

Ms

FÜNFZIG
JAHRE
SENSETAL
BAHN

5

Berner Alpenbahn-Gesellschaft
Bern-Lütschberg-Simplon
DIREKTION

15. NOV. 1955

Bibliothek ELS/BN
Dk. Nr. 394.4
Buch Nr. T 68

**FÜNFZIG
JAHRE
SENSETAL
BAHN**

1904–1954

**Gedenkschrift, verfaßt von Notar Emil Freiburghaus, Laupen
im Auftrage des Verwaltungsrates**

Polygraphische Gesellschaft Laupen



Notar Emil Maurer
Präsident des Initiativkomitees 1896—1901
Präsident des Verwaltungsrates 1901—1942
† 1942



Notar Emil Freiburghaus
Sekretär des Initiativkomitees 1896—1901
Vizepräsident des Verwaltungsrates 1901—1942
Präsident des Verwaltungsrates ab 1942



Direktor Albert Feller, Laupen,
Vertreter des Staates Bern



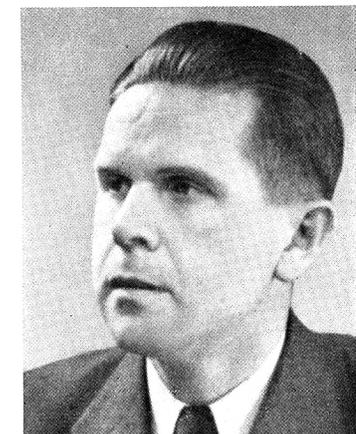
Dr. Charles Moser, Bern
Kantonale Eisenbahndirektion
Vertreter des Staates Bern



Alt Großrat Samuel Marshall, alt Gemeindepräsident Neuenegg
Vizepräsident des Verwaltungsrates



Großrat Ernst Zingg
Gemeindepräsident Laupen



Dr. Oskar Hasler
Gemeindepräsident Neuenegg

Historisches

Bevor über Entstehung und Betrieb dieses Unternehmens im Nachfolgenden berichtet wird, sind Hinweise auf die Geschichte der Gegend und der darin gelegenen Ortschaften von Interesse.

Laupen

Ueber dieses alte Städtchen am Zusammenfluß von Saane und Sense bestehen zahlreiche Schriften aus dem 19. und 20. Jahrhundert von Wehren 1840, E. Blösch 1874, später Hugo Balmer, Thürler, E. Hürlimann usw., auf welche hier verwiesen wird. Zuletzt hat O. Frey im Auftrage der Gemeindebehörde von Laupen eine eingehende Orientierung über Laupen und dessen Geschichte verfaßt. Derselben wurden zahlreiche interessante Bilder der Umgebung, von Laupen selbst und besonders des alten Schlosses beigelegt. Ein Auszug aus diesem Führer durch die Jahrhunderte zeigt u. a.:

Das auf einem vorspringenden Sandsteinfelsen thronende Schloß, heute Unterkunftsgebäude der Administrativ- und Gerichtsbehörden des Amtsbezirkes, steht im ehrwürdigen Alter von ungefähr tausend Jahren. Diese Burg hat im Laufe der Zeit viele Umänderungen erfahren. Im Jahre 1601 erschütterte ein Erdbeben den starken Bau. 1640 begann der Bau des neuen Schlosses als Ergänzung der Burg. 1760 wurde der Käfigturm wegen Gefährdung auf die Hälfte seiner Höhe herabgesetzt. 1833 wurde die Abtragung des ganzen Gebäudes wegen Verwitterung des Felsens, auf dem es steht, in Erwägung gezogen, glücklicherweise aber vermieden, und 80 Jahre später wurde der aus weicher Molasse bestehende Baugrund wirksam durch große Opfer des Staates geschützt. Als vor einigen Jahren die im 18. Jahrhundert über dem Burggraben erbaute Scheune ein Opfer der Flammen wurde, entstand eine neue, starke Zufahrt zum Schloß, die etwas schwer und wuchtig geraten, dem Ganzen doch zur Zierde gereicht und den Wert des gesamten Baudenkmals erhöht.

Am Fuße des Schlosses soll schon früh eine römische Siedlung bestanden haben. Eine Brücke führte 670 m oberhalb der heutigen Saanebrücke über die Saane, von der vermutet wird, sie sei von den Römern erstellt worden. Die römische Siedlung wurde beim Einfall der Alemannen verlassen und von den Eroberern besetzt. Noch diente das Uechtland als Grenzfeste. Wer die Durchgangspunkte von Saane und Sense besaß, war Herr im Uechtland. Dieser Gedanke mag zur Gründung von Laupen (germ. Laubja) geführt haben. Die Siedlung Laupen wurde im Laufe der Zeit durch die Erstellung der Umfassungsmauern mit Wehrgängen mit dem Schloß vereinigt. Das Ganze bildete ein starkes Bollwerk für die dahinter liegende Gegend gegen Angriffe von außen jeglicher Art.

Es war die «Feste Stadt Laupen» entstanden mit Ausgangstoren gegen Bern, Freiburg und Murten.

Der König von Hochburgund, Rudolf III., stirbt ohne Nachkommen. Das Deutsche Reich ist sein Erbe. Der König sendet als Reichsstatthalter die Herzöge von Zähringen ins Land. Es entstehen im 13. Jahrhundert Bern und Freiburg. Laupen wird verstärkt. 1278 erhält Laupen von Rudolf von Habsburg Stadtrecht und Markt und wählt fortan Schultheiß, Venner, Rat. Laupen dient als Stützpunkt für kriegerische Unternehmungen. Die Feste Laupen erhält Besuch: 1293 vom König Adolf von Nassau, 1309 vom König Heinrich mit glänzendem Gefolge. Laupen steht inmitten der Großen und ihres Kräftespiels.

König Heinrich verpfändet in Geldnot Laupen an den Edlen von Grandson; das Pfand gelangt an den Edlen von Thurm; dessen Sohn gibt das Pfand weiter an Bern. Laupen wird bernische Landvogtei, doch werden ihm die alten Ortsrechte gelassen und bestätigt. Als bernische Grenzstätte hat Laupen die Aufgabe, die Stadt Bern gegen Angriffe von Westen zu schützen.

Schlacht bei Laupen 1339

Bern und Freiburg, von den Zähringern erbaut, machten verschiedene Entwicklungen durch. Freiburg suchte und fand Anschluß beim welschen Adel. Der Aufstieg Berns erweckt Eifersucht; die Entscheidung naht. Es folgt die Belagerung Laupens. Bern entsendet den Sohn des Schultheißen, Johann von Bubenbergh, als Kommandant mit 400 Bernern als Besatzung, ausgewählt nach dem Grundsatz, daß von je zwei kriegstüchtigen Männern einer Familie der eine dieser, der andere dem Ersatzheer zugeteilt wurde. Der Besatzung gehörten weiter an 200 Mann aus Laupen und Umgebung. Das feindliche Heer zählte 16 000 Mann. Bern war sehr ernst gestimmt, der Gegner trieb Uebermut und Hoffart. Am 21. Juni erschienen die Berner auf

der Höhe des heutigen Bramberg (Denkmal). Die Schlacht entbrannte und endete nach Stunden schweren Kampfes mit dem Sieg der Berner. Die stark bedrängte Besatzung Laupens war befreit. Der Weg Berns in die Zukunft war geebnet. 14 Jahre später, 1353, erfolgte Berns Eintritt in den Bund der Eidgenossen.

Burgunderkrieg 1476

Unerwartet steht vor Laupen ein feindliches Heer von 6000—8000 Mann. Die Feste Laupen hat den ersten Sturm abgeschlagen. Dann kam Bösingen zu Hilfe, später Neuenegg mit seinem Pfarrer an der Spitze. Nach einigen Stunden erschien weitere Hilfe aus Bern und Freiburg. Nach heißer Bedrängnis zogen sich die Burgunder über die Saane zurück. Das Betreten von Berner Boden hatte weitgehende Folgen. Pflichtgemäß kamen die andern Eidgenossen zu Hilfe und machten den Sieg bei Murten möglich.

Bauernkrieg 1653

Der Landsturm aus dem Gericht Sternenbergr sperrte den Saaneübergang bei Gümnenen, um die Waadtländer aufzuhalten. Niklaus Leuenberger stand mit seinen Truppen auf dem Murifeld. Die Stadt führte hinhaltende Verhandlungen mit dem Belagerer zum Zeitgewinn. Auf einmal erschien der Parteigänger Berns, der Landvogt Durheim aus Laupen, im Lager von Gümnenen und rief verzweifelt: Leuenberger und seine Getreuen seien zum katholischen Glauben übergetreten; man wisse, wer die Hand im Spiele habe. Die Besatzung war bestürzt und verließ zornig die Stellung. Morlot konnte mit seinen Waadtländer Truppen den Weg nach Bern fortsetzen.

Uebergang 1798

Laupen beherbergt die Oberländer und Emmentaler Truppen. In der Nacht zum 5. März erfolgt ein Angriff der Franzosen auf Laupen, der siegreich abgeschlagen wurde. Den 40 Bernern, welche bei diesem Kampf gefallen sind, ist eine Erinnerungstafel beim Freiburgertor gewidmet.

Sonderbundsfeldzug 1847

Truppeneinmärsche, Requisitionen und Einquartierung belasten Laupen. Mit der Kapitulation Freiburgs ist der Streit zu Ende. Eine Feldpredigt zu Laupen durch Pfarrer Karl Emanuel Schenk machte so guten Eindruck, daß dieser Pfarrer an die Kirche zu Laupen gewählt wurde. 1850 folgt Schenk einem Ruf nach Schüpfen. Schenk wird 1853 Regierungsrat und 1863 Bundesrat und stirbt infolge Unfalls 1895.

Kirchlich

gehörte Laupen ursprünglich zu Neuenegg, erhielt aber im 13. Jahrhundert eine Kapelle. Nach der Reformation wird Laupen selbständige Kirchgemeinde. Eine der heutigen Glocken trägt die Jahrzahl 1436. Ob eine erste Kirche schon 1436 oder erst nach der Reformation entstand, ist bis heute nicht abgeklärt. Ein Schreiben des Venners von Bern spricht von schadhaftem Kirchgehäuse in Sonderheit des Chors, ein weiteres Schreiben gleicher Amtsstelle von 1675 von einer gespaltenen Kirchenmauer, einem schweren Dachstuhl und von Materialien zum Wiederaufbau. Ein Aquarell von 1676 zeigt eine Kirche am heutigen Platz. Es sprechen diese Anhaltspunkte dafür, daß am Platz der heutigen Kirche schon früh eine solche gestanden ist, aber ob vor oder nach der Reformation erbaut, ist zuverlässig zu bestimmen nicht möglich. Vom Jahr 1560 datiert der Bau des Pfarrhauses in Laupen.

Landwirtschaft, Gewerbe, Industrie

Jahrhundertlang beschäftigten sich die Laupener neben der Landwirtschaft mit verschiedenen Gewerben, wie die Zunamen der Gerber, Strählsager, Feilenhauer, Bleiker, Tischmacher, Bäcker beweisen. Daneben fanden sich auch andere Berufe, wie Schlosser, Mechaniker usw. Eine Mühle an der Sense, direkt unterhalb des Schlosses, wurde 1702 an den Thalbach versetzt. Im 19. Jahrhundert ist das Städtchen über seine ursprüngliche Begrenzung hinausgewachsen. Es entstanden die Häuser an der Neueneggstraße, an der Mühle- und Murtenstraße. Im Jahre 1853 wurden die Kartonnagefabrik Ruprecht und 1894 die Biscuitfabrik Ritz ins Leben gerufen. Aus einer bescheidenen Druckerei an der Murtenstraße hat sich im Laufe der Jahre die Großunternehmung der Polygraphischen Gesellschaft entwickelt. 1924 wurde die AG für Sand- und Kiesverwertung gegründet. Deren erfolgreicher Betrieb hat das Niveau der Sense stark gesenkt. Die früher periodisch eintretenden Ueberschwemmungen der Ortschaft bei Schneeschmelze und Gewittern gehören der Geschichte an. 1834 wurde die Ersparniskasse des Amtsbezirkes Laupen gegründet. Laupen ist weiter Sitz des Kranken- und Altersheims des Bezirkes.

Die Entwicklung der Gemeinde in den letzten fünfzig Jahren ermöglichte die Einführung der allgemeinen Wasserversorgung und Kanalisation, die Straßenpflasterung und Asphaltierung, und schließlich wurde in den Jahren 1933/1934 ein neues Schulhaus erstellt und das bisherige zum Gemeindehaus umgestaltet.

Neuenegg

an der Sense gelegen. 1191 Nüwenegg, 1271 Nüwinegge geheißen, ein wohlhabendes Dorf, 13 km westlich Bern, erlebte 1798 das bekannte Gefecht vom 5. März zwischen den angreifenden Franzosen unter den Generälen Brune und Pigeon, als Angreifer, und den Berner-Truppen unter Oberst von Graffenried und Adjutant Weber, als Verteidiger; es endete mit einem Sieg der 2000 Berner über die starke Uebermacht. Der Verlauf dieses Gefechtes ist in einem als «Tag von Neuenegg» überschriebenen Aufsatz des Hans Beyeler in Neuenegg, enthalten im «Achetringeler» von 1936, interessant geschildert. Die gefallenen 135 Berner liegen im Massengrab in der Nähe des im Jahre 1866 errichteten Denkmals oberhalb Neuenegg. Die Namen der Gefallenen stehen auf sechs im Münster zu Bern befindlichen Marmortafeln.

Nachdem die normalspurige Sensetalbahn gesichert war, begann die Weltfirma Nestlé 1902 sofort mit den Vorbereitungen zum Bau einer Milchsiderei in Neuenegg, die nachwärts viel zur Entwicklung der Ortschaft beigetragen hat. Die Nachwirkungen des Ersten Weltkrieges 1914—1918 hatten 1922 die Schließung der Fabrik zur Folge. Seit 1926 im Besitze der Firma Dr. A. Wander AG, wurden die Fabrikanlagen seither stark erweitert und der Ausdehnung dieses Großbetriebes der pharmazeutisch-diätetischen Industrie angepaßt.

Das Dorf Neuenegg hat sich in den letzten Jahrzehnten stark entwickelt; Wasserversorgung, Kanalisation, Asphaltierung und Straßenpflasterung durchgeführt und hat ein modernes Schulhaus erhalten.

Die übrigen Gemeinden des Amtsbezirkes Laupen und die Nachbargemeinden des Kantons Freiburg

haben alle am Entstehen einer Eisenbahn durch das Sensetal ein lebhaftes Interesse gehabt, indem ihr Verkehr mit dem Amtssitz Laupen und dem Dorf Neuenegg wesentlich erleichtert wurde. Wirtschaftlich haben besonders gewonnen die Gemeinden Dicki und Ferenbalm, der südliche Teil der Gemeinde Mühleberg, sowie namentlich die freiburgischen Gemeinden Bösinggen und Wünnewel. Diese haben denn auch allseitig nach Kräften ihr Interesse bekundet durch Zeichnung von Aktien als Grundkapital der Gesellschaft, so namentlich Dicki, Ferenbalm, Gurbrü, Wileroltigen und Gollaten, Bösinggen und Ueberstorf. Die Gemeinden Mühleberg, Frauenkappelen und Wünnewel hatten näherliegende Verkehrsaufgaben, haben aber später aktiv ihre Solidarität bekundet, als es sich darum handelte, die Elektrifikation zu fördern.

Zur Vorgeschichte der Sensetalbahn

1. Schon zu Beginn der schweizerischen Eisenbahnbewegung wurde Laupen genannt. Nach einem 1. Projekt hätte die Ostwestlinie Zürich–Bern über Laupen–Murten–Yverdon–Genf führen sollen. Es entstanden damals aber definitiv:

- a) die sogenannte Berglinie über Freiburg–Romont–Lausanne einerseits und
- b) die Jurafuß- oder Seelinie durch das Broyetal anderseits.

2. In den 70er Jahren vorigen Jahrhunderts entstand ein generelles Bahnprojekt ab Thörishaus–Neuenegg über Laupen–Kerzers–Cornaux mit einem Kostenbetrag von 5,3 Millionen Franken.

3. Im Jahre 1885 wurde Laupen ersucht, sich einem Konzessionsgesuch an die Bundesbehörden anzuschließen zur Erstellung einer «Direkten» Bern–Neuenburg. Die Mitwirkung wurde, weil nicht interessant, abgelehnt.

4. An das von Ingenieur Beyeler im Jahre 1888 erstellte und konzessionierte Projekt einer «Direkten» über Gümmenen durch das Flühental über Roßhäusern bewilligte die Gemeinde Laupen am 30. März 1895 eine Aktienbeteiligung von Fr. 15 000.—. Die projektierte Station Laupen-Gümmenen, 4 km vom Hauptort entfernt, befriedigte indessen wenig. Diese Subvention wurde später hinfällig erklärt.

