Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 6

Artikel: Die Fusion der Westbahnen mit der Jura-Bern-Bahn
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-3852

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: 25.07.2025

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

ohne Grund hat man das Gesetz blos auf Eisenbahnen und nicht auch auf die zweitgrösste Transportanstalt, die Post, ausgedehnt. Diese ist freilich Bundessache. — Damit wollen wir nun keineswegs das vorliegende Gesetz verdammen, wir wollen damit nur sagen, dass, was für den Einen als Recht erkannt wird, auch auf den Andern als billig angewendet werden soll.

* * (Schluss folgt.) M

*

Die Fusion der Westbahnen mit der Jura-Bern-Bahn.

Das Protocoll über die Sitzung der Bankabgeordneten, welche am 31. Juli in Bern zur Besprechung der Betriebsfusion der schweiz. Westbahnen und Jura-Bernbahn stattfand, lautet:

Vertreten waren auf dieser Conferenz:
Die Banque cantonale vaudoise von Herrn Cottier, Director.
Die Union vaudoise de crédit von Herrn Curchod, Director.
Die eidgen. Bank von den Herren Stämpfli und Largin.
Die Berner Kantonalbank von den Herren Aebi und Henzi.
Die Firma de Pury & Comp. von Herrn de Pury.
Die Basler Handelsbank von Herrn Gysin.
Die Solothurner Bank von Herrn Wilh. Vigier und
Die Bank von Zofingen von Herrn Director Rüegg.

Herr Stämpfli führte den Vorsitz. Herr Elie Ducommun war Secretär. Die Sitzung begann 10 1/2 Uhr im Gebäude der eidgen. Bank.

Herr Stämpfli setzte die Sachlage auseinander, indem er an die böse Lage erinnerte, in welche die schweiz. Eisenbahngesellschaften in Folge der Streitigkeiten und der Concurrenz, die sie, sei es beim Bau, sei es beim Betrieb der Linie auseinandergebracht, sich gebracht hätten. Der Moment scheine gekommen, wo das Schädliche, das für die financiellen Interessen des Landes in diesen Concurrenzen liege, aufhören soll. Auch habe, da die Suisse Occidentale genöthigt sei, ein neues Anleihen von 16 Millionen aufzunehmen, der Gedanke sich sofort geltend gemacht, das Project einer Betriebsfusion dieser Gesellschaft mit der Jura-Bern-Luzernbahn anzustreben, um so mehr als diese Fusion geeignet zu sein scheine, eine financielle Operation wie die angestrebte, zu erleichtern. Es handle sich darum, zu untersuchen, was für Chancen des Gelingens die Emission eines Anleihens habe, gegründet 1) auf eine wahrscheinliche Vermehrung der Einnahmen der Suisse Occidentale, 2) auch eine eventuelle Reduction der Ausgaben, endlich 3) handle es sich darum, sich zu vergewissern, dass die 16 Millionen für die Bedürfnisse der Gesellschaft genügen. — Der Präsident eröffnet also eine allgemeine Discussion zunächst über die Eintretensfrage.

Herr Philippin, Repräsentant der Suisse Occidentale gibt genaue Mittheilungen über die verschiedenen in Discussion gesetzten Punkte und constatirt insbesondere, dass die Summe von 16 Millionen vollständig für die Bedürfnisse, welche zu befriedigen seien, hinreiche, und dass in der That Verhältnisse vorliegen, welche eine Vermehrung des Verkehrs auf dieser Linie sicher stellen, und eine Verminderung gewisser Ausgaben, so z. B. in Bezug auf die Ersetzung des festen und rollenden Materials in sichere Voraussicht nehmen lasse. Detaillirte Aufklärungen werden ferner gegeben über die Hülfsmittel, über welche die Suisse Occidentale verfügen würde, um für Zinsen und Amortisation der neuen Obligationen einzustehen.

