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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1886)

Artikel: Verwaltungsbericht der Direktion der Eisenbahnen des Kantons Bern

Autor: Stockmar

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-416364

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: 09.12.2025

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

Verwaltungsbericht

der

Direktion der Eisenbahnen des Kantons Bern

für

das Jahr 1886.

Direktor: Herr Regierungsrath **Stockmar.**

A. Gesetzgebung, Verträge u. s. w.

Die Frage des Rückkaufes der Eisenbahnen ist im Jahre 1886 in offizieller Weise aufgeworfen worden. Sie hat zunächst in der Juni-Session im Schoosse des Nationalrathes den Gegenstand einer Motion gebildet, der indessen keine Folge gegeben wurde, da der Bundesrath die Erklärung abgab, dass er die Frage prüfe, sich aber den Zeitpunkt vorbehalte, um dieselbe der Bundesversammlung zu unterbreiten.

Gegen Ende des Jahres hat das Eisenbahndepartement dem Bundesrath einen Entwurf über den Rückkauf der Nordostbahnlinien unterbreitet und gleichzeitig um die Ermächtigung nachgesucht, mit den Betheiligten in Unterhandlung zu treten. Diese Unterhandlungen sind gegenwärtig noch im Gange.

Durch die Einführung der Nachtzüge sind in diesem Jahre auf dem Gebiete des schweizerischen Transportwesens, hauptsächlich bezüglich des Postdienstes, aber auch hinsichtlich des Reisendenverkehrs erhebliche Fortschritte erzielt worden. Die neue Einrichtung entspricht den vielfach geäusserten Wünschen des Publikums bezüglich des Anschlusses an die Schnellzüge des Auslandes. Im Weitern hat sie die Frage der Verbindung der Bundesstadt mit der Ostschweiz, welche seit einigen Jahren den Gegenstand beständiger Reklamationen seitens der Stadt Bern bildete, in befriedigendster Weise gelöst.

B. Bahnen im Betrieb.

1. Centralbahn.

Die gemäss dem Gesetze über das Rechnungswesen der Bahngesellschaften vorgenommene Bilanzbereinigung der Centralbahn hat zu einem Prozesse zwischen dieser Gesellschaft und dem Bundesrathe geführt. Das Bundesgericht hat unterm 12. März sein Urtheil gefällt und mehrere wichtige Grundsätze aufgestellt, welche künftighin als Regel gelten werden für die Buchung verschiedener Ausgaben im Bauconto, deren Natur bisher zu Meinungsverschiedenheiten Anlass gab.

Die Station Wichtrach ist mit einem Ausweichgeleise versehen worden, dessen Erstellung im Vorjahre verschoben wurde.

Die Frage der Erweiterung des Bahnhofs Bern hat zu mehrern Konferenzen und Unterhandlungen Anlass gegeben, die indessen noch nicht zu einem Abschluss der Angelegenheit geführt haben. Die vorliegenden Projekte weichen sehr von einander ab; das eine beschränkt sich auf die dringendsten Verbesserungen, welche mit wenigen Kosten ausgeführt werden könnten; das andere dagegen bezweckt bedeutende Aenderungen des jetzigen Zustandes. Bis jetzt war der Regierung noch keine Gelegenheit geboten, sich über diesen Gegenstand auszusprechen.

Die Centralbahn hat ihr Gesuch um Verlängerung der Konzession für die Linie Langenthal-Wauwyl,

welchem sich die Regierung schon im Jahre 1881 widersetzt hatte, erneuert. Die Bundesversammlung hat indessen diesmal die von der bernischen Regierung erhobenen Einwände berücksichtigt und die Konzessionserneuerung verweigert.

2. Jura-Bern-Luzern-Bahn.

Die Betriebsergebnisse sind in den Berichten der Bahngesellschaft dargestellt.

Die in den Jahren 1877 und 1879 für einen Theil des Netzes (4. und 6. Sektion) eingeführten Zuschlagstaxen sind im Laufe dieses Jahres definitiv aufgehoben worden. Die in Betreff dieser Zuschlagstaxen und der Anwendung eines Differenzialtarifs für die Linie Delle-Basel bei der Bundesversammlung eingereichten Rekurse sind in der Juni-Session von den eidgenössischen Räthen abgewiesen worden.

Der Verkauf der Linie des «Jura Industriel» an den Kanton Neuenburg machte eine Revision der Gesellschaftsstatuten nothwendig. Der Verwaltungsrath wird künftighin nur mehr aus 30 Mitgliedern bestehen. Im Weitern sind die Reserve- und Erneuerungsfonds zu einem einzigen Fonds vereinigt und die jährliche Einlage auf Fr. 500,000 festgesetzt worden. (Siehe schweizerisches Handelsamtsblatt Nr. 109, 4. Dezember 1886.)

