

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 6/7 (1877)
Heft: 3

Artikel: Injecteur universel de Koerting
Autor: J.M.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-5657>

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: 28.01.2026

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

Allgemeine Verwaltung, Stations-Dienst, Zugkrafts-Dienst und Fahr-Dienst à Fr. 6600 per Kilometer und per Jahr.

Der übrige Bahndienst Gümlingen-Fluhmühle betrug 1640 Fr. per Kilometer.

Die Entschädigung für Bau-Anlage, Verzinsung, Bahn- und Expeditions-Dienst auf Centralbahn-Gebiet Fr. 2420 per Kilometer, sodass die Betriebskosten sich i. J. 1876 auf Fr. 900 000 stellen; dem entgegen stehen die approximativ berechneten Einnahmen von 1 130 000 Fr., somit nach Abzug der unumgänglich nötigen Oberbau-Erneuerungsfonds-Quote à Fr. 500 per Kilometer, ein Rein-Ertrag von Fr. 182 500, welcher zur Disposition des Obligations-Capitals resp. dessen Verzinsung steht. Bekanntlich besitzt das Obligationen-Capital von 10 Mill. Fr. ein vom Bundesrat am 28. December 1874 bewilligtes Pfandrecht I. Ranges für die Linie Gümlingen-Luzern.

Aus dem hier kurz Angeführten geht hervor, dass die Lage des Bahn-Unternehmens allerdings trostlos, und dass es vom geschäftlichen Standpunkt aus betrachtet, sich nicht zu verwundern ist, wenn ein Bau-Object, dessen Erstellungskosten nahezu 23 Millionen betragen, zu einem Preise angeboten wird, der kaum den vierten Theil dieser Summe beträgt!

Fragt man nach den Hauptursachen dieser Calamität, so sind dieselben entstanden:

1. Aus dem Bau-Deficit,
2. Aus den geringen Betriebs-Ergebnissen.

Das Bau-Deficit im Betrage von $2\frac{1}{4}$ Millionen verdient aber in der That mit aller Rücksicht und Milde beurtheilt zu werden, denn dasselbe, wenn auch nicht ganz unverschuldet, ist doch sehr leicht erklärbar und vertheilt sich auf die Rubriken: Expropriation circa

Fr. 400 000

Berechnete Mehrkosten in Folge

Tracé-Aenderungen bei Luzern „ 650 000

Mehrkosten des Zimmeregg-Tunnels „ 850 000

Im Voranschlag nicht in begriffene Bahn-

Anlagen in Langnau und Bahnhof
Luzern „ 200 000

Mehrkosten der Uferbauten in Folge Wassergrösse
vom Jahre 1874 „ 150 000

Total Fr. 2 250 000

In allen andern Rubriken wurde der Devis eingehalten und es betrug z. B. das Capitel „Vorarbeiten und Bauleitung“ pro Kilometer bloss Fr. 7200, während die Gotthardbahn hiefür 43 400 Fr. in Aussicht nimmt. Das Bau-Deficit kann deshalb kein abnormes genannt werden, und es ist nicht ganz uninteressant hier anzuführen, dass in der Rückkaufs-Brochüre von Bundesrath Stämpfli vom Jahre 1862 die Linie Langnau-Luzern schon mit 15 Millionen Franken Baucapital benötigend angeführt, und damals jedenfalls ohne Deficit durchführbar gewesen wäre, während der Voranschlag von Wetli vom Jahre 1870 mit bloss 12 250 000 Fr. die Calamität noch vergrössert hätte. Bekannt ist, dass der Bau und die nothdürftige Inbetriebsetzung der Bahn dennoch stattfinden konnte, ohne weitere Capitalbeschaffung, indem das Deficit vorläufig gedeckt wurde durch den geheimen Vorschuss der Berner Regierung von Fr. 930 000 durch die dubiose Forderung an die Bauunternehmer Favre und durch die Current-Debitoren, die in diesem Falle die analoge Stelle der Subventionäre einnahmen, nach welchen z. B. bei verschiedenen nationalen und internationalen Bahnen immer die Betriebs-Bedürfnisse resp. Betriebs-Defizite der fertigen Strecke aus den Einzahlungen auf die im Bau befindlichen Strecken bestritten werden, bis endlich das faule Gebäude zusammenstürzt.

Nachdem nun im vorliegenden Falle die Insolvenz klar lag, wurde nach dem neuern technischen Ausdruck die Liquidation angetreten. Den Verhandlungen zwischen der Bern- und Luzern-Regierung kann wenig Werth beigemessen werden, denn dieselben waren von keiner Seite aufrichtig behandelt, Bern hatte stets seine Hintergedanken, und Luzern benutzte den Anlass der gestellten Prioritäts-Bedingungen seitens Bern um — keine Opfer bringen zu müssen; bei Luzern galt die Devise „Wir sind ja jetzt im Besitz einer Bahn“.

So haben wir nur in der letzten Woche ein Schauspiel des Marktens und Feilschens vor Augen gehabt, das für den unbefangenen, aber etwas mit den Verhältnissen betrauten Zuschauer

einen widerlichen Abklatsch des heutztägigen Schwindel-Geschäftslebens darbietet.

Zuerst kam die Basler Handelsbank, als frühere Emissarin der 10 Millionen Obligations-Capital. Wer den schwunghaften Handel mit Bern-Luzern-Obligationen zu einer Zeit, wo das Unternehmen für Eingeweihte schon banquerott war, kennt, wird begreifen, dass dieser Handelsartikel hauptsächlich in der West- und der Ostschweiz, die vom Schauplatz des Drama's etwas abseits lagen, blühte; es mögen wohl wenig oder gar keine Obligationen mehr im Portefeuille der Basler Handelsbank gelegen sein, nichts destoweniger schien der Handelsbank der Zeitpunkt für ein „Geschäft“ wieder günstig und sie liess sich als Mandatarin der Obligationen von Neuem auf die Arena. Gleichzeitig war es selbstverständlich, dass sich die Jura-Bahn, respective die Regierung von Bern auf's äusserste angeleben sein liess, sich den Bissen nicht wegschnappen zu lassen, denn sie, die das Thalstück Gümlingen-Luzern für 6 600 000 Fr. an die Bern-Luzern-Bahn abgetreten, und damit ihr Budget vor einer jährlichen Betriebs-Subvention von Hunderttausenden entlastet hatte, sie konnte und musste ja darauf geführt werden, die Bahn und zwar möglichst billig zu erstehen, wo sonst ihre 6 600 000 Fr. und die übrigen Einsätze ganz verloren wären. Zu letzter Stunde bildete sich alsdann aus dem Schoisse der Obligationäre noch eine sogenannte Actien-Gesellschaft, die unter den Fittichen der Central-Bahn, wohl nichts als die gleiche Basler Handelsbank mit andern Namen repräsentirte und die Preise der Objecte aus wohlverstandenen Interesse in die Höhe zu steigern suchte. Die Berner Regierung bestreitet dieser neuen Gesellschaft allerdings jede Competenz, allein bekanntlich hat in Geldgeschäftsfragen jeder, der an die Tasche klimpern kann die gleichen Rechte, heisst er Regierung oder Privaten, und desshalb konnte wohl das Bundesgericht die trölerhaften Verschiebungsforderungen nicht anders als ablehnend entscheiden.

Im Moment wo diese Zeilen niedergeschrieben, ist der Hammer gefallen und das Schicksal hat sich erfüllt, was im Canton Luzern schon vor $1\frac{1}{2}$ Jahren so ziemlich als der zu erwartende Ausgang des Handels angesehen wurde. Die Berner Regierung hat die Bahn ersteigert um die Summe von Fr. 8 475 000; da sie Creditorin für das Theilstück Gümlingen-Luzern im Betrage von Fr. 6 600 000 ist, so kosten die 55 Kilometer Langnau-Luzern, im Erstellungswert von 16 270 000 Fr. die Berner Regierung nunmehr Fr. 1 875 000, wozu allerdings noch die offen und geheim subventionirten Beträge zu rechnen sind (cirea 3—4 Millionen); es ist eben ein Geschäft, das nicht ganz gelungen und nicht ganz misslungen ist, allein es dürfte wohl jedem Leser jetzt klar sein, dass wenn Bern allein zu steigern gehabt hätte, jedenfalls der Ansatzpreis von 6 000 000 Fr. nicht überstiegen worden wäre, somit hat die Concurrenz die Obligationen vor ganz bedeutendem Schaden bewahrt. Wir begrüssen dieses Resultat als einen ersten Schritt zur Anbahnung besserer und natürlicherer Zustände unserer Eisenbahnmisère; nur wenn einmal wieder mehr Offenheit und Ehrlichkeit an die Stelle der Diplomatie und finanziellen Heuchelei getreten ist, können wieder normale Verhältnisse Platz greifen; sie wird und muss kommen, jene Zeit, freilich wird bis zu diesem Zeitpunkt noch mancher Gimpel und leider auch mancher rechtschaffene und brave Mann eine betrübende Colonie in seinem Cassabuch auszufüllen haben! Mögen die Betroffenden die heilsame Lehre für richtige Beurtheilung der öffentlichen Angelegenheiten und ihrer Leiter und Tonangeber ziehen!

V.

Injecteur universel de Koerting.

On sait que les injecteurs ne peuvent alimenter régulièrement qu'avec de l'eau dont la température ne dépasse pas 40° centigrades et que leur fonctionnement dépend d'une certaine relation entre la pression de la vapeur et le volume de l'eau aspirée, relation qui, pour être obtenue, demande, dans la plupart de ces appareils, un réglage préalable. Les injecteurs Koerting ne participent pas à ces inconvénients; en somme, il consistent en deux injecteurs justaposés, dont l'un aspire l'eau et la refoule

