

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): - **(1890)**

PDF erstellt am: **10.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-416443>

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 1890.

Direktor: Herr Regierungsrath **Stockmar.**

A. Gesetzgebung, Verträge u. s. w.

In der Junisession hat die Bundesversammlung das Gesetz betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten angenommen. Dieses Gesetz sichert den Beamten, Angestellten und Arbeitern 52 Freitage im Jahr, von denen wenigstens 17 auf einen Sonntag fallen sollen, und untersagt den Güterdienst an Sonntagen. Die nächste Folge des neuen Gesetzes war eine fühlbare Vermehrung des Bahnpersonals.

Der Ankauf des grössern Theils der Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft durch den Bund führte zu der Gründung eines Eisenbahnfonds, dazu bestimmt, um die Coupons der Rententitel zu bezahlen, welche der Bund zum Zwecke der Deckung des Ankaufspreises von Eisenbahnaktien ausgegeben, und um die Rente entweder auf dem Wege des Rückkaufs oder der Einlösung zu amortisiren.

Von Seite des schweiz. Eisenbahndepartements wurden die Bahnverwaltungen eingeladen, ihr Personal ausdrücklich zu verständigen, dass während der Fahrt oder während des Stationirens der Züge Früchte, Blumen, Cigarren, Zeitungen, Bücher etc. in den Wagen nicht zum Verkaufe angeboten werden dürfen. Anlass zu dieser Massnahme gaben zwei Unfälle mit tödtlichem Ausgang, welche dadurch herbeigeführt wurden, dass die betreffenden Personen auf den Stationen den Reisenden in den Wagen

Früchte, Zeitungen etc. feil boten, hiebei die Abfahrtssignale überhörten und den Zug erst verliessen, nachdem derselbe sich schon in Bewegung gesetzt hatte.

Der Ständerath genehmigte ein Postulat, durch welches der Bundesrath eingeladen wird, die Frage zu prüfen und darüber einzuberichten, welche Grundsätze in Zukunft bezüglich der Konzessionsertheilung für Bergbahnen zur Geltung kommen sollen.

Auf den Antrag der Eisenbahndirektion gab der Regierungsrath dem Grossen Rathe in der Dezembersession davon Kenntniss, dass er beabsichtige, dem Grossen Rathe einen Dekrets-Entwurf vorzulegen betreffend die von den Konzessionären verschiedener Bahnunternehmungen nachgesuchte Staatsbetheiligung. Dieser dem Volksentscheide zu unterstellende Entwurf wird dem Grossen Rathe im März 1891 unterbreitet werden.

B. Bahnen im Betrieb.

Jura-Simplon-Bahn.

Die durch Fusion der Jura-Bern-Luzern-Bahn und der Westschweizerischen und Simplon-Bahn im Jahr 1889 gebildete Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft vervollständigte im Laufe des Berichtsjahres ihre Organisation. Die Statuten wurden mit den der

neuen Gesellschaft durch die Bundesbehörden auferlegten Bedingungen in Einklang gebracht. Die Eingangsbilanz hat am 30. Juni die Genehmigung durch das schweiz. Eisenbahndepartement erhalten.

Ueber die Betriebsergebnisse gibt der Jahresbericht der Gesellschaft Aufschluss.

Die Bern-Luzern-Bahn ist gemäss dem Kaufvertrag vom 14. Februar an die Jura-Simplon-Bahn übergegangen.

Der Kanton Bern hat dem Bunde 30,000 Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn zum Preise von 20 Millionen dreiprozentiger Rente abgetreten, wovon dem Grossen Rathe ein besonderer Bericht erstattet worden ist. Dem Kanton verbleiben noch 8020 Aktien, deren Ankauf zu den nämlichen Bedingungen der Bund sich vorbehalten hat.

Centralbahn.

Die neuen Bahnhofbauten in Bern sind im Berichtsjahr stark vorgerückt und sollen im Jahr 1891 vollendet werden.

In Lengnau wurde eine neue Station errichtet, an deren Anlagekosten die Gemeinde eine Summe von Fr. 26,000 beigetragen hat.

Auf den Stationen Gümligen, Kiesen und Bümpliz wurden Güterschuppen erstellt und die Station Inkwyl wurde mit einem Ausweichgeleise versehen. Es war dies die letzte Station im Netze, welche noch kein Ausweichgeleise hatte.

