Verwaltungsbericht der Direktion der Eisenbahnen

Autor(en): **Desvoignes / Jolissaint**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1866)**

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-416066

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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

http://www.e-periodica.ch

Verwaltungsbericht

der

Direktion der Eisenbahnen

für das Jahr 1866.

Direktoren: die Herren Regierungsräthe Desvoignes und Jolissaint.

I. Gesetzgebung.

A. Alpenbahn.

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

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

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

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

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

handlungen anzuknüpfen und allfällig nothwendig werdende Studien vorzunehmen.

2) Für diese Studien und Unterhandlungen wird dem Regierungsrath ein Kredit von Fr. 50,000 bewilligt.

3) Der Große Rath lehnt einstweilen eine Subvention zur Ausführung der Gotthardbahn, sowie jede weitere Mitwirkung zu deren Vorbereitung ab.

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

B. Jurabahnen.

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

1) Ein Gesuch des Komites für die Bahn Pruntrut-Delle um einen Staatsbeitrag von einem Drittel der durch das Vorprojekt vorgesehenen Baukosten.

2) Seitens des Comites für die St. Immerthalbahn:

a. Ein Gesuch um einen Staatsbeitrag von Fr. 1,200,000 durch Uebernahme von Aktien für das Bahnstück St. Immer-Convers, und

b. Eine Bittschrift, mit dem Schlusse, der Staat möge den Gemeinden des St. Immerthales die Summen vorschießen, mit welchen sich dieselben am erwähnten Bahnstücke zu betheiligen beschlossen haben, gleichwie dies durch die Dekrete vom 29. November 1854 und 20. November 1858 zu Gunsten der Gemeinden geschehen sei, welche Aktien der Centralbahn und der Ostwestbahn übernommen hatten.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

C. Staatsbahn.

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

D. Allgemeine Gesetzgebung.

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

II. Verwaltung.

A. Im Allgemeinen.

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

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

B. Im Besondern

1. Centralbahn.

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

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

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

Um diesen Verpflichtungen nachzukommen, wandte sich die Gesellschaft an den Bundesrath mit der Bitte, die Initiative zu ergreifen und die betheiligten Stände zu einer Konferenz zusammenzuberufen, um ein gemeinsames Programm über die Ausführung obiger Bestimmungen festzustellen.

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

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

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

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

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

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

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

Nachdem der Bundesrath diese Schlußnahmen dem Regierungsrathe mitgetheilt, genehmigte sie dieser unterm 27. Heumonat mit einigen Bemerkungen von untergeordneter Bedeutung.

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

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

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

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

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

2. Ostwestbahn.

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

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

3. Alpenbahn.

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

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

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

4. Staatsbahn.

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Jurabahnen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die einsichtige Annahme eines Differentialtarifs scheint mir geeignet, dem Bahnnetz die meisten Vortheile dieser Variante zu sichern, lohne deren Nachtheile nach sich zu ziehen."

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

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

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

Schlußbemerkungen, betreffend den Fahrplan der Westbahnen und der Centralbahn.

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

Bern, den 2. April 1867.

Der Direktor der Eisenbahnen:

Jolissaint.