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): **- (1880)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-416263

Verwaltungsbericht

der

Direktion der Eisenbahnen des Kantons Bern

für

das Jahr 1880.

Direktor: Herr Regierungsrath **Stockmar.**

A. Gesetzgebung, Verträge u. s. w.

1) Das Bundesgesetz betreffend die Sicherstellung der Vergütungen aus dem direkten Verkehr der Eisenbahnen und aus der Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken ist am 14. Weinmonat in Kraft getreten. Im Falle der Zwangsliquidation einer Eisenbahngesellschaft haben die Guthaben dieser Natur, welche nicht älter als vier Monate, oder die bereits Gegenstand gerichtlicher Einforderung gewesen sind, von nun an denselben bevorzugten Rang, der nach Art. 38, Ziffer 4 des Bundesgesetzes betreffend die Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen auf dem Gebiete der Eidgenossenschaft, vom 24. Brachmonat 1874, den Guthaben zukommt, welche vertragsgemäss von Bauunternehmern als Kaution bei der Eisenbahngesellschaft geblieben sind.

2) Der Bundesrath hat sich gegen den Erlass eines Reglements zum Zweck weiterer Ausführung des letzten Lemmas des Art. 31 des Eisenbahngesetzes ausgesprochen (Motion Jolissaint, vom Nationalrathe angenommen am 4. Heumonat 1878). Der Bundesrath ist der Ansicht, dass die polizeilichen und nachbarrechtlichen Fragen, namentlich die, welche die baulichen Anlagen in der Nähe von Eisenbahnen betreffen, durch die sachbezüglichen kantonalen Gesetze, sowie durch das Expropriationsrecht, von dem die Eisenbahngesellschaften nöthigenfalls Gebrauch machen können, hinlänglich geordnet seien. (Siehe Geschäftsbericht des Eisenbahndepartements.)

3) Der Beitritt der Bern-Luzern-Bahn zu der Uebereinkunft der schweizerischen Eisenbahnen vom 8. Januar 1879, betreffend den Waarenverkehr, ist nochmals verschoben worden.

B. Linien im Betrieb.

1. Centralbahn.

In Folge der anlässlich der Fahrtenpläne erhobenen Reklamationen wurde die Ankunft des ersten Zuges von Olten in Bern vom 15. Weinmonat an auf 8 Uhr festgesetzt und damit den Wünschen der oberaargauischen Gemeinden theilweise entsprochen.

Der Bundesrath hat die Centralbahn zu einer kleinen Erhöhung der Taxe für die Reisenden innerhalb der durch die Konzession gesteckten Grenzen ermächtigt.

Auf das Begehren der Justiz- und Polizeidirektion ist im Bahnhof Bern ein Arrestlokal eingerichtet und der Polizei zur Verfügung gestellt worden.

Die eidgenössischen Räthe haben den Rekurs der Centralbahn, betreffend die Organisation eines vollständigen Waarendienstes auf der Station Roggwyl-Wynau, abgewiesen.

Die Ausführungspläne wurden in der Folge genehmigt, so dass der Dienst im Jahr 1881 eingerichtet sein wird.

Der Vertreter des Staates im Verwaltungsrathe wurde für eine neue Amtsdauer bestätigt.

2. Westbahn.

Die Westbahn und die Jurabahn haben am 3. September eine Uebereinkunft abgeschlossen, betreffend gemeinsame Benutzung ihres Waarenmaterials und Errichtung eines Centralbüreaus für die Kontrole und Bewegung des Rollmaterials. Dieses Büreau hat seinen Sitz im Verwaltungsgebäude der Jurabahn in Bern. Die Uebereinkunft ist mit dem 1. Januar 1881 auf eine Dauer von fünf Jahren in Wirksamkeit getreten.

3. Jura-Bern-Luzern-Bahn.

a. Staatsbahn (Bern-Luzern).