5. Gleichzeitig mit den Anstrengungen um eine «Direkte» nach Neuenburg, bemühten sich die verschiedensten Gegenden des Kantons Bern um neue Eisenbahnverbindungen. Trotz anfänglicher Bedenken der bernischen Regierung und besonders ihres bewährten Finanzdirektors Herrn Karl Scheurer, Vater sel., kam am 28. Februar 1897 ein Beschluß des Großen Rates des Kantons Bern zustande, welcher für nicht weniger als 19 verschiedene andere Bahnunternehmungen kantonale Aktienzeichnungen von je Fr. 40 000.— bis Fr. 50 000.— per Kilometer Bahnstrecke vorsah.

6. Der Gedanke, eine Bahnverbindung zu erhalten, hatte inzwischen auch in Laupen und Neuenegg immer mehr Fuß gefaßt. Als daher Herr Großrat Maurer im November 1896 aus Bern die Nachricht brachte, der Kanton und die Stadt Neuenburg hätten ihre Aktiensubvention von je Fr. 750 000.— an die «Direkte» durchs Flühental über Roßhäusern verweigert und es bestehe nunmehr die Absicht bei den Mitgliedern der Kommission (ohne Neuenburg), eine Verbindungsbahn Bern–Kerzers–Cornaux zu erstellen, beschloß die Gemeinde Laupen in ihrer Versammlung vom 26. November 1896 die Einsetzung einer Eisenbahnkommission mit der Aufgabe dahin zu wirken, daß diese Verbindungsbahn über Laupen–

Neuenegg–Thörishaus evtl. Flamatt angelegt werde. In diese Kommission wurden gewählt die Herren:

Notar Emil Maurer, Gemeindepräsident und Großrat
Hans Ruprecht-Herren, Negotiant
Johann Beyeler, Geometer
Gottlieb Ruprecht, Gerbermeister
Friedrich Ruprecht, Bürgergemeindepräsident
Samuel Schmid, Wirt «Zum Bären»
Heinrich Imgrüth, Eisenhändler
J. P. Rytz, Fabrikant
Emil Freiburghaus, Notar

Die Kommission hatte die Ermächtigung, sich gutfindend zu erweitern. Sie wählte als weitere Mitglieder:

- a) als Vertreter von Neuenegg:
Großrat Samuel Wyßmann-König in Neuenegg und
Großrat Christian Marschall in Wyden;
- b) als Vertreter von Ferenbalm:
Peter Rentsch, Gemeindepräsident auf dem Haselhof;
- c) als Vertreter der Gemeinde Dicki:
Jakob Herren, Gemeindepräsident in Kriechenwil.

Mit aller Energie nahm diese Kommission ihre Aufgabe an die Hand. Schon am 11. Dezember 1896 wurde eine gedruckte Vorstellung von 11 Druckseiten an die sämtlichen am Zustandekommen einer Eisenbahnlinie Bern–Neuenburg interessierten bernischen und freiburgischen Gemeinden sowie an die Regierungs- und Großratsmitglieder der Kantone Bern und Freiburg versandt, in welcher die Vorteile einer Verbindungsbahn Cornaux–Laupen–Neuenegg–Thörishaus eingehend dargelegt und eindringlich begründet wurden.

Unterm 28. Dezember 1896 beschloß die Gemeindeversammlung von Laupen eine Subvention an diese Linie in Aktien von Fr. 60 000.—, inbegriffen die früher beschlossene Subvention von Fr. 15 000.— für die «Direkte».

7. Gemäß Beschluß vom 24. April 1897 richtete die Gemeinde Laupen an den Regierungsrat des Kantons Bern das Gesuch um Anordnung einer unparteiischen Expertise, welche die verschiedenen Varianten einer fachgemäßen Prüfung zu unterwerfen und darüber mit Beförderung einen eingehenden Bericht zu erstatten hätte.

Als dieses Gutachten sich für eine «Direkte» über Roßhäusern oder Buttenried unter Ablehnung der Wünsche des Sensetales ausgesprochen hatte, beauftragte die Gemeinde Laupen durch Beschluß vom 30. Dezember 1897 die Eisenbahnkommission in Verbindung mit Neuenegg, Ferenbalm und

Dicki sofort ein Projekt mit Kostenvoranschlag für eine Zwischenbahn Thörishaus–Kerzers, evtl. mit Anschluß in Gümmenen, ausarbeiten zu lassen.

Wie aus dieser Beschlußfassung ersichtlich, hatte sich die verlangte Expertenkommission zugunsten einer «Direkten» ausgesprochen, weil inzwischen Stadt und Kanton Neuenburg die verlangten Subventionen von zusammen 1,5 Millionen Franken beschlossen hatten. Der Ausspruch eines Bürgers aus Bümpliz: «Bravo, Laupener, ihr jagt uns jetzt den Hasen in die Küche» gibt die Stimmung wieder, welche der Entscheid der Expertenkommission bei Befürwortern der «Direkten» ausgelöst hat.

8. Am 29. Januar 1898 erhielt die Kommission Weisung durch die Gemeinde Laupen, die Frage betreffend eine allfällige Anschlußbahn nach Flamatt evtl. Thörishaus und Gümmenen in allen Teilen vorzuprüfen und der Gemeinde bei erster Gelegenheit Bericht zu erstatten.

9. Am 9. April 1898 beschloß die Gemeinde Laupen, gestützt auf den Bericht der eingesetzten Spezialkommission und des Gemeinderates, in Erwägung, daß es im wohlverstandenen Interesse der Gemeinde liege und um ihre ökonomische Integrität zu erhalten und zu fördern, gemeinsam mit den Gemeinden Neuenegg und Dicki an die Bundesversammlung das Gesuch zu stellen um Erteilung einer Konzession für eine normalspurige Verbindungsbahn nach Laupen mit evtl. Fortsetzung nach Gümmenen zum Anschluß an die Bern–Neuenburg-Bahn.

Gleichzeitig erhielt der Gemeinderat Auftrag, einen Techniker beizuziehen zur Prüfung der Frage, ob nicht die Wasserkräfte von Sense und Saane der Eisenbahnfrage dienstbar gemacht werden könnten.

Die gewünschte Konzession wurde durch den Bundesrat am 1. Juli 1898 erteilt.

10. Am 18. August gleichen Jahres beschloß die Gemeinde Laupen die Beteiligung am Bau einer Verbindungsbahn Flamatt–Laupen evtl. Gümmenen mit einer Subvention von Fr. 30 000.—.

Weitere Beschlüsse der Gemeinde in der Eisenbahnfrage werden hier, um ihre vielen Bemühungen in dieser Angelegenheit zu illustrieren, kurz gestreift:

1898 Dezember 19.: Abtretung der erworbenen Konzession an die zu gründende Aktiengesellschaft.

1899 März 29.: Beteiligung der Gemeinde Laupen an einer Verbindungsbahn Flamatt–Laupen–Gümmenen mit einer Subvention von Franken 60 000.— mit vorgesehener Erhöhung für den Fall, als die Gesamtsubvention der Bürgergemeinde und der Privaten Fr. 150 000.— nicht erreichen sollte.

Die Gemeinde erklärte sich zudem im Prinzip einverstanden mit der projektierten Stationsanlage beim Schulhausplatz, dem heutigen Standort.

- 1899 Dezember 14.: Die Gemeinde verpflichtet sich zur Gewährung eines Obligationen-Kapitals von Fr. 350 000.— an die zu gründende Eisenbahngesellschaft Flamatt–Laupen–Gümmenen gegen Einräumung einer I. Hypothek auf die gesamte Bahnanlage nebst Rollmaterial.
- 1900 März 3.: Die Gemeinde nimmt Kenntnis von Bedenken der Regierung bezüglich der Genehmigung des ebenerwähnten Beschlusses.
- 1901 Februar 18.: Veranlaßt durch die Schwierigkeiten, die sich der Beschaffung eines Obligationen-Kapitals gezeigt haben, beschließt die Einwohnergemeinde die Beteiligung an einer projektierten Linie Flamatt–Laupen wie folgt:
- a) Aktienzeichnung wie früher Fr. 60 000.—;
 - b) Gewährung eines Obligationen-Anleihens mit I. Hypothek von Fr. 120 000.—.

Unter Bezugnahme auf diesen Beschluß spricht die Gemeinde zuhanden des Initiativkomitees einstimmig die bestimmte Erwartung aus, es möchte auch das Verbindungsstück Laupen–Gümmenen möglichst bald realisiert werden.

- 1901 März 30.: Der Gemeinderat wird ermächtigt, dieses Aktien-Kapital um so viel zu erhöhen als die Zeichnung Privater in Aktien die Summe von Fr. 40 000.— nicht erreicht, um die Gesamtsubvention der Ortschaft Laupen auf Fr. 150 000.— zu bringen.

In ähnlicher Weise wie Laupen beschäftigten sich der Gemeinderat und die Gemeindeversammlung von Neueneegg in den Jahren 1896—1901 mit dem Zustandekommen einer Eisenbahnlinie durch das Sensetal. In einer Sitzung des Gemeinderates vom 28. November 1896 beantragte der damalige Gemeindepräsident, Herr Dr. Wyßmann-König, es möchte sich die Gemeinde Neueneegg den Bemühungen Laupens anschließen und nichts versäumen, was das Projekt fördern könnte. Als Delegierte in die bestellte Kommission von Laupen wurden abgeordnet:

Herr Gemeindepräsident Wyßmann-König, Tierarzt in Neueneegg
Herr Christian Marschall, Großrat in Wyden.

Am 28. Dezember 1896 behandelte der Gemeinderat das Gesuch des Initiativ-Komitees an die bernischen und freiburgischen Gemeinden dahin gehend, es möchten die für eine direkte Linie bewilligten Subventionen auch der Variante dieser Eisenbahnverbindung nach Neueneegg über Laupen–Neueneegg–Thörishaus bewilligt werden. Präsident Wyßmann sprach sich dahin aus, daß er in dieser Sache nach Kräften sich bemühe,

damit nicht später die Nachkommen den Vorwurf erheben könnten, die derzeitigen verantwortlichen Vertreter der Gemeinde hätten die großen, unzweifelhaften Vorteile einer Eisenbahnverbindung nicht einzusehen vermocht. Gemeinderat Samuel Marschall sprach den Wunsch aus, es möchte die Gemeinde die Vorteile einer Eisenbahn durch das Sensetal voll und ganz würdigen und vor einer allfälligen Tellerhöhung nicht zurückschrecken, wenn es gelte, das allgemeine Wohl der Gemeinde zu fördern.

In der Sitzung vom 17. Januar 1897 wurde die Frage der Aktienbeteiligung der Gemeinde dahin entschieden, daß an eine Linie nach Neuenburg über Neuenegg–Laupen eine Aktiensumme von Fr. 60 000.— zu zeichnen sei. Am 28. Januar faßte die Gemeinde entsprechend Beschluß. Die Versammlung nahm gleichzeitig Kenntnis davon, daß die Gemeinde Mühleberg an die Variante über Neuenegg eine Aktienbeteiligung von Franken 30 000.— beschlossen habe unter dem Vorbehalt, daß Neuenegg an das Projekt Beyeler für eine «Direkte» eine Subvention von Fr. 15 000.— bewillige. Neuenegg antwortete darauf, daß diese Gemeinde auf den ablehnenden Beschluß vom Jahre 1895 bezüglich Subventionierung der «Direkten» zurückkommen werde, sofern Mühleberg auf die an ihre Subvention gestellte Bedingung verzichte.

Inzwischen war der Entscheid über die Trassefrage einer «Direkten» zugunsten des Projektes Beyeler ausgefallen. Das andere Projekt über Wileroltigen–Buttenried hätte den Kostenaufwand der «Direkten» nach damaliger Berechnung um etwa 2 Millionen Franken erhöht. Die Freunde dieses Projekts mußten sich im Kampf um die Trassefrage dem Entscheid der Sachverständigen fügen. Gegen die Linie durch das Flühlental hatte sich Herr Ingenieur Tschannen von Detligen für das kürzere Trasse über Wileroltigen mit Eifer und Sachkenntnis stark eingesetzt und die Schwierigkeiten der zu erstellenden Tunnels im Faver und durch das Flühlental vorausgesehen. Sein Ausspruch: « Das Flühlental ist ein enger, steiler, rutschiger, mehrfach gekrümmter Krachen, dessen Terrain mit Mergelschichten durchzogen ist, und zum Ueberfluß fließt noch ein Bächlein über das Gebiet des projektierten Tunnels », mag die Stimmung widerspiegeln, die dannzumal beim Verfasser des kürzeren Projekts einer «Direkten» bestanden hat.

Die Gemeinden Laupen, Neuenegg und Dicki reichten daraufhin ein Konzessionsgesuch ein für eine Verbindungsbahn Thörishaus evtl. Flammatt–Neuenegg–Laupen–Gümmenen.

Gleichzeitig legte die Eisenbahnkommission einen Entwurf-Finanzierungsplan vor. Nach diesem Plan hätten an die I. Sektion der Bahn Flammatt–Laupen beitragen sollen:

| | |
|---------------------|----------------------|
| Kanton Bern | Fr. 350 000.— |
| Kanton Freiburg | Fr. 40 000.— |
| Jura-Simplon-Bahn | Fr. 20 000.— |
| Bürgergemeinde Bern | Fr. 20 000.— |
| Gemeinde Laupen | Fr. 85 000.— |
| Gemeinde Neueneegg | Fr. 50 000.— |
| Gemeinde Dicki | Fr. 5 000.— |
| Gemeinde Böisingen | Fr. 4 000.— |
| Total | <u>Fr. 574 000.—</u> |

Im Gemeinderat von Neueneegg wurde über dieses Projekt gesprochen und festgestellt, daß Neueneegg energisch für die Bahn eingestellt sei, daß das Finanzierungsprojekt jedoch gründlich geprüft werden müsse und daß eine Fortsetzung nach Gümmenen dringend wünschbar sei.

In einer Vertrauensmännerversammlung vom 21. August 1898 wurde zuhanden der Gemeindeversammlung beschlossen:

- a) eine Aktienbeteiligung von Fr. 30 000.— an die Sensetalbahn;
- b) eine Beteiligung an die «Direkte» von Fr. 5 000.—.

Am 10. April 1899 verhandelte der Gemeinderat Neueneegg über die Abtretung der Konzession an die zu gründende Aktiengesellschaft. Er betonte bei diesem Anlaß, daß die Gemeinden Laupen, Neueneegg und Dicki die Konzession erworben hätten, um einer eventuellen Spekulation zuvorzukommen, daß aber nie die Absicht bestanden habe, die Bahn auf Rechnung dieser Gemeinden zu erstellen. Die Gemeindebehörde teilte mit, daß für eine Linie Flamatt–Laupen–Gümmenen von den erforderlichen Franken 1 120 000.— bis zur Stunde Fr. 879 000.— gezeichnet seien und daß man eines Obligationenkapitals bedürftig sei von Fr. 350 000.—.

Konstituierung, Organisation, Finanzierung

Am 5. Oktober 1901 erfolgte endlich die Gründung der Sensetalbahn-Gesellschaft. Das Initiativ-Komitee hatte die Aktionäre zur konstituierenden Versammlung in den «Sternen» zu Laupen eingeladen. Anwesend waren 34 Aktionäre, die 2744 Aktien vertraten. Die vom Initiativ-Komitee vorgelegten Statuten wurden genehmigt.

Das Aktienkapital betrug in diesem Momente Fr. 576 400.—, eingeteilt in 2882 auf den Inhaber lautende Aktien von je Fr. 200.—. Das weitere für Erstellung und Betrieb der Linie erforderliche Kapital war auf dem Anleihschweg zu beschaffen. Sitz der Gesellschaft ist Laupen.

Der Zweck der Aktiengesellschaft ist der Bau und der Betrieb einer Verbindungsbahn zwischen der Jura-Simplon-Bahn und der Bern-Neuenburg-Bahn von Flamatt über Neuenegg nach Laupen und Gümmenen, auf Grundlage der Konzession vom 1. Juli 1898 und der Großratsbeschlüsse vom 28. Februar 1897 und 28. März 1898.

Zunächst sollte nur die erste Sektion Flamatt-Laupen ausgeführt werden.

Der Verwaltungsrat wurde bestellt aus:

E. Reisinger, Burgerrat, Bern
Christian Marschall, Großrat, Wyden
Friedrich Ruprecht, Bürgerpräsident, Laupen
J. Rikli, Amtsschreiber, Laupen
E. Freiburghaus, Notar in Laupen
P. Ruprecht, Fabrikant, Laupen
J. P. Rytz, Fabrikant in Laupen
Heinrich Imgrüth, Handelsmann in Laupen
E. Maurer, Notar und Großrat in Laupen
Jakob Herren, Gemeindepräsident, Kriechenwil

In die Kontrollstelle wurden gewählt:

Alfred Aellig, Bankkontrolleur in Bern
Fritz Egger, Sekundarlehrer in Laupen

Als Suppleant: Adolf Brönnimann, Gemeindeschreiber in Neuenegg.

In der Sitzung des Verwaltungsrates vom 11. November 1901 wurden berufen:

als Präsident: Emil Maurer, Notar und Großrat in Laupen;
als Vizepräsident: Emil Freiburghaus, Notar in Laupen;
als drittes Mitglied des Ausschusses: Gerold von Erlach.

