

Verwaltungsbericht der Direktion der Eisenbahnen des Kantons Bern

Autor(en): **Stockmar**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1885)**

PDF erstellt am: **29.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-416346>

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 des Kantons Bern

für

das Jahr 1885.

Direktor: Herr Regierungsrath **Stockmar.**

A. Gesetzgebung, Verträge u. s. w.

Ein Beschluss des Bundesrathes vom 20. Oktober hat die Frage über das Tarifwesen nach den Bestimmungen des Bundesbeschlusses vom 19. Dezember 1884 geregelt. Nachdem die Suisse-Occidentale den Reformtarif ebenfalls angenommen hat, gilt derselbe nun für sämtliche schweizerischen Normalbahnen. Der Beschluss vom 20. Oktober behaftet die Eisenbahngesellschaften bei der Erklärung, dass sie zur Deklassifikation gewisser Konsumartikel einwilligen und dass die Erleichterungen, welche durch die Beschlüsse der 90. Eisenbahnkonferenz dem Personalverkehr gewährt worden sind und hauptsächlich auf die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Billete Bezug haben, gemeinschaftlich in Kraft gesetzt werden. Der Bundesrath hat dagegen den Eisenbahngesellschaften gestattet, eine Einschreibgebühr von 10 Rp. auf Vieh- und Gepäcksendungen auch da zu erheben, wo eine solche Gebühr bisher nicht erhoben wurde, und bei Berechnung der Taxe für Gepäcksendungen ein Minimalgewicht von 20 Kilogr. zu Grunde zu legen, mit der Befugniss, das Mehrgewicht von 10 auf 10 Kilogr. abzurunden.

Zwischen den Verwaltungen der hauptsächlichsten schweizerischen Bahngesellschaften ist eine Uebereinkunft betreffend gemeinsame Tragung der Entschädigungen für Eisenbahnunfälle getroffen worden. Diese Uebereinkunft findet nur für solche Fälle Anwendung, wo die Entschädigungssummen Fr. 15,000 übersteigen. Die Repartition der der Gemeinschaft auffallenden Beträge geschieht jedes Jahr, und zwar

zur Hälfte nach der Zahl der gesammten Wagenachsenkilometer und zur Hälfte nach der Bruttoeinnahme des Personenverkehrs.

B. Bahnen im Betrieb.

1. Centralbahn.

Der grosse Andrang des Publikums zum eidgenössischen Schützenfeste vom 19. bis 28. Juli erforderte eine besondere Organisirung hinsichtlich der Bedienung der Bahnzüge nach den verschiedenen Richtungen, sowie zur Sicherung des Bahnhofdienstes in Bern. Die daherigen von der Centralbahngesellschaft vorgeschlagenen Vorkehren wurden durch die vom schweizerischen Eisenbahndepartement auf den 12. März angesetzte Konferenz, an welcher sämtliche Interessenten vertreten waren, endgültig gutgeheissen. Diese Vorkehren erreichten ihren Zweck vollständig; denn es wurde den Bahngesellschaften möglich, den Bedürfnissen des aussergewöhnlichen Verkehrs zur vollen Befriedigung des Publikums und ohne den geringsten Unfall gerecht zu werden.

Die Centralbahn hat dieses Jahr auf mehreren bernischen Stationen eine Reihe von Arbeiten und Bauten ausgeführt. Wir führen u. a. folgende an:

In Langenthal, Erhöhung der Holzrampe auf eine Länge von 60 m. und Vermehrung der Verbindungsgeleise.

In Uttigen, Errichtung des in unserem letztjährigen Verwaltungsberichte erwähnten Güterschuppens.

In Kiesen, Erstellung von Ausweichgleisen und Verlängerung der Verladerampe.

In Burgdorf, Erweiterung des Bahnhofes.

Das Bundesgericht hat die Schadenersatzklage, welche die Centralbahn gegen den Bundesrath eingereicht hatte, weil sie derselbe während der Wintersaison zur Führung eines Schnellzuges von Basel nach Olten angehalten hatte und welcher — getrennt vom Schnellzuge Basel-Bern — hauptsächlich dazu bestimmt war, die Verbindung der ausländischen Bahnen mit der Gotthardbahn zu sichern, unterm 29. Mai abgewiesen. Das Bundesgericht hat angenommen, der Bundesrath sei kompetent gewesen, die Einführung dieses Zuges anzuordnen, ohne dass der Bund gegenüber der Bahngesellschaft schadenersatzpflichtig sei.