Das Dekret vom 13. April 1877, betreffend den Betrieb der Bern-Luzern-Bahn, wurde unterm 17. März vom Grossen Rathe abgeändert und theilweise aufgehoben. Der Reserve- und der Oberbauerneuerungsfond sind aufgehoben. Der auf 31. Dezember 1879 sich ergebende Passivsaldo wurde dem Eisenbahnkapital einverleibt. Die Rechnung über das Betriebsergebniss wird künftighin jährlich in die Rechnung der laufenden Verwaltung aufgenommen.

Das Betriebsergebniss von 1879 ist im Verwaltungsbericht der Jura-Bern-Luzern-Bahn enthalten. Die Rechnungen wurden vom Grossen Rathe gleichzeitig mit der Staatsrechnung von 1879 genehmigt.

Eine Anzahl verfügbarer Landparzellen wurde im Laufe des Jahres durchschnittlich zum Schatzungspreise verkauft. Die Kaufverträge wurden sämmtlich vom Regierungsrathe genehmigt.

Die Rechnung über die Vollendungsarbeiten zeigt folgendes Ergebniss:

Einnahmen	Fr. 5,769. 20
Ausgaben	» 34,464. 33
Saldo zu Gunsten der Jura-Bern-Luzern-Bahn . . .	Fr. 28,695. 13

Die Vollendungsarbeiten können als beinahe vollendet betrachtet werden, abgesehen vom Antheil der Jura-Bern-Luzern-Bahn an den Arbeiten für Erweiterung des Bahnhofs in Luzern. Von der im Art. 2 des Dekrets vom 13. April 1877 für Vollendungsarbeiten ausgesetzten Summe von Fr. 200,000 blieb Ende 1880 noch ein Betrag von ungefähr Fr. 66,000 übrig.

Die Bahn wurde zu wiederholten Malen durch die Hochwasser von 1880 beschädigt, insbesondere durch das Gewitter vom 20. Juli in der Gegend von Tägertschi und Signau, durch das Austreten der Entle am 26. August und durch die Regengüsse von Ende Oktober, welche ziemlich bedeutenden Schaden angerichtet haben. Die Eindämmungsarbeiten sind im Allgemeinen gut unterhalten.

Die Erweiterung der Büreaux in den Stationen der Sektion Langnau-Luzern wurde grundsätzlich beschlossen; die Einrichtungsarbeiten wurden im Jahr 1880 in den Stationen Wohlhausen und Malters ausgeführt.

Zwei Processe, welche seit der Liquidation beim Bundesgericht hängend geblieben sind, wurden zu Ende geführt. Dagegen haben der gegen die Eisenwerkgesellschaft von Acoz angehobene Process und der dem schiedsrichterlichen Entscheid des Hrn. Ingenieur Tobler unterstellte Streit mit der Centralbahn ihre Erledigung noch nicht gefunden.

Mit der Unfallversicherungs-Gesellschaft von Winterthur wurde eine Uebereinkunft abgeschlossen, wonach dieselbe gegen eine Prämie von 4 vom Tausend der Bruttoeinnahmen vom Reisendentransport die Entschädigung für die den Reisenden auf der Linie Bern-Luzern zustossenden Unfälle übernimmt.

Mit der Centralbahn sind in Betreff der Mitbenutzung der Bahnhöfe von Bern und Luzern und der gemeinschaftlichen Strecken von Bern-Gümligen und Fluhmühle-Untergrund Verträge von Belang abgeschlossen worden. Durch einen Spezialvertrag wurde ebenso der im Protokoll vom 6. Oktober 1877 enthaltene Grundsatz bestätigt, betreffend den für den Kanton Bern und die Westschweiz bestimmten Verkehr des Gotthard. Dieser letztere Vertrag gewährt der Bern-Luzern-Bahn auf die Dauer von 10 Jahren die nämlichen Vortheile, wie wenn die direkte Linie Luzern-Immensee gebaut wäre.

Der Verwaltungsausschuss hat theils in seinen Sitzungen, theils auf dem Wege der Circulation 69 Geschäfte erledigt.

b. Jurabahn.

Gleichartige Verträge wie die der Bern-Luzern-Bahn wurden mit der Centralbahn in Betreff der Mitbenutzung des Bahnhofs von Bern und der Strecke Bern-Zollikofen abgeschlossen. Diese Verträge regeln auch die Verantwortlichkeit für etwaige Unfälle in den Bahnhöfen und auf den gemeinsamen Strecken; sie beruhen alle auf dem Grundsatz des Antheils der Gesellschaften im Verhältniss der Axenzahl.

