

Die neuen bernischen Bahnunternehmungen: 1. Die Brünigbahn

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **1 (1874)**

Heft 3

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1931>

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.

Gotthard. Göschenen, 1. 6. 74. Mittags gab es durch einen Sprengschuss, der unerwartet losging, drei Tode und mehrere Verwundete. Die Arbeiten sind eingestellt worden.

Suisse Occidentale. 6. 6. 74. A la gare de Céligny un individu ayant essayé de monter en wagon au moment où le train était déjà en mouvement, glissa et tomba si malheureusement qu'il eut la jambe cassée. L'amputation a dû être immédiatement pratiquée.

Nordostbahn. 8. 6. 74. Nachmittags legte sich zwischen Winterthur und Hettlingen ein Mann unmittelbar vor dem Herannahen des Zuges auf die Schienen und fand den gesuchten Tod.

Nordostbahn. 11. 6. 74. Bei Wildeggen wurde eine Frau von der Locomotive erfasst, auf die Seite geschleudert und getödtet.

Jurabahn. 19. 6. 74. Zug 53, der um 11 U. 10 M. von Biel nach Chaux-de-Fonds abgeht, ist beim Passiren einer Kreuzung angeblich wegen Bruch einer Fang-Schiene beim Ausfahren aus dem Bahnhofe von Sonceboz mit Maschine, Gepäck- und erstem Personenwagen entgleist. Nur ein Passagier wurde im Gesicht leicht verletzt.

Nordostbahn. 20. 6. 74. Telegr. Morgen-Schnellzug Zürich-Baden vor Wärterhaus 60 Schienenauswechslungsstelle gänzlich entgleist. Locomotive und Gepäckwagen umgeworfen. Heizer augenblicklich verbrannt, zweiter am Sterben. Führer, Conducteur nur contusionirt und kein Passagier, wunderbarer Weise, erheblich beschädigt.

Jura-Bern. 26. 6. 74. Explosion im Tunnel Glovelier. 4 Arbeiter getödtet, mehrere verwundet.

Nordostbahn. 30. 6. 74. Tunnel Rorbas 2 Arbeiter verschüttet.

Nordostbahn. ? Bei der Tunnelbaute Enge 2 Arbeiter verschüttet.

Vereinigte Schweizerbahnen. ? Der Conducteur eines ausländischen Güterwagens schlug beim Durchfahren einer bedeckten Brücke mit dem Kopf an die Balken und wird getödtet.

Wir haben somit im Betrieb folgende Unfälle:

a) Entgleisungen.	Suisse Occidentale	3	(28. Jan., 13. u. 26. Mai)
	Nordostbahn	1	(20. Juni)
	Jura-Bern	2	(28. Mai u. 19. Juni)
	Verein. Schweizerb.	1	(26. Mai)
		7	

davon alle ohne weiteres Unglück oder mit nur leichten Verletzungen mit Ausnahme des berühmt gewordenen Unfalles der Nordostbahn bei Wettingen, wo der Heizer und sein Gehülfe getödtet, der Führer verletzt wurde, und der Entgleisung bei Romont am 13. Mai, wo der Bremser stark contusionirt wurde.

b) Zusammenstösse.	Verein. Schweizerbahnen	1	(14. Mai)
	Suisse Occidentale	1	(26. Mai)
	Jura-Bern	1	(27. Mai)

letzterer in Folge falscher Signalisirung, der erstere in Folge falscher Weichenstellung; alle ohne Beschädigung von Personen.

c) Ueberfahren.	Nordostbahn	6	(24. März, 13., 28. u. 30. Mai, 8. u. 11. Juni)
	Centralbahn	1	(25. März)
	Jura industriel	1	(18. Mai)
	Verein. Schweizerb.	1	(1. Juni)
	Suisse Occidentale	1	(6. Juni, b. Einsteigen)
		10	

Unter den Verunglückten ist ein Bahnwärter und eines solchen Frau, die übrigen Fremde und zwar 1 Mädchen, 2 Frauen und 5 Männer, bei letztern ein gehörloser Mann und drei wahrscheinliche Selbstmörder.

d) Beim Kuppeln verunglückte im badischen Bahnhof Basel 1 Arbeiter (6. Januar) und im Centralbahnhof Basel einer (17. Januar) — zusammen zwei.

e) Wegen nicht gehöriger Entfernung der Gefällszeichner vom Geleise verunglückte auf der Strecke Bern-Langnau ein Locomotivführer.

f) Wegen ungenügender Höhe des Dachwerks einer Brücke im Verhältniss zu dem hinten am Wagen angebrachten Coupé verunglückte ein Conducteur.

g) Brand eines Waggons, der mit Stroh umwickelte Maschinenteile enthielt, durch Funken der Locomotive entzündet, im Bahnhof Bern.

h) Indirect durch die Bahn veranlasst: Das Scheuwerden zweier Pferde am Spalenring Basel, 22. April, wobei ein zweijähriges Mädchen überfahren wurde und starb.

