

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

Herausgeber: Regierungsrath des Kantons Bern

Band: - (1865)

Artikel: Verwaltungsbericht der Direktion öffentlichen Bauten. Abtheilung Eisenbahnen

Autor: Desvoignes

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-416060>

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: 15.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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 Rath 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 Rath den 18. Mai ertheilte Concession für die Strecke Pruntrut-Delle und diejenige vom 20. Dezember für St. Immer-Convers, womit indessen dem Rechte 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 Rat 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. (Über den Beginn der Erdarbeiten sc. 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 Regierungsrathen den 30. gl. Mts. angenommen wurde. Zugleich wurde beschlossen, diese Stelle vor Ausarbeitung des Organisations-Neglementes der Eisenbahndirektion nicht wieder zu besetzen und den Vorsteher derselben provisorisch für den Dienst auf seinem Bureau sorgen zu lassen.

Da das Gesetz über die Organisation des Betrieb's 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 Bureau'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 Staatspläne wurde im Berichtjahre gefördert, aber nicht zum Abschluß gebracht, da der Bundesrat 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 Regierungsrath 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 Rat wurde vom Regierungsrath einem Vertrage zwischen dem Direktorium der bernischen Staatsbahn und der schweizerischen Centralbahn, betreffend Anwendung des Transportreglementes von 1862, provisorisch die Genehmigung erteilt 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 Nachträgen 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 Wylerfeld 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 Alarberger-Thore auf dem dortigen Bahnmanövriplatz eine Lokomotiv-Nemise mit Wasser-

station hergestellt, und infolge eines neuen Vertrages über Vermietung 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 Münsingen wurden gleichfalls die Kopframpen zurückgesetzt und das Gütergleise mit dem Hauptgleise verbunden, resp. durchgehend erstellt.

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

Auf der Strecke Münsingen-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. Hierbei wurde die Genehmigung der mit einem Aktivsaldo von Fr. 3346. 77 schlüssenden Rechnungen ausgesprochen und dieser Aktivsaldo der Hüfss- und Krankenkasse der bernischen Staatsbahn überwiesen.

Der Liquidator der Ostwestbahn, Herr Simon, hat gegen diesen Beschuß 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 Grünicher, Th. Weiß und G. Troté geprüften Devise, welche für das Gesamtneß einen Kostenvoranschlag von Fr. 42,300,000 berechnen, das ganze Neß in seine Bestandtheile zerlegte, eingehend die Anttheile der in verschiedener Weise von dem Unternehmen Vortheil ziehenden Gemeinden feststellte und dem Regierungsrathe in einem Berichte vom 8. Dezember 1865 die Gründe auseinandersegte, aus welchen sie, auf genannte Vorstudien gestützt, für einmal den Bau einer Stammlinie Biel-Dachsen vorschlug.

Wie oben bemerkt (§. „Gesetzgebung“), hat der Große Rath den Gemeinden von Pruntrut (Bürger- und Einwohnergemeinde) zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von Pruntrut an die französische Kantonsgrenze (Delle) den 18. Mai 1865, und den 20. Dezember den Bürger- und Einwohnergemeinden von Billeret, 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 grundätzlich empfohlen, unter Vorbehalt und unbeschadet der über das gesamte 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 Rathé 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 Regierungsrathé, beziehungsweise dem Großen Rathé vorzuschlagen, auf die Mitwir-

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

5. L y s = A r b e r g = B a h n.

Der Gemeinderath von Arberg hat das Projekt zur Errichtung einer solchen Bahn wieder zurückgeschickt und seither ließ man alleseitig 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 Staatsbahnhverwaltung 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-Bahneß und von Fr. 8000 für anderweitige, z. B. Alpenbahn-Studien, Expertisen, Reise-, Druck- und Büreaufkosten, 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.