Bezüglich der Betriebsergebnisse verweisen wir auf den von der Gesellschaft veröffentlichten Bericht.

c. Bödelibahn.

Der Betrieb dieser Linie gibt zu keinen Bemerkungen Anlass.

4. Emmenthalbahn.

(Solothurn-Burgdorf im Betrieb.)

(Burgdorf-Langnau im Bau.)

Die Anstände zwischen dem Staat und der Gesellschaft, betreffend die Emmenschwellen, wurden auf das Gutachten der Herren Experten Alt-Regierungsrath Kilian und Grossrath Liechti definitiv erledigt.

Die Gesellschaft hat mit dem Staat Verträge abgeschlossen, wodurch die Konkurrenzverhältnisse zwischen der Emmenthalbahn und der Bern-Luzern-Bahn, sowie die Bedingungen des Anschlusses beider Linien in Obermatt und die Mitbenutzung des Bahnhofs zu Langnau definitiv geregelt worden sind.

Die Gesellschaft hat gleichartige Verträge mit der Centralbahn abgeschlossen, betreffend die Mitbenutzung und Erweiterung des Bahnhofs zu Burgdorf.

Die Vollendung des Unterbaues auf der Linie Burgdorf-Langnau wurde von Herrn Oberingenieur Ganguillet unterm 1. Dezember 1880 bestätigt. Die Linie wird in der vorgeschriebenen Frist dem Betrieb übergeben werden können.

5. Drahtseilbahn am Giessbach.

Gibt zu keinen Bemerkungen Anlass.

6. Tramways.

(Bözingen-Biel-Nidau.)

Durch die vom Staat und den betheiligten Gemeinden gewährten Vergünstigungen wurde die Unternehmung in Stand gesetzt, sich zu befestigen, so dass der Betrieb nicht unterbrochen werden musste. Ausser der Verzichtleistung auf die ihm durch die Konzession zugesicherten kilometrischen Gebühren hat der Staat wieder den Unterhalt der durch den Tramways benutzten Staatsstrassen übernommen.

C. Im Bau begriffene Linien.

Gotthardbahn.

Zufolge des vom Bundesrathe festgestellten Vertheilungstableaus hatte der Kanton für das Jahr 1880 als Quote seiner Subvention Fr. 269,622. 15 zu bezahlen, inbegriffen den der Stadt Bern auffallenden Antheil im Betrage von Fr. 11,680. 40.

Der Kanton hat bis Ende 1880 im Ganzen von seiner Subvention von Fr. 1,402,000 bereits bezahlt Fr. 1,044,335. 36.

Der Regierungsrath hat sich den Schritten angeschlossen, welche die Regierung von Luzern im Interesse der sofortigen Ausführung der direkten Linie Immensee-Luzern gethan hat. Diese Schritte haben bis jetzt noch zu keinem definitiven Ergebniss geführt.

D. Projektirte Linien.

Durch Bundesbeschluss wurden die unterm 24. September 1873 für die Touristenbahnen im Berner Oberlande festgesetzten Fristen um ein Jahr verlängert. Demgemäss laufen die Fristen für die Vorlage der technischen und finanziellen Ausweise:

1) bis zum 24. Heumonat 1881 für die Linien Bönigen-Lauterbrunnen und Zweilütschinen-Grindelwaldgletscher,
2) bis zum 24. Mai 1882 für die Linie Lauterbrunnen-Grindelwald.

Das Gründungskomite für die Brünigbahn hat den Entwurf für den Finanzausweis eingereicht, worüber der Grosse Rath im Jahre 1881 Beschluss zu fassen haben wird.

Dagegen hat das Gründungskomite für die Thun-Konolfingen-Bahn der Regierung mitgetheilt, dass es auf die Ausführung dieser Linie Verzicht leiste.

Bern, im März 1881.

Der Direktor der Eisenbahnen:

Stockmar.