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

Herausgeber: A. Waldner

**Band:** 1 (1874)

**Heft:** 10

**Artikel:** Jura-Gotthardbahn

Autor: [s.n.]

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-2007

## 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: 28.11.2025** 

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

St. Gallen eine Vermehrung der Personenfrequenz von 295,593 auf 418,100 und daherige Vermehrung der Einnahmen von 39,000 Fr. auf 54,000 Fr. gebracht hatte. Auch der Waarenund Gepäcktransport weist, wie übrigens auch in den Vormonaten seit März, eine beträchtliche Steigerung auf; statt 836,578 Ctr. im Juli 1873 wurden diesen Juli 996,300 Ctr. befördert, und die daherigen Einnahmen stiegen von 216,906 Fr. auf 250,000 Fr.

Dann folgt die von der Nordostbahn betriebene Strecke Zürich-Bülach-Regensberg. Die Bahn hatte an Personen befördert:

März	1873 16,753	$1874 \\ 16,566$	mehr	0/0	weniger 187	0/0 1,1
April Mai	13,923 17,489	17,300 28,600	3,377 11,111	$24,3 \\ 63,5$		
Juni	20,460	17,700	L L L	a chi tati	2,760	13,5
Juli	16,931	22,400	5,469	32,3	• 10	• 5 (24)

und scheint hienach eine recht vom Wetter abhängige Touristenbahn zu sein. Die Mehreinahmen aus dem Personenverkehr im Juli 1874 gegenüber 1873 betragen ca. 2000 Fr. Constanter hält sich der Güterverkehr, da er im März um 25 %, im April um 66 %, im Mai um 40 %, im Juni um 40 %, im Juli gar um 94 0 0 gegenüber dem Vorjahr zunahm, unter entsprechender Vermehrung der Einnahmen.

Die Strecken Langnau-Biel-Bern-Neuveville der Jura-Bern-Bahn weisen im Juli dieses Jahres in Personenfrequenz und daheriger Einnahme einige Vermehrung auf. Die Zahl der beförderten Centner Waare hat sich etwas vermindert, die daraus fliessende Einnahme sich um etwas vermehrt.

Die Rigibahn endlich zeigt eine verminderte Personenfrequenz gegenüber Juli 1873 (25,900 statt 26,3141/2) und entsprechende Verminderung der Einnahmen und einen ähnlichen Ausfall im Gepäck; dagegen hat sich der Gütertransport gegen dem Vorjahr verdreifacht, die daraus hervorgehende Einnahme verzweiundhalbfacht. Ohne diese Vermehrung an Gütern, welche selbstverständlich mit der Vollendung der Bauten auf dem Rigi aufhören wird, hätte dieser Monat Juli gegenüber dem Vorjahre einen Ausfall von 8000 Fr. ergeben.

Nimmt man aber alle Monate des Jahres bis Ende Juli zusammen, dann ergibt sich für alle schweizerischen Bahnen ein Plus gegenüber dem Vorjahre, mit einziger Ausnahme der Toggenburgerbahn, die neben verschiedenen kleinern Ausfällen insbesondere grosse Ausfälle im Personenverkehr des Juli und im Güterverkehr vom Mai, Juni und Juli zeigt.

Die Centralbahn hat sich noch nicht herbeigelassen, uns ihre Bülletins einzusenden; ebensowenig der Jura Industriel und Bödelibahn. Es fehlen uns auch die Bülletins der Ligne d'Italie, von Bulle-Romont und Jougne-Eclépens.

Jura-Gotthardbahn. Das Initiativ-Comité publizirt im "Luzerner Tagblatt" einen aus Langenthal datirten Bericht.\* Wir entnehmen demselben zur Vervollständigung und theilweisen Berichtigung unseres auf pag. 64 gegebenen Berichtes Folgendes:

Als vortheilhaftestes Tracé der ersten Section über den Jura wurde die Richtung von Delsberg über Montsevelier, Erschwyl, Neuhäusli, Mümliswyl, Balsthal, Oensingen nach Langenthal mit 54 Kilom. Länge, 16,4000 Maximalsteigung und 327,800 Frs. Kosten per Kilometer angenommen. Tunnels: bei Montsevelier 1260 M., bei Neuhäusli 1650 M.; verschiedene kleinere von 80 bis 330 M.

