staatsbahn.

Um 11. November 1867 stellte Die Staatswirthschaftskommission beim Großen Rathe den Antrag: "Die Regierung sei einzuladen, durch "Sachverständige begutachten zu lassen, ob und wie günstigere Resulstate im Betriebe der Staatsbahn, z. B. durch Vereinfachungen in "ber Leitung und Organisation zu erzielen seien, ohne badurch jenem

"Betriebe zu ichaben." Dieser Antrag wurde von der gesetzgebenden Behörde in ihren Sitzungen vom 19. November und 23. Dezember 1867 erheblich er= klärt und von der Regierung zur Begutachtung an die Direktion der Gisenbahnen überwiesen, welche ihren Bericht und ihre Unträge am 9. Jenner 1868 vorlegte. Der Regierungsrath genehmigte die Schluß= folgerungen der Eisenbahn-Direktion und verfügte unterm 21. gleichen Monats:

1) Um dem Postulat der Staatsbahnwirthschaftskommission und des Großen Rathes nachzukommen, sei unberzüglich eine Kommission von drei Sachverständigen zu ernennen.

2) Dieser Kommission seien folgende Spezial-Fragen zur Unter-

suchung und Berichterstattung vorzulegen:

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

Bum Beispiel:

a. Würde gegenwärtig, wo die Eisenbahn vollendet und die Abrechnungen über die stattgefundenen Expropriationen und die Kadasterpläne beinahe fertig sind, ein einziger Ingenieur als Inspektor der Bahn und ihrer Zubeshörden nicht genügen zur Ueberwachung der Staatsbahnslinien 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-Sefretär der Verwaltung nicht zu gleicher Zeit auch Chef der Kontrolle und des kaufmän= nischen Betriebes sein?

Im Fall der Berneinung obiger Fragen:

a. Wäre es nicht möglich, die Controlle und den kaufmännischen Betrieb mit dem eigentlichen Betriebsdienst zu vereinigen?

b. Könnten die Verwaltung der Einnahmen und die Buchführung nicht mit anderen Büreaux ober mit andern

Hauptzweigen des Betriebes vereinigt werden?

c. Ist die Zahl der Beamten und Angestellten der Staats= bahn einer Verminderung fähig? wenn ja, in welchem Zweige des Dienstes und in welchem Maße?

d. Kann das durch das Gesetz vom 2. Dezember 1864 fest= gesetzte Maximum der Besoldungen und Gehalte reduzirt

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 Aussgaben" ist der Betrag von ungefähr Fr. 209,000, welcher der Centralbahn für die Benutzung des Bahnhofes Bern und und der Linien Bern-Whlerfeld-Zollikofen und Gümligen bezahlt werden muß, nicht allzuhoch und wäre daher, bei der demnächstigen Revision der daherigen Verträge, eine Herabsetzung dieser Summe nicht billig und möglich?

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

Ueberdieß faßte ber Regierungsrath folgende Beschlüffe:

- 3) Die Baudirektion und die Direktion der Eisenbahnen sind beauftragt die Frage zu untersuchen, ob vielleicht der Kantonsingenieur für Straßen und Brücken gleichzeitig auch die Funktionen des Ingenieurs der Staatsbahn übernehmen könnte, ohne daß die Ueberwachung 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 Vahnen zu studiren.

Diese Beschlüsse sind hervorgerusen worden durch die im Monat März der Jahre 1865 und 1867 im Schooße des Großen Rathes und im Herbst 1867 in der Staatswirthschafts-Kommission gestellten An=

züge.

In Vollziehung ber oben sub. Nr. 1 und 2, Ziffer I à III erwähnten Beschlüsse wurde eine Experten-Kommission ernannt und zufammengesetzt aus den Herren Eugène Froté, Ingenieur und Mitglied der großräthlichen Kommission zur Vorberathung des Gesetzes
über die Organisation des Betriebes der Staatsbahn, Jules Grandjean, Direktor des "Jura Industriel" und Theodor Fornaro,
Betriedsches der Vereinigten Schweizerbahnen. Um 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 ibres Berichtes zu ziehen hatten. Im Laufe des
Monats Fedruar versammelten sich die Experten in Vern, um ihre
Aufgabe zu erfüllen. Um 20. Mai 1868 erhielt die Direktion den
vom 18. April datirten Vericht der Experten. Dieser Bericht wurde
unterm 4. Juni dem Direktor und dem Verwaltungsrath der Staatsbahn unterbreitet, mit der Einladung, ihre Vemerkungen über die Vorschläge der Experten zu machen.

