Zeitschrift: Bericht über die Staatsverwaltung des Kantons Bern ... = Rapport sur l'administration de l'Etat de Berne pendant l'année ...

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1891)

Artikel: Verwaltungsbericht der Direktion der Eisenbahnen des Kantons Bern

Autor: Stockmar

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-416462

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 11.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Verwaltungsbericht

der

Direktion der Eisenbahnen des Kantons Bern

für

das Jahr 1891.

Direktor: Herr Regierungsrath **Stockmar.**

A. Gesetzgebung, Verträge etc.

Auf den 1. August trat ein neues Transportreglement für die schweizerischen Eisenbahnen in Kraft, dasjenige vom 9. Juni 1876, sowie dessen Ergänzungen ersetzend. Ein Bundesrathsbeschluss vom 18. April änderte ebenfalls die Vorschriften betreffend Militärtransporte auf Eisenbahnen und Dampfschiffen.

Der Saldo der Jura-Simplon-Bahn-Aktien, der dem Kanton Bern angehörte, wurde durch die Eidgenossenschaft zu den Bedingungen übernommen, wie sie in dem vom Grossen Rathe genehmigten Kaufvertrag festgesetzt waren.

Am 5. Juli hat das Bernervolk mit 26,584 gegen 13,177 Stimmen den «Beschluss betreffend die Betheiligung des Staates an dem Bau neuer Eisenbahnlinien» angenommen. Dieses Dekret, welches 16 neuen projektirten Linien Staatsbeiträge gewährt und auch für die Durchbohrung des Simplon einen solchen zusichert, bildete den Gegenstand eines Spezialberichtes der Direktion der Eisenbahnen an den Grossen Rath.

B. Bahnen im Betrieb.

Jura-Simplon-Bahn.

Die Direktion der Gesellschaft hat dem Bundesrath ein Projekt zur Ausführung der Simplon-Ueberschienung unterbreitet, begleitet mit einem Finanzplan der Flüssigmachung der nöthigen Mittel. Das neue Projekt nimmt einen Tunnel von 19,731 Meter Länge in Aussicht. Auf der Nordseite würde der Tunnel auf eine Länge von 9500 Meter doppelspurig gebaut, von da an würde man dagegen zwei einspurige Tunnel errichten. Die Kosten sind auf 80 Millionen Franken veranschlagt, welche durch 30 Millionen Subventionen, 25 Millionen Aktien und 25 Millionen Obligationen aufgebracht werden müssten.

In einer vom schweizerischen Eisenbahndepartement zusammenberufenen Konferenz haben die Vertreter derjenigen Kantone, welche zu Gunsten des Simplon Subventionen beschlossen, dieses Projekt als zur Grundlage von Verhandlungen geeignet erklärt.

Centralbahn.

Der neue Bahnhof in Bern wurde im Jahre 1891 beinahe fertig gebaut. Beträchtliche Verbesserungen wurden während Ausführung des Baues eingeführt, welche ziemliche Kostenvermehrung zur Folge hatten. Die Kosten, devisirt auf Fr. 2,320,000, erreichten bis zum 1. Januar den Betrag von über Fr. 3,100,000.

Wir haben dem schweizerischen Eisenbahndepartement eine Klage von 7 Grundbesitzern aus Moosseedorf übermittelt. Diese, Anstösser an die Centralbahn, beklagten sich über die Inkonvenienzen für ihren Grund und Boden infolge der Anpflanzung von Hecken längs der Bahnlinie. Sie verlangten, dass die Bahngesellschaft verhalten werde, die Dornhecken durch einen andern Abschluss der Linie zu ersetzen. Das Departement hat dieses Verlangen abgewiesen, indem es sich darauf berief, dass lebendige Zäune allgemein als Bahnabschluss gepflanzt würden und

auch bis jetzt keine Reklamationen hervorgerufen hätten.

Die Centralbahn hat in Bern einen Baugrund von 7800 m² angekauft, um daselbst Wohnungen für ihre Angestellten zu bauen, wie sie es in Basel schon gethan hat.

Emmenthalbahn.

Die Vertreter des Staates im Verwaltungsrath dieser Gesellschaft wurden für eine neue Amtsdauer wiedergewählt. An Stelle des verstorbenen Herrn Grieb trat Herr Regierungsrath Dinkelmann.

