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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1887)

Artikel: Verwaltungsbericht der Direktion der Eisenbahnen des Kantons Bern

Autor: Stockmar

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-416384

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 1887.

Direktor: Herr Regierungsrath **Stockmar.**

A. Gesetzgebung, Verträge u. s. w.

In Sachen des Rückkaufes der Eisenbahnen durch den Bund wurde im verflossenen Jahr ein entscheidender Schritt gethan. Der Bundesrath nahm nämlich die Vorschläge des Eisenbahndepartements, betreffend den Rückkauf der Linien der Nord-Ostbahn auf gütlichem Wege, an und gab gleichzeitig seine Absicht kund, successive sämmtliche schweizerischen Eisenbahnnetze zurückzukaufen, sei es durch gütliche Verständigung, oder auf dem Expropriationswege. Die Frage wird im Laufe des Jahres 1888 von der Bundesversammlung und dem Volke definitiv entschieden werden.

Am 1. November ist das Bundesgesetz vom 26. April 1887, betreffend die Ausdehnung der Haftpflicht, in Kraft getreten. Damit sind alle Fälle von Tödtungen und körperlichen Verletzungen, welche beim Bau und im ganzen Bereiche des Geschäftsbetriebes der Eisenbahnen und Dampfschiffe vorkommen, der Haftpflichtgesetzgebung unterstellt. Ein Unterschied besteht nur noch bezüglich der Folgen von Unfällen. Ereignen sich dieselben beim Betrieb im engern Sinne, so sind die Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1875, in allen andern Fällen aber die Vorschriften des Bundesgesetzes vom 25. Juni 1881 massgebend, mit Vorbehalt immerhin des Art. 1 des Gesetzes vom 1. Juli 1875 bezüglich der Haftbarkeit der konzessionirten Unternehmung und des Umfanges des Schadenersatzes für die beim Bahnbau vorkommenden Haftpflichtfälle.

Für die Beibehaltung der Nachtzüge wurden der Regierung verschiedene Petitionen eingereicht, namentlich Seitens des bernischen Vereins für Handel und Industrie. Diese Züge scheinen für die Zukunft gesichert zu sein, da die Bundesversammlung der Gesellschaft S. O. S., welcher der grösste Antheil der Kosten zufällt, einen Beitrag bewilligt hat.

B. Bahnen im Betrieb.

1. Centralbahn.

Die Frage betreffend Umgestaltung des Bahnhofes Bern hat ihre Lösung noch nicht gefunden. Der Regierungsrath theilte dem schweizerischen Eisenbahndepartement mit, dass er das von der Centralbahn vorgelegte Projekt für Erweiterung des gegenwärtigen Bahnhofes nicht annehmbar finde. Nebst etlichen Vortheilen hinsichtlich des Betriebes würde das Projekt ernstliche Inkonvenienzen lokaler Natur aufweisen, wie solche vom Gemeinderath von Bern des Nähern angeführt wurden. Im Uebrigen würden die Ausführungskosten zu den Vortheilen, welche dem Publikum und dem Betriebe zu Gut kämen, in keinem

Verhältniss stehen. Nach dem Dafürhalten der Regierung wäre es an der Zeit, die Frage definitiv zu lösen und die Bundesstadt mit einem Bahnhofe zu versehen, welcher sowohl den Bedürfnissen des Publikums, als den Betriebsverhältnissen entsprechen würde.

Infolge dieser Bemerkungen ernannte das schweizerische Eisenbahndepartement eine Expertenkommission, mit dem Auftrage, sich über die Frage eines durchgehenden Bahnhofes auszusprechen. Es darf angenommen werden, dass diese Frage im laufenden Jahre, wenigstens prinzipiell, gelöst werde.

Die Pläne für die Erweiterung des Bahnhofes Burgdorf wurden von der Bundesbehörde genehmigt.

