

25 Jahre Sensetalbahn

J. Schneider

25 Jahre Sensetalbahn

Am 23. Januar des nun zu Ende gegangenen Jahres waren 25 Jahre seit der Betriebseröffnung der Sensetalbahn verflossen. Diese Zeitspanne berechtigt zu einem Rückblick und regt dazu an, die Entstehung der Bahn und die absolvierten Betriebsjahre einer in einfachem Rahmen gehaltenen Betrachtung zu unterziehen.

Nachdem der Entscheid über die Linienführung der Bern-Neuenburg-Bahn zuungunsten des Sensetales ausgefallen war und der Grosse Rat des Kantons Bern sich für das Tracé via Rosshäusern entschieden hatte, trat an die Bevölkerung von Laupen und Neueneegg und der angrenzenden Gemeinden die Notwendigkeit heran, wollte sie nicht ganz vom Verkehr abgeschlossen und isoliert bleiben, eine Schienenverbindung sowohl nach aufwärts an die Station Flamatt evtl. Thörishaus der damaligen Jura-Simplon-Bahn, als auch abwärts an die Station Gümmenen der Bern-Neuenburg-Bahn anzustreben.

Die interessierten Gemeinden hatten ihre bezüglichlichen Interessen früher schon wahren zu sollen geglaubt, indem sie anlässlich der Genehmigung des Finanzausweises der Bern-Neuenburg-Bahn verlangten, dass der Grosse Rat des Kantons Bern prinzipiell einer Verbindungsbahn Flamatt—(evtl. Thörishaus—)Gümmenen die staatliche Subvention auf Grundlage von Art. 14 des Subventionsgesetzes vom 28. Februar 1897 zuerkenne, was diese Behörde dann auch ohne weiteres beschloss.

Bereits zu Beginn des Monats Mai 1898 bewarben sich die Einwohnergemeinden Laupen, Neueneegg und Dicki auf Veranlassung des seit dem Jahr 1896 bestandenen Initiativkomitees bei den Bundesbehörden um die Konzession zum Bau und Betrieb einer Sensetalbahn von Laupen über Neueneegg nach Flamatt evtl. Thörishaus, sowie evtl. von Laupen nach Gümmenen.

Diesem Begehren wurde entsprochen und die Konzession unter dem 1. Juli 1898 erteilt. Ein aus Vertretern der Konzessionsgemeinden zusammengesetztes Initiativkomitee erhielt den Auftrag, alle zur raschen Verwirklichung des Projektes notwendigen Vorkehren zu treffen, zunächst aber die Anschlussfrage studieren zu lassen. Dasselbe erbat sich hierüber die Ansichtsäusserung der Baudirektion des Kantons Bern, welche in Rückäusserung auf die gestellte Anfrage und auf den Bericht des Herrn Oberingenieurs sich mit aller Bestimmtheit für den Anschluss in Flamatt aussprach.

Darnach wurde dem Komitee der weitere Auftrag erteilt, die Finanzierung zu betreiben und für die Ausarbeitung der Ausführungspläne zu sorgen. Die beteiligten Gemeinden bewilligten die ihnen in einem bezüglichlichen Finanzierungsplan zugeordneten Subventionen und auch die Jura-Simplon-Bahn sicherte einen, die Umbaukosten der Station Flamatt darstellenden Beitrag als Subvention zu. Dagegen verhielt sich der Kanton Freiburg passiv und auch die Bern-Neuenburg-Bahn konnte sich zu einer finanziellen Beteiligung nicht entschliessen.

Die Kantonalbank von Bern übernahm ein Obligationen-anleihen von Fr. 350,000.— und die Aktienbeteiligung stellte sich schlussendlich wie folgt:

Staat Bern	Fr.	807,200.—
Einwohnergemeinde Albligen	„	1,000.—
„ Bösinggen	„	5,000.—
„ Dicki	„	7,000.—
„ Ferenbalm	„	10,000.—
„ Golaten	„	1,000.—
„ Gurbrü	„	2,000.—
„ Laupen	„	60,000.—
Bürgergemeinde Laupen	„	50,000.—
Übertrag	Fr.	943,200.—

