

Verwaltungsbericht der Direktion der Eisenbahnen

Autor(en): **Jolissaint**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1869)**

PDF erstellt am: **30.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-416120>

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 Eisenbahnen
für
das Jahr 1869.

~~~~~  
**Direktor:** Herr Regierungsrath Solissaint.  
\_\_\_\_\_

**I. Gesetzgebung.**

**a. Die Staatsbahn.**

In unserm Verwaltungsbericht für das Jahr 1868 haben wir Bericht erstattet über die angeknüpften Unterhandlungen der kantonalen Eisenbahndirektion einerseits mit dem Direktorium der Centralbahn in Betreff einer allfälligen Verpachtung der Staatsbahn, und andererseits mit dem Betriebs-Comite der schweizerischen Westbahn (Suisse occidentale) wegen des Eintritts der bernischen Staatsbahn in diese Gesellschaft, mit der sie nach mehreren Rücksichten gemeinsame Beziehungen und gleiche Interessen hat.

Da aber die Resultate dieser Unterhandlungen und Konferenzen, welche in der zweiten Hälfte des Jahres 1868 in Betreff jener beiden Eventualitäten stattfanden, die Direktion überzeugt haben, daß es im wohlverstandenen Interesse des Kantons Bern sei, den unabhängigen Betrieb zu behalten, bereitete sie ihr nothwendig scheinende

Veränderungen und Vereinfachungen zu dem Organisations- und Betriebsgesetz der Staatsbahn vor, welches am 2. Dezember 1864 provisorisch in Kraft getreten war, nachdem der Große Rath es in erster Berathung angenommen hatte.

Als die Grundlage der neuen Organisation dem Verwaltungsrath der Staatsbahn zur Vorberathung unterbreitet worden war, beschloß dieser in seiner Sitzung vom 15. Oktober 1868 zum Zwecke einer Verpachtung der Staatsbahn an die Centralbahn neue Unterhandlungen anzuknüpfen — entgegen dem Vorschlag der kantonalen Direktion, welche davon absehen wollte, weil sie doch unter dem doppelten Gesichtspunkt der ökonomischen und politischen Interessen zu keinem vortheilhaften Resultat für den Kanton Bern führen würden. Der Verwaltungsrath ernannte drei Delegirte (die Herren v. Gonzenbach, Karrer und Schaller), um auf's Neue mit dem Direktorium der Centralbahn zu verhandeln und eventuell, unter Vorbehalt der Genehmigung der kompetenten Behörden, einen Vertrag abzuschließen, welcher die Bedingungen der Verpachtung der Staatsbahn festsetzte. Er arbeitete zu gleicher Zeit eine detaillirte Instruktion in 16 Artikeln aus, welche als Grundlage der neuen Unterhandlungen dienen sollte.

Nach mehreren Konferenzen wurde unter'm 7. Januar 1869 ein Vertrag zwischen den Mitgliedern des Direktoriums der Centralbahn und den Delegirten des Verwaltungsrathes der Staatsbahn abgeschlossen und unterzeichnet. Dieser Vertrag enthielt in 21 Artikeln die Bedingungen der Verpachtung der Eisenbahnen des Kantons Bern an die Gesellschaft der Centralbahn. Er wurde dem Verwaltungsrath und der Aktionärversammlung dieser Gesellschaft vorgelegt, welche ihn in ihren Sitzungen vom 19. Januar und 19. Februar 1869 genehmigten.

Die Herren Delegirten v. Gonzenbach, Karrer und Schaller ihrerseits übermittelten diesen Vertrag, begleitet von einem erklärenden Bericht, dem Verwaltungsrath der Staatsbahn, indem sie ihn ersuchten, denselben zu genehmigen und ihn mit Empfehlung dem Regierungsrath und dem Großen Rath zu übersenden. Am 23. Januar 1869 wurde der Verwaltungsrath besonders zusammenberufen, um den Vertrag vom 7. gl. Monats zu prüfen und entsprechenden Falls gutzuheißen. In dieser Sitzung beschloß nach einer langen 4stündigen Diskussion die Majorität, nämlich 3 Mitglieder (die Herren v. Gonzenbach, Karrer und Steiner) den obern Behörden den besagten Vertrag mit der Erklärung zu übersenden, „daß sie ihn

in finanzieller Hinsicht für vortheilhaft für den Kanton Bern halte, beifügend, daß sie die Würdigung dieser Uebereinkunft in Hinsicht der Nationalökonomie und Politik des Kantons in Sachen der Eisenbahnen ihnen überlasse."

Eine Minorität von zwei Mitgliedern (die Herren Scherz und der Unterzeichnete) beantragte dagegen, den Vertrag zu verwerfen in Erwägung, daß, nach ihrer Ansicht, derselbe keine bedeutende und gewisse finanzielle Vortheile darbiete, daß er überdieß mit Rücksicht auf die Vervollständigung des bernischen Eisenbahnnetzes sehr ungünstig und im Widerspruch sei mit der bisher vom Kanton Bern in Eisenbahn-Fragen befolgten Politik.

Beauftragt in Betreff der Genehmigung des projektirten Pachtvertrages Anträge zu stellen, richtete die Eisenbahndirektion unter'm 10. Februar 1869 an den Regierungsrath und den Großen Rath einen sehr einläßlichen Bericht, welcher mit folgender Schlußforderung endigte:

„Auf Grund der Thatsachen und Grundsätze der Nationalökonomie, der Eisenbahnpolitik und der im Bericht erwähnten direkten oder indirekten Resultaten hat die Direktion die Ueberzeugung, eine Pflicht zu erfüllen, indem sie den Oberbehörden vorschlägt, das am 7. Januar unterzeichnete Projekt der Verpachtung der Staatsbahn nicht zu genehmigen.“

Da der Bericht der Direktion vom 10. Februar, welcher die obgenannten Folgerungen einläßlich motivirt, gedruckt und in dem Bericht über die Verhandlungen des Großen Rathes wiederholt worden ist, — ebenso die andern auf diese Frage bezüglichen Dokumente, wie die den Delegirten gegebenen Instruktionen, die Uebereinkunft vom 7. Januar und der Bericht der Herren v. Gonzenbach, Karrer und Schaller, — so verweisen wir für die Einzelheiten dieser wichtigen Sache auf den Inhalt jener amtlichen Dokumente.

Nach reiflicher Prüfung der umfangreichen Aktenstücke beschloß der Regierungsrath in seiner Sitzung vom 20. Januar 1869 dem Großen Rath folgenden Antrag zu unterbreiten:

„Die Genehmigung wird der am 7. Januar 1869 zwischen den Delegirten des Verwaltungsrathes der Staatsbahn und dem Direktorium der Centralbahngesellschaft in Betreff der Verpachtung der Staatsbahn abgeschlossenen Uebereinkunft nicht ertheilt.“

In dem Moment, als der Regierungsrath sich mit dem Präsidenten des Großen Rathes über die Einberufung desselben zu einer

außerordentlichen Sitzung behufs Berathung des Pachtvertrages verständigen wollte, wurde er unterrichtet, daß diese Sitzung auf das dringende Gesuch von 29 Mitgliedern schon auf den 22. Hornung zusammenberufen sei. In der Sitzung von dielem Tage ernannte der Große Rath eine Kommission, um diesen Gegenstand, welcher allein auf den Traktanden dieser außerordentlichen Session figurirte, vorzubereiten.

Diese Kommission war (mit Ausnahme des Herrn Moschard) einstimmig der Ansicht, daß das Projekt der Verpachtung unter den vorliegenden Verhältnissen nicht zu genehmigen sei. Die Mehrheit der Kommission erklärte durch ihren Berichterstatter, Herrn Präsident Brunner, daß sie mit dem Regierungsrath einig gehe, dem Großen Rath vorzuschlagen, das Projekt einer Verpachtung nicht gut zu heißen. Eine Minderheit, indem sie zwar anerkannte, daß dem Inhalt des Vertrages vom 7. Januar nicht die Genehmigung erteilt werden könne, schlug vor, den Regierungsrath zu beauftragen, die Verhandlungen mit der Centralbahn fortzusetzen oder zu geeigneter Zeit wieder aufzunehmen.

Nach langen Debatten beschloß der Große Rath am 26. Hornung 1869 mit 182 gegen 7 Stimmen die Anträge des Regierungsrathes und der Mehrheit der Kommission anzunehmen und folglich den Verpachtungsvertrag der Staatsbahn mit der Gesellschaft der schweizerischen Centralbahn nicht zu genehmigen. Der eventuelle Antrag, den Regierungsrath einzuladen, die Verhandlungen fortzuführen oder zu erneuern, wurde mit 125 gegen 76 Stimmen verworfen.

Nachdem nun das Projekt der Verpachtung der Staatsbahn beseitigt worden und der Grundsatz eines unabhängigen Betriebes aufrecht erhalten war, handelte es sich darum, diesen Betrieb, welcher sich seit der Eröffnung und in Folge des Gesetzes vom 2. Dezember 1864, welches unmittelbar nach einmaliger Berathung in Kraft gesetzt wurde — in einem provisorischen Zustand befand, definitiv zu organisiren.

In ihrem Verwaltungsbericht vom Jahr 1868 hat die Eisenbahndirektion weitläufig über die gemachten Arbeiten und das durch sie gesammelte Material berichtet, um auf eingehende Weise die zweite Berathung über das Gesetz vom 2. Dezember 1864, welches die Organisation und den Betrieb der Staatsbahn bestimmt, vorzubereiten. Die Denkschriften, Berichte, Gegenberichte, Expertisen, Projekte von veränderten Gesetzen, welche in den Jahren 1867—69 ge-

druckt und an die Oberbehörden vertheilt wurden, sind zahlreich und enthalten nach allen Gesichtspunkten eine Prüfung dieser wichtigen Frage der definitiven Organisation der Staatsbahn. Um unnöthige Wiederholungen zu vermeiden, verweisen wir auf jene Dokumente, welche öffentlich bekannt und im Besitz der kantonalen Behörden sind. Wir beschränken uns daher darauf, nach ihren wesentlichen Unterschieden in Kürze die vier Projekte zu vergleichen, welche am Vorabend der Sitzung des Großen Rathes vom Mai 1869 vorlagen. Diese Projekte, welche hauptsächlich in Betreff der Zusammensetzung der allgemeinen Betriebsverwaltung von einander abweichen, sind:

I. Das unter'm 2. Dezember 1864 provisorisch in Kraft getretene Gesetz, welches eine sehr verwickelte Organisation aufstellt. Es folgt nachstehend das zahlreiche Räderwerk der Verwaltung und die verschiedenen Grade der hierarchischen Stufenleiter dieser Organisation.

An der Spitze und als höchste Autoritäten, welche die Aktionäre und die Steuerpflichtigen repräsentiren, stehen der Große Rath und der Regierungsrath; nach ihnen kommt die eigentliche Verwaltungsbehörde, welche sich in zwei Sektionen theilt:

in die allgemeine Verwaltung und  
in den speziellen Betriebs-Dienst.

Die kantonale Eisenbahndirektion dient als Bindeglied oder vielmehr Vermittlerin zwischen den Oberbehörden und der eigentlichen Verwaltung (trotzdem dieser Punkt im Gesetz nicht vorgesehen ist).

Mit der eigentlichen Verwaltung ist betraut:

- a. Ein Verwaltungsrath bestehend aus 5 Mitgliedern und 2 Suppleanten und
- b. Einem Direktor.

Der spezielle Betriebsdienst umfaßt folgende Zweige:

- a. Den Expeditionsdienst,
- b. Den Fahrdienst und
- c. Die Unterhaltung und Ueberwachung der Bahn. Diesen drei großen in Art. 1 des Gesetzes ausdrücklich erwähnten Unterabtheilungen müssen noch folgende zwei, thatsächlich existirende beigelegt werden:
  - d. Der Bureau-Dienst (Sekretariat, Controlle, Buchhaltung etc.) und
  - e. Die Materialverwaltung.

II. Indem die Experten, die Direktion und der Regierungsrath überzeugt waren, daß die provisorische Organisation ein verwickelter Organismus mit zu zahlreichem und zu wenig ineinandergreifendem Räderwerk sei, schlug die Regierung in ihrem Projekt vom 9. Nov. 1868 vor, die Verwaltung zu centralisiren und zu vereinfachen, indem dem Art. 2 des provisorischen Gesetzes vom 2. Dezember 1864 folgende grundsätzliche Bestimmungen substituirt würden:

Mit der allgemeinen Verwaltung werden betraut:

- a. Ein Verwaltungsrath von 5 Mitgliedern und zwei Ersatzmännern;
- b. Die kantonale Eisenbahndirektion.