Ohne Opposition wird Eintreten beschlossen, natürlich immerhin unter Vorbehalt der Grösse der Theilnahme jeder der vertretenen Banken, sowie unter Vorbehalt der Ratification durch die betreffenden Institute. — Man tritt also auf die Discussion der einzelnen Artikel ein, wie sie in einem vorläufigen Entwurf den hier vertretenen Banken vorgelegt worden waren. — Folgende Bestimmungen wurden alsdann angenommen unter Vorbehalt der Verständigung mit der Gruppe der Pariser Banquiers:

1) Der Anleihecontract wird in Kraft treten nach der definitiven Ratification des Betriebsvertrages zwischen der Suisse Occidentale und Jura-Bernbahn vom 24. Juli 1875.

2) Das Anleihen wird ausgegeben in Obligationen zu Fr. 400, rückzahlbar zu Fr. 500 innert 70 Jahren nach einem diesem Vertrage beizufügenden Amortisationsplan.

3) Diese Obligationen werden einen Zins von Fr. 24 per Jahr abwerfen, zahlbar in zwei Halbjahrs-Coupons, am 1. April und 1. October;

in der Schweiz auf den Plätzen Lausanne, Genf, Neuenburg, Bern, Basel, Zürich und St. Gallen;

in Frankreich in Paris und wenn nöthig in Lyon.

Die Rückzahlung erfolgt an denselben Plätzen.

4) Die specielle Sicherung, die diesen Anleihen gegeben wird, im gleichen Rang mit der Garantie für das Anleihen von Fr. 22,700,000, von 1871 bis 1873, besteht in Folgendem:

a) Erste Hypothek auf die Transversalbahn Freiburg-Payerne-Yverdon, 51 Kilometer.

b) Hypothek zweiten Ranges auf das übrige Netz der Westbahnen, nämlich

1) die alte Westbahn, Genfer Grenze, Morges-Yverdon-Vaumarcus und Morges-Lausanne, Walliser Grenze bei St. Moritz 150 Kilom., schon verpfändet in erster Linie für Fr. 31,114,800 am 30. Juni 1875, auf eine für Fr. 32,000,000 genommene Hypothek.

2) Franco-Suisse, 72 Kilom., verpfändet in erster Linie für Fr. 13,839,000 am 30. Juni, Nominal-Capital (Rückzahlung: Fr. 19,029,450) für 34,599 Obligationen zu Fr. 550.

3) Lausanne-Freiburg-Berner Grenze und Genf-Versoix, 99 Kilom., in erster Linie verpfändet für Fr. 20,300,000.

4) Longitudinalbahn (Broye) von 64 Kilom., in erster Linie verpfändet für Fr. 4,240.000 Nominalcapital; Fr. 5,300,000 Rückzahlungscapital.

c) Die ersten reservirten Hypotheken, das Anleihen von 1871—1873, verbunden mit dem Anleihen von 16 Millionen, das den Gegenstand dieses Vertrages bildet, gehen allen Anleihen und Schulden, die in der Folge von der Gesellschaft auf die genannten Linien gemacht werden, vor. In Bezug auf diesen Art. 4 ist verstanden, 1) dass vor der definitiven Ratification der Convention die juristische Lage der Gläubiger der Franco-Suisse, welche die Conversion ihrer Titel nicht angenommen haben, abgeklärt werde; 2) dass, wenn die Linie Jougne-Eclépens zur Suisse Occidentale gehören wird, diese zu keiner neuen Verpfändung dieser Linie ihre Zustimmung geben wird, ausgenommen die Generalhypothek des ganzen Netzes zu Gunsten des Anleihens der 16 Millionen, welches den Gegenstand der gegenwärtigen Berathungen bildet, und der früheren Anleihen der Suisse Occidentale von Fr. 22,700,000.

5) Nach Abzug der Betriebskosten von dem Bruttoertrag der genannten Linien, mit inbegriffen die Unterhaltungs- und Erneuerungskosten, Zinsen und Amortisation des Anleihens von jedem Jahr, und nach Abschreibung von Fr. 50,000 per Jahr für den Reservefonds der alten Anleihen der Westschweiz, bis dieser Fonds die Summe von 1 Million erreicht haben wird, Zins mit inbegriffen, wird vor Allem aus für den Unterhaltungsfonds der Linie jährlich die Summe von Fr. 1000 per Kilom. bei Seite gelegt. Dieser Fond wird besonders verwaltet, in untrüglich sichern Titeln angelegt, deponirt bei der waadtländischen Cantonalbank, nachdem mit dieser vereint die Auswahl getroffen worden ist, und die Zinsen werden jährlich dem Capital beigefügt.

Es werden keine Zinse oder Dividenden höher als 5 Proc. für die privilegirten Actien und keine Dividenden für die alten Actien bezahlt, bevor dieser Fonds die Summe von Fr. 5,000,000 erreicht haben wird. Jedesmal, wenn aus irgend welchem Grunde der Erneuerungsfonds unter die Zahl von Fr. 5,000,000 gefallen sein wird, wird er nach eben ausgeführtem Massstab wieder ergänzt. Sobald dieser Fonds die Summe von Fr. 5,000,000 erreicht haben wird, hat die Gesellschaft die freie Verfügung über den Ertrag des genannten Fonds.

6) Die Gruppe des schweiz. Syndicats behält sich das Recht vor, für die erste Periode, verfallend mit Ende 1878, zwei Delegirte zu ernennen, zur Controle und Verification der genauen Ausführung der Stipulationen des gegenwärtigen Vertrages, und um zu diesem Zwecke jeden Augenblick Einsicht zu nehmen von allen Büchern, Acten und Correspondenzen. Die Kosten für diese Delegirten werden von der schuldnerischen Gesellschaft getragen.

7) Die Zahlungen finden an Orten, welche die Gesellschaft bezeichnen wird und auf ihre Kosten statt:

4 Mill. am 1. Oct. 1875,
4 Mill. am 1 Dec. 1875,
4 Mill. am 1. Febr. 1876,
4 Mill. am 1. April 1876.

Die Cursdifferenz wird auf die erste Zahlung reducirt. Der Zins zu 6 Proc. per Jahr auf die obigen Zahlungen wird reducirt bis zum 1. April 1876.

Die Zahlungen können anticipirt werden unter Gutschreibung eines Disconto von 5 Proc. per Jahr.

Die definitiven Titel werden ausgehändigt gegen die letzte Bezahlung am 1. April 1876.

8) Die Gesellschaft wird zunächst dem Syndicat Certificate provisorischer Obligationen einhändigen und alsdann progressiv mit der vollständigen Einzahlung, definitive Obligationen. Die Anfertigungs- und Stempelkosten für die Titel trägt die Gesellschaft.

Betreffend Art. 9 werden die Repräsentanten der Banken sich noch verständigen. Vor Allem aus ist wohl verstanden, dass die Zahlverhältnisse, welche in der Conferenz heutigen

Tages angenommen werden, nur eine Basis bilden sollen für die Unterhandlungen für die Gruppe der Pariser Banquiers, mit welchen auch eine Discussion über die Emissionskosten stattfinden wird. Vorbehalten diese Verständigung, wird ein Uebernehmungscurs von Fr. 360 per Total angenommen, unter der Bedingung, dass die Gesellschaft die für das Anleihen nöthigen Publicationskosten auf sich nehme.

