

Zeitschrift: Bericht über die Staatsverwaltung des Kantons Bern ... = Rapport sur l'administration de l'Etat de Berne pendant l'année ...

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1884)

Artikel: Verwaltungsbericht der Direktion der Eisenbahnen des Kantons Bern

Autor: Stockmar

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-416338>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 06.08.2025

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

Verwaltungsbericht

der

Direktion der Eisenbahnen des Kantons Bern

für

das Jahr 1884.

Direktor: Herr Regierungsrath **Stockmar.**

A. Gesetzgebung, Verträge u. s. w.

Das Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften ist letztes Jahr in allen seinen Theilen zur Anwendung gekommen. Die Rechnungen über die erste Anlage sind durch eine Verständigung zwischen dem Bundesrath und den Interessenten festgesetzt worden.

Die Statuten der Bahngesellschaften haben ebenfalls einer Revision unterstellt und mit den Bestimmungen des neuen Gesetzes in Einklang gebracht werden müssen.

Der Bundesrath hat sich bei der Genehmigung der neuen Statuten vorbehalten, jederzeit eine den Bedürfnissen angemessene Aenderung der Bestimmungen betreffend die Einlagen und die Maximalhöhe der Erneuerungs- und Reservefonds zu verlangen.

Sodann hatten einige Gesellschaften bestimmt, dass die Reserve- und Erneuerungsfonds bei der Auflösung der Gesellschaft unter die Aktionäre vertheilt werden sollten. Diese Bestimmungen hat der Bundesrath von der Genehmigung ausgeschlossen und deren Streichung in den Statuten angeordnet.

Diese Verfügungen des Bundesrathes sind Gegenstand mehrerer Rekurse und Einsprachen geworden, über die der Entscheid noch aussteht.

Der Bundesrath hat ferner unterm 25. November ein Reglement über die Vorlage und Form der Rechnungen und Bilanzen der Eisenbahngesellschaften aufgestellt.

Die Bestimmungen dieses Reglements treten auf 1885 in Kraft.

Unterm 3. März hatte der Regierungsrath dem Grossen Rathe einen Dekretentwurf vorgelegt über die Bedingungen zur Anlage von Eisenbahnen auf dem Boden der öffentlichen Strassen. Dieses Dekretprojekt war hervorgerufen worden durch ein Gesuch um Bewilligung zu Erstellung einer Eisenbahn auf der Strasse von Langenthal nach Huttwyl, wurde jedoch vom Grossen Rathe auf den Antrag einer Spezialkommission am 26. Mai abgelehnt, weil in der Zwischenzeit jenes Konzessionsgesuch war zurückgezogen worden.

Die schweizerischen Bahngesellschaften, mit Ausnahme derjenigen des Gotthard, haben vorläufig für ein Jahr, vom 1. Januar 1885 an, eine Uebereinkunft über gegenseitige Benützung der Güterwagen geschlossen, ähnlich der bereits im Jahre 1880 zwischen den Gesellschaften der Jura-Bern-Luzern und Suisse occidentale vereinbarten. Infolge dieser Uebereinkunft können in Zukunft sämtliche Stationen der beteiligten Gesellschaften gegenseitig ihre Wagen zum

Transporte nach allen Richtungen und Bestimmungs-orten sowohl in der Schweiz als im Auslande gebrauchen. In Olten ist zum Zwecke der Vertheilung des Materials ein Zentralkontrollbureau errichtet worden.

B. Bahnen im Betrieb.

1. Centralbahn.

Aus einer Mittheilung des Bundesrathes geht hervor, dass die Centralbahn auf ein Gesuch um Vergrößerung der Station Uttigen die Zusicherung ertheilt hat, im Budget pro 1885 die nöthige Summe für Erstellung eines Waarenschuppens auf dieser Station aufzunehmen.

Die Fahrpläne dieser Bahngesellschaft geben immer noch zu Reklamationen Anlass. Das zu wiederholten Malen gestellte Gesuch um Anhalt des Schnellzuges Biel-Olten auf der Station Niederbipp ist vom Bundesrathe definitiv abgewiesen worden.

Der Vertreter des Kantons Bern im Verwaltungsrathe der Centralbahn ist für eine neue Periode wiedergewählt worden.

2. Jura-Bern-Luzern.

Die Betriebsergebnisse dieser Bahnlinien sind in den Direktionsberichten der Gesellschaft dargestellt.

Nach der Statutenrevision ist die Direktion auf eine weitere Amtsdauer bestätigt worden. Die Bahngesellschaft hat durch das frühzeitige Ableben des Hrn. Direktors Bridel einen bedauernswerthen Verlust erlitten. Der Verstorbene ist in der Direktion durch Hrn. Ingenieur Lommel, gewesenen Direktor der Simplonbahn, ersetzt worden.

Die neuen Statuten, welche dem Staate einen überwiegenden Einfluss auf die Verwaltung einräumen, sind am 28. Oktober vom Bundesrathe genehmigt worden.

Die Linie Locle-Morteau ist am 4. August dem Betriebe übergeben worden.

Am 29. Juni hat das neuenburgische Volk mit 9340 gegen 6762 Stimmen beschlossen, die Linie des Jura industriel, bestehend aus den Strecken Neuenburg-Chaux-de-fonds-Col des Roches zurückzukaufen. Die Ausführungsbedingungen dieses Beschlusses haben jedoch zwischen den Interessenten noch nicht festgesetzt werden können und es ist deren Ausführung auf das Jahr 1888 verschoben.