Der Eisenbahndirektor und der Finanzdirektor sind von Amtswegen Mitglieder des Verwaltungsrathes. Die übrigen drei Mitglieder und die Ersatzmänner erwählt der Große Rath auf den unverbindlichen Vorschlag des Regierungsrathes.

Der Große Rath hatte eine Kommission von fünf Mitgliedern ernannt, um die zweite Berathung des in Frage stehenden Gesetzes vorzubereiten. Diese Kommission theilte sich in eine Mehrheit und eine Minderheit, von denen jede ein besonderes Projekt aufstellte.

III. Das Projekt der Mehrheit der Kommission war im Allgemeinen nur eine Wiederholung der Bestimmungen des provisorischen Gesetzes vom 2. Dezember 1864. Es wich davon nur ab in Hinsicht des Wahlmodus des Verwaltungsrathes und Direktors, welche Wahl nach ihrem Vorschlag dem Regierungsrath übertragen werden sollte und in Betreff der Amtsdauer, welche es auf 4 statt 6 Jahre festsetzen wollte.

IV. Was das Projekt der Minderheit der Kommission betrifft, so charakterisirte sich dasselbe durch folgende Bestimmungen:

Art. 2. Die Staatsbahn steht unter Oberaufsicht des Regierungsrathes und wird verwaltet:

- a. Von der Eisenbahndirektion;
- b. Von einem besondern „Verwalter der Staatsbahn“.

Die Kompetenz und Stellung dieser Verwaltungsbehörden war in den Vorschlägen der Kommissions-Minderheit klar und deutlich dargelegt. Dieser Entwurf der Minderheit zielte dahin, die Verwaltung der Staatsbahn den übrigen Zweigen der öffentlichen Verwaltung, wie derjenigen der öffentlichen Arbeiten, der Finanzen, der Domänen und Forsten zc. gleichzustellen. Nach diesem System wäre

der Regierungsrath die höchste Verwaltungsbehörde der Staatsbahn, die Direktion die Behörde der Ueberwachung und unmittelbaren Leitung und der Verwalter oder Geschäftsführer der Beamte, welchem die ausführlichere Verwaltung, die Initiative und vorläufigen Vorarbeiten für zu treffende Maßregeln, die Ausführung der Beschlüsse und Befehle der Oberbehörden, die Aufsicht über die untergeordneten Beamten und Angestellten zc. übertragen würde.

In seiner Sitzung vom 14. Mai 1869 beschloß der Regierungsrath, um die Berathung zu vereinfachen, sein Projekt zurückzuziehen und sich demjenigen der Kommissions-Minderheit anzuschließen.

Die zweite Berathung des Gesetzes vom 2. Dezember 1864 über die Organisation und den Betrieb der Staatsbahn wurde auf die Traktanden der Frühlingsitzung 1869 gesetzt. Nach langer lebhafter Debatte, welche mehrere Sitzungen ausfüllte, wurde das Gesetz in der Sitzung vom 27. Mai 1869 definitiv nach den von der Kommissions-Mehrheit aufgestellten Grundlagen angenommen.

## b. Die Eisenbahn Bruntrut-Delle.

Das Jahr 1869 war ein arbeitsreiches für die Gesellschaft der Eisenbahn Bruntrut-Delle und insbesondere für ihr Verwaltungskomitee. Die technischen, finanziellen und administrativen Studien sind definitiv beendet worden. Die endgültig bezeichnete Linie, die Pläne und Devise wurden von einer Expertenkommission, bestehend aus Hrn. Tobler, gewesenem Ingenieur der Nord-Ostbahn und Herrn Surh, dem Betriebs-Chef der Centralbahn, geprüft. Nach diesen technischen Studien, welche von jener Expertenkommission geprüft wurden, kommen die Kosten für die Linie Bruntrut-Delle, bei einer Länge von ungefähr 12 Kilometern auf Fr. 1,622,000 zu stehen — nicht inbegriffen das Rollmaterial und die Verzinsung der Aktien während der Bauzeit. Als die Arbeiten ausgeschrieben wurden, machten mehrere Unternehmer Angebote, welche den Voranschlägen des Devises ziemlich nahe kamen. Der Verwaltungsrath, nachdem er diese Angebote geprüft hatte, fand, daß dasjenige des Unternehmers Herrn Karl Strackmann, gebürtig aus Gent, das vortheilhafteste sei und am Meisten Garantien biete. Am 24. Oktober 1869 wurde ein Afford mit ihm geschlossen, nach welchem er sich verpflichtet, die Linie Bruntrut-Delle um die Summe von Fr. 1,458,000 zu erbauen — nicht inbegriffen das Rollmaterial und die Verzinsung während der Bauzeit.



Um die gleiche Zeit (den 14. Juli 1869) schloß der Verwaltungsrath der Linie Bruntrut-Delle einen Vertrag mit der Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, in welchem sich diese verpflichtet, den Betrieb der Linie mit ihrem eigenen Material und drei täglichen Zügen um den jährlichen Zins von Fr. 7000 per Kilometer zu übernehmen und zudem die Hälfte der ersten Anlagekosten des Bahnhofes in Delle zu 5,75 % zu verzinzen.

Die Gesellschaft Bruntrut-Delle hatte im gleichen Jahr durch Zeichnung von Obligationen die Summe von ungefähr 250,000 Franken zusammengebracht.

Da nun in dieser Weise die Ausführung des Unternehmens vorbereitet war, verlangte der Verwaltungsrath von den kompetenten Behörden:

1. Die Genehmigung der bezüglichen Akten, und
2. die Ermächtigung, mit den Arbeiten — wie es in den Bestimmungen des Gesetzes vom 2. Hornung 1867 vorgeschrieben ist — zu beginnen.

Um den kompetenten Behörden die Würdigung der Frage, ob das Gesuch der Gesellschaft Bruntrut-Delle begründet sei und ob demselben entsprochen werden solle, zu erleichtern, faßte die Eisenbahndirektion am 9. November 1869 einen ausführlichen Bericht ab, welcher vom Regierungsrath angenommen und unterm 23. gleichen Monats mit Empfehlung an den Großen Rath gesandt wurde. In diesem Bericht verglich die Eisenbahndirektion die angeführten Verträge und den Stand der Unternehmung mit den Bestimmungen des Gesetzes vom 2. Februar 1867; sie suchte hauptsächlich zu zeigen, daß die Bedingungen in Art. 2 und 5 jenes Gesetzes erfüllt seien.

Für die Einzelheiten dieser Sache verweisen wir auf den gedruckten Bericht vom 9. November und beschränken uns darauf, an die Schlusssätze desselben zu erinnern:

„Die von der Gesellschaft der Bruntrut-Dellebahn vorgelegten Akten, deren Sanktion in die Kompetenz des Großen Rathes fällt, wie die Pläne, Voranschläge, Statuten, Bau- und Betriebsvertrag werden genehmigt. Der Gesellschaft wird die Ermächtigung zum Beginn der Bauarbeiten unter folgenden Vorbehalten und Bedingungen ertheilt:

1. Der Unternehmer, Hr. Strackmann, hat dem Regierungsrath von jetzt bis zum 15. Dezember nächsthin die Bürgschaft oder Hinterlage in Baarschaft oder Werthschriften, welche er im Art. 6 des Bau-

vertrags vom 24. Oktober abhin versprochen hat, beizubringen. Die Bürgen müssen ihren Wohnsitz in Bruntrut wählen.

2. Die Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat derjenigen der Bruntrut-Dellebahn für die Ausführung des mit ihr abgeschlossenen Betriebsvertrages bis zum 1. Januar künftig im Kanton Bern ein Domizil zu verzeigen und außerdem die Einwilligung zu geben, daß dieser Vertrag zu jeder Zeit mittelst einer vorhergehenden sechsmonatlichen Aufkündigung aufgehoben werden könne.

3. Die unter Nr. 1 Seite 42 des Berichtes der Eisenbahndirektion erwähnten Abänderungen werden vom Großen Rath zugestanden; sie unterliegen der Genehmigung durch die Bundesbehörden.

4. Die Hälfte des gegenwärtig gezeichneten Obligationenkapitals, nämlich 125,000 Fr., ist vor dem Beginn der Erdarbeiten einzubezahlen und auf die im Bericht der Eisenbahndirektion vorgeschriebene Weise zinsbar zu machen.

5. Eventuell ist der Saldo dieses Kapitals ebenfalls einzuzahlen und auf die oben bezeichnete Weise zinsbar zu machen, wenn dieß zur Ergänzung der Betriebskosten nothwendig werden sollte.

6. Wenn die Bruntrut-Dellebahngesellschaft in den Fall kommen sollte, zum Selbstbetrieb übergehen zu müssen, so ist auf erste Anforderung hin das ganze Obligationenkapital einzuzahlen und zum Ankauf des Rollmaterials zu verwenden, so weit dieß zur Sicherung eines guten Betriebes erforderlich ist.

7. Der Verwaltungsrath der Bruntrut-Dellebahn hat unter persönlicher Verantwortung dafür zu sorgen, daß die für die Verzinsung während der Bauzeit angelegte Summe von Fr. 43,000, sowie auch diejenige für die Kosten der Bauaufsicht, Direktion etc. von 94,000 Franken nicht überschritten werde.

8. Der Art. 8 des mit dem Bauunternehmer geschlossenen Vertrages ist in dem Sinne abzuändern, daß die dem Herrn Strackmann zu zahlende Total-Entschädigung auf Fr. 1,458,000 angesetzt werde, und nicht, wie es irrthümlicher Weise geschehen ist, auch Fr. 1,595,000, da in letzterer Summe auch die Verzinsung und die Verwaltungskosten enthalten sind.

9. Der Regierungsrath hat die pünktliche Ausführung dieser Bedingungen zu überwachen.

Die Begutachtungs-Kommission des Großen Rathes pflichtete in den Art. 1, 3, 5, 6 und 7 den Vorschlägen der Direktion und der

Regierung bei. Zudem schlug sie folgende Beifügungen vor, welche auch von der Regierung angenommen wurden:

„In Ziffer 2 wird vorgeschlagen, den Schlusssatz „und außerdem ihre Einwilligung zu geben“ etc. zu streichen und dagegen zu setzen:

Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahngesellschaft ist eingeladen, folgende Zugeständnisse zu machen:

- a. jederzeitige sechsmonatliche Kündigung des Vertrags von Seite der Gesellschaft Bruntrut-Delle.
- b. Fortdauer des Vertrages für eine weitere Dauer von fünf Jahren, wenn er nicht sechs Monate vor Auslauf der fünf ersten Betriebsjahre von eint' oder anderer Seite gekündigt wird.

Für Art. 4 schlug die Kommission folgende Fassung vor:

Das Obligationenskapital (resp. die erste Emission desselben) muß auf 300,000 Fr. gebracht werden. Jeder Unterzeichner ist bis zur vollständigen Einzahlung für seine Unterschrift haftbar zu erklären, soll aber jederzeit das Recht haben, seine Obligationen vollständig zu liberiren. Der erste Fünftheil des Obligationenskapitals ist mit 60,000 Franken vor dem Beginn der Arbeiten einzubezahlen und der zweite Fünftheil bevor die Bahn dem Betrieb übergeben wird.

Ueber die Vollständigkeit der Zeichnung von 300,000 Fr. und die richtige Einzahlung der ersten zwei Fünftheile ist dem Regierungsrathe der Nachweis zu liefern.

Das einbezahlte Obligationenskapital ist bis zu seiner Verwendung gegen gute Sicherheit auf dreimonatliche Kündigung anzulegen.

Dieser Gegenstand wurde auf die Tagesordnung der Sitzung des Großen Rathes vom 4. Dezember 1869 gesetzt.

Im Laufe der Behandlung wurden die Vorschläge des Regierungsrathes und der Kommission durch ihre Berichterstatter weitläufig entwickelt und begründet. Sie wurden nicht angefochten; aber Herr Regierungsrath Kummer fand es rathsam, sie noch durch folgende zwei Beifügungen zu vervollständigen:

1. Bevor der Aktienbeitrag des Staates ausgerichtet wird, müssen wenigstens für Fr. 750,000 Aktien der Gemeinden voll einbezahlt sein.

