Verwaltungsbericht der Direktion öffentlichen Bauten. Abtheilung Eisenbahnen

Autor(en): **Desvoignes**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Bericht des Regierungsrathes an den Grossen Rath über die Staatsverwaltung des Kantons Bern ...**

Band (Jahr): **- (1865)**

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-416060

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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

http://www.e-periodica.ch

Verwaltungsbericht

der

Direktion der öffentlichen Bauten

(Abtheilung Eisenbahnen)

für das Jahr 1865.

Direktor: Herr Regierungsrath Desvoignes.

I. Gesetzgebung.

Das vom Großen Rathe nach der ersten Berathung provisorisch erlassene Gesetz über die Organisation des Staatsbahnbetriebes wurde bis zum Schlusse des Berichtjahres keiner zweiten Berathung unterworfen. Dagegen hat der Regierungsrath den 24. Hornung 1865, auf den Antrag der Eisenbahndirektion, Abänderungsanträge zu diesem Gesetze entworfen.

Die Angelegenheit der Jurabahnen gelangte nicht bis zu einer gesetzgeberischen Maßnahme, ausgenommen die vom Großen Rathe den 18. Mai ertheilte Concession für die Strecke Pruntrut-Delle und diejenige vom 20. Dezember für St. Immer-Convers, womit indessen dem Netze der Jurabahnen nicht vorgegriffen werden sollte. (S. unten unter „Jurabahnen".)

Ueber die Alpenpässe dagegen wurde vom Regierungsrathe den 13. Dezember ein Projekt-Dekret zur Vorlage an den Großen Rath vorberathen, wonach für die Gotthardbahn Fr. 1,500,000 bewilligt werden sollen, falls die Ausführung derselben, sowie das Zustandekommen der Verbindungsbahn Langnau-Luzern durch das Entlibuch, gesichert seien Die Schlußnahme des Großen Rathes über diesen Gegenstand fällt in das folgende Jahr.

In Sachen der Zweigbahn von der Station Ostermundigen nach den Steinbrüchen daselbst, welche im letzten Staatsberichte nicht erwähnt worden war, fanden folgende Vorgänge statt: den 14. Oktober 1864 hatte der Regierungsrath einen Concessionsentwurf für die Herren Glauser u. Comp., Eigenthümer der Ostermundigen-Steinbrüche, zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn dahin zur Vorlage an den Großen Rath vorberathen; diese den 30 November vom Großen Rathe ertheilte Concession wurde unter Sanktion des Regierungsrathes vom 30. Mai 1865 auf eine „Aktiengesellschaft für die Steinbrüche von Ostermundigen" übergetragen. (Ueber den Beginn der Erdarbeiten ꝛc. siehe unten die Rubrik „Ostermundigen-Bahn".)

II. Verwaltung.

A. Im Allgemeinen.

Im Berichtjahre hat der gegenwärtige Vorstand der Eisenbahndirektion sich namentlich mit der Angelegenheit der Jurabahnen beschäftigt, jedoch ohne seine Aufmerksamkeit der wichtigen Frage der Schienenwege über die Alpen und den übrigen Eisenbahninteressen des Kantons zu entziehen.

Der Direktionssekretär, Herr F. Flückiger, verlangte mit Schreiben vom 26. Oktober 1865 seine Entlassung, welche vom Regierungsrathe den 30. gl. Mts. angenommen wurde. Zugleich wurde beschlossen, diese Stelle vor Ausarbeitung des Organisations-Reglementes der Eisenbahndirektion nicht wieder zu besetzen und den Vorsteher derselben provisorisch für den Dienst auf seinem Büreau sorgen zu lassen.

Da das Gesetz über die Organisation des Betriebes der bernischen Staatsbahn noch keiner zweiten endgültigen Berathung unterworfen worden ist, während Abänderungsanträge des Regierungsrathes zu demselben vorliegen, die eine wesentliche Rückwirkung auf die Organisation des Büreau's der Eisenbahndirektion ausüben würden, so konnte eine Reorganisation hier nicht vorgenommen werden. — Der Vorsteher der Eisenbahndirektion hat seine laufenden Geschäfte selbst besorgt und bei außerordentlichen Anlässen, wie z. B. der Jurabahn-Angelegenheit, unter seiner Leitung vorübergehend die Kräfte verschiedener fachkundiger Männer angewendet.