Die Gesellschaft hat sich durch eine Aktienübernahme von Fr. 5000 an der Erstellung der Drahtseilbahn Biel-Magglingen und von Fr. 2000 an dem Dampfschiffunternehmen Neuenburg-Erlach betheiligt.

Im Mai begann der Bau der direkten Linie Renan-Chaux-de-fonds. Zwischen zwei vorgeschlagenen Varianten hat sich der Verwaltungsrath für das Tracé, genannt «des Croisettes», ausgesprochen. Die neue Linie erhält eine Länge von 2920 m. mit einem Tunnel von 1591 m. und ist um 2067 m. kürzer, als die jetzige Linie von Renan nach Chaux-de-fonds. Die Arbeiten, welche innert der Frist von 3 Jahren vollendet sein sollen, sind um die Summe von Fr. 1,001,533, somit Fr. 300,000 unter dem Kostenvoranschlag, vergeben worden.

Auf der Linie Biel-Chaux-de-fonds, nahe bei der Station Renan, ereignete sich am 9. Juli ein ziemlich schwerer Unfall.

Die Gemeinde Zwingen hat um die Erstellung einer Station oder wenigstens einer Haltstelle daselbst nachgesucht. Die Bahngesellschaft, ohne sich gegen das Gesuch auszusprechen, verlangt im Hinblick auf die Konsequenzen, dass die Gemeinde Zwingen die gesammten, auf Fr. 14,000 veranschlagten Anlagekosten übernehme. Die bezüglichen Unterhandlungen sind noch hängig.

Die Statuten der Hülfs- und Pensionskasse sind auf Grundlage der von Herrn Professor Kinkelin aufgestellten Wahrscheinlichkeitberechnungen einer Revision unterworfen worden. Es hat nun jedes Mitglied der Kasse einen Beitrag von 3½ % seines Gehalts und die Bahngesellschaft einen Beischuss von 90 % der Summe jener Beiträge zu leisten. Damit ist nach vielen Versuchen eine Frage glücklich gelöst, welche andern schweizerischen Gesellschaften zahlreiche Schwierigkeiten bereitet hat.

Die Jura-Bern-Luzern-Bahngesellschaft hat den Bau der Brünigbahn zu den im Subventionsdekret des Grossen Rathes aufgestellten Bedingungen übernommen. (Siehe Brünig.)

Es sollten dieses Jahr auf der Linie Bern-Luzern folgende Vollendungsbauten ausgeführt werden, wovon aber einige verschoben wurden:

Ilfis- und Renggbach-Korrektion (Beiträge); Vergrösserung des Bahnhofes Langnau, des Güterschuppens in Malters und des Wärterhauses bei Kil. 42; Erstellung eines zweiten Güterschuppens in Worb; Erstellung von Brückenwaagen auf den Stationen Signau, Wohlhausen, Schüpfheim und Konolfingen und neuen Wendescheiben auf den Kreuzungsstationen; Vollendung der Zäune.

Das schweizerische Eisenbahndepartement verlangt ebenfalls die Erstellung von Ausweichgeleisen auf 3 Stationen, die noch keine solche besitzen. Ausführung und Kosten dieser Einrichtungen sind auf die zwei nächstfolgenden Jahre vertheilt worden.

3. Emmenthalbahn.

Der in unserm vorjährigen Berichte erwähnte Prozess bezüglich der Steuerfreiheit des Verwaltungsgebäudes der Emmenthalbahngesellschaft in Burgdorf ist für den Staat verloren gegangen. Das Bundesgericht hat entschieden, es sei zulässig, diese Streitfrage dem in Art. 42 der Konzession vorgesehenen Schiedsgericht zu unterstellen; die Schiedsrichter haben sich dahin ausgesprochen, dass die Steuerbefreiung auf das Verwaltungsgebäude Anwendung finde, obwohl dasselbe nicht an die Bahn anstossend sei.