2. Wenn früher oder später unter Mitwirkung des Staates die Linie von Bruntrut aus in der Richtung nach Biel fortgebaut wird, und die betreffende Gesellschaft die Linie von Bruntrut-Delle anzukaufen begehrt, so soll ihr dieß nach den Bedingungen des Art. 3

des Konzessionsbeschlusses vom 3. Juni 1865 gestattet und es soll ihr namentlich erlaubt sein, auf Rechnung des Kaufpreises die liberalisirten Aktien der Linie Bruntrut-Delle gegen ebenso viele Aktien ihrer Gesellschaft einzulösen."

Diese beiden Anträge, welche dem Sinne nach schon in dem Konzessionsbeschuß und in dem Gesetz vom 2. Februar 1867 inbegriffen waren, wurden nicht bekämpft.

Nachfolgender Beschluß, welcher die verschiedenen, oben erwähnten Anträge zusammenfüßt, wurde mit Einstimmigkeit der in dieser Sitzung anwesenden Mitglieder, nämlich mit 128 Stimmen, angenommen:

„Der Große Rath beschließt:

Die von der Gesellschaft der Bruntrut-Dellebahn vorgelegten Aktien, deren Sanktion in die Kompetenz des Großen Rathes fällt, wie die Pläne, Voranschläge, Statuten, Bau- und Betriebsvertrag werden genehmigt. Der Gesellschaft wird die Ermächtigung zum Beginne der Arbeiten unter folgenden Vorbehälten und Bedingungen ertheilt:

1. Der Unternehmer, Herr Strackmann, hat dem Regierungsrath von jetzt bis zum 15. Dezember nächsthin die Bürgschaft oder die Hinterlegung von Baarschaft oder Werthschriften, welche er im Art. 6 des Bauvertrages vom 24. Oktober abhin versprochen hat, beizubringen.

2. Die Gesellschaft der Bruntrut-Dellebahn erlangt von heute bis zum 1. Januar nächsthin von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn-Gesellschaft, daß sie für die Ausführung des mit ihr geschlossenen Vertrages ein Domizil im Kanton Bern verzeige.

Die Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn ist eingeladen, folgende Zugeständnisse zu machen:

- a. jederzeitige, sechsmonatliche Kündigung des Vertrages, von Seite der Gesellschaft Bruntrut-Delle.
- b. Fortdauer des Vertrags für eine weitere Dauer von fünf Jahren, wenn er nicht sechs Monate vor Auslauf der ersten fünf Betriebsjahre von ein' oder anderer Seite gekündigt wird.

3. Die Gesellschaft der Eisenbahn Bruntrut-Delle richtet sich nach folgenden Maximaltarifen:

### A. Für Reisende.

Für die Person und die Schweizerstunde (4800 Metres)

|           |           |           |
|-----------|-----------|-----------|
| 1. Klasse | . . . . . | Fr. 0,720 |
| 2. "      | . . . . . | " 0,528   |
| 3. "      | . . . . . | " 0,384   |

### B. Für Vieh.

Für die Stunde und das Stück:

|                              |             |          |
|------------------------------|-------------|----------|
| Pferde und Maulthiere        | . . . . .   | Fr. 0,90 |
| Ochsen, Kühe und Zuchtstiere | " . . . . . | " 0,60   |
| Kälber, Schweine und Hunde   | " . . . . . | " 0,25   |
| Schafe und Ziegen            | . . . . .   | " 0,20   |

### C. Für Waaren.

Für die Waaren werden vier Klassen aufgestellt, von denen die erste (die höchste Klasse) nicht mehr als 10 Cts., die unterste nicht mehr als 6 Cts. für den Centner und die Stunde bezahlt.

4. Das Obligationenkapital (nämlich die erste Emission desselben) wird auf 300,000 Fr. gebracht. Jeder Unterzeichnete ist bis zur vollständigen Einzahlung für seine Unterschrift haftbar zu erklären, soll aber jederzeit das Recht haben, seine Aktien vollständig zu liberiren. Der erste Fünftheil des Obligationenkapitals (nämlich 60,000 Fr.) ist vor Beginn der Arbeiten einzubezahlen, und der zweite Fünftheil bevor die Bahn dem Verkehr übergeben wird.

Ueber die Vollständigkeit der Zeichnung von 300,000 Fr. und die richtige Einbezahlung der zwei ersten Fünftheile ist dem Regierungsrath der Nachweis zu liefern.

Das einbezahlte Obligationenkapital ist bis zu seiner Verwendung gegen gute Sicherheit auf dreimonatliche Kündigung an Zins zu legen.

5. Eventuell ist auch der Saldo dieses Kapitals einzubezahlen und auf die oben bezeichnete Weise an Zins zu legen, wenn dieß zur Ergänzung der Betriebskosten nothwendig werden sollte.

6. Wenn die Gesellschaft der Eisenbahn Bruntrut-Delle in den Fall kommen sollte, den Betrieb der Linie selbst zu übernehmen, so ist auf erste Aufforderung hin das ganze Obligationenkapital einzubezahlen und zum Ankauf des Rollmaterials zu verwenden, soweit dieß zur Sicherung eines guten Betriebs nothwendig ist.

7. Der Verwaltungsrath der Eisenbahn Bruntrut-Delle hat unter persönlicher Verantwortung dafür zu sorgen, daß die für die

Berzinsung während der Bauzeit angelegte Summe von Fr. 43,000, sowie auch diejenige für die Kosten der Bauaufsicht, Direktion u. von Fr. 94,000 nicht überschritten werde.

8. Der Aktienbeitrag des Staates wird nicht ausgerichtet, bis wenigstens für 750,000 Franken Aktien der Gemeinden voll einbezahlt sind.

9. Wenn früher oder später unter Mitwirkung des Staates die Linie in der Richtung nach Biel fortgesetzt wird und wenn die betreffende Gesellschaft die Linie Bruntrut-Delle anzukaufen begehrt, so wird ihr dieß nach den Bedingungen des Art. 3 des Konzessionsbeschlusses vom 3. Juni 1865 gestattet sein. Es wird dieser Gesellschaft namentlich auch erlaubt, auf Rechnung des Kaufpreises die liberirten Aktien der Bruntrut-Dellebahn gegen ebenso viele Aktien ihrer Gesellschaft einzulösen.

10. Der Regierungsrath hat die pünktliche Ausführung dieser Bedingungen zu überwachen.

---

## II. Verwaltung.

### a. Allgemeine Bemerkungen.

Die provisorische Organisation des Bureau's der Eisenbahndirektion hat im Laufe des Jahres 1869 keine Aenderung erlitten. Wie in den Jahren 1867 und 1868 hat sie eines beständigen Sekretariats entbehrt. Die Menge und die Verschiedenheit der Eisenbahnfragen, welche die Direktion im Laufe des Jahres ohne die Mitwirkung ständiger, mit Sachkenntniß ausgerüsteter Angestellten zu behandeln berufen war, haben ihr die Erfüllung ihrer Aufgabe schwer gemacht. Der neue Aufschwung, welchen diese Eisenbahnfragen in der Schweiz und insbesondere im Kanton Bern genommen haben, seit Deutschland und Italien sich zu Gunsten des Gotthard ausgesprochen, die Bewegung und Thätigkeit, welche sich auf dem Gebiete der Eisenbahnen, in den Verkehrsbedürfnissen und in den ökonomischen Fragen, welche sich daran knüpfen, gezeigt hat und immer mehr zeigen wird, gaben der Eisenbahndirektion täglich eine größere Bedeutung. Wir

hoffen, daß die gesetzgebende Behörde von 1870 diese Bedeutung begreifen und eine rationelle und definitive Organisation dieser Direktion und ihres Bureau's begünstigen werde.

## b. Besondere Bemerkungen.

### 1. Die schweizerische Centralbahn.

Herr Oberst Siegfried von Zofingen wurde als drittes Mitglied des Direktoriums der Centralbahn, an die Stelle des verstorbenen Herrn Trog, gewählt.

Die Katasterpläne des Bahnhofes in Bern wurden durch die Verwaltung der Centralbahn den bernischen Behörden zugestellt.

Bei der Prüfung des Fahrtenplanes für den Winter 1869/70 hat die Direktion mit Bedauern gesehen, daß die Verwaltung der Centralbahn darauf beharrt, die Station Bützberg ausnahmsweise zu behandeln, so halten die von Olten nach Herzogenbuchsee gehenden Züge — ausgenommen die beiden Schnellzüge — auf allen Stationen dieser Linie, mit Ausnahme derjenigen von Bützberg. In gleicher Weise machen die 5 Retourzüge von Herzogenbuchsee nach Olten an allen Stationen Halt, während nur 4 in Bützberg anhalten. Nach der Lage dieser Station ist es begreiflich, daß die Schnellzüge vorbeigehen können, ohne Halt zu machen, aber man kann sich nicht erklären, warum sie in Betreff der Personen- und gemischten Züge ungünstiger gehalten wird, als die andern ihr analogen Zwischenstationen, wie Roggwyl, Niederwyl &c. Der Regierungsrath hat sich in Folge dessen auf Antrag der Direktion an die Verwaltung der Centralbahn gewendet, um zu verlangen, daß das Prinzip der Gleichheit aller Zwischenstationen von gleicher Bedeutung angewendet werde. Die Personenzüge, welche alle andern Stationen mit Ausnahme derjenigen von Bützberg berühren, berauben diese letztere der Vortheile, welche ihr durch das zweite Alinea des Art. 22 der Konzession, die der Centralbahn auf dem bernischen Gebiet ertheilt wurde, zugesichert worden sind. Dieß ist der Grund, warum der Verkehr auf dieser Station nicht beträchtlicher ist, da eine große Menge von Gilgut per Achse nach den benachbarten Bahnhöfen gebracht wird. Auf Grund dieser Umstände und hauptsächlich von Art. 22 der Konzession genehmigte die Regierung den Projekt-Fahrtenplan, ausgenommen, was die Züge betrifft, welche Bützberg berühren sollen und nicht anhalten. Er lud das Direktorium der Centralbahn ein, ihn von seinen Ansichten in dieser Sache

in Kenntniß zu setzen. Kurz nachher antwortete dieses auf jene Aufforderung, indem es erklärte, daß nach Art. 16 der Konzession die Gesellschaft nur zu zwei täglichen Zügen in jeder Richtung verpflichtet sei, während der Winterfahrtenplan deren nach jeder Richtung vier für die Station Büßberg vorsehe, welche doch in einer schwer zu fahrenden Biegung sich befinde. In Folge dessen glaubt die Centralbahn mehr gethan zu haben, als was die Konzession verlangt. In Betreff des Art. 22, welcher vom Regierungsrath zur Unterstützung seiner Reklamation angerufen wurde, glaubt das Direktorium der Centralbahn, daß, da die Bedingungen des Art. 18 mehr als erfüllt seien, das zweite Alinea des Art. 22 nicht anders ausgelegt werden könne, als in dem Sinne, daß die aufgegebenen Eilgüter nur mit den regelmäßigen Zügen, welche bei dieser Station anhalten, d. h. nach dem publizirten Fahrtenplan spedirt werden. Unter diesen Umständen wurde dieser Sache nicht weitere Folge gegeben.