C. Im Bau begriffene Bahnen.

Die Linie von Lauterbrunnen nach Mürren wurde im August vollendet und dem Betrieb übergeben.

Im Bau begriffen sind folgende Bahnen:

1) Die Zahnradbahn von Brienz zum Rothhorngipfel, welche in allernächster Zeit fertigerstellt sein wird und 1892 dem Betrieb wird übergeben werden können.

2) Die Thunerseebahn, von Thun (resp. Scherzligen) nach Interlaken (resp. Därligen). Die Arbeiten haben auf allen Punkten begonnen und werden wahrscheinlich im Sommer 1893 vollendet sein. Verschiedene Schwierigkeiten hat die Frage, wo die Station Spiez hingestellt werden solle, und die Frage des eventuellen Vereinigungspunktes mit den Abzweigungen nach Erlenbach und Frutigen verursacht. Die Schwierigkeit wurde auf dem Wege der Uebereinkunft gelöst. Die Kanalarbeiten von Interlaken sind der Fertigstellung nahe.

3) Die Zahnradbahnen auf die Schynige Platte und auf die Wengernalp, von denen die erstere im Laufe des Jahres 1893 vollendet sein wird.

4) Die Schmalspurbahn von Saignelégier nach Chauxdefonds, welche voraussichtlich, d. h. bei günstigen Verhältnissen, 1892 vollendet werden wird.

Schätzungskommissionen.

Die Liste der Mitglieder der Schätzungskommissionen hat infolge von Ersetzungen und Neuernennungen pro 1891 zahlreiche Veränderungen aufzuweisen. Man wolle künftighin die vollständige Liste dieser Kommissionen im Staatskalender aufsuchen.

D. Projektirte Bahnen.

Artikel 13 des Dekrets vom 5. Juli 1891 ermächtigt die Regierung, sich bei Projektstudien für die subventionirten Linien bis zum Belaufe von Fr. 250 per Kilometer vorschussweise auf Rechnung der Aktienzeichnung des Staates zu betheiligen, unter der Bedingung, dass die dabei Interessirten wenigstens ebensoviel beitragen. Von den 16 Unternehmungen, welchen das Dekret eine Subvention zusichert, haben nur 3 von dieser Verfügung Gebrauch gemacht. Es sind dies die Bahnen von Bern-Neuenburg, Tramelan-Noirmont (Saignelégier) und Hasle-Konolfingen.

Unter den zahlreichen Projekten, für welche im Laufe des Jahres die eidgenössische Konzession verlangt oder ertheilt wurde, kamen mehrere in Spezialberichten an den Grossen Rath zur Sprache. Infolge dessen können wir uns hier darauf beschränken, sie summarisch zu erwähnen. Es sind dies die Projekte Brienz-Interlaken, Tramelan-Saignelégier oder Noirmont, Saignelégier-Glovelier, Bern-Sumiswald-Huttwyl, Hasle-Konolfingen, Bern-Thun über Seftigen und Huttwyl-Willisau-Wohlhusen.

Für die Brienz-Interlaken-Bahn gibt es zwei Projekte, ein rechtsufriges und ein linksufriges. In seiner Begutachtung an den Bundesrath hat der Regierungsrath erklärt, dass er weder gegen das eine noch gegen das andere Projekt eine Einwendung geltend zu machen habe, dass er aber, wenn die Bundesversammlung nur eine Konzession ertheilen zu dürfen glauben sollte, das rechtsufrige Projekt empfehlen würde, weil es den Lokalinteressen mehr diene, als das mitkonkurrirende. Der Bundesrath hat dann beschlossen, beide Konzessionen zu empfehlen in dem Gedanken, dass die eine von ihnen dahinfallen werde, während die andere Unternehmung den Finanzausweis zu erbringen im Stande sein dürfte.

Herr Ingenieur Beyeler in Bern hat um eine Konzession für eine Drahtseilbahn von Wattenwyl auf den Gurnigel sich beworben. Da aber aus dem Bericht des Regierungsstatthalters sich ergab, dass die dabei zunächst Interessirten durch den Bewerber nicht vorher berathen worden waren, dass sie auch mit dem Projekt des Herrn Beyeler durchaus nicht einverstanden waren, so erklärte der Regierungsrath dem eidgenössischen Departement, dass er sich gegen die Konzessionirung ausspreche. Auf Antrag des Departements hat denn auch die Bundesversammlung mit Beschluss vom 8. Juni die Konzession verweigert.