	Übertrag	Fr.	943,200.—
Einwohnergemeinde Neuenegg	„	50,000.—	
„ Überstorf	„	2,000.—	
„ Wileroltigen	„	2,000.—	
Zufolge ihrem Interesse an einer guten Holz-			
transportmöglichkeit ab Neuenegg beteilig-			
te sich die Bürgergemeinde Bern mit . . .	„	25,000.—	
und sodann Firmen und Private mit . . .	„	91,600.—	
sodass das <i>Aktienkapital</i> betrug	Fr.	1,113,800.—	
Hiezu das <i>Obligationenkapital</i> von	„	350,000.—	
Somit <i>Totalkapital</i>	Fr.	1,463,800.—	

Am 5. Oktober 1901 konstituierte sich die Sensetalbahngesellschaft. Am 20. März 1902 wurden die Baupläne dem Regierungsrat des Kantons Bern zu Handen des Grossen Rates zugestellt und um Genehmigung des Finanzausweises und Erteilung der Baubewilligung nachgesucht. Der Kostenvoranschlag lautete beim Dampfbetrieb auf Fr. 1,400,000.— und für den elektrischen Betrieb auf Fr. 1,600,000.—. Die staatlichen Behörden, denen der endgültige Entscheid über die Betriebsart zustand, entschlossen sich für den Dampfbetrieb. Für den Fall der späteren Einführung der Elektrizität als Triebkraft, sicherte der Staat Bern eine Erhöhung der Aktienbeteiligung zu. Die Genehmigung des Finanzausweises durch den Bundesrat erfolgte am 12. September 1902.

Mit den Bauarbeiten wurde im August 1902 begonnen. Verbunden mit denselben wurde die Verbauung der Sense durchgeführt, zumal in Aussicht genommen war, das Bahntracé an den Flusslauf auf grosse Strecken anzulehnen. Im Jahre des Baubeginns wurden die Unterbauarbeiten von Flamatt bis zur Gemeindegrenze Laupen und die eiserne Brücke über die Sense in Flamatt fertiggestellt. Im Jahre 1903 erfolgte die Fertigstellung des gesamten Unterbaues inkl. der eisernen Saanebrücke, die Ausführung des Oberbaues, der Fluss- und Uferbauten, sowie der Hochbauten (Stationen, Haltestellen und Lokomotivremise). Terrainsicherungen, der Bau der beiden Eisenbrücken, sowie das Hochwasser vom 30. Juni 1903, das die Erdarbeiten in halbfertigem Zustande überraschte, waren die besonders Schwierigkeiten, die sich beim Bahnbau zeigten. Durch das Hochwasser entstanden zwei Dammbrüche, wodurch eine Überflutung der Ortschaft Laupen vorstand, die nur durch rasche Vorkehrungen abgewendet werden konnte. Dem neuerlichen Hochwasser vom 18. August 1903 hielt der Bahndamm stand, weil er inzwischen fertiggestellt worden war, dabei war die Wassermenge grösser als am 30. Juni nämlichen Jahres. In das Jahr 1903 fällt auch die Lieferung der beiden $\frac{3}{4}$ gekuppelten Lokomotiven mit 42 Tonnen Dienstgewicht, der beiden Personenwagen II. und III. Klasse, der zwei Personenwagen nur dritter Klasse und der 19 Güterwagen. Mit der Bern-Neuenburg-Bahn wurden in diesem Jahre Verhandlungen betreffend die Übernahme des Betriebes der Sensetalbahn gepflogen. Am 22. Januar 1904 fand unter Anteilnahme aller Bevölkerungsschichten des Sensetales die Einweihung der Linie statt und am 23. Januar wurde der regelmässige Betrieb aufgenommen. Allgemeine Freude über das endliche Gelingen des so lang erhofften Werkes war die Signatur des Einweihungstages. Die Betriebsführung wurde von der Bern-Neuenburg-Bahn übernommen.