Der Gemeinderath von Inkwyl richtete ein von mehreren Gemeinderäthen der umliegenden Gemeinden unterstütztes Gesuch an die Direktion, mit dem Zweck, von der Centralbahngesellschaft die Errichtung eines zweiten Geleises bei der Station Inkwyl und die Erstellung der nöthigen Vorrichtungen für ein bequemes Auf- und Abladen der Waaren zu erlangen. Dieses Gesuch stützt sich darauf, daß die kurze Haltezeit der Züge bei dieser Station das leichte Auf- und Abladen, wie es der Moment erfordere, verhindere, und daß es selbst sehr oft vorkomme, daß es an Personal fehle, so daß in dieser Hinsicht der Verkehr zwischen Inkwyl und den umliegenden Ortschaften einerseits und der Centralbahn andererseits gehindert wird, in Betracht der Entfernung der Station Herzogenbuchsee, welche derjenigen von Inkwyl am nächsten ist. Eine Verbesserung der Station Inkwyl in diesem Sinne würde eine erhebliche Vermehrung des Verkehrs hervorbringen, besonders wenn die Straße von Wangen zweckmäßig korrigirt würde. Das Direktorium der Centralbahn, welchem dieses Gesuch übermittelt wurde, hat dasselbe abgewiesen. Diese Weigerung wird motivirt durch die Stellung, welche die Station Inkwyl auf der Scala des Verkehrs der Stationen der Centralbahn einnimmt. Von 57 Stationen ist sie die 55. im Rang; übrigens erstreckt sich ihr Verkehr nicht weiter, als auf die Ortschaften Rötthenbach und Inkwyl, zudem ist es sehr unwahrscheinlich, daß eine Korrektion der Straße von Wangen den Verkehr in der Weise mehren würde, daß dadurch die Auslagen wieder eingebracht würden, welche die geforderten Verbesserungen dieser Station nach sich zögen. Diese Antwort



wurde den Gesuchstellern übermittelt, welche seitdem keine weiteren Reklamationen machten.

Die Gemeinde Thun, unterstützt durch das eidg. Militärdepartement, hat durch Vermittlung der Direktion eine Reklamation an die Centralbahn gerichtet in Betreff einer Ausgrabung (einer Art Erdgrube) am südwestlichen Ende des Bahnhofes, welcher als Platz für Baumaterialien dient und bei jeder Anschwellung der Aare sich theilweise mit Wasser füllt. Die Gemeindsbehörden behaupteten, daß dieses stehende Wasser schädlich und eine der Ursachen der Fieberepidemie sei, welche in der Umgebung ausgebrochen war. Das eidg. Militärdepartement beklagte sich über die Verschlechterung eines zur Caserne gehörenden Sodbrunnens, welcher in der Nähe dieses Grabens gelegen ist, infolge Durchsickerung des stehenden Wassers. Man verlangte zu gleicher Zeit von der Centralbahn, daß sie diese Grube ausfülle. Der Direktor der Centralbahn, welcher direkt mit der Gemeinde Thun in Verbindung trat, legte diese Mißhelligkeit bei.

Am 23. Dezember 1869 wurde in Basel zwischen dem Bevollmächtigten der schweizerischen Westbahngesellschaft einerseits und demjenigen der Centralbahn andererseits ein neuer Vertrag auf fünf Jahre, mit Anfang den 1. Januar 1870, geschlossen, welcher die Verpachtung der der Centralbahn angehörenden Strecke Bern-Thörishaus an jene erstere Gesellschaft zum Gegenstand hat, welche Strecke früher von der Verwaltung der Freiburgerbahn und seit 1865 von der Gesellschaft der schweizerischen Westbahn betrieben wird. Diese empfängt die gesammten Einnahmen jeder Art, welche dieses Stück der Linie einbringt. Dagegen zahlt sie als Miethe für dieses letztere und als Zins für den Bahnhof in Bern eine jährliche Summe von Fr. 120,000, zahlbar zu gleichen Hälften in zwei Terminen, je am 30. Juni und 31. Dezember. Im Falle die Bruttoeinnahmen des fusionirten Netzes — das Stück Bern-Thörishaus inbegriffen — 23,000 Franken per Kilometer jährlich übersteigen, so nimmt die Gesellschaft der schweizerischen Centralbahn über die obgenannte Summe hinaus für jeden Kilometer des vermietheten Stückes 30 Prozent des Ueberschusses. Dieser neue Vertrag wird der Genehmigung des Großen Rathes unterworfen.

Der Vertrag über die gemeinsame Benutzung der Linien Zollikofen-Wylerfeld-Bern und Wylerfeld-Gümligen, wie auch der an diesen Linien gelegenen Bahnhöfe und Stationen ist im Jahr 1869 auch revidirt worden. Wir werden die Details dieser Revision unter Nr. 2, Staatsbahn, darlegen.

Die Direktion erwähnt mit Vergnügen eine gewisse Anzahl von Verbesserungen, Vermehrungen und Vergrößerungen zc, welche die Centralbahngesellschaft an mehreren Bahnhöfen und Stationen, auf bernischem Gebiet ausführen ließ, nämlich: Einen Güterschuppen mit besonderem Geleise in Hindelbank; die Versorgung des Personenbahnhofes Bern mit laufendem Wasser, welches auch nach dem Güterbahnhof geleitet wird und dort in Hähnen ausmündet; die Errichtung von zwei Wandlaternen am mittleren Pfeiler auf der Südseite des Personenbahnhofes zur bessern Beleuchtung des Christoffelplatzes; die Erstellung eines Brunnens bei Thörishaus; die Ersetzung des hölzernen Bordes des Trottoirs in Ostermundigen durch ein steinernes; die Errichtung eines Wächterhäuschens mit einem Sodbrunnen in der Nähe von Inkwyl; die Verlängerung des Reservegeleises bei der Drehscheibe im Personenbahnhof in Bern auf die Länge von 60'; endlich die Errichtung von Signalen bei den Bahnhöfen Langenthal, Hindelbank und Münsingen, bei welchen Kreuzungen vorkommen.

## 2. Die Staatsbahn.

Der Streit zwischen der Staatsbahn und der Franco-Suisse wegen der Mitbenutzung des Bahnhofes in Neuenstadt und der Linie Neuenstadt-Biel ist endlich beendet, Dank der Vermittlung des eidg. Departements des Innern, welches der Bundesrath auf das Gesuch der Staatsbahn mit dieser Sache betraut hatte. Am 17. November 1866 wurde der ursprüngliche Vertrag auf 1. Juni 1867 gekündigt und bis in's Jahr 1869 hinein fruchtlose Versuche gemacht, einen neuen zu schließen.

Endlich am 23. August 1869 haben die Parteien in einer Konferenz in Bern unter dem Vorsitz des Chefs des Departements des Innern die Grundlagen zu einem neuen Vertrag festgestellt, welcher am 11. November 1869 in Lausanne vervollständigt und unter Vorbehalt der Genehmigung der bezüglichen Verwaltungen angenommen, am 18. November darauf durch die Franco-Suisse und am 2. Dezember durch den Aufsichtsrath der schweizerischen Westbahn genehmigt wurde. Der Regierungsrath hat ihm am 26. Januar 1870 die Genehmigung ebenfalls erteilt.

Die wichtigsten Grundlagen dieses Vertrages sind durch die Art. 1 und 2 bestimmt, welche in der Konferenz vom 23. August ausgearbeitet wurden und in folgender Weise gefaßt sind:

Art. 1. Die Parteien verzichten darauf, die Verbindung ihres Betriebs mittelst Erbauung einer Station auf der Grenze der beiden Konzessionen zu bewerkstelligen.

Art. 2. Sie anerkennen, daß die Verbindung ihres Betriebs fortfahren soll, nach dem System gegenseitiger Ausgleichung der Dienstleistungen zu geschehen, und daß jede der beiden betheiligten Verwaltungen an die Kosten eine ganz gleiche Summe beitrage.

Nach Art. XII halten die Züge für beide Verwaltungen in Neuenstadt an. An dieser Station findet der Tausch der Maschinen und des Personals statt.

Wenn das unmittelbare finanzielle Resultat dieses Vertrages auch die berechtigten Hoffnungen, welche man auf den Bericht des Experten, Hrn. Ingenieur Kohler, gründete, nicht erfüllen wird, so wird derselbe nichts desto weniger eine jährliche Verminderung der Ausgaben für Kosten der Verwaltung im Bahnhof zu Biel zc. von 6000 oder 7000 Franken zur Folge haben.

Ein anderer Vertrag ist im Jahr 1869 auch theilweise geändert worden. Es ist der am 9. Hornung 1863 zwischen dem Direktorium der Centralbahngesellschaft und dem leitenden Comité der Staatsbahn geschlossene Vertrag über die Mitbenutzung der Bahnstücke Zollikofen-Bern und Gümliigen-Bern, der Stationen Zollikofen, Gümliigen und Ostermündigen und des Bahnhofs in Bern.

Auf Grund der Art. 7 und 16 dieses Vertrages, welche feststellen, daß wenn es sich erweise, daß die festgesetzten Zahlungsbedingungen ganz oder theilweise nicht in billigem Verhältniß zum Verkehr dieser in Bern einmündenden Linien sei, jede der beiden Parteien das Recht habe, nach einer vorgängigen Anzeige von einem Jahr, Abänderungen zu den durch Art. 6 und 16 bestimmten Beitragstheilen zu beantragen, und daß in Ermangelung einer Verständigung ein Schiedsgericht anzurufen sei — hat der Verwaltungsrath der Staatsbahn in seiner Sitzung vom 11. Mai 1868 beschlossen, die Abänderung der besagten Artikel zu verlangen. Dieses Gesuch wurde unterm 15. Mai 1868 an das Direktorium der Centralbahn gerichtet, welches die Annahme desselben und seine Geneigtheit erklärte, zum Zwecke dieser Revision in Unterhandlungen zu treten.

Die am 5. Mai 1869 eröffneten Unterhandlungen wurden in sechs weitem Konferenzen fortgeführt und endigten am 11. August mit der Annahme des revidirten Vertrages. Um den Beitragstheil der bernischen Staatsbahn, sowohl für die Verzinsung des Erbauungskapitals, als für die Unterhaltungskosten und die Besoldung des

Betriebspersonals der gemeinsamen Bahnstücke und Stationen zu bestimmen, wurde in diesem Vertrag unter den Kapiteln A und B die Zahl der Achsen, der Wagen und Lokomotiven der auf diesen Bahnstücken laufenden Züge der Staatsbahn im Vergleich mit derjenigen der andern Eisenbahnverwaltungen — als Grundlage angenommen.

Die neue Grundlage entspricht viel besser, als diejenige der Zahl der Züge, dem Geist der Uebereinkunft von 1863, welcher gestattet, daß als Grundlage der Abschätzung der Verkehr der bezüglichen Gesellschaften genommen werde.

Die Delegirten des Verwaltungsrathes haben versucht, diese letztere Grundlage in den Vordergrund zu stellen, welche ihnen noch billiger erscheint, und welche darin besteht, die Beitragstheile an die Kosten nach dem Ertrag der Einnahmen des auf den gemeinsamen Linien zirkulirenden Personen- und Waarenverkehrs zu bestimmen. Allein das Direktorium der Centralbahn widersetzte sich der Annahme dieser Berechnung, indem es anführte, daß die Ermittlung der verschiedenen Einnahmszweige auf diesen dem gemeinsamen Gebrauch unterworfenen Bahnstücken eine verwickelte und kostspielige sei. Trotz der Beharrlichkeit der Delegirten der Staatsbahn, bestand das Direktorium der Centralbahn auf seiner Opposition. Unter diesen Umständen hatten die Delegirten der Staatsbahn zu wählen zwischen der Alternative einer freundlichen Verständigung, gegründet auf die Vertheilung der Kosten im Verhältniß der Achsenzahl oder eines Prozesses vor einem Schiedsgericht. Sie entschieden sich zu Gunsten der erstern und der in den besagten Artikeln modifizierte Vertrag wurde am 11. August 1869 in Bern unterzeichnet. Diese Ergänzung des Vertrages vom 9. Hornung 1863 wurde durch die kompetenten Behörden und namentlich durch den Großen Rath von Bern in seiner Sitzung vom 1. September 1869 genehmigt. Der Genehmigungsbeschluß hat ausdrücklich jeder Partei das Recht vorbehalten, nach den in Art. 7 und 16 des ursprünglichen Vertrags vom 9. Februar 1863 vorgeschriebenen Bedingungen eine Revision zu verlangen. Da die in Art. 6 und 16 des Vertrags vom 9. Februar 1863 angebrachten Abänderungen unter dem Datum des 1. Septembers 1869 in die Sammlung der Gesetze und Dekrete eingerückt sind, so wäre es überflüssig, dieselben hier wörtlich anzuführen. Wir beschränken uns darauf, zu erwähnen, daß sie seit ihrer „Inkrafttretung“ während sechs Monaten, vom 1. Juli bis 31. Dezember, eine Kostenverminderung zu Gunsten der Staatsbahn von Fr. 25,410. 97 zur Folge hatten, nämlich:

|                                            |                |
|--------------------------------------------|----------------|
| 1) an der Verzinsung des Erbauungskapitals | Fr. 14,636. 10 |
| 2) an den Unterhaltungskosten . . . . .    | „ 10,774. 87   |
|                                            | <hr/>          |
| Summa                                      | Fr. 25,410. 97 |

Die jährliche Verminderung der Kosten, welche aus dieser Revision hervorgeht, wird somit ungefähr Fr. 50,000 betragen. Dieses Resultat stimmt mit gemachten Aussagen der Direktion in ihrem Bericht über die Ursachen des Defizits der Staatsbahn und über das Projekt des mit der Centralbahn unterhandelten Pachtvertrages überein.