Als Bauingenieur wurde in der Sitzung vom 11. November 1901 gewählt Fritz Wille, Ingenieur, zur Zeit bei der Spiez-Frutigen-Bahn. Gleichzeitig wurde beschlossen, Ingenieur Rudolf von Erlach in Spiez zur Uebernahme der Oberbauleitung des Bahnbaues zu bewegen. In dieser Sitzung teilte Ingenieur Gerold von Erlach mit, daß das Projekt für die Sensekorrektur von der Streiten bis zur Saane ausgearbeitet und der dahingehende Plan durch die Staatsbehörde genehmigt sei. Dieses Projekt sei jedoch sofort auszuführen, soweit dasselbe für den Bahnbau von Einfluß sei. Die erforderlichen Pläne und Vorlagen seien auszuarbeiten und so zu halten, daß die Gesamtkosten in die Kompetenz des Bundesrates falle.

Die Frage des elektrischen Betriebes wurde gestützt auf ein Gutachten Blatter zu prüfen beschlossen.

a) Expropriationskommission:

Für Wünnwil und Neuenegg: Die Herren Großräte S. Wyßmann,

Chr. Marschall sowie Baumeister Perler in Wünnewil. Als Ersatzmann: Samuel Marschall, Gemeindepräsident in Wyden.

Für Laupen: J. Rikli, Amtsschreiber, Paul Ruprecht, Fabrikant, und Fritz Ruprecht, Burgerratspräsident.

b) Als provisorischer Sekretär des Verwaltungsrates: Notar Emil Freiburghaus in Laupen.

In der Sitzung vom 26. Februar 1902 wurde das Verwaltungsreglement durchberaten und genehmigt. Das Betriebssystem kam zur Verhandlung. Die Anstellungsverträge mit dem Oberingenieur, Rudolf von Erlach, und dem Bauingenieur, Fritz Wille, wurden genehmigt. Der Darlehensvertrag mit der Gemeinde wurde unter Vorbehalt der Genehmigung der Generalversammlung gutgeheißen.

In der Sitzung des Verwaltungsrats vom 5. April 1902 gab Gemeindepräsident Maurer Kenntnis von der Absicht der *Société Anonyme Henri Nestlé in Vevey*, in Neuenegg eine Fabrik zu erstellen. Diese Tatsache bedingte Rücksprache mit den Regierungsräten Scheurer und Morgenthaler. Die an den Bau dieser Fabrik gestellte Bedingung, daß die ganze Verbindungsbahn raschmöglichst erstellt werden sollte, erforderte die gründliche Vorbereitung und reichliche Finanzierung, nicht nur «hüb chläb», wie Regierungsrat Scheurer sich geäußert hatte.

Neue Subventionsgesuche wurden beschlossen an die Gemeinden Neuenegg, Wünnewil, Ueberstorf, Burgergemeinde Bern, Gemeinden Ferenbalm, Golaten, Wileroltigen, Frauenkappelen, Mühleberg und Bösing, sowie an den Großen Rat des Kantons Freiburg. Bei der Schweizerischen Volksbank oder bei der Kantonalbank Bern war die Bewilligung des Obligationenkapitals nachzusuchen.

In der Sitzung vom 1. Mai 1902 teilt Oberingenieur von Erlach mit, daß für die ganze Strecke Flamatt–Gümnenen Kostenvoranschläge für Dampf- und elektrischen Betrieb aufgestellt seien. Der elektrische Betrieb würde eine Erhöhung des Anlagekapitals von Fr. 150 000.— verursachen. Herr Wyßmann glaubt, es werde der Dampftrieb sein Bewenden haben, da die bernische Regierung dem elektrischen Betrieb nicht sehr gewogen sei.

In einer Sitzung vom 20. Mai 1902 wird bekannt, daß die Firma Nestlé eine Aktien-Subvention abgelehnt habe. Sodann wird festgestellt, daß die Vorlage für das Teilstück Laupen–Gümnenen am 13. Mai bei der Regierung angemeldet worden sei. Die Vorlage stelle auf den Dampftrieb ab. Herr Regierungsrat Morgenthaler sei der Auffassung, daß der Güterverkehr auf unserer Linie zur Hauptsache werde. Morgenthaler wünscht das schwerere Schienen-Profil von 36 kg. Ferner verlangt der Oberbauinspektor, daß die Sensebrücke Flamatt auf den beiden Hochwasserdämmen erstellt

werde und nicht auf den Leitwerken entsprechend dem Schema für Hauptbahnbrücken. Die Kostenvermehrung beträgt Fr. 20 000.—. Schließlich wird die Wahl des Betriebssystems dem Großen Rat des Kantons Bern überlassen.

In der Generalversammlung vom 5. Juni 1902 werden die Statuten vom 5. Oktober 1901 aufgehoben und neue Statuten genehmigt, welche dem Gesetz betreffend die Beteiligung des Staates am Bau von Eisenbahnen angepaßt sind. Der Name der Gesellschaft heißt neu «Sensetalbahn». Unter diesem Namen wird eine Aktiengesellschaft gebildet, welcher die Bundesversammlung vom 1. Juli 1898 eine Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Flamatt über Neuenegg nach Laupen und Gümmenen erteilt hat.

«Zweck der Aktiengesellschaft ist der Bau und Betrieb einer Verbindungsbahn zwischen der Jura-Simplon-Bahn und der Bern-Neuenburg-Bahn von Flamatt über Neuenegg nach Laupen und Gümmenen auf Grundlage der obgenannten Konzession, sowie des Gesetzes vom 4. Mai 1902 betreffend die Beteiligung des Staates Bern am Bau von Eisenbahnen.

Der Sitz der Gesellschaft ist in Laupen.

Die Dauer der Gesellschaft wird bestimmt auf 80 Jahre vom 1. Juli 1898 an gerechnet, insofern nicht vorher der Bund oder der Kanton von dem ihnen zustehenden Rückkaufsrecht Gebrauch machen.

Das Aktienkapital beträgt Fr. 1 093 800.—, eingeteilt in 5469 auf den Inhaber lautende Aktien von je Fr. 200.—»

Organe der Gesellschaft sind: a) die Generalversammlung der Aktionäre,
b) der Verwaltungsrat,
c) der Ausschuß,
d) die Kontrollstelle.

«Die Emission von Obligationenanleihen geschieht auf den Beschluß der Generalversammlung.»

Diese Statuten wurden einstimmig genehmigt und nach gesetzlicher Vorschrift unterzeichnet.

In der gleichen Versammlung wurden als neue Verwaltungsräte gewählt:

- a) an Platz des demissionierenden Herrn O. Reisinger, als Vertreter der Burggemeinde Bern, Herr Ernst von Büren, Fürsprecher in Bern;
- b) als Vertreter der Gemeinde Ferenbalm Herr Peter Rentsch, Gemeindepäsident, auf dem Haselhof.

Im weitem wurde der Anleihevertrag mit der Einwohnergemeinde Laupen um ein Obligationenkapital von Fr. 120 000.— aufgehoben und dem Verwaltungsrat Ermächtigung erteilt, einen Anleihevertrag mit der Kantonalbank um ein Kapital von Fr. 350 000.— abzuschließen.

In der Sitzung des Verwaltungsrates vom 31. Juli 1902 gibt das Präsidium Kenntnis davon, daß der Große Rat in der Sitzung vom 29. Juli 1902 die Statuten und den Finanzausweis der Sensetalbahn genehmigt und im fernern folgende Beiträge an dieses Unternehmen bewilligt habe:

- a) den ordentlichen Staatsbeitrag von Fr. 50 000.— und einen außerordentlichen Beitrag von Fr. 30 000.— per Bahnkilometer, beides in Form von Aktien;
- b) die ordentliche Subvention an die Korrektion der Sense;
- c) einen außerordentlichen Beitrag an die Gemeinde Laupen für die Befreiung von der Schwellenpflicht von Fr. 10 000.—;
- d) Zusicherung eines Beitrages an einen allfälligen Umbau vom Dampfbetrieb in elektrischen Betrieb.

In der Generalversammlung vom 29. Dezember 1902 wurde das Aktienkapital erhöht um Fr. 20 000.— auf Fr. 1 113 800.— und eine entsprechende Statutenänderung beschlossen. Ebenso erhielt § 33 der Statuten ein zweites Alinea eingeschaltet, wonach ein Reservefonds anzulegen ist, in welchen jährlich 10 % des nach Dotierung des Erneuerungsfonds und allfälligen Amortisationen verbleibenden Reinertrages einzulegen sind. Die Dotierung dieses Reservefonds wird sistiert, sobald er einen Bestand von Fr. 50 000.— erreicht hat.

Der Entscheid der Staatsbehörden über die Betriebsart war inzwischen zugunsten des Dampfbetriebes ausgefallen.

Die definitive Finanzierung der ganzen Verbindungsbahn Flamatt–Laupen–Gümmenen gestaltete sich schließlich wie folgt:

a) Aktienkapital:

| | |
|--------------------------------|---------------|
| Kanton Bern | Fr. 807 200.— |
| Einwohnergemeinde Albligen | » 1 000.— |
| Bürgergemeinde Bern | » 25 000.— |
| Gemeinde Bösinggen (Freiburg) | » 5 000.— |
| Einwohnergemeinde Dicki | » 7 000.— |
| Einwohnergemeinde Ferenbalm | » 10 000.— |
| Einwohnergemeinde Golaten | » 1 000.— |
| Einwohnergemeinde Gurbrü | » 2 000.— |
| Einwohnergemeinde Laupen | » 60 000.— |
| Bürgergemeinde Laupen | » 50 000.— |
| Einwohnergemeinde Neuenegg | » 50 000.— |
| Gemeinde Ueberstorf (Freiburg) | » 2 000.— |
| Einwohnergemeinde Wileroltigen | » 2 000.— |
| Firmen und Einzelpersonen | » 91 600.— |

Uebertrag Fr. 1 113 800.—

| | | |
|--|----------------------|------------------------|
| | Uebertrag | Fr. 1 113 800.— |
| b) Obligationenkapital der Kantonalbank von Bern | | Fr. 350 000.— |
| | <i>Gesamtkapital</i> | <u>Fr. 1 463 800.—</u> |

Dieser Finanzausweis wurde durch den Bundesrat am 12. Dezember 1902 genehmigt.

Bauperiode

Gleichzeitig mit der Organisation und Finanzierung wurde der Bau der Linie vorbereitet, das Trasse derselben längs der Sense definitiv festgelegt und durch die zuständigen Organe genehmigt.

Am 31. August 1902 wurden vergeben:

- a) Unterbau und Oberbau des I. und II. Loses, Flamatt-Laupen, der Firma Minder & Galli, Unternehmer in Huttwil;
- b) die Sensebrücke obenher Neuenegg der Firma Albert Buss & Co., Basel;
- c) die Schienenlieferung dem Lothringischen Hüttenverein Aumetz-Friede in Kneuttingen;
- d) die Schwellen der Firma Gribi Hasler & Co., Burgdorf;
- e) die Lieferung von Kleinmaterial und Weichen den von Rollschen Eisenwerken in Gerlafingen.

Am 12. Februar 1903 wurden übergeben:

- a) der Bau der Saanebrücke an Theodor Bell & Co., Kriens;
- b) Rollmaterial: 2 Lokomotiven Typ Seethalbahn zu je Fr. 48 600.— an die Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur; 4 Personenwagen, 19 Güterwagen und 1 Kieswagen um total Fr. 137 923.— an die Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen.

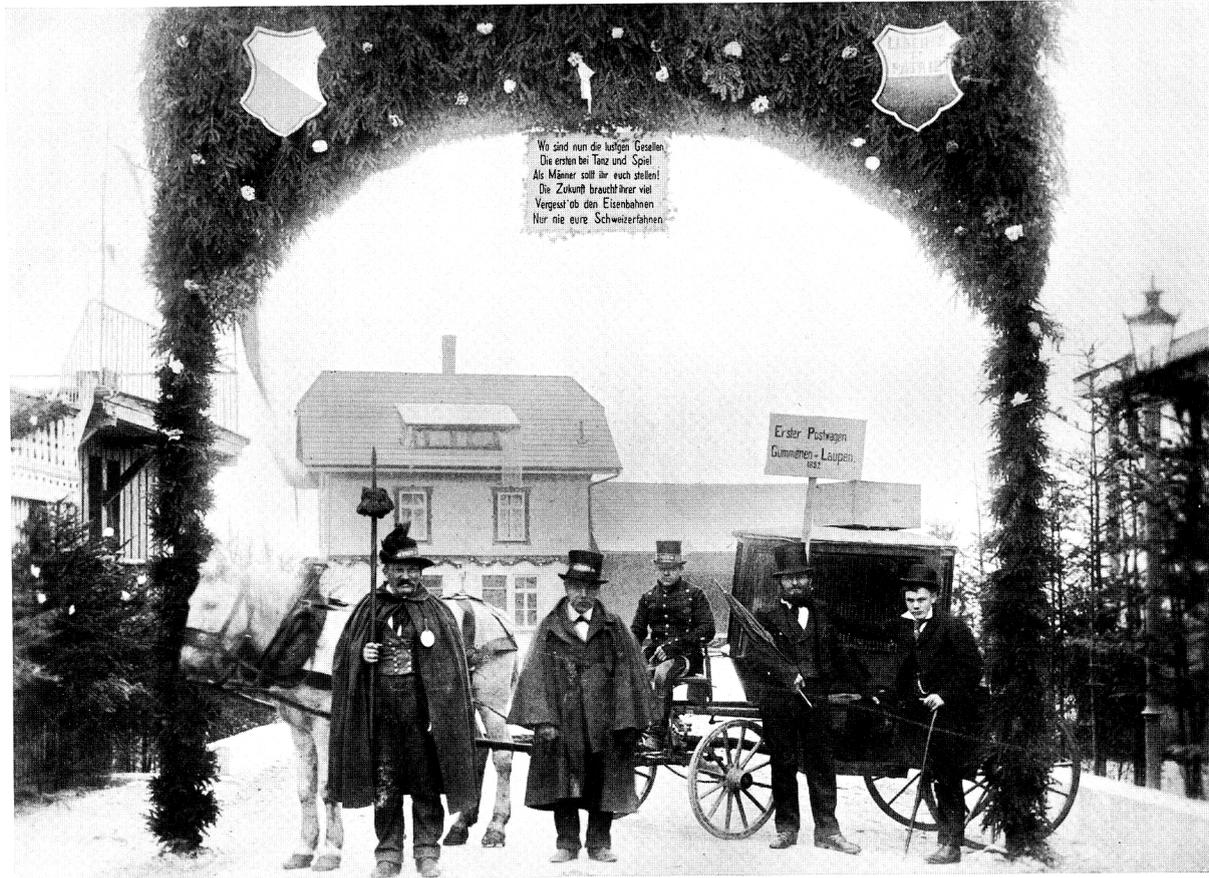
Am 19. März 1903 erfolgten:

- a) Uebergabe Unterbau und Oberbau des III. Loses an die Firma Minder & Galli;
- b) die Widerlager zur Saanebrücke an Gribi Hasler & Co., Burgdorf.

Inzwischen wurde Oberingenieur Rudolf von Erlach ersetzt auf 1. April 1903 durch Ingenieur A. Schärer, und Ingenieur Wille durch Ingenieur Alfred Müller.

Alle Bauten und Anlagen gelangten in den Jahren 1902 und 1903 zur Ausführung. Ebenso erfolgte vertragsgemäß die Ablieferung des Rollmaterials.

Am 30. Juni 1903 überraschte ein Hochwasser der Sense die Erdarbeiten am Bahndamm. Durch zwei Durchbrüche des im Entstehen begriffenen Bauwerks, 1,5 km oberhalb Laupen, flutete das Wasser zwischen Staats-



Erster Postwagen Gümnenen—Laupen 1852
Die Bahneröffnung 1904 beendigte den Postkutschenverkehr

straße und Damm gegen die Ortschaft und durch einen Teil derselben. Doch konnte größerer Schaden vermieden werden.

Das fertige Werk hat seither jedem Hochwasser standgehalten.

Schon im Jahre 1903 wurden Verhandlungen angebahnt mit der BNB, zwecks Uebertragung des Betriebes auf diese Hauptbahn. Diese traf sofort die nötigen Vorbereitungen, so daß die Sensetalbahn am 20. Januar 1904 in Betrieb gesetzt werden konnte.

Die Eröffnung gestaltete sich zu einem frohen Volksfest der ganzen Gegend, und zuversichtlich sah man allgemein der weitem Entwicklung des Sensetales entgegen, befriedigt durch die Tatsache, nun teilhaftig zu sein an dem lang ersehnten Verkehrsmittel, mit welchem andere Gegenden des Landes vorher beglückt worden waren und das in Laupen mit viel Mühe, Arbeit und Selbstvertrauen ins Leben gerufen worden war.

Bahnbetrieb bis 1927

Leider zeigten die Betriebsjahre 1904 und 1905 keine befriedigenden Resultate. Der Verwaltungsrat befaßte sich deshalb schon im 3. Betriebsjahre mit der Möglichkeit der Einführung des elektrischen Betriebes. Die Firma Alioth & Co., Basel, unterbreitete einen Kostenvoranschlag hiefür von Fr. 300 000.—. Subventionsgesuche an den Kanton Freiburg und an die Firma Nestlé wurden abgelehnt. Auch die weiteren Bemühungen zur Beschaffung der Mittel blieben erfolglos.