Entsprechend den Konzessionsvorschriften, nach welchen die Zuschlagstaxen nur so lange zulässig sind, als die Dividenden 2 % nicht übersteigen, hat der Verwaltungsrath am 8. Februar beschlossen, die Zusatztaxe für die Jurabahnlinien um die Hälfte herabzusetzen. Die gänzliche Aufhebung der Zusatztaxe soll im Jahre 1885 stattfinden, sofern es der Ertrag dazumal erlaubt.

Der Regierungsrath hat mit der Regierung des Kantons Luzern einen Vertrag über die Korrektur des Rengbachs abgeschlossen. Die Kosten dieser

Korrektur, bei welcher ein Theil der Linie Bern-Luzern interessirt ist, werden durch Beiträge des Bundes und der beiden Kantone gedeckt.

3. Emmenthalbahn.

Die Gesellschaft der Emmenthalbahn hat unter günstigen Bedingungen die Konvertirung ihrer Schuld vorgenommen. Ferner hat sie mit Ermächtigung der Bundesbehörde den Betrieb der Strecke Biberist-Derendingen eingestellt.

4. Gotthardbahn.

In unserm letzten Berichte ist angeführt, welche Schritte die Regierungen der Kantone Bern, Luzern, Solothurn und Neuenburg gethan haben, um den Bau der Linie Luzern-Immensee zu befördern. Diesem Gesuche entsprechend, hat der Bundsrath am 1. Mai die Direktion der Gotthardbahn eingeladen, ihm innert Jahresfrist die Pläne und Kostenvoranschläge, sowie den Finanzausweis für die Erstellung der beiden Linien Luzern-Immensee und Zug-Goldau vorzulegen.

Es kann also mit Recht erwartet werden, dass diese Frage im Jahr 1885 definitiv erledigt werde.

5. Regionalbahn von Tramlingen.

Die am 15. Oktober 1883 begonnenen Arbeiten sind von den Unternehmern HH. Herzog und Pümpin schnell zu Ende geführt worden und die Eröffnung der Linie hat zur festgesetzten Zeit, d. h. am 16. August 1884, stattfinden können. Die Baukosten haben den Voranschlag ein wenig überschritten und sind auf Fr. 486,125. 87 angestiegen. Das Aktienkapital ist übrigens auf Fr. 500,000 festgesetzt worden, so dass die Mehrkosten ohne Schwierigkeit gedeckt werden konnten.

Die Betriebsergebnisse vom August bis Dezember waren ausgezeichnet und haben selbst die Erwartungen des Initiativkomites überschritten. Die Zukunft dieses Unternehmens scheint daher gesichert zu sein.

Die ändern Linien im Betrieb geben zu keinen Bemerkungen Anlass.

C. Projektirte Linien.

Die Konzession der Brünigbahn ist nochmals für ein Jahr verlängert worden. Die von der grossrätlichen Kommission bezeichneten Experten, HH. Dietler und Zürcher, haben im Monat August ihren Bericht eingereicht, allein die Kommission hat dem Grossen Rathe noch keine Vorschläge unterbreitet. Im Laufe des verflossenen Jahres sind übrigens noch andere-Projekte betreffend Ausführung dieses Unternehmens in den Vordergrund getreten, ohne jedoch bis dahin der Regierung offiziell vorgelegt zu werden.

Das Gründungskomite für den Bau einer Eisenbahn von Langenthal nach Huttwyl hat ebenfalls eine Konzessionserneuerung für ein neues, auf Pläne und

Kostenberechnung des Hrn. Ingenieurs Lutz basirtes Bauprojekt nachgesucht und erhalten, welches die Erstellung einer normalspurigen und von der Landstrasse unabhängigen Sekundärlinie in Aussicht nimmt. Die Baukosten sind auf Fr. 1,350,000, d. h. Fr. 95,200 per Kilometer veranschlagt. Dieselben sollten gedeckt werden durch eine Aktienzuehung im Betrage von Fr. 400,000, eine Staatssubvention von Fr. 450,000 und eine Obligationenausgabe von Fr. 500,000.

Das Initiativkomite wird das Subventionsgesuch dem Grossen Rathe vorlegen, sobald das Aktienkapital durch die Gemeinden und Privaten gezeichnet sein wird.

Im Dezember ist einer Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn zwischen der Stadt Bern und dem Marziliquartier ertheilt worden. Die konzessionirte Bahn wird eine Länge von 125 Meter erhalten und die Steigung 27,7% betragen. Die Bauart ist ähnlich derjenigen der Giessbachbahn.

Das Bahngleise wird auf eiserne oder gemauerte Pfeiler zu liegen kommen und es wird zwischen den beiden Schienen eine Umleitungsrolle angebracht

werden. Die beiden Wagen, welche in entgegengesetzter Richtung gehen, sind mit einem Drahtseil versehen, das sich über Rollscheiben zieht.

Die Triebkraft wird durch Wasser gebildet, das die Stadt Bern liefert. Die Baukosten sind auf Fr. 60,000 veranschlagt, die schon durch Aktien zusammengebracht sind. Der Termin für die Vollendung und Inbetriebsetzung ist auf den 1. Juli 1885 festgesetzt.

Endlich sind noch Konzessionsbewilligungen nachgesucht worden für Erstellung einer Drahtseilbahn von Biel nach Magglingen und Einführung eines Tramway in der Stadt Bern, allein die Gesuchsteller haben ihre Projekte der Regierung noch nicht unterbreitet.

Bern, im März 1885.

Der Direktor der Eisenbahnen:
Stockmar.

