Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 25/26 (1895)
Heft: 8

Inhaltsverzeichnis

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: 30.07.2025

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

INHALT: Berner Oberland-Bahnen mit besonderer Berücksichtigung der schweiz. Zahnradbahnen mit Reibungsstrecken. I. — Notice sur le déblaiement des neiges et les moyens employés à cet effet. III. — Generatorgasanlagen für Kraftbetrieb in der Schweiz. — Miscellanea: Ordnungswidriger Aufenthalt und Gewerbebetrieb. Der Neubau des Justizpalastes in München. Eine neue Gasart in der atmosphärischen Luft. Weltausstellung zu Paris 1900. Beseitigung der Niagara-Hängebrücke. Jahreskredit für das eidg. Polytechnikum. Der Gabentempel des diesjährigen eidg. Schützenfestes in Winterthur. — Konkurrenzen: Bebauung des Platzes um den Wasserturm in Mannheim. — Nekrologie: † Carl Schnorr von Carolsfeld. — Vereinsnachrichten: Société fribourgeoise des Ingénieurs et Architectes.

Berner Oberland-Bahnen mit besonderer Berücksichtigung der schweiz. Zahnradbahnen mit Reibungsstrecken.

Von *E. Strub.*

I.

Eine Abhandlung über die Berner Oberland-Bahnen könnte auch für Leserkreise, denen technische Ausführungen nicht viel sagen, lehrreich und unterhaltend gemacht werden, ohne dass man das schon etwas abgegraste Feld der Naturschilderungen in Kontribution zu setzen brauchte. Man müsste nur die technische Beschreibung der Bahn etwas zurücktreten lassen vor der Bahngeschichte, man müsste die Kämpfe schildern, welche die Gründer der Bahn zu bestehen hatten: mit der Vorhut der Aesthetiker und Naturfreunde, denen die Natur überall vollkommen ist, wo nicht der Ingenieur hinkommt mit seiner Messlatte; mit der Bevölkerung der zwei Thäler, die durch die Bahn ein Versiegen ihrer Einnahmsquelle aus dem Fremdenverkehr fürchtete und sich mit oberländischer Zähigkeit für ihre vermeintlichen Interessen wehrte; mit der Kantonsregierung, welche die Klagen des angeblich bedrohten Kantonsteiles nicht überhören konnte und wollte; mit aller Welt! Es ist heiss zugegangen bei dieser Gründung; selten hatte ein Bahnprojekt mit so vielen und so zähen Gegnern zu kämpfen, und oft waren die Urheber des Planes versucht, die Flinten ins Korn zu werfen. Nur durch die Uebermacht des Bundes wurde schliesslich das Projekt vor den von allen Seiten eindringenden Gegnern in Sicherheit gebracht.

Heute, nach fünfjährigem Bestand der Bahn, haben sich die Feindschaften ziemlich gelegt. Die Aesthetiker benutzen die gute und billige Fahrgelegenheit nicht weniger als andere, prosaischere Leute und vermissen das pittoreske Lazzaronitum der allgemeinen Kutscherei nur wenig. Die Behörden stehen dem Unternehmen mit landesväterlichem Wohlwollen gegenüber und die Bevölkerung der zwei Thäler fängt an, sich mit dem neuen Zustand auszusöhnen. Der einsichtige Teil derselben hat dies schon längst gethan. Vorhut und Gewalthaufen des gegnerischen Heeres haben sich verlaufen und wenn noch eine Nachhut Unversöhnlicher übrig geblieben ist und dem Unternehmen gern Schwierigkeiten in den Weg legt, so schmilzt auch diese von Jahr zu Jahr zusammen. Will man billig und gerecht sein, so muss man diese starke Opposition gegen das Bahnprojekt wohl begreiflich finden; die Befürchtungen, aus denen diese Opposition herausgewachsen war, waren zwar grundlose und erweisen sich von Jahr zu Jahr mehr als solche. Wohlstand und Verdienst sind seit dem Bahnbau in den zwei Thälern wahrhaftig nicht kleiner geworden, die ungemeine Steigerung des Verkehrs, welche den bessern Verkehrsmitteln ohne Frage zuzuschreiben ist, hat alle partiellen Beeinträchtigungen mehr als wett gemacht. Aber das konnte zur Zeit, da das Projekt lanciert wurde, nicht so mit Sicherheit vorausgesehen und jedenfalls den Beteiligten nicht sicher bewiesen werden.

Man denke sich die Situation: Wie keine andere Gegend im Schweizerland hatte die gesamte Bevölkerung des Oberlandes, und nicht nur einige Hôteliers, von der Fremdenindustrie eine ergiebige Geldquelle gehabt, vom Besitzer des Riesenhôtels über die unabsehbare Schar der Kutscher bis zu den Blumensammlerinnen und den wegweisenden Kindern bezog fast jedermann, dieser ein Tonnenfass, jener ein kleines Züberchen voll von dem Goldregen. Gewiss trug diese Art Industrie nicht gerade zur Erziehung der Bevölkerung bei, es war in ethischer Hinsicht kein grosser Segen für die Gegend. Aber sind denn andere Industriezweige stets ein so grosser Segen? Jedenfalls war es besser als die Zündhölzchenindustrie im befreundeten Frutigthal. In diesen angenehmen Zustand drohte nun das Bahnprojekt eine sehr bedenkliche Störung hineinzubringen. Die Bahn führt uns die Reisenden vor der Nase fort, klagten sowohl Hôteliers und Kutscher, als Blumenverkäuferinnen und wegweisende Kinder. Es war natürlich, dass ein Sturm sich erhob, so dass selbst die kantonale Regierung für die angeblich bedrohte Gegend sehr entschieden intervenierte.

Heute haben sich, wie schon bemerkt, die Befürchtungen als durchaus unbegründet erwiesen — wir werden im Verlauf dieser Abhandlung die beweisenden Ziffern für diese Behauptung anführen — und damit ist auch die Feindschaft gegen das schöne Unternehmen rückwärts gegangen.

Doch wir wollen hier nicht eine Geschichte dieses Bahnbaues schreiben. Die nachfolgenden Seiten richten sich ausschliesslich an die Techniker, für welche die Bahn in verschiedenen Beziehungen interessante Verhältnisse bietet.

Zwar weisen die Berner Oberland-Bahnen keine besonders in die Augen fallenden Kunstbauwerke auf. Dergleichen muss, wenn es dem verwöhnten Auge des modernen Technikers noch imponieren soll, ohnehin gigantische Dimensionen besitzen und zu solchen Bauten bot die Konfiguration der Gegend keinen Anlass. Das für den Techniker Wichtige liegt einmal im Betriebssystem, welches hochgespannten Anforderungen genügen muss, um die im Sommer auf ganz kurze Zeit eintretende Hochflut des Personenverkehrs zu bewältigen, wobei die Gabelung des Bahnnetzes die Aufgabe erheblich verwickelt. Ferner in der besondern, sonst nirgends zu sehenden Bauart der Fahrzeuge; weiter in den Schutzvorrichtungen gegen störende Naturgewalt und endlich in manchen Details des Oberbaues und — für den Liebhaber — in der mehr als seltsamen, oder richtig gesprochen, absurden Bahnhofanlage in Interlaken, einem, von den Bauunternehmern der Bahn mitverschuldeten Denkmal der oben berührten Opposition der Bevölkerung gegen den Bahnbau. Diese Punkte mögen für die fachmännischen Kreise die Abfassung nachfolgender Seiten rechtfertigen.

Die Entstehungsgeschichte der Berner Oberland-Bahnen reicht bis ins Jahr 1873 zurück, in welchem Jahr die Konzession für eine normalspurige Bahn mit vereinigtem Reibungs- und Zahnradsystem erteilt wurde. Das Projekt wurde aber bald darauf durch die verheerende volkswirtschaftliche Krisis hinweggespült. Erst im Jahre 1886 wurde die Frage des Baues einer Touristenbahn in das Lauterbrunnenthal wieder in Anregung gebracht. Der Konzessionsbewerber Heiniger-Schnell in Burgdorf schloss seine Schmalspurbahn in Bönigen an und plante 1 *m* Spur, 4% Höchststeigung und 12,6 *km* Bahnlänge. Ein Jahr später reichte der nämliche Petent gemeinsam mit den Herren Pümpin und Herzog noch ein weiteres Konzessionsgesuch ein für eine an die Linie Bönigen-Lauterbrunnen anschliessende zweite Sektion der Oberländer Thalbahnen von Zweilütschinen nach Grindelwald, indem gleichzeitig für die erste Sektion als Ausgangspunkt statt Bönigen eventuell Zollhaus in Aussicht gestellt wurde. Wie das Projekt vom Jahre 1873, so riefen auch die neuen, in der beteiligten Landesgegend eine leidenschaftliche Opposition wach, welche sich in Versammlungen, in der Presse und in Eingaben an die Behörden kund gab. Die Petenten erhielten die Konzession, nachdem die Feinde der Bahn ihr die Verpflichtung des Winterbetriebes auferlegt hatten.

Von Interesse sind die verschiedenen Prospektziffern im Vergleich zu den wirklichen Betriebsziffern. Stellen wir jenen das Ergebnis von 1893 gegenüber: