

Die Bern-Luzern-Bahn

Autor(en): **V.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **6/7 (1877)**

Heft 3

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-5656>

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.

reichen Wirkungen zu spüren, wie dies für die bayerische Industrie der Fall ist. Sicher würden sich die ausländischen Materiallieferanten besser hüten, in die Schweiz statt gutem Eisen etc. die schlechteste Waare zu liefern, wenn die Festigkeitsmaschine in Thätigkeit wäre, und wäre auch eine Erfrischung der Festigkeitcoefficiententabelle, wie sie am Polytechnicum immer noch nach älteren Werken dozirt werden, sehr heilsam.

Da die Maschine bis jetzt noch nicht zur Wiederaufstellung gelangte, wird wohl in der Sache nichts geschehen bis man den hohen schweizerischen Bundesrath auf diese Verhältnisse aufmerksam macht und Fachgenossen haben mir gegenüber die Ansicht ausgesprochen, es möchte eine bezügliche Anregung von Winterthur (der Gewerbe- und Industriestadt ausgehend) wohl am ehesten eine gewünschte Wirkung herbeiführen.

Ich bin überzeugt, dass unser Verein sich um die schweizerischen Techniker ein Verdienst erwerben würde, wenn er veranlassen könnte, dass die verlassene Maschine möglichst bald wieder ihrer Bestimmung übergeben würde und stelle daher folgenden Antrag:

„Der technische Verein Winterthur beauftragt seinen Vorstand an geeignetem Ort sich energisch dafür zu verwenden, dass endlich die vor 10 Jahren vom hohen schweizerischen Bundesrath für die Summe von 15,000 Fr. angeschaffte Maschine zum Probiren der Festigkeit der Materialien (System Werder) in Thätigkeit gesetzt werde, um sowohl für Theorie als Praxis ihre anerkannt werthvollen Dienste zu leisten.“ J. J. R., Ing.

NB. Obiger Antrag wurde lebhaft begrüsst und einstimmig zum Beschluss erhoben.

* * *

Die Bern-Luzern-Bahn.

Das Schicksal dieser Bahnlinie, das dieser Tage unter dem Hammer des Auctionators auf so traurige Weise besiegelt wurde, dürfte Veranlassung bieten, ein kurzes Resumé über das Entstehen, Leben und Sterben dieses Unternehmens als interessant erscheinen zu lassen, zumal im gegenwärtigen Zeitpunkt der letzte Act dieser Tragödie leider zu gleicher Zeit als drohendes Morgenroth ähnlicher Erscheinungen, in wohl noch viel grösserem Maassstab und Seitens von Unternehmen, die alles eher als ihren Ruin voraussehen liessen, signalisirt werden muss. Die Entstehungsgeschichte der Bern-Luzern-Bahn reicht sehr weit zurück, in die Periode der ersten Bahnerstellungen in der Schweiz, ohne indessen damals dem Stadium der nur ganz generellen Projecte entrückt zu werden, da bekanntlich das böse Omen der sog. Ost-West-Bahn das Unternehmen in sich selbst zusammenfallen liess. Die erste thatsächliche Verwirklichung des Bahn-Projectes Bern-Luzern bildete die Ausführung der Linie Gümlingen-Langnau, als Theilstück der erwähnten Ost-West-Bahn, oder der Nachfolger der Bernisch. Staatsbahn, deren Initiative selbstverständlich mit den cantonalen Grenzpfählen ihren Abschluss fand, da schon zu damaliger Zeit die Regierung von Luzern nicht in dem „Ding“ sein wollte. Eröffnet wurde die Strecke Bern-Gümlingen-Langnau am 1. Juni 1864; das Stück Bern-Gümlingen gehört der S.C.B. und bildet ein Theilstück der Bern-Thuner-Linie; die Kosten der Bahnanlage für die Linie Gümlingen-Langnau (36 Kilom.) betragen 7 326 000 Fr. inclusive Rollmaterial. — Ende der Sechziger Jahre tauchte der Wunsch nach Fortsetzung der Bern-Langnauer Linie von Neuem auf, hauptsächlich in Folge des feste Gestalt annehmenden Gott-hard Alpenbahn-Projectes und da inzwischen das von dem ursprünglichen reinen Privatbau abweichende System des sogenannten Subventionsbaues bereits dem Volke mundgerecht hatte gemacht werden können, so wurden vorzugsweise von den beiden Regierungen Bern und Luzern Anstrengungen gemacht, die von dem zukünftigen Bahn-Tracé berührten Gemeinden des obern Emmenthals und Entlebuches zur Betheiligung zu veranlassen, und gleichzeitig von Hrn. Ing. Wetli im Jahre 1870 ein Gutachten und eine Planvorlage ausgearbeitet. Aehnlich wie bei der Gott-hardbahn übte die damalige Kriegszeit einen hemmenden Einfluss auf die Entwicklung der Project-Realisirung aus, und erst Ende 1871 kam ein eigentlicher sog. Staatsvertrag zwischen den Kantonen Bern und Luzern zu Stande, wornach sich für den Bau

