

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 6

Artikel: Die neuen Bernischen Bahnunternehmungen: 4. Burgdorf-Langnau
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1963>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.05.2025

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

in Luzern vereinigen sich bis anhin die C. B., N. O. B., Gotthard- und Entlebucher-Bahn.

Herr Ingenieur Rottensteiner sagt daher in seinem Gutachten gewiss begründet, dass die Seethalbahn auch als Transitbahn Bedeutung hat, insbesondere wenn die linksufrige Gotthardbahn und die Brünigbahn erstellt werden.

Ein Blick auf die Karte zeigt, dass zwischen Olten und Zürich keine directe Linie aus dem Norden nach Luzern führt, nun aber liegt zwischen diesen zwei Punkten die so wichtige Bözberglinie Brugg-Waldshut, die also keinen directen Anschluss an Luzern haben. Es ist aber offenbar Thatsache, dass die Verbindung Luzern-Lenzburg-Basel eine wesentlich vortheilhaftere ist als die Linie durch den Hauenstein; ebenso eine Linie Luzern-Lenzburg-Waldshut nach letztem Orte die beste und nächste ist. Hieraus ziehen wir den Schluss, dass für den Transitverkehr das Stück Lenzburg-Luzern von grosser Bedeutung ist.

Ferner berücksichtigen wir, dass die schweizerische Nationalbahn von Osten her einzig in Zofingen einen natürlichen Anschlusspunkt nach Luzern besitzt, während durch einen Anschluss der S. T. B. in Lenzburg die N. B. ungefähr in ihrer Mitte einen natürlichen nächstgelegenen Anschluss erhält.

Für den Fall der Erstellung der Brünigbahn liegt die Seethalbahn im geraden Wege vom Berner Oberland nach dem Rheinthale und wird für den Personenverkehr von erheblichem Vortheil sein. Dies sagt deutlich Herr Ingenieur Dietler in Solothurn in seinem bezüglichen Gutachten. Ebenso sagt derselbe, dass die Gotthardbahn, namentlich hinsichtlich des Personenverkehrs für die S. T. B. bedeutend wichtig werde, weil Luzern einen geeigneten Anhaltspunkt bildet und wozu wir noch beifügen, dass die Schönheit der Gegend die Reisenden bedeutend anziehen wird.

An diesen Transitverkehr schliesst sich ebenbürtig der locale; Herr Dietler schreibt hierüber, dass der locale Verkehr ein sehr intensiver sei, um so mehr, weil sich die aargauischen Ortschaften durch bedeutende Industrie und die luzernischen durch blühende Landwirthschaft auszeichnen. Und Herr Rottensteiner führt an: es ist sehr hervorzuheben, dass neben einer reichen Landwirthschaft in Luzern die aargauischen Gemeinden mit Perlen im Canton Luzern eine ansehnliche Industrie aufweisen.

Hiemit ist nach unserer Ansicht klar bewiesen, dass die S. T. B. eine bevorzugte Stellung im schweiz. Eisenbahnnetz einnehmen wird, insbesondere wenn man noch berücksichtigt, was wir hiemit nachholen, dass falls von Eschenbach, Canton Luzern, eine Verbindung nach Immensee erstellt wird, die Linie Basel-Olten-Beinwil-Immensee 103 Kilom. hat, während sämtliche andere Linien von Basel an den Gotthard nicht unter 108 Kilom. zu stehen kommen.

III. Zur allgemeinen Orientirung des Trace sind wir im Falle zu bemerken, dass die Linie von Lenzburg aus über die industriellen Orte Seon, Beinwil und Birrwil längs dem linken Hallwilerseeufer nach Hitzkirch und längs dem rechten Baldeggerseeufer nach Hochdorf eine sehr anmuthige Gegend durchzieht, und dass von Hochdorf aus über Ballwil-Eschenbach-Emmen die grossen Gebirgsmassen vom Säntis bis Jungfrau den Reisenden in ihrer ganzen Pracht erscheinen, wesshalb die S. T. B. unstreitig zu den schön gelegenen Eisenbahnen gezählt werden muss.