Leider zeitigten die Betriebsjahre 1904 und 1905 keine befriedigenden Erträge, was den Verwaltungsrat veranlasste, sich mit dem Studium der Einführung des elektrischen Betriebes zu befassen. Die Firma Alioth & Cie. arbeitete ein Projekt mit Kostenvoranschlag aus. Der letztere lautete auf rund Fr. 300,000.—. Der Staat Freiburg und die Firma Nestlé, die in Neuenegg eine Fabrik für kondensierte Milch betrieb, wurden um eine Subvention angegangen. Bedauerlicherweise kam die Elektrifikation nicht zustande, weil die notwendigen finanziellen Mittel weder vorhanden waren, noch beschafft werden konnten. In der Folge wurde die Inbetrieb-

nahme von Dampftriebwagen, wie solche bei verschiedenen schweizerischen Nebenbahnen im Betrieb stehen, intensiv in Betracht gezogen. Es zeigte sich jedoch, dass diese Wagen für die Sensetalbahn zufolge geringer Zugkraft und im Hinblick auf den regen Wagenladungsverkehr und die Steilrampen in Flamatt und Gümmenen nicht dienen konnten. Für den Personenverkehr allein wären solche Wagen verwendbar gewesen. Die weiteren Studien führten dann zur Propagierung der Anschaffung von Motorlokomotiven des Typs der Nebenstrecken der damaligen Bayrischen Staatsbahn. Im Jahre 1909 wurde eine solche Maschine in Auftrag gegeben. Die Lieferung derselben erfolgte im Jahre 1910. Es war die Lokomotive Nr. 21, die heute noch ihren Dienst mustergültig versieht. Da auch die Jahre 1906—1908 in ihren Ergebnissen keineswegs befriedigten, suchten die Verwaltungsbehörden Mittel und Wege, um den Betrieb rationeller gestalten zu können. Das Hauptaugenmerk wurde auf eine Verminderung der Betriebsausgaben gerichtet, wobei die Meinung vorherrschte, dass der Selbstbetrieb hiezu geeignet sein dürfte. Der Betriebsvertrag mit der Bern-Neuenburg-Bahn wurde auf den 31. Dezember 1909 gelöst und der Betrieb ab 1. Januar 1910 dem Betriebschef der Bern-Worb-Bahn übertragen, sodass die Sensetalbahn mit dieser Unternehmung einen gemeinsamen Betriebschef hatte. Der Selbstbetrieb erforderte eine eigene Reparaturwerkstätte, während die Reparaturen vorher in der Werkstätte der Bern-Neuenburg-Bahn vollzogen worden waren. Die bisherige Lokomotivremise in Laupen wurde daher zur Werkstätte umgebaut und als Verlängerung derselben ein Lokomotivdepot in Holzkonstruktion erstellt. Unter dem Selbstbetrieb wurden verschiedene, zweckmässige Vereinfachungen durchgeführt, die sich in einer wesentlich verbesserten Betriebsrechnung fühlbar machten. So wurde die Postbesorgung in den Zügen vom Bahnpersonal übernommen, wofür die Postverwaltung eine angemessene Entschädigung leistet. Die II. Wagenklasse, die äusserst wenig benützt wurde, anderseits aber die Führung einer etwas schweren Zugskomposition bedingte, wurde auf den 1. Mai 1910 abgeschafft. Eine der bisherigen grossen Lokomotiven wurde verkauft, desgleichen auch das gesamte Personenwagenmaterial und der Gepäckwagen, weil sich dieses Material als für die Verhältnisse der Sensetalbahn zu schwer erwies. An Stelle des bisherigen Personen- und Gepäckwagenmaterials traten der heute regelmässig verkehrende, praktische, leichtlaufende kombinierte Vierachser-Personen- und Gepäckwagen und zwei leichte, von den Bundesbahnen erworbene Aushilfspersonenwagen, sodann auch ein ebenfalls von dieser Verwaltung erworbener, leichter Gepäckwagen. Im Jahre 1911 wurde die zweite Motorlokomotive, diejenige Nr. 22 angeschafft, der im Jahre 1917 Nr. 23 folgte, worauf auch die zweite bisherige, grosse Lokomotive zum Verkauf gelangte. Die Rollmaterialänderung hat ihren Zweck durchaus erfüllt und der Sensetalbahn denjenigen Rollmaterialpark gebracht, der ihren Verhältnissen entspricht, was ganz besonders in bezug auf die Lokomotiven hervorgehoben werden darf, die mit einem geringen Materialverbrauch arbeiten. Dem Jahre 1909 mit seinem unbefriedigenden Ertragnis folgten die Jahre 1910 bis und mit 1917 mit erfreulichen Ergebnissen, sowohl in der Betriebs- als auch in der Gewinn- und Verlustrechnung. Die Einnahmenüberschüsse waren in beiden Rechnungen respektabel und berechtigten zu den besten Hoffnungen. Von 1918 an zeigten sich dann aber durch die Kriegsfolgen wiederum ansehnliche Ausfälle in der Gewinn- und Verlustrechnung, denen sich ab 1920 auch regelmässige Betriebsdefizite zugesellten. Einerseits lag der Grund dieser Verschlechterung in den Materialpreisen, die eine unerhörte Höhe erreicht hatten, dann aber auch in andern betriebsverteuernden Faktoren, anderseits aber auch in einem steten Rückgang der Einnahmen. Der Einnahmenrückgang wurde katastrophal, als am 1. Mai 1922 die Nestlé und Anglo Swiss condensed Milk Co. in Neuenegg den Betrieb einstellte und die Fabrikatoren bleibend schloss. Wiederum stan-