4. Gotthardbahn.

Der Bau der verschobenen Zufahrtslinien und namentlich der Linie Luzern-Immensee ist immer noch hängig. Seitens der betheiligten Kantone sind im Laufe des Jahres neue, dringende Schritte gethan worden für die Verwirklichung der Versprechen der Gotthardbahngesellschaft. Wir haben schon in unsern frühern Berichten Gelegenheit gehabt, darzuthun, dass die Gesellschaft geneigt sei, ihren Verpflichtungen nachzukommen, und dass sie über die erforderlichen Mittel zu deren Ausführung verfüge; sie erwartet nur noch die Ermächtigung des Bundesraths. Am 26. April hat in Luzern eine Konferenz der Vertreter der Kantone Luzern, Zug, Bern, Solothurn, Zürich und Schaffhausen stattgefunden, an welcher die Sachlage näher erörtert wurde. Infolge dieser Konferenz haben die genannten Kantone, welchen sich noch die Kantone Thurgau, Glarus und Neuenburg anschlossen, dem Bundesrath eine Kollektiveingabe zugestellt, in welcher sie um eine Lösung der Frage nachsuchen, welche mit Recht nicht mehr verschoben werden kann. Gleichzeitig wurde der Bundesversammlung eine Eingabe nebst den Ausweisakten, durch welche die Sachlage auseinandergesetzt wird, eingereicht.

5. Regionalbahn Dachsfelden-Tramlingen.

Das Betriebsergebniss des ersten Jahres hätte die Vertheilung einer Dividende von 2 % an die Aktionäre zugelassen, allein die Generalversammlung hat beschlossen, hievon abzustehen und den Ueberschuss theils dem Reservefonds einzuverleiben, theils zum Bau eines Wärterhauses, dessen Erstellung verschoben worden war, zu verwenden. Die Regierung hat zu diesem Beschluss ihre Beistimmung gegeben.

Die übrigen Linien im Betrieb geben zu keinen Bemerkungen Anlass.

C. Im Bau begriffene Bahnen.

1. Drahtseilbahn Magglingen.

Die Arbeiten konnten in diesem Jahre nicht beendigt werden, und die Betriebseröffnung der Bahn wird auf nächstes Frühjahr verschoben.

2. Brünigbahn.

Die Frage der Erstellung der Brünigbahn hat endlich ihre Lösung gefunden. In unserm Geschäftsbericht von 1885 haben wir eine Kombination der «Société belge de chemins de fer» angeführt, wonach sich dieselbe anerbot, mittelst einer ihr zu leistenden Subvention à fonds perdus die Brünigbahn zu erstellen. Diese Offerte führte eine zweite herbei, ausgehend von einem bernischen Finanzkonsortium, welches behufs Erbauung dieser Bahn ebenfalls eine Gesellschaft gebildet haben würde, gegenüber welcher sich der Staat und die Gemeinden des Oberlandes zur Zeichnung von Aktien zweiten Ranges im Betrage von einer Million hätten verpflichten müssen. Beide Gesellschaften ersuchten die Jura-Bern-Luzern-Bahn um Uebernahme des Betriebs während der Konzessionsdauer; das bernische Finanzkonsortium ging sie im Fernern um Ausführung des Baues an. Angesichts dieser Bedingungen hat der Grosse Rath vorgezogen, die Gesellschaft der Jura-Bern-Luzern-Bahn anzusuchen, Bau und Betrieb dieser Bahn auf eigene Rechnung zu übernehmen.

Der bezügliche Beschluss des Grossen Rathes vom 24. August enthält folgende Bestimmungen:

Der Staat betheiligt sich an dem Bau der Brünigbahn (Brienz-Alpnach, eventuell Luzern) durch eine Aktienübernahme von Fr. 475,000, unter der Bedingung, dass die Betheiligten ebenfalls Aktien im Betrage von mindestens Fr. 325,000 übernehmen werden. Die Einzahlung der Aktien des Staates wird zu Lasten der laufenden Verwaltung geschehen.

Die Jura-Bern-Luzern-Bahngesellschaft wird Bau und Betrieb übernehmen. Die Brünigbahnaktien werden denjenigen der J. B. L. gleichgestellt werden, sobald deren Rendite derjenigen der Jurabahnaktien gleich sein wird. Die Ausführung des Unternehmens soll bis Ende des Jahres 1886 gesichert sein.

Die Generalversammlung der Jurabahnaktionäre nahm am 25. August diese Bedingungen an und fasste zugleich die nöthigen Ausführungsbeschlüsse; sie genehmigte namentlich den mit einem bernischen Finanzkonsortium abgeschlossenen Vertrag betreffend die Obligationenausgabe und ertheilte dem Verwaltungsrathe Vollmacht zur Regelung sämmtlicher Baufragen.

Die übrigen Aktien sind von der Dampfschiffgesellschaft des Thuner- und Brienzersees gezeichnet worden. Gleichzeitig mit der Ausführung der ersten Arbeiten auf Bernergebiet sind die definitiven Studien beendigt und die Landankäufe auf der ganzen Linie begonnen worden.

