

Verwaltungsbericht der Direktion der öffentlichen Bauten : Abtheilungen Eisebahnen

Autor(en): **Stockmar / Devoignes / Kilian**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1864)**

PDF erstellt am: **06.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-416046>

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.

Verwaltungsbericht

der

Direktion der öffentlichen Bauten,

Abtheilung Eisenbahnen,

für das Jahr 1864.

(Direktoren: Herren Regierungsräthe Stockmar und Desvoignes; interimistisch: Herren Regierungsräthe Kilian und Hartmann).

I. Gesetzgebung.

Der von der Direktion dem Regierungsrathe vorgelegte modifizierte Gesetzesentwurf über die Organisation des Staatsbahnbetriebes wurde, ohne weitere Behandlung, vom Großen Rathe am 4. Februar dem Regierungsrath wieder zugewiesen, um auf Grund desselben den Betrieb zu organisiren; gleichzeitig aber setzte er eine Kommission nieder, um den Entwurf zu prüfen und der Behörde später Bericht und Anträge darüber einzureichen. Nach mehrfachen Berathungen legte die Kommission dem Großen Rathe, in der letzten Wintersitzung, einen

auf ganz veränderter Grundlage abgefaßten Entwurf vor, dem der Regierungsrath dem Grundsätze nach beistimmte und der dann auch vom Großen Rathe am 2. Dezember zum provisorischen Gesetze erhoben wurde.

Auf Grund jenes ersten, dem Großen Rathe vorgelegenen Gesetzesentwurfes genehmigte der Regierungsrath auf den Bericht und Antrag der Eisenbahndirektion folgende organisatorische Erlasse:

eine allgemeine Dienst-Instruktion für sämtliche Angestellte der Staatsbahn;

Statuten der Krankenkasse für die Arbeiter und Bediensteten der Staatsbahn;

Statuten der Hilfskasse für die Staatsbahn-Angestellten;

Reglement über das Bekleidungswesen;

Regulativ über die Ausrichtung von Nebengebühren an einzelne Angestellte;

Dienstanzweisung für den Betriebsinspektor;

„ „ „ Maschinenmeister;

„ „ „ Bahn-Ingenieur;

„ „ die Betriebsbuchhalterei;

„ „ den Kontrolle-Chef;

„ „ das Sekretariat des Directoriums;

Reglement über die Material-Bewaltung.

Die übrigen Reglemente über den Signal- und Telegraphendienst u. s. w., sowie alle Dienst-Instruktionen für jede einzelne Klasse von Bahnangestellten sollten nach der Verfügung des Regierungsrathes der Genehmigung der Eisenbahndirektion unterstellt werden, was indeß nicht geschehen ist.

Uebelstände, welche sich in Betreff des Sprengens von Mauersteinen in den Brücken längs der Bahn von Biel bis

Neuenstadt zeigten, veranlaßte die Direktion dem Regierungsrathe die von ihm erlassene Verordnung über das Steinsprengen mit Schießpulver in der Nähe von Eisenbahnen vom 19. Dezember 1864 vorzuschlagen.

In Sachen der Jurabahnen und der St. Gotthardtbahn, hinsichtlich welcher Unternehmen dem Großen Rathe mit Vertrag vom 4. September 1863 Dekrets-Vorschläge eingereicht wurden, kam die Behörde im Berichtjahre zu keinen definitiven Schlußnahmen.

II. Verwaltung.

A. Im Allgemeinen.

Im Berichtjahre hatte man den Hinscheid des Direktors, Herrn Stokmar, zu beklagen.

Noch bei seiner Lebzeit und auf seinen Antrag verfügte der Regierungsrath die Trennung der Entsumpfungsvon der Eisenbahndirektion, damit sich die letztere hauptsächlich den Staatsbahn- und Jurabahn-Angelegenheiten widmen könne; das Entsumpfungswesen wurde der Finanzdirektion, Abtheilung Domänen und Forsten übertragen. Nach dem Tode des Herrn Stokmar im Juni übernahm Herr Regierungsrath Kilian die Geschäftsbesorgung für die Eisenbahndirektion; ihm folgte am 25. Juli Hr. Regierungsrath Hartmann bis nach der Wahl des Hrn. Desvoignes zum Regierungsrath derselbe die Direktion am 12. Dezember übernahm.

Gemäß Trennungsbeschlusses des Regierungsrathes vom 12. Februar blieb der im vorigen Jahre angestellte Direktions-Oberingenieur von dort an im Dienste der Eisenbahndirektion. Der Sekretär hingegen fungirte den größern Theil des Berichtjahres noch für beide Direktionen und zwar vom 5. September an, dem Tage des Auslaufes seiner Amtsdauer, in provisorischer Stellung.

Infolge des nämlichen Trennungsbeschlusses sollte die Eisenbahndirektion ihr Bureau in's alte Postgebäude in unmittelbare Nähe der Bureau der Staatsbahn verlegen und zu einer neuen Organisation ihrer Verwaltungs-Einrichtungen schreiten. Diese Anordnung wird erst im folgenden Jahre und nach der Verlegung der Bureau zur Ausführung gelangen.

B. Im Besondern.

1) Centralbahn.

Die Betriebsergebnisse des Geschäftsjahres 1863|1864 zeigten eine günstigere Entwicklung des Unternehmens als unter den obwaltenden Umständen nur erwartet werden konnte; denn immer noch ist die Lage des Handels und der Industrie, wenn auch etwas besser als im Vorjahre, infolge des amerikanischen Krieges und der Unsicherheit europäischer Zustände, eine gedrückte und es ist daher der Verkehr noch weit von derjenigen Höhe entfernt, welche er unter bessern Verhältnissen einnehmen könnte. Es wurde per Aktie eine Jahresdividende von Fr. 28 ausgerichtet und zu den Reservefonds wieder eine Summe geschlagen, so daß dieselben auf Schluß des Betriebsjahres die Höhe von Fr. 824,654. 48 erreicht haben. Die offizielle Cötirung ihrer Aktien an der Pariserbörse hat die Gesellschaft aufgegeben und dadurch eine Ersparniß von Franken 30,000 an Cötirungs- und Stempelsteuer erzielt.

In diesem Betriebsjahre hatte die Gesellschaft, nach ihrer Erklärung zum ersten Mal den vollen Nachtheil zu tragen den ihr die Konkurrenz der Dronbahn verursacht. Der Verlust bestehe in dem ganzen Verkehr zwischen Bern und der südwestlichen Schweiz, der nun nicht mehr über Biel und Herzogenbuchsee, sondern über Freiburg gehe. Diese Thatsache

Stationen.	Personenanzahl.		Centner Güter.				Einnahmen.			
	Im Ganzen.	Täglich.	Verfandt.	Empfangen.	Total.	Täglich.	Im Ganzen.		Täglich.	
							Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Morgenthal	14250	39,0	19151	23989	43140	118,2	18043	27	49	43
Roggwyl ¹⁾	5296	14,5	653	665	1318	3,6	4340	91	11	89
Saugenthal	50961	139,8	104333	177336	281669	771,7	161124	02	441	44
Bühberg	1945	5,3	490	408	898	2,4	2290	50	6	27
Herzogenbuchsee	53386	146,3	55379	63850	119229	326,7	100624	69	275	68
Niedwyl	9719	26,6	7890	9404	17294	47,4	12525	52	34	32
Wynigen	19691	53,9	33435	15559	48994	134,2	18786	49	51	47
Burgdorf	68813	186,5	341474	254649	596123	1633,2	257231	95	704	74
Yffach	14142	38,7	11604	2586	14190	39,0	12284	33	33	66
Hindelbaur	17761	48,7	16994	4451	21445	58,8	14405	54	39	47
Schönthal	21917	60,0	104623	39464	144087	394,7	27622	41	75	68
Zollikofen	28768	78,8	6161	62253	68414	187,5	27480	88	75	29
Bern	209984	575,4	248312	578389	826701	2264,9	905110	70	2479	75
Diermuidigen	13827	37,9	205201	11033	216234	592,4	17053	38	46	72
Gümligen	10957	30,0	2870	41081	43951	120,5	11392	99	31	21
Nubigen	12234	33,5	928	4155	5083	13,9	8417	02	23	06
Münsingen	23792	65,2	7867	16893	24760	67,8	21601	92	59	18
Widtrach ²⁾	3887	27,2	112	242	354	2,5	2831	93	19	66
Kieje	19009	52,1	16923	35576	52499	143,8	22349	91	61	23
Uttigen	7650	21,0	695	2725	3420	9,4	7605	24	20	84
Ehun	64980	178,2	164408	278674	443082	1204,0	293717	89	804	71
Scherzligen mit Neuhaus ³⁾	16215	75,7	40920	51812	92732	254,1	124779	03	605	62
Intwyl	3741	10,3	678	1573	2251	6,2	2411	46	6	61
Pieterlen	13909	38,1	10313	19659	29972	82,1	19005	30	52	70
Biel	92396	253,1	110822	474847	585669	1604,6	425418	43	1165	53
Bümpliz } ⁴⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Thörishaus }	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	799230	2235,8	1512236	2171273	3683509	10093,6	2518455	71	7176	16