2. Jura-Bern-Luzern-Bahn.

Die Betriebsergebnisse sind in den Berichten der Bahngesellschaft dargestellt.

Die Pläne für die Erweiterung des Bahnhofes Biel wurden unter dem Vorbehalte genehmigt, dass die nöthigen Vorkehren getroffen werden, um gegebenen Falls den von der Gemeindebehörde bezeichneten Uebelständen, namentlich beim Bahnübergang auf der Nidaustrasse, Abhülfe zu verschaffen.

In Zwingen wurde eine neue Station errichtet. Die Erstellungskosten wurden durch Beiträge dieser Gemeinde und der benachbarten Ortschaften gedeckt.

Ein Gesuch der Gemeinden Choindez, Vellerat und Rebeuvelier, um Umgestaltung der Haltestelle Choindez in eine eigentliche Station, hat der Regierungsrath, mit Rücksicht auf ihren bedeutenden Verkehr, der Direktion der Jura-Bern-Luzern-Bahn zur Entsprechung empfohlen.

Die Korrektionen der Wildbäche Ilfis und Renggbach, an welchem Unternehmen die Bern-Luzern-Bahn betheiligt ist, sind gegenwärtig in ihrer Ausführung begriffen.

An Stelle des demissionirenden Herrn Römer in Biel wurde als eidgenössischer Schätzungkommissär für die Linie Dachsfelden-Delsberg-Basel Herr Grossrath Renfer in Bözingen ernannt. In der gleichen Eigenschaft wurde der verstorbene Herr Regierungsstatthalter Bucher in Aarberg für die Linien Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers durch Herrn Grossrath Voisin in Corgémont ersetzt.

3. Schweizerische West- und Simplon-Bahn.

Von den Kantonen der Westschweiz werden seit einiger Zeit energische Anstrengungen gemacht, um das Unternehmen des Simplondurchstiches zu verwirklichen. Nachdem die Bundesversammlung die Erklärung abgegeben, es sei die durch Bundesgesetz vom 22. August 1878 grundsätzlich bewilligte Subvention von 4½ Millionen diesem Unternehmen zugesichert, votirten die Kantone Waadt, Freiburg und Wallis ihrerseits Beiträge im Gesammtbetrage von 7 Millionen. Am 23. Mai 1887 ging die freiburgische Regierung den Kanton Bern ebenfalls um eine Staatsbetheiligung an, indem sie darauf hinwies, dass die Berner Regierung am 26. August 1875 beschlossen habe, für den Simplondurchstich eine ähnliche Subvention zu beantragen, wie diejenige, welche der Kanton Bern für das Gotthardunternehmen votirt habe.

In seiner Antwort machte der Regierungsrath darauf aufmerksam, dass dieser Beschluss angesichts einer Sachlage gefasst worden sei, welche sich seither bedeutend verändert habe. Die Thatsache, dass Verwaltung und Betrieb der bernischen Eisenbahnen zur Zeit durch die Gesellschaft der Jura-Bern-Luzern-Bahn geschehen, gestatte der Regierung nicht mehr, direkt zu interveniren; ebenso wenig dürfe sie dem Grossen Rathe ein Subventionsbegehren unterbreiten für eine Eisenbahn, welche ausserhalb des Kantonsgebietes zu liegen käme. Die Jura-Bern-Luzern-Bahngesellschaft, in deren Verwaltung der Staat übrigens eine hervorragende Stellung einnehme, sei gegenwärtig das natürliche Organ des Kantons Bern für sämmtliche Fragen, welche sich auf die Entwicklung seiner Eisenbahnen beziehen.

Die Regierung übermittelte daher das Gesuch des freiburgischen Staatsrathes der Direktion der Jura-Bern-Luzern-Bahn, mit dem Ersuchen, die bezüglichen Unterhandlungen verfolgen zu wollen.

