

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 1 (1874)  
**Heft:** 13

**Artikel:** Jura-Bern-Luzern-Ban  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-2048>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.03.2025

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

Greppen	Gemeinde	16,000 Fr.
dto.	Privaten	9,000 "
Küssnacht	dto.	40,000 "
Rappersweil	Gemeinde	500,000 "
Gersau	Bezirk	150,000 "
		705,000 Fr.

Ueber den technischen Fortgang wird uns unterm 2. September Folgendes mitgetheilt:

Die speciellen Studien für die Strecke Brunnen-Rappersweil sind seit 2 1/2 Monaten an 3 verschiedenen Stellen in vollem Gange, und es sind bis jetzt von der im Ganzen 47.8 Kilometer langen Linie 27 Kilometer definitiv abgesteckt und deren Längen- und Querprofile aufgenommen und bearbeitet, sowie die Katasterpläne für 15 Kilometer aufgenommen. Hierbei hat sich ergeben, dass die Annahme, es werde sich der Gesamtbauaufwand nach der speciellen Bearbeitung, gegenüber dem generellen Projecte, bedeutend niedriger gestalten, eine durchaus begründete war; denn es haben sich auf den bis jetzt bearbeiteten Strecken in den zu bewegendem Erdmassen eine Minderleistung von 8—10% und in der Gesamtlänge der Tunnels durch vortheilhafte Verlegungen der Linie eine Verkürzung von 850 M. ergeben. Diese günstigen Resultate lassen mit Bestimmtheit voraussehen, dass die definitive Bauausführung, selbst unter der Annahme ganz ungünstiger Bauverhältnisse, die dem generellen Voranschlag zu Grunde liegenden Arbeitsquantitäten bei Weitem nicht erreichen wird und dass die in dem ganzen Unternehmen bis jetzt veranschlagten Gesamtkosten mehr als ausreichend sein werden.

Zum Schlusse des gegenwärtigen Artikels wollen wir nur noch die kleine Untersuchung anstellen, wie gross die sogenannte virtuelle Länge dieser Bahn sei, und wenden uns zu dem Ende an die von M. Vauthier in seiner Schrift *Le Percement du Simplon*, pag. 41 gegebenen Zahlen. Hiernach wäre, je nachdem man als Summe der der Bewegung des Zuges entgegenstehenden Widerstände in der Ebene, bei einer Geschwindigkeit von 50 Kilometer, zu 10 Kilometer, oder zu 12.5 Kilogr. per Tonne ansetzt, das Verhältniss der Geschwindigkeit in der Ebene zu der auf einer Rampe

von 15 ‰	gleich	2.	1.6
" 20 "	"	2.5	2
" 25 "	"	3	2.4
" 30 "	"	3.5	2.8
" 40 "	"	4.5	3.6

mit andern Worten: eine Strecke von 15 ‰ muss in Bezug auf die Zeit des Durchfahrens derselben doppelt (resp. 1.6 mal) so lang gerechnet werden, als eine nach Längskilometer gerechnete gleich lange ebene Strecke.

Nun liegen auf der Strecke Brunnen-Rappersweil:

6.30 Kilom. horizontal	=	6.30
6.06 " unter 15 ‰	=	6.06
4.24 " in 15—20 ‰	× 2	8.48
1.27 " in 20—25 ‰	× 2.5	3.18
16.45 " in 25—30 ‰	× 3	49.45
13.30 " in 30 ‰	× 3.5	47.25

47.82 Kilometer 120.62 Kilometer

so dass diese Strecke bei Distanzvergleichen mit einer Länge von ungefähr 120 Kilometer in Rechnung gezogen werden muss.

In Nr. 476 der „Neuen Zürcherzeitung“ vergleicht ein Einsender die Entfernungen Winterthur-Brunnen nach den beiden Linien durch das Tössthal und über die Schindellegi einerseits und über Zürich-Thalweil-Zug anderseits und findet:

Brunnen-Zug	29 Kilom.	Brunnen-Rothenthurm-Rappersweil	48 Kilom.
Zug-Thalweil-Zürich	30 "	Rappersweil-Rüti	7 "
Zürich-Winterthur	26 "	Rüti-Bauma-Winterthur	45 "

85 Kilom. 100 Kilom.  
somit eine Differenz von 15 Kilometer zu Ungunsten der Zürichsee-Gothardbahn. Diese Vergleichung ist, da sie auf die Steigungen keine Rücksicht nimmt, nicht maassgebend. So viel ich vernehme, sind die Studien für die Linie Thalweil-Zug noch nicht gemacht, und erst nachdem man die virtuelle Länge dieser Strecke wird einführen können, lässt sich eine wirkliche Vergleichung anstellen. Man mag zwar voraussehen, dass dieselbe noch mehr zu Ungunsten der Zürichsee-Gothardbahn ausfallen würde.