In Summa hätte hienach der Betrieb der schweizerischen Bahnen im ersten Semester dieses Jahres den Tod von 17 Menschen verursacht, wovon 9 zum Bahnpersonal (3 Locomotivführer und Heizer, 1 Conducteur, 2 Arbeiter, 1 Bahnwärter und eines solchen Frau) gehörten.

Die obige hohe Zahl der von der Nordostbahn Ueberfahrenen zeigt wohl hinlänglich, dass die Tabelle nicht vollständig ist; es muss zwar bemerkt werden, dass wahrscheinlich drei Fälle von Selbstmord dabei sind und ein Ueberfahren auf der Kreuzung der Bahn mit der sehr belebten Tössstrasse bei Winterthur stattfand; nichts destoweniger darf man kaum annehmen, dass auf allen andern schweizerischen Bahnen zusammen nicht so viel derartige Fälle vorgekommen sein sollen, als auf der Nordostbahn allein.

Ebenso ist es wol möglich, aber immerhin wunderbar, dass Unfälle beim Kuppeln der Waggen nur zwei und zwar beide in Basel, passirt sein sollen, und müssen wir annehmen, dass auch hier unsere Zahlen unvollständig sind.

Auf Grund solcher Zahlen lassen sich nun allerdings keine richtigen Schlüsse ziehen; es genügt uns aber, wenn wir für diesmal durch Darlegung der grossen Lücken die Betheiligten veranlassen können, uns in Zukunft vollständige Mittheilungen zu liefern.

* * *

Die neuen bernischen Bahnunternehmungen. I. Die Brünigbahn. Der Bau der Brünigbahn erhielt am 28. December 1870 die Concession des Cantons Bern. In seiner damaligen Gestalt umfasste das Brünigbahnproject drei Sectionen: als erste diejenige der Bodelibahn, der Verbindungsbahn der Stationen Därligen am Thunersee und Bönigen am Brienzensee; als zweite Section die Fortsetzung der Bodelibahn von Interlaken über Brienz nach dem Brünig, und als dritte Section die Strecke vom östlichen Ende des Thunersee's auf dem linken Seeufer nach Thun.

Seither ist die erste Section fertig geworden; es ist aber noch eine vierte Section hinzugetreten, nämlich die Verbindung von Thun und Bern durch den Amtsbezirk Seftigen.

Für die Section Brienz-Meiringen-Brünig-Sarnen-Stansstad resp. Alpnachstaad sind die Vorarbeiten beendigt. Die Situationspläne, Normal- und Längenprofile, sowie ein die Bahnbeschreibung, Notizen über das Betriebssystem und eine Kosten- und Rentabilitätsberechnung enthaltender Bericht sind dem Regierungsrathe des Cantons Bern eingereicht worden.

Für die Linien Därligen-Thun und Thun-Belp-Bern sind die erforderlichen Vorlagen (Pläne und Profile) bis jetzt noch nicht eingelangt.

Als Zweck der eigentlichen Brünigbahn bezeichnet der vom Gründungscomite eingegebene Bericht, dass diese Linie bestimmt sei, „die auf den Seen des Berner oberlandes und auf dem Vierwaldstättersee bestehenden Dampfschiffahrtsanstalten mit einander zu verbinden, den Localverkehr der bernischen Amtsbezirke Interlaken und Oberhasle, sowie der Cantone Unterwalden, Ob- und Nidwalden, zu vermitteln, die Touristenbewegung zwischen den beiden grossen Stapelplätzen des schweizerischen Fremdenverkehrs, Interlaken und Luzern, zu befördern, den Schienenweg zu bilden aus dem bernischen Oberland nach der Ostschweiz, nach der Gotthardbahn und Italien.“ Diesem Zwecke gemäss soll diese Section vornehmlich für den Personentransport eingerichtet werden.