Unterm 15. Dezember hat der Verwaltungsrath der Centralbahn beschlossen, bei den Bundesbehörden um eine vierjährige Verlängerung der mit dem 31. Dezember abgelaufenen Konzession für die Langenthal-Wauwyl-Bahn einzukommen. Der Regierungsrath, von der Ansicht geleitet, dass diese Konzessionserneuerung nicht deshalb verlangt worden sei, weil die Centralbahn beabsichtige, die Bahn zu bauen, erblickte hierin eine Gefährdung der Interessen unseres Kantons und reichte dem Bundesrath sofort eine Verwahrung ein, über welche jedoch noch nicht entschieden ist.

2. Jura-Bern-Luzern.

Die Betriebsergebnisse der Staatsbahn und der Linien der Jura-Bern-Bahn sind in den Berichten dieser Bahngesellschaft dargestellt.

Am 9. Januar hat der Bundesrath dem Protokoll über die Festsetzung der Kosten für den Bau der Jurabahnlinien die Genehmigung erteilt. Diese Anlagekosten sind auf Fr. 66,760,379 festgesetzt worden. Der Bundesrath und die Bahngesellschaft sind übereingekommen, diese Summe, im Falle eines Rückkaufes der Jurabahnen durch den Bund, als ursprüngliches Anlagekapital anzunehmen; zu diesem sollen überdies von der Gesellschaft noch die Auslagen gerechnet werden können, die ihr aus Ergänzungs- und Neuanlagen, oder aus dem Erwerb von Betriebsmaterial erwachsen, wenn hieraus eine Vermehrung oder nothwendige Verbesserung der Anlage mit Rücksicht auf den Betrieb erzielt wird.

Die vom Eisenbahndepartement gemäss Gesetz über die Rechnungsstellung der Eisenbahngesellschaften verlangten Rückzahlungen konnten in den Jahren 1884 und 1885 vollständig geleistet werden.

Da die mit der Unfallversicherungsgesellschaft in Winterthur zu Gunsten des Betriebspersonals und der Passagiere abgeschlossenen Versicherungsverträge auf 31. Dezember 1884 ausgelaufen waren, traten mit dem 15. Mai 1885 zwei neue, mit der «Préservatrice» in Paris abgeschlossene Verträge an deren Stelle.

Durch den Versicherungsvertrag betreffend das Bahnpersonal übernimmt die «Préservatrice» bei Todes- und Invaliditätsfällen des letztern die Folgen der gesetzlichen Haftpflicht der Bahngesellschaft bis zum Maximalbetrage von Fr. 12,000 per Person. Solche Unfälle, die nur eine vorübergehende Arbeitsunfähigkeit zur Folge haben, sind in der Versicherung nicht inbegriffen.

Infolge eines schweren Unfalles auf der Linie Morteau wurde mit der Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn ein neuer Vertrag über den Betrieb der Bahnstrecke Morteau-Loche und die Auswechslung des internationalen Verkehrs abgeschlossen. Derselbe wurde von der Bundesversammlung in ihrer Junisession genehmigt.

Der Rückkauf der Linie des «Jura Industriel» durch den Kanton Neuenburg geschah durch Kaufvertrag vom 25. Mai, der nach einigen Tagen durch die Aktionäre der J.-B.-L. und den neuenburgischen Grossen Rath, und am 25. Juni durch die Bundesversammlung genehmigt wurde. Die Bahn wurde verkauft um die Summe von Fr. 5,250,000, in welcher jedoch die Vollendungsbauten und die im Jahre 1885 erstellten Neuanlagen nicht inbegriffen sind. Die J.-B.-L.-Bahn hat die Verpflichtung übernommen, innert der Frist von drei Jahren eine direkte Linie von Renan nach Caux-de-fonds zu erstellen, unter dem Vorbehalt, dass auf den Anschluss in Convers verzichtet werde. Dieser Vorbehalt wurde ihr seither vom Bundesrathe bewilligt. Der Besitz der Bahnlinie ging mit dem 1. Januar 1886 an den Käufer über. Die Linie des «Jura neuchâtelais» wird durch eine am 10. Oktober 1885 in Neuenburg gegründete Gesellschaft betrieben. Der zwischen dem Kanton Neuenburg als Konzessionär und der «Société d'exploitation» abgeschlossene Betriebsvertrag wurde unter dem Vorbehalte aller dem Kanton Neuenburg gesetzlich und konzessionsgemäss obliegenden Verpflichtungen genehmigt.