den die Verwaltungsbehörden vor einer schwierigen Situation, nicht zuletzt auch darum, weil die Zeit angebrochen war, da sich gewisse Altersspuren, die nach 20jährigem Betrieb erwartet werden müssen, zeigten. Der Verschleiss der Holzschwellen nahm in beängstigender Weise zu und das Güterwagenmaterial, das im schweizerischen und europäischen Wagenverband steht, bedurfte starker Erneuerungen am Holzwerk, nicht zuletzt dann, wenn es aus den kriegführenden Ländern heimkam. In Anbetracht der im Laufe der Kriegsjahre beinahe unerschwinglich gewordenen Kohlenpreise wurde die Frage der Elektrifikation neuerdings erwogen. Da die Kostenvoranschläge aber beinahe auf Fr. 2,000,000.— lauteten, musste auch dieses Mal wieder von der Elektrifizierung abgesehen werden. Die immer grösser werdenden Schwierigkeiten zur Aufrechterhaltung des Betriebes zeigten mit aller Deutlichkeit die Wünschbarkeit des Sitzes der Betriebsleitung an der Linie selbst, während der Sitz der bisherigen Betriebsdirektion sich in Worb befand. Die Verwaltungsbehörden beschlossen daher die Einführung des reinen Selbstbetriebes an Stelle des in den letzten Jahren mit der Bern-Worb-Bahn, der Bern-Worblauen-Zollikofen-Bahn und der Worblentalbahn gemeinsam geführten Betriebes, mit Sitz der neuen Betriebsleitung in Laupen, was auf 1. Oktober 1922 zur Tatsache wurde. Hierdurch wurde ein verbesserter Kontakt zwischen den Verwaltungsbehörden und der betriebsleitenden Stelle erreicht, anderseits aber auch eine engere Zusammenarbeit der letzteren mit der Geschäftswelt. Es liegt in der Natur der Neuordnung, dass die Bedürfnisse der an der Bahn interessierten Gegend nun auch besser wahrgenommen werden können, als dann, wenn die Betriebsleitung abseits der Linie liegt.

Nachdem die Bundeshilfe abgelehnt war, die Mittel der Bahngesellschaft vollständig aufgezehrt waren, mussten die am Weiterbetrieb der Bahn interessierten Gemeinden um eine Betriebshilfe angegangen werden. Diese wurde von den Einwohnergemeinden Neuenegg, Laupen und Dicki und der Burgergemeinde Laupen im Gesamtbetrage von Fr. 140,000.— im Jahre 1922 gewährt. Damit war der Weiterbetrieb gesichert.