Man theilt mir übrigens mit, dass die Blicke der Zürichsee-Gothardbahn-Gesellschaft mehr nach der Toggenburgerbahn als nach der Tössthalbahn sich richten, so dass die Vergleichung sich dann auf andere Routen als die oben erwähnten erstrecken müsste.

Die Gründer der Zürichsee-Gothardbahn sind bemüht, auch noch weitere Anschlüsse sich zu sichern. Eben ist ein Vertrag mit dem Gründungscomité der Brünigbahn abgeschlossen worden, nach welchem diese beiden Gesellschaften den Bundesbehörden ein gemeinsames Concessionsbegehren für eine Eisenbahn zur directen Verbindung der Brünigbahn mit der Zürichsee-Gothardbahn dem Bürgenberg entlang und über den Vierwaldstättersee zwischen der obern und untern Nase vorläufig, d. h. bis zur einstigen Erstellung einer Brücke, mittelst einer Trajectanstalt für ganze Züge sammt Locomotive, einreichen wollen. (Was das nützt, die Locomotive über den See hin und her zu führen, vermag ich nicht recht einzusehen.) Dazu darf die Zürichsee-Gothardbahn von der Nase über Stans, Stansstad und Hergswyl bis Luzern fahren, die Brünigbahn von der Nase am rechten Ufer bis Gersau-Brunnen einerseits und Vitznau andererseits, alles gegen Entschädigung. Der Vertrag ist vom 11. Sept. datirt.

\* \* \*

**Jura-Bern-Luzern-Bahn.** Die Actionärversammlungen der Jura-Bern-Bahn und der Bern-Luzern-Bahn haben erstere unterm 12. Septbr., letztere unterm 14. September abhin einen Vertrag genehmigt, wonach die bernische Jurabahn-Gesellschaft vom Zeitpunkte der Eröffnung der Strecke Langnau-Luzern ab den Betrieb der ganzen Linie Bern-Luzern übernimmt. Die neue Betriebs-Gesellschaft nimmt die Firma: „Jura-Bern-Luzern-Bahn“ an, mit dem Sitz in Bern.

Die Linie Langnau-Luzern muss in betriebsfähigem Zustand übergeben werden. Nach- und Vollendungsarbeiten sind auf Kosten der Bern-Luzerner Gesellschaft von der Jurabahn-Gesellschaft auszuführen, und es entscheidet über deren Nothwendigkeit die erstere auf Antrag und Bericht der letztern. Die Bern-

Luzern-Gesellschaft hat für allfällige Vermehrung des Rollmaterials zu sorgen.

Die Kosten des „allgemeinen Dienstes“ werden von den verschiedenen Bahnen im Verhältniss ihrer Längen getragen (Revisionsvorbehalt). Ueber die Kosten des Expeditionsdienstes wird für jede Bahn getrennte Rechnung geführt und hat jede ihren Antheil allein zu tragen. Ersatzleistungen aus der Haftpflicht und Processkosten werden nach Verhältniss der Roh-einnahmen vertheilt.

Die Kosten des „Transportdienstes“ werden nach den auf beide Bahnen fallenden Locomotivkilometern vertheilt; für den Rangirdienst wird jede Bahn speciell belastet. Dabei sollen in Anbetracht der Rampen die Correctionscoefficienten für Biel-Bern 1, für Bern-Luzern 1.1, für das Juranetz 1.3 in Anwendung kommen. (Revisionsvorbehalt.) Ueber Wagenmiete wird gesonderte Rechnung geführt.

Die Kosten des „Bauaufsichts- und Unterhaltungsdienstes“ werden für beide Bahnen genau ausgeschieden, und zwar sind dabei die Rechnungen für Oberbau-Erneuerungen als separate Rechnungen zu stellen.

Die Kosten für Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken anderer Bahnen fallen jeder Bahn für sich zu. Andere Ausgaben werden nach Verhältniss der Roheinnahmen getragen.

Die Betriebseinnahmen aus jeder Strecke fallen der Eigenthümerin der Strecke zu. Die mittelbaren Betriebseinnahmen werden im Verhältniss der Roheinnahmen getheilt. Die Einnahmen von anderen Bahnverwaltungen für Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken fallen je der Eigenthümerin des betreffenden Objectes zu.