1) Vom 15. Oktober 1863 an.

2) Vom 10. August 1863 an.

3) Vom 1. Juni 1863 an, soweit es den Personenverkehr betrifft; der Güterverkehr wurde erst am 1. August 1863 eröffnet.

4) Im pachtweisen Betriebe der Dronbahn; von der Verwaltung dieser Bahn waren die betreffenden Angaben, trotz wiederholten Ansuchens, nicht erhältlich.

ist für den Kanton Bern, als Eigenthümer der Bahnstrecke Biel-Neuenstadt, ebenfalls von nicht geringer Bedeutung.

Einen Theil ihrer Verwaltungskosten trägt die Gesellschaft immer noch zu Lasten der Baurechnung. Wir finden dieses nicht ungerechtfertigt, indem immer noch erhebliche Neubauten vorkommen und ein großer Theil des Dienstpersonals vielfach damit beschäftigt ist. Das gleiche Verfahren soll an der Staatsbahn ebenfalls nicht fehlen und überhaupt eine möglichst strenge Auscheidung der Bau- und Betriebskonti gehandhabt werden, namentlich auch mit Rücksicht auf die Möglichkeit eines einstigen Ankaufes der Bahnen durch den Bund.

Die Anordnung der Ausgabe ein- und mehrtägiger Luftfahrtenbillete hat sich auf der Centralbahn und im Verkehr mit andern Bahnen und Transportanstalten vortheilhaft erzeigt. Die Bahnverwaltung will, in Ausdehnung und Ergänzung dieses Verkehrs, die Strömung der Passagiere weiter möglichst zu fördern suchen.

Finanz-Ergebniß.

Die Gesamt-Einnahmen betragen	Fr. 7,958,198. 56
„ Gesamt-Ausgaben dagegen	„ 3,274,625. 78
Rein-Ertrag im Ganzen	Fr. 4,683,572. 78

Die Ausgaben betragen in Prozenten der Einnahmen 41,15 %
 Der Rein-Ertrag in Prozenten der Einnahmen 58,85 %

Auf den bernischen Stationen gestaltete sich der Verkehr folgendermaßen: (Tabelle I.)

In diesen Zahlen ist jedoch weder der Verkehr von und nach andern Bahnen, noch der Transitverkehr u. s. w. inbegriffen.

Wir haben im letzten Verwaltungsberichte erwähnt, daß sich die Gesellschaft an den Bundesrath mit dem Ersuchen gewendet habe, die Initiative zu ergreifen, um ein einheitliches Verfahren in Bezug auf die Anfertigung und Ablieferung der Grenz- und Kadasterpläne, der Baurechnung u. s. w. an die betreffenden Kantone zu erzielen. Der Bundesrath hat diesem Ansuchen erst am Jahreschlusse entsprochen, indem er zunächst sachbezügliche Mittheilungen von den Kantonen verlangte. Die Angelegenheit wird wohl im folgenden Jahre zu einem bestimmten Abschlusse gelangen.

Die Frage bezüglich der Einführung eines einheitlichen Transport-Reglementes konnte auch dieses Jahr nicht vollständig ausgetragen werden. Es scheint indeß allseitig guter Wille vorhanden zu sein, so daß ein baldiges befriedigendes Resultat als ziemlich näher gerückt zu betrachten ist. Die Hauptanstände werden dormal mehr durch formelle Bedenken genährt, während über die Zweckmäßigkeit der Maßregel kein Zweifel mehr obwaltet.

Ueber die Fahrten-Ordnung ließen sich im Berichtjahre weniger Klagen vernehmen als früher. Die Fahrten lassen sich eben unmöglich so einrichten, daß sie in gleichem Maße alle Bedürfnisse befriedigen; was aber billigerweise verlangt werden kann, bestrebt sich die Bahnverwaltung zu leisten. Zu erwähnen ist indeß die Vernachlässigung der Bedienung der Thallinie Herzogenbuchsee-Biel, resp. Herzogenbuchsee-Neuenburg-Bausanne-Morsee. Der Grund derselben ist jedoch weniger bei der Centralbahn, als bei den westschweizerischen Bahnen zu suchen.

Der Sicherheitsdienst kann im Allgemeinen befriedigend genannt werden. Entgleisungen und kleinere Zusammenstöße infolge unrichtiger Weichenstellungen oder sonstigen Fahrlässigkeiten Seitens der Angestellten fanden wohl einige statt,

ohne jedoch erhebliche Beschädigungen zu veranlassen. Die fehlbaren Angestellten wurden jeweilen zur Rechenschaft gezogen. — In der Nähe von Bützberg kam ein Fall von boshafter Zuggefährdung vor; der Thäter ward verhaftet und sieht seiner Verurtheilung entgegen. — Unfälle, welche Verletzungen oder den Tod von Personen zur Folge hatten, ereigneten sich leider mehrere; Unvorsichtigkeit der Betreffenden war meistens die Ursache derselben.

Bauten.

Strecke Morgenthal-Bern-Thun-Scherzligen.

Bei Roggwyl wurde infolge der durch die Stationsanlage nothwendig gewordenen Gefällsverminderung, auf eine Länge von 1600 Fuß der Bahndamm erhöht.

In Langenthal wurden die genehmigten Einrichtungen zum Langholzverlad ausgeführt bis auf die Rampe, deren Erstellung noch verschoben worden.

Die Gefällsveränderung der Bahn bei Bützberg, von der wir im letzten Berichte gesprochen, glaubten wir selbst projektiren lassen zu sollen, um ein richtiges Urtheil über die Kosten zu erlangen. Der Entwurf ist soviel als vollendet. Wir werden im nächsten Berichte darüber Näheres mittheilen.

Die von der umliegenden Bevölkerung verlangten Verlade-Einrichtungen für Langholz in Niedtwyl hat die Bahnverwaltung bis jetzt nicht ausführen lassen; sie hält dieselben für unnöthig und wünscht, von deren Anlage einstweilen enthoben zu werden. Wir werden die Angelegenheit nochmals untersuchen.

In Wynigen wurde das Kopfgeleise beim Güterschuppen mit dem Hauptgeleise verbunden, ein neues Kopfgeleise zum Aufstellen von Reservewagen erstellt und eine Rampe von

40 Fuß Länge mit 60 Fuß Anfahrt zum Verladen von Langholz angelegt.

Die Erweiterung der Güterstation in Burgdorf Behufs Erleichterung des Holz- und Steinverlads mittelst Verbreiterung der Stationsanlage um 40 Fuß und Erstellung von 4 Rampen zum Verladen von Lang- und Schnittholz mit den erforderlichen Geleiseanlagen und einem Steinkrahn befinden sich größtentheils ausgeführt.

In Lyssach wurde, infolge Zunahme der Güterbewegung, ein Seitengeleise erstellt.

In Schönbühl will die Gesellschaft endlich ein definitives Aufnahmsgebäude errichten. Der vorgelegte Plan wurde vom Regierungsrath aber, als dem Zwecke und dem auf der betreffenden Linie angewandten Bausysteme nicht entsprechend, zur Umänderung zurückgewiesen. Erhaltenen Mittheilungen zufolge wird der neue Plan in Bälde einlangen.

Der Anschluß der Staatsbahn bei Zollikofen und Gümmligen und die gemeinschaftliche Benutzung der Strecken Zollikofen und Gümmligen-Bern mit derselben bedingten die Ausführung folgender Bauten:

In Zollikofen und von da bis auf das Wylerfeld bei Bern:

- a. Die Erweiterung der bestehenden Geleiseanlagen und die Erstellung eines doppelten Bahnwärterhauses;
- b. die Anlage eines zweiten Geleises von der Station bis auf das Wylerfeld bei Bern, was eine zweite Blechbrücke für den Durchlaß bei Altikofen, ein zweites Gitter für die Vorblausenbrücke und Verdoppelung der beidseitig anschließenden Blechbrücken erheischte;
- c. die Anlage einer Ausweich- und Signalstation auf dem Wylerfelde.

In Bern:

- a. Umbau der bestehenden Wagenremise in eine Lokomotivenremise und Erstellung von drei Entleerungsgruben in derselben;
- b. Erbauung einer neuen Wagenremise mit Beamtenwohnungen;
- c. Bedeutende Erweiterung der Geleiseanlagen.

In Gümli gen:

Erweiterte Stationsanlage mit einem größern definitiven Aufnahmsgebäude.

Bei Ostermündigen wurde ein zweiter Hebrahnen für den Steinverlad nebst Geleiseanlagen erstellt.

Von Bern bis Münsigen wurden sechs neue Bahnwärterhäuser in Angriff genommen und erstellt.

In Bezug auf die Station Wichtrach fügte sich die Gesellschaft endlich den Beschlüssen des Regierungsrathes. Der Letztere genehmigte die definitiven Baupläne, fand sich jedoch im Laufe des Jahres veranlaßt, eine Abänderung in dem Sinne zu beschließen, daß die Stationsanlage von der Narseite weg auf die andere, Wichtrach zugekehrte Seite der Bahn zu stehen kommen soll. Gegen diese Verfügung haben indeß die Gemeinden von der Narseite Berufung an den Großen Rath eingelegt, der nun in der Sache zu entscheiden haben wird.

Für die Güterhalle in Thun wurde eine Verlängerung von 100 Fuß projektirt und genehmigt.

In Scherzligen wurden die beiden südlichen Wohnzimmer des doppelten dortigen Bahnwärterhauses zu einer Billetausgabe und einem Wartzimmer eingerichtet. Eine neue zu erstellende Halle mit eingemachter Billetausgabe, Wart- und Gepäcklokal unmittelbar am Landungsplatze wird jenes Provisorium jedoch ersetzen; die Pläne zu dieser Neubaute wurden vom Regierungsrathe bereits genehmigt. Zur Bequemlichkeit

des Publikums wurde beim Neuhaus ein Gebäude Behufs Ausgabe von Personen- und Gepäckbilleten erstellt.

Außer den hievor erwähnten Bauten in Bern sah sich die Bahnverwaltung genöthigt, einen Theil der Güterhalle zu verbreitern und an die westliche Stirnseite ein steinernes Gebäude zu Bureaulokalien anzubauen. Damit in Verbindung wurde längs des Billettetrottoir ein neues Verladegleise angelegt und mit dem rückwärtsstehenden Hauptgleise durch eine Drehscheibe und ein Quergleise in Zusammenhang gebracht. Der zunehmende Verkehr wird auf diesem Platze in Bälde die Nothwendigkeit herausstellen, die an Privaten vermiethten Lokalitäten wieder ausschließlich zu Bahnzwecken zu verwenden.