Die zweite Section führt, wie in unserer Karte auf pag. 63 angegeben, von Langenthal über Huttwyl, Zell, Willisau, Menznau nach Wohlhausen, 38,857 Kilom. mit gleichen Kosten wie die erste. Tunnels: zwischen Huttwyl und Zell 1043 M., zwischen Menznau und Wohlhausen 680 und 405 M. Von Wohlhausen bis Luzern benutzt sie die Schienen der Entlibucherbahn, auf eine Länge von 18 Kilometern.

Die dritte Section geht von Luzern über Hergiswyl, Stanz, Buochs, Beckenried, Treib, Altorf mit 48,361 Kilom. Länge, wovon 1.883 vom Anschluss der Jura-Gotthardbahn an die Gotthardbahn bis Mitte Gotthardbahn-Station Altorf. Maximalsteigung 10,82 %00, Minimalradius 300 M. Tunnels: bei Stanzstad 480 M., bei Treib 200 M., bei Rütli 140, 40, 150, 158, 40, 110 M., bei Bauen 90, 130, 220 M.; Brücken bei Stanzstad 200 M., bei Altorf über die Russ 24 M. Reuss 34 M.

Die gesammten Anlagekosten sind nach einer Berechnung des Ingenieur Studer in Thun und O. Zschokke in Aarau zu 43,306,200 Frs. (incl. Betriebsmaterial mit 22,000 Frs. per Kilom.) berechnet.

Da die Linie Paris-Belfort-Jura-Gotthardbahn-Altorf kürzer ist als jede andere Linie zwischen Paris und Altorf, so soll sie im Stande sein, den ganzen Verkehr der französischen Gotthardzone (das ganze nordöstl. Frankreich) an sich zu ziehen. Als schweizerische Jura-Gotthardzone erscheinen die ganze innere und östliche Schweiz, ein grosser Theil der Kantone Aargau, das Gäu mit Olten, der Oberaargau und das Emmenthal.

Zugleich mit dem französisch-italienischen Transit über den Gotthard wird aber die Jura-Gotthard-Bahn auf ihrer Strecke Delsberg-Luzern auch den französisch-österreichischen Transit durch die Schweiz im Anschluss an die Zürichsee-Gotthardbahn, an die Rheinthal- und Arlberg-Linie vermitteln und damit zugleich ein Glied des französisch-österr. Ueberlandweges nach der Levante bilden.

Die Rentabilität wird zu  $5,4\,^0/o$  des Anlagecapitals herausgerechnet, was bei gleicher Theilung der Anlagekosten unter Actien und Obligationen für erstere eine Dividende von  $3,6\,^0/o$  ergeben würde. Da diess nicht genügt, um das Kapital zur Be-theiligung zu animiren, so wird eine Subvention von 8 Millionen in Aussicht genommen, welche zunächst in Frankreich zu suchen wäre, indem dort die mächtigsten an der Erstellung dieser Bahn betheiligten Handels- und Verkehrsinteressen liegen.

## \* Wynenthalbahn. Vertrag über die Gründung derselben.

Unter Mitwirkung der Eisenbahn-Commission des aargauischen Regierungs-Rathes ist zwischen den Gesellschaften der Schweizerischen Centralbahn und der Schweizerischen Nordostbahn einerseits und dem Wynenthalbahn-Comité anderseits folgender Vertrag abgeschlossen worden:

Art. 1. Die genannten Contrahenten begründen gemeinsam eine anonyme Gesellschaft, welche den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Aarau über Kulm nach Reinach-Menziken und eventuell einer passenden Verbindung derselben mit einer sogenannten nach Luzern ziehenden Seethalbahn bei Beinwyl zum Zwecke hat.

Die Gesellschaft nimmt ihr Domizil im Canton Aargau.

