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: 01.12.2025

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

Verwaltungsbericht

ber

Direktion der öffentlichen Bauten

(Abtheilung Eisenbahnen)

für das Jahr 1865.

Direftor: Berr Regierungsrath Desvoignes.

I. Gefetgebung.

Das vom Großen Rathe nach der ersten Berathung provisorisch er= Iassene Gesetz über die Organisation des Staatsbahnbetriebes wurde bis zum Schlusse des Berichtjahres keiner zweiten Berathung unter= worfen. Dagegen hat der Regierungsrath den 24. Hornung 1865, auf den Antrag der Eisenbahndirektion, Abanderungsantrage 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 "Juras bahnen".)

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

In Sachen der Zweigbahn von der Station Ditermundigen nach den Steinbrüchen daselbst, welche im letzen Staatsberichte nicht ers wähnt worden war, fanden folgende Vorgänge statt: den 14. Oktober 1864 hatte der Regierungsrath einen Concessionsentwurf für die Herren Glauser u. Comp., Gigenthümer der Ostermundigen-Steinbrüche, zum Bau und Betriebe einer Gisenbahn dahin zur Vorlage an den Großen Nath vorberathen; diese den 30 November vom Großen Nathe ertheilte Conscession wurde unter Sanktion des Regierungsrathes vom 30. Mai 1865 auf eine "Uktiengesellschaft für die Steinbrüche von Ostermundigen" überzgetragen. (Neber den Beginn der Erdarbeiten 2c. siehe unten die Rubrik "Ostermundigen=Bahn".)

II. Berwaltung.

A. Im Allgemeinen.

Im Berichtjahre hat der gegenwärtige Vorstand der Gisenbahndirektion sich namentlich mit der Angelegenheit der Jurabahnen beschäftigt, jedoch ohne seine Ausmerksamkeit der wichtigen Frage der Schienenwege über die Alpen und den übrigen Gisenbahninteressen 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 Eisenbahn= direktion nicht wieder zu besetzen und den Vorsteher derselben provisorisch

für ben Dienst auf feinem Bureau forgen zu laffen.

Da das Gesetz über die Organisation des Betriebes der bernischen Staatsbahn noch keiner zweiten endgültigen Berathung unterworsen worden ist, während Abänderungsanträge des Regierungsrathes zu demselben vorsliegen, die eine wesentliche Kückwirkung 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 sachkundiger Männer angewendet.

Die Lokalien der Direktion wurden in das alte Postgebäude verlegt und dadurch der Verkehr zwischen der Gisenbahndirektion und der Staats= bahnverwaltung bedeutend erleichtert und vereinfacht.

B. Im Besondern.

1. Centralbahn.

a. Allgemeine Verhältniffe.

Soweit der noch nicht vollständig vorliegende Bericht der Central= bahnverwaltung geht, können wir von dieser Bahn anführen, daß deren Frequenz durch die glückliche Beendigung des amerikanischen Bürger= krieges und durch den Abschluß des französischen Handelsvertrages gestei=

gert wurde.

Die im letten Verwaltungsberichte erwähnte Angelegenheit der Kastasterpläne 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 Aufsnahme 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 Liegenschaftssperzeichnissen.

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 erstheilt und dabei festgesetzt, daß es bei Ersatzeklamationen 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 Angemessen 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 Güter= geleise mit dem Hauptgeleise verbunden, resp. durchgehend erstellt.

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

In Schönbühl wurden die im letzten Staatsberichte geforderten befinitiven 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 Bahnmanövrirplate eine Lokomotiv-Remise mit Wasser-

station hergestellt, und infolge eines neuen Vertrages über Vermiethung ber Bahnhof=Restauration die zu den Lokalien der ersten Klasse gehörende Rüche 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 bas Gütergeleise mit dem Hauptgeleise verbunden, resp. durchgehend erstellt.

Mit Erbauung der befinitiven Station Wichtrach traten sämmt= liche 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 ver= längert.

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

2. Ditwestbahn.

Unter dieser Aubrik ist nur die den 10. März 1865 erfolgte Zustimmung des Großen Kathes 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 Gigenthum der Ost= westbahn=Gesellschaft zu verfügen, so daß diese Angelegenheit noch hänzgend 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 Reise näher gebracht zu haben, indem sie auf Grundlage der von den Eisenbahntechnikern Gränicher, Th. Weiß und E. Froté geprüften Devise, welche für das Gesammtneh einen Kostensvoranschlag von Fr. 42,300,000 berechnen, das ganze Neh in seine Bestandtheile zerlegte, eingehend die Antheile der in verschiedener Weise von dem Unternehmen Vortheil ziehenden Gemeinden seststellte und dem Regierungsrathe in einem Berichte vom 8. Dezember 1865 die Gründe ausseinandersehte, aus welchen sie, auf genannte Vorstudien gestützt, für einmal den Bau einer Stammlinie Viels Dachsfelden vorschlug.

Wie oben bemerkt (s. "Gesetzgebung"), hat der Große Rath den Gesmeinden von Pruntrut (Burgers und Einwohnergemeinde) zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von Pruntrut an die französische Kanstonsgrenze (Delle) den 18. Mai 1865, und den 20. Dezember den Burgers und Einwohnergemeinden von Villeret, St. Immer, Sonvillier und Renan zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von St. Immer an die Neuenburgerschreiber und Betriebe einer Eisenbahn von St. Immer an die Neuenburgerschreiber um Staatsunterstützung für diese Strecken St. Immersconvers und PruntrutsDelle, welche seitens der betreffenden Ausschüsse den 19. Oktober und 10. Dezember 1865 eingereicht wurden, hat die Eisenbahndirektion den 8. vovember und 15. Dezember beim Regierungsrathe grundsätlich empschlen, unter Vorbehalt und unbeschadet der über das gesammte Jurabahnnetz zu treffenden Entschließungen. Diese Anträge wurden vom Regierungsrathe der Finanzdirektion zur Mitberichtserstattung zugewiesen.

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

4. Central = Alpenbahnen.

Das im vorjährigen Berichte angekündigte neue Gotthard = Prosekt der Herren Bech und Gerwig hat einen Tunnel von 14,8 Kilosmetern 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 abgesschlossen 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 förs dern wolle — und Basel demnach in der Sitzung der Gotthard-Ronferenz vom 21. August 1865 von der Linie Languau=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 Nathe befannte, einer Grimfel=Linie günstige Expertenbesinden 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 Regierungs=rathe, beziehungsweise dem Großen Rathe vorzuschlagen, auf die Mitwir=

fung bes Kantons Bern zur Gotthardbahn bis zur Sicherung bes Baues ber Linie Langnau = Luzern zu verzichten und für die Borstudien für Er=
stellung 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. Luß= Narberg= 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 Oftermundigen.

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 Gisenbahndirektion, 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, 3. B. Alpenbahn-Studien, Expertisen, Reises, Drucks 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 Gisenbahnen: Desvoignes.