Am 18. gleichen Monats übergab Herr Schaller seinen Gegenbe-

richt 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 Gintritts in die Bereinigung

ber westschweizerischen Gesellschaften.

Das Ergebniß 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 sinden wir es doch am Ort, aus demselben folgende Hauptstellen hier aufzunehmen:

Aus den mit dem Direktorium der Centralbahn angeknüpften Untershandlungen 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 herabgesett.

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 Sesellschaften 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 fünsten Jahr bezogenen Summe die prozentale Vermehrung hinzugesichlagen werden soll, welches eventuell die Aftien der Centralsbahn mehr abtragen werden.

6) Die Vertretung des Kantons Vern im Verwaltungsrath soll vorerst um 2, später bis auf 4 vom Regierungsrath zu ernennende

Mitglieder verstärft werben.

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.

Reinen bessern Erfolg hatten die Schritte, welche zum Zwecke bes allfälligen Eintrittes bes Staates Bern in die Gesellschaft ber west=

schweizerischen Gisenbahnen gethan wurden.

In der Korrespondenz, welche mit dem Betriebs-Comite dieser Gessellschaft 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 Berpachstung der Staatsbahn an die Centralbahn und ihres allfälligen Eintritts in die Gesellschaft der westschweizerischen Bahnen ausgeschlossen und es blied der Direktion nichts anderes übrig, als die Beibehaltung des Selbstsbetriebes durch den Staat vorzuschlagen und diesenigen 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 auseinandersetzte und begründete, die in dem Betriebe der Staatsbahn eingeführt werden können.

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

schieben.

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

Diese zweite Berathung wurde auf die Traktanden der Session des Großen Nathes 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 Kath möchte die Kommission einladen, ihre Berathungen so zu beschleunigen, daß sie ihren Bericht dem Großen Kathe in seiner gegenwärtigen Session vorlegen könne. Diese Motion wurde von der Direktion der Eisenbahnen und vom Regierungsprässidenten unterstützt. Herr Karrer, Präsident der Kommission, antwortete dem Interpellanten, Herrn Vogel, und setzte ihm die Umstände außeinander, welche die Verschiedung der Berathung des Gesetzes durch die Kommission verursacht hatten. Der Hauptgrund der Verschiedung bestand in den neuen Unterhandlungen, welche mit der Centralbahn wegen der Verpachtung der Staatsbahn angeknüpst worden waren. Der Präsident der Kommission hielt dafür, daß man das Ergebniß 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 Nathes behandelt werde, sondern er sei damit einverstanden, daß dieß in der folgenden Session geschehe. Der in dieser Weise mo-

difizirte Antrag wurde vom Großen Rathe genehmigt.

### b. Allgemeine Gesetzgebung.

Die Schwierigkeiten, welche sich in der Ausführung der Verord= nung vom 20. März 1867 betreffend den regelmäßigen Gang der Eisenbahnen, gezeigt hatten, wurden im Laufe des verfloffenen Jahres nicht gehoben. Die Regierungen der Kantone Freiburg und Neuen= burg behielten den Status quo bei und enthielten sich, den Berordnun= gen 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 Staats= rath des Kantons Waadt zusammenberufen werden sollten, fanden un= geachtet der Reklamationen der Direktion der Eisenbahnen nicht statt und wurden nicht einmal zusammenberufen. Die Anwendung der Ver= ordnung vom 20. März 1867 auf die westschweizerischen Gesellschaften, welche kein Domizil im Kanton Bern und keine Conzession auf dem Gebiete desselben haben, ist nur unter der Bedingung möglich, daß die Kantone Neuenburg und Freiburg analoge Maßregeln treffen. Um dieß zu erreichen, wird der Regierungsrath und die Eisenbahn=Direk= tion neue Schritte thun.