der Strecke Langnau-Luzern resp. Reussbühl bei Luzern eine Gesellschaft mit einem Actien-, resp. Subventions-Capital von Fr. 4 000 000 bildete, die den Rest des benötigten Bau-capital von Fr. 10 000 000 durch Obligationen zu erlangen trachtete. — Die Direction dieser Bahngesellschaft, deren disponibles Bau-capital nunmehr 14 Millionen betrug, übernahm Hr. Oberst Meyer, bis dato Oberzoll-Director, der Direction mit beratender Stimme in den monatlich zweimal stattfindenden Sitzungen wurde beigegeben Hr. J. Weber von Luzern und Hr. Bucher, Nat.-Rath, in Burgdorf. — Die Vorarbeiten zum Bau begannen im August 1872, und die Detail-Tracéstudien ergaben nur ganz geringe Abweichungen von dem Welti'schen Project im Jahr 1870. Eine in vielen Beziehungen allerdings motivirte Abweichung von diesem ursprünglichen Tracé, die sich später allerdings sehr verhängnissvoll erzeigte, betraf die Einmündung in Luzern, welche erst im August 1873 definitiv mittelst Erstellung des Zimmeregg-Tunnels und Einmündung bei Fluhmühle in die Centralbahn fixirt wurde, entgegen dem ursprünglichen Projecte mit Einmündung beim Reussbühl in die Centralbahn, wodurch die ganze Linie um circa 1 Kilometer länger geworden, und verschiedene sehr oneröse Bedingungen der Centralbahn entstanden wären.

Der Bau begann im Frühjahr 1873 und ging unter Bewältigung nicht unbedeutender Schwierigkeiten seinen normalen Gang, sodass mit Ausnahme des Zimmeregg-Tunnels nach zweijähriger Bauzeit die Linie im Mai 1875 hätte eröffnet werden können, was auch im Hinblick auf die die Bahn hauptsächlich alimentirende Fremdensaison angestrebt war. Die Anlagekosten der einspurigen Bahn Langnau-Luzern, inclusive Betriebsmaterial betragen 16 270 000 Fr. oder per Kilometer 295 800 Fr. wobei indessen zu berücksichtigen ist, dass das Betriebsmaterial per Kilometer bloss mit 19 000 Fr. bemessen ist, und zur vollen Betriebsfähigkeit jedenfalls um 10 000 Fr. pro Kilometer zu vermehren, d. h. auf 29 000 Fr. zu veranschlagen wäre. (Die Gott-hardbahn rechnet für diese Rubrik pro Kilometer 39 000 Fr.)