Der Vorsitzende frägt an, wie es mit der eventuellen Theilnahme der einzelnen Banken an der Subscription von Fr. 4,000,000, die dem schweizerischen Consortium vorbehalten werde, zu halten sei. Die Banque vaudoise stellt die Uebernahme von einer Million in Aussicht, die eidgenössische Bank eine Theilnahme von Fr. 500,000 im Minimum bis 1,000,000 im Maximum. Die Berner Cantonalbank eine Theilnahme von Fr. 250,000. Die Basler Handelsbank Fr. 500,000. Die Union vaudoise de crédit Fr. 500,000. Die Firma de Pury & Cie. Fr. 200,000 bis Fr. 250,000. Die Firma Oswald & Valentin Fr. 200,000 bis 250,000. Die Bank von Solothurn und die Bank von Zofingen können sich über die Sache noch nicht aussprechen, aber unter Vorbehalt der definitiven Ratification können die 4 Millionen als gedeckt betrachtet werden. Die HH. Stämpfli und Cottier werden für die Unterhandlungen mit der Gruppe der Pariser Banquiers als Delegirte abgeordnet. Die von den Banken einzugehenden Engagements sollen der Vereinbarung nach nur bis zum 20. September 1875 dauern, wenn bis dahin die Ratificationen durch die betr. Gesellschaften und Behörden nicht erfolgt wären.

Die Sitzung wird um halb 2 Uhr geschlossen.

* * *

Die Louisiana-Brücke über den Mississippi. (Corresp.)

Aus einem Privatbriefe aus America wird uns folgendes mitgetheilt:

Als ein schlagendes Beispiel der Geschwindigkeit, mit welcher in den Vereinigten Staaten grössere Bauwerke ausgeführt werden, theile ich Ihnen einige Details über die Louisiana-Brücke über den Mississippi, von Pike Illinois, nach Louisiana Mississippi, mit. Diese Brücke ist einspurig und hat 11 Oeffnungen von zusammen 622,8 Meter Länge, die kleinste Oeffnung misst 49 Meter, die grösste 67½ Meter.

Die Zufahrten auf beiden Seiten sind (westlich) 850 Meter, und östlich 670 Meter lang. Ferner wird ein Flussarm auf der westlichen Seite durch eine Brücke von 43 Meter Oeffnung gekreuzt.

Für die Fundationen wurden 6600 lauf. Meter Pfähle und 19000 Cub.-Meter Holz und Bohlen, für die Zufahrt an 145,000 Cub.-M. Erde, für die Widerlager und Pfeiler 4400 Cub.-M. Mauerwerk und 31,000 Cub.-M. Steinwurf verwendet. Totalgewicht der ganzen Eisenconstruction ist 1117 Tonnen. — Die beiden Drehbrücken allein wiegen etwa 340 Tonnen. Totalkosten der ganzen Brücke 3½ Millionen Franken.

Die Drehbrücken ruhen je auf Drehscheiben von 11 Meter Durchmesser und können durch Dampfkraft oder von Hand durch einen Mann bewegt werden; die Drehbrücken wurden zur Erprobung mit 5 Locomotiven von je 50 Tonnen belastet und zeigten hiebei eine Einsenkung von 30 mm., welche aber nach Wegnahme der Belastung gänzlich verschwand (?)

Das Mauerwerk besteht aus Kalksteinen, welche zum Theil aus einer Entfernung von 50 Kilometern herbeigeschafft werden mussten.

Von ganz besonderm Interesse ist wie schon angedeutet die Schnelligkeit, mit welcher dieses Werk erstellt wurde; bis zum 30. Juni 1873 war noch nichts bestellt noch kein Contract abgeschlossen, überhaupt für den Bau selbst noch gar keine Vorbereitungen getroffen, und am 24. Dezember desselben Jahres also in weniger als sechs Monaten war das Werk vollendet und seither die Brücke täglich von Zügen passirt. — Die ganze Arbeit soll sehr gut ausgeführt und ganz zuverlässig sein, da alles verwendete Eisen strengen Untersuchungen unterstellt wurde.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Eisenbahnwesen. Die von der französischen Regierung zur Untersuchung des Projectes einer durch Gex führenden Eisenbahn ernannte Commission hat ihr Gutachten in dem Project günstigen Sinne abgegeben. Die Bahn liege in offenbarem Interesse der dortigen Gegend und zwar verdiene dasjenige Trace den Vorzug, wonach die Bahn von Divonne über Vesancy und Gex sich nach Genf ziehen würde.

— Die Eisenbahndirection der Jurabahn hat den Fahrtenplan für die Strecke Basel-Delsberg festgestellt. Täglich werden provisorisch fünf Züge hin und her gehen und bis die Bahn etwas consolidirt sein wird, ist die Fahrzeit auf 1 Stunde und 45 Minuten festgesetzt.

Bern-Luzern-Bahn. Am Mittwoch, den 11. August wurde auf der Linie Bern-Luzern der Bahnbetrieb definitiv eröffnet. Von Bern nach Luzern und umgekehrt werden täglich je 5 Züge fahren. Auch versichert man uns, dass im Fahrtenplan, wie er jetzt festgestellt, hinsichtlich des Anhaltens der Eilzüge einzelnen Gemeinden mehr Rechnung getragen ist.

Linksufrige Zürichseebahn. Am 5. August hat die eiserne Brücke über die Sihl die Probe (Belastung mit drei schweren Locomotiven) bestanden. Daran anschliessend fand eine erste Befahrung der Linie mit der Locomotive bis nach Thalweil statt.

— Entgegen einer in die „N. Glarner-Ztg." übergegangenen Meldung des „Marchboten" können wir mittheilen, dass die Auffüllungen am Damm zu Altendorf seit einigen Wochen ganz befriedigende Fortschritte machen. Der Damm hat nun in seiner ganzen Länge die Höhe von 3 Meter überschritten und bereits die volle, seiner Totalhöhe von 6 Metern entsprechende Breite.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 32,00 M., Airolo 21,50 M., Total 53,50 M., mithin durchschnittlich per Tag 7,65 M.

Nordostbahn. Die Trace-Vorlage Etzweilen-Schaffhausen hat die endgültige Genehmigung der Nordostbahndirection erhalten, so dass nunmehr mit den einleitenden Vorarbeiten begonnen werden kann. Der Verwaltungsrath der Bahn hat Herrn Dr. Hanhardt in Diesenhofen zu seinem Präsidenten ernannt.

Eidgenössisches Polytechnicum. Samstags den 7. August. Vormittags 11 Uhr fand in der Aula des Polytechnicums der feierliche öffentliche Schluss des Schuljahres 1874/75, verbunden mit der Promotion der Schüler, der Diplom- und Preisertheilung statt.

Bei diesem Anlasse erhielten nachfolgende Schüler das Diplom zum Antritte ihres bezüglichen Berufes:

1) Architecten:

Die HH. Pfister, Albert, Zürich; Vogel, Max, Zürich.

2) Maschineningenieure:

Die HH. Bauer, Friedr., Fluntern; Biefer, Jac., Andelfingen; Commans, Robert, Bath, England; Dykhoff, Friedr., Bar-le-Duc, Frankreich; Escher, Arnold, Zürich; Estermann, Franz, Rickenbach, Luzern; Gregori, Tomaso, Vodo di Cadore, Italien; Hentsch, Carl, Genf; Koch, Alphons, Strassburg; Mallinkrodt, Friedr., Arnheim, Holland; Mantel, Heinrich, Winterthur; Ohler, Max, Köln; Sautter, Gaston, Genf; Schmid, Alfred, St. Gallen; Schwarzenbach, Otto, Zürich; Zuppinger, Walther, Wädensweil.

3) Technische Chemiker:

Die HH. Egli, Friedr., Zürich; Egli, Walther, Küsnacht, Zürich; Klobukowsky, Ladislaus, Womval, Polen; Schlatter, Karl, Buchs; Weirich, Julius, Strassburg; Wrzesinski, Stanislaus, Adelnau, Polen.