Die Herren Brück und Liedner hatten ebenfalls eine Konzession für eine Zahnradbahn vom Rothhorngipfel zum Brünigpass nachgesucht unter dem Titel einer Fortsetzung der Brienz-Rothhorn-Bahn. Der Regierungsrath hat sich dieser Konzessionsertheilung widersetzt, weil ein solches Unternehmen keinem öffentlichen Interesse dienen würde, im Gegentheil den Interessen von Brienz, von Meiringen und der Brünigbahn zuwiderläuft. Die Bundesversammlung hat diese Anschauung getheilt und durch Beschluss vom 8. Juni die Konzession verweigert.

Der Regierungsrath hat bei der eidgenössischen Behörde auch das Verlangen gestellt, es möchte die Eisenbahn von Trubschachen auf den Napf, deren Projekt zwei badische Ingenieure, die Herren Stark und Hetzel, eingereicht haben, ebenfalls keine Konzession erhalten. Die interessirte Bevölkerung hat sich ganz kategorisch gegen ein solches Projekt ausgesprochen. Die Entscheidung der eidgenössischen Behörden wird erst im Jahre 1892 erfolgen.

Es wird immer noch fortgefahren, im Oberland Konzessionen zu verlangen. Die bernische Boden-Kredit-Anstalt hat am 16. April diejenige einer Eisenbahn Lauterbrunnen-Viesch durch das Lötschthal erhalten. Die Linie würde bei der Station Lauterbrunnen (800 m.) ihren Anfang nehmen und über Trachsellauenen und den Steinberg bis zur Oberhornalp (2200 m.) ansteigen. Von da würde sie unter dem Massiv des Breithorns durchgehen vermittelst

eines Tunnels von 4650 m., würde auf Walliserseite im Tüfflerthal ausmünden und sodann dem Lötschenthal entlang sich senken bis zur Station Viesch (654 m.). Sie hätte 19 km. auf Berner- und 35 km. Länge auf Walliserboden. Die Spurweite ist auf auf 80 cm. vorgesehen. Die Maximalsteigung beträgt 12,5 %. Die Kosten sind auf 15 Millionen veranschlagt. Die Konzessionäre berechnen als Jahreseinnahme eine Million Franken (20,000 Reisende in jeder Richtung zu Fr. 24 im Durchschnitt), was dem Anlagekapital eine Verzinsung zu 5 % sichern würde.

Mit dieser Konzession trat eine andere in Mitbewerbung, welche von der Bundesversammlung im Dezember mit ihr vereinigt wurde, nämlich die Konzession für eine Eisenbahn durch den Lötschberg. Dieses Projekt ist dasjenige, für welches die Idee von Herrn Ingenieur Ladame ausgegangen ist und erneuert worden durch Herrn alt-Regierungsrath Teuscher. Die projektirte Linie würde von Frutigen abgehen, um, wie die andere, in Viesch einzumünden, indem sie durch Kandergrund, Kandersteg und das Gasternthal (1492 m.) ansteigen und sodann einen Tunnel von 6850 m. Länge im Lötschenthal bei Kuppel passiren würde. Sie hätte normale Spurweite und wäre 62 km. lang, die Steigungen würden nicht 30 ‰ übersteigen. Die Kosten sind auf 45 Millionen veranschlagt; die jährlichen Einkünfte, auf 4 Millionen berechnet, würden dem Aktienkapital eine Verzinsung von 4½ bis 5% verheissen.

In seiner Botschaft vom 7. Dezember 1891 erklärt der Bundesrath, wenn später zur Zeit der Bauanlage ein Konflikt zwischen den beiden Projekten sich erheben würde, so müsste die Touristenbahn zurücktreten vor der internationalen Linie der Lötschbergbahn, welche wichtigere Interessen vertreten würde.

Die Konzession für eine Zahnradbahn Grindelwald-Meiringen über die grosse Scheideck war verlangt worden, aber es scheint, als sei dieses Projekt gegenüber der Opposition, die sich ebensowohl in Meiringen wie in Grindelwald dagegen erhob, aufgegeben worden.