Art. 2. Die Eisenbahn-Unternehmung von Aarau nach Reinach-Menziken mit ihrer eventuellen Fortsetzung zum Anschluss an die Seethalbahn bildet unter dem Namen

"Wynenthalbahn-Gesellschaft"

eine für sich selbstständig bestehende Unternehmung, und es wird über den Bau und Betrieb derselben besondere Rechnung geführt.

Art. 3. Das Wynenthal-Comité, welches zur Zeit die Concession für die in Art. 1 bezeichnete Eisenbahn besitzt, besorgt die rechtsgültige Ueber-tragung derselben auf die mittelst gegenwärtigen Vertrages begründete

Art. 4. Die Ausführung der Bahn hat im Wesentlichen auf Grund des dem gegenwärtigen Vertrage beigelegten Vorprojectes mit normaler Spurweite stattzufinden. Späterer Entscheidung bleibt indessen die definitive Feststellung der Zugsrichtung bei Reinach-Menziken und der Anschlussbahn an die Seethalbahn vorbehalten.

Art. 5. Soweit es unbeschadet der Solididät des Baues und der Sicherheit und Regelmässigkeit des Betriebes geschehen kann, soll beim Bau und Betrieb der Wynenthalbahn mit grösstmöglichster Sparsamkeit und unter Beachtung der für sogenannte Secundärbahnen geltenden Bau- und Betriebsgrundsätze verfahren werden.

Art. 6. Das Anlagecapital der Wynenthalbahn incl. des Betriebsmaterials und der Verzinsung des Baucapitals wird auf Fr. 3,300,000 veranschlagt und gebildet wie folgt:

1) durch das Gesellschaftscapital im Betrage von Fr. 2,500,000 eingetheilt in 5000 Actien von je Fr. 500; und

2) durch das Obligationencapital im Betrage von Fr. 800,000, für welches auf die Unternehmung lautende und zu 5 % verzinsliche Obligationen aushingegeben werden. Bei einer allfälligen Ersparniss am Anlagecapital soll eine entsprechende Verminderung der Obligationen-Emission eintreten. eintreten.

eintreten.

Art. 7. Von dem Gesellschaftscapital von Fr. 2,500,000 sind Fr. 1,400,000 von der betheiligten Landesgegend, Fr. 550,000 von der Schweizerischen Centralbahn-Gesellschaft und Fr. 550,000 von der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft zu übernehmen.

Die jeweiligen Einzahlungen werden von allen Actien gleichmässig und gleichzeitig nach Maassgabe des Bedürfnisses geleistet.

Sämmtliche Actien stehen in gleichen Rechten und Pflichten und participien somit im gleichen Verhältniss an dem Eigenthum, sowie am Gewinn und Verlust der Gesellschaft.

Es wird angenommen, dass von dem auf Fr. 3,300,000 bezifferten Anlage-Capital annähernd Fr. 2,700,000 auf die Thalbahn von Aarau nach Reinach-Menziken und der Rest auf die Fortsetzung zum Anschluss an die Sechalbahn entfallen. Demgemäss ist auch das auf die eine und die andere Bahnstrecke zu verwendende Actiencapital in entsprechendem Verhältniss zu bemessen, und es sollen somit, so lange die Ausführung der Verbindung mit dem Seethal nicht gesichert ist, nicht mehr als 80% des Actiencapitals eingefordert werden. gefordert werden.

Art. 8. Während der Bauzeit werden die einbezahlten Beiträge zu 5 % per Jahr verzinst.

Art. 9. Die Contrahenten werden Gesellschaftsstatuten aufstellen. Inzwischen werden jetzt schon folgende Bestimmungen vereinbart: a. Die Wynenthal-Unternehmung wird repräsentirt durch die Gesammtheit

der Actionäre.

b. Eine Ausdelnung über den in gegenwärtigem Vertrage bezeichneten Zweck der Gesellschaft, eine Verschmelzung der Eisenbahnunternehmung des Wynenthals mit einer dritten Eisenbahnunternehmung, eine Verpachtung oder eine Liquidation der Wynenthalbahn kann nur mit Zustimmung der betheiligten Bahngesellschaften erfolgen.

<sup>\*</sup> Derselbe ist seit der Zeit uns auch direct eingegangen.