Vom Landungsplatze der Dampfschiffe in Tracht bei Brienz ausgehend, zieht sich die Bahn gegen Meiringen hin; dort beginnt die Bergfahrt mit einer Maximalsteigung von 5⁰/₁₀₀. Sie wendet sich nach Westen und erreicht nach 6 Kilometern auf der Höhe von 900 M. über dem Meere in dem 925 M. langen Tunnel die Cantonsgrenze zwischen Bern und Unterwalden. Von hier zieht sie sich mit 5⁰/₁₀₀ Fall der Bergstrasse entlang, kommt durch einen 375 M. langen Tunnel nach der Station Lungern, durch die Tunnels am Flühlberg, 150 M. lang, und am Kaiserstuhl, 500 M. lang, nach Diechtersmatt, wo nach 18,5 Kilometer ab Meiringen, am oberen Ende des Sarnersee's die Thalbahn mit der Maximalsteigung von 12⁰/₁₀₀ wieder beginnt. Die Bahn zieht sich dem östlichen Ufer des Sarnersee's entlang nach Sarnen, dann nach Alpnach und Stanzstaad.

Das Trace dieser Bahn zerfällt sonach in 2 Abtheilungen, in eine Thalbahn Brienz-Meiringen und Diechtersmatt-Stanzstaad von zusammen 31,5 Kilometern mit 12⁰/₁₀₀ Maximalsteigung, und in die Bergbahn Meiringen-Diechtersmatt von 18,5 Kilometern mit 50⁰/₁₀₀ Maximalsteigung. Die Minimalradien betragen im Thal 180 M., am Berg 200 M. Spurweite normal. Schienengewicht 30—32 Kilogramm. Bauzeit 2¹/₂ Jahre.

Die zur Verwendung kommenden Locomotiven sollen so construirt sein, dass sie mit Ueberwindung der angegebenen Steigungen auf den als Thalbahn bezeichneten Strecken Züge mit einem Gewicht von 130—150 Tonnen, ihr eigenes Gewicht nicht mitgerechnet, zu befördern im Stande sind.

Bei Beginn der Steigung wird der Zug getheilt. Mit der Locomotive wird eine zweite gekuppelt und diese beiden stossen den halben Zug von 65 Tonnen Gewicht. (Wäre da die Anwendung des Wetli'schen Systems nicht angezeigt?)

Die Maschinen wiegen in dienstfähigem Zustande 24 Tonnen. Sie sind zweiachsig, 6,2 M. lang, 2,10 M. Radstand und 1 M. Raddurchmesser; Tendermaschinen. Geschwindigkeit 25—28 Kilometer im Thal, 15—16 Kilometer auf der Bergbahn.

Es sind zweistöckige Wagen zu 60 Personen und 9 Tonnen Gewicht in Aussicht genommen.

Die Gesamtkosten sind auf 10,000,000 Fr. veranschlagt oder zu 200,000 Fr. per Kilometer der ganzen Bahn. Davon sollen 6 Millionen durch Actien und 4 Millionen durch Obligationen aufgebracht werden.

Auf Grund einer einlässlichen Erörterung des Verkehrs, welchem die Linie dienen wird und unter der Voraussetzung, dass die Brünigbahn-Gesellschaft von ihrem Rechte, die Bodelibahn an sich zu ziehen, Gebrauch machen wird, ist der Ertrag der Linie abzüglich der Betriebskosten zu 613,000 Fr. veranschlagt. Die Verzinsung obiger 4 Millionen in Obligationen sammt der einen Million der Bodelibahn absorbiert à 5% 250,000 Fr. Dem Reservefond, inclusive Abschreibungen am Trajectschiff der Bodelibahn, werden zugeschrieben 70,000 Fr., so dass für das Actiencapital von 6 Millionen, mehr 600,000 Fr. von der Bodelibahn her, noch 293,000 Fr. verbleiben, was eine Verzinsung von 4,4% ergibt.

Das Comité sucht um eine Staatssubvention von 2,500,000 Franken nach.

Der Bericht über die Brünigbahn IV. und III. Section (verfasst wie derjenige über die II. Section von Stämpfli, Blotnitzki und C. W. v. Graffenried) nennt als Zweck dieser Linien: 1) den Amtsbezirken Seftigen und Schwarzenburg, Nieder-Simmenthal, Ober-Simmenthal und Fruttigen die denselben bis dahin vollständig abgehenden Vortheile einer Eisenbahn unmittelbar resp. mittelbar zu gewähren; 2) dem Berner Oberlande eine ununterbrochene Schienenverbindung mit Bern und der übrigen Schweiz zu verschaffen; 3) die Touristenbewegung nach dem Berner Oberlande zu erleichtern.