Die monatlichen Berichte über die stattgefundenen Verspätungen haben wesentliche Verbesserungen im regelmäßigen Gang der Eisenbah=

nen während des Jahres 1868 dargethan.

## II. Verwaltung.

#### a. Allgemeine Bemerkungen.

Die provisorische Einrichtung des Direktions = Büreau, wie sie seit 1865 besteht, wurde im Jahr 1868 infolge der nochmaligen Ver= tagung der zweiten Berathung des Gesetzes vom 2. Dezember 1864, welches einen gewissen Einfluß auf die definitive Organisation dieses Büreau ausüben wird, nicht verändert. Die unsichere Lage dieses unvollständigen und — wie alles, was nicht definitiv organisirt ist ungenügenden Büreau wurde noch verschlimmert durch die beträchtliche Reduktion des Kredites, der in frühern Jahren der Gisenbahn=Direk= tion bewilligt worden war. In dem Entwurf des Büdget für das Jahr 1868 beantragte der Regierungsrath die in den Jahren 1866 und 1867 ber Direktion für Büreaukosten, Reisen und Gisenbahnangelegen= heiten im Allgemeinen bewilligte Summe von Fr. 8000 beizubehalten. Der Große Rath jedoch, unter dem Eindrucke des ungunstigen Betriebser= gebnisses ber Staatsbahn im Jahr 1867, reduzirte den Kredit auf die minime Summe von Fr. 2000, obschon die Staatswirthschaftskommis= sion wenigstens Fr. 4000 vorgeschlagen und der Gisenbahndirektor ben Ansatz im Budget-Entwurf vertheidigt hatte. Obgleich zum Voraus 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 Gisenbahnfragen im Allgemeinen auf das Unerläß= lichste zu reduziren. Sie bemühte sich ferner, ihre Büreau-Kosten so= viel als möglich einzuschränken und auf das absolut Nothwendige her= abzusetzen. Allein ungeachtet aller dieser von der Direktion in Verwen= dung ihres Kredites von Fr. 2000 angewandten Sparsamkeit, war derselbe bereits zu Anfang des Monats Juli erschöpft. Die Direktion fah fich daher genöthigt, beim Großen Rathe um einen Nachfredit einzukommen, der jedoch auf den Antrag des Berichterstatters der Staats= wirthschaftskommission verweigert wurde, wobei die Gisenbahndirektion 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 Gisenbahn= Direktion zur Bestreitung ihrer Abministrationskosten 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 Kadaster-Pläne und Marchverbale der Centralbahn erhoben worden waren, scheinen zwischen den Opponenten und der Verwaltung der Bahn auf gütlichem Wege beseitigt 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 1863 hat die Verwaltung der Centralbahn die Vergrößerung des Vahnhofes von Langenthal beendigt und übers dieß in einigen andern Bahnhöfen des Kantons Verbesserungen anges

bracht, 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 Hauptschienen nöthigen Verlängerung der Geleise.

2) Erstellung eines Vordaches am Bahnhof zu Burgdorf;

3) Erstellung von 50 Fuß Rerserve-Schienen zu Herzogenbuchsee und

4) Verschiedene Verbefferungen im Bahnhofe zu Bern.

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

lungen mit dem Direktorium der Centralbahn anzuknüpfen.

Nachdem die Direktion bemerkt hatte, daß die Eirkulation der Fuhrwerke und des Publikums sehr oft, besonders an den Markttagen, durch den häufigen und längern Schluß der Barridren beim Uebersgang über die Bahn vor dem Aarbergerthor gehemmt wird, machte sie Verwaltung der Centralbahn auf die Üebelstände 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 Aarbergerthor, die öffentliche Sicherheit durchaus eine regelmäßige und so lange dauernde Abschließung verlange, als es die, besonders im Sommer zahlreichen Züge und die Bildung und Zusam= mensetzung sowohl der Personen= als der Waarenzüge erfordern;