Die Lokalien der Direktion wurden in das alte Postgebäude verlegt und dadurch der Verkehr zwischen der Eisenbahndirektion und der Staatsbahnverwaltung bedeutend erleichtert und vereinfacht.

B. Im Besondern.

1. Centralbahn.

a. Allgemeine Verhältnisse.

Soweit der noch nicht vollständig vorliegende Bericht der Centralbahnverwaltung geht, können wir von dieser Bahn anführen, daß deren

Frequenz durch die glückliche Beendigung des amerikanischen Bürgerkrieges und durch den Abschluß des französischen Handelsvertrages gesteigert wurde.

Die im letzten Verwaltungsberichte erwähnte Angelegenheit der Katasterpläne wurde im Berichtjahre gefördert, aber nicht zum Abschlusse gebracht, da der Bundesrath am Ende des Jahres noch nicht von allen Kantonen die sachbezüglichen Mittheilungen erhalten hatte. Ein von der Centralbahn den 21. März 1865 aufgestelltes Programm über die Aufnahme der fraglichen Pläne wurde vom Regierungsrathe mit den von der Eisenbahndirektion aufgestellten Abänderungen den 30. Juni genehmigt. Den 17. November wurde dieses Programm vervollständigt und bis zum 2. Dezember waren wir im Besitze von 27 Plänen und 13 Liegenschaftsverzeichnissen.

Unter Vorbehalt der Sanktion durch den Großen Rath wurde vom Regierungsrathe einem Vertrage zwischen dem Direktorium der bernischen Staatsbahn und der schweizerischen Centralbahn, betreffend Anwendung des Transportreglementes von 1862, provisorisch die Genehmigung ertheilt und dabei festgesetzt, daß es bei Ersatzreklamationen den Reklamanten frei stehen soll, statt des genannten Reglementes die bestehenden bernischen Civilgesetze vor bernischen Gerichten zur Anwendung zu bringen; ferner daß die Taxen nicht höher gehen dürfen, als die Concession vom 24. November 1852 erlaubt, und daß sich bei Collisionen der Regierungsrath das Angemessene zu verfügen vorbehält.

Bezüglich der Einführung von Nachtzügen konnten die Vorschläge der eidgenössischen Postverwaltung zu keinem Ergebnisse führen, da, mit Ausnahme der Nordostbahn, von den übrigen Bahnverwaltungen die finanziellen Anerbietungen der Eidgenossenschaft als ungenügend erklärt wurden.

b. Bauten.

In Morgenthal wurde ein festes Signal zur Sicherstellung dieser Station errichtet; hier und

in Pieterlen wurde die Kopframpe zurückgesetzt und das Gütergeleise mit dem Hauptgeleise verbunden, resp. durchgehend erstellt.

In Biel wurde das Wärterhaus an der Verbindungsbahn mit dem definitiven Bahnhofe Biel erbaut.

In Schönbühl wurden die im letzten Staatsberichte geforderten definitiven Hochbauten ausgeführt.

Auf dem Wylerfelde wurde links von der Bahn zum Schutze der Bahnzüge vor den bei militärischen Schießübungen über die Bahn fliegenden Kugeln ein 1200 Fuß langer Erdwall aufgeworfen; zugleich wurde für den hier stationirten Telegraphisten eine Wohnung erbaut.

Im Personenbahnhofe Bern wurde vor dem Aarberger-Thore auf dem dortigen Bahnmanövrirplatze eine Lokomotiv-Remise mit Wasser-

station hergestellt, und infolge eines neuen Vertrages über Vermiethung der Bahnhof-Restauration die zu den Lokalien der ersten Klasse gehörende Küche umgebaut.

