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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1889)

Artikel: Verwaltungsbericht der Direktion der Eisenbahnen des Kantons Bern

Autor: Stockmar

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-416425

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: 10.12.2025

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

Verwaltungsbericht

der

Direktion der Eisenbahnen des Kantons Bern

für

das Jahr 1889.

Direktor: Herr Regierungsrath **Stockmar.**

A. Gesetzgebung, Verträge u. s. w.

Von den beiden in unserem letztjährigen Berichte erwähnten Entwürfen von Bundesgesetzen haben die Räthe nur den einen angenommen. Es ist dies das Gesetz betreffend die Hülfskassen der Eisenbahngesellschaften, welches im Berichtsjahre in Kraft getreten ist. Dieses Gesetz wird den Gefahren vorbeugen, welche für die Gesellschaften und deren Angestellte aus der Annahme einer irrigen Grundlage für die Berechnung der Beiträge und der Zuweisungen an die Alters- und Hülfskassen entstehen. Die gegenwärtigen Defizite sollen durch die Bahngesellschaften amortisirt und die Bilanzen der Hülfskassen alle fünf Jahre einer von der Bundesbehörde überwachten Revision unterstellt werden.

Der Gesetzesentwurf betreffend die Frei-Tage der Eisenbahnangestellten ist vom Ständerathe mit einigen Abänderungen angenommen worden und wird dem Nationalrathe in der Juni-Session 1890 vorgelegt werden.

Von den letztjährigen Erlassen des Bundesrathes in Eisenbahnsachen erwähnen wir folgende:

1) Auf Verlangen der Bahngesellschaften wurde der Beschluss vom 25. Juni, betreffend die Aufhebung der Expeditionsgebühren, in folgender Weise abgeändert:

Diese Gebühren werden sowohl für den direkten als für den internen Verkehr um 10 % (statt um 20 %) ermässigt und sind in keinem Falle vor dem 40. Kilometer Transportdistanz voll zu erheben.

2) Auf einen Rekurs der Nordostbahngesellschaft hin hat der Bundesrath entschieden, dass eine Kantonsregierung nicht berechtigt sei, irgend einen Theil einer Stationsanlage, welcher innerhalb der Grenzen des Bahnkörpers liegt, unter die öffentlichen Strassen einzuordnen und als solche auszumarchen, ebenso wenig die Zufahrten.

3) Durch Beschluss vom 1. Juli hat der Bundesrath die Einführung der Dampfheizung in den Personenwagen angeordnet. Den Bahnverwaltungen wird eine Frist von 5 Jahren bewilligt, um die Dampfheizung successive in allen Wagen einzuführen, vorbehältlich der vom Bundesrathe zu gestattenden Ausnahmen.

4) Durch verschiedene Kreisschreiben des Bundesrathes wurden den Bahnverwaltungen ihre Verpflichtungen betreffend die Beheizung der Wagen und Wartsääle bei Eintritt der kalten Jahreszeit, die Trennung von Personen- und Güterbetrieb in den direkten Zügen, den beschleunigten und den gewöhnlichen Personenzügen, sowie die Erstellung von Kreuzungsgeleisen auf sämmtlichen Stationen, in Erinnerung gebracht.

B. Bahnen im Betrieb.

Centralbahn.

Nach langwierigen Unterhandlungen wurden am 14. Juni die Pläne betreffend den neuen Bahnhof Bern vom Bundesrathe genehmigt. Obwohl es sich eigentlich nur um einen Umbau handelt, so sind die vorgesehenen Aenderungen und Erweiterungen doch derart, dass dadurch ein neuer Bahnhof geschaffen wird. Die definitiv gutgeheissenen Pläne entsprechen übrigens den Wünschen des Publikums, und wenn auch einige Verbesserungen hinausgeschoben wurden, so sind dieselben deswegen nicht aufgegeben. Die Hauptvortheile, welche der neue Bahnhof bieten wird, sind: Bedeutende Erweiterung aller Lokale, Errichtung geräumiger Wartsääle, Herstellung unterirdisch erreichbarer, für die ankommenden und abfahrenden Züge getrennter Trottoirs nach jeder Richtung, bequeme Ab- und Zugänge, Aufhebung des durch eine Unterführung ersetzten Bahnüberganges beim Aarbergerthor und Verlegung der Lokale für den Eilgutdienst nach der *Schützenmatte*. Die Arbeiten wurden sofort nach der Plangenehmigung in Angriff genommen und ist zu erwarten, dass dieselben bis zum Frühjahr 1891 vollendet sein werden.