Um den Gefahren vorzubeugen, welche die Cirkulation von Fußgängern über die Brücke von Bupfuhl, während des Ueberganges des Bahnzuges zur Folge haben könnte, hat der Regierungsrath eine besondere polizeiliche Verordnung erlassen.

Am 17. Juni 1869 hat der Regierungsrath eine Kommission ernannt, um den Verwaltungsbericht der Eisenbahndirektion über die Amtsführung von 1868 zu untersuchen und prüfen.

Diese Kommission hat ihren Bericht am 26. Oktober 1869 abgegeben. Indem sie die Genehmigung der Bau- und Betriebsrechnungen empfahl, schloß sie ihren Bericht mit einigen Bemerkungen über die Rechnungsführung und machte überdies nachstehende Vorschläge, nämlich:

Der Verwaltungsrath der Staatsbahn wird eingeladen, folgende Fragen zu studiren:

- a. die Errichtung einer kleinen Reparaturwerkstätte in Biel;
- b. die Erstellung genügender Lokale für das Brennmaterial und andere Materialvorräthe, ebenso eines feuerfesten Lokals, um darin die entzündbaren Flüssigkeiten aufzubewahren;
- c. welche Maßregeln müssen getroffen werden, um eine Vermehrung des Verkehrs zwischen der Staatsbahn, der Franco-Suisse und der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn herbeizuführen.

Diese Vorschläge wurden dem Verwaltungsrath unterbreitet.

Nach der zweiten Berathung des Gesetzes über die Organisation und den Betrieb der Staatsbahn nahm der Große Rath in seiner Sitzung vom 1. September die Wahl dreier Mitglieder des Verwaltungsrathes vor, welche auf die Herren Großräthe Steiner in Bern, Blösch in Biel und Jost in Langnau fiel. Nach dem Inhalt des besagten Gesetzes sind der Eisenbahndirektor und der Finanzdirektor von Amtswegen Mitglieder des Verwaltungsrathes.

Als Ersatzmänner wurden gewählt: die Herren v. Graffenried, Banquier, in Bern und Rud. v. Sinner, Großrath.

Am 1. Dezember 1869 ernannte der Große Rath Herrn Jul. Schaller zum Direktor der Staatsbahn auf die Dauer von vier Jahren.

In Betreff der besondern Betriebsverwaltung der Staatsbahn verweisen wir auf den Spezialbericht des Verwaltungsrathes, welcher den Oberbehörden ausgetheilt werden wird. Wir beschränken uns darauf aus diesem Bericht die folgenden wesentlichen Resultate aus-zuziehen.

### I. Situation der Baurechnung.

Die gesammten Ausgaben für die Errichtung der Eisenbahn, das Betriebsinventar mit inbegriffen, betragen nach der Rechnung von 1868 . . . . . Fr. 19,594,615. 15

Die Einnahmen der gleichen Rechnung er-reichten den Betrag von . . . . . „ 1,456,854. 55

So daß auf Ende Dezember 1868 die reinen Ausgaben betragen . . . . . Fr. 18,137,760. 60

Im Laufe des Jahres 1869 waren:  
die Ausgaben für Arbeiten Fr. 16,869. 81  
die Einnahmen des gl. Jahres „ 9,556. 67

Keine Ausgaben für 1869 . . . . . „ 7,313. 14

Das gebrauchte Erbauungskapital beläuft sich am Ende des Jahres 1869 auf . . . Fr. 18,145,073. 74

### II. Betriebsrechnung für 1869.

#### A. Einnahmen.

##### a. Direkter Betriebsertrag:

|    |                                   |                 |
|----|-----------------------------------|-----------------|
| 1) | Transport von Reisenden . . . . . | Fr. 548,400. 31 |
| 2) | „ „ Gepäck . . . . .              | „ 28,721. 07    |
| 3) | „ „ Thieren . . . . .             | „ 25,091. 61    |
| 4) | „ „ Waaren . . . . .              | „ 379,480. 26   |
|    | Total                             | Fr. 981,693. 25 |

b. Indirekter Betriebsertrag:

|                                                                                     |     |         |             |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----|---------|-------------|
| 1) Pachtgeld und Miethzins . . . . .                                                | Fr. | 66,070. | 57          |
| 2) Vergütung von fremden Linien für Gebrauch<br>von Wagen und Lokomotiven . . . . . | "   | 25,346. | 86          |
| 3) Zins für angelegte Kapitale . . . . .                                            | "   | 7,179.  | 62          |
| 4) Verschiedene Einnahmen . . . . .                                                 | "   | 64,635. | 56          |
| Total                                                                               |     | Fr.     | 163,232. 61 |

Zusammenzug des Einnehmens.

|                                  |     |          |               |
|----------------------------------|-----|----------|---------------|
| a. Direkte Einnahmen . . . . .   | Fr. | 981,693. | 25            |
| b. Indirekte Einnahmen . . . . . | "   | 163,232. | 61            |
| Total der Einnahmen              |     | Fr.      | 1,144,925. 86 |

B. Ausgaben.

|                                                                 |     |          |             |
|-----------------------------------------------------------------|-----|----------|-------------|
| 1) Allgemeine Verwaltung . . . . .                              | Fr. | 30,974.  | 05          |
| 2) Betriebsdienst . . . . .                                     | "   | 105,975. | 36          |
| 3) Transportdienst . . . . .                                    | "   | 257,096. | 43          |
| 4) Unterhaltungs- und Ueberwachungsdienst der<br>Bahn . . . . . | "   | 113,492. | 88          |
| 5) Verschiedene Ausgaben . . . . .                              | "   | 201,787. | 83          |
| Total der Ausgaben                                              |     | Fr.      | 709,326. 55 |

III. Finanzielles Resultat.

|                                                | 1868.             | 1869.             |
|------------------------------------------------|-------------------|-------------------|
| Total der Einnahmen . . . . .                  | Fr. 1,079,371. 46 | Fr. 1,144,925. 86 |
| „ Ausgaben . . . . .                           | „ 725,739. 98     | „ 709,326. 55     |
| Total des Reinertrags . . . . .                | Fr. 353,631. 48   | Fr. 435,599. 31   |
| Täglicher reiner Betriebs-<br>ertrag . . . . . | „ 968. 85         | „ 1,193. 42       |
| Reinertrag per Kilometer . . . . .             | „ 4,111. 99       | „ 5,065. 10       |

Der Reinertrag des Jahres 1869 übersteigt denjenigen des Jahres 1868 mit **Fr. 81,967. 88.**

Um die genaue Zahl der Betriebskosten zu erhalten, muß man von der Gesammtheit der Ausgaben, die in der Rechnung unter der

Kubrik „Verschiedene Ausgaben“ als Antheil an die Verzinsung des Erbauungskapitals figurirende Summe abziehen, nämlich:

1. Als Entschädigung an die Centralbahn Fr. 113,450. 88  
und in der Kubrik „Verschiedene Einnahmen“

|                                                                            |                |                |
|----------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| 1) der Quote der Centralbahn für Mitbenutzung des Bahnhofes Biel . . . . . | Fr. 26,373. 34 | } „ 27,080. 71 |
| 2) dito von der Schweiz. Westbahn für d. Bahnhof Neuenstadt . . . . .      | „ 707. 33      |                |
|                                                                            |                |                |

Bleibt für Verzinsung des Kapitals Fr. 86,370. 17

Die wirklichen Betriebsausgaben kommen also auf „ 622,956. 38

d. h. per Kilometer der Linie jährlich auf . . . . . „ 7,243. 67

Die mittleren jährlichen Bruttoeinnahmen auf der ganzen Linie betragen per Kilometer:

Im Jahr 1868 . . . . . Fr. 12,550. 83

„ „ 1869 . . . . . „ 13,313. 09

### 3. Die schweizerische Westbahn.

Es wurden vom Regierungsrath und der Direktion wiederholt Reklamationen an die Verwaltung der westschweizerischen Bahnen gerichtet wegen der mangelhaften Organisation ihrer Fahrtenpläne in Betreff der Linie Genf-Lausanne-Bern und der Seelinie, welche sie beharrlich in eine untergeordnete Stellung zur Dronlinie im Verkehr mit Basel stellt.

Verbesserungen in diesen Punkten wurden für den Sommerdienst 1870 versprochen.

### 4. Die Jurabahnen.

Das Jahr 1869 wird in der Geschichte der Jurabahnen epochemachend sein. Man kann ohne Uebertreibung sagen, daß die seit ungefähr 15 Jahren hängende Frage der Errichtung eines jurassischen Schienenweges in diesem Jahr bedeutend an Haltbarkeit gewonnen und gewaltige Schritte zu ihrer definitiven Lösung gemacht hat; sie ist in jenen ernstesten und entscheidenden Zustand getreten, welcher der Ausführung unmittelbar vorangeht.

Die im Jahre 1868 durch die Eisenbahndirektion mit verschiedenen soliden Unternehmungs- und Bankhäusern Frankreichs, Englands und der Schweiz angebahnten Unterhandlungen wurden im



Jahre 1869 thätig fortgesetzt. Diese Unterhandlungen hatten das unmittelbare Resultat, daß die Voranschläge mehrmals durch Ingenieure und erfahrene Erbauer geprüft wurde, daß man zu einer allseitigen Würdigung der großen Frage der Erbauung der Jura- bahnen und dazu kam, sie bei der Geschäftswelt in die Reihe vor- theilhafter Unternehmungen öffentlicher Arbeiten und finanzieller Spe- kulation und in die Grenzen der Voranschläge und des ersten Projekts zu stellen. Wir wollen hier die so zu sagen ununterbrochenen Schritte, Besprechungen und Korrespondenzen, zu welchen diese wichtigen Ver- handlungen im Jahre 1869 führten — nicht wiederholen, nicht einmal aufzählen. Wir treten auch nicht ein in die detaillirte Prü- fung der zahlreichen Vorschläge und Angebote, zu welchen sie geführt haben, und welche sowohl für die Erbauung, als auch für Bildung des Kapitals, sei es für das ganze Netz oder nur für die wichtigsten Theile desselben gemacht wurden. Wir berufen uns in diesen Punkten auf den umfangreichen Aktenstoß der gewechselten Korrespondenz, welche im Archiv aufbewahrt ist, und auf den Bericht, welchen wir am 19. Januar 1870 veröffentlicht haben, und welcher den Groß- rätthen in der Sitzung vom Monat März abhin ausgetheilt wurde. Zur Würdigung des Werthes und der Tragweite der Ergebnisse der Unterhandlungen von 1869 glauben wir folgende Zeilen anführen zu sollen, welche dem letzten Aufruf entnommen sind, den der Ver- waltungsrath der Initiativgesellschaft soeben an die Bürger und Bewohner des Jura gerichtet hat.

„Die kantonale Eisenbahndirektion hat der Initiativgesellschaft mehrere Vorschläge vollständig solider Unternehmer übermacht, welche unter annehmbaren Bedingungen sich zur Uebernahme der Erbauung und des Betriebs des ganzen Netzes anerbieten. Die Verhandlungen sind sogar bis zu dem Punkt gediehen, daß es so zu sagen nur von den jurassischen Gemeinden abhängt, den Großen Rath in einigen Wochen mit einem vollständigen Projekt zu überraschen, nach welchem die Erbauung der jurassischen Eisenbahnen auf der Stelle begonnen werden könnte, wenn der Staat die Ermächtigung ertheilt, Hand an das in dem Gesetz vom 2. Februar 1867 vorgesehene Werk zu legen.