Die beiden Lokomotiven der Bahn wurden als viel zu schwer und für unsere Linie als nicht passend festgestellt. Ob Dampftriebwagen, wie solche bei verschiedenen Nebenbahnen im Dienst standen, für die Sensetalbahn genügen würden, wurde wegen dem regen Güterverkehr und den beiden Steilrampen Flamatt und Gümmenen verneint. Schließlich wurde die Anschaffung einer Motorlokomotive des Typs der Nebenbahnen der Bayrischen Staatsbahnen intensiv geprüft, im Jahre 1909 beschlossen und 1910 als Lokomotive Nr. 21 durch die Maschinenfabrik Krauß in München geliefert.

Da auch die Jahre 1906 bis 1908 unbefriedigt verliefen, trachtete der Verwaltungsrat nach weitem Mitteln und Wegen, um den Betrieb weniger kostspielig zu gestalten, und glaubte im Selbstbetrieb das Heil gefunden zu haben, um namentlich auch die Entlohnung des Personals dem Kleinbetrieb anzupassen. Der Betriebsvertrag mit der BNB wurde auf 31. Dezember gekündigt. Auf 1. Januar 1910 ging die Leitung des Betriebes über auf Herrn Kradolfer, Betriebschef der Bern-Worb-Bahn. Die bisherige Loko-

motivremise wurde zur Reparaturwerkstätte umgebaut, die Postbesorgung durch die Bahn übernommen, die 2. Bahnklasse auf 10. Mai 1910 aufgehoben und eine der schweren Lokomotiven verkauft, ebenso das Personenwagenmaterial und die Gepäckwagen, weil sie für unsere Linie zu schwer waren. An deren Platz traten der praktische, leicht laufende und kombinierte Vierachser-Personen- und Gepäckwagen und 2 leichte Aushilfspersonenwagen und leichte Gepäckwagen, erworben von der SBB.

In das Jahr 1911 fiel der Ankauf der Motorlokomotive Nr. 22, geliefert von Krauß & Co., München, und in das Jahr 1917 die Anschaffung der Lokomotive Nr. 23 gleicher Art, geliefert durch die Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur. Im Jahre 1917 wurde auch die zweite schwere Lokomotive veräußert. Diese Änderungen im Rollmaterial haben ihren Zweck erfüllt. Es waren namentlich die 3 Motorlokomotiven mit ihrem geringeren Materialverbrauch und Gewicht den Verhältnissen bestens angepaßt.

Die Jahre 1910—1917 brachten dem Unternehmen befriedigende Ergebnisse, dank insbesondere der bedeutenden Einnahmen aus dem Verkehr der Milchsiederei Nestlé in Neuenegg. Die Betriebsüberschüsse berechtigten zu den besten Hoffnungen.

Ab 1918 zeigten sich neuerdings Betriebsausfälle und Betriebsdefizite. 1921 wurde, um den Fahrdienst zu erleichtern, ein Dampftriebwagen von einer Fabrik in Eßlingen bezogen, der den Beinamen «Berliner Kutsche» erhielt. In diesem Triebwagen wurde ein Gepäckraum eingerichtet und die Bänke 2. Klasse durch einfache Bestuhlung 3. Klasse ersetzt. Einige Jahre später aber wurde dieser Dampftriebwagen, weil für unsere Linie zu schwach, an die Traverstalbahn verkauft. Später überließ die Emmentalbahn käuflich unserm Unternehmen 2 ältere Personenwagen, wovon der eine heute noch im Dienste steht.

Die Lage wurde katastrophal als im Jahre 1922 die Gesellschaft Nestlé ihren Betrieb einstellte und die Tore schloß. Diese Situation fiel in eine Zeit, da der Verschleiß, namentlich des Wagenmaterials, zugenommen hatte und besonders die im Ausland zirkulierenden Güterwagen in schlechtem Zustand zurückkamen.

Die außerordentliche Steigerung der Kohlenpreise brachte die Verwaltung wieder auf den Gedanken, die Linie zu elektrifizieren. Doch lautete die daherige Kostensumme auf 2 Millionen Franken. Weiter zeigte sich nach und nach, daß die Betriebsgemeinschaft mit Worb nicht mehr befriedigen konnte, weil inzwischen der Betrieb der Bern–Worb-Bahn sich ausgedehnt hatte auf die Worblentalbahn und die Zollikofen–Bern-Bahn. Der Vertrag mit Worb wurde gelöst und im Herbst 1922 als Betriebschef

gewählt Herr *Jean Schneider*, damals Betriebskontrolleur der Rechtsufrigen Thunerseebahn. Damit entstand ein besserer Kontakt zwischen dem Betriebsleiter und den Verwaltungsbehörden sowohl, als auch mit dem Publikum.

Nachdem die Bundeshilfe abgelehnt und die Betriebsmittel aufgezehrt waren, wurden die direkt beteiligten Gemeinden um Hilfe angegangen. Sie verbürgten im Jahre 1922 bei der Kantonalbank in Bern ein Darlehen von Fr. 140 000.—. Hievon übernahmen:

| | |
|-----------------------------------|----------------------|
| a) die Einwohnergemeinde Laupen | Fr. 65 000.— |
| b) die Burgergemeinde Laupen | » 30 000.— |
| c) die Einwohnergemeinde Neuenegg | » 40 000.— |
| d) die Einwohnergemeinde Dicki | » 5 000.— |
| | <u>Fr. 140 000.—</u> |

Ferner leisteten diese Gemeinden Garantie für die Zinsen aus diesen Darlehen.

Damit wurde der Weiterbetrieb der Bahn gesichert. Doch vermochten die Erträge aus dem Bahnverkehr der Polygraphischen Gesellschaft, der AG für Sand- und Kiesverwertung gemeinsam mit den übrigen Firmen den Ausfall der Transporte Nestlé nicht wettzumachen. Die Verwaltungsbehörden befaßten sich weiterhin mit der Rekonstruktion der Finanzlage. Es kam der Sanierungsplan vom 2. Oktober 1925 zustande.

| | |
|--|-----------------------|
| 1. Uebergang des Obligationenkapitals von nebst ausstehenden Zinsen mit Rückwirkung auf 1. Januar 1924 auf den Staat Bern. | Fr. 350 000.— |
| 2. Abschreibung des Aktienkapitals von um 40 %, d. h. auf | Fr. 1 113 800.— |
| Die frei gewordene Summe von | <u>Fr. 668 280.—</u> |
| wurde verwendet: | Fr. 445 520.— |
| a) zum Ausgleich des Kontos «Zu tilgende Verwendungen» gemäß seinem Stand am 31. Dezember 1923 | Fr. 170 310.05 |
| b) zur Tilgung des Passivsaldos der Gewinn- und Verlustrechnung per 31. Dezember 1923 | <u>Fr. 190 867.83</u> |
| Totalverwendung | <u>Fr. 361 177.88</u> |
| Aus dem verbleibenden Rest von | <u>Fr. 84 342.12</u> |
| wurde eine buchmäßige Reserve aus getilgtem Aktienkapital gebildet. | |

3. Kapitalumwandlungen. Folgende Forderungen wurden durch je ein Hypothekendarlehen III. Ranges getilgt:

| | |
|--|-----------------------|
| a) Guthaben des Staates Bern: | |
| Betriebsvorschüsse | Fr. 70 000.— |
| Bauvorschuß | » 55 184.— |
| Unbezahlte Zinsen auf diesen Vorschüssen per 31. Dezember 1923 | » 27 944.16 |
| Unbezahlte Zinsen des Anleihens I. Hypothek per 31. Dezember 1923 | » 90 562.50 |
| Total Guthaben | <u>Fr. 243 690.66</u> |
| wovon bezahlt wurden | » 90.66 |
| Total Schuldschein des Staates Bern | <u>Fr. 243 600.—</u> |
| b) Guthaben der Kantonalbank: | |
| Unbezahlte Zinsen des Anleihens II. Hypothek per 31. Dezember 1923 | Fr. 4 016.30 |
| Hieran wurden bezahlt | <u>Fr. 16.30</u> |
| Total Schuldschein der Kantonalbank von Bern | <u>Fr. 4 000.—</u> |

Beide Forderungen waren unkündbar bis 1. Januar 1934. Sie erhielten einen variablen, vom Betriebsergebnis abhängigen, kumulativen Zins bis zu höchstens 4 % bis 31. Dezember 1928. Vom 1. Januar 1929 hinweg waren sie zinsbar gestellt à 4 %.

4. Uebernahme des Betriebsanleihens der Kantonalbank von Bern von

Fr. 140 000.—

vom Jahre 1922 durch die 4 Gemeinden, welche dasselbe verbürgt hatten, und Ausstellung von je einem Schuldschein IV. Ranges auf Grundlage der für die Darlehen III. Ranges festgesetzten Bedingungen, und zwar an die:

| | |
|-------------------------------|----------------------|
| a) Einwohnergemeinde Laupen | Fr. 65 000.— |
| b) Burgergemeinde Laupen | » 30 000.— |
| c) Einwohnergemeinde Neuenegg | » 40 000.— |
| d) Einwohnergemeinde Dicki | » 5 000.— |
| Total | <u>Fr. 140 000.—</u> |

In einem Aufsatz vom Jahre 1927 stellte der Betriebsleiter fest: «Das letzte Jahrzehnt mühevoller Betriebsaufrechterhaltung hat den Verwaltungsbehörden der Bahn immer wieder nahegelegt, Mittel und Wege zu finden, den Betrieb weiter zu verbilligen. Die Frage des Ersatzes von Dampfbetrieb durch elektrischen Betrieb, elektrische Fahrzeuge, Benzin-

triebswagen oder sogar auf der Straße verkehrende Omnibusse, wurde eifrig studiert. Doch würde die Elektrifikation noch heute 1 Million Franken verschlingen, eine Summe, die nicht aufgebracht werden könnte und aus einem allfälligen Mehrverkehr zu verzinsen nicht möglich wäre. Weiterhin wird der Betrieb mit den bestehenden Fahrzeugen die richtige Lösung bleiben.»

Bahnbetrieb 1928—1937

Mit dem Uebergang der Fabrik Nestlé in Neuenegg an die Firma *Dr. A. Wander*, welches Unternehmen der pharmazeutisch-diätetischen Industrie mit 1. Januar 1928 eröffnet wurde, erfüllten neue Hoffnungen und Erwartungen die verantwortlichen Organe der Sennetalbahn und mit ihnen die ganze Gegend.

Das Jahr 1930 zeigte in der Tat erfreuliche Mehreinnahmen und einen Betriebsüberschuß. Doch bald änderten sich die Verhältnisse. Die hereingebrochene Weltwirtschaftskrise machte sich empfindlich spürbar und die Betriebsrechnungen zeigten bedeutende Defizite.

Im Jahre 1935 wurde ein Abkommen mit den beteiligten Gemeinden bezüglich der Darlehenszinse und Amortisationen getroffen; zudem gewährten die Gemeinden einen Betriebsvorschuß von Fr. 14 700.—, welche Summe auch 1936 dem Unternehmen zugutkam.

Inzwischen war man weiter bemüht, den Betrieb zu vereinfachen. Die Zusammenlegung des Bahnunterhaltungsdienstes mit dem Werkstätdienst, die Verschmelzung der Stelle des Vorstandspostens und derjenigen der Betriebsleitung dienten diesem Ziel. Es gelang, die Ausgaben um Fr. 40 000.— zu reduzieren, doch gingen gleichzeitig auch die Betriebs-einnahmen um etwa Fr. 60 000.— zurück.

Beim bisherigen Betriebssystem waren weitere Kostenersparnisse nicht mehr möglich. Ein Wechsel des Traktionssystems mit billigem Betriebsstoff und Einmannbedienung des Triebfahrzeuges konnte allein weiter helfen. Doch dachte man vorerst nicht an die Elektrifizierung, weil auch damals unter Annahme der Beschaffung von 3 Triebfahrzeugen die Totalkostensumme von 1 Million Franken nicht aufzubringen gewesen wäre. Man dachte zunächst ernsthaft an die Anschaffung von Dieseltriebswagen, wie ein solcher dann auch auf der Linie praktisch vorgeführt wurde. Gründliche, andauernde Untersuchungen überzeugten die Verwaltung indessen von der Unzulänglichkeit dieser Maschine, wegen den schwankenden Zugbelastungen, dem großen Unterhalt und den Steilrampen einer-

seits und wegen der Beschaffung des Triebstoffes aus dem Ausland, die während der Kriegszeit besonders schwierig wäre, anderseits. Auch Akkumulatorenfahrzeuge erschienen ungenügend. Es blieben die Alternativen Dampftrieb, Betriebseinstellung oder Elektrifikation. Mit Rücksicht auf die Steigerung der Kohlenpreise brachte man die nötige Betriebsstützung nicht auf. Betriebseinstellung war ausgeschlossen. Es verblieb nur noch die Elektrifikation. Die Beschaffung der Mittel, die Bestellung der Fahrleitungen kamen in Erwägung, verbunden mit Rollmaterialmiete im Benehmen mit der BLS und mitbetriebener Linien im Austausch unserer Motorwagen. Auch hier zeigten sich keine Auswege. Von der BLS und SBB langten abschlägige Antworten ein.

Der Elektrifikation entgegen

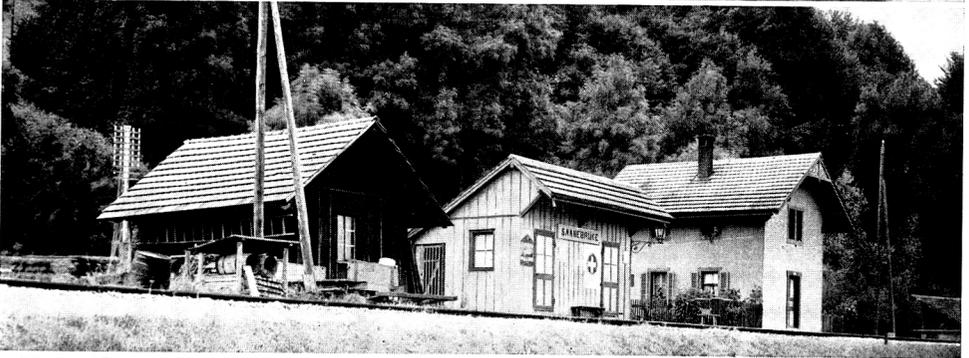
Inzwischen hatten sich die Verhältnisse bei den schweizerischen Privatbahnen allgemein derart verschlechtert, daß die Versicherungsgenossenschaft der Verwaltungen und des Personals der schweizerischen Transportunternehmungen, die unter dem Vorsitz des Betriebsleiters der Sensetalbahn, Herrn Jean Schneider, stand, sich veranlaßt sah, ihre Tätigkeit, die bisher nur auf die Schaffung von Pensionskassen gerichtet war, dahin auszudehnen, daß sie versuchte, für diejenigen Privatbahnen, welche eine Bundesunterstützung nicht erhalten konnten, Betriebsstützungen zustande zu bringen. So hatte sie den waadtländischen Privatbahnen auf dem Wege der Lotterie Fr. 230 000.— verschafft und auch einer Genfer Transportunternehmung den Fortbetrieb durch Beiträge ermöglicht.

Die Ascoop ergriff daher die Initiative zur Durchführung einer Lotterie zugunsten der bernischen Privatbahnen, und sicherte für den Fall der Bewilligung derselben, die Zuweisung einer Summe von Fr. 150 000.— der Sensetalbahn zu. Zu gleicher Zeit erhoffte man einen Beitrag aus dem Eidg. Fonds für Arbeitsbeschaffung und die Möglichkeit der mietweisen Ueberlassung eines Triebwagens (blauer Pfeil) durch die Lötschbergbahn.

Ueber seine vielen Bemühungen um die Traktionsänderung erstattete der Betriebsleiter, Herr Jean Schneider, unterm 6. August 1936 einen neun Folioseiten umfassenden einläßlichen Bericht.

Die Beratungen über diesen Bericht und über das ganze Problem im Ausschuß und im Verwaltungsrat veranlaßten einen Spezialauftrag an die Herren Direktor A. Feller und Betriebsleiter J. Schneider die Frage der Elektrifikation der Bahn eingehend zu bearbeiten und dem Verwaltungsrat beförderlich über das Resultat Bericht zu erstatten.

Stationen der STB



Stationen der STB



Dieser Bericht datiert vom 12. Januar 1937. Er umfaßt zwölf eng beschriebene Seiten und beleuchtet die Lebensfragen der Bahn in jeder Beziehung gründlich und nach allen in Betracht fallenden Momenten, einschließlich das inzwischen angelangte Projekt einer Elektrifikation, verfaßt durch die Firma Furrer & Frey in Bern, und die Möglichkeit des weitern Vorgehens für den Fall, daß die erwartete Hilfe der Ascoop wegen Ablehnung des Lotteriegesuches durch die Berner Regierung dahinfallen sollte.

Unter Ziffer VI dieses Berichts wird ausgeführt: «Wir halten bestimmt dafür, daß es nur der Elektrifikation vorbehalten bleibt, das Unternehmen der Sensetalbahn zu retten, beziehungsweise dessen Betrieb zu sichern. Leider besteht diese Aussicht beim Dampfbetrieb nicht mehr. Die notwendig werdenden Garantiebeträge der Gemeinden erhöhen sich fatalerweise durch die eingetretene Erhöhung der Kohlenpreise, zurückzuführen auf die Abwertung des Schweizer Frankens. Der Preis per Tonne von Fr. 45.— vom letzten Jahr beträgt nun Fr. 60.—. Zudem müssen die beiden Lokomotiven Nr. 21 und 22 bis spätestens 1940 neue Feuerbüchsen erhalten, was einen außerordentlichen Aufwand von rund Fr. 20 000.— nötig macht.»