Was sodann die Anlage in technischer Hinsicht betrifft, so wurde durch die aufgenommenen Pläne und Vermessungen des Herrn Ingenieur Bächli von Aarau constatirt, dass die Linie nur auf sehr kurzen Stücken 12 ‰ Steigung hat, sonst 10 ‰ nicht übersteigt, wozu Herr Rottensteiner beifügt, dass es möglich sei, dass die 12 ‰ auf der ganzen Linie ausgewichen werden können, während alle Nachbarbahnen 12–16 ‰ anwenden müssen.

Hier müssen wir des Bestimmtesten betonen, dass die S. T. B. bei Beinwil dem See nach gebaut werden soll, und nicht etwa, wie schon früher projectirt, auf die Höhe von Beinwil gezogen werden muss, wo dann eine Steigung von 12 ‰ in einer ziemlichen Strecke unausweichlich wäre und ein Contregefälle geschaffen, das zu den grösseren dieser Art gehörte. Soll die Linie concurrenzfähig sein, so kann von einer solchen Anlage nach der Höhe keine Rede sein. Freilich ein Vortheil wäre da, wir hätten einen günstigen Anschluss zu der Winenthalbahn, aber das Opfer wäre um diesen Preis viel zu gross.

Ferner schreibt Rottensteiner in einem Berichte an das Comité: Was die Richtungsverhältnisse im Allgemeinen betrifft, so stehen die geraden Strecken zu den gekrümmten in einem ausserordentlich günstigen Verhältniss zu einander; es betragen die Geraden 83–82 ‰ der Gesamtlänge. Als kleinster Radius wurde 300 Meter angenommen. Obige Richtungsverhältnisse haben auch sehr günstige Steigungsverhältnisse in Folge, denn es beträgt das mittlere Gefälle der ganzen Linie ca. 5 ‰, und

es verhalten sich die Längen der Horizontalen zu denen der Steigungen wie 4,7 : 5,3. Dabei wurde vor der Hand 12 ‰ als Maximalsteigung angenommen. — Wichtige Brücken, Wälle etc. kommen auf der ganzen Linie keine vor.

Die ganze Linie Lenzburg-Luzern hat eine Ausdehnung von 45 Kilom., allein da die Linie nur bis Emmenbrücke geführt werden muss, um dort in die C. B. einzumünden, so müssen nur 40,6 Kilom. erstellt werden.

(Schluss folgt.)

* * *

Die neuen Bernischen Bahnunternehmungen. IV. Burgdorf-Langnau. Die Concession datirt vom 12. Decb. 1872. Concessionärin die Emmenthalbahn. Der Zweck dieser Linie ist, neben der Förderung des localen Verkehrs vorzüglich die Verbindung zwischen dem Nordwesten der Schweiz und Luzern und dem Gotthard zu erleichtern.

Definitive Vorlagen über das Trace etc. sind noch nicht gemacht worden. Die Anlagekosten werden sich auf 3,500,000 Fr. bis 3,800,000 Fr. beziffern. Davon sollen 2,200,000 Fr. in Actien und der Rest in Obligationen aufgebracht werden.