Um zu diesem Ziel zu gelangen wird von den jurassischen Ge- meinden (und den interessirten benachbarten Kantonen) verlangt:

1. Daß sie gegen eine, dem Werth entsprechende Anzahl von Aktien, das nöthige Land zur Erbauung der Bahn und ihrer De- pendenzen verschaffen;

2. Daß sie dem Erbauer, ebenfalls gegen eine dem Werth entsprechende Anzahl von Aktien, zirka 1,400,000 Kubikfuß behauenes Bauholz à 1 Fr. der Kubikfuß zum Arbeits-Platz geliefert zur Verfügung stellen;

3. Daß sie 6 Millionen Aktien zeichnen und im Verhältniß des Fortschreitens der Arbeit zum Nominalwerth einbezahlen.

Die allgemeine Aktionärversammlung der Initiativ-Gesellschaft der Jurabahnen, welche sich am 23. Januar abhin in Sonceboz versammelte, hat folgende Beschlüsse gefaßt:

„Die Initiativgesellschaft der Eisenbahnen des bernischen Jura nach Anhörung des Berichts der Eisenbahn-Direktion und des Verwaltungsrathes und nach den Vorschlägen dieses letztern;

In Betracht:

1. Daß von verschiedenen fähigen und ernstern Unternehmern Angebote vorliegen, welche die Errichtung des ganzen jurassischen Netzes oder wenigstens der wichtigsten Theile derselben bezwecken;

2. Daß es ganz ins Einzelne festgestellt ist, daß die Kosten der Erbauung der Jurabahnen sowohl für das ganze Netz als für seine verschiedenen Theile, wie sie im Bericht der Experten Gränicher, Weiß, Froté im Oktober 1865 bestimmt worden sind, nicht überschritten werden;

3. Daß nach den verschiedenen Vorschlägen die Unternehmung in finanzieller Hinsicht gesichert scheint, und zwar unter Bedingungen, welche die Verzinsung der Aktien sichern und den Voraussetzungen des Gesetzes vom 2. Hornung 1867 ganz oder theilweise entsprechen;

4. Daß nach diesem die Unternehmung zu einer Entwicklung gediehen ist, daß ohne Zweifel eines oder das andere der Projekte in naher Zeit in Ausführung kommen wird, wenn die jurassischen Gemeinden die ihnen zukommenden Subventionen verschaffen und wenn der Staat Bern der Unternehmung die versprochene Unterstützung zukommen läßt;

5. Daß es Pflicht der Initiativgesellschaft ist, die Erbauung des ganzen Netzes oder wenigstens der Linien Biel-Basel und Sonceboz-Convers ins Auge zu fassen, weil auf diese Weise den Interessen des Staates sowohl, wie denjenigen des Jura besser gedient ist, als durch die Errichtung der Linien Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers-Chaux-de-Fonds, und weil zudem gerade in diesem Moment sich die schönste und hoffnungsvollste Gelegenheit bietet, diese weitergesteckten Ziele zu verfolgen;

6. Daß es dennoch nicht erlaubt ist, irgend etwas zu versäumen, um vorläufig wenigstens die Errichtung der Linien Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers zu sichern, welche durch den Staat definitiv besonders subventionirt werden, in den Grenzen der gesetzlichen, im Gesetz vom 2. Hornung 1867 vorgesehenen Frist

beschließt:

I. Der Verwaltungsrath setzt die Verhandlungen fort mit allen Unternehmern, welche technisch befähigt sind und zu gleicher Zeit genügende moralische Garantien bieten, und welche um eine Totalsumme die Erbauung, sei es des ganzen Netzes oder eines Theils übernehmen wollen. Diese Unterhandlungen sollen in der Weise geführt werden, daß sie so schnell als möglich zu einem Abschlusse gelangen.

II. Er fährt gleichzeitig fort mit den Unterhandlungen hinsichtlich der Beschaffung der finanziellen Mittel, insbesondere:

a. Um das von den jurassischen Gemeinden zu verschaffende Aktienkapital zusammenzubringen, soll er sogleich die in Dachsfelden am 20. Juni 1869 ernannte Kommission zusammenberufen, welche die Vertheilung der Subvention auf die Bezirke, resp. die Gemeinden vorzubereiten und wenn nöthig zu revidiren hat. Darnach soll er den Korporationen, welche mit ihren Subsidiën noch im Rückstand sind, eine Entscheidungsfrist setzen, daß sie sich definitiv über ihre finanzielle Betheiligung zu Gunsten der Jurabahnen aussprechen;

b. Um von den Kantonen Solothurn, Baselland und Baselstadt die Subventionen, welche man im Auge hat, ebenso andere sich bietende Vortheile zu erhalten, macht er ohne Verzug den kompetenten Behörden die nöthigen Eröffnungen und tritt in Unterhandlung mit ihnen.

c. Er führt die schon begonnenen Unterhandlungen zur Beschaffung des Obligationenkapitals fort. Er sucht sich die nöthigen Garantien zu verschaffen.

III. Um sie einer sich bildenden Bau- und Betriebsgesellschaft der jurassischen Linien zu übertragen, soll der Verwaltungsrath zudem, Namens der Initiativ-Gesellschaft, in der nächsten Sitzung vom Großen Rath des Kantons Bern eine Konzession und zugleich die Bestimmung einer entsprechenden Frist verlangen, vor Auslauf welcher der finanzielle Beweis geleistet werden soll.

Diese Konzession soll sich auf das ganze jurassische Netz erstrecken, zugleich aber die Bestimmungen enthalten, welche erlauben,

daß im Nothfall nur die Linien Biel-Basel-Convers, und falls auch dieses mittlere Netz nicht ausführbar wäre, doch in jedem Fall das Stück Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers ausgeführt werden könne, ohne daß in dieser Hinsicht neue Autorisationen nöthig wären.

IV. Ebenso sollen zu geeigneter Zeit die nöthigen Schritte gethan werden, um die unerläßlichen Konzessionen über das Gebiet der Kantone Neuenburg, Solothurn, Baselland und Baselstadt zu erlangen.

V. Der Verwaltungsrath, indem er die Erfordernisse ins Auge faßt, welche die Ausführung jeder Combination erheischt, bereitet sofort die Statuten einer Aktionär-Gesellschaft hinsichtlich der Ausführung der Jurabahnen vor. Indem er sich mit den Gemeinden und Partikularen, welche geneigt sind sich bei der Unternehmung zu betheiligen, verbindet, gründet er die Erbauungsgesellschaft und macht über ihre Konstituierung.

Die Statuten dieser Aktionär-Gesellschaft sollen in der Weise abgefaßt werden, daß sie sich gleichzeitig auf die Erbauung des ganzen, des mittleren und des beschränkten Netzes beziehen; aber ohne je das Endziel, die Erbauung des ganzen Netzes, selbst dann nicht aus dem Auge zu lassen, wenn man für den Augenblick nur das einte oder andere Stück ausführen könnte.

VI. Die Initiativ-Gesellschaft besteht fort, bis sie ihr Ziel erreicht hat.

Um die nöthigen finanziellen Hülfsmittel für die voraussichtlichen Kosten, welche bedeutend größer sein werden als bisher, zu beschaffen und um eine gerechtere Vertheilung, als es bis jetzt der Fall war, zu bewerkstelligen, wird eine neue Ausgabe von Aktien organisiert. Das gesellschaftliche Kapital soll, wenn möglich, auf die ursprünglich vorgesehene Summe von Fr. 100,000 gebracht werden.

Der Aufruf zur Zeichnung der neuen Aktien wird an die Gemeinden und Partikularen derjenigen Bezirke gerichtet, deren Betheiligung an der Initiativgesellschaft bis jetzt sehr schwach oder geradezu Null war. Man wird eine zweite Einbezahlung auf alle Aktien nicht verlangen, bis die Hülfsmittel, welche von der ersten Einbezahlung auf die neuen Aktien herkommen, erschöpft sind.

VII. Der neue Verwaltungsrath ernennt aus seiner Mitte ein Comité von den Mitgliedern, welche mit Rücksicht auf die Ausführung der gefaßten Beschlüsse von jetzt an alle ihre Zeit der Sache der

jurassischen Eisenbahnen widmen sollen, um sie in allen bezüglichen Details zu leiten.

Dieses soll regelmäßig dem Verwaltungsrath über alle seine Schritte und Beschlüsse Bericht erstatten und sich nach den erhaltenen Vorschriften richten.

Die Mitglieder dieses Comites können entschädigt werden. Dieses ist dem Verwaltungsrath überlassen, welchem überdieß die ausgedehntesten Vollmachten gegeben sind, um, je nachdem er es für nützlich hält, auf den Endzweck hinzuarbeiten."

Der Verwaltungsrath und insbesondere sein stehendes Comite haben ihren Eifer und ihre Thätigkeit verdoppelt, uur um die oben erwähnten Beschlüsse auszuführen. Wir sind überzeugt, daß ihre Anstrengungen durch die kantonalen Behörden und durch alle Bürger, welche die Einigkeit und das Gedeihen aller Gegenden des Kantons wünschen, werden unterstützt werden.

### 5. Die Bruntrut-Delle Bahn.

Da es dem Verwaltungsrath dieser Unternehmung bei einem Theil des zur Errichtung des Schienentweges bestimmten Landes nicht gelang, denselben in Güte zu kaufen, so mußte sie zur Anwendung des Bundesgesetzes vom 25. Mai 1850 ihre Zuflucht nehmen und von den kompetenten Behörden die Ernennung einer Schätzungs-Kommission verlangen. Diese Kommission wurde in folgender Weise zusammengesetzt:

a. Präsident der Kommission und zwei Ersatzmänner gewählt durch das Bundesgericht:

1. Herr Amanz Jecker, Staatsrath von Solothurn, welcher, als er demissionirte, durch Herrn Viktor Vigier in Solothurn ersetzt wurde.

Ersatzmänner:

Herr Chyprian Rebel, gewesener Nationalrath in Neuenstadt, und  
" Konstanz Henri, Friedensrichter in Cortaillod.

b. Ein Mitglied und zwei Ersatzmänner, gewählt durch den Bundesrath:

2. Herr F. J. Müller, Oberst in Zug.

Ersatzmänner:

Herr A. Girard, Oberst in Renan, und  
" Heinrich Baud, Nationalrath, in Apples.

c. Ein Mitglied und zwei Ersatzmänner erwählt durch den Regierungsrath des Kantons Bern.

3. Herr J. R. Vogel, Nationalrath in Wangen.

Ersatzmänner:

Herr Ch. Karrer, Nationalrath in Sumiswald und

„ Eugen Brandt, Besitzer in Renan.

Nachdem die Ermächtigung zum Beginn der Arbeiten der Gesellschaft Bruntrut-Delle am 4. Dezember 1869 durch den Großen Rath ertheilt worden war, fand die Eröffnung der Arbeiten am 11. desselben Monats durch Inangriffnahme der Arbeiten des Tunnels von Courchavon statt.

Als dieser Anfang der Arbeiten gehörig konstatirt war, wurde er zur Kenntniß des Bundesrathes gebracht, welcher erkannte, daß den Vorschriften des Art. 3 des Bundesgesetzes vom 17./18. Juli 1865 Genüge gethan sei.

Am 8. Dezember 1869 hat der Eisenbahndirektor seine Demission als Mitglied des Verwaltungsrathes der Gesellschaft Bruntrut-Delle, in welcher er den Staat vertrat, dem Regierungsrathe eingereicht, welche Demission er mit folgenden Worten begründete: . . . „Durch die Entscheidung des Großen Rathes vom 4. des laufenden Monats ist die Unternehmung der Bruntrut-Dellebahn in ein anderes Stadium getreten, in das der Ausführung. Da die Periode der vorbereitenden Unterhandlung und der vorläufigen Maßregeln zur Ausführung, in welcher die direkte Intervention der kantonalen Eisenbahndirektion, hauptsächlich um die Uebereinkunft und den Betriebsvertrag mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahngesellschaft zu sichern, von einer gewissen Wichtigkeit war, nun vorüber ist und mir vom Beginn der Arbeiten eine mehr unmittelbare Thätigkeit des dritten Mitgliedes des Verwaltungsrathes, welcher den Staat vertritt, als nothwendig erscheint, setze ich Sie in Kenntniß, daß ich meine Demission als Mitglied des genannten einreiche . . .“ Diese Demission wurde angenommen und Hr. Notar Johann Baptiste Methe als Stellvertreter des Eisenbahndirektors ernannt. Die zwei andern Mitglieder des Verwaltungsrathes der Bruntrut-Dellegesellschaft, welche den Staat vertreten, sind die H. Paulet, Direktor des Katasters, und Antoine, Prokurator des Jurabezirks.

