Verwaltungsbericht der Direktion der Eisenbahnen des Kantons Bern

Autor(en): **Stockmar**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1881)**

PDF erstellt am: **26.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-416278

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Verwaltungsbericht

der

Direktion der Eisenbahnen des Kantons Bern

für

das Jahr 1881.

Direktor: Herr Regierungsrath **Stockmar.**

A. Gesetzgebung, Verträge u. s. w.

1) Die Konferenz für eine internationale Gesetzgebung über das Eisenbahntransportwesen, welche im Jahr 1878 eine erste Sitzung gehabt hatte, hat sich auf Einladung des schweiz. Bundesrathes im Mai 1881 neuerdings in Bern versammelt und hat ihre Arbeiten beendigt. Das Ergebniss derselben ist der Würdigung der betheiligten Staaten unterstellt worden.

2) Die Konferenz der schweizerischen Bahngesellschaften hat am 9. Juli zwei neue Reglemente über den Transport schweizerischer Armer und über polizeiliche Transporte angenommen. Beide Reglemente sind vom Bundesrathe genhemigt worden und mit dem 1. Januar 1882 in Kraft getreten (Bundesblatt, Band IV, N° 49). Die wesentlichen Bestimmungen sind folgende:

Die Armen werden in dritter Wagenklasse zur halben Taxe befördert auf eine Empfehlung der hiezu berechtigten Armenbehörde, wozu die Bahngesellschaften das Formular liefern. Diese behalten sich das Recht vor, die nämliche Vergünstigung auch Privatanstalten zu gewähren.

Verhaftete werden in der Regel in der dafür eingerichteten Zelle des Gepäckwagens befördert; die Fahrtaxe beträgt 3¼ Cts. per Kilometer. Die begleitende Polizeimannschaft hat freie Fahrt. Kantonale Polizeisoldaten, welche einzeln in Uniform oder zu Dienstzwecken in Civil reisen, zahlen die halbe Taxe.

3) Die Eisenwerkgesellschaft von Choindez hatte die Bewilligung nachgesucht, eine Lufteisenbahn für den Dienst einer Mine zu erstellen. Man fand jedoch, die Gesellschaft unterliege nicht den gesetzlichen Vorschriften über die Eisenbahnen, da sie in keiner Weise den Verkehr hemme, und dass sie sich daher ausschliesslich mit den betheiligten Eigenthümern zu verständigen habe.

B. Bahnen im Betrieb.

1. Centralbahn.

Die Fahrtenpläne haben hauptsächlich im Oberaargau und in Interlaken zu verschiedenen Reklamationen Anlass gegeben, von denen jedoch nur ein kleiner Theil Berücksichtigung gefunden hat.

Der Anstand mit der Stadt Bern wegen des Schiessplatzes auf dem Wylerfeld hat durch Bezahlung einer Summe von Fr. 130,000 an die Stadt ihre Erledigung gefunden. Ihrerseits hat sich die Stadt verpflichtet, den neuen Schiessplatz auf ihre Kosten und Gefahr zu erstellen.

Die Gesellschaft hat zu Ende des Jahres die Erneuerung der Konzession für die Langenthal-Wauwyl-Linie verlangt. Die eidg. Behörden haben über dieses Gesuch noch nicht entschieden. Dagegen hat die Gesellschaft die Konzessionsfrist für die Wasserfallen-Solothurn-Schönbühl-Linie ablaufen lassen, ohne deren Erneuerung zu verlangen.

Die Gemeinden Wattenwyl, Uttigen, Seftigen u. s. w. haben die Erstellung einer Waarenhalle mit Quai auf der Station Uttigen verlangt. Die Centralbahn hat das Gesuch abgewiesen und zwar wesentlich aus den gleichen Gründen, welche sie im Jahre 1877 auf ein analoges Begehren geltend gemacht hatte, hauptsächlich nämlich wegen des ungenügenden Verkehrs.

2. Westschweizerische Bahnen.

Diese Gesellschaft hat sich mit der Simplonbahngesellschaft fusionirt. Die neue Gesellschaft trägt den Namen Bahngesellschaft der Westschweiz und des Simplon.

3. Jura-Bern-Luzern.

Nach Mitgabe eines vom Grossen Rathe unterm 11. März mit Stimmeneinhelligkeit (206 Stimmende) erlassenen Dekretes und eines Volksbeschlusses vom 24. April (20,811 Ja, 11,312 Nein) wurde die Verwaltung der bernischen Linien in folgender Weise abgeändert.

