Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer

Herausgeber: A. Waldner

Band: 1 (1874)

Heft: 7

Artikel: Länge und Maximalsteigung der schweizerischen Linien

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1971

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: 04.12.2025

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

II. Vergleichung der Ausgaben. Herr Rottensteiner rechnet für den Betrieb per Kilometer Fr. 7250, Herr Dietler aber Fr. 7300. Für den Reservefond

berechnet Herr Rottensteiner Fr. 32,520, Herr Dietler 32,480, also hier kein Unterschied.

I. Einnahmen: 45 Kilom. à Fr. 17,180

Zudem berechnet Herr Rottensteiner für "Verschiedenes".

worunter insbesonders die Benutzung des Bahnhofes in Lenz-burg per Kilometer Fr. 1000, also die angeführten Fr. 40,600. Wir müssen nochmals constatiren, dass es sich hier nur um eine Linie Lenzburg-Emmenbrücke handelt. Hiebei setzt Herr Dietler nichts "Verschiedenes" aus, berechnet dafür aber für Benutzung des Bahnhofes von Luzern und Lenzburg Fr. 70,000.

Berechnen wir nun von diesen obigen 70,000 Fr. die Hälfte als Benutzung für Station Lenzburg, so stellen sich die Ausgaben in beiden Gutachten für die Strecke Luzern-Lenzburg wie folgt:

	Betrieb: Bahnhof Lenzburg, Be-		Dietler. 296,380		Fr. 294,350		
	nutzung Reservefond:		n	35,000 32,480	, ,	$40,000 \\ 32,520$	
laa	oder per Kilometer		Fr.	363,860 8,961	Fr.	366,870 9,036	

also gleich. Wenn wir nun schliesslich noch zur Ergänzung der Berechnung des Hrn. Rottensteiner das Stück Emmenbrücke-Luzern in Betracht ziehen, so stellt sich die Rechnung folgendermaassen:

1.	Einnahmen: 45 Kilom. à	Fr.	17,180	773,500.	715,500
II.	Ausgaben:			-i harmailt. 14	
O.	1. Oben angeführte	Fr.	366,880		
	2. Betrieb der 4,4 Kilom. à 4800 Fr	t-un d	21,120		
	3. Benutzung des Trace Emmenbrücke-Luzern				
	und Bahnhof Luzern	77	40,000	428,000	419,980

Bleibt Guthaben: Fr. 345,500 295,520. (Ohne Verzinsung der Obligationen.)

Rottensteiner.

Dr. M.

Somit bleiben auch in diesem Falle die Ausgaben sich wieder beinahe gleich, die Einnahmen aber haben wieder ihr früheres Verhältniss, indem Herr Rottensteiner Fr. 1300 per Kilometer mehr berechnet.

Wenn wir zum Schlusse noch annehmen, dass die Einnahmen sich so in der Mitte zwischen beiden Angaben von Dietler und Rottensteiner halten möchten, so würden sie brutto abwerfen: per Kilometer Fr. 16,540,

oder im Gesammten: Fr. 744,300 und die Ausgaben in mittlerm Anschlag , 424,000; also ein Gewinn von Fr. 320,300. Hievon ab für Obligationen

150,000. Fr. 170,300,

was bei einem Capital von Fr. 3,100,000 bis 3,600,000 einer Dividende gleichkommt von 5 0/0.

Wir wiederholen gestützt auf obige Anbringen den Schluss-

satz des Hrn. Rottensteiner:

"Nachdem die finanziellen Verhältnisse der S. T. B. in jeder Richtung erwogen worden sind, so ersieht man, dass das Unternehmen jedenfalls auf einer soliden Basis erbaut ist und den Actionären eine sichere und erhebliche Rendite in Aussicht

Diese Worte in Verbindung mit dem angeführten Schlussworte des Hrn. Dietler in der angeführten Rechnung enthalten jede weitere Begründung in dieser Hinsicht.

Hiemit glauben wir gezeigt zu haben, dass das Unternehmen derart ist, dass es das Zutrauen der Privaten wie der Bahngesellschaften und Geldinstitute in hohem Maasse verdient.

Länge und Maximalsteigung der schweizerischen Linien.