2) daß es, abgesehen von dem Andrang der Züge, durchaus ersforderlich sei, diese Varrieren während den Manövern im Bahnshof, welche öfters den Gebrauch der Schienen dis auf diese Distanz ersordern, zu schließen. Das Direktorium sei glücklich, konstatiren zu können, daß diese Vorsicht dis jetzt jeden Unfall auf dem so frequentirten Uebergang verhindert habe. Uebrigens habe der Vorstand des Vahnhoses Vern stets dahin getrachtet, daß die fragliche Varrieren so wenig als möglich den öffentlichen Uebergang abschließe. Endlich befinde sich in dieser Hinsicht der Vahnhos Vern in günstigerer Lage als derjenige von Basel, wo zwei sehr frequentirte und sehr oft durch die Manöver untersbrochene 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 Bahnhoses Bern anempsohlen habe, alle nöthigen Borsichts= und Beschleunigungsvorkehren zu treffen, um so viel als möglich den von der Direktion der Eisenbahnen in Bezug auf die Schließung der Barrieren beim Uebergang vor dem Narbergerthor anzgezeigten Uebelständen vorzubeugen.

Unter diesen Umständen wurde der Angelegenheit keine weitere Folge gegeben.

Der Verwaltungsrath der Staatsbahn stellte bei der Centralbahn das Begehren um Einführung von Rundfahrtenbillets zwischen Bern und Solothurn über Viel und Herzogenbuchsee, allein ohne Erfolg. Er ersuchte deshalb den Regierungsrath, seine Verwendung bei dem Direktorium der Centralbahn eintreten zu lassen und das Begehren 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, gemeinschaftslich mit der Nordostbahn, Kundfahrtenbillets zwischen Zürich-Zug-Luzern-Olten-Zürich ausgegeben hatte.

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

den Regierungen derjenigen Kantone mitgetheilt, auf deren Gebiet die

Centralbahn Gisenbahnlinien 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 diesenige der Resgierung 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 Verwal=

tungsrathes, 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 Wurdigung der kompeten-

ten 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 Verwaltungsraths dagegen verlangte die sosorige Vildung eines Reserve-Fonds.

Die Minderheit begründete ihren Hauptantrag, der im Princip gegen die Errichtung eines Reserve-Fonds gerichtet war, mit folgenden Thatsachen und Erwägungen, die wir mit kurzen Worten hier wieder=

geben zu sollen glauben:

Sie zog ihr Hauptargument aus dem wesentlichen Unterschiede, welcher zwischen einer anonymen Privatgesellschaft und dem Staate in Bezug auf die Erbauung und den Betrieb einer Eisenbahn besteht. Die anonymen Privatgesellschaften bestehen aus Aktionnären, die nur eine begrenzte Verantwortlichkeit tragen, d. h. nur dis zum Belause des Betrages ihrer Aktien haften. Ueber 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 Gessellschaften seine Hülfsquellen übrig, um die Kosten für Erneuerung der Bahn und des Koll-Materials, sowie die Ausgaben, welche Zusfälle höherer Gewalt erfordern, zu bestreiten. Bei dieser Organisation von Privatgesellschaften gebietet allerdings die Klugheit, einen Keserves

Fonds zu bilden, um mit Hulfe besselben obigen Eventualitäten bie

Stirne bieten zu fonnen.

Ganz anders verhält es fich dagegen, wenn ber Staat eine Gifenbahn erstellt und betreibt. In diesem Fall bestehen die Aftionnäre aus der Gesammtheit 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 hin= reicht, um daraus die Zinse der behufs Erstellung derselben kontrahir= ten Anleihen zu decken, vorab eine gewisse Summe erhebt, um solche bem Reserve-Fonds einzuverleiben, so muß, auf ber andern Seite, Die nämliche Summe von den Steuerpflichtigen erhoben werden. 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 Be= triebsjahre über sich nimmt. Es wäre daher nicht gerecht, der Ge= genwart dasjenige aufzubürden, was die Zukunft ertragen soll, mit andern Worten mittelst neuer Opfer der gegenwärtigen Generation einen Reservefonds zu bilden, um die fünftigen Generationen vor Even= tualitäten zu schützen, welche voraussichtlich erst dann eintreten wer= den, wenn sie im unentgeldlichen Genusse der Wohlthaten der ihnen von ihren Vorfahren unter großmüthiger Uebernahme der schwersten Lasten gebauten Gisenbahnen sein werden.

