

Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft
Band: 35 (1887)

Artikel: Dreizehnter Jahresbericht und Rechnung des Directoriums der Schweizerischen Centralbahn über die Bahnunternehmung Wohlen-Bremgarten für das Jahr 1887
Autor: Weissenbach
Kapitel: 2: Bahnbau
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730590>

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: 15.01.2026

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

An das Tit. Comite der Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten.

Tit.

Wir beehren uns, Ihnen den dreizehnten Geschäftsbericht und die Jahresrechnung pro 1887 für die Eisenbahn-Unternehmung Wohlen-Bremgarten vorzulegen.

I.

Allgemeines.

Nachdem von der Rechnungsprüfungscommission der Unternehmung neuerdings die Frage angeregt worden war, ob nicht durch Einführung des Tramway-Betriebes eine Reduction der Betriebskosten herbeigeführt werden könnte, und diese Anregung auch in Ihrer Comitesitzung war besprochen worden, haben wir dieselbe einer wiederholten Untersuchung unterstellt. Dieselbe bestätigte jedoch das Ihnen im Geschäftsbericht für das Jahr 1882 mitgetheilte Resultat, daß die Vereinigung des Betriebes der Bahnstrecke Wohlen—Bremgarten mit derjenigen der Linie Brugg—Wohlen die unter Umständen vortheilhafteste Combination bietet.

Bei Einführung einer andern Betriebsweise könnten nämlich die Kosten der allgemeinen Verwaltung und des Expeditionsdienstes nicht weiter reducirt werden, als es bisher schon der Fall war. Die Verminderung des Zugsgewichtes wäre auch nicht eine so erhebliche, daß aus derselben eine wesentlich geringere Inanspruchnahme des Oberbaues und eine bezügliche Kostendifferenz für den Bahnunterhalt abgeleitet werden könnte, indem der letztere einer Reihe von Einflüssen ausgesetzt ist, welche von größerer Bedeutung sind, als ein kleiner Unterschied in der Belastung.

Der Fahrdienst ließe sich beim Trambetrieb an sich allerdings billiger einrichten, als beim Normalbetrieb. Es ist aber für die Bahn Wohlen-Bremgarten zu beachten, daß die Einführung eines Dampfomnibus, wobei Motor und Wagen in einem Fahrzeug vereinigt werden, sich nicht eignet, weil derselbe zu schwer construirt werden müßte, um das Mitführen von beladenen Güterwagen zu ermöglichen; es wäre daher eine wesentliche Reduction des todtten Gewichtes gegenüber leichten Locomotiven mit besonderen Wagen nicht mehr möglich, während Remisurung, Reinigung und Unterhalt größere Arbeit und Kosten veranlassen würden. Wenn man aber aus den angeführten Gründen genöthigt wäre, auch den Trambetrieb mit getrenntem Motor durchzuführen, so ergäbe sich gemäß der aufgestellten Detailberechnung selbst in dem Falle keine wesentliche Ersparniß, wenn von der Bundesbehörde gestattet würde, die Locomotive durch einen einzigen Mann, der die Functionen des Locomotivführers und Heizers zusammen zu besorgen hätte, bedienen zu lassen. Es wäre aber mit dieser Einrichtung der Uebelstand verbunden, daß die Fahrzeit der Züge von 20 auf 27 Minuten verlängert werden müßte. Eine fernere Inconvenienz würde dadurch geschaffen, daß das bereits vorhandene Betriebsmaterial der Unternehmung veräußert und durch anderes nach neuem System ersetzt werden müßte, ein Umtausch, welcher nur mit Verlust bewerkstelligt werden könnte.

Andererseits ermöglicht die Vereinigung des Betriebes der Strecke Wohlen—Bremgarten mit derjenigen Brugg—Wohlen der Centralbahn die Uebernahme desselben gegen eine Entschädigung von Fr. 1. 46 per Locomotivkilometer, welcher Ansatz auch bei der billigsten Betriebsweise nicht zu erreichen wäre, falls die kurze Strecke von 8 Kilometern selbstständig betrieben würde. Wir könnten daher auch jetzt nicht empfehlen, die derzeitige Betriebsführung zu ändern.

II.

Bahnbau.

Im Berichtsjahre sind keine Bauarbeiten ausgeführt worden.