Vom Güterbahnhof der Centralbahn in Bern ausgehend, überschreitet die Bahn die Bern-Freiburger-Strasse, wendet sich in weitem Bogen südlich nach der Station Gross-Wabern. Dann zieht sie sich über Belp, Toffen, Kirchenthurnen und Seftigen nach Uetendorf und Thun, benutzt von dort die Geleise der Centralbahn bis Scherzlingen, wendet sich nach Strättlingen und folgt dann dem südlichen Ufer des Thunersee's, um über Einigen, Spiez, Krattigen, Leissigen und Därigen in die Bodelibahn einzumünden.

Steigung nirgends über 12‰. Minimalradius 180 M. Spur normal. Schienen 30—32 Kilogramm. Bauzeit 2 Jahre.

Die Baukosten werden für die Section Bern-Thun auf 143,000 Fr. per Kilometer, also für 30 Kilometer zu 4,290,000 Fr., für Thun-Därigen zu 148,000 Fr. per Kilometer, also für 26 Kilometer zu 3,848,000 Fr., zusammen für 8,500,000 Fr. veranschlagt, wovon 5,000,000 Fr. in Actien und 3,500,000 Fr. in Obligationen.

Die Einnahmen werden veranschlagt zu 763,700 Fr., die Betriebsausgaben zu 403,200 Fr.; dem Reservefond sollen 28,000 Fr. zufallen, so dass nach Verzinsung der Obligationen à 5% zur Verteilung auf das Actiencapital eine Summe von 155,570 Fr. entfällt, gleich 3% des Actiencapital's.

Für diese Sectionen wird eine staatliche Subvention von zwei Millionen verlangt.

Anmerkung. Wir halten uns in diesem und den folgenden Artikeln an den Bericht des bernischen Directors der Eisenbahnen, Regierungsrath Hartmann, bei Anlass der Subventionsfrage und ergänzen denselben aus den bezüglichen Detailberichten.

* * *

Unterricht der Angestellten. Die General-Direction der Buschtiehrader Bahn hat kürzlich die Verfügung getroffen, dass künftighin jeder Stationsvorstand wöchentlich einmal das unterstehende Stations- und Zugbegleitungspersonal, dann die Stationsarbeiter, Verschieber, Aushilfsbremsen und Zugsbegleiter entweder Alle in einer Partie oder je nach Zulässigkeit des Dienstes gruppenweise versammle und ihnen in populärer Weise Vorträge über die einschlägigen Instruktionen, sowie über die nachträglich erlassenen Dienstvorschriften, Circularien und Specialerlasse halte, wobei jedoch der Signaldienst und die Bestimmungen über die persönliche und Verkehrssicherheit ganz besonders in's Auge gefasst werden sollen, und bei jedem Einzelnen sich die Ueberzeugung zu verschaffen ist, dass er die für den Dienst erforderliche Kenntniss besitze. Diesen Vorträgen und Prüfungen darf sich kein Bediensteter entziehen, auch wenn er die vorgeschriebene Prüfung bereits vor dem Prüfungscommissär auch mit Erfolg abgelegt hätte. Der gleiche Vorgang würde auch den Heizhausvorständen zur Pflicht gemacht und hierbei hervorgehoben, dass bei den Vorträgen und Prüfungen vornehmlich die Signalvorschriften, sowie die Bestimmungen für die persönliche und die Verkehrssicherheit zu behandeln sind. In Stationen mit zahlreichem Dienstpersonal dürfen die Stationsvorstände geeignete Beamte zur Aushilfe bei den Vorträgen und Prüfungen heranziehen. Ueber die in jedem Monat abgehaltenen Prüfungen und Vorträge sind von den Stationsvorständen und Heizhausleitern Berichte bis längstens zum dritten des nächstfolgenden Monats vorzulegen, in welchem die Themata der Vorträge aufgeführt und Tabellen beigefügt werden sollen, die nebst anderem auch die Namen sämtlicher der Station zugewiesenen Beamten und die Art des Erfolges jeder Prüfung zu enthalten

haben. Dieselbe Einrichtung findet sich auch auf der Kaiser Ferdinand-Nordbahn; jeder Einzelne des Stationsdienstpersonals hat auf einen Bogen mit Namensunterschrift zu bestätigen, dass er an dem und dem Tage die Vorlesung angehört und auch verstanden habe.