## 6. Die Entlebuchbahn.

Die Idee einer Verlängerung der Langnauer Linie bis nach Luzern, wie sie grundsätzlich projektirt war, nachdem sie einige Jahre geschlummert hatte, wachte zu Ende des Jahres 1868 wieder auf. Am 3. Januar 1869 organisirten einflußreiche Männer aus Luzern, dem Entlebuch, dem Emmenthal und der Bundesstadt ein Initiativ-Comite von 11 Mitgliedern, beauftragt, einleitende Schritte zu thun und die Studien des vorläufigen Projekts, welche von der Ost-Westbahn angefangen wurden, zu vervollständigen.

Das neue Stadium, in welches die Gotthardbahn durch die von Italien und Preußen im Monat März 1869 übergebenen Noten getreten war, gab den Arbeiten des Entlebuch-Comite's, welches sich durch Delegirte der interessirten kantonalen Regierungen vervollständigt hatte, einen kräftigen Impuls. Die Eisenbahndirektion des Kantons Bern übermittelte Hrn. Oberst Stocker, dem Präsidenten des Comite's von Luzern, alle auf die projektirte Verlängerung bezüglichen Pläne und Dokumente, welche von der Ost-Westbahngesellschaft in ihrem Archiv niedergelegt waren. Ingenieure wurden beauftragt, die Studien zu verbessern und zu beendigen. Während des Sommers 1869 ließ auch ein englischer Ingenieur, Hr. Heinrich Jopp aus Edinburg, diese Linie sorgfältig studiren. Auf Grund dieser Studien reichte er im September 1869 ein Angebot ein, für die **E r b a u u n g e i n e r** **E i s e n b a h n v o n L a n g n a u n a c h L u z e r n** um die **S u m m e** **v o n 8,000,000 Fr.**; nicht inbegriffen der Ankauf des Landes, das Rollmaterial, die Verzinsung und die Kosten zur Bildung des Kapitals, welche Ausgaben ungefähr auf 3,000,000 Fr. geschätzt werden können, so daß die Totalkosten der Errichtung Fr. 11,000,000 erreichten. Dieses Angebot war mit erklärenden Zusätzen, unter Anderm mit einer Beschreibung der Arbeiten und einem Bedingnißheft begleitet. In Betracht der Wichtigkeit dieser Vorschläge beschloß das Comite, die Dokumente, welche die technischen Bedingungen (Gefälle, Krümmungen, Modelle, Profile etc.) enthielten, der Prüfung von zwei Ingenieuren als Experten zu unterwerfen, welche in den Personen der H. H. Bridel und Wetli erwählt wurden. In Erwartung ihres Berichts soll das Comite die Konzessionsgesuche, einen Entwurf zur Gründung einer Baugesellschaft und das Projekt eines Betriebsvertrags für das Stück Langnau-Luzern vorbereiten. Diese Akten werden wahrscheinlich im Laufe dieses Jahres 1870 den kompetenten Behörden unterbreitet werden.

### 7. Die Brogethal-Bahn.

Trotz den Hindernissen, welche die Regierung des Kantons Freiburg dem Projekt der Errichtung einer Längenbahn durch das Brogethal von Yß nach Murten-Peterlingen-Milden-Dron oder Cherbres verursacht hat, machte dieses Projekt nichts desto weniger große Fortschritte und hat während des Jahres 1869 bedeutend Boden gewonnen. Die Studien auf dem Gebiete des Kantons Waadt, Bern und dem freiburgischen Seebezirk wurden vollendet. Nach diesen vorläufigen Studien hätte die Linie eine Länge von ungefähr 80 Kilometern und die Erbauungskosten würden 8,500,000 Fr. betragen, nicht inbegriffen die Errichtung einer Brücke über die Aare oder den Hagneckkanal bei Narberg, welche auf ungefähr 900,000 Franken geschätzt wird.

Das interkantonale Comité, welches die Ausführung dieser Unternehmung verfolgt, hat am 1. September 1869 die Konzession für den auf waadtländischem Gebiet liegenden Theil dieser Linie verlangt und erhalten. Der Große Rath des Kantons Waadt bewilligte unter gleichem Datum dieser Unternehmung eine Subvention von 1,500,000 Franken. Die Subventions-Bewilligung wurde am 26. September vom waadtländischen Volk genehmigt.

Das interkantonale Comité hat auch bei den kompetenten Behörden der Kantone Freiburg und Bern die Konzession für die auf ihren Gebieten liegenden Stücke der Längenlinie nachgesucht. Der Große Rath des Kantons Bern hat diese Konzession in seiner Sitzung des Monats Januar 1870 ohne Widerspruch ertheilt. Die Regierung des Kantons Freiburg hat auf das Konzessionsgesuch des interkantonalen Comité's keine Antwort gegeben und hat gesucht, das Brogethal zu trennen, indem sie die Idee einer Querbahn von Rosé nach Peterlingen-Yverdon ausposaunte und verbreitete. Es ist wahrscheinlich, daß das interkantonale Comité genöthigt sein wird, an die Bundesbehörden zu gelangen, um nach Inhalt des Art. 17 des Gesetzes vom 28. Juli 1852 eine Zwangskonzession für das freiburgische Gebiet zu verlangen.

Bis jetzt sind zu Gunsten der Längenlinie folgende Subventionen votirt worden:

|                                                       |               |
|-------------------------------------------------------|---------------|
| Der Staat Waadt . . . . .                             | Fr. 1,500,000 |
| Die waadtländischen Gemeinden . . . . .               | „ 1,000,000   |
| Die Gemeinden des freiburgischen Seebezirks . . . . . | „ 700,000     |
| Zusammen                                              | Fr. 3,200,000 |



Diese verhältnißmäßig beträchtlichen Subventionen lassen das Gelingen dieser Unternehmung voraussehen.

### 8. Die Alpenbahnen.

Das Jahr 1869 wird in der Entwicklung des gewaltigen Werkes eines Alpendurchstichs einen wichtigen Platz einnehmen. Am 31. März und 15. April richteten die Vertreter des Königreichs Italien, des norddeutschen Bundes und des Großherzogthums Baden identische Noten an den Bundesrath, in welchen sie erklärten, daß ihre Regierungen sich definitiv und ausschließlich zu Gunsten der St. Gotthardbahn aussprechen. Nachdem der Bundesrath diese Noten den kantonalen Regierungen mitgetheilt hatte, indem er sie einlud, ihm vor dem 1. Mai die Vorschläge, welche durch diese Akten hervorgerufen wurden, zukommen zu lassen — antwortete der Regierungsrath dieser Einladung unter dem Datum des 15. April in folgenden Worten:

„Wir sind entschlossen, beim Großen Rath und beim Berner Volk eine Subvention des Gotthardunternehmens zu befürworten, sofern dieses Unternehmen auf nationaler Grundlage organisiert und ausgeführt wird.

Wir nehmen uns die Freiheit, Ihnen die leitenden Gedanken zu bezeichnen, welche wir der Organisation und Ausführung des Gotthardunternehmens zu Grunde gelegt zu sehen wünschten.

1. Der Bund übernimmt die Leitung und Ausführung des Unternehmens.
2. Das Baukapital wird beschafft durch 90 à 100 Millionen Subventionen à fonds perdus und durch Ausgabe von 70 à 60 Millionen Obligationen mit oder ohne Gewinnantheil.
3. Die Subventionen werden geleistet vom Ausland und den zunächst beteiligten Kantonen und Gesellschaften.
4. Es dürfen dem Auslande gegenüber keine Garantien eingegangen werden, welche die Neutralität und Selbstständigkeit der Schweiz gefährden könnten.
5. Es dürfen den subventionirenden Kantonen und Gesellschaften keine Vorrechte eingeräumt werden.
6. Es sind alle Differentialtarife zu untersagen, welche die Konkurrenzfähigkeit und den Bau neuer Linien gefährden könnten.
7. Direkte Anschlüsse von der Ost- und Westschweiz her an die

Stammlinie sind offen zu behalten und den übrigen Anschlüssen in jeder Beziehung gleich zu halten.

Auf diesen oder ähnlichen Grundlagen sind wir bereit, das Unternehmen nach Kräften zu unterstützen zc.

Raum war dieser Brief der Gotthard-Union bekannt geworden, als ihre in Luzern versammelte stehende Kommission es angemessen fand, unterm 22. April auf einige durch den Regierungsrath gestellte Wünsche durch folgende Erklärung zu antworten.

„Angesichts der Absichten, welche uns unterschoben werden wollen, geben wir unsere Anschauungsweise, welche — wir glauben dieß ausdrücklich hervorheben zu sollen — auch diejenige der Vertreter der unserer Vereinigung angehörenden Eisenbahngesellschaften ist, kund, nämlich:

1. Die Gotthardunternehmung soll alle Eisenbahnlinien ohne Unterschied, welche schweizerische Gebietstheile mit dem Gotthardnetze in Verbindung zu bringen bestimmt sind, in das letztere einmünden lassen.

2. Die Gotthardunternehmung soll bei ihrer Verwaltung nur die Zwecke ihres eigenen Bahnnetzes im Auge haben und in Folge dessen dritten Eisenbahnunternehmungen gegenüber eine ganz neutrale Stellung einnehmen.

3. Die Organisation soll im Einverständniß mit dem schweizerischen Bundesrath festgestellt und dabei einerseits die politische Stellung der Schweiz als eines unabhängigen und neutralen Staates gewahrt und andererseits der Unternehmungsgesellschaft die Lösung ihrer schwierigen Aufgabe erleichtert werden.

Dieses ist das erste Resultat, welches sich aus der Haltung des Regierungsrathes in dieser wichtigen Frage ergeben hat. Im Monat Juni 1869 ernannte der Regierungsrath auf Antrag der Direktion in dem doppelten Zweck, die Unternehmung nach ihren verschiedenen Seiten studiren zu lassen und die Bevölkerung zu veranlassen, sich damit zu beschäftigen und sie so volksthümlicher zu machen — eine Spezialkommission von sieben Mitgliedern, beauftragt, zu prüfen, welchen Einfluß die Errichtung dieser Bahn auf den Handel, die Industrie und die Landwirthschaft des Kantons Bern habe. Diese Kommission wurde zusammengesetzt aus den Herren:

1. Johann Sepler, Großrath, in Biel, Präsident.
2. Dr. C. W. von Graffenried in Bern, Berichterstatter.

3. J. Nitschard in Interlaken.
4. G. Zoost, Großrath, in Langnau.
5. A. Bucher in Burgdorf.
6. F. Born, Großrath, in Herzogenbuchsee.
7. N. Kaiser, Nationalrath, in Grellingen.

Diese Kommission hat ihre Aufgabe auf eine ausgezeichnete Weise gelöst. Ihr wissenschaftlicher und gewissenhafter Bericht endigte mit folgenden Schlußsätzen:

„Die Errichtung einer Eisenbahn durch den Gotthard wird einen so günstigen Einfluß auf die ökonomischen Verhältnisse des Kantons Bern ausüben, daß es im Interesse des Kantons ist, diese Unternehmung kräftig zu unterstützen.

„Die Wichtigkeit einer Alpenbahn durch den Gotthard ist für den Kanton Bern in Hinsicht seiner Landwirthschaft, seiner Industrie, seines Handels, seiner Eisenbahnen und seiner politischen Stellung so groß, daß seine Betheiligung an dieser Unternehmung und an den hinsichtlich ihrer Ausführung und ihres Betriebs zu fassenden Entscheidungen als nothwendig erscheint.“

Unabhängig von diesen wirthschaftlichen Studien, unterwarf die Eisenbahndirektion einem kompetenten Ingenieur folgende Punkte zur Prüfung:

1. Welchen Einfluß wird ein centraler Alpendurchstich ausüben auf den allgemeinen Verkehr der wirklich in Betrieb stehenden Staatsbahn und auf die im Kanton projektirten Eisenbahnen.
2. Wird durch die Erbauung einer Gotthardbahn die Vervollständigung des bernischen Eisenbahnnetzes gefördert und in welchem Maße?