Die Jurabahngesellschaft übernimmt auf ihre Gefahr und Kosten den Betrieb der Linie Bern-Luzern und bezahlt dem Staate einen Pachtzins von Fr. 226,000 während vier Jahren und von da hinweg einen solchen von Fr. 250,000 und überdies 70 % der Bruttoeinnahmen der Linie, welche Fr. 12,000 per Kilometer übersteigen.

Seinerseits hat sich der Staat verpflichtet, bei der Umwandlung der Anleihen der bernischen Jurabahngesellschaft in neue zu 4 % verzinsliche Anleihen im Gesammtbetrage von 33 Millionen für die richtige Verzinsung und Rückzahlung zu haften. Dieser Kombination zufolge macht die Jurabahngesellschaft auf dem Zinse für ihre Schulden einen Gewinn, welcher dem Zinse gleichkommt, den sie für die Pacht der Linie Bern-Luzern bezahlt.

Die neue Organisation ist von den Bundesbehörden genehmigt worden und mit dem 1. Januar 1882 in Wirksamkeit getreten.

a. Staatsbahn (Bern-Luzern).

Das Betriebsergebniss von 1880 findet sich in dem von der Jura-Bern-Luzern-Bahn veröffentlichten Geschäftsberichte. Die Rechnungen sind gleichzeitig mit der Staatsrechnung vom Grossen Rathe gutgeheissen worden. Die im Jahre 1881 auszuführenden Vollendungsarbeiten waren auf Fr. 19,000 devisirt, nicht inbegriffen den Beitrag an die Erweiterung des Bahnhofs Luzern. Was die Vollendungsarbeiten und die Erneuerung der Linie Gümligen-Luzern betrifft, welche bis zum Jahre 1891 ausgeführt sein sollen, so ist darüber von Hrn. Oberingenieur Cuenod ein Devis aufgestellt worden, welcher der Uebereinkunft zwischen dem Staate und der Jurabahngesellschaft vom 11. März beigefügt ist.

Der Verkauf der verfügbaren Parzellen hat wie in den frühern Jahren stattgefunden, durchschnittlich zum Schatzungspreise.

Der Unterhalt der Dämme hat zu keinen Bemerkungen Anlass gegeben. Die Gemeinde Langnau hat für die Eindämmung des Schützengrabens einen Beitrag von Fr. 1500 erhalten.

Der mit der Eisenwerkgesellschaft von Acoz angehobene Prozess ist vom Staate gewonnen worden; dagegen hat der Anstand mit der Centralbahn wegen der Mitbenutzung der gemeinschaftlichen Strecken seine Lösung noch nicht gefunden. Der im Jahre 1881 verstorbene Hr. Ingenieur Tobler wurde durch Hrn. Ingenieur Lommel ersetzt.

Mit der Emmenthalbahn wurde ein Konkurrenzvertrag abgeschlossen, ebenso eine Uebereinkunft wegen Mitbenutzung des Bahnhofs Langnau und der Strecke Obermatt-Langnau.

Die Funktionen des Verwaltungsausschusses der Bern-Luzern-Bahn sind mit dem Schluss des Jahres zu Ende gegangen. Die beiden Mitglieder desselben, die Herren Grossräthe Rüfenacht-Moser und Joost, wurden vom Regierungsrathe zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes der Jura-Bern-Luzern-Bahn gewählt.

b. Jura-Bern-Bahn.

Die Betriebsergebnisse des Jahres 1880 sind in dem von der Gesellschaft veröffentlichten Geschäftsberichte angegeben. Zum ersten Male konnte den Aktionären eine Dividende ausgerichtet werden und zwar von Fr. 5.

Das eidgenössische Eisenbahndepartement verlangte die Unterdrückung des Fussgängerverkehrs auf der Busswylbrücke, wogegen die Regierung Widerspruch erhob, gestützt darauf, dass dieser Verkehr niemals Uebelstände veranlasst habe und dass es nach Verengerung des Aarebettes möglich sein werde, einen gegenwärtig zu kostspieligen Brückenbau auszuführen. Das Departement hat auf diese Bemerkungen seine Verfügung zurückgenommen.