Im Güterbahnhofe Bern wurde infolge der schon im vorigen Jahre begonnenen Bauten der Güterschuppen um 15 Fuß verbreitert und ein steinernes Büreaugebäude an denselben angebaut.

In Münsigen wurden gleichfalls die Kopframpen zurückgesetzt und das Gütergeleise mit dem Hauptgeleise verbunden, resp. durchgehend erstellt.

Mit Erbauung der definitiven Station Wichtrach traten sämmtliche Stationen der Centralbahn aus dem Provisorium heraus.

Auf der Strecke Münsigen-Thun wurden die sechs schon im vorigen Berichte erwähnten Wärterhäuser vollendet und bezogen.

Der Güterschuppen des Bahnhofes Thun wurde um 100 Fuß verlängert.

Am Schlusse des Berichtjahres wurde an der Centralbahn auf dem Gebiete des Kantons Bern nirgends gebaut.

2. Ostwestbahn.

Unter dieser Rubrik ist nur die den 10. März 1865 erfolgte Zustimmung des Großen Rathes zu der schon im vorigen Jahre vollzogenen Liquidation und daherigen Auflösung der Ostwestbahn-Gesellschaft zu erwähnen. Hiebei wurde die Genehmigung der mit einem Aktivsaldo von Fr. 3346. 77 schließenden Rechnungen ausgesprochen und dieser Aktivsaldo der Hülfs- und Krankenkasse der bernischen Staatsbahn überwiesen.

Der Liquidator der Ostwestbahn, Herr Simon, hat gegen diesen Beschluß protestirt, da es statutengemäß nur der Aktionärversammlung und nicht dem Großen Rathe von Bern zustehe, über ein Eigenthum der Ostwestbahn-Gesellschaft zu verfügen, so daß diese Angelegenheit noch hängend ist.

3. Jurabahnen.

In Beziehung auf die Jurabahnen brachte auch das abgelaufene Jahr keine endgültigen Schlußnahmen; dagegen ließ es sich die berichterstattende Direktion angelegen sein, diese wichtige Frage nach allen Richtungen hin zu studiren, und glaubt dieselbe ihrer Reife näher gebracht zu haben, indem sie auf Grundlage der von den Eisenbahntechnikern Gränicher, Th. Weiß und E. Froté geprüften Devise, welche für das Gesammtnetz einen Kostenvoranschlag von Fr. 42,300,000 berechnen, das ganze Netz in seine Bestandtheile zerlegte, eingehend die Antheile der in verschiedener Weise von dem Unternehmen Vortheil ziehenden Gemeinden feststellte und dem Regierungsrathe in einem Berichte vom 8. Dezember 1865 die Gründe auseinandersetzte, aus welchen sie, auf genannte Vorstudien gestützt, für einmal den Bau einer Stammlinie Biel-Dachsfelden vorschlug.

Wie oben bemerkt (s. „Gesetzgebung"), hat der Große Rath den Gemeinden von Pruntrut (Burger- und Einwohnergemeinde) zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von Pruntrut an die französische Kantonsgrenze (Delle) den 18. Mai 1865, und den 20. Dezember den Burger- und Einwohnergemeinden von Villeret, St. Immer, Sonvillier und Renan zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von St. Immer an die Neuenburger-Grenze (Convers) eine Concession ertheilt. Die einschlagenden Gesuche um Staatsunterstützung für diese Strecken St. Immer-Convers und Pruntrut-Delle, welche seitens der betreffenden Ausschüsse den 19. Oktober und 10. Dezember 1865 eingereicht wurden, hat die Eisenbahndirektion den 8. November und 15. Dezember beim Regierungsrathe grundsätzlich empfohlen, unter Vorbehalt und unbeschadet der über das gesammte Jurabahnnetz zu treffenden Entschließungen. Diese Anträge wurden vom Regierungsrathe der Finanzdirektion zur Mitberichterstattung zugewiesen.