4) Fachlehrer:

a) in mathematischer Richtung

Die HH. Gröbli, Walther, Oberutzwyl, St. Gallen; Keller, Joh., Mandach, Aargau; Meyer, Hans, Zürich; Mosimann, Eugen, Langnau; Wolfer, Alfred, Maur, Zürich.

b) in naturwissenschaftlicher Richtung

Die HH. Asper, Gottlieb, Wollishofen, Zürich; Burkhardt, Adolf, Neukirch, Thurgau; Dünner, Joh., Neuweilen, Thurgau; Hannimann, J. Jacob, Busswyl, Thurgau; Koby, Friedr., Rappersweil, Bern.

Von den Preisaufgaben wurden diejenige der chemisch-technischen Abtheilung und der Forstschule gelöst. Es erhielten Hr. Hans Wolff von Zürich für Bearbeiten der Aufgabe der chemischen Schule den Hauptpreis bestehend in der silbernen Medaille nebst einer Geldzulage von 130 Fr. und Hr. Josef Arnold von Kulmerau, Canton Luzern, für Lösung der forstlichen Aufgabe den Nahepreis bestehend in der silbernen Medaille nebst einer Geldzulage von Fr. 50.

Zürich. Der Stadtrath von Winterthur hat letzten Samstag Herrn Giesse (aus Preussen) zum städtischen Ingenieur gewählt; derselbe hatte seit dem Tode des Herrn Erb die Stelle provisorisch bekleidet, während 2 Jahren bei der Tössthalbahn gearbeitet und besitzt die besten Zeugnisse der dortigen Verwaltung.

Nationalbahn. Die Erdarbeiten auf der Linie Winterthur-Zofingen werden nun nach dem „Aargauer Wochenbl." auf verschiedenen Punkten mit aller Energie betrieben Erfreulich für die Actionäre ist es, zu vernehmen, dass die grosse Reussbrücke bei Mellingen, veranschlagt zu Fr. 394,200, nun von den HH. Ott & Comp. in Bern für die Summe von Fr. 223,500 übernommen worden ist, wodurch die Gesellschaft wieder eine Ersparniss von Fr 170,700 macht. Auch bei Vergebung der übrigen kleinern eisernen Brücken wurden erhebliche Ersparnisse gemacht.

Unfälle:

Centralbahn. In Herzogenbuchsee gerieth letzten Dienstag der allgemein beliebte, sehr diensteifrige, ledige, erst 24 Jahre alte, Hr. Bohnenblust, Souschef des Bahnhofs, unter die Räder des nach Biel abgehenden Zuges. Hr. Bohnenblust wollte, wie die „Tagespost" meldet, den betreffenden Zug, welcher schon ziemlich im Gange war, noch mittelst Signalisiren zum Stehen bringen, was aber nicht sogleich erfolgte; nun sprang er demselben nach und gerieth unter die Räder, welche ihm den Kopf entzwei schnitten.

Tössthalbahn. Zwischen Wyla und Tablat wurden, wie dem „Weinländer" geschrieben wird, am 29. d. Abends auf einem Bahnübergange zunächst der gedeckten Brücke zwei Pferde des Herrn Gujer, Wirth in Turbenthal, von dem nach Winterthur fahrenden Zuge erfasst und getödtet. Der schwerhörige Knecht war, ohne das Nahen des Zuges zu bemerken, bis auf die Bahnlinie gefahren, konnte sich aber noch rechtzeitig retten. Die Barrière sei bis jetzt noch nicht gebraucht worden. Die Waggons der Bahngesellschaft erhielten etliche Contusionen; eine Entgleisung des Zuges fand jedoch nicht statt.

Jura-Bern-Bahn. Eisenbahnconducteur Geissbühler von Laupers-wyl, der am 27. Juli Abends von Biel gegen Bern fuhr, sprang, um nicht von Bern nach seiner Wohnung zurückgehen zu müssen, bei der Worblaufenbrücke von dem Zuge, wurde aber herunter gerissen und auf furchtbare Weise verstümmelt und getödtet.

* * *

H. PAUR, Ingenieur: Redaction: A. STEINMANN-BUCHER.