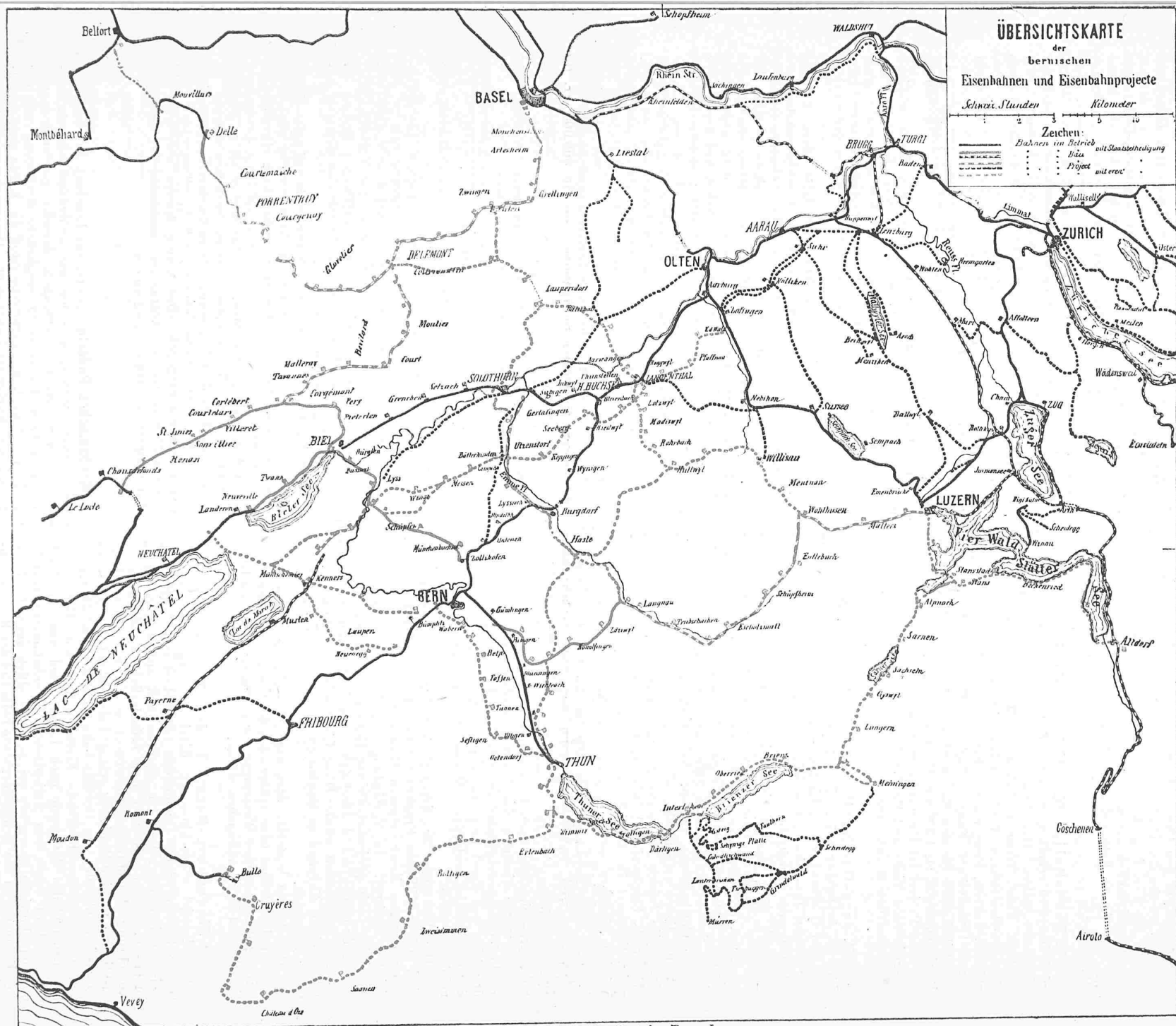
Dieses Project steht in enger Verbindung mit der Linie von Solothurn über Bätterkinden nach Schönbühl (25,5 Kilometer, zu 4½ Million veranschlagt), welche eine directe Verbindung zwischen Solothurn und Bern vermittelt. Für letztere Linie hatte die schweiz. Centralbahn die Concession verlangt; unmittelbar darauf beanspruchte die Emmenthalbahn die Concession für eine Linie von Utzenstorf nach Schönbühl. Nachdem aber die Centralbahn ihrerseits früher gewährte Ausschlussrechte geltend machen wollte, versprach die Emmenthalbahn auch die Strecke Burgdorf-Langnau bauen zu wollen, wenn man ihr die Concession für Utzenstorf-Schönbühl ertheile, und sie erhielt daraufhin auch die Concession vom Grossen Rathe des Cantons Bern.

Die Centralbahn gelangte nun mit ihrem Concessionsgesuche an die Bundesversammlung, und es führte diess zu einem Vertrage mit der Emmenthalbahn, wonach diese auf ihre Concession für Utzenstorf-Schönbühl verzichtete, während die Centralbahn die Verpflichtung einging, sich an der Linie Burgdorf-Langnau mit Actien im Betrage von einer halben Million zu betheiligen, und mehrere Gemeinden Subventionen von je 300,000 Fr. für jede der beiden Linien Solothurn-Burgdorf und Burgdorf-Langnau zusagten.

Hierauf ertheilte die Bundesversammlung der Schweizerischen Centralbahn die verlangte Concession mit dem Vorbehalte, dass der Canton Bern den auf sein Gebiet fallenden Theil dieser Linie selbst bauen dürfe, worüber er sich bis 1. August 1874 zu entscheiden habe. Die von den Gemeinden zugesagten Subventionen sind an die Bedingung geknüpft, dass der Staat Bern nicht selbst baue, sondern diess der Centralbahn überlasse.

Die Direction der Emmenthalbahn stellt nun an den Grossen Rath des Cantons Bern das Gesuch um eine Subvention von 600,000 Fr., zur Hälfte in Prioritäts-, zur Hälfte in Subventionsactien, für die Linie Burgdorf-Langnau, und für den Fall, dass er den Selbstbau der auf sein Gebiet fallenden Strecke der Linie Solothurn-Schönbühl beschliesse, um weitere Uebernahme der 800,000 Fr. in Actien der Emmenthalbahn, welche von der schweiz. Centralbahn und von Berner und Solothurner Gemeinden für die Bahn von Burgdorf nach Langnau gezeichnet worden sind.

Der Regierungsrath beantragte dem Grossen Rathe in dessen Sitzung vom 28. Juli, den Bau der Linie Solothurn-Schönbühl nicht zu übernehmen, insbesondere wegen der bedeutenden finanziellen Opfer, welche dieser Bau dem schon genug in Eisenbahnunternehmungen verwickelten Canton Bern auferlegen würde. Allerdings wäre es für die Jura- und Nationalbahn besser, wenn die fragliche Strecke in den Händen Berns, anstatt in den Händen ihrer wesentlichsten Concurrentin, der Centralbahn, läge. Aber bei näherer Ueberlegung finde man, dass, wenn auch Bern die Strecke Solothurn-Schönbühl baue, das die Centralbahn nicht hindere, eine andere Verbindung ihrer zwei Linien, der Gäubahn mit der Strecke Olten-Bern zu suchen und etwa Wangen-Herzogenbuchsee zu bauen. Diese Eventualität sei nicht unwahrscheinlich, und damit wäre denn doch eine Concurrentlinie der Jurabahn vorhanden. Auch wären in diesem Fall die Endpunkte der Bahnstrecke Solothurn und Schönbühl in den Händen der Centralbahn, die demnach den Verkehr beliebig auf ihre eigene Linie ziehen könnte. Die Stellung der Nationalbahn würde auch unter diesen Verhältnissen sich noch um etwas besser gestalten, wenn sie z. B. mit der Emmenthalbahn ein Abkommen treffe, wonach ihr die Strecke Solothurn-Utzenstorf zum Betriebe über-



geben werde und sie sich alsdann um die Concession bis Bern bewerbe.

Die Eisenbahn-Commission (Referent Herr Marti) stimmte diesem Antrage bei mit dem Zusatz: Selbstverständlich bindet dieser Verzicht den Canton Bern nur für die Dauer derjenigen Fristen, welche der Centralbahngesellschaft in der Bundesconcession für u. s. f. gestellt sind, und wird ein derartiger Vorbehalt ausdrücklich gemacht.

Der Grosse Rath nahm den Antrag mit diesem Zusatz ohne Weiteres an.

V. Thun-Bulle. Diese Linie soll eine Länge von circa 85 Kilometern erhalten, wovon auf den Canton Bern circa 46 Kilometer fallen. Das Trace wird durch folgende Stationen markirt: Thun, Wimmis, Erlenbach, Weissenburg-Reichenbach, Boltigen-Reidenbach, Littisbach-Garstatt, Zweisimmen, Saanenmösern, Saanen, Rougemont, Château d'Oex, Rossinières, Montberon, Grandvillard, Epagny, Bulle.

Die Kosten für den Bau werden zu 12,440,000 Fr., für das Betriebsmaterial zu 1,290,000 Fr. veranschlagt.

Das Project ist für das Simmen- und Saanenthal mit ihrem ausgedehnten Vieh- und Holzhandel von belangreichem volkswirtschaftlichem Interesse.

VI. Jura-Gotthardbahn. Die Concession datirt vom 20.—22. September 1873. Die Bahn hat den Zweck, den Jura mit dem Gotthard zu verbinden; sie soll, anknüpfend an die Bernischen Jurabahnen, namentlich auch den französisch-italienischen Transit vermitteln.

Nach den bei den Concessionsverhandlungen gemachten Vorlagen soll diese Linie von der Jurabahn bei Delsberg abzweigend, über die Klus und Langenthal, in der Richtung von Huttwyl und Zell, nach Willisau, Wohlhausen, Luzern, dem linken Seeufer entlang über Stanz nach Altdorf zum Anschluss an die Gotthardbahn führen. Seit Ertheilung der Concession ist die Frage aufgetaucht, ob nicht statt des ursprünglichen Trace die beiden Varianten Zwingen (Laufen), Breitenbach, Büsserach, Erschwyl und Delsberg, Courroux, Vicques, Courchaipoix, Erschwyl in Aussicht zu nehmen seien. Bei Erschwyl würden dieselben sich vereinigen bis Mazendorf, von wo aus sich die Linie in zwei Zweige spalten würde, von denen der eine dem ursprünglichen Trace nach durch die Klus über Langenthal und Huttwyl nach Luzern und der andere durch den Weissenstein nach Solothurn und mit Anschluss an die Linie Solothurn-Schönbühl nach Bern führen würde.

Es würde hiedurch eine Linie Basel-Zwingen-Erschwyl-Mazendorf-Weissenstein-Solothurn-Schönbühl-Bern erstellt, welche den Weg von Basel nach Bern gegenüber dem Trace der von der Centralbahn projectirten Wasserfallenbahn um 6,6 Kilometer abkürzen würde.

Die Baukosten für dieses Project der Jura-Gotthardbahn sind auf 42 Millionen Franken veranschlagt, und ist das Unternehmen wegen dieser enormen Kosten noch weit von der Realisirung entfernt. In Verbindung mit der Jura-Gotthardlinie wird eine Linie projectirt, die von Huttwyl ausgehend den Amtsbezirk Trachselwald durchziehen und in die Linie Burgdorf-Langnau einmünden würde. Diese Linie würde bei 20 Kilometer Länge einen Aufwand an Baukosten von 130,000 Fr. per Kilometer verlangen.

Der Bericht bemerkt, dass nach Ausführung dieser Linie unzweifelhaft früher oder später auch der Gedanke an eine Fortsetzung derselben über Walkringen zur Einmündung in die Linie Konolfingen-Thun auftauchen würde.

VII. Neuenburg-Bern. In dem über die Linie des Jura Industriel abgeschlossenen Betriebsvertrage hat sich die Gesellschaft der Suisse Occidentale verpflichtet, eine Verbindung zwischen Neuenburg-Bern zu studiren und später auch bauen zu lassen, sobald das zum Bau erforderliche Land durch die Ausführung der Juragewässercorrection die zu sicherer Bauausführung nöthige Festigkeit erlangt habe, sobald der Gottharddurchstich vollendet, die Gotthardbahn dem Betriebe übergeben und eine zusammenhängende Eisenbahnlinie von Bern über Langnau und das Entlebuch nach Luzern und von da durch den Gotthard nach dem italienischen Eisenbahnnetz bestehe und dem Betriebe übergeben sei, sobald endlich auch die Linie von Besançon an die Schweizergrenze beim Col des Roches vollendet und dem Betriebe übergeben sei.

Ueber dieses Project hat Herr C. W. v. Graffenried einen Expertenbericht herausgegeben, in Auftrag eines Initiativecomité's.

Nach diesem Bericht könnte auch eine directe Linie Neuenburg-Ins-Bern weder für die Col des Roches, noch für die

Verrières-Linie den Gotthardtransit vermitteln, da dieselbe bis Luzern immer länger würde als die Linie über Biel. Sie ist auf den Localverkehr angewiesen und soll deshalb insbesondere auch den Amtsbezirk Laupen, den Freiburgischen Seebezirk, das Wistelach, das obere Seeland und den Amtsbezirk Erlach mit der Hauptstadt verbinden.

Das Trace verlässt die Schienen der Neuenburg-Bieler Linie bei Cornaux, überschreitet die Thiele, zieht sich in der Ebene an Gampelen, Ins und Müntschemier südlich vorbei und kreuzt bei Kerzers (23 Kilometer) das Trace der Broyethalbahn. Von hier zweigen sich drei Projecte ab; das nördliche über Wyleroltigen, Eymatt, Wohlten, Dettingen, Herrenschwand nach der Felsenau und Bern (24 Kilometer), zusammen 47 Kilometer, von welchen 8 Kilometer, Neuenburg-Cornaux, bereits gebaut sind. Diess Project scheint gänzlich aufgegeben zu sein.

Das mittlere Trace über Wyleroltigen, Buttenried, Oberey, Ober- und Nieder-Bottigen, Bümplitz scheint trotz bedeutender Terrainhindernisse, bei nur 45 Kilometer Länge, von denen 12 bereits gebaut sind, grössere Aussichten auf Verwirklichung zu haben.

Der Bericht empfiehlt insbesondere das dritte südliche Project von Kerzers über Bibern, Laupen, Neueneck, Thörishaus mit 52 Kilometer Länge, wovon 17 Kilometer gebaut sind. Diess wäre allerdings nicht mehr die vertragliche kürzeste Linie, und es scheint auch in neuester Zeit nur noch von der mittlern Linie ernstlicher die Rede zu sein.

Der regierungsräthliche Bericht hält dafür, dass die bisherige Praxis der kantonalen Behörden in Eisenbahnsachen, gemäss welcher der Staat jeder wichtigeren Eisenbahnunternehmung auf seinem Gebiete wo nöthig werththätige Hülfe gewährt, für die Zukunft ein Präjudiz geschaffen, von welchem ohne Unbilligkeit gegenüber einzelnen Landestheilen nicht abgewichen werden dürfe. Die Förderung des Eisenbahnbaues liege anerkanntermaassen in der Aufgabe des Staates; andererseits aber sei es nicht minder Pflicht der staatlichen Behörden, sich in diesem Geschäftszweige von so ungemeiner finanzieller Tragweite von jedem Schritte die sorgfältigste Rechenschaft zu geben. Das könne aus Mangel an den nöthigen Vorlagen noch nicht geschehen, und wird daher Verschiebung der Entscheidung auf später beantragt.

Bis jetzt sind an ziffermässig bereits festgestellten Subventionen folgende verlangt worden:

für die Brünigbahn...	4,500,000 Fr.,
für die Thun-Konolfinger Bahn ...	1,000,000 "
für die Emmenthalbahn (Burgdorf-Langnau)	600,000 "
für die Nationalbahn (Lyss-Herzogenbuchsee-Langenthal-Zofingen) ...	2,000,000 "
Zusammen ...	8,100,000 Fr.

Die Beträge der übrigen Subventionen sind noch nicht festgestellt.

Bezüglich dieser Subventionsgesuche beantragte die Eisenbahn-Commission dem Grossen Rath in seiner Sitzung vom 28. Juli Verschiebung mit dem Zusatz, dass die Acten über diese verschiedenen Eisenbahnsuchungen so zur Vollständigkeit zu bringen seien, dass sie mit dem vierjährigen Budget im Laufe des September dem Grossen Rathe mit den nöthigen Anträgen vorgelegt werden könnten.

Dem gegenüber wird von Hrn. Karrer darauf aufmerksam gemacht, dass die Emmenthalbahn in ihren Studien noch nicht so weit vorgerückt sei, um ein Subventionsbegehren einzureichen, und es würde dieser Bahn schwer fallen, auf einen bestimmten Termin damit fertig zu werden. Zweckdienlicher sei es deshalb, die Subventionen alle in einer ausserordentlichen Sitzung zu behandeln und es dem Regierungsrath zu überlassen, den Moment zu bestimmen. — Der Verschiebung der Subventionsgesuche war an sich Niemand entgegen. Der Antrag Karrer aber wird mit 87 gegen 77 Stimmen dem Antrag der Commission (Vorbereitung auf die Septembersitzung) vorgezogen.

* * *

Mechanisches Puddeln. (Corr. aus London). Wir schicken die Bemerkung voraus, dass um aus kohlenstoffhaltigem Roh-eisen reines Stabeisen zu erzeugen, dasselbe geschmolzen und durch Umrühren (Puddeln) in möglichste Berührung mit der Luft gebracht wird, mit deren Sauerstoff die Kohle sich verbindet und als Kohlenoxyd entweicht. Die geschmolzene reinere Masse heisst Luppe oder Deul (Bloom). Die Danks'sche Erfindung besteht nun darin, das Umrühren der geschmolzenen Masse (Puddeln) auf mechanischem Wege durch rotirende Oefen zu bewirken. Unter „Fettling“ versteht man die innere Auskleidung des rotirenden Apparates. Zu weiterer Belehrung empfehlen wir