Die beiden Beauftragten äußern sich unter Ziffer VII des Berichts schließlich wie folgt:

«In der vollen Ueberzeugung, daß der elektrische Betrieb, und zwar nur auf dem in Aussicht genommenen Boden, jedoch niemals bei einem Vollprogramm, die Sensetalbahn der Talschaft erhalten kann, stellen wir Ihnen folgenden Antrag:

Der Verwaltungsrat möge beschließen, es sei eine außerordentliche Generalversammlung der Aktionäre einzuberufen und derselben die Durchführung der Elektrifikation auf dem bisher diskutierten Boden zu beantragen und es sei der Verwaltungsrat durch sie mit allen erforderlichen Vollmachten für die technische und finanzielle Durchführung der Elektrifikation zu versehen.

Sie möge dem Kostenvoranschlag in der Höhe von Fr. 420 000.— die Genehmigung erteilen.

Insbesondere sei der Verwaltungsausschuß durch den Verwaltungsrat zu beauftragen, folgende Verhandlungen raschmöglichst durchzuführen und zum Abschluß zu bringen.»

Folgen sub. lit. a—m 12 verschiedene sachbezügliche Aufgaben, auf welche hier verwiesen wird.

Die Firma Furrer & Frey, Bern, hatte im Jahre 1936 auf Veranlassung der Verwaltung ein ausgearbeitetes Projekt unterbreitet, welches an Baukosten vorsah:

| | |
|------------------------------|----------------------|
| Fahrleitung und Zugehör | Fr. 186 000.— |
| Schwachstromanlagen | » 5 000.— |
| Sicherungsanlagen | » 3 000.— |
| Umbau der Saanebrücke | » 10 000.— |
| Transporte während des Baues | » 10 000.— |
| Motorwagen | » 193 000.— |
| Verschiedenes | » 13 000.— |
| Total | <u>Fr. 420 000.—</u> |

In einem Vorprojekt wurden noch vorgesehen:

| | |
|--|-------------|
| a) für die Werkstatt | Fr. 5 000.— |
| b) für die elektrische Weichenbeleuchtung Laupen und Neuenegg | » 10 000.— |
| c) Bestandteile für den Motorwagen | » 25 000.— |

Lit. a und b wurden fallengelassen, lit. c reduziert auf Fr. 5 000.—.

Die Finanzierung war gedacht wie folgt:

| | |
|--|----------------------|
| a) Eidgenössischer Fonds für Arbeitsbeschaffung | Fr. 126 000.— |
| b) Fonds für technische Verbesserungen bei den bernischen Dekretsbahnen durch die SEVA | » 50 000.— |
| c) Beitrag der Ascoop | » 150 000.— |
| d) Gemeinden | » 94 000.— |
| Total | <u>Fr. 420 000.—</u> |

Ein Budget nach elektrischem Betrieb ergab gegenüber dem Dampfbetrieb eine Einsparung von rund Fr. 30 000.—. Der Dampfbetrieb hätte für das Jahr 1937 rund Fr. 18 000.— und für das Jahr 1938 rund Fr. 26 000.— an Subventionen erfordert. Die Gemeindevertreter im Verwaltungsrat bezeichneten dies als rein ausgeschlossen.

Am 12. Januar 1937 beschloß der Verwaltungsausschuß die Durchführung der Elektrifikation und ging sofort an die Arbeit.

Eine auf 25. Januar 1937 einberufene Volksversammlung wurde in der Angelegenheit eingehend orientiert. Sie bekannte sich einstimmig zur Auffassung, daß die Elektrifikation unter Mitwirkung der Gemeinden erfolgen müsse. Die Betriebsberechnung der Sensetalbahn, unter Annahme der Elektrifikation, wurde durch die Betriebsdirektoren Braun, Burgdorf, Kesselring, St. Gallen, und Zobrist, Herisau, geprüft und als zutreffend erachtet.

Der Beitrag der Ascoop von Fr. 150 000.— war natürlich an die Bedingung geknüpft, daß der Regierungsrat des Kantons Bern die geplante Lotterie bewillige. Das bezügliche Ansuchen wurde indessen abschlägig beschieden.

Damit entstanden neue Schwierigkeiten, um so mehr als im Jahre 1936 der Schweizer Franken abgewertet wurde und eine neue allgemeine Verteuerung der Bezüge an Rohmaterialien aus dem Auslande entstanden war.

Neue Bemühungen setzten ein. Die Elektrifizierung mußte trotz allen Hindernissen möglich werden. Die Ueberzeugung brach sich Bahn, daß ohne Mitwirkung des Staates Bern und der Gemeinden eine Elektrifizierung ausgeschlossen sei. Man trat mit den zuständigen Behörden in neue Verhandlungen und fand trotz anderweitiger Inanspruchnahme volles Verständnis. Ein neuer Kostenvoranschlag wurde aufgestellt wie folgt:

| | |
|-------------------------------|-----------------------------|
| a) Fahrleitung und Zugehör | Fr. 208 300.— |
| b) Schwachstromanlagen | » 18 120.— |
| c) Sicherungsmaßnahmen | » 4 000.— |
| d) Umbau der Saanebrücke | » 3 380.— |
| e) Transporte während dem Bau | » 10 000.— |
| f) Motorwagen | » 220 000.— |
| g) Verschiedenes | » 1 200.— |
| Total | <u>Fr. 465 000.—</u> |

Die Finanzierung forderte:

| | |
|---|-----------------------------|
| a) Darlehen der Einwohnergemeinden Laupen und Neuenegg | Fr. 250 000.— |
| b) Eidgenössische Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung | » 139 000.— |
| c) Kanton Bern aus dem Fonds für technische Verbesserungen bei den bernischen Dekretsbahnen | » 76 000.— |
| Total | <u>Fr. 465 000.—</u> |

Innerhalb der Zuwendung aus dem Fonds für Arbeitsbeschaffung bewilligte die Berner Regierung Fr. 24 000.—, so daß die Gesamtsubvention des Kantons Bern auf Fr. 100 000.— anstieg. Die Kantone Genf und Zürich bezahlten aus gleichem Rechtsgrunde Fr. 11 400.— bzw. Fr. 9 800.— und die Kantone Luzern und Freiburg kleinere Beträge. Diese kantonalen Subventionen sind im Betrage des Bundes von Fr. 139 000.— inbegriffen.

Für die beiden Einwohnergemeinden Laupen und Neuenegg wäre die Belastung zu groß gewesen. Deshalb übernahmen die Industrien von Laupen und Neuenegg und sonstige stark an der Bahn interessierte Kreise nach einem besondern Anteilsverhältnis die Verzinsung eines Teilbetrages des Gemeindedarlehens von Fr. 250 000.— mit Fr. 100 000.— à 4 % auf die Dauer von 20 Jahren. Ebenso beteiligten sich die übrigen Subventionsgemeinden an der Verzinsung der übrigen Fr. 150 000.—. Die Amortisation

des Gesamtdarlehens zum Satz von 2—5 % oblag der Sensetalbahn, eventuell subsidiär den Subventionsgemeinden. So wurden die Grundlagen für die Berechnung der Leistungen der Gemeinden erträglich gestaltet. Der Motorwagen verblieb Eigentum der Gemeinden Laupen und Neuenegg bis zur vollständigen Entlastung durch die Bahn.

Damit war die Finanzierung sichergestellt.

Das Zustandekommen dieser Finanzierung bedeutete die Krönung der vielen außerordentlich zähen und zeitraubenden Bemühungen der Bahnbehörden und der Betriebsleitung. Den sämtlichen Mitgliedern der Bahnverwaltung und der Direktion gebührt der Dank der ganzen interessierten Gegend. Besonders verdient gemacht um das Unternehmen haben sich die Sonderbeauftragten, Herr Direktor A. Feller von der Polygraphischen Gesellschaft und der nimmermüde Betriebschef, Herr Jean Schneider sel., sowie die Herren Dr. Moser und Großrat Zingg. Ihrer aufopfernden Hingabe ist es zu verdanken, daß die Elektrifikation noch rechtzeitig vor Ausbruch des Weltkrieges zustande gekommen ist. Kaum vorstellbare Betriebschwierigkeiten der Sensetalbahn oder gar deren Betriebseinstellung haben damit vermieden werden können.

Mit Freude und Genugtuung machten sich Verwaltung und Ausschuß an die weitem Aufgaben, in der Ueberzeugung, die Sensetalbahn werde nun bessern Zeiten entgegengehen.

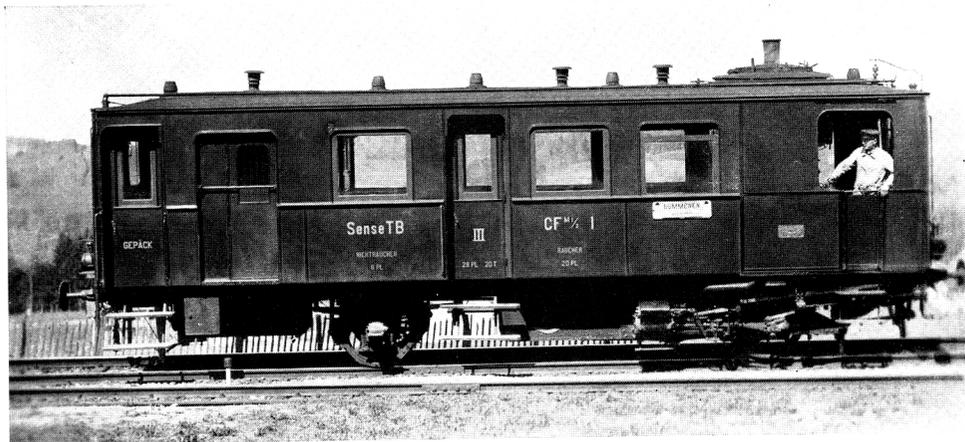
Am 2. Juni 1937 wurden zur Ausführung übergeben:

- a) die Fahrleitung der Elektrifikationsfirma Furrer & Frey, Bern;
- b) der Umbau der Saanebrücke der Firma Bell & Co., Kriens;
- c) der elektrische Teil des neuen Motorwagens an die Société Anonyme des Ateliers de Sécheron in Genf.

Der Auftrag zur Erstellung des mechanischen, wagenbaulichen Teils des Motorwagens verspätete sich bis 28. Oktober 1937, infolge Verzögerung der Subvention des Kantons Zürich zuhanden des Eidgenössischen Amtes für Arbeitsbeschaffung.

Der bahnfertige Fahrstrom wird in Gümmenen aus dem Fahrleitungsstrom der BNB entnommen und damit die Strecke Gümmenen–Flamatt-Dorf gespiesen. Das Teilstück Flamatt-Dorf–Flamatt-Station wird aus technischen Gründen aus der Kraftleitung der SBB bedient. Für den Betrieb der Schwachstromanlagen (Diensttelefon und Zugsl utewerk) konnte sich die Bahn einmieten in das Kabel der Eidgenössischen Telephonverwaltung von Flamatt bis Saanebrücke. Ein eigenes Schwachstromkabel ist eingelegt für die Strecke Saanebrücke–Gümmenen.

Die Fahrleitung wie die zugehörenden Schaltposten und die Meßeinrichtung waren bis Ende 1937 fertiggestellt.

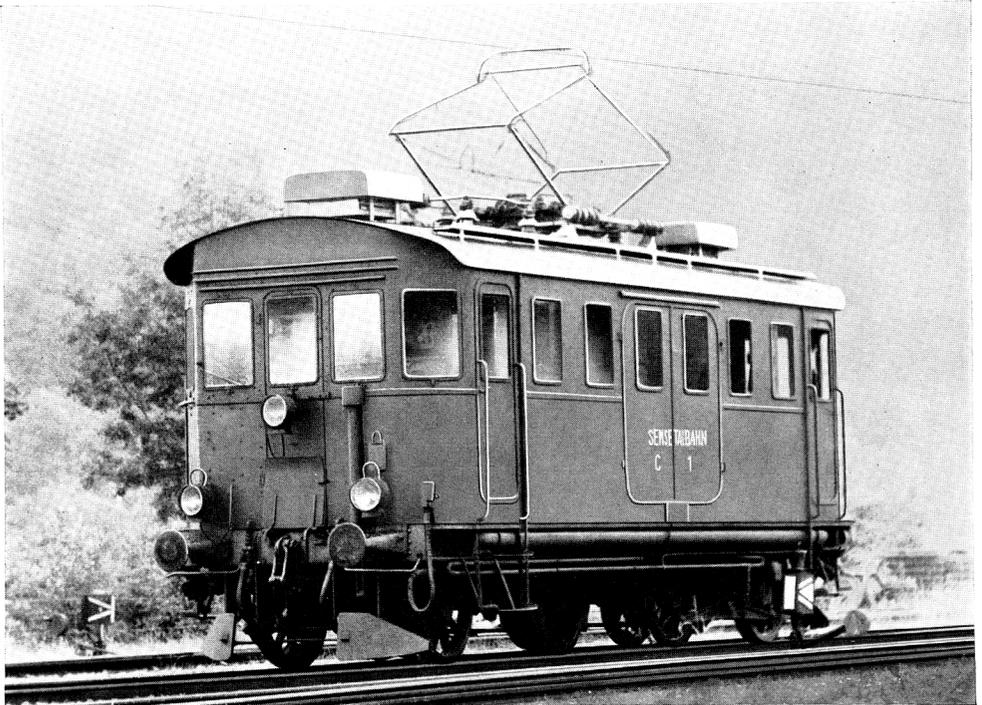


Triebfahrzeuge

1938



1941



Elektrischer Bahnbetrieb seit 1938

Die Aufnahme des elektrischen Betriebes erfolgte am 30. Januar 1938, genau 34 Jahre nach Eröffnung der Bahn. Der Baufirma Furrer & Frey wurde der Dank ausgesprochen für die in jeder Hinsicht einwandfreie Fahrleitung.

Bei der Eröffnung des elektrischen Betriebes standen zur Verfügung:

1. eine Lokomotive, Serie Ce4/4 der Schweizerischen Bundesbahnen.
2. zwei Personenwagen und ein Gepäckwagen der Betriebsgemeinschaft BLS/BN.

Die Lokomotive wurde im Laufe des Betriebsjahres ersetzt durch Motorwagen der SBB Ce4/6 und Ce4/4. Die Personen- und der Gepäckwagen gingen an die BLS zurück, sobald das eigene Wagenmaterial mit der elektrischen Heizung versehen war.

Die Einführung des Personals der Sensetalbahn in die neue Betriebsart wurde durch Oberlokomotivführer Scheidegger der SBB übernommen.

Probefahrten wurden auf unserer Linie ausgeführt mit dem «Roten Pfeil» der SBB und einem «Blauen Pfeil» der BLS/BN. Im weitern wurde festgestellt, welche Schwertriebfahrzeuge dieser Hauptbahnen auf unserer Linie zirkulieren dürfen.

Die sehnlichst erwartete Ablieferung des bestellten Motorwagens CFe 2/4 Nr. 101 erfolgte am 6. Dezember 1938. Nach Versuchsfahrten und durchgeführter Kontrolle durch das Eidgenössische Amt für Verkehr wurde er schon im Dezember 1938 in Dienst genommen. Bei diesem Anlasse wurden den Schulkindern der an der Bahn interessierten Gemeinden Gratisbillette für einmalige Hin- und Rückfahrt in diesem Wagen abgegeben.

Dieses einzige neue Triebfahrzeug ist ein kombinierter Personen- und Gepäckwagen, der auch zur Beförderung von Eilgut, Postsendungen und Kleinvieh dienen kann, mit einer Maximalbeförderung auf der Steilrampe Flamatt von 70 Tonnen. Er ermöglicht Einmannbedienung, hat 60 Personensitzplätze und 16 Stehplätze, nicht gerechnet der freie Gepäckraum, der auch als Stehplatz zur Verfügung steht.

Dieser Motorwagen ist eine Zierde des Sensetales. Er hat sich ausgezeichnet bewährt und allgemein befriedigt. Bei spätern Revisionen wurden etwelche Verstärkungen ausgeführt.

Im Jahre 1938 wurde die Dampflokomotive Nr. 23 der Uerikon-Bauma-Bahn zu einem Probetrieb übergeben und im Jahre 1939 diesem Unternehmen um Fr. 8000.— verkauft. Der Dampftriebwagen CFm Nr. 1 gelangte im Jahre 1938 mietweise an die Traverstalbahn und wurde derselben im

Jahre 1939 um Fr. 3500.— käuflich überlassen. Im Monat Oktober 1940 verkaufte die SBB die elektrische Lokomotive Ce 4/4 Nr. 13502 um den Preis von Fr. 28 000.— unserem Unternehmen. Der Kaufpreis der elektrischen Lokomotive wurde à fonds perdu zur Hälfte durch den Bund und zur andern Hälfte durch die Gemeinden Laupen und Neuenegg bestritten. Diese Maschine wurde sofort einer Teilrevision unterzogen. Die Indienstnahme erfolgte im Jahre 1941. Doch bestand sie mit dem Motorwagen im gleichen Jahre eine Hauptrevision. Die Gesamtkosten betragen Franken 17 650.—.