4. Gotthardbahn.

Der Regierungsrath schloss sich einer Eingabe der Regierungen der beim Gotthardbahnunternehmen betheiligten Kantone an, in welcher der Bundesrath ersucht wurde, dem ihm von dieser Gesellschaft unterbreiteten Finanzausweis für den projektirten Bau des zweiten Geleises die Genehmigung zu versagen. In Begründung dieser Eingabe wurde angeführt, dass der Generalversammlung der Gotthardbahn ein Projekt für die Ausgabe neuer Aktien vorgelegen habe, welch' letztere den Inhabern früherer Aktien vorbehalten waren und wonach die Unterzeichner für jede derselben zu einem «Genußschein», im Werthe von Fr. 23 — die beim Bau des grossen Tunnels erzielte Ersparniss darstellend — hätten berechtigt sein sollen. Die Opponenten erklärten im Fernern, dass nach ihrem Dafürhalten die Gotthardbahnaktionäre zu dieser Vertheilung nicht berechtigt seien, bevor die Bahngesellschaft ihren sämmtlichen Verpflichtungen nachgekommen sein werde. Der bundesräthliche Entscheid wurde den betreffenden Kantonen noch nicht mitgetheilt.

Die Gesellschaft der Emmenthalbahn nahm eine Revision ihrer Statuten vor, um deren Bestimmungen hinsichtlich der Unterschrift für die Gesellschaft mit dem Obligationenrecht in Einklang zu bringen.

Die Aktionäre der Tramlinger Regionalbahn beschlossen, unter Zustimmung der Regierung, den Betriebsüberschuss pro 1886, welcher die Vertheilung einer Dividende von 1½ % zugelassen hätte, dem Reservefonds zuzuwenden.

Auf Beginn des Sommers wurde die Drahtseilbahn Biel-Magglingen dem Betriebe übergeben.

Zwischen Neuenstadt und Erlach wurde eine Dampfschiffverbindung errichtet.

Die übrigen im Betrieb befindlichen Bahnen geben zu keinen Bemerkungen Anlass.

C. Im Bau begriffene Bahnen.

1. Brünigbahn.

Die Arbeiten an der Brünigbahn sind im Laufe des Jahres 1887 lebhaft vorgerückt. Die Linie Brienz-Alpnach wird auf den festgesetzten Zeitpunkt, d. h. auf Beginn der Sommer-Saison 1888, dem Betriebe übergeben werden können. Auf der Strecke Alpnach-Luzern sind die Arbeiten ebenfalls im Gange und werden, allem Anschein nach, auf den bestimmten Termin, nämlich Sommer 1889, vollendet sein. Zwar ist die Frage betreffend Anlage des Brünigbahnhofes in Luzern, welche zwischen der Gesellschaft der Jura-Bern-Luzern-Bahn und den luzernischen Behörden zu Meinungsverschiedenheiten führte, vom Bundesrathe noch nicht entschieden.

2. Regionalbahn Langenthal-Huttwyl.

Diese Lokalbahn geht endlich ihrer Ausführung entgegen. In unserem letztjährigen Berichte führten wir an, dass das Initiativ-Komite im Dezember 1886 dem Grossen Rathe ein neues Subventionsgesuch eingereicht habe. Dieses Gesuch wurde vom Grossen Rathe günstig aufgenommen, indem derselbe am 31. Mai 1887 eine Aktienübernahme im Betrage von Fr. 400,000 beschloss, unter der Bedingung, dass die betheiligte Landesgegend Aktien im gleichen Betrage zeichne und das Obligationenkapital Fr. 400,000 nicht übersteige. Dieser Beschluss stützte sich auf einen Expertenbericht, in welchem festgestellt war, dass die Baukosten in keinem Falle die Summe von Fr. 1,200,000 übersteigen werden.

Die durch Dekret vom 31. Mai aufgestellten Bedingungen wurden erfüllt und der Finanzausweis des Unternehmens konnte am 28. November 1887 vom Grossen Rathe genehmigt werden. Die Gesellschaft bildete sich sofort und ernannte den definitiven Verwaltungsrath, in welchem der Staat durch zwei Mitglieder, die Herren Flury, Direktor der Emmenthalbahn, in Burgdorf, und Meyer, Regierungsstatthalter in Langenthal, vertreten ist.

Die Direktion der Emmenthalbahn übernahm in anerkennenswerther Weise die Leitung des Unternehmens während der Bauperiode. Der Bau wird wahrscheinlich gegen Ende des laufenden Jahres vollendet sein.

D. Projektirte Bahnen.

Trotzdem sich Seitens der betheiligten Landesgegend eine ziemlich starke Opposition kundgab, ertheilte die Bundesversammlung den Herren Heiniger-Schnell in Burgdorf und Pümpin & Cie. in Bern am 29. April die Konzession für eine schmalspurige Eisenbahn von Bönigen, resp. Zollhaus nach Lauterbrunnen, mit Abzweigung von Zweilütschinen nach Grindelwald. Die Bundesversammlung behielt jedoch dem Kanton Bern, in Gemässheit des Art. 4 des Gesetzes vom 31. Dezember 1872, das Recht vor, die Konzession an sich zu ziehen und diese Bahn auf eigene Rechnung zu bauen. Nachdem aber der Grosse Rath am 28. November, auf Antrag des Regierungsrathes, auf das dem Kanton zugestandene Konzessionsvorrecht ausdrücklich Verzicht geleistet, verblieb die Konzession ohne Vorbehalt den Herren Pümpin, Herzog & Cie. Mit den Bauarbeiten dieser neuen Bahn soll unverzüglich begonnen werden.

Die nämliche Gesellschaft erhielt von der Bundesversammlung die Konzession für eine Zahnradbahn von Bönigen auf die Schynige Platte. Diese Bahn wird eine Länge von 7 Kilometer, mit einer mittlern Steigung von 20 %, erhalten. Die Baukosten sind auf Fr. 2,200,000 veranschlagt.

Das Konzessionsgesuch für eine Drahtseilbahn von Interlaken auf die Heimwehfluh wurde dagegen am 18. Februar 1887 zurückgezogen.

In ihrer Juni-Session ertheilte die Bundesversammlung den Herren Heer-Bétrix & Cie. die Konzession für eine Drahtseil- und elektrische Bahn von Lauterbrunnen nach Mürren. Die Drahtseilbahn von Lauterbrunnen nach der Grütschalp wird bei einer Länge von 1550 m. eine Steigung von 50—57 % erhalten. Die elektrische Bahn, von der Grütschalp nach Mürren, wird eine Länge von 3880 m. erhalten, mit Steigung von 15—25 ‰. Die Baukosten sind auf Fr. 1,119,000 veranschlagt, nämlich Fr. 694,500 für die Drahtseil- und Fr. 424,500 für die elektrische Bahn.

Unterm 21. Dezember abhin ertheilte die Bundesversammlung den Herren Pümpin, Herzog & Cie. ferner die Konzession für eine Drahtseilbahn von Merligen auf den Beatenberg, welche bei einer Länge von 1610 m. eine mittlere Steigung von 33½ % erhalten wird. Die Baukosten sind auf Fr. 700,000 veranschlagt.

Für keine dieser Unternehmungen wird eine Staatsbetheiligung beansprucht.

Am 20. Dezember 1887 bewilligte der Bundesrath den Konzessionären für die Drahtseilbahn von Wabern auf den Gurten, zur Vorlage der Pläne und des Finanzausweises, eine neue Frist von 2 Jahren.

Behufs Erstellung einer Tramwaybahn in der Stadt Bern, welche mittelst komprimirter Luft betrieben werden soll, bildete sich eine Gesellschaft. Das Baukapital für diese Unternehmung ist jedoch noch nicht vollständig aufgebracht.

Bern, den 28. Januar 1888.

Der Direktor der Eisenbahnen:

Stockmar.