In Weyermannshaus bei Bern ist ein Petroleum-Lager erstellt worden.

In den Fahrplänen haben mehrfache vom Publikum verlangte Verbesserungen Eingang gefunden, namentlich zu Gunsten des Oberlandes.

Emmenthalbahn.

Um den Anforderungen des Verkehrs zu genügen, wurde die Station Kirchberg erweitert.

Gotthardbahn.

Den Subventionsstaaten konnte für ihre Subventionsbeiträge zum ersten Mal eine Dividende von 0,2 % ausbezahlt werden; der Antheil des Kantons Bern für dessen Subvention von Fr. 1,502,000 belief sich auf Fr. 903.86.

Die übrigen Bahnen im Betrieb geben zu keinen Bemerkungen Anlass.

C. Im Bau begriffene Bahnen.

Die Oberländer-Thalbahnen (von Interlaken nach Lauterbrunnen und nach Grindelwald) wurden am 1. Juli dem Betriebe übergeben.

An der Mürrenbahn gehen die Arbeiten ihrer Vollendung entgegen, so dass die Betriebseröffnung im Laufe des Jahres 1891 stattfinden wird.

Die Statuten der Brienz-Rothhornbahngesellschaft haben die bundesrätliche Genehmigung erhalten. Die Arbeiten an dieser Bahn sind gegenwärtig im Gange.

Seit dem 1. Oktober ist der Tramway in Bern, welchem komprimierte Luft als Motor dient, im Betriebe.

Schätzungskommissionen.

In Ersetzung des verstorbenen Herrn Oberst Vigier von Solothurn haben die Bundesbehörden gewählt:

Herrn *Studer*, Oberamtmann in Balsthal, für die Centralbahn auf Berner-Gebiet;

Herrn *Boller*, Bezirksrichter in Egg (Zürich), für die Linie Zollikofen-Biel-Neuenstadt;

Herrn *Marti*, Verwalter in Solothurn, für die Linien Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers;

Herrn *F. Imer*, Grossrath in Neuenstadt, für die Linien Dachsfelden-Basel und Delle-Pruntrut;

Herrn *E. Vogt*, Ammann in Grenchen, für die Oberland-Bahnen und die Mürrenbahn.

Der Regierungsrath hinwieder hat in Ersetzung des verstorbenen Herrn Grossrath Nussbaum in Worb den Herrn *Lehmann*, Gemeindevorstand in Worb zum dritten Mitglied der Schätzungskommission für den auf Bernergebiet liegenden Theil der Linie Bern-Luzern ernannt.

Im Weiteren sind vom Regierungsrathe gewählt worden:

1. in die Schätzungskommission für die Thunerseebahn: Herr *Rudolf Häni*, Nationalrath in Bern, und als dessen Suppleanten die Herren *Jenni*, Nationalrath bei der Tiefenau und *Lehmann*, Gemeindevorstand in Worb;

2. in die Schätzungskommission für die Brienz-Rothhornbahn: Herr *Emil Probst*, Grossrath in Bern, und als dessen Suppleanten die Herren *A. Nügeli*, Grossrath in Guttannen und *Nigst*, Kreisförster in Kehrsatz.

D. Projektirte Bahnen.

Die Eisenbahnen im Oberland mehren sich. Während die *Thalbahnen* mit vollem Erfolge im Betriebe waren, ging die Drahtseil- und elektrische Bahn von *Lauterbrunnen nach Mürren* ihrer Vollendung entgegen und es werden die beiden Bahnen in der nächsten Saison dem Verkehr übergeben. Die Zeichnung auf die Aktien und das Anleihen der *Rothhorn-Bahn* sodann hatte ein solches Resultat, dass die sofortige Inangriffnahme der Arbeiten möglich war.

Die von der Bundesversammlung im Jahr 1890 erteilten Konzessionen betrafen folgende neue Bahnen:

- 1) Scherzligen-Därligen;
- 2) Lauterbrunnen-Wengernalp-Grindelwald;
- 3) Vivis-Bulle-Thun;
- 4) Spiez-Erlenbach;
- 5) Spiez-Frutigen;
- 6) Wimmis-Niesenhöhe;
- 7) Interlaken-Harder;
- 8) Bönigen-Schynige Platte (Abänderung).