Dagegen haben die Herren Willi und Haag eine Konzession für eine Schmalspurbahn mit Zahnrad von Meiringen auf den Gipfel des Hohenstollen (2484 m.) erhalten. Das Tracé geht von Stein ab und zieht sich in beständiger Steigung in einer grossen Kurve um den Schlossberg durch Buchhölzli gegen Brünigstein hin. Von da geht die Linie durch Goldern, Wasserwendi, Käserstadt zur Station Hohenstollen, direkt unter dem Bergesgipfel gelegen. 4 Zwischenstationen werden dem Hasleberg dienen. Die Bahnlänge wird 9400 m., die Spurweite 0,80 m., das Steigungsmaximum 250 ‰ und der Höhenunterschied 1700 m. betragen. Die Bahn wird in ihrer ganzen Länge Zahnradbahn sein. Die Kosten sind auf Fr. 2,850,000, d. h. Fr. 303,000 per Kilometer, veranschlagt. Die Konzessionäre rechnen auf eine jährliche Einnahme von Fr. 300,000 (25,000 Reisende zu Fr. 12), was den Aktien eine 6 %ige Verzinsung verheissen würde.

Die Konzession der projektirten Drahtseilbahn auf den Harder wurde geändert, soweit es Konstruktions- und Betriebssystem betrifft. — Ebenso wurde die Konzession für die Bahn Bern-Thun über Seftigen hinsichtlich des Konstruktionssystems abgeändert und der Maschinenfabrik Bern übertragen. — Die Frist zur Einreichung der Pläne wurde für die Linie Freiburg-Murten um ein Jahr, für die Weissensteinbahn um zwei Jahre verlängert.

Die Bundesversammlung hat im Dezember einem Eisenbahnprojekt Langenthal-Wauwyl die Konzession ertheilt, das identisch ist mit einem seiner Zeit von der Centralbahn nach begonnener Ausführung verlassenen Projekte.

Ebenfalls von Langenthal zweigen zwei Linien ab, deren Konzessionsbegehren bei der eidgenössischen Behörde noch hängig sind. Das eine, eine Schmalspurbahn, von Langenthal über Balsthal nach Waldenburg führend und eventuell nach Münster über Gänsbrunnen, das andere, eine Normalspurbahn, von Langenthal nach Oensingen und eventuell nach Delsberg durch das Val Terbi. Das wäre die Wiederauferweckung des alten Projektes Jura-Gotthard. Für den Augenblick würden sich die Konzessionäre darauf beschränken, die Sektion Langenthal-Aarwangen zu bauen mit einer Länge von 2½ Kilometer.

Der Regierungsrath hat zwei andere Konzessionsbegehren, welche gegen Ende des Jahres an ihn gelangt sind, günstig begutachtet; das eine für eine Regionalbahn von Murten nach Ins, das andere für eine Drahtseilbahn von Biel nach Leubringen. Die Eisenbahn von Murten nach Ins hätte eine Länge von 10 Kilometer, von denen 2080 m. auf bernischem Territorium sich befinden. Sie würde in Ins an die «Direkte» Bern-Neuenburg anschliessen und würde dazu beitragen, den Bodenwerth des Grossen Mooses zu vermehren. Die Anlagekosten sind auf nur Fr. 63,000 pro Kilometer veranschlagt, und die Konzessionäre rechnen darauf, dass die Jura-Simplon-Bahn den Betrieb übernehmen würde.

Die Drahtseilbahn Biel-Leubringen wird von der Quellgasse in Biel abgehen, um im Dorfe Leubringen zu münden. Die Länge der Linie beträgt 900 m., die mittlere Steigung 28 %. Ausser den beiden Endstationen könnte man später auf dem Kreuzungspunkte eine Zwischenstation errichten. Die Anlagekosten sind auf Fr. 300,000 veranschlagt und die Rentabilitätsberechnung, welche auf annehmbare Angaben gegründet ist, bietet ein günstiges Resultat dar. Diese neue Drahtseilbahn würde den Verkehr Biels nicht bloss mit Leubringen, sondern auch mit Ilfingen erleichtern.

Von 1892 an wird der Verwaltungsbericht der Eisenbahnen im Berichte der Baudirektion seinen Platz finden, welcher von nun an die Eisenbahnangelegenheiten unterstellt sind.

Bern, 4. Januar 1892.

Der Eisenbahndirektor:

Stockmar.