Von dem Projekte Burgdorf-Solothurn-Münster wurde nichts mehr gehört, das Erscheinen einer Flugschrift in Solothurn abgerechnet, welche die Totalkosten einer Solothurn-Münster-Bahn auf Fr. 8,923,000 veranschlagt.

4. Central-Alpenbahnen.

Das im vorjährigen Berichte angekündigte neue Gotthard-Projekt der Herren Beckh und Gerwig hat einen Tunnel von 14,8 Kilometern zwischen Göschenen und Airolo in einer Höhe von 1162,5 Metern über dem Meere zur Voraussetzung, beansprucht ein Anlagekapital von 179 Millionen und berechnet für Bern-Langnau-Luzern-Airolo eine Länge von 192,3 Kilometer.

Da aber bekanntlich Nordost- und Centralbahn einen Vertrag abgeschlossen haben, worin sie sich versprachen, keine Maßnahmen zu treffen oder zu veranlassen, wodurch der in deren Gemeinschaft gehörende Verkehr entfremdet werden könnte — mit andern Worten, worin die Nordostbahn auf die in ihrem Interesse liegende Fortsetzung der Berner-Staatsbahn verzichtete, falls die Centralbahn die für sie tauglichere Grimsel nicht fördern wolle — und Basel demnach in der Sitzung der Gotthard-Konferenz vom 21. August 1865 von der Linie Langnau-Luzern nicht verhandeln hören wollte, so mußte das Projekt der oben erwähnten Herren für Bern als noch nicht spruchreif erscheinen.

Da die Herren Gränicher, Ganguillet und Dapples unterm 28. Februar 1865 das dem Großen Rathe bekannte, einer Grimsel-Linie günstige Expertenbefinden und auch unterm 27. November eine gründliche Recension der Beckh'schen und Gerwig'schen Kritik des Grimsel-Projektes gegeben hatten, so stand hierseitige Direktion nicht an, dem Regierungsrathe, beziehungsweise dem Großen Rathe vorzuschlagen, auf die Mitwir-

kung des Kantons Bern zur Gotthardbahn bis zur Sicherung des Baues der Linie Langnau-Luzern zu verzichten und für die Vorstudien für Erstellung einer Grimselbahn einen Kredit von Fr. 50,000 eröffnen zu lassen. Den 13. Dezember beschloß der Regierungsrath, auf ein Mitgutachten der Finanzdirektion gestützt, den hievor unter der Abtheilung „Gesetzgebung" erwähnten Antrag beim Großen Rathe zu stellen.

5. Lyß-Aarberg-Bahn.

Der Gemeinderath von Aarberg hat das Projekt zur Erbauung einer solchen Bahn wieder zurückgeschickt und seither ließ man allseitig die Sache auf sich beruhen.

6. Bahn zu den Steinbrüchen von Ostermundigen.

Am 30. Mai 1865 sah sich der Regierungsrath im Falle, die in der oben (unter „Gesetzgebung") erwähnten Concession verlangte Kautionssumme entgegenzunehmen und die Erdarbeiten als begonnen zu erklären. Ueber den seitherigen Fortgang des Unternehmens sind wir ohne Nachricht.

7. Bernische Staatsbahn.

Da die Staatsbahnverwaltung einen jährlichen Bericht zu erstatten hat, so glaubt die Eisenbahndirektion, sich damit begnügen zu sollen, auf diesen zur Zeit noch ausstehenden Bericht zu verweisen.

C. Ausgaben der Direktion.

Die vom Großen Rathe gewährten Kredite von Fr. 10,000 für Vollendung der Studien über das Jura-Bahnnetz und von Fr. 8000 für anderweitige, z. B. Alpenbahn-Studien, Expertisen, Reise-, Druck- und Büreaukosten, wurden infolge der außerordentlichen Arbeiten der Direktion auf den ihr angewiesenen Gebieten vollständig erschöpft, um so mehr, als die Sekretariatskosten ausschließlich diesem Kredite entnommen wurden.

März 1866.

Der Direktor der Eisenbahnen:
Desvoignes.