Der Bahnbetrieb wurde am 11. August 1875 eröffnet, nachdem die Direction der Bern-Luzernbahn mit der Jurabahn-Gesellschaft einen Betriebs-Vertrag nach dem System der reinen Selbstkosten abgeschlossen. — Es dürfte hier des Umstandes Erwähnung gethan werden, dass schon früher, im Februar 1874, ein Vertrag zwischen obigen Directionen zu Stande kam, der eine „materielle Fusion“ der Bern-Luzern-Bahn und der bernischen Jurabahn bezweckte, der aber auf verschiedene, nicht in die Oeffentlichkeit gedrungene „Schwierigkeiten“ stiess, deren „Bewältigung“ nicht in der Macht der contrahirenden Bahnverwaltungen lag. (Die Schwierigkeiten hoffte die Berner Regierung wohl am 15. Januar 1877 auf einfache Weise zu beheben.) Am Tage der Betriebs-Eröffnung ging nun auch die Linie Gümlingen-Langnau um die Summe von Fr. 6 600 000 an die Bern-Luzern-Bahn über, während die Betriebsgesellschaft „Jura-Bern-Luzern-Bahn“ das Rollmaterial der Linie Gümlingen-Langnau um 703 500 Fr. übernahm. Die Gesamt-Anlagekosten der Bern-Luzern-Bahn, d. h. die Linie Gümlingen-Fluhmühle-Luzern steigen somit auf 22 870 000 Fr.

Die Betriebs-Einnahmen, die für das frühere Theilstück Gümlingen-Langnau ihren Maximalstand im Jahr 1873 mit 7321 Fr. per Kilometer erreichten, steigerten sich im Brutto-Ertrag für die Strecke Bern-Luzern allerdings schon im ersten Betriebsjahr, August 1875 bis August 1876, auf Fr. 11 668 per Kilometer, allein die Betriebskosten (die die Jurabahn zu den Selbstkosten übernommen) nahmen Verhältnisse an, die, wie es scheint, den bis Ende December 1880 gültig sein sollenden Betriebs-Vertrag schon nach Verlauf weniger Monate als dahin gefallt erscheinen lässt.

Es betragen nämlich vom 11. Aug. 1875 bis 31. Dec. 1875	
die Brutto-Einnahmen	Fr. 475 260,99 Cts.
die Betriebskosten, incl. Verzinsung der	
mitbenutzten Centralbahnstrecke und	
Bahnhöfe	„ 479 079,47 „

Saldo Deficit: Fr. 3 818,48 Cts.

Dieses, sowie das entstandene Betriebs-Deficit vom Januar 1876 bis 1. Mai wurde von den Regierungen Bern und Luzern gedeckt. Von jenem Datum an übernahm die Jura-Bern-Bahn den Betrieb, nämlich:

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 nöthigen 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 Obligations-Capital von 10 Mill. Fr. ein vom Bundesrathe 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 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 inbegriffene 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 benöthigend 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-Deficite 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 nun in der letzten Woche ein Schauspiel des Marktes und Feilschens vor Augen gehabt, das für den unbefangenen, aber etwas mit den Verhältnissen betrauten Zuschauer

einen widerlichen Abklatsch des heutzutageigen Schwindel-Geschäftslebens darbietet.

Zuerst kam die Basler Handelsbank, als frühere Emissionärin 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 Obligations 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 Obligations von Neuem auf die Arena. Gleichzeitig war es selbstverständlich, dass sich die Jura-Bahn, respective die Regierung von Bern auf's äusserste angelegen 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 von 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 Schoosse der Obligationäre noch eine sogenannte Actiengesellschaft, die unter den Fittichen der Central-Bahn, wohl nichts als die gleiche Basler Handelsbank mit andern Namen repräsentirte und die Preise der Objecte aus wohlverstandem 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 klümpern kann die gleichen Rechte, heisst er Regierung oder Privaten, und deshalb konnte wohl das Bundesgericht die trölerhaften Verschiebungsforderungen nicht anders als ablehnend entscheiden.

Im Momente wo diese Zeilen niedergeschrieben, ist der Hammer gefallen und das Schicksal hat sich erfüllt, was im Canton Luzern schon vor 1 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 Erstellungswerth von 16 270 000 Fr. die Berner Regierung nunmehr Fr. 1 875 000, wozu allerdings noch die offen und geheim subventionirten Beiträge zu rechnen sind (circa 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 Obligations 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 Colonne in seinem Cassabuch auszufüllen haben! Mögen die Betreffenden die heilsame Lehre für richtige Beurtheilung der öffentlichen Angelegenheiten und ihrer Leiter und Tonangeber ziehen!

* * *

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