Die Mitbenützungsverträge betreffend den Bahnhof Bern und dessen Zufahrtslinien mussten einer Revision unterworfen werden. Es wurden neue Verträge abgeschlossen zwischen der Centralbahn, dem Staate Bern als Eigenthümer der Linie Bern-Luzern und den Bahngesellschaften J.-B.-L. und S.-O.-S.

Auf der Station Zollikofen wurde ein Centralweichenapparat erstellt. Auch wurden daselbst die Kreuzungsgeleise verlängert.

Auf wiederholte Reklamationen des Gemeinderathes von Thun hin liess die Centralbahn Kanalisationsarbeiten vornehmen zur Ableitung des Wassers aus dem Bahnhofgebiet Thun in die Aare. Bis dahin bestanden nur Gruben, welche namentlich den Nachtheil hatten, dass sie das Wasser wohl momentan aufnahmen, aber nicht genügend ableiteten und manchmal die Zufahrtsstrassen zum Bahnhofe ungangbar machten. Die Kosten der bezüglichen Arbeiten beliefen sich auf Fr. 14,500.

Behufs Vergrösserung des Bahnhofes Thun hat die Bahnverwaltung auf gütlichem Wege ein an den südlichen Theil des Bahnhofes anstossendes Grundstück mit einem Flächeninhalte von 18,550 m² erworben.

An dem Sommerfahrplan wurden einige günstige Abänderungen angebracht. Der Kurs des Nachtzuges wurde unter für den Verkehr der Stadt Bern mit Basel und der Ostschweiz, sowie für den internationalen Verkehr bessern Bedingungen geordnet. Der Lokalbetrieb zwischen Biel und Solothurn wurde verbessert durch Einführung zweier Züge, um welche sämmtliche Gemeinden der Gegend petitionirt hatten. Die Verbindungen mit dem Oberland wurden ebenfalls erleichtert, und zwar sowohl hinsichtlich des direkten Verkehrs, als des Lokalverkehrs. Den beständig wiederkehrenden Reklamationen der zwischen Bern und Burgdorf gelegenen Ortschaften, namentlich der Gemeinde Hindelbank, um Verbesserung des Lokalverkehrs konnte nicht entsprochen werden, obwohl dieselben vom schweizerischen Eisenbahndepartement günstig aufgenommen worden sind. Die Centralbahn machte geltend, dass es schwierig sei, während des Bahnhofumbaues in Bern die Zahl der Züge zu vermehren. Nachdem diese Bauten beendigt sein werden, dürfte kein Hinderniss mehr vorhanden sein, den berechtigten Wünschen der betreffenden Stationen zu entsprechen.

Das Bundesgericht hat den verstorbenen Herrn Nationalrath Riem, als Ersatzmann der Schätzungskommission für die Gäubahn, ersetzt durch Herrn Grossrath v. Werdt in Toffen. Herr v. Werdt wurde vom Regierungsrathe ebenfalls als Ersatzmann der Schätzungskommission für die Centralbahn (Linie Bern-Olten) gewählt.

Schweizerische West- und Simplon-Bahn.

Den Entscheidungen des schweizerischen Eisenbahndepartements ist es zuzuschreiben, dass im Sommerfahrplan dieser Bahngesellschaft den zahlreichen Reklamationen der bernischen Stationen und der Gemeinden des Amtsbezirks Laupen Rechnung getragen wurde. Es ist zu erwarten, dass die erzielten Verbesserungen bleibende sein werden.

Jura-Bern-Luzern-Bahn.

Die Betriebsergebnisse sind in den Berichten der Bahngesellschaft dargestellt.

Infolge Erhöhung des Aktienkapitals um zwei Millionen und Gleichstellung der Brünigbahnaktien mit den Jurabahnaktien mussten die Gesellschaftsstatuten abgeändert werden. Die angebrachten Aenderungen, welche durch den Bau der Brünigbahn bedingt waren, wurden vom Bundesrathe am 5. März genehmigt.

In seiner Februar-Session hat der Grosse Rath die antizipirte Umwandlung des laut Volksbeschluss vom 24. April 1881 vom Staate garantirten 4 %igen J.-B.-L.-Anleihens von 29 Millionen in ein 3½ %iges genehmigt. Ueber diese Operation, durch welche die Verpflichtungen des Kantons vermindert werden und für die Bahngesellschaft eine jährliche Ersparniss von Fr. 143,000 erzielt wird, wurde dem Grossen Rathe ein besonderer Bericht vorgelegt.

Zu gleicher Zeit und unter den nämlichen Bedingungen wurde das Brünigbahnanleihen, für welches der Staat nicht haftbar ist, konvertirt.

Auf 1. Juni wurde Herr Lommel in der Direktion ersetzt durch Herrn Oberst Dumur.

Es fand eine Integralerneuerung des Verwaltungsraths für eine neue Periode statt. Als neue Mitglieder wurden gewählt: die Herren *Lefébure*, administrateur de la Compagnie de l'Est in Paris, Oberst *Dumur*, Direktor der J.-B.-L.-Bahn, und Nationalrath *Zürcher* in Thun.

Die Strecke Luzern-Alpnach der Brünigbahn wurde am 1. Juni dem Betriebe übergeben.

Auf Antrag der Zollverwaltung gab das schweizerische Eisenbahndepartement die Absicht kund, die Aufhebung der Haltstelle Grandgourt zu verlangen, willigte aber nach vorgenommener Untersuchung und Angesichts der vom Regierungsrathe unterstützten Eingaben der betheiligten Gemeinden ein, dass der gegenwärtige Zustand beibehalten werde.

Die Gemeinde Biel hat auf die Errichtung einer Haltstelle in Rochette verzichtet gegen einen von der J.-B.-L. zu leistenden Beitrag zur Vermehrung der Tramwaykurse zwischen Bözingen und dem Bahnhofe Biel.

Der Regierungsrath hat an Stelle des verstorbenen Herrn Riem als Schätzungskommissär der Brünigbahn ernannt Herrn Grossrath von Gross in Gunten.

Im Jahre 1889 trat ein Ereigniss ein, welches für die Zukunft der bernischen Eisenbahnen von grosser Wichtigkeit sein wird. Es haben sich nämlich die Gesellschaften der Jura-Bern-Luzern-Bahn und der Westschweizerischen und Simplon-Bahn auf 1. Januar 1890 zu einer einzigen Gesellschaft vereinigt. Ueber die Fusionsbedingungen und die Konsequenzen, welche die Fusion für den Kanton Bern haben wird, wurden dem Grossen Rathe in seiner Novembersession ausführliche Berichte unterbreitet. Die Eisenbahndirektion kann somit davon absehen, die damaligen Aufschlüsse in ihrem Jahresberichte zu wiederholen. Sie begnügt sich damit, hier anzuführen, dass der vom Grossen Rathe einstimmig gefasste Beschluss betreffend Genehmigung des Fusionsvertrages am 8. Dezember vom Volke mit einer Mehrheit von 38,000 gegen 4000 Stimmen sanktionirt wurde. Durch Beschluss der eidgenössischen Räthe vom 19. Dezember, vom Bundesrathe am 28. Dezember in Vollziehung gesetzt, wurden sämmtliche Konzessionen der beiden Bahngesellschaften, inbegriffen diejenige der Bern-Luzern-Bahn, der neuen Gesellschaft *Jura-Simplon-Bahn* übertragen.

Diese Konzessionsübertragung wird an folgende Bedingungen geknüpft:

Amortisation der Genußscheine; Rückkaufsrecht des Bundes vom 1. Mai 1903 hinweg gegen einen Kaufpreis, welcher nach dem Reinertrag der Gesammtheit der der Bahngesellschaft gehörenden Linien berechnet werden soll; vorheriges Rückkaufsrecht vom 1. Mai 1893 hinweg, sofern sich der Bund zum Bau der Simplonbahn verpflichtet; Einräumung der Befugniss an den Bundesrath, 4 Mitglieder des Verwaltungsrathes zu ernennen; Einheit der Tarife auf Grundlage der Tarife der J.-B.-L.-Bahn; Aufhebung der Einschreibgebühren, und endlich Dahinfallen der der Westschweizerischen und Simplon-Bahn bewilligten Subvention für die Nachtzüge.

Am 27. Dezember hat sich die neue Gesellschaft, den gesetzlichen Vorschriften gemäss, in Lausanne konstituirt. Die Generalversammlung ernannte drei Geschäftsprüfungskommissäre, und der Verwaltungsrath bestellte sodann ein provisorisches Komite von zehn Mitgliedern, welches mit der Ausarbeitung der Organisationsreglemente beauftragt wurde.

Vor Abschlnss des Fusionsvertrages stellte der Staatsrath von Freiburg Namens der beim Simplondurchstich betheiligten Kantone an die bernische Regierung das Gesuch um finanzielle Betheiligung bei diesem Unternehmen. In Bestätigung seiner früher abgegebenen Erklärungen beantwortete der Regierungsrath das Gesuch dahin, dass die Interessen des Kantons Bern bezüglich des Eisenbahnwesens mit denjenigen der J.-B.-L.-Bahn auf's Engste verbunden seien, und dass diese Gesellschaft, deren Hauptaktionär der Staat sei und die überdies die dem Staate gehörende Bahn in Pacht genommen habe, sich an dem Unternehmen betheiligen könne, wenn sie einen Vortheil dabei sehe; der Staat jedoch könne eine direkte Betheiligung nicht zusagen. Das Subventionsgesuch wurde daher der Direktion der J.-B.-L.-Bahn zugestellt.

Seither ist infolge der Fusion die Sachlage eine andere geworden. Gegen Ende des Jahres hat die Freiburger Regierung ein neues Gesuch an den Regierungsrath gerichtet, mit welchem sie den Kanton Bern einladet, sich an der Simplonkonferenz vertreten zu lassen. Die Angelegenheit wird im Laufe des Jahres 1890 näher behandelt werden.

Es muss hier noch erwähnt werden, dass die Bundesversammlung in ihrer Dezembersession die Frist für Inangriffnahme der Arbeiten am Simplondurchstich bis zum 31. Dezember 1891 verlängert hat, jedoch unter dem ausdrücklichen Vorbehalt, dass, wenn die Arbeiten nicht vor diesem Termin begonnen werden, der Bund eventuell der Kanton Wallis das Recht habe, die Eisenbahn der Ligne d'Italie zu den bekannten Bedingungen zurückzukaufen.

Emmenthalbahn.

Mit dem 1. Juli wurden die Zuschlagstaxen auf dem Waaren-, Gepäck- und Viehtransport aufgehoben. Da die Zuschlagstaxen auf dem Personentransport bereits im Jahre 1888 aufgehoben wurden, bringt die Gesellschaft der Emmenthalbahn nunmehr für das ganze Netz die Normaltaxen zur Anwendung. Es konnte übrigens auch in diesem Jahre konstatirt werden, dass das durch diese Reduktion verursachte Defizit durch einen vermehrten Verkehr völlig ausgeglichen wurde.

Die Station Utzenstorf wurde erweitert.

Die Gesellschaft hat mit der S. C. B. und der J.-B.-L. vortheilhafte Verträge abgeschlossen betreffend die Mitbenützung der Bahnhöfe Burgdorf und Langnau. Statt einer nach der proportionellen Achsenzahl berechneten Entschädigung wird die Emmenthalbahn für den Bahnhof Langnau jährlich eine auf je 5 Jahre festgesetzte Aversalsumme bezahlen. In dem neuen Vertrag zwischen der S. C. B. und der J.-B.-L.-Bahn wurde für den Bahnhof Bern das gleiche Prinzip angenommen.

Bödelibahn.

Durch Beschluss der Generalversammlung vom 10. Oktober wurden die Statuten dieser Gesellschaft abgeändert. Die neuen Statuten wurden am 1. November vom Bundesrathe genehmigt.