Feuerschaden wird von der Jurabahn nur insoweit getragen, als Versicherung gegen denselben möglich war. Schaden aus höherer Gewalt etc. wird von je der Gesellschaft für sich getragen.

Die Jurabahn-Direction wird für die Dauer des Vertrages durch ein Mitglied in der Person des Präsidenten der Direction der Bern-Luzernbahn verstärkt.

Ein Comité, welchem die beiden übrigen Mitglieder der Bern-Luzernbahn beigegeben werden, macht das Budget, prüft die Jahresrechnung, setzt die Zahl der Züge fest, genehmigt Dienstreglemente und Fahrtenpläne, beräth über Tarife, ernennt die höheren Beamten und hat Antragsstellung über Neubauten auf der Bern-Luzerner Bahn.

Die Vertragsdauer wird bestimmt bis Ende December 1880 mit jährlicher Kündigungsfrist von dort ab; unter Vorbehalt früherer Kündigung bei Fusion oder Veräusserung der Bern-Luzern-Bahn.

\* \* \*

#### Literatur.

5. Die fünfte Schrift über Eisenbahnmaterien, welche die italienische Bibliographie in diesem Jahre aufweist, ist Nani's *Della Responsabilità delle Amministrazioni ferroviarie relativamente ai Trasporti*. Das Buch (150 Seiten) besteht aus zwei Theilen, deren erster die „Verantwortlichkeit im Allgemeinen“, deren zweiter die „Verantwortlichkeit im Specielem“ betrifft.

Ein besonderes Eisenbahngesetz existirt in Italien bislang nicht, und das Handelsgesetzbuch erwähnt der Eisenbahnen mit keiner Silbe. Dieselben werden nach den unter den Titeln „von den Commissionären“, „von dem Transporte zu Wasser und zu Lande“, „vom Frachtführer“, enthaltenen Bestimmungen, nach den Artikeln des Civilgesetzbuches „vom Frachtführer“ und nach einigen Bestimmungen des Gesetzes über die öffentlichen Arbeiten vom 20. März 1865 beurtheilt. Es ist hiernach die Eisenbahn jedem andern Frachtführer gleichgestellt, und sie trägt sonach die Verantwortlichkeit für ihre Angestellten nicht nur insoweit ihr in Auswahl derselben Nachlässigkeit nachgewiesen werden kann, sondern unbedingt, ganz entgegen den Bestimmungen des römischen Rechtes, des österreichischen, sächsischen und anderer Codices.

Gegenüber dieser strengen Haftbarkeit suchen die Bahnverwaltungen sich in den Bestimmungen ihrer Reglemente Erleichterung zu verschaffen, und es fragt sich, welche Geltung diese Reglemente beanspruchen können und welche Rücksichten die Rechtsprechung auf sie zu nehmen habe. Diese Geltung gründet sich nicht etwa auf den Titel, dass dieselben die ministerielle Genehmigung erhalten haben; ein Ministerialdecret kann nie Gesetzeskraft haben, und einzig den öffentlichen Gewalten steht es zu, Normen zu dictiren, die kraft ihrer selbst sich der öffentlichen Darnachachtung auflegen. Wohl aber fliesst die Bedeutung der Reglemente aus dem Vertragsrecht; denn das Reglement stellt nichts anderes dar, als die Bedingungen, unter welchen der eine Contractant seine Dienste anbietet. Mit der Annahme dieses Anerbietens unterwirft sich der Dritte auch diesen Bedingungen. Insbesondere wichtig werden diejenigen Bedingungen der Reglemente, durch welche sich die Eisenbahn der gesetzlich festgestellten Verantwortlichkeit entzieht; und hier entsteht oft eine Kluft zwischen dem „Recht“ und der Anwendung desselben durch die Gerichte, welche zu einer dem Publikum und den Eisenbahnen gleich unangenehmen Rechtsunsicherheit führt.

In Feststellung der Grundlagen zur gesetzlichen Regelung dieser Verhältnisse muss in erster Linie der wesentliche Unterschied zwischen dem gewöhnlichen Frachtführer und den, factisches Transportmonopol geniessenden, Eisenbahnen im Auge behalten werden. Es muss zweitens nicht vergessen werden, dass die Eisenbahnen, wenn sie einerseits vermöge ihres Monopols Functionen von öffentlichem Interesse ausüben, andererseits vom juristischen Standpunkte aus als reine Erwerbsgesellschaften erscheinen, die einzig und allein um des Gewinnes willen arbeiten, und auch verlangen können, dass man