Endlich machte die Minderheit des Verwaltungsraths geltend, man könne um so eher von einem Reservesonds abstrahiren, als die Verspslichtung des Staates, vom Jahr 1871 an die Gisenbahn-Anleihen nach und nach zu amortisiren, bereits eine Art solchen Fonds in sich

begreife ober 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, Würtemberg, Preußen 2c., welche alle keine Reservefonds gegründet haben.

Zur Unterstützung ihres Antrages auf sofortige Bildung eines Reservesonds 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 Masterial in gutem Stande zu erhalten, wie es die Konzession vorschreibe und die öffentliche Sicherheit erfordere, sei es nothwendig, nach Ablauf eines gewissen Zeitraums die Schienen und Schwellen zu erneuern. Das Gleiche sei der Fall in Bezug auf das Rollmaterial, dessen Bersmehrung nothwendig 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 Unsfällen oder höherer Gewalt entstehen können, wie z. B. durch Zersstörung der Bahn auf gewissen Linien, der Kunstbauten 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 Zuslucht nehmen.

Gestützt auf diese Erwägungen empfahl die Mehrheit des Verwaltungsrathes die sofortige Gründung eines Reservesonds, obschon das Betriebsergebniß der Bahn ein Desizit auswies, und arbeitete demgemäß ein Projekt-Dekret aus, welches den Betrag der jährlich diesem Fonds einzuverleibenden Summe auf Fr. 25,000, nämlich auf

Fr. 300, per Kilometer festsetzten.

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 Berathung im Schooße des Verwaltungsrathes geltend gemacht

hatten.

Die Regierung beschloß in ihrer Sitzung vom 19. Februar 1868, in das Projekt-Dekret, im Hindlick auf die Folgen, welche dasselbe in andern Zweigen der Verwaltung (öffentliche Bauten, Militär 2c.) 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 Beschluß und dessen Motive mit Schreiben vom 27. Februar 1868 dem Verwaltungsrathe und dem Großen Kathe an, welche ihrerseits keine Vemerkungen bagegen machten.

Im Berichtsjahre wurde der Biadukt von Buswyl zur Benutung

für Tußgänger zwischen ben 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 Eentralbahn am 9. Februar 1863 abgeschlossenen Bertrag über Benutzung der Linien und Bahnhöfe Bernschlossenen Bertrag über Benutzung der Linien und Bahnhöfe Bernschlossenen Bertrag der Staatsbahn nachtheilig ist, beschloss der Berswaltungsrath in Anwendung des Art. 17, welcher die Fälle der Aufstündung vorsieht, unterm 14. Mai 1868, die Revision der Art. 7 und 16 des Bertrages zu verlangen. Diese Artisel setzen die Grundlagender Betheiligung der Staatsbahn an den Zinsen des Anlagekapitals, sowie der Betriebss und Unterhaltungskosten der gemeinsam benutzten Linien und Stationen sest. Die angestrebte Revision wird im Laufe des Jahres 1869 stattsinden.

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

gemeinchsaftliche Benutzung des Bahnhofes Neuenstadt und der Linie Neuenstadt-Viel war, weil ebenfalls sehr ungünstig für den Kanton Bern, auf 1. Juni 1867 aufgekündet worden. Allein ungeachtet dieser Aufkündung und der Maßregeln, welche dieselbe zur Folge hatte, war es dis 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 Vericht des Hrn. Ingenieur Kohler, welcher bestätigt, was wir in unserem Memorial vom 29. April 1868 vorausgesehen hatten, in Händen und wir dürsfen uns der Hoffnung hingeben, daß dieser Streit nächstens erledigt werde.