Von diesem Zeitpunkt an standen dem Unternehmen zur Verfügung: der neue Triebwagen, die elektrische Lokomotive, sowie als Manövriermaschinen die beiden Dampflokomotiven Nr. 21 und 22.

Die Elektrifikation ermöglichte die Aufrechterhaltung des Fahrplanes auch während der Kriegszeit unter vorteilhaften Bedingungen. Wäre das Unternehmen beim Dampfbetrieb verblieben, so wären größere Einschränkungen unvermeidlich gewesen, infolge Ansteigens der Kohlenpreise um das Mehrfache. Der Verkehr auf der Linie nahm mehr und mehr zu, wie die den Geschäftsberichten beigefügten Tabellen beweisen. Doch waren die Betriebsergebnisse weiter rückläufig, namentlich auch deshalb, weil die Darlehenszinsen seit 1. Januar 1934 dem Unternehmen wieder belastet wurden, so daß der Passivsaldo pro 1941 bis auf Fr. 396 000.— angestiegen war.

In das Jahr 1942 fällt ein Abkommen mit den Hypothekargläubigern. Die in den Jahren 1934—1941 nicht herausgewirtschafteten Zinsen mit Fr. 206 799.27 wurden in entgegenkommender Weise erlassen. Gleichzeitig wurden die Zinsen bis 31. Dezember 1946 von den Betriebsergebnissen abhängig gemacht und die Kapitalamortisationen gestundet. Der Verlustsaldo senkte sich per 31. Dezember 1942 auf Fr. 216 486.71.

Seit 1. Januar 1944 besorgt die Verkehrskontrolle der Schweizerischen Bundesbahnen den gesamten Abrechnungsdienst über Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr der Sennetalbahn, womit eine wesentliche Entlastung eingetreten ist.

Die Anstrengungen zur Verwaltung und Tilgung des Elektrifikationsanleihe von Fr. 250 000.— nebst Zinsen und die Interessenahme weiterer Kreise an dieser Aufgabe veranlaßte die Gründung einer

Amortisationskasse,

welche unter Führung von Herrn Direktor Feller von der Polygraphischen Gesellschaft als Präsident und Herrn Schär, Kassier der Ersparniskasse Laupen, als Sekretärkassier bestanden ist. Sie hat im Jahre 1945 die nachstehende Schlußabrechnung abgelegt:

EINNAHMEN

| Es bezahlten: | Fr. | Fr. |
|---|----------------|-------------------|
| 1. <i>Die Sensetalbahn AG., Laupen, von 1940—1945</i> | | 62 500.— |
| 2. <i>Die Einwohnergemeinden</i> | | |
| Laupen | 21 885.60 | |
| Neuenegg | 18 000.— | |
| Bösingen | 1 275.— | |
| Dicki | 850.— | |
| Ferenbalm | 850.— | |
| Mühleberg | 765.— | |
| Frauenkappelen | 400.— | |
| Wünnewil | <u>255.—</u> | 44 280.60 |
| 3. <i>Die Burgergemeinden</i> | | |
| Bern | 6 210.— | |
| Laupen | <u>4 950.—</u> | 11 160.— |
| 4. <i>Die Industrie -und Handelsbetriebe:</i> | | |
| Polygraphische Gesellschaft, Laupen | 33 000.— | |
| Dr. Wander AG., Neuenegg | 18 000.— | |
| Ersparniskasse Laupen | 15 000.— | |
| Konsumgenossenschaft Laupen | 6 000.— | |
| Sand und Kies AG., Laupen | 3 750.— | |
| J.P. Ritz AG., Laupen | 3 000.— | |
| Landwirtschaftl. Genossenschaft Neuenegg | 3 000.— | |
| Konsumgenossenschaft Neuenegg | <u>2 312.—</u> | 84 062.— |
| 5. <i>Die Unternehmer:</i> | | |
| Klopfstein Gebr., Schlosserei, Laupen | 671.75 | |
| Milani Peter, Baumeister, Laupen | 229.25 | |
| Wyß Johann, Unternehmer, Neuenegg | 156.10 | |
| Furrer & Frey, Bern | 147.75 | |
| Briccola Josef, Maurermeister, Laupen | 60.— | |
| Micheluzzi Celeste, Maurermeister, Laupen | <u>60.—</u> | 1 324.85 |
| 6. <i>Sparheft- und Kontokorrent-Zinse</i> | | <u>1 437.—</u> |
| <i>Total Einnahmen</i> | | <u>204 764.45</u> |

AUSGABEN

| | |
|--|------------------|
| 1. <i>Amortisationen auf Schuldscheinkapital:</i> | |
| Bei der Ersparniskasse des Amtsbezirkes Laupen wurde laut Schuldschein vom 28. 6. 1939 ein Kapital aufgenommen von | <u>250 000.—</u> |
| Uebertrag | <u>250 000.—</u> |

| | Fr. | Fr. |
|---|------------------|-------------------|
| Uebertrag | 250 000.— | |
| Die Amortisationen sind wie folgt geleistet worden: | | |
| Am 31. Dezember 1940 | Fr. 12 500.— | |
| Am 31. Dezember 1941 | » 12 500.— | |
| Am 31. Dezember 1942 | » 12 500.— | |
| Am 31. Dezember 1943 | » 12 500.— | |
| Am 31. Dezember 1944 | » 12 500.— | |
| Am 5. Februar 1945 | » 75 000.— | |
| <i>Total Amortisation</i> | <u>137 500.—</u> | 137 500.— |
| <i>bleibt restanzliches Schuldkapital</i> | <u>112 500.—</u> | |
| 2. <i>Wechseldiskonte und Schuldzinse</i> | | 51 218.70 |
| 3. <i>Für die Anschaffung der Lokomotive Nr. 13502</i> «Marianne» sind der Kantonalbank Bern z.h. der Eisenbahndirektion des Kantons Bern die Hälfte der Kosten von Fr. 28 500.— einbezahlt worden mit | | 14 250.— |
| 4. <i>Verschiedenes</i> | | 809.10 |
| <i>Total Ausgaben</i> | | <u>203 777.80</u> |

BILANZ

| | |
|----------------------------|-------------------|
| Die Einnahmen betragen | 204 764.45 |
| Die Ausgaben dagegen | <u>203 777.80</u> |
| Der <i>Aktiv-Saldo</i> von | <u>986.65</u> |

ist ausgewiesen durch Sparheft Nr. 12343 der Ersparniskasse Laupen betragend per 7. März 1945 Fr. 986.65.

Das restanzliche Schuldkapital von Fr. 112 500.— wurde am 27. Dezember 1945 übernommen:

| | |
|--|----------------------|
| a) durch die Einwohnergemeinde Laupen | Fr. 67 500.— |
| b) durch die Einwohnergemeinde Neueneegg | Fr. 45 000.— |
| <i>Total</i> | <u>Fr. 112 500.—</u> |

Damit war die Funktion der Amortisationskasse vollendet. Aus dieser Darstellung ergibt sich der Ausweis über die von den Gemeinden und Privaten zur Durchführung der Elektrifikation gebrachten Opfer, wofür allen Beteiligten der beste Dank des Unternehmens ausgesprochen wird.

Nachwärts haben auf Grundlage des bezüglichen Abkommens betreffend die Elektrifikation an Zinsen an die Sensetalbahn zuhanden der Gemeinden Laupen und Neueneegg von 1944 bis 1950 vergütet

| | |
|--------------------------|---------------------|
| die Gemeinden: Bösinggen | Fr. 714.50 |
| Dicki | » 476.— |
| Uebertrag | <u>Fr. 1 190.50</u> |

| | | |
|-----------|-----------|---------------------|
| | Uebertrag | Fr. 1 190.50 |
| Ferenbalm | » | 476.— |
| Mühleberg | » | 348.40 |
| Wünnewil | » | 192.70 |
| | Total | <u>Fr. 2 207.60</u> |

welche Betreffnisse pünktlich auf Grundlage von 60 % bzw. 40 % den Gemeinden Laupen und Neuenegg, als Hauptverpflichtete des Elektrifikationsdarlehens, zugeflossen sind.

Privatbahnhilfe

Das *Bundesgesetz* über die Hilfeleistung an private Eisenbahnen und Dampfschiffahrtsunternehmungen vom 6. April 1939 veranlaßte weitere intensive Bemühungen der Verwaltungsbehörde zur Sanierung der Finanzlage.

Nachdem das Elektrizitätsdarlehen der Gemeinden Laupen und Neuenegg von ursprünglich Fr. 250 000.— durch die Sensetalbahn bis auf Franken 187 000.— getilgt worden war, erklärten die beiden Gemeinden und die daran beteiligten Industrien und die weiteren Finanzkreise den Verzicht auf diese Forderung, unter der Bedingung und Erwartung, daß die Sensetalbahn einer Privatbahnhilfe des Bundes im Betrage von wenigstens Fr. 150 000.— teilhaftig werde.

Bei Anlaß der bezüglichen Verhandlungen mit dem Eidgenössischen Amt für Verkehr verlangte diese Amtsstelle die gründliche Sanierung der Finanzlage der Sensetalbahn durch folgende Maßnahmen:

1. Umwandlung der I.—IV. Hypothek von total Fr. 780 000.— in Prioritätsaktien.
2. Herabsetzung des Nennwertes der Stammaktien von Fr. 120.— auf Fr. 20.—.
3. Verzicht der Einwohnergemeinden Laupen und Neuenegg auf den Restbetrag des Elektrifikationsdarlehens von Fr. 187 500.—.
4. Verzicht auf die Tilgungsquote an diesem Darlehen pro 1944 von Franken 12 500.—.
5. Verzicht des Bundes und der beteiligten Kantone auf die Rückerstattung der Beiträge aus den Arbeitsbeschaffungskrediten anläßlich der Elektrifizierung von insgesamt Fr. 137 924.—.
6. Verzicht der Hypothekargläubiger auf die Zinsenreserve mit Franken 15 428.65.

Neben der Umwandlung der Obligationenkapitalien von zusammen Fr. 780 000.— in Prioritätsaktien ergab sich folgendes Resultat der Sanierung:

| | |
|---|-----------------------|
| 1. Ertrag der Abschreibung von 5354 Aktien von Fr. 120.— auf Fr. 20.— | Fr. 535 400.— |
| 2. Verzicht der Gemeinden Laupen und Neueneegg | » 200 000.— |
| 3. Verzicht des Bundes und der Kantone | » 137 924.— |
| 4. Verzicht der Hypothekargläubiger auf Zinsen | » 15 428.65 |
| Total | Fr. 888 752.65 |

An Aufwendungen wurden vollzogen:

| | |
|---|-----------------------|
| 1. Herstellung des Sollbestandes im Erneuerungsfonds für die eisernen Brücken, die Gebäude für den Betriebsdienst und die Anlagen im Freien | Fr. 185 166.— |
| 2. Abschreibung des Kontos «Zu tilgende Verwendungen» | » 73 799.80 |
| 3. Abschreibung am Baukonto der Verzichte des Bundes, der Kantone und der Gemeinden, gemäß gesetzlicher Vorschrift | » 325 424.— |
| 4. Abschreibung des Passivsaldo per 1. Januar 1945 | » 216 486.71 |
| 5. Schaffung einer Reserve aus getilgtem Aktienkapital | » 87 876.14 |
| Total | Fr. 888 752.65 |

Privatbahnhilfe

| | |
|---|----------------------|
| 1. Beitrag des Bundes à fonds perdu | Fr. 150 000.— |
| 2. Beitrag des Kantons Bern à fonds perdu | » 50 000.— |
| 3. Beitrag des Kantons Freiburg à fonds perdu | » 25 000.— |
| 4. Anrechnung des Verzichtes der Gemeinden Laupen und Neueneegg auf ihre Kapital-Forderung aus der Elektrifikationszeit | » 187 500.— |
| Total | Fr. 412 500.— |

Nach Abrechnung der Leistungen der Gemeinden von Fr. 187 500.— betragen die Zahlungen Ziffer 1—3 zusammen Fr. 225 000.—. Diese Summe hat wie folgt Verwendung zu finden:

| | |
|--|----------------------|
| 1. Für die Anschaffung eines weitem elektrischen Triebfahrzeuges | Fr. 170 000.— |
| 2. Anschaffung eines Personenwagens (Gelegenheitskauf) | » 7 500.— |
| 3. Aufschweißen der Weichen und Kreuzungen | » 7 500.— |
| 4. Sicherung der Kurven | » 5 000.— |
| 5. Ausbau des Güterschuppens in Laupen | » 12 000.— |
| 6. Anbau des Lokomotivdepots in Laupen | » 23 000.— |
| Total | Fr. 225 000.— |

Für diese großzügige Sanierung der Sensetalbahn wurde allen beteiligten Kreisen der beste Dank des Unternehmens ausgesprochen.

Bilanzen der STB per 31. Dezember 1945

| | Fr. | Fr. |
|---|------------------|---------------------|
| AKTIVEN | | |
| 1. <i>Baukonto der Bahn</i> | 1 995 599.51 | |
| Abzüglich: Beiträge und Schuldnachlässe des Bundes und der Kantone Bern und Freiburg sowie der Gemeinden Laupen und Neuenegg | <u>654 924.—</u> | 1 340 675.51 |
| 2. <i>Unvollendete Bauobjekte</i> | | —.— |
| 3. <i>Wertbestände und Guthaben:</i> | | |
| a) Hauptkasse | 107.52 | |
| b) Postcheckkonto | 6 312.48 | |
| c) Kondukteurvorschüsse | 1 350.— | |
| d) Guthaben bei der Kantonalbank von Bern | 15 068.50 | |
| e) Guthaben bei der Ersparniskasse des Amtsbezirkes Laupen | 11 706.54 | |
| f) Wertschriften | 700.— | |
| g) Guthaben aus Privatbahnhilfe bei Bund, Kanton Bern und Kanton Freiburg | 225 000.— | |
| h) Schweiz. Bundesbahnen (Abrechnungssaldi) | 74 774.22 | |
| i) Verschiedene Schuldner | <u>16 058.99</u> | 351 078.23 |
| Kautionsdepots | Fr. 14 775.10 | |
| 4. <i>Materialvorräte und Ersatzstücke:</i> | | |
| a) Materialvorräte | 49 904.72 | |
| b) Ersatzstücke | <u>28 517.75</u> | 78 422.47 |
| <i>Total der Aktiven</i> | | <u>1 770 176.23</u> |

PASSIVEN

| | | |
|--|------------------|------------------|
| 1. <i>Gesellschaftskapital:</i> | | |
| a) 3500 Prioritätsaktien I. Kategorie à Fr. 100.— | 350 000.— | |
| b) 430 Prioritätsaktien II. Kategorie à Fr. 100.— | 43 000.— | |
| c) 2476 Prioritätsaktien III. Kategorie à Fr. 100.— | 247 600.— | |
| d) 1400 Prioritätsaktien IV. Kategorie à Fr. 100.— | 140 000.— | |
| e) 5354 Stammaktien à Fr. 20.— | <u>107 080.—</u> | 887 680.— |
| Uebertrag | | <u>887 680.—</u> |

| | Fr. | Fr. |
|--|---|----------------------------|
| Uebertrag | | 887 680.— |
| 2. Schwebende Schulden: | | |
| a) Diverse Transportanstalten Abrechnungssaldi) | 30 000.— | |
| b) Diverse Kreditoren Kautionsdeponenten Fr. 14 775.10 | <u>69 190.49</u> | 99 190.49 |
| 3. Spezialfonds: | | |
| a) Bewertungskonto: Erneuerungsfonds | 679 951.— | |
| b) Reservefonds: Ordentliche Reserve Betriebsreserve Spezial-Reserve aus abgeschriebenem Aktienkapital | 1 548.— 12 500.— <u>87 876.14</u> | 781 875.14 |
| 4. Aktivalsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung | | <u>1 430.60</u> |
| Total der Passiven | | <u><u>1 770 176.23</u></u> |

Dieser Bilanz pro 1945 sei gegenübergestellt die genehmigte
Bilanz per 31. Dezember 1953

AKTIVEN

| | | |
|--|------------------|----------------------------|
| I. Anlagevermögen: | | |
| 1. Baurechnung der Bahn Fr. 1 356 528.66 abzüglich Bestand der Abschreibungsrechnung » 844 240.— | 512 288.66 | |
| 2. Ersatzstücke für Fahrzeuge | <u>11 000.—</u> | 523 288.66 |
| II. Betriebsvermögen: | | |
| 1. Barbestände und Postcheckguthaben | 13 289.77 | |
| 2. Banken | 346 966.25 | |
| 3. Wertschriften | 500.— | |
| 4. Debitoren | 76 815.54 | |
| 5. Guthaben bei Bund und Kantone Bern und Freiburg aus Privatbahnhilfe | 183 270.— | |
| 6. Materialvorräte | <u>81 900.70</u> | 702 742.26 |
| III. Passivalsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung | | |
| Kautionsdepot Fr. 38 663.40 | | <u>—.—</u> |
| Total Aktiven | | <u><u>1 226 030.92</u></u> |

| | PASSIVEN | Fr. | Fr. |
|--|-----------------------|------------|---------------------|
| <i>I. Eigenkapital:</i> | | | |
| 1. Grundkapital | | | |
| a) 5354 Stammaktien | | | |
| zu Fr. 20.— | 107 080.— | | |
| b) 3500 Prioritätsaktien | | | |
| I. Kat. zu Fr. 100.— | 350 000.— | | |
| c) 430 Prioritätsaktien | | | |
| II. Kat. zu Fr. 100.— | 43 000.— | | |
| d) 2476 Prioritätsaktien | | | |
| III. Kat. zu Fr. 100.— | 247 600.— | | |
| e) 1400 Prioritätsaktien | | | |
| IV. Kat. zu Fr. 100.— | <u>140 000.—</u> | 887 680.— | |
| 2. Reserven: | | | |
| a) Ordentliche Reserve | 10 000.— | | |
| b) Betriebsreserve | 100 000.— | | |
| c) Reserve aus abgeschrie- | | | |
| benem Aktienkapital | <u>87 876.14</u> | 197 876.14 | 1 085 556.14 |
| <i>II. Fremdkapital:</i> | | | |
| Kreditoren | | | 140 301.64 |
| Kautionsdeponenten | 38 663.40 | | |
| <i>III. Aktivalsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung</i> | | | |
| | | | <u>173.14</u> |
| | <i>Total Passiven</i> | | <u>1 226 030.92</u> |

Folgerungen

Der Vergleich der obenstehenden Bilanzen 1945 und 1952 zeigt eine wesentliche Besserung der finanziellen Situation der Bahn im Laufe der acht Jahre. Sie ist zurückzuführen auf:

1. den Wegfall der Obligationenzinsen,
2. die stetige Entwicklung der Industrien des Sensetales,
3. die Zunahme der Bundeslager auf dem Gebiet der AG für Sand- und Kiesverwertung.

