

DAS PROJEKT EINER EISENBAHN DURCH DAS STOCKENTAL

Die Anbindung des Stockentals an den öffentlichen Verkehr war im letzten Jahrhundert immer wieder ein schwieriges Unterfangen und endete in der Regel mit dem kürzeren Ende für unsere wenig dicht bevölkerte Gegend. Heute, dank uneingeschränkter Mobilität, ist diese

Thematik in den Hintergrund gerückt, wohl auch deshalb, weil aktuell die Busverbindung nach Thun kaum Wünsche offen lässt.

Um die Wende zum zwanzigsten Jahrhundert war eine Eisenbahnlinie durch das Stockental alles andere als eine Utopie. In jener Zeit schossen Eisenbahn-Projekte wie Pilze aus dem Boden. Viele Ideen wurden mit Begeisterung angegangen, endeten aber mangels Finanzen nicht selten in grosser Enttäuschung. Nach gescheitertem Projekt der Stockentalbahn stellte ein damaliger Zeitgenosse fest: *«Damit verlor das Stockental den Anschluss an die grosse, weite Welt. Kultureller und wirtschaftlicher Aufschwung war den Ortschaften versagt. Es blieb ihnen aber der Verlust landschaftlicher Qualitäten erspart, welcher anderwärts bitter beklagt wird.»*

Was versprach man sich damals von einer Erschliessung durch das Eisenbahnnetz: *«Es ist eine durch die Erfahrung überall bestätigte Tatsache, dass eine Landesgegend ohne Eisenbahn heutzutage mit solchen, die dieses Verkehrsmittel besitzen, nicht mehr konkurrenzfähig ist. Durch die Eisenbahnen wird nicht nur das Reisen leichter und angenehmer gemacht, sondern auch der Warentransport ein rascherer und billigerer [...] In Gegenden, wo die Eisenbahn verkehrt, kommen Händler und Kaufleute, während sie diejenigen meiden, wohin sie nur mit Zeitverlust und grössern Kosten gelangen können. Infolge des leichtern Verkehrs wächst auch der geistige Zusammenhang mit der übrigen Welt: für unsere Landesgegend handelt es sich vor allem um eine bessere Verbindung mit der Hauptstadt, denken wir nur wie sehr die Erleichterung des Besuches der Schulen und übrigen Bildungsanstalten dadurch gesteigert wird...»*

Die Gürbetalbahn und ihre Fortsetzung

Im Jahr 1891 erteilte der Bundesrat der Gürbetalbahn (GTB) auf deren Gesuch hin die Konzession. Als im Jahr 1894 ein «Bericht und Aufruf» zum Bau dieser Gürbetalbahn erschien, war darin deren weitere Linienführung keineswegs in Stein gemeisselt. Würde die Fortsetzung über Seftigen nach Thun oder durch das Stockental führen? – Trotz mehrmaliger Kontaktaufnahme zeigten die Thuner den Projektverfassern der Gürbetalbahn betreffend einer Fortsetzung nach Thun die kalte Schulter. Ein revidiertes Eisenbahngesetz mit höheren Subventionen an zukünftige Bahnbetreiber motivierte die GTB-Direktion jedoch das Fortsetzungsprojekt zu forcieren. Auch im Juni 1897 blieb ein diesbezügliches Schreiben an den Gemeinderat von Thun unbeantwortet. So orientierte man sich in Richtung Stockental, umso mehr als Exponenten der dortigen Gemeinden GTB-Direktor und Grossrat Lenz um Unterstützung für ein Stockentalbahn-Projekt angingen.

Indes zeigte sich etliche bernische Grossratsmitglieder von einer Fortsetzung durch das Stockental wenig begeistert. Ein Regierungsrat Ritschard versuchte gar die Idee ins Lächerliche zu ziehen. Er wird im Grossratstagblatt anlässlich der Behandlung des Geschäfts am 27. Januar 1897 zitiert: *«Man sollte doch darauf sehen, dass neben den Eisenbahnen auch noch etwas Land übrig bleibt um Kartoffeln zu pflanzen, und dass die Leute wenn sie mähen gehen, mit der Sense nicht bald in eine normalspurige, bald wieder in eine schmal-*

Eckdaten der Bahngeschichte in unserer Region

1.7.1859	Eröffnung Centralbahnlinie Bern–Thun (durchs Aaretal)
17.4.1891	Konzessionserteilung Gürbetalbahn durch den Bund
1893	Eröffnung der Thunerseebahn (Thun–Interlaken)
3.2.1897	3. Volksbeschluss Kanton Bern betr. Eisenbahnsubventionen. Darin enthalten ist die Stockentalbahn
1.8.1897	Eröffnung Bahnlinie Spiez–Erlenbach
10.1897	Konzessionsgesuch für eine Stockentalbahn
31.10.1897	1. Versammlung für eine Stockentalbahn
1.7.1898	Konzessionserteilung für Stockentalbahn durch den Bund
24.6.1901	Eröffnung Spiez–Frutigen-Bahn
14.8.1901	Eröffnung Gürbetalbahn von Bern bis Burgstein
10.1902	Eröffnung der Gürbetalbahn von Burgstein bis Thun
31.10.1902	Erweiterung der Bahnlinie ab Erlenbach bis Zweisimmen
1905	Eröffnung der Montreux–Oberland-Bahn (MOB)
15.10.1906	Beginn Bau des Lötschbergtunnels
1912	Inbetriebnahme Zweiglinie Zweisimmen–Lenk (MOB)
15.7.1913	Inbetriebnahme der Lötschberglinie
1.9.1922	Letztmalige Verlängerung Konzession Stockenthalbahn

spurige Bahn hinein geraten, sondern gehörig ausziehen und eine richtige Made machen können...»

Nüt nahlah gewinnt

Unter diesem Motto trafen sich am 31. Oktober 1897 achtzig Bürger der Gemeinden von Wattenwil bis Wimmis im Bad Blumenstein zu einer ersten Versammlung mit der Gürbetalbahn-Direktion. Ein Initiativkomitee wurde gewählt und es folgten Sitzungen und Versammlungen zu einer *Gründungsgesellschaft Stockentalbahn*. Die führenden Köpfe der Gesellschaft und deren Komitee waren Grossrat und Fürsprecher G. Lenz von der Gürbetalbahn-Direktion als Präsident sowie Emil Berger, Gemeindeschreiber in Niederstocken, als Sekretär und Kassier. Statuten wurden ausgearbeitet und es gelang in kurzer Zeit ein Gründungskapital von 12 000 Franken zu generieren. Die Herren Lenz und Winzenried von der Gürbetalbahn-Direktion zeichneten für das Konzessions-



Mit «Ritschards Märchenbuch über die Stockenthalbahn» (blaue Handschrift) äusserte Emil Berger seinen Unmut über Regierungsrat Ritschards Voten.

gesuch an den hohen Bundesrat. Im Wortlaut das durch Ingenieur A. Beyeler verfasste Schreiben:

«Das vorliegende Projekt verdankt seine gegenwärtige Auferstehung der bevorstehenden Verwirklichung der Gürbethylbahn. Der Gedanke, durch das Stockenthal eine Bahn zu bauen, wurde zwar schon viel früher gefasst, bei Anlass der Brünigbahnstudien, allein die seitherigen für Eisenbahnbestrebungen ungünstigen Zeitverhältnisse hatten die Idee in den Hintergrund gedrängt. Erst heute, begünstigt einerseits durch das Zustandekommen der Gürbethylbahn und andererseits durch das bernische Eisenbahn-Subventionsgesetz vom 28. Februar 1897, wagt sie sich wieder in den Vordergrund. Die Gürbethylbahn sucht zwar, gemäss Konzession, in erster Linie Anschluss an Thun, der Marktverhältnisse wegen, und dies mit vollem Recht; die Stockenthalbahn bildet dagegen die natürliche Fortsetzung gegen das Simmen- und das Frutigthal und damit eventuell gegen den Lötschberg. Sie nimmt naturgemäss ihren Ausgang am Endpunkt der Gürbethylbahn bei der Station Wattenwyl und folgt zuerst dem oberen Teile des Gürbethales, um bei dem bestbekanntesten Bade Blumenstein das eigentliche Stockenthal zu gewinnen. Hier soll die Station Blumenstein in der Nähe von Dorf und Bad erstellt werden. Dann steigt die Bahn am östlichen Bergeshang an der Ortschaft Pohlern vorbei und es soll die zweite Station Oberstocken, auf dem Kulationspunkt der Bahn, auf der Höhe von Kistleren über dem lieblichen Amsoldingersee, angelegt werden, so dass die Linie einen besonderen landschaftlichen Reiz gewinnen wird. Der Abstieg nach Reutigen am südlichen Ende des Stockenthales erfolgt längs der Hauptstrasse zuerst bis zur 3. Station Niederstocken, von welcher die Bahn mehr der Thalsole folgt bis zur 4. Station Reutigen. Um den Anschluss an das oberländische Bahnnetz auf dem kürzesten Wege herzustellen, muss nun die Kanderschlucht überbrückt werden und wendet sich die Bahn nach Lattigen, wo eine einfache Signalstation die Einmündung in die Spiez-Erlenbach-Bahn vermitteln wird. Eine andere Lösung ist der Anschluss in Wimmis, weshalb sich die Konzessionsbewerber vorbehalten, den Entscheid bei Anlass der definitiven Tracéstudien zu treffen.

Die Arbeiten am ersten Teilstück der Gürbethylbahn von Bern bis Pfandersmatt (Burgistein) waren in vollem Gang, als im April 1899 ein Beschluss der versammelten Gemeinde von Thun buchstäblich die Weichen neu stellte: *Bedingungslose Subventionsaktienbeteiligung von Fr. 150 000.– an die Gürbethylbahn für Linienführung Pfandersmatt-Seftigen-Uetendorf-Thun mit Separatabkommen, nach welchem die GTB-Gesellschaft der Gemeinde Thun Fr. 50 000.– zu-*

rückzuzahlen hat, sofern bis 28.2.1907 von irgend einer Seite eine Stockentalbahn finanziert wird.

Die Gürbethylbahn-Direktion fand angesichts dieser Finanzspritze der Thuner kaum Argumente, von deren plötzlichem Sinneswandel nicht profitieren zu wollen. Thun seinerseits fühlte sich angesichts des energischen Arbeitens des Stockentalbahn-Gründungskomitees im Hinblick auf die geplanten Lötschbergbahnlinie konkurrenziert und fasste so den schon fast erpresserisch anmutenden Beschluss.

Das Projekt Stockentalbahn stockt

Dies war für die Gemeinden von Wattenwil bis Wimmis ein herber Rückschlag für ihr Bahnprojekt. Dennoch glaubte man an dessen Zukunft. Die Gürbethylbahn-Gesellschaft setzte nun andere Prioritäten, sah aber die Variante Stockental – gezwungenermassen auf einen späteren Zeitpunkt – als ergänzende Fortsetzung. Insbesondere die Gemeinde Wattenwil, nach beschlossener Abzweigung der Gürbethylbahn in Burgistein ins Abseits geraten, trat nun vehement für die Stockentalbahn ein, dennoch dauerte es beinahe drei Jahre bis zur nächsten Sitzung des Komitees im Januar 1902. Im Protokollinhalt ist nicht zu übersehen, dass das Engagement etlicher Gemeinden etwas erlahmt war. Präsident Lenz hingegen äusserte darin Durchhalteparolen: «... dass nach so langem Ausbleiben der Verhandlungen das Projekt der Fortsetzung einer Bahn durch das Stockental absolut als nicht begraben zu betrachten sei, indem nicht zu vergessen ist, dass just technische Autoritäten für dieses Projekt sich als nicht abgeneigt aussprechen...»

Immerhin konnte nun an die Komiteemitglieder und die Gemeinden Kostenberechnungen und Projektpläne vorgelegt werden. Dabei wurde in dieser Studie der Kostenvoranschlag mit total 2.3 Mio. Franken sehr optimistisch gestaltet. Ausser acht gelassen wurde sicher auch, dass zu dieser Zeit die Entsumpfung im Gebiet der Tracéführung durch das Stockental noch nicht ausgeführt war (geschehen 1922/23) und schon gar nicht jene über das Reutigmoos (1930).

Im Februar 1902 hatten Projektstudien und Vermessungsarbeiten das Gründungskapital längst verzehrt, dennoch sprachen sämtliche Gemeindevertreter des Stockentals einstimmig viel Sympathie für das Unternehmen aus. Im Herbst 1903 stellte das Gründungskomitee den Finanzplan für die Beschaffung des Baukapitals vor. Präsident Lenz riet jedoch betreffend dem weiteren Vorgehen abzuwarten bis die Frage des Alpendurchstichs durch die Behörden geklärt sei. Diesbezüglich bestanden die Varianten Lötschberg-, Wildstrubel- oder Stockhornkette-Durchstich. Heute wissen wir um die Ausführung der für die Stockentalbahn günstigste Lötschberg-Variante. Dennoch herrschte nun bis ins Jahr 1907 Stille. Unterdessen war Präsident Lenz verstorben. Grossrat und Notar Gottfried Trachsel aus Wattenwil übernahm das Präsidium.

Ein Übersichtsplan der Streckenführung Stockentalbahn als Beilage des an Bundesrat Zemp eingereichte Konzessionsbegehrens.