Infolge Verkaufes des «Jura Industriel» hat die J.-B.-L.-Bahn ihre Schuld von 33 Millionen durch Kanzellirung von 4000 Partial-Obligationen um vier Millionen vermindert.

Eine Anzahl Gemeinderäthe verlangten beim Bundesrathe die Abänderung der beiden die Taxen auf der Linie des Berner-Jura erhöhenden Beschlüsse vom 28. Dezember 1876 und 19. Dezember 1878, sowie Anwendung sämmtlicher Differenzial-Tarife für die Zwischenstationen. Da der Bundesrath die Petenten mit ihrem Gesuche, insoweit es die Differenzial-Tarife betrifft, abgewiesen und bezüglich des Begehrens, betreffend die Zuschlagstaxen, seinen Entscheid auf das Jahr 1886 verschoben hat, reichten diese der Bundesversammlung einen Rekurs ein, über welchen noch kein Entscheid getroffen ist. Dieser Rekurs, soweit er auf die Zuschlagstaxen Bezug hat, ist inzwischen gegenstandslos geworden, da die J.-B.-L.-Bahn beschlossen hat, dieselben im Laufe des Jahres 1886 vollständig aufzuheben.

In Biel wurden Schritte gethan für die Errichtung einer Station in la Rochette. Ein bezügliches Initiativkomitee reichte zu diesem Zwecke am 5. Februar dem Gemeinderath ein Gesuch ein.

3. Emmenthalbahn.

Bei Beginn des Jahres hat die Bahngesellschaft beschlossen, die Zuschlagstaxen von 30 % auf die Hälfte herunterzusetzen.

Das Bauconto auf 1. Januar 1885 wurde mit dem Bundesrathe auf die Summe von Fr. 4,666,573. 58 festgesetzt.

Mit der «Préservatrice» wurde ein Versicherungsvertrag gegen die Unfälle der Passagiere und des Betriebspersonals abgeschlossen.

Ueber die Frage der Steuerfreiheit des Verwaltungsgebäudes in Burgdorf ist zwischen dem Staat und der Gesellschaft ein Streit ausgebrochen, der noch der Lösung entgegensieht. Die Gesellschaft hat den Gerichten die Frage unterbreitet, ob dieser Streit nicht in die Kategorie derjenigen falle, die der Staat nach Art. 42 der Konzession einem Schiedsgerichte zu übertragen habe.

4. Gotthardbahn.

Die Generalversammlung der Aktionäre hat unterm 27. Juni einstimmig die erforderlichen Summen für den Bau der Zufahrtslinien bewilligt, deren Ausführung bisher immer hinausgeschoben wurde. Es schien nach diesem der sofortigen Erstellung der Linie Luzern-Immensee nichts mehr im Wege zu stehen. Dennoch verzögern Hindernisse verwickelter Natur die Ausführung. Aus den Erklärungen des Vorstehers des Eisenbahndepartements in der Sitzung des Nationalrathes vom 22. Dezember 1885 geht hervor, dass die Wahl des Tracé noch nicht definitiv festgestellt ist, und dass der Bundesrath die Erstellung dieser Linie anordnen wird, sobald er die Ueberzeugung gewonnen, dass die Finanzlage der Bahngesellschaft es erlaubt.

5. Regionalbahn von Tramlingen.

Die Regionalbahn von Tramlingen nach Dachselden rechtfertigt die günstigen Voraussetzungen, welche den Grossen Rath zur Subventionierung dieses Unternehmens bewogen haben. Die Rendite des ersten Betriebsjahres betrug Fr. 6000 per Kilometer; sie würde somit die Verabfolgung einer Aktiendividende von 2% erlauben, allein die Gesellschaft glaubte im Einverständniss mit der Regierung den Betriebsüberschuss ganz zur Dotation des Reservefonds zur Konsolidirung des Unternehmens verwenden zu sollen.

6. Drahtseilbahn des Marzili.

Diese Drahtseilbahn wurde am 18. Juli eröffnet. Am 23. gl. Monats wurde der Betrieb infolge eines Achsenbruches, welcher übrigens keinen Unfall verursachte, eingestellt. Nach einer kurzen Unterbrechung wurde der Betrieb unter günstigen Bedingungen wieder aufgenommen und erzielt nunmehr befriedigende Ergebnisse.