Die Fahrtenpläne haben nur zu wenigen Reklamationen Anlass gegeben, denen meistens Rechnung getragen werden konnte.

In Betreff des Anschlusses beim Col des Roches haben Konferenzen von schweizerischen und französischen Delegirten stattgefunden; eine definitive Lösung ist bis zum Schlusse des Jahres nicht erfolgt.

c. Bödelibahn.

Der Betrieb dieser Linie gibt zu keinen Bemerkungen Anlass.

4. Emmenthalbahn.

(Langnau-Burgdorf-Solothurn.)

Die Kollaudation der Linie Langnau-Burgdorf hat am 7. Mai stattgefunden und die definitive Eröffnung am 11. Mai. Der Grosse Rath hat gefunden,

dass die Bedingungen des Beschlusses von 1875 erfüllt seien, worauf der Gesellschaft die Staatssubvention verabfolgt wurde.

Der Bundesrath hat die Gesellschaft ermächtigt, von der Betriebseröffnung an auf der Strecke Burgdorf-Langnau die erhöhten Taxen der Strecke Burgdorf-Solothurn zu erheben.

5. Drahtseilbahn am Giessbach.

Diese Bahn gibt zu keinen Bemerkungen Anlass.

6. Tramways.

a. Biel.

Der Betrieb hat seinen regelmässigen Fortgang genommen und gibt zu keinen Bemerkungen Anlass.

b. Bern.

Die Stadt Bern hat von den Bundesbehörden die Konzession für die Erstellung eines Tramway durch die Stadt und ihren Bezirk nachgesucht und erhalten.

C. Im Bau begriffene Linien.

Gotthardbahn.

Nach dem vom Bundesrathe aufgestellten Vertheilungstableau hatte der Kanton im Jahre 1881 an seine Subvention Fr. 219,617. 04 zu bezahlen, inbegriffen den Antheil der Stadt Bern mit Fr. 11,680. 38. Die letzte Subventionsquote wird im Jahre 1882 auszurichten sein.

Der Gotthardtunnel wurde zu Ende 1881 dem Betrieb übergeben; die ganze Linie wird auf den 1. Juni 1882 eröffnet werden. Auf die von den Regierungen von Luzern und Bern zu Gunsten einer sofortigen Erstellung der direkten Linie über Immensee gethanen Schritte hat die Gotthardirektion geantwortet, sie wäre geneigt, die Linie zu bauen, wenn die Kantone oder Gemeinden die Garantie für das Betriebsdefizit mit Inbegriff der Verzinsung des Baukapitals übernehmen wollten.

D. Projektirte Linien.

1. Brünig.

Am 13. Mai hatte sich der Grosse Rath über den Finanzausweis des Gründungskomites der Brünigbahn auszusprechen. Vom technischen Standpunkte war der Ausweis durch drei vom Regierungsrathe bezeichnete Experten, die Herren Ingenieurs Vögelin, Gerlich und Ganguillet, geprüft und annehmbar gefunden worden. Die Regierung beantragte, den Finanzausweis als zur rechten Zeit geleistet anzuerkennen, aber die Genehmigung desselben zu verschieben, bis das Komite den Reservefonds und den Betriebsfonds auf Fr. 400,000 gebracht haben werde, und ihm hiefür eine Frist von 18 Monaten zu gewähren. Die Staatswirthschaftskommission erkannte auch an, dass der Finanzausweis in der vorgeschriebenen Frist eingereicht worden sei, beantragte aber gleichzeitig die Verschiebung der einlässlichen Behandlung auf eine spätere Session. Der Grosse Rath nahm diesen Antrag an.

Die Konzession für die Brünigbahn wurde bis Ende 1882 verlängert.

2. Dachsfelden-Tramlingen.

Die beiden Gemeinden Dachsfelden und Tramlingen haben ein Initiativkomite niedergesetzt für Erstellung einer schmalspurigen Bahn zur Verbindung beider Ortschaften. Das Komite hat unterm 23. Dezember 1881 die verlangte Konzession von den Bundesbehörden erhalten. Nach Mitgabe dieser Konzession sollen der Finanzausweis und die Gesellschaftsstatuten innerhalb Jahresfrist genehmigt sein und die Linie bis zum 1. Juni 1884 dem Betriebe übergeben werden.

Bern, im März 1882.

Der Direktor der Eisenbahnen:

Stockmar.