### 3. Juraffische Gifenbahnen.

Die Initiativ-Gesellschaft, welche sich im Jura gebildet hat, um die Ausführung bes Defrets vom 2. Februar 1867 vorzubereiten, bewies während des Jahres 1868 großen Gifer und Thätigkeit. Dank ihren von der Direktion der Gisenbahnen unterstützten Anstrengungen wurden von den Gemeinden und Korporationen verhältnißmäßig beträchtliche Subventionen zu Gunften des großen Werkes der juraffi= schen Gisenbahnen votirt. Diese Geld= und Natural=Leistungen, welche sich am Ende des Jahres 1868 auf ungefähr 5 Millionen beliefen, beweisen klar, daß die juraffischen Gisenbahnen eine Nothwendigkeit, ein gebieterisches Bedürfniß für diese thätige und industrielle Gegend Diese großmuthigen Anstrengungen werden, wir sind dessen in= nigst überzeugt, im ganzen Kanton einen gunftigen Wiederhall und wirksame Unterstützung hervorrufen. Möchten die Gemeinden und Korporationen, welche noch im Rückstande sind mit ihren Subventio= nen, sich beeilen, dem Beispiele berjenigen zu folgen, die ihnen auf dem Wege der Hingebung für das allgemeine Wohl vorangegangen sind, - alsbann wird die Frage der juraffischen Gisenbahnen, welche in ben 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 bewerkstelzligen, nahmen die betheiligten Gemeinden bei der Basler-Hypothekarbank ein Anleihen von gleichem Betrage unter ziemlich günstigen Be-

dingungen auf.

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

### 4. Alpenbahn.

Die Regierung bes 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 gegen-wärtige Straße über den St. Gotthard im Hindlick auf die Erdausung 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 Erdauung 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 erdauenden Eisenbahn zu beschäftigen, er geneigt wäre, an einer zu diesem Zwecke zusammenberusenen 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 Regierunsgen 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 betheizligten 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 hydrospneumatischen Spstems beauftragt worden, hat seinen technischen Bericht über diese Frage vorgelegt. Wir führen hier die Schlüsse des Berichtes an: "Das "hydrospneumatische System des Hrn. Seiler mit Motoren und Wasgen-Scheiben (wagon-disque) verdient einen Platz unter denjenigen "ernsthaften Systemen, welche sich in Bezug auf Besahrung 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 Shstem das "wohlseilste sei, um die Alpen zu überschreiten, wo auf große Strecken "Schutz-Galerien erstellt werden müssen, um die Bahn vor Schnee-massen und Lawinen sicher zu stellen, gleichviel welches Shstem anzgewendet wird."

"Wir sind übrigens überzeugt, daß, wenn die Umstände es er-"lauben würden, mit diesem System auf einer sehr kurzen Steigung "einen Versuch zu machen, der die Funktionen der Maschine des Hrn. "Seiler konstatirte, die Betheiligten sich beeilen würden, diesem System "bie größte Achtung zu zollen und daß ernstliche Projekte entstehen "würden, um dasselbe bei Ueberschienung 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 entschei= "bender Versuch gemacht werde, um alle Zweisel zu zerstreuen, alle "Befürchtungen zu heben und die Wahrheit zur Geltung zu bringen."

### 5. Westichweizerische 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 Vinter 1868—1869 zu genehmigen. Infolge wiederholter Reklamationen, womit zuletzt die Drohung einer Berufung an den Bundesrath und an eine Konferenz der betheiligten Kantone verbunden wurde, versprach das Betriebsecomite dieser vereinigten Gesellschaften, in seinen Fahrtenplänen für 1869 wesentliche Verbesserungen einzusühren. Die Regierung und die Direktion der Eisenbahnen werden darüber wachen, daß diese Versprechungen erfüllt werden, und, erforderlichen Falls, die geeigneten Waßregeln tressen, um die Interessen der bernischen Bevölkerung, des Publikums im Allgemeinen und der Staatsbahn zu wahren.

### 6. Gifenbahn durch bas Bropethal.

Der Gebanke der Erbauung einer Eisenbahn über Lyß-MurtenPeterlingen-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 Oron-Linie machen
würde, eine Zweigbahn Rosé Peterlingen-Jerten unterstützt; allein
nichts destoweniger hat derselbe hauptsächlich in den letzten Wonaten 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 waadtländischem Gebiete beendigt und haben auf dem Gediete des Kantons Freiburg, im
Seebezirk begonnen. Der Gemeinderath von Aarberg hat seinerseits
das Gesuch an die Direktion der Eisenbahnen gerichtet, es möchten die
auf bernischem Gediete angesangenen Studien beendigt werden. Da

diese Studien von Lyf bis Aarberg vollständig gemacht sind, wird es ein Leichtes sein, dieselben von Aarberg bis zur freiburgischen Grenze zu beendigen.

Bern, ben 5. April 1869.

Der Direktor ber Gifenbahnen:

Jolissaint.