Die andern Linien im Betrieb geben zu keinen Bemerkungen Anlass.

C. Projektirte Linien.

Unterm 20. Juli reichte das Gründungskomite der Langenthal-Huttswyl-Bahn dem Grossen Rathe ein Subventionsgesuch für ein neues Projekt ein, welches den Bau einer Normalspurbahn vorsieht und ihn auf Fr. 1,300,000 veranschlagt. Das Komite gedenkt diese Summe in folgenden Posten aufzubringen: Obligationen Fr. 500,000, Aktien der Gemeinden und Privaten Fr. 400,000, Betheiligung des Staates Fr. 450,000. Gestützt auf die Bestimmungen des § 12 des Volksbeschlusses vom 28. Februar 1875 beantragte die Regierung dem Grossen Rathe, diesem Unternehmen nur eine Subvention bis zum Betrage eines Viertels der Baukosten zu bewilligen. Die grossrätliche

Kommission beantragte dagegen eine Betheiligung von einem Drittel, mit Herabsetzung des Obligationenkapitals auf Fr. 450,000. Der Grosse Rath hat den Antrag der Regierung angenommen unter gleichzeitiger Aufstellung der von der Kommission vorgeschlagenen Bedingung in Bezug auf den Betrag des Obligationenkapitals (Februar 1886). Immerhin ist aus den Verhandlungen ersichtlich, dass sowohl die Regierung als der Grosse Rath eine beträchtlichere Subvention beschliessen würden, wenn das Projekt auf zweckmässigeren und weniger kostspieligen Grundlagen, als die vom Gründungskomite vorgelegten, beruhen würde.

Die Konzession für eine *Brünigbahn* wurde von der Bundesversammlung bis 30. Juni 1886 verlängert. Gegen Ende des Jahres ist eine neue Kombination aufgetaucht, wonach der Bau dieser Bahn durch eine fremde Gesellschaft ausgeführt würde, an welche der Staat und die Gemeinden einen Beitrag à fonds perdus zu leisten hätten. Wenn die in dieser Angelegenheit gepflogenen Unterhandlungen zu einem Ergebniss führen, so kann das Unternehmen im Jahre 1886 eine greifbare Gestalt gewinnen.

Im Jahre 1885 ertheilte die Bundesversammlung zwei Konzessionen für den Bau von Drahtseilbahnen auf bernischem Gebiet.

Die erste bezweckt die Verbindung *Biels* mit *Magglingen*. Das Tracé würde beim Pasquart in der Nähe des Bahnhofes Biel beginnen und auf einer Länge von 1700 m. mit einer Steigung von ungefähr 26 % den Höhenunterschied von 440 m. zwischen Biel und Magglingen überwinden. Es würde dies eine Drahtseilbahn mit Dampfmotor sein. Der Kostenvoranschlag beläuft sich auf Fr. 450,000.

Die zweite Konzession wurde den Herren Pümpin-Herzog & Cie. zur Erstellung einer Drahtseilbahn von *Wabern* auf die *Höhe des Gurten* ertheilt.

Diese 1,06 Kilometer lange Bahn würde am Fusse des Gurten bei Gross-Wabern beginnen und sich ungefähr in der Richtung von Nord nach Süd durch den Grünboden und Gurtenwald nach der Höhe des Gurten hinziehen.

Stationen sind nur an den beiden Endpunkten vorgesehen. Die Höhendifferenz zwischen denselben beträgt 270 m. Die Bahn wird nach dem Drahtseilsystem, wie dasselbe bei verschiedenen andern gleichartigen Unternehmen angewendet wurde, erstellt werden, mit Verwendung des Wassers als Triebkraft. Das für den Betrieb nöthige Wasser wird mittelst hydraulischer oder Dampfkraft nach der Höhe der obern Station geleitet und in einem grossen Reservoir gehalten.

Die mittleren Steigungen werden 25½ % und die Maximalsteigungen 30 % betragen. Die Spurweite wird 1 m. betragen und der Oberbau wie bei der Marzilibahn aus drei Schienensträngen bestehen, welche zwei Geleise mit zwei Zahnstangen bilden. In der Mitte wird ein Ausweichgeleise angebracht werden, dessen Kurven beim Kreuzungspunkt einen Halbmesser von 200 m. ausmachen.

Der Gesamtkostenvoranschlag wird auf Fr. 500,000 angesetzt.

Bern, 23. Februar 1886.

Der Direktor der Eisenbahnen:
Stockmar.