Doch reichen die vorhandenen Mittel nicht aus, um die längst fällige Ergänzung der Elektrifikation durch Anschaffung eines zweiten Triebwagens durchzuführen. Aus der Privatbahnhilfe stehen zur Verfügung Fr. 170 000.—. Die Sensetalbahn selbst kann einen Betrag von rund Franken 150 000.— flüssig machen. Da der Kaufpreis einer solchen Maschine seit 1938 auf das Dreifache angestiegen ist und heute mit Fr. 600 000.— oder mehr devisiert wird, fehlen rund Fr. 300 000.—. Und doch ist die An-

schaffung dringlich. Nachdem schon vor einiger Zeit eine der Dampflokomotiven um den Materialpreis veräußert wurde, kommt nun auch die zweite zum Ausscheiden, weil eine neuerliche Hauptrevision derselben, der hohen Kosten wegen, ausgeschlossen ist. Zweckmäßige Mietfahrzeuge sind nicht zu haben und würden zudem die gemachten Ersparnisse gefährden, da die Mietzinse erfahrungsgemäß außerordentlich hoch angesetzt werden.

Die Sensetalbahn ist auf die Höhe ihrer Leistungsfähigkeit zu bringen und in diesem Zustand zu erhalten. Sie hat die von ihr gehegten Erwartungen, die Entwicklung des Sensetales zu fördern, weitgehend gerechtfertigt. Die Gemeinden und der Staat beziehen dauernd an Steuern das Mehrfache der Zinsen von den investierten Kapitalien. Die Firma Dr. A. Wander in Neueneegg, die Polygraphische Gesellschaft in Laupen, die AG für Sand- und Kiesverwertung sowie die Bundeslager und andere Unternehmungen wären ohne Sensetalbahn nicht denkbar gewesen. Diese rechtfertigt ihre Existenz auch weiterhin, trotz teilweiser und zunehmender Motorisierung des Verkehrs. Für die Straßen müssen fortgesetzt große Summen aufgewendet werden. Auch die Bahn steht im öffentlichen Dienst und hat Anspruch auf Unterstützung. Sie ist nicht in der Lage, wie andere Privatunternehmungen, ihre Einnahmen den jeweiligen Bedürfnissen anzupassen.

Aus den Steuerregistern

Der nachstehende Auszug aus den Steuerregistern von Neueneegg und Laupen zeigt die Entwicklung der beiden Gemeinden. Eine solche Entwicklung verpflichtet und läßt entsprechenden Opferwillen, wenn nötig, auch in der Gegenwart und in der Zukunft erwarten.

Steuereingänge der Einwohnergemeinden Neueneegg und Laupen

| | Neueneegg Fr. | Laupen Fr. | | Neueneegg Fr. | Laupen Fr. |
|------|------------------|---------------|------|------------------|---------------|
| 1895 | 18 446.— | 11 225.— | 1935 | 150 578.— | 125 686.— |
| 1900 | 19 075.— | 13 425.— | 1940 | 181 482.— | 123 038.— |
| 1905 | 29 749.— | 18 886.— | 1945 | 223 008.— | 181 156.— |
| 1910 | 42 758.— | 25 188.— | 1950 | 386 358.— | 282 498.— |
| 1915 | 49 540.— | 30 482.— | 1951 | 386 048.— | 299 496.— |
| 1920 | 105 591.— | 122 568.— | 1952 | 378 823.— | 289 889.— |
| 1925 | 101 593.— | 119 183.— | 1953 | 426 649.— | 370 868.— |
| 1930 | 127 292.— | 123 970.— | | | |

Lohnverhältnisse und Fürsorgeeinrichtungen

Nachdem die Lohnverhältnisse der Angestellten und Arbeiter der Sense-
talbahn in den ersten Betriebsjahren unter dem Einfluß der Bern-Neuen-
burg-Bahn standen, wurden dieselben nach Uebernahme des Betriebes
durch die Bern-Worb-Bahn neu geordnet und der Kleinbahn angepaßt.
Die jahrzehntelange mühevollere Aufrechterhaltung des Betriebes ließ grö-
ßere Ansprüche nicht gerechtfertigt erscheinen. Die eingetretene Geld-
entwertung veranlaßte verschiedene Male Revisionen, die stets zum Gegen-
stand gewissenhafter Prüfungen gemacht wurden, im Bestreben, die ein-
getretene Teuerung auszugleichen, ohne daß indes die Löhne sich hätten
vergleichen lassen mit den in der Privatindustrie geltenden Ansätzen.

Im Jahre 1915 erwähnte der Geschäftsbericht erstmals eine

Reservekasse der Angestellten der Sensetalbahn

mit einem Resultat pro 1914—1915 von Fr. 312.15. Im Jahre 1927 betrug
das bezügliche Guthaben bei der Ersparniskasse Laupen Fr. 2 758.95
Dieses Guthaben ist bis 31. Dezember 1940 angewachsen auf Fr. 4 709.15

Auf 1. Januar 1941 erfolgte die Auflösung dieser Kasse. Das Guthaben
wurde übergeleitet auf den

Fürsorgefonds des Personals der Sensetalbahn,

welcher auf 31. Dezember 1941 abschloß mit Fr. 4 915.55
und am 31. Dezember 1952 angestiegen ist auf Fr. 10 577.08

Dieser Fonds dient auch zukünftig der zusätzlichen Krankenfürsorge für
das Personal, wie im Geschäftsbericht vom Jahre 1941 erwähnt, sowie zur
Verabreichung von Unterstützungen an Angestellte, die unverschuldet in
eine finanzielle Not geraten.

Im Jahre 1927 legten die Angestellten als

Fonds zur Gründung einer Altersfürsorge

eine Summe auf ein Sparheft bei der Ersparniskasse Laupen
von Fr. 4 380.40

Es folgten weitere Einzahlungen:

- a) im Jahre 1928 durch die Angestellten Fr. 4 062.40
durch das Unternehmen Fr. 1 480.—
- b) im Jahre 1929 durch die Angestellten Fr. 4 054.40
durch die Verwaltung Fr. 1 380.—

Die Lotteriegenossenschaft zur Finanzierung einer Alters-, Hinterlassen-
en- und Invalidenversicherung des Personals privater Transportanstalten
erzielte per 1. September 1929 einen Liquidationssaldo von Fr. 345 366.70.

| | |
|--|---------------|
| Hievon flossen der Sensetalbahn zu | Fr. 20 931.05 |
| Der Fonds betrug per 31. Dezember 1929 | Fr. 35 750.65 |
| Es flossen ihm weiter zu in den Jahren 1930—1940: | |
| a) durch Einzahlungen der Angestellten | Fr. 43 509.15 |
| b) durch Beiträge der Verwaltung | Fr. 8 988.50 |
| c) aus dem Reingewinn der Lotterie der Westschweiz | Fr. 1 008.— |
| d) 1936 Anteil an der 8. Ascoop-Lotterie | Fr. 5 060.— |
| e) Anteil an der 9. Ascoop-Lotterie | Fr. 3 200.— |
| Auf 1. Januar 1941 erfolgte der Uebertritt in die | |

Dienstalterskasse

der Ascoop mit einem Vermögen des aufgelösten Fonds zur Gründung einer Altersfürsorge Fr. 93 967.55

Es gingen weiter ein:

| | |
|----------------------------|--------------|
| a) Beiträge der Mitglieder | Fr. 2 422.25 |
| b) Beitrag der Verwaltung | Fr. 1 211.15 |
| c) Kapitalzins | Fr. 2 175.65 |

Total Fr. 99 776.60

Rückerstattungen erfolgten mit Fr. 27 572.90

Guthaben per 31. Dezember 1941 Fr. 72 203.70

Seit einigen Jahren betragen die Leistungen der Mitglieder $5\frac{1}{2}\%$ des versicherten Teils des Lohnanspruchs, und ebensoviel bezahlt die Verwaltung des Unternehmens.

Kapitalbestand per 31. Dezember 1952 Fr. 110 957.60

Gehälter, Löhne und Soziallasten 1936—1953

| Jahr | Bruttolöhne | Fürsorge- | Dienstalters- | Wehrmanns- | AHV | Suva |
|------|-------------|-----------|---------------|-----------------|-----|----------|
| | Fr. | fonds | kasse | ausgleichskasse | Fr. | Fr. |
| | | Fr. | Fr. | Fr. | | |
| 1936 | 83 202.75 | | | | | 1 029.45 |
| 1937 | 91 839.60 | | | | | 790.55 |
| 1938 | 80 843.15 | | | | | 1 389.85 |
| 1939 | 79 234.05 | | | | | 1 797.25 |
| 1940 | 80 011.20 | | | 1 536.10 | | 918.30 |
| 1941 | 90 599.25 | | 1 211.15 | 1 458.85 | | 864.05 |
| 1942 | 87 048.70 | | 1 313.40 | 1 877.05 | | 1 482.65 |
| 1943 | 89 740.80 | | 1 266.80 | 1 776.65 | | 1 240.60 |
| 1944 | 105 079.85 | 188.30 | 1 381.80 | 2 449.35 | | 1 336.60 |
| 1945 | 113 626.90 | 270.30 | 3 002.— | 2 242.35 | | 2 287.45 |
| 1946 | 128 331.10 | 224.05 | 3 002.— | 2 735.50 | | 1 583.05 |
| 1947 | 130 199.85 | 288.85 | 2 970.— | 3 094.25 | | 2 936.15 |

| Jahr | Bruttolöhne | Fürsorge- fonds | Dienstalters- kasse | Wehrmanns- ausgleichskasse | AHV | Suva |
|------|-------------|--------------------|------------------------|-------------------------------|----------|----------|
| | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. |
| 1948 | 148 276.— | 307.10 | 3 286.80 | | 2 808.10 | 2 728.05 |
| 1949 | 155 110.30 | 472.25 | 2 758.80 | | 2 963.25 | 2 638.75 |
| 1950 | 157 919.20 | 406.15 | 7 782.20 | | 3 085.40 | 3 066.60 |
| 1951 | 168 011.10 | 336.20 | 3 169.95 | | 3 269.50 | 3 809.25 |
| 1952 | 168 512.90 | 355.05 | 2 968.10 | | 3 284.15 | 3 287.60 |
| 1953 | 179 146.70 | 394.05 | 3 201.25 | | 3 521.75 | 2 528.55 |

Zugsleistungen gemäß Eisenbahnstatistik

| Jahr | Zug-km | Jahr | Zug-km | Jahr | Zug-km |
|------|--------|------|--------|------|--------|
| 1936 | 56 301 | 1942 | 59 300 | 1948 | 69 316 |
| 1937 | 57 291 | 1943 | 60 377 | 1949 | 71 174 |
| 1938 | 62 323 | 1944 | 65 887 | 1950 | 72 966 |
| 1939 | 65 802 | 1945 | 68 453 | 1951 | 71 237 |
| 1940 | 65 270 | 1946 | 67 213 | 1952 | 70 467 |
| 1941 | 69 171 | 1947 | 67 568 | 1953 | 69 773 |

*Verkehrsleistungen im Personen-, Gepäck-, Post-, Tier- und Güterverkehr
1936—1953*

| Jahr | Reisende | Gepäck | Post | Tiere | Güter | | Total | Total |
|------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | | | | Stückgut | Wagenlad. | | |
| | 1 Anzahl | 2 Tonnen | 3 Tonnen | 4 Tonnen | 5 Tonnen | 6 Tonnen | 7 Tonnen | 2+3+ 4+7 |
| 1936 | 131 869 | 137 | 190 | 537 | 2 033 | 19 471 | 21 514 | 22 378 |
| 1940 | 191 797 | 243 | 193 | 648 | 2 769 | 47 008 | 49 777 | 50 861 |
| 1945 | 261 442 | 425 | 469 | 602 | 3 946 | 55 293 | 59 239 | 60 735 |
| 1950 | 249 721 | 334 | 470 | 498 | 3 400 | 49 346 | 52 746 | 54 048 |
| 1951 | 251 776 | 314 | 458 | 399 | 3 709 | 61 690 | 65 399 | 66 570 |
| 1952 | 257 323 | 263 | 451 | 399 | 4 140 | 57 752 | 61 892 | 63 005 |
| 1953 | 237 387 | 273 | 454 | 406 | 3 122 | 50 221 | 53 343 | 54 476 |

Einnahmen aus Gepäck-, Post-, Tier- und Güterverkehr 1936—1953

| | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. |
|------|---------|-------|--------|-------|-----|---------|---------|---------|
| 1936 | 50 702 | 1 828 | 11 881 | 4 460 | — | 49 648 | 67 817 | 118 519 |
| 1940 | 70 012 | 2 686 | 11 912 | 5 670 | — | 109 159 | 129 427 | 199 439 |
| 1945 | 123 496 | 5 095 | 13 122 | 6 113 | — | 158 875 | 183 205 | 306 701 |
| 1950 | 107 081 | 4 595 | 8 991 | 5 746 | — | 148 137 | 167 469 | 274 550 |
| 1951 | 107 608 | 5 163 | 9 201 | 6 222 | — | 192 818 | 213 404 | 321 012 |
| 1952 | 107 186 | 5 842 | 9 901 | 5 893 | — | 203 119 | 224 755 | 331 941 |
| 1953 | 105 918 | 5 275 | 12 662 | 6 067 | — | 171 747 | 195 751 | 301 669 |

*Personalbestand der Jahre 1910, 1930, 1935, 1940, 1945, 1950 und 1953
gemäß Schweizerischer Eisenbahnstatistik*

| Jahr | Allgemeine Verwaltung | Unterhalt und Bahnbewachung | Stations- und Zugsdienst | Zugförderung und Werkstätte | Total |
|------|--------------------------|--------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-------|
| 1910 | — | — | — | — | 23 |
| 1930 | — | — | — | — | 30 |
| 1935 | — | — | — | — | 24 |
| 1940 | 3 | 5 | 10 | 5 | 23 |
| 1945 | 2 | 7 | 9 | 5 | 23 |
| 1950 | 2 | 9 | 11 | 5 | 27 |
| 1953 | 2 | 9 | 11 | 6 | 28 |

Verwaltungsbehörden

Verwaltungsrat

Gegenwärtige Mitglieder

| | Eintritt |
|---|----------|
| Freiburghaus Emil, Notar, Laupen | 1901 |
| Dr. Edmund von Wurstemberger, Fürsprecher, Vertreter der Bürgergemeinde Bern | 1930 |
| Dr. Charles Moser, Abteilungschef der Eisenbahndirektion, Vertreter des Staates Bern | 1932 |
| Zingg Ernst, Gemeinderatspräsident und Großrat, Laupen, Vertreter der Gemeinde Laupen | 1932 |
| Feller Albert, Direktor der Polygraphischen Gesellschaft, Laupen, Vertreter des Staates Bern | 1934 |
| Krummen Ernst, Gammen, Vertreter der Gemeinde Ferenbalm | 1941 |
| Breitenstein Karl, Direktor der Sand- und Kies AG, Nidau | 1944 |
| Bäriswyl Aloys, Staatsrat, Freiburg, Vertreter des Staates Freiburg | 1947 |
| Balmer Hans, Krieckenwil, Vertreter der Gemeinde Dicki | 1947 |
| Ruprecht Gerold, Fabrikant, Vertreter der Bürgergemeinde Laupen | 1947 |
| Marschall Samuel, alt Großrat, Wyden | 1949 |
| Dr. Oskar Hasler, Direktor der Dr. A. Wander AG. in Neueneegg, Vertreter der Gemeinde Neueneegg | 1950 |