Länge Grösste Steigung in Kilometern. per mille. Vereinigte Schweizerbahnen. Chur-Sargans 25.7 10 Sargans-Rorschach 64.9 Rorschach-St. Gallen... ... 15.3 20 St, Gallen-Wyl ...
Wyl-Ebnat ...
Wyl-Winterthur ... 30.3 10 25.2 10 27.1 10 Sargans-Weesen... 31.6 9.5

en Freihalt in Frankrich en	in	Kilometern.	Frösste Steigung per mille.
Weesen-Glarus		11.6	6
Weesen-Wallisellen		61.9	12
Wallisellen-Zürich		8.4	12
Nordostbahn.		L ban »	
Rorschach-Romansh	orn	15.1	
Romanshorn-Konstan	nz	19.2	
Romanshorn-Winter	thur		
Winterthur-Schaffha	usen		10
Winterthur-Zürich		26.2	12
Zürich-Bülach		19.7	112
Oberglatt-Dielsdorf	ALPHA.	4.3	5
Zürich-Zug		38.9	
Zug-Luzern	realistic.	27.4	12.2
Zürich-Turgi		28.0	10
Turgi-Waldshut Turgi-Aarau		17.0	12
Centralbahn.		21.9	12
Basel-Sissach		91 6	10
Basel-Sissach Sissach-Läufelfingen	-010-1211	21.0	20.8
Läufelfingen-Olten	to large arrest	9.6	20.8
Wohlen-Aarau		19.1	10
Aarau-Olten			10
Olten-Rothenburg		15.5	10
Rothenburg-Emmenb	riioka	5.0	16
Emmenbrücke-Luzer	n	1.0	10
Olten-Herzogenbuchs		97 4	10
Herzogenbuchsee-Bie	1	20.4	10
Herzogenbuchsee-Ber			
Bern-Scherzlingen	ST. ST.	31.0	10
Jurabahnen.		01.5	ti ibb sungtör
Chaux-de-Fonds-Son	ceboz	31.4	27
Sonceboz-Tavannes		6.9	25
Sonceboz-Biel		14.5	25
Neuenstadt-Biel		14.4	4.5
Biel-Bern		33.8	110
Bern-Langnau		37.5	12
Delle-Pruntrut		12.1	es einer Gesenn
Suisse Uccidentale			
Bern-Romont		57.3	12
Romont-Bulle		18.1	25
Romont-Palézieux		20.5	12
Palézieux-Lausanne			18
Lausanne-St. Maurice	э	51.5	10
Neuveville-Neuchâtel	-0.00	14.7	10
Neuchâtel-Verrières s	uisses	39.4	21
Neuchâtel-Cossonay		59.6	
Cossonay-Vallorbe	10a		22
Cossonay-Lausanne		14.5	10
Lausanne-Genf Jura Industriel.	3021	60.2	10
Locle-Chaux-de-Fond	200		0.5
Chaux de Forde New	1 4 1	7.7	25
Chaux-de-Fonds-Neuc	matel	29.4	27
Bouveret-St. Maurice	riolini	22.9	nio anna de 19
St. Maurice-Sierre	TARIC:		10
Rigibahn.		56.4	12
Vitznau-Staffelhöhe .		5.1	250
Kaltbad-Scheidegg .	gurlli va	6.3	50
Staffelhöhe-Kulm .	לינות וצלוו	2.0	sali gamadenno
Kulm-Arth	197. 1.1.211	11.0	are Fig. 1,500 A
Bödelibahn.	He stay of	Liber on	
Därligen-Interlaken	400	5.8	
Interlaken-Bönigen	14	3.0	House 3 Total A
(Nach der	Karte d	er schwetz.	Eisenbahnen.)
server three off has been server		ster and tracket	4.3.0

Statistik des Betriebsmaterials der Schweizerischen Eisenbahnen pro Ende Juni 1873. Vom technischen Inspectorat für die Schweizerischen Eisenbahnen. I. Mit grosser Energie hat sich der derzeitige Chef des eidgenössischen Eisenbahndepartements an die von ihm übernommene Aufgabe der Organisirung dieser neuen Abtheilung gemacht, und seine Beamten sind ihm treu zur Seite gestanden in Bewältigung der grossen Arbeit, welche die Einrichtung der Bureaux und Archive, die Sammlung, Vervollständigung und Ordnung des gewaltigen Materials, wie es nach fünfundzwanzigjährigem Bestehen schweizerischer Eisenbahnen sich ansammeln musste, verursachte — eine Arbeit, die um so höher anzuschlagen ist, als das neue Eisenbahngesetz eine nicht geringe Menge laufender Geschäfte für das betreffende Departement mit sich gebracht hatte, und es langer und vieler Unterhandlungen bedurfte, bis alle Eisