

Die Seethalbahn

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **1 (1874)**

Heft 6

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1962>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

1 voiture	en trainera	2,61	sur la voie étroite
1 wagon	"	2,03	" " " "
1 voyageur	"	1,67	" " " "
1 tonne de marchandises	"	1,29	" " " "
	(A suivre).		
	* * *		

Die neuen Personenwagen der Schweizer. Nordostbahn.

Bezüglich der Dimensionen bemerken wir, dass die Wagen mit bloss I. Classe drei Coupés von 2 m. Länge enthalten, während die vierte Abtheilung 955 mm. Länge (beziehentlich Appartement-Breite) besitzt. Die Wagen mit I. und II. Classe haben vier Coupé-Abtheilungen nebst einer Closet- und Toiletten-Abtheilung, und zwar betragen ihre Längen:

- 1,92 m. für die I. Classe,
- 0,80 m. für die Toilette,
- 1,75 m. für die II. Classe,
- 2,82 m. für die Toilette.

Die übrigen Hauptmaasse sind wie folgt:

a) Bei den Wagen mit bloss I. Classe und 18 Plätzen:	
Aussenlänge von Stirnbalken zu Stirnbalken des Untergestells	8,820 m.
Entfernung von Mitte zu Mitte der Langträger	1,890 m.
Ganze Aussenlänge des Obergestells (excl. Plattform)	7,200 m.
Zimmerlänge	7,060 m.
Grösste äussere Breite der Wagenkasten	3,000 m.
" innere " " "	2,840 m.
Grösste Breite überhaupt	3,660 m.
Höhe vom Fussboden bis zum Spiegel am Oberlichtaufsatz gemessen	2,070 m.
Grösste äussere Breite des Oberlichtes	1,640 m.
" innere " " "	1,500 m.
Grösste Höhe vom Fussboden bis untere Kante der Oberlichtdecke, in der Mitte gemessen	2,580 m.
Grösste Höhe des Wagens von der Schiene bis zur äussersten Oberkante des Oberlichts	3,770 m.
Radstand	4,500 m.

b) Bei den Wagen mit I. und II. Classe und 26 Plätzen:	
Aussenlänge von Stirnbalken zu Stirnbalken des Untergestells	9,135 m.
Entfernung von Mitte zu Mitte der Langträger	1,890 m.
Ganze Aussenlänge des Obergestells (excl. Plattform)	7,535 m.
" Innenlänge	7,395 m.
Grösste äussere Breite des Wagenkastens	3,000 m.
" innere " " "	2,840 m.
" Breite überhaupt	3,060 m.
Höhe vom Fussboden bis zum Spiegel des Oberlichtaufsatzes gemessen	2,070 m.
Grösste äussere Breite des Oberlichtes	1,640 m.
" innere " " "	1,500 m.
" Höhe vom Fussboden bis zur untern Kante der Oberlichtdecke in der Mitte gemessen	2,580 m.
Grösste Höhe von den Schienen bis zur äusseren Oberkante des Oberlichts	3,770 m.
Radstand	4,650 m.

Die Wagen sind von der Neuhauser Waggonfabrik geliefert worden.

* * *

Die Seethalbahn. (Correspondenz.) „Die Seethalbahn hat

ihre Bedeutung nicht nur in den Bedürfnissen des localen Verkehrs, sondern auch als Transitlinie für einen Theil des Verkehrs mit der Ost- und Westschweiz, dem untern Rheinthale, dem mittlern Süddeutschland und dem östlichen Frankreich nach dem Gotthard.

Diese Worte des Hrn. Oberingenieur der schweiz. Nationalbahn, Hr. Rottensteiner, zeigen, dass es angezeigt sei, dass dieses Project in Ihrer geschätzten Wochenschrift etwas besprochen wird.

Die Seethalbahn erstreckt sich von Lenzburg längs dem linken Hallwilerseeufer durch das Amt Hochdorf nach Luzern.

Wir wollen nun zunächst in kurzen Zügen das Historische behandeln und nachher die Linie als solche besprechen.

I. Die Idee der Seethalbahn ist nicht neu, sondern diese Linie wurde schon bei der Erstellung der Centralbahn Basel-Luzern besprochen und vermessen. Wäre damals die Bötzbahn erstellt worden, so wäre die S. T. B. unbedingt gleichzeitig in's Leben gerufen worden.

Allein mit dem Aufgeben des Bötzbirges und mit dem Durchstich des Hauensteins war auch die Seethalbahn in den Hintergrund gedrängt worden. Freilich machte namentlich die

Stadt Aarau alle Anstrengungen, um eine Linie Olten-Aarau-Seethal-Luzern zu ermöglichen statt der Linie Olten-Reiden-Luzern. Allein es gelang der Centralbahn leicht, dank der damaligen Eisenbahnpolitik, die Seethalbahn zu hindern.

Nachdem in diesem ersten Kampf die S. T. B. weichen musste, blieb die Idee ruhen, bis in jüngster Zeit die Eisenbahnen den Aufschwung nahmen, wie es durch die Gotthardbahn geschah, und bis namentlich die Subventionsideen der beteiligten Gegenden für die Bahnen vollends zum Durchbruch kamen. Diese Bewegung ergriff auch das Seethal, und es gründete sich im Sommer 1869 ein bezügliches Eisenbahncomite für die vereinigten Winenthal- und Seethalbahn- (und zwar rechtes und linkes Hallwilerseeufer)-Projecte. Da aber die Bestrebungen der Vertreter der einzelnen Gegenden auseinandergingen, so war das Comite von nicht langer Dauer, und es löste sich auf, worauf dann unter'm 11. April 1870 sich ein gemeinsames Comite bildete für das linke Hallwilerseeufer und für das Amt Hochdorf.

Ebenso bildete sich ein besonderes Comite für die Winenthalbahn und eines für das rechte Hallwilerseeufer.

Das linksufrige S. T. B. Comite erwarb für die Linie Lenzburg-Mosen-Luzern die nöthigen Concessionen, und diese wurden ihm auch ertheilt. Sodann ging man an die Gemeinden und Staaten, um Subventionen zu erhalten. Es wurden bis heute an diese concessionirte Linie gezeichnet:

Im Canton Luzern	Fr. 1,370,000.
" " Aargau	" 1,170,000.
Summa	Fr. 2,540,000.

Der Canton Luzern als solcher ist dabei mit Fr. 800,000 theilhaftig.

Für das rechte Hallwilerseeufer wurden im Canton Aargau ca. Fr. 600,000, und im Canton Luzern ca. Fr. 40,000 gezeichnet.

Während hier das Project als ein selbständiges Unternehmen vorwärts schritt, wurde es bald auch hereingezogen in die specifisch aargauischen Eisenbahnverhältnisse.

Die S. T. B. wurde zuerst hineingezogen in die Verhandlungen der N. O. und C. B. mit der Regierung von Aargau, welche wegen der aargauischen Südbahn stattfanden. Es wurde hierüber bestimmt: dass die N. O. und C. B. 1/3 an die Kosten der Seethalbahn, soweit sie den Canton Aargau durchzieht, und ebenso 1/3 an die Winenthalbahn beizutragen und ferner den Bau und Betrieb zu übernehmen haben. Hiemit war thatsächlich die S. T. B. in zwei Stücke getheilt und die Idee einer Gürtelbahn Lenzburg-Beinwil-Reinach-Aarau wachgerufen.

Diese Idee wurde sodann noch weiter ausgebildet in dem bekannten Vertrag für die aargauischen Westbahnen, abgeschlossen zwischen den gleichen Contrahenten unter'm 15. Nov. 1872.

Der Artikel 2 lautet: Die S. T. B., Winenthal- und Suhrwiggerthal-Bahn haben eine einheitliche und selbständige Eisenbahnunternehmung zu bilden, welche folgende Linien umfasst:

- a) eine Linie über Suhr durch das Winenthal nach Beinwil;
- b) dto., welche sich in Beinwil an die angeführte Linie anschliesst, über das linke Ufer des Hallwilersees nach Lenzburg geht und daselbst in die Südbahn mündet;
- c) eine Linie von Suhr über Safenwil nach Zofingen oder Aarburg.

Hiemit kam ein Theil der S. T. B. an ein anderes Unternehmen, freilich hoffte man auch die S. T. B. luzernerseits in diese Westbahn aufnehmen zu können.

Die Bahngesellschaften genehmigten den Vertrag, allein die beteiligten Gegenden nicht, und da die Suhr- und Wiggerthal-Bahn mit fliegenden Fahnen zu der damals neu auftauchenden Nationalbahn überging, so fiel der Vertrag einfach dahin. Das S. T. B.-Comite aber beschloss, dass die S. T. B. nur in ihrer Ausdehnung Lenzburg-Luzern Werth habe und in dieser Weise vorgegangen werden soll. Hiemit schliessen wir die historischen Notizen.

II. Wenn wir nun zuerst auf die Stellung und Bedeutung der Seethalbahn eingehen, so finden wir, dass diese eine sehr günstige Linie ist.

In Lenzburg schliesst die S. T. B. an die aargauische Südbahn und an die Nationalbahn, es sind also dadurch directe Verbindungen nach Aarau, Brugg, Baden und Waldshut hergestellt. Ebenso ist voraussichtlich, dass die S. T. B. eine Fortsetzung über Rapperswil nach Bötzenegg, einen directen Anschluss an die Bötzbahnlinie erhält. Das S. T. B.-Comite besitzt in der That schon die hiefür nöthige Concession Rapperswil-Bötzenegg und durch den Südbahnvertrag sind die N. O. und C. B. verpflichtet, 1/3 an die Kosten dieser Linie zu leisten.

In Beinwil schliesst die Winenthalbahn von Aarau an und

*

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 Bötzbühl-Bahn 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 letzteren 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 Landwirtschaft auszeichnen. Und Herr Rottensteiner führt an: es ist sehr hervorzuheben, dass neben einer reichen Landwirtschaft in Luzern die aargauischen Gemeinden mit Perlen im Canton Luzern eine ansehnliche Industrie aufweisen.

Hiermit 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 hiermit 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. Dec. 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 4 1/2 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 Verträge 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 Concurrenzlinie 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-