Bei Weiermannshaus an der Bern-Thörishauslinie wurde ein neues Bahnwärterhaus erstellt.

Für Lengnau und Mett wurden von Seite der betreffenden Gemeinden neue Stationen verlangt, welche Anlagen aber von der Bahnverwaltung mit Rücksicht auf die Nähe der Stationen Biel, Pieterlen und Grenchen nachdrücklichst abgelehnt wurden.

2. Ostwestbahn.

Liquidation.

Gegen den Schluß des Berichtjahres ging endlich die Nachricht ein, daß diese Liquidation vollendet sei. Ein von der Liquidationsbehörde an die Aktionäre ausgetheilter Schlußbericht über ihre bezügliche Geschäftsführung belehrte dieselben, daß in dem Liquidationsverfahren alle Gläubiger der Gesellschaft befriedigt worden, das Aktientkapital aber so viel als vollständig verloren sei. In einer am 16. Dezember in Bern abgehaltenen Generalversammlung wurde die Geschäftsführung des Liquidators genehmigt und die frühere Ostwestbahngesellschaft als vollständig aufgelöst erklärt; über die Zustimmung

zu den daherigen Beschlüssen hat sich der Große Rath noch auszusprechen.

3. Jurabahnen.

Die Ausarbeitung der Aufnahmen für das jurassische Bahnnetz ward in der ersten Hälfte des Berichtjahres vollendet; das Personal des technischen Bureau's wurde, mit Ausnahme des Oberingenieurs, entlassen. Die veranschlagten Baukosten betragen Fr. 43,838,000, also 5 Millionen Franken mehr als nach dem Befinden des Ingenieurs Herrn von Muralt.

Zu gründlicher Prüfung und Begutachtung des fertigen Bahnprojectes wurde schon, ehe derselbe noch vollendet war, eine Expertise angeordnet und zu Experten ernannt; —

der obgenannte Herr Ingenieur von Muralt von Bern,
Herr Ingenieur Bridel in Yferten, und
" " Liardet in Lausanne.

Das Gutachten derselben, daß die Baukosten auf bloß Fr. 40,744,991 schätzt, langte jedoch erst Ende des Monats Oktober ein, so daß es unmöglich war, die richtige Frage einläßlich zu studiren und dem Großen Rathe in der letzten Wintersitzung bestimmte Anträge einzubringen. Wir mußten uns darauf beschränken, dieser Behörde den Bericht vom 9. November 1864 vorzulegen, der die Entwicklung und den Stand der Angelegenheit auf jenen Zeitpunkt einläßlich darstellt und die berichterstattende Direktion hier weiterer Mittheilungen und Wiederholungen enthebt, da bis zum Jahreschlusse weitere Schritte in der Sache nicht mehr gethan wurden. Im nächsten Jahre jedoch wird sich die Direktion vorzugsweise mit der Weiterführung dieser richtigen Angelegenheit befassen.

Von den Studien für eine Weißensteinbahn, von welchem wir im letzten Berichte gesprochen, hat seither nichts weiter mehr verlautet.

4. Central-Alpenbahn.

a. St. Gotthardlinie.

Die Frage der Kostenbetheiligung bei diesem Unternehmen, wie sie dem Großen Rathe mit Vortrag vom 4. September 1863 vorgelegt ward, kam im Berichtjahre nicht weiter zur Behandlung.

Die technischen Arbeiten des Vorprojektes gelangten indeß zur Vollendung und sind der Prüfung einer Oberexpertise unterstellt worden, welche die Kommission angeordnet hat. Wie es heißt, schlagen die Experten, Herren Oberbauräthe Besh in Stuttgart und Gerwig in Karlsruhe, ein ganz neues, tiefer gelegenes Trace vor. Das daheringe Gutachten ist indeß noch nicht ausgetheilt worden und wir können daher nichts Bestimmtes darüber sagen.

b. Grimsellinie.

Ueber die Erstellung dieser Linie ist im Berichtjahre von Herrn Schmid, gewesenen Ingenieur der Ostwestbahn, eine neue Broschüre erschienen, welche die Regierung veranlaßte, durch die Herren Oberingenieurs Gränicher, Ganguillet und Dapples auf Ort und Stelle untersuchen zu lassen, inwiefern diese Linie auf Bauwürdigkeit gegenüber der Variante des St. Gotthards Anspruch machen könne. Das Befinden dieser Experten war bis zum Jahreschluß nicht vollendet.

Das Projekt einer Grimselbahn fängt indeß bei der Bevölkerung einiger Gegenden des Kantons an, lebhaftes Interesse zu erregen. Wir werden ebenfalls nicht unterlassen, der Angelegenheit die nothwendige Aufmerksamkeit zu schenken.

5. Solothurn - Burgdorfbahn.

Eine Anzahl von Privaten aus der Gegend, welche diese Bahn durchziehen würde, haben sich zur Vornahme von Studien vereinigt und an den Regierungsrath das Ansuchen gestellt, ihnen die Bewilligung zu Terrain = Aufnahmen zu ertheilen. Diesem Begehren ward entsprochen und es soll der bezügliche Vorprojekt so viel als vollendet sein.

6. Lyß - Aarbergbahn.

In Aarberg geht man mit dem Gedanken um, den Ort durch eine Zweigbahn mit der Staatsbahn in Lyß zu verbinden und hat zu dem Ende vom Regierungsrathe verlangt, es möchte für dieses Unternehmen auf Staatskosten ein Vorprojekt ausgearbeitet werden.

Da die frühern Erhebungen für die Richtung der Staatsbahn über Aarberg zu Anfertigung eines solchen Projektes ausreichten, so ward dem Begehren entsprochen. Der Gemeinderath von Aarberg befindet sich bereits im Besitze des ganzen Entwurfes.

Sollte die Bahn durch das Bronenthal nach Murten, von welcher in der letzten Zeit viel die Rede war, zur Ausführung gelangen, so dürfte dann auch eine Fortsetzung nach Aarberg und Lyß kaum unterbleiben.

7. Staatsbahn.

Die Geschäfte der Staatsbahn nahmen die Eisenbahndirektion im Berichtjahre mehr in Anspruch als im vorangegangenen Jahre, was hauptsächlich in der erfolgten Inbetriebsetzung derselben auf 1. Juni und der daherigen allgemeinen Geschäftszunahme seinen Grund hatte. Ein großer Theil der Geschäfte wird in Zukunft nun dem nach Mit-

Mitgabe des provisorischen Betriebs-Organisationsgesetzes vom 2. Dezember 1864 ernannten Verwaltungsrathe zur Erledigung anheim fallen. Die Eisenbahndirektion wird sich jedoch auch fernerhin mit der Voruntersuchung und Vermittlung derjenigen Geschäfte zu befassen haben, welche vor den Regierungsrath und den Großen Rath gehören.

Ueber Einzelheiten des Bau- und Betriebsdienstes und der damit im Zusammenhange stehenden Vorkommenheiten will sich die Eisenbahndirektion hier nicht einlassen, um Wiederholungen zu vermeiden. Der nachfolgende Bericht der Staatsbahnverwaltung wird das Betreffende umständlich geben.

Zum Schlusse führen wir noch die Ausgaben der Direktion während des Berichtjahres an:

a. Besoldung des Sekretärs, Budgetkredit .	Fr.	2,600.
b. Bureau- und Reisekosten in Entsumpfungs- und Eisenbahnangelegenheiten	„	3,115.
c. Kosten in Eisenbahnsachen, Allgemeines:		
Budgetkredit	Fr.	1000.
Nachkredit	„	2000.
Excedent	„	6.
		—————
	„	3,006.
d. Eisenbahnstudien in Jura:		
Budgetkredit	Fr.	15000.
Nachkredit	„	4500.
Excedent	„	21.
		—————
	„	<u>19,521.</u>