Der Hauptbericht dieses Experten-Ingenieurs ist beendigt, aber er sollte noch durch technische Studien, welche vorzunehmen das kleine Budget der Direktion nicht erlaubte, vervollständigt werden.

In der Sitzung des Großen Rathes vom 2. September brachte der Deputirte Herr Fürsprech Gust. König eine Motion ein, dahingehend, daß der Regierungsrath einzuladen sei, mit möglichster Beförderung Bericht zu erstatten über den gegenwärtigen Stand des Gotthardunternehmens und die Stellung, welche er demselben gegenüber einzunehmen gedenke. Die Auskunft bezüglich des gegenwärtigen Standes der Gotthardfrage wurde sogleich durch den Eisenbahndirektor und Herrn Vizepräsident Weber mündlich ertheilt. Sie erläuterten

auch und begründeten die von der Regierung bisher befolgte Richtung (siehe Großrathsverhandlungen, Sitzung vom 2. Sept. 1869).

Vom 15. September bis 15. Oktober waren Vertreter der an der Gotthard-Unternehmung interessirten Staaten und Gesellschaften in Bern unter dem Vorsitz des Herrn Bundespräsident Welti als Konferenz versammelt. Die Mitglieder der Konferenz schlossen ihre fleißige, einen Monat andauernde Arbeit durch Annahme eines allgemeinen Programms, welches die technischen, finanziellen und politischen Grundlagen bezüglich der Errichtung einer schweizerischen Alpenbahn enthielt.

Nach diesem Programm hat das Netz des Gotthard eine Länge von ungefähr 253 Kilometer und einen Tunnel in grader Linie von 15 Kilometer. Der höchste Punkt soll nicht die Höhe von 1162½ Meter übersteigen, der geringste Durchmesser der Curven soll nicht geringer als 300 Meter sein und der größte Fall nicht mehr als 25 ‰ betragen, einen Punkt zwischen Biasco und Lavigo ausgenommen, wo er mit Ermächtigung des Bundesrathes 26 ‰ erreichen darf. Die Gesamtkosten des Netzes sind auf 183 Millionen geschätzt; der Tunnel allein ist auf Fr. 59,600,000 veranschlagt und die Vollendung desselben auf die Zeit von 9 Jahren berechnet. Die auf 183 Millionen geschätzten Totalkosten der Errichtung sollen durch eine Subvention von 85 Millionen gedeckt werden, welche sich in folgender Weise auf die interessirten Staaten vertheilen:

|               |              |
|---------------|--------------|
| Auf Italien   | 45 Millionen |
| „ die Schweiz | 20 „         |
| „ Deutschland | 20 „         |

Am 18. November 1869 richtete die Direktion einen dem Großen Rath zu unterbreitenden detaillirten Bericht an den Regierungsrath über das Resultat der internationalen Konferenz, den durch sie geschaffenen neuen Stand der Gotthard-Frage und die Haltung, welche diese neue Situation der Regierung einzunehmen gestattet. Dieser von der Regierung angenommene Bericht schloß in folgender Weise:

„Die Gotthardunternehmung auf den im Protokoll der internationalen Konferenz niedergelegten Grundlagen, wie der Regierungsrath von Bern in seinem Brief vom 15. April sie wünschte, die Unterstützung des Kantons Bern und seine finanzielle Betheiligung in billigem Maße werden grundsätzlich angenommen.“

Der Regierungsrath beschäftigte sich alsdann damit, die nöthigen Grundlagen zu einer gerechten Betheiligung des Kantons Bern an den von der Schweiz verlangten 20 Millionen aufzufinden.

Es wäre gegründet gewesen, eine Abänderung der am 21. August 1865 aufgestellten Vertheilungs-Scala zu verlangen, weil sie den wirklichen Verhältnissen nicht mehr angemessen war. Allein um nicht die von andern Kantonen auf Grund dieser Scala bewilligten Subventionen in Frage zu stellen, erklärte die Regierung von Bern durch ihren Delegirten der interkantonalen Konferenz vom 24. Januar 1870, daß sie geneigt sei, dem Großen Rath und dem bernischen Volk die Bewilligung einer Million zu beantragen. Diese Eröffnung wurde von der Konferenz sehr gut aufgenommen und sie erklärte, daß der Theil des Kantons Bern genügend repräsentirt sei.

### 9. Verschiedene Eisenbahnangelegenheiten.

Durch Zuschrift vom 6. September 1869 ersuchte das eidgenössische Departement des Innern den Regierungsrath um einen Bericht über den Stand der auf bernischem Gebiet befindlichen Eisenbahnen und über die Maßregeln, um die Kontrolle und die Ueberwachung zu sichern. Es ersuchte zugleich die Regierung, ihm ihre Vorschläge bekannt zu machen über die Art, wie die Kompetenz des Bundes im Gebiet des Eisenbahnen-Betriebs ausgedehnt werden könnte.

Um dieser doppelten Anfrage Genüge zu leisten, richtete die Eisenbahndirektion einen von dem Regierungsrath unter'm 2. November 1869 genehmigten Bericht mit verschiedenen dazu gehörigen Dokumenten an das eidgenössische Departement des Innern.

Dieser Bericht verbreitete sich mit vielen Details über folgende Punkte:

A. Bericht über den Stand des Betriebs der auf bernischem Gebiet laufenden Eisenbahnen.

I. Sicherheit des Betriebs.

II. Ordnung des Betriebsdienstes.

III. Rationelle Organisation des Betriebs, den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechend.

B. Zusammenfassung und Vorschläge.

Aus der Darlegung der erwähnten Thatsachen ergeben sich folgende Folgerungen:

1. Die kantonalen Gesetzgebungen besitzen nicht hinreichende Bestimmungen, um die Erhaltung der Eisenbahnen und die öffentliche Sicherheit zu sichern und das anstoßende Eigenthum zu schützen.

2. Die polizeiliche Kontrolle über die Bahn und den Betrieb, die dem Staate beigelegte Oberaufsicht über den Unterhalt des festen und des Roll-Materials kann von den kantonalen Behörden nur ungenügend ausgeübt werden.

3. Ebenso verhält es sich mit der Regelmäßigkeit der Züge, mit der Genehmigung der Fahrtenpläne nach Anfrage der kantonalen Regierungen und mit der Anwendung der Tarife.

4. Die Verantwortlichkeit der Eisenbahnverwaltungen für Waaren und Werthe, deren Transport ihnen anvertraut wird, ist nicht ausgedehnt genug, noch zweckmäßig bestimmt durch die Transport-Reglemente, welche oft mit den kantonalen bürgerlichen Gesetzgebungen in Widerspruch sind.

5. Die Bestimmungen in Betreff der Vereinigung von Linien, welche von mehreren Verwaltungen benutzt werden, sind zu unbestimmt und geben nicht genau und deutlich genug die Befugniß der eidgenössischen Behörden an.

Diese Behörden sollten auch das Recht haben, die Konflikte zu ordnen, welche oft in Betreff der Zinsen oder Entschädigung für die durch mehrere Gesellschaften gemeinsame Benutzung von Bahnstrecken und Bahnhöfen vorkommen.

Das rationellste Mittel, um den erwähnten Mißbräuchen ein Ziel zu setzen, wäre die Verschmelzung des Betriebs aller schweizer. Eisenbahnen unter der Leitung des Bundes.

Da aber dieses Mittel eine freundliche Verständigung aller Gesellschaften voraussetzt, eine Verständigung, welche für den Augenblick nicht vorhergesehen werden kann, so müssen wir uns nur auf die Vorschläge beschränken, welche im öffentlichen, wie auch im wohlverstandenen Interesse der Gesellschaften wirklich möglich sind und die wir in folgende Sätze zusammenfassen:

I. Revision des Bundesgesetzes vom. 28 Juli 1852 und des Beschlusses des Bundesrathes vom 11. August 1858.

II. Erweiterung der Kompetenz der eidgenössischen Behörden in den neuen gesetzlichen Bestimmungen in Betreff der Ueberwachung des Betriebs und der Verbindung von Eisenbahnen, indem ihnen das Recht ertheilt wird, die nöthigen Maßregeln zur Ordnung der oben erwähnten unter 1—5 zusammengefaßten Hauptpunkte zu bestimmen.

Der Bericht fügte bei, daß der Regierungsrath, wenn er nicht fürchtete, dabei aus dem durch die in der Zuschrift des eidgenössischen Departements des Innern niedergelegten Fragen bestimmten Rahmen hinauszutreten, er sich erlauben würde, ihm auch eine Erweiterung der Kompetenz des Bundes vorzuschlagen, hinsichtlich des Rechtes, Konzessionen zu ertheilen oder wenigstens eine größere, als die in den Artikeln 7 bis 14 des Gesetzes vom 28. Juli 1852 vorgesehene Machtvollkommenheit der Eidgenossenschaft in der Ausübung des Rechtes der Ratifikation.

Endlich zeigen die Vorwürfe, welche erhoben wurden gegen die vom Bundesrath geführten Unterhandlungen und die Verpflichtungen, welche er in der mit den fremden Staaten geschlossenen Uebereinkunft in Betreff der Gotthardbahn übernommen, daß die Bestimmungen des Art. 19 des besagten Gesetzes ungenügend seien und daß dem Bundesrath eine ausgedehntere und besser bestimmte Kompetenz hinsichtlich derartiger Verhandlungen eingeräumt werden sollte.

In der Konferenz der schweizerischen Eisenbahnen wünschte die Verwaltung der schweizerischen Westbahn, überzeugt von der Schwierigkeit der Ausführung der im dritten Alinea des § 17 des Transportreglements enthaltenen Bestimmung, welche in folgender Weise gefaßt sind: „Reisende, welche ohne oder mit unrichtigen Billets im Wagen gefunden werden, sollen von dem Ort, wo sie eingestiegen sind, bis zur nächsten Station die doppelte Taxe bezahlen;“ und in Betracht außerdem, daß diese Maßregel einen strengen und willkürlichen Charakter hat — eine Abänderung dieser Bestimmung. Eine Strafbestimmung gegen Reisende ohne Billet ist aber nothwendig, um das Publikum zu gewöhnen, sein Billet beim Einlaß zu lösen und so Irrungen oder Betrügereien von Seite der Controleure oder Condukteure vorzubeugen. Man sollte also eine Maßregel treffen, welche von den Behörden genehmigt werden könnte und durch die Gesellschaften mit Strenge durchgeführt würde. Die Verwaltung der Westbahn schlug in Folge dessen vor: Reisende, welche ohne oder mit einem unrichtigen Billet befunden werden, eine bestimmte Nachzahlung von 20 % über die Normaltaxe der Strecke, die sie fahren, zahlen zu machen, ohne daß die Nachzahlung geringer sein darf als 25 Cts.

In der folgenden Sitzung am 28. September 1869 in Bern auf Vorschlag der mit dem Studium der Frage betrauten Kommission und in Erwägung, daß die von Reisenden, welche im Fehler befunden werden, zu fordernde Nachtaxe den Preisen für die drei Klassen

von Reisenden progressiv folgen, nahm die Konferenz folgende Fassung an:

Reisende, welche ohne oder mit einem unrichtigen Billet befunden werden, sollen über den Preis ihres Billets und je nach dem Platze, den sie einnehmen, zahlen:

|    |      |    |         |         |
|----|------|----|---------|---------|
| 40 | Gts. | in | erster  | Klasse, |
| 30 | "    | "  | zweiter | "       |
| 20 | "    | "  | dritter | "       |

Am 28. Dezember darauf unterbreitete die Verwaltung der Staatsbahn diesen Beschluß dem Regierungsrath, welcher ihn genehmigte.

Die Aussicht einer baldigen Ausführung der großen, internationalen Linie durch den Gotthard hat im Berner Oberland die Idee erweckt, durch Errichtung einer Eisenbahn über den Brünig diese interessante Gegend mit Luzern und dem Vierwaldstättersee zu verbinden. Volksversammlungen fanden zu diesem Zweck statt und ein Initiativ-Comite organisirte sich. Dieses Comite hat Untersuchungs-Studien hinsichtlich dieses Projectes vornehmen lassen. Die Eisenbahndirection hat keine offizielle Mittheilung über das Resultat dieser vorläufigen Maßregeln und Studien erhalten.

Bern, den 20. Mai 1870.

Der Direktor der Eisenbahnen:

**Jolissaint.**