Langenthal-Huttwyl-Bahn.

Diese Lokalbahn, deren Vollendung durch allerlei Schwierigkeiten verzögert wurde, konnte endlich am 1. November dem Betriebe übergeben werden.

Die Bahngesellschaft hat mit der S. C. B. unter günstigen Bedingungen einen Vertrag abgeschlossen betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Langenthal. Der Bundesrath hat jedoch eine Abänderung der vorgesehenen Verbindung mit diesem Bahnhofe verlangt. Im Interesse der öffentlichen Sicherheit sollen nämlich die Züge der Lokalbahn an einem 60 m. langen Perron des für die Aufnahme der Reisenden bestimmten Gebäudes anlaufen, wodurch der Uebergang auf die Geleise der Centralbahn und die Kreuzung im Bahnhofe vermieden werden.

Der von der Gesellschaft angenommene Fahrplan hat zu verschiedenen Reklamationen Anlass gegeben, und zwar hauptsächlich deshalb, weil die meisten Centralbahnzüge in der Richtung nach Bern keine Verbindung haben. Dieser Uebelstand ist auf einem Bahnhofe wie Langenthal, wo sich die Züge der Centralbahn nicht kreuzen, unvermeidlich, indem die Anschlüsse nach der einen oder andern Richtung hin immer mangelhaft sein werden. Immerhin soll der gegenwärtige Fahrplan lediglich ein Versuch sein, und es wird die Erfahrung ohne Zweifel zeigen, wie derselbe, den Verkehrsbedürfnissen entsprechend, verbessert werden kann.

Drahtseilbahn Beatenberg.

Die Kollaudation dieser Drahtseilbahn fand am 14. Juni, die Betriebseröffnung am 20. Juni statt.

Die andern Bahnen im Betrieb geben zu keinen Bemerkungen Anlass.

C. Im Bau begriffene Bahnen.

Die Statuten der Oberländer Lokalbahnen wurden am 18. Januar vom Bundesrathe genehmigt unter dem Vorbehalt, dass dieser Behörde das Recht eingeräumt werde, die Baurechnung zu prüfen und festzustellen. Der Sitz der Gesellschaft ist in Bern. Das Aktienkapital beträgt Fr. 1,850,000. Der Finanzausweis der Gesellschaft wurde vom Bundesrathe genehmigt unter Vorbehalt der nach Vollendung der Bahn zu treffenden Entscheide in Bezug auf die Baupläne und Baurechnungen.

Gegen das Tracé haben sich zahlreiche Oppositionen kundgegeben, und zwar hauptsächlich betreffend die Sektion Zweilütschinen - Lauterbrunnen. Einigen dieser von den Gemeinden erhobenen Reklamationen wurde entsprochen.

Die Arbeiten wurden unter günstigen Bedingungen ausgeführt. Die Betriebseröffnung wird im Laufe des Jahres 1890 stattfinden können.

Die Gesellschaft der **Lauterbrunnen - Mürren - Bahn** hat sich am 16. Februar definitiv gebildet. Das Aktienkapital ist auf Fr. 1,500,000 festgesetzt. Die Ausführung des Unternehmens wurde den Herren Frey & Haag à forfait übertragen. Beide Sektionen (Drahtseilbahn Lauterbrunnen-Grütsch und elektrische Bahn Grütsch-Mürren) werden am 1. Juni 1891 dem Betriebe übergeben werden.

Die Gesellschaftsstatuten wurden am 12. Mai vom Bundesrathe genehmigt.

Der Regierungsrath hat als Schätzungskommissär für diese Bahn ernannt: Herrn Grossrath Aegerter in Boltigen und als Ersatzmänner: die Herren Grossräthe von Gross in Gunten und Krebs in Wattenwyl. Die übrigen Kommissionsmitglieder sind: Herr Grossrath Gerber in Steffisburg und Herr Oberrichter Rohr in Aarau. Ersterer wurde vom Bundesgerichte, letzterer vom Bundesrathe gewählt.

Der **Tramway-Unternehmung in Bern** wurde vom Bundesrathe am 12. Februar die Konzession ertheilt. Gemäss den Konzessionsbestimmungen sollen die technischen Vorlagen und der Finanzausweis innert Jahresfrist eingereicht und die Strecke Bärengraben-Muesmatt innert der Frist von zwei Jahren, vom Beginn der Arbeiten an gerechnet, dem Betriebe übergeben werden.

Am 15. Februar wurden die Statuten vom Bundesrathe genehmigt, unter dem Vorbehalt, an den Bestimmungen betreffend Einlagen in den Reservefonds jederzeit beliebige Abänderungen vornehmen, sowie die Bildung eines Reservefonds verlangen zu können.

Die Arbeiten wurden lebhaft in Angriff genommen und wird der Betrieb im Jahre 1890 eröffnet werden können.

D. Projektirte Bahnen.

Das Jahr 1889 sah zahlreiche Eisenbahnprojekte entstehen, namentlich im Oberland. Indessen befinden sich die Mehrzahl derselben noch im Vorbereitungsstadium. Im Uebrigen wurde bis dahin für keines dieser Unternehmen eine Staatsbetheiligung verlangt.

Die Frist für Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen betreffend das Projekt einer Zahnradbahn von **Bönigen auf die Schynige Platte** wurde bis 29. April 1891 verlängert. (Bundesbeschluss vom 18. Dezember.)

Am 20. Dezember ertheilte die Bundesversammlung Herrn Karl Brück, Fabrikant in Brienz, handelnd Namens eines Initiativkomites, die Konzession für eine **Zahnradbahn von Brienz auf das Rothhorn.**

Die technischen und finanziellen Vorlagen sollen innert der Frist von 18 Monaten eingereicht werden; die Vollendung der Bahn hat spätestens zwei Jahre nach der Plangenehmigung zu geschehen. Die Bahnlinie wird eine Länge von 7600 m. erhalten und mit Steigungen von 18 bis 25 % bis zu einer Höhe von 2252 m. gehen. Ausser den beiden Endstationen am Fusse und auf dem Gipfel des Berges sieht das Projekt noch eine Station vor in Hausstadt und zwei Kreuzungs- und Wasserstationen in Geldried und

Oberst-Staffel. Die Spurweite der Bahn wird 80 cm. betragen. Die Zahnschienen und Lokomotiven sollen nach dem System Abt erstellt werden. Der Kostenvoranschlag beläuft sich auf 2 Millionen. Die Transporttaxen sind durch die Konzession festgestellt auf Fr. 10 für die Bergfahrt und Fr. 6 für die Thalfahrt.

Dem Regierungsrathe wurden ferner zwei Konzessionsgesuche mitgetheilt für eine **Tramwayanlage von Meiringen nach der Aarschlucht.** Das erste wurde von Herrn Ingenieur Anselmier in Bern Namens der Herren Moor und Konsorten in Schattenhalb am 10. April dem schweizerischen Eisenbahndepartement eingereicht. Die projektirte Tramwaylinie würde eine Länge von 2100 m. erhalten. Das Tracé würde beim Bahnhof Meiringen seinen Anfang nehmen, gegenüber Reichenbach die Aare überschreiten und dem linken Aarufer folgen bis zum Eingang in die Schlucht. Der Kostenvoranschlag beträgt Fr. 240,000. Das zweite Projekt wurde dem Regierungsrathe am 12. Oktober vom schweizerischen Eisenbahndepartement vorgelegt. Das Konzessionsgesuch geht von der Gemeinde Meiringen aus. Das darin vorgesehene Tracé unterscheidet sich vom erstern darin, dass es, vom Bahnhofe ausgehend, das Dorf Meiringen durchzieht und dann dem rechten Aarufer folgt bis Oberstein, von wo man mittelst einer Passerelle zum Eingang der Schlucht gelangen würde. Die Linie würde eine Länge von 1827 m. haben und der Kostenvoranschlag Fr. 137,000 betragen. Da die Berichte der vorberathenden Behörde erst in den letzten Tagen des verflossenen Jahres an die Regierung gelangten, so kann im vorliegenden Berichte nicht mehr angeführt werden, was in Sachen verfügt wurde.

Die Erstellung einer **Eisenbahn von Grindelwald nach Lauterbrunnen über die Scheidegg** bildete ebenfalls den Gegenstand mehrerer Konzessionsgesuche. Das erste Gesuch für eine Zahnradbahn von Grindelwald auf die Scheidegg wurde von den Herren Pümpin und Herzog gestellt. Dasselbe wurde aber am 17. Dezember zurückgezogen infolge Verständigung der Gesuchsteller mit Herrn Heer-Bétrix von Biel, welcher beabsichtigt, von Lauterbrunnen nach Wengen eine Drahtseilbahn und von Wengen nach Grindelwald eine Zahnradbahn zu erstellen. Ein drittes Konzessionsgesuch für eine Drahtseilbahn von Lauterbrunnen nach Wengen wurde von Herrn Oberst Hofer in Bern eingereicht. Da sich die betheiligten Gemeinden gegen die Erstellung einer Eisenbahn über die Scheidegg ausgesprochen, hat der Regierungsrath die Verschiebung der Konzessionsertheilung verlangt. Das schweizerische Eisenbahndepartement hat sich über diese verschiedenen Projekte noch nicht ausgesprochen. Da deren Ausführung noch abgeändert werden kann, so beschränken wir uns im diesjährigen Berichte darauf, von der Einreichung der Projekte Erwähnung zu thun.

Am 14. Oktober hat Herr Moritz Köchlin, Ingenieur des Eiffelthurms, um die Konzession für eine Eisenbahn von Lauterbrunnen **auf den Gipfel der Jungfrau** nachgesucht. Einige Tage später wurde dem Bundesrathe von Herrn Trautweiler, Ingenieur der J.-B.-L.-Bahn, ein ähnliches Konzessionsgesuch eingereicht. Das Tracé ist nach beiden Projekten ungefähr das gleiche. Die Bahn würde in einer Thalstrecke von Lauterbrunnen bis zum Fusse des Berges und einer Bergbahn bestehen, welche mittelst einer Anzahl Drahtseilbahnen durch Tunnels bis zu einem Punkte in nächster Nähe des Gipfels der Jungfrau führen würde. Der Voranschlag des Projektes Köchlin beträgt 10 Millionen, derjenige des Projektes Trautweiler kaum die Hälfte dieser Summe. Indessen erklärt Herr Köchlin in einem Schreiben an den Bundesrath vom 26. November, er werde, wenn man ihm die Konzession ertheile, mit Hülfe der eidgenössischen Bank und Herrn Oberst Locher, Erbauer der Pilatusbahn, eine Gesellschaft bilden zur Aufbringung des nöthigen Baukapitals für die schwierigen Arbeiten des Tunneltracé's in den obern Partien, sowie zu Anwendungsversuchen der verschiedenen Systeme, deren Wahl vorbehalten bleibt, sowohl für die Bahn (Drahtseilbahn, Zahnradbahn etc.) als für den Motor (Wasser, Elektrizität, Dampf, Gas, komprimirte Luft etc.). Herr Köchlin schätzt das für diese Studien erforderliche Kapital auf Fr. 100,000. Das Eisenbahndepartement hat zur Prüfung dieser Projekte, welche im Oberlande lebhaft begrüsst werden, in der Presse und beim Publikum aber zu verschiedenen Bemerkungen Anlass gegeben haben, eine Expertenkommission ernannt. Die Bundesversammlung wird die Konzessionsgesuche im Jahre 1890 behandeln.

Herr W. Teuscher, alt Regierungsrath, hat im Monat August eine Vorstudie über eine **Bahnanlage durch den Lötschberg** veröffentlicht, welche bestimmt wäre, das Berner Oberland mit dem Simplon zu verbinden. Diese Bahn würde von Thun bis Visp gehen und die Frutigen- und Lötschenthäler durchziehen. Der Lötschbergtunnel würde eine Länge von 11,500 m. erhalten. Die ganze Bahn mit einer Länge von 84 km. würde 36 Millionen kosten. Herr Teuscher theilt mit, dass er beabsichtige, sein Projekt zu ergänzen durch eine ausführliche Darstellung der Vortheile, welche dasselbe in volkswirthschaftlicher Beziehung bieten würde, sowie durch einen Kostenvoranschlag und eine Rentabilitätsberechnung.

Für das Studium einer **Eisenbahnverbindung zwischen Thun und Vevey** durch das Simmenthal und über Château d'Oex, Bulle und Châtel St-Denis hat sich ein Komite gebildet. Diese Bahn war in Art. 12 des Volksbeschlusses vom 28. Februar 1875 vorgesehen, und es wurde ihr ein Beitrag zugesichert, welcher nunmehr dahingefallen ist. Eine Konzession wurde noch nicht verlangt.

Am 6. Januar fand in Worb eine Versammlung statt zur Besprechung der Frage betreffend Erbauung einer über **Worb** führenden Bahnlinie, sei es mittelst einer neuen, von der Station Ostermundigen ausgehenden, die Ortschaften Stettlen, Vechigen und Worb bedienenden Bahn, welche aussenher Worb wieder an die Bern-Luzern-Bahn münden würde, sei es mittelst Verlegung der der B.-L.-Bahn gehörenden Strecke Ostermundigen-Worb. Es wurde seither über dieses Projekt keine offizielle Mittheilung gemacht.

Am 9. Dezember hat die Bundesversammlung dem Initiativkomite für die **Weissensteinbahn** die Konzession für eine Normalspurbahn von Solothurn nach Münster ertheilt. Diese Bahn würde eine Länge von 17 km. erhalten mit folgenden Stationen: Solothurn, Oberdorf, Gänsbrunnen, Crémine-Grandval und Münster. Der Weissensteintunnel würde eine Länge von

3,450 m. erhalten. Das Projekt sieht auf der Nordseite Maximalsteigungen von 32 ‰, auf der Südseite des Berges solche von 37 ‰ vor; allein das Initiativkomite glaubt, am definitiven Tracé Reduktionen vornehmen zu können. Der Kostenvoranschlag beläuft sich auf Fr. 4,500,000, oder Fr. 263,170 per Kilometer. Die muthmasslichen Einnahmen sind auf Fr. 15,200 per km., oder Fr. 273,600 berechnet; die Betriebsausgaben auf Fr. 134,000. Es würde somit ein Einnahmenüberschuss von Fr. 139,200 verbleiben, was zu einer 3½ %igen Verzinsung des Kapitals genügen würde.

Der Regierungsrath hat, ohne sich der Konzession zu widersetzen, hinsichtlich des Tracé und der Fahrtaxen einige Bemerkungen angebracht, welchen Rechnung getragen wurde.

Gegen Ende des Jahres sind noch zwei Projekte aufgetaucht für die Anlage von Lokalbahnen im Jura.

Das erste bezweckt die Erstellung einer **Schmalspurbahn von Saignelégier nach Chaux-de-fonds,** worüber von Herrn Ingenieur Burri in Bern schon im Jahre 1883 Studien gemacht worden sind. Zu diesem Behufe hat sich ein Komite gebildet, und es sind die Gemeinden bereits um Subventionen angegangen worden. Es ist jedoch die Tracéfrage noch nicht definitiv gelöst, da ein Theil der Bevölkerung der Freiberge eine Verbindung mit St. Immer oder Tramlingen verlangt. Die Konzession wird im Jahre 1890 verlangt werden.

Das zweite Projekt betrifft den Bau einer **Lokalbahn von Pruntrut nach Bonfol.** Das Initiativkomite hat untersuchen lassen, ob es möglich wäre, eine Bahn nach dem System Decauville zu erstellen, nach welchem das Tracé zum grössten Theil auf die Kantonsstrasse zu liegen käme. Die Frage betreffend Benutzung der öffentlichen Strassen für Unternehmungen solcher Natur muss in erster Linie von der Baudirektion begutachtet werden. Wenn sich dieselbe in zustimmendem Sinne äussert, so wird der Bau der Lokalbahn Bonfol keine besondern Schwierigkeiten mehr bieten.

Bern, den 10. Januar 1890.

Der Direktor der Eisenbahnen:

Stockmar.