Wenn auch die Betriebsergebnisse seit 1922 eine Verbesserung erfahren haben, so sind dieselben dennoch unbefriedigend geblieben. Wohl haben die Entstehung und der stetige Ausbau der Polygraphischen Gesellschaft in Laupen, die Entstehung der A.-G. für Sand- und Kiesverwertung in Laupen, die Wiedereröffnung der Fabrikanlage in Neuenegg durch die Dr. A. Wander A.-G., sowie die Steigerung der Produktion der übrigen Firmen des Sensetales einen Teil des durch das Eingehen der Firma Nestlé in Neuenegg entstandenen, sehr beträchtlichen Einnahmenausfalls wieder zu decken vermocht; dennoch bestehen in den Einnahmen immer noch namhafte Differenzen zuungunsten gegenüber der Zeit, als in Neuenegg noch kondensierte Milch fabriziert wurde. Hierdurch wurde die Finanzlage der Bahn so ungünstig, dass im Jahre 1925 eine Sanierung durchgeführt werden musste, die eine Abschreibung des Aktienkapitals um 40% = Fr. 445,520.— und weitere Abschreibungen von Fr. 361,177.88 brachte. Bis

31. Dezember 1933 besteht, gemäss den getroffenen Sanierungsmassnahmen eine Verpflichtung zur Verzinsung der festen Anleihen nur dann, wenn die Betriebserträge die Ausrichtung eines Zinses erlauben.

Das letzte Jahrzehnt mühevoller Betriebsaufrechterhaltung hat den Verwaltungsbehörden der Bahn immer und immer wieder nahegelegt, Mittel und Wege zu suchen, den Betrieb weiter verbilligen zu können. Die Frage des teilweisen Ersatzes des Dampfbetriebes durch diesel-elektrische Fahrzeuge, Benzintriebwagen oder gar durch auf der Strasse verkehrende Omnibusse wurde eifrig studiert, doch ergab sich, dass zur Zeit der Dampfbetrieb immer noch vorzuziehen ist. Die Elektrifikation der Linie würde auch heute noch 1,000,000.— Franken verschlingen, eine Summe, die nicht aufgebracht werden könnte und deren Verzinsung und Amortisation aus den Betriebsersparnissen und einem allfälligen Mehrverkehr, herrührend von der Elektrifizierung, nicht möglich wäre. So darf gesagt werden, dass auf Jahre hinaus der Dampfbetrieb mit den für die Sensetalbahn geeigneten Speziallokomotiven mit einmänniger Bedienung der richtige Betrieb bleiben wird.

Nach stattgehabtem Rückblick möchte der Berichtstatter einen kurzen Ausblick halten und die Frage zu beantworten suchen, ob der Sensetalbahn wohl wieder einmal etwas bessere Zeiten beschieden sein möchten. Hieran ist unbedingt zu glauben. Ist die Erneuerung der Holzschwellen, sowie das Auswechseln des Holzwerkes der Güterwagen einmal durchgeführt und sind die äusserst notwendigen Renovationen der Gebäude und andere unaufschiebbare Restaurierungsarbeiten einmal vollzogen, so tritt eine fühlbare Reduktion der Betriebsausgaben ein. Halten dazu Handel und Industrie und die Bevölkerung des Sensetales ihrer Transportanstalt Treue, so wird die Sensetalbahn ihre für das Tal so notwendige Existenz behaupten können.

Wenn auch die Sensetalbahn für ihre Geldgeber kein lukratives Geschäft geworden ist, so darf doch darauf hingewiesen werden, dass ihre Entstehung Industrie und Handel und damit Verdienst ins Sensetal gebracht hat. Sie wird auch notwendig sein, um Verdienst und Verkehr fernerhin zu erhalten. Der Staat Bern, der für seine reichliche Finanzbeteiligung nicht durch Dividenden entschädigt werden konnte, hat immerhin durch die seit der Eröffnung der Bahn im Sensetal eingetretene Steuervervielfachung ein nicht zu unterschätzendes Äquivalent erhalten. Es darf gesagt werden, dass der Staat Bern seinem schwachen Kinde je und je seine Hilfe hat angedeihen lassen.

Bereits hat die Sensetalbahn 11 Monate des zweiten Vierteljahrhunderts ihres Bestehens zurückgelegt. Der Beginn ist durch einen guten Geschäftsgang der Industrie an der Linie und durch einen schönen Herbstverkehr aus der Landwirtschaft ermutigend gewesen. Hoffen wir, dass es möglich werde, im Sensetal weitere Industrien anzusiedeln, die durch ihren Verkehr die Bahn beleben und damit der Bevölkerung des Sensetales ihre Verkehrsanstalt erhalten helfen.

J. Schneider.