Die Bundesversammlung hat im Dezember der Jura-Bern-Luzern-Bahngesellschaft eine neue Konzession für die ganze Linie von Brienz nach Luzern ertheilt, so dass, unvorhergesehene Schwierigkeiten vorbehalten, die Betriebseröffnung der Brünigbahn voraussichtlich im Sommer 1888 stattfinden wird.

D. Projektirte Bahnen.

Wir haben schon in unserm vorjährigen Verwaltungsbericht angeführt, dass der Grosse Rath, gestützt auf die Bestimmungen des Volksbeschlusses von 1875, im Februar 1886 beschlossen hat, dem Initiativkomite der Eisenbahn Langenthal-Huttwyl eine Subvention bis zum Betrage eines Viertels der Baukosten (Fr. 337,500) zu bewilligen. Das Komite machte sich sofort an's Werk, um die erforderlichen Mittel aufzubringen und den durch Grossrathsdekret vorgeschriebenen Finanzausweis vorzulegen; allein es musste sich bald überzeugen, dass es ihm unmöglich war, seine Aufgabe innert der im Volksbeschluss von 1875 bestimmten Frist zu vollenden. Am 6. Dezember hat es durch Vermittlung der Regierung dem Grossen Rathe ein neues Subventionsbegehren eingereicht, welches sich auf folgende Voraussetzungen basirt:

Der Baukostenvoranschlag würde von Fr. 1,350,000 auf Fr. 1,100,000 oder Fr. 1,150,000 herabgesetzt. Das Kapital würde aufgebracht durch eine Aktienübernahme des Staates von Fr. 400,000 bis 450,000, der Gemeinden von Fr. 350,000 und durch Ausgabe von Obligationen im Betrage von Fr. 350,000.

Das Komite würde auf die im Volksbeschluss von 1875 übernommenen Verpflichtungen Verzicht leisten und vom Grossen Rathe einen gleichen Beitrag verlangen wie derjenige, welchen er der Regionalbahn Dachsfelden-Tramlingen geleistet hat.

Das Komite hat sich ebenfalls an die Verwaltung der Emmenthalbahn gewendet mit dem Gesuche um Uebernahme der Leitung des Unternehmens.

Um dem Regierungsrathe einen auf genauen Angaben beruhenden Antrag stellen zu können, hat die Eisenbahndirektion eine Kommission ernannt, bestehend aus den Herren Jurabahndirektor Lommel, Oberingenieur Ganguillet und Emmenthalbahndirektor Flury, und dieselbe beauftragt, den vom Initiativkomite vorgelegten Kostenvoranschlag zu prüfen und sich darüber auszusprechen, ob es möglich wäre, letztern auf die Summe von Fr. 1,100,000, beziehungsweise Fr. 1,150,000 herabzusetzen. Der Bericht dieser Kommission ist noch nicht eingelangt. Das Subventionsgesuch des Initiativkomites wird übrigens dem Grossen Rathe erst im Frühjahr 1887 vorgelegt werden können.

Es sind der Bundesversammlung folgende Konzessionsgesuche eingereicht worden:

1) für eine Bahn von Bönigen (Interlaken) nach Lauterbrunnen;
2) für eine Bahn Bönigen-Schynige Platte;
3) für eine Bahn auf die Heimwehfluh.

Sobald diese Projekte bekannt geworden, sind dieselben in der betreffenden Landesgegend auf lebhaften Widerstand gestossen. Unter dem Vorsitz des Regierungsstatthalters von Interlaken fand am 7. November daselbst eine Delegirtenversammlung der betheiligten Gemeinden statt, welche sich bereits einstimmig gegen diese Projekte aussprach. Anderseits sind Proteste eingelaufen gegen diesen Beschluss, indem behauptet wird, dass derselbe nicht die öffentliche Meinung kundgebe. Immerhin sprechen sich zahlreiche Eingaben, welche seither der Regierung eingereicht worden, entschieden gegen den Bau dieser Bahnen aus, und es scheint keinem Zweifel zu unterliegen, dass die grosse Mehrheit der Bevölkerung diesen Projekten feindselig gesinnt ist. Die Bundesversammlung hat die Prüfung der Konzessionsgesuche auf ihre nächste Sitzung verschoben.

Die Konzession der Drahtseilbahn Wabern-Gurten ist vom Bundesrath für ein Jahr erneuert und die Frist zur Vorlage der technischen und finanziellen Ausweise auf 12. Dezember 1887 angesetzt worden.

Bern, den 4. Januar 1887.

Der Direktor der Eisenbahnen:

Stockmar.