* * *

Freibeförderung Bedürftiger. Sämtliche österreichisch-ungarische Bahnen haben sich dahin geeinigt, den aus dem Auslande kommenden österreichisch-ungarischen Staatsangehörigen, welche mit von einer k. k. Gesandtschaft ausgestellten oder visirten Certification versehen sind, die freie Fahrt in der dritten, eventuell zweiten Classe zu gewähren, sowie auch in die Heimat reisenden unbemittelten Ausländern, welche sich mit einem Empfehlungsschreiben ihrer Gesandtschaft ausweisen, halbe Billets zweiter oder dritter Classe gegen Erlag der Gebühr auszufolgen. — Auch anderwärts zur Nachahmung zu empfehlen.

* * *

Betriebsmittel der deutschen Bahnen. Der Geldwerth der im vorigen Jahre für die preussischen Bahnen ausgelieferten Betriebsmittel berechnet sich bei zu Grundelegung des Ankaufspreises auf nahe 43 Millionen Thaler. Am Jahreschluss waren für 1874 Beschaffungen im Werthe von ca. 32 Millionen Thaler verdungen; weitere Lieferungen sind inzwischen dazu getreten. An Schienen und kleinerem Eisenzeug waren allein für die unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen gegen Mitte verfloffenen Monates (Mai) und zwar ausschliesslich bei deutschen Etablissements bereits für 10 $\frac{2}{3}$ Millionen Thaler bestellt. Die bezüglichen Aufträge der Privatbahn-Gesellschaften wird man zu gleicher Höhe schätzen dürfen.

Im Laufe dieses Jahres sind vom deutschen Handelsministerium 2,258 Wagen und 144 Locomotiven für Staatsbahnen verdungen worden, davon 5 Gepäckwagen und 30 Locomotiven an nicht deutsche Fabriken.

(Pr. St. A.)

* * *

Distanzzeiger. Auf den österreichischen Eisenbahnen findet auf Anordnung des k. k. Handelsministeriums die Umarbeitung der zur Gebührenbemessung dienenden Distanzzeiger auf das Metermass statt. Da aber von Seite einiger Bahnverwaltungen bei Aufstellung der Stationsentfernungen in der Weise vorgegangen worden ist, dass jeder überschüssende noch so geringe Bruchtheil eines Kilometers für einen ganzen Kilometer angenommen wurde, so hat das k. k. Handelsministerium denselben bedeutet, dass Bruchtheile unter einem halben Kilometer fallen gelassen und nur solche von einem halben Kilometer auf ganze Kilometer abgerundet werden sollen.

(Oe. C. B.)

* * *

Tarife. Badische Staatsbahnen. Unter Aufhebung der bisherigen Grundlagen und der bezüglich der Bildung der Personen- und Gepäcktaxen bei den Staatsbahnen dormalen noch bestehenden Bedingungen wird 1. der Fahrpreis pro Person und Kilometer oder Theile eines Kilometers in der I. Wagenklasse auf 8 Markpfennige, in der II. Wagenklasse auf 5,3 Markpfennige, in der III. Wagenklasse auf 3,4 Markpfennige, mit einem für alle Classen gleichbleibenden Zuschlag von 1,1 Markpfennig per Kilometer bei Benutzung von Schnell-, Courier- und Eilzügen, und je mit Aufrundung auf 5 Markpfennige festgesetzt. 2. Als geringster Satz sind 10 Markpfennige in den gewöhnlichen Zügen, 20 Markpfennige in Schnellzügen zu erheben; 3. bei Benutzung der Eisenbahn zur Hin- und Rückfahrt innerhalb der für Retourbillete festgesetzten Zeit für gewöhnliche Züge wird eine Ermässigung in der Art gewährt, dass a. für die Hin- und Rückfahrt in I. Wagenklasse ein Billet I. Wagenklasse zusammen mit einem Billet III. Classe, b. für Hin- und Rückfahrt in II. Wagenklasse ein Billet I. Classe und c. für die Hin- und Rückfahrt in III. Wagenklasse ein Billet II. Wagenklasse Gültigkeit erhält, dass aber, soweit solche Retourbillete zur Benutzung von Schnell-, Courier- und Eilzügen zugelassen werden, der für solche Züge festgesetzte Taxzuschlag ohne Ermässigung zur Erhebung zu kommen habe; 4. die Gepäcktaxe auf 28 Markpfennig pro 5 Kilogramm und pro Kilometer oder Theil eines Kilometers, mit Aufrundung auf 5 Markpfennig und mit einer Minimaltaxe von 40 Markpfennigen festgesetzt werde. Der Zeitpunkt, an welchem diese neuen Taxen ins Leben treten, wird demnächst bestimmt werden. (Frankf. Ztg.)

* * *