Frühere Mitglieder

| | Eintritt | Austritt |
|---|----------|----------|
| Maurer Emil, Notar, alt Großrat, Laupen | 1901 | 1942 |
| Großratspräsident Fr. von Wurstemberger, Bern, Vertreter des Staates Bern | 1901 | 1931 |
| Gerold von Erlach, Bezirksingenieur, Vertreter des Staates Bern | 1901 | 1920 |
| Reisinger C., Burgerrat, Vertreter der Bürgergemeinde Bern | 1901 | 1902 |
| Chr. Marschall, Großrat, Wyden | 1901 | 1906 |
| Fr. Ruprecht-v. Gunten, Laupen, Vertreter der Bürgergemeinde Laupen | 1901 | 1925 |
| Rikli J., Amtsschreiber, Laupen | 1901 | 1918 |

| | Eintritt | Austritt |
|--|----------|----------|
| Samuel Wyßmann-König, Großrat, Neuenegg | 1901 | 1921 |
| Paul Ruprecht, Fabrikant, Laupen | 1901 | 1934 |
| J. P. Rytz, Fabrikant, Laupen | 1901 | 1912 |
| Heinrich Imgrüth, Handelsmann, Laupen | 1901 | 1912 |
| Ernst von Büren, Fürspr., Bern, Vertreter der Bürgergemeinde Bern | 1901 | 1928 |
| Peter Rentsch, Haselhof, Vertreter der Gemeinde Ferenbalm | 1901 | 1916 |
| Jakob Herren, Kriechenwil, Vertreter der Gemeinde Dicki | 1901 | 1910 |
| Marschall Samuel, Gemeindepräsident, Wyden | 1906 | 1933 |
| Herren Johann, Riesenau, Vertreter der Gemeinde Dicki | 1910 | 1918 |
| Balmer Samuel, Gemeindepräsident, Biberen, Vertreter der Gemeinde Ferenbalm | 1916 | 1932 |
| Leicht Fritz, Kriechenwil | 1918 | 1929 |
| Rickli E., Fürsprecher, Laupen | 1918 | 1929 |
| Brönnimann Adolf, Gemeindeschreiber, Neuenegg | 1922 | 1935 |
| Vögeli Ernst, Buchhalter und Handelsmann, Vertreter der Bürger- gemeinde Laupen | 1925 | 1933 |
| Ruprecht Eduard, Muri-Bern, Vertreter der Bürgergemeinde Bern | 1928 | 1930 |
| König Samuel, Schönenbühl, Vertreter der Gemeinde Dicki | 1929 | 1934 |
| Freiburghaus Paul, Gemeindepräsident, Laupen | 1930 | 1932 |
| Krummen Eduard, Gammen, Vertreter der Gemeinde Ferenbalm | 1932 | 1941 |
| Samuel Mäder, Neuenegg, Vertreter der Gemeinde Neuenegg | 1933 | 1937 |
| Klopfstein Fritz, Bürgerpräsident, Laupen | 1934 | 1947 |
| Balmer Johann, Amtsrichter, Kriechenwil | 1934 | 1946 |
| Marschall Samuel, Großrat, Wyden | 1936 | 1943 |
| Stämpfli Friedrich, Konsumverwalter, Neuenegg | 1937 | 1948 |
| Dr. Georg Wander, Neuenegg | 1943 | 1944 |

Ausschuß-Direktion

Gegenwärtige Mitglieder

| | | |
|--|------|--|
| Freiburghaus Emil, Notar, Laupen, Präsident | 1901 | |
| Feller Albert, Direktor, Laupen | 1934 | |
| Dr. Charles Moser, Eisenbahndirektion | 1946 | |
| Zingg Ernst, Gemeinderatspräsident und Großrat, Laupen | 1946 | |
| Dr. Hasler Oskar, Direktor, Neuenegg | 1950 | |

Frühere Mitglieder

| | | |
|---|------|------|
| Maurer Emil, Notar, Laupen | 1901 | 1942 |
| Von Erlach Gerold, Bezirksingenieur, Bern | 1901 | 1920 |
| Dr. Wyßmann Samuel, Neuenegg | 1910 | 1921 |
| Brönnimann Adolf, Neuenegg | 1922 | 1935 |
| Marschall Samuel, Gemeindepräsident, Neuenegg | 1936 | 1942 |
| Stämpfli Friedrich, Neuenegg | 1943 | 1948 |

Gläubigervertreter

| | | |
|-------------------------|------|------|
| Dr. Charles Moser, Bern | 1925 | 1944 |
|-------------------------|------|------|

Frühere Betriebsleiter

| | | |
|------------------------------------|------|------|
| Bern-Neuenburg-Bahn, Direktor Auer | 1904 | 1909 |
| Bern-Worb-Bahn, Direktor Kradolfer | 1910 | 1922 |
| Schneider Jean | 1922 | 1946 |

Personalbestand Ende 1953

| | | | Eintritt |
|------------------------------------|-----------------------------|--|-------------|
| 1. Betriebsleitung | | | |
| Engel Hans | Betriebsleiter | | 1946 |
| Portner Fritz | Kanzleihilfe | | 1. 7. 1948 |
| 2. Bahnbewachung | | | |
| Zbinden Johann | Schrankenwärter im Nebenamt | | 1. 3. 1923 |
| 3. Stations- und Zugsdienst | | | |
| Baumann Walter | Stationsvorstand | | 1. 5. 1952 |
| Beyeler Walter | Stationsvorstand | | 1. 5. 1925 |
| Acklin Marcel | Stationsbeamter | | 19. 5. 1952 |
| Lerch Ernst | Stationsbeamter | | 1. 9. 1952 |
| Spescha Battesta | Stationsbeamter | | 1. 7. 1952 |
| Grunder Paul | Stationswärter/Kondukteur | | 19. 7. 1943 |
| Käser Alexander | Stationswärter | | 4. 3. 1947 |
| Thomet Ernst | Stationswärter | | 1. 5. 1942 |
| 4. Fahrdienst | | | |
| Büschi Alfred | Lokomotivführer | | 16. 8. 1916 |
| Jordi Johann | Lokomotivführer | | 21. 8. 1911 |
| Lauper Adolf | Lokomotivführer | | 1. 3. 1920 |
| 5. Bahnunterhalt | | | |
| Schönenberger Hans | Gruppenführer | 1. 3. 1929 bis 31. 12. 1934 *) und ab | 1. 1. 1939 |
| 6. Werkstätte | | | |
| Blumenstein Kurt | Depotchef | | 1. 1. 1951 |
| Sorg Hans | Mechaniker | | 1. 1. 1926 |
| Kühne Paul | Mechaniker | | 1. 9. 1953 |

*) ab 1. 1. 1935 bis 31. 12. 1938 teilweise als Hilfsarbeiter beschäftigt.



Obere Reihe: J. Jordi, Lokführer, A. Käser, Stationswärter, W. Baumann, Stationsvorstand, E. Lerch, Stationsbeamter, F. Portner, Kanzleihilfe, H. Schönenberger, Gruppenführer.
Mittlere Reihe: W. Beyeler, Stationsvorstand, H. Pfäfli, Hilfsarbeiter, M. Acklin, Stationsbeamter, A. Pürro, Hilfsarbeiter, P. Grunder, Kondukteur, E. Ruprecht, Hilfsarbeiter, K. Blumenstein, Depotchef. Untere Reihe: A. Büschi, Lokführer, K. Maibach, Hilfsarbeiter, H. Sorg, Mechaniker, F. Neuhaus, Hilfsarbeiter, H. Engel, Betriebsleiter, A. Lauper, Lokführer, J. Zbinden, Schrankenwärter in Neuwegg, E. Thomet, Stationswärter, G. B. Spescha, Stationsbeamter.



Jean Schneider
Betriebsleiter 1922—1946
† 1952



Christian Schneider
Depotchef 1911—1949
† 1949

Rückblick und Ausblick

Mit dem 20. Januar 1954 sind 50 Jahre abgelaufen seit der Eröffnung der Sensetalbahn. Die Direktion des Unternehmens hat ungefähr ein Jahr vorher den Senior der Verwaltung beauftragt, auf diesen Tag eine Gedenkschrift vorzubereiten und niederzuschreiben, welche in Kürze die Entstehung des Unternehmens und den Betrieb der Bahn durchs Sensetal während eines halben Jahrhunderts zur Darstellung bringt und Auskunft gibt darüber, ob die in dieses Verkehrsmittel gesetzten Hoffnungen sich erfüllt und dem Sensetal die erwartete Entwicklung gebracht haben.

Aber aller Anfang ist schwer. Die Wahrheit dieses Sprichwortes mußte auch die Sensetalbahn erfahren, als unter der Betriebsleitung der Bern-Neuenburg-Bahn die Jahresrechnungen mit Defizit abschlossen und den Passivsaldo immer mehr anwachsen ließen.

Die ersten Jahre unter dem Betrieb der Bern-Worb-Bahn sind dem Berichterstatter als Jahre der Hoffnung und günstiger Entwicklung in bester Erinnerung.

Mit dem Ausbruch des Weltkrieges 1914 erfolgte ein empfindlicher Rückschlag, und eine Katastrophe trat ein mit der Schließung der Fabrik Nestlé im Jahre 1922.

Neue Hoffnungen brachte der Selbstbetrieb des Unternehmens und die Wahl eines in Laupen ansässigen Betriebsleiters, die Entstehung der Sand und Kies AG, der Uebergang der Fabrik Nestlé in das Eigentum der Dr. A. Wander AG und die in ständiger Entwicklung befindliche Polygraphische Gesellschaft Laupen.

Doch blieben die erwarteten guten Jahresergebnisse weiterhin aus. Mühevoll war für Ausschuß und Direktion das ständige Anwachsen der Betriebsdefizite und die damit verbundene Notwendigkeit der durchgeführten Sanierungen mit Abschreibungen an Zinsen und Kapitalien.

Ein Markstein in der Entwicklung der Bahn bildet das Bestreben um Einführung des elektrischen Betriebes. Dieses Bestreben setzte ein in kritischer Zeit und ermöglichte die Durchführung der Elektrifikation, so rechtzeitig vor Eintritt der internationalen Katastrophe des Zweiten Weltkrieges, daß der Betrieb der Bahn auch während desselben in zufriedenstellender Weise ungestört fortgesetzt werden konnte.

Von großer Bedeutung wurde für die Bahn die Entstehung der Bundeslager auf dem Gebiet der Sand und Kies AG.

Mit der Zunahme der Beanspruchung der Bahnlinie machte sich im Laufe der Zeit immer mehr das Bedürfnis geltend, die Elektrifikation zu ergänzen durch Ankauf eines zweiten Triebwagens, um so mehr als eine

der Dampflokomotiven im Jahre 1939 verkauft, eine andere später verschrottet wurde und die dritte zur Ausscheidung bestimmt ist.

Als die Sensetalbahn gestützt auf das Bundesgesetz vom Jahre 1939 betreffend die Privatbahnhilfe auch Anspruch erhob auf die finanzielle Unterstützung durch den Bund, kam als Bedingung einer solchen Hilfe ein allgemeiner Schuldenerlaß zustande, zufolge welchem das bisherige Obligationenkapital in Prioritätsaktien umgewandelt, das Stammkapital herabgesetzt wurde und der bestehende Passivsaldo abgeschrieben werden konnte.

Dank der Umstellung der Bahn vom Dampf- zum elektrischen Betrieb und dank der radikalen Umänderung der finanziellen Grundlage des Unternehmens war es möglich, den technischen Selbsterhalt zu erreichen, die geforderte Betriebsreserve an Platz der Betriebsgarantie durch die Gemeinden zu speisen und eine neue Reserve zurückzulegen, welche der Höhe der Privatbahnhilfe von Fr. 170 000.— annähernd gleich kommt.

Die Anschaffung eines zweiten Triebwagens bleibt Gebot der Stunde. Wie so viele andere Aufgaben wird auch diese gelöst werden.

Diese Aufgabe zu lösen ist dringend und der nächsten Zukunft vorbehalten. Einem weiteren Zuwarten steht der Berichterstatter skeptisch gegenüber. Die erzielten Ersparnisse halten mit der gleichzeitig eingetretenen weiteren Geldentwertung nicht Schritt. Der Triebwagen von 1938 wird überanstrengt. Entlastung ist dringendes Bedürfnis, um so mehr als das Fahrzeug den heutigen Gütertransportbedürfnissen kaum genügt. Zudem muß die letzte Dampflokomotive nach kurzer Zeit außer Dienst gesetzt werden, weil die vorgeschriebene Gesamtrevision sich nicht lohnt.

Die Verwaltung ist verpflichtet, den Betrieb aufrechtzuerhalten. Die Sensetalbahn ist dauernd dringendes Bedürfnis der ganzen Gegend.

Die für das Unternehmen gebrachten Opfer, Abschreibung des Aktienkapitals, Verzicht auf Darlehen, Zinsen und Vorschüsse, Umwandlung des Obligationenkapitals, haben sich gelohnt. Sie sind ausgeglichen durch die Zunahme der Steuereinnahmen des Staates und der Gemeinden und durch die Entwicklung der beteiligten Ortschaften.

Die Welt steht nicht still. Das gilt besonders für das Sensetal in der Nähe des Verkehrszentrums. Die blühenden Unternehmungen werden sich weiter entwickeln, die Bundeslager werden bleiben und zunehmen, neue Geschäfte werden die Bahn befruchten und trotz weiterer Motorisierung der Straße deren dauernde Existenz rechtfertigen.

Die Organisation der Bahn ist auf der Höhe zu behalten. Hält die Erneuerung mit dem Verschleiß nicht Schritt, so steht das Unternehmen in wenigen Jahren vor einer Situation, die das Mehrfache der heute notwendigen Leistung erfordert.

Worte des Dankes

sind Gebot des Anstandes:

1. an die Adresse der begeisterten Initianten alle des Jahres 1896, die beharrlich ihr Ziel verfolgten;
2. an Staat, Gemeinden und Private, welche die notwendigen Opfer gebracht haben;
3. Dank an alle, die der großen Aufgabe Zeit und Opfer widmeten;
4. Dank den Kantons-, Bundes- und Gemeindebehörden und Privaten, welche bei der Gründung des Unternehmens und späterhin bei Anlaß der Stützungen ihr Verständnis bekundeten.
5. Persönlichen Dank an die Vertreter von Bund, Kanton und Gemeinden, die in schweren Zeiten hilfreich dem Unternehmen beistanden.
6. Dank dem Verwaltungsrat und der Direktion, welche jahraus, jahrein sich ihrer Aufgabe unentwegt widmen.
7. Aufrichtigen, tiefempfundenen Dank weiter an die Adresse der Betriebsleiter und an das gesamte Personal für ihre aufopfernde Pflichterfüllung während des Zeitraumes von 50 Jahren bis zum heutigen Tag.

Möge die Sensetalbahn weiterhin ihre Wirksamkeit zum Wohle der ganzen Gegend mit Erfolg fortsetzen und damit ihren Fortbestand im Interesse des Gesamtverkehrs rechtfertigen. Mögen aber auch Bevölkerung und Behörden sich jederzeit bewußt sein, daß die Sensetalbahn nicht ein rein privatwirtschaftliches Unternehmen ist, sondern öffentlichen Zwecken dient und in bezug auf die wirtschaftlichen Möglichkeiten, in bezug auf Tarif und Einkommen an gesetzliche Vorschriften gebunden ist, so daß es zu Zeiten schwer oder sogar unmöglich ist, ohne öffentliche Hilfe zu bestehen. Der Berichterstatter hat das unerschütterliche Vertrauen, daß dem Unternehmen die öffentlichen Sympathien zu allen Zeiten sicher sind, im Interesse der Aufrechterhaltung und Förderung der Gesamtwirtschaft der beteiligten Gegend.

Laupen, im Dezember 1954.

E. Freiburghaus.

Inhaltsverzeichnis

| | Seite |
|--|-------|
| Historisches | 1 |
| Zur Vorgeschichte der Sensetalbahn | 6 |
| Konstituierung, Organisation, Finanzierung | 11 |
| Bauperiode | 16 |
| Bahnbetrieb bis 1927 | 17 |
| Bahnbetrieb 1928—1937 | 21 |
| Elektrischer Bahnbetrieb seit 1938 | 27 |
| Privatbahnhilfe | 31 |
| Bilanzen der STB per 31. Dezember 1945 | 33 |
| Folgerungen | 35 |
| Aus den Steuerregistern | 36 |
| Lohnverhältnisse und Fürsorgeeinrichtungen | 37 |
| Verwaltungsbehörden | 40 |
| Rückblick und Ausblick | 43 |

Abbildungen

| | |
|---|----|
| Notar Emil Maurer, Präsident des Verwaltungsrates 1901—1942 | 1 |
| Notar Emil Freiburghaus, Präsident des Verwaltungsrates ab 1942 | |
| Mitglieder der Direktion 1954 | |
| Bahneinweihung | 16 |
| Stationen der STB | 22 |
| Triebfahrzeuge | 26 |
| Betriebsleitung und Personal | 42 |