Ausser diesen oberländischen Bahnen wurden noch folgende im Kanton Bern konzessionirt:

- 1) die direkte Eisenbahn von Bern nach Neuenburg;
- 2) die Regionalbahn von Pruntrut nach Bonfol;
- 3) die Bahn von Thun nach Konolfingen;
- 4) die Regionalbahnen von Saignelégier nach Chaux-de-Fonds und nach St-Immer.

Das Konzessionsgesuch für die Jungfraubahn ist bei den eidg. Kammern hängig.

Von den projektirten Unternehmen ruft eine gewisse Anzahl einer Betheiligung seitens des Staates. Es betrifft die Linien von Thun nach Vivis, von Spiez nach Erlenbach und nach Frutigen, von Bern nach Neuenburg, von Saignelégier nach Chaux-de-Fonds und nach St. Immer und von Pruntrut nach Bonfol. Da die Eisenbahndirektion über diesen Gegenstand dem Grossen Rathe einen besondern Bericht unterbreitet hat, glaubt sie desselben hier nur summarisch erwähnen zu können.

Im Projekte sind ferner die Linien Scherzligendärlichen und Thun-Konolfingen, welche schon bei Anlass des Subventionsdekrets von 1875 den Gegenstand von ausführlichen Berichten bildeten.

Die andern projektirten Bahnen sind blosser Spekulationsunternehmen, welche eine leichtere Gewinnung von Höhepunkten im Oberland bezwecken.

Die Konzession einer Bahn auf die *Schynige Platte* ist ältern Datums. Die von der Bundesversammlung genehmigte Abänderung besteht darin, dass der Ausgangspunkt der Bahn von Bönigen nach der Station Gsteig-Wilderswyl der Oberland-Bahnen verlegt wurde. Ueberdies hat man die Spurweite der Geleise von 80 cm. statt von 1 Meter adoptirt. Nach dem neuen Projekt erreicht die Bahn von Gsteigwyler aus mittelst zweier grosser Schleifen die Höhe der Alp Breitlauenen und mündet bei der Station Schöneegg in das frühere Tracé, dem sie bis zum Endpunkt auf dem Plateau der Schynigen Platte folgt. Die neue Linie ist gegenüber dem frühern Tracé um 400 Meter länger.

Die Drahtseilbahn auf den *Harder* hat den Zweck, den Touristenverkehr in der Umgebung von Interlaken mehr zu beleben, indem sie den Aussichtspunkt der Hardermatten leichter zugänglich machen

will. Die Bahn geht von Interlaken aus, zieht sich nordwestlich dem Abhang unter den obern Felsen des Hardermannli nach, den obersten Felsvorsprung mittelst eines Tunnels durchschneidend, und erreicht ihren Endpunkt auf den sog. Hardermatten, 1200 Meter über Meer. Die Länge der Bahn beträgt 1450 Meter und die mittlere Steigung 43,5 %. Als bewegende Kraft gedenkt man die Elektrizität zu verwenden. Die Kosten sind auf Fr. 1,200,000 berechnet.

Die Zahnradbahn auf die *Wengernalp* wird eine Länge von 18,5 km. und Maximalsteigungen von 25 % erhalten. Sie geht von der Station Lauterbrunnen aus, überschreitet die kleine Scheidegg in einer Höhe von 2069 Meter und mündet in die Station Grindelwald ein. Die Baukosten sind auf Fr. 4,500,000 devisirt.

Die Zahnradbahn auf den *Niesen* hat ihren Ausgangspunkt im Dorfe Wimmis und zieht sich über die Staldenalpe gegen die Niesenhöhe (2235 Meter) Sie hat eine Länge von 7 km. und ihre mittlere Steigung beträgt 23 %. Die Baukosten sind auf Fr. 2,300,000 veranschlagt.

Konzessionen sind verlangt worden für die Anlage von Tramways zwischen Meyringen und der Aarschlucht, sowie zwischen dem Bahnhof Interlaken und der Station Zollhaus; indessen ist diesen Projekten keine Folge gegeben worden.

Die Fristen zur Vorlage der Pläne und Kostenberechnungen für die Eisenbahn von Freiburg nach Murten wurden bis Ende 1891 verlängert.

Gegen Ende des Berichtsjahres wurden noch mehrere andere Konzessionsgesuche eingereicht, welche in unserm nächstjährigen Berichte Erwähnung finden werden.

Bern, den 20. Februar 1891.

Der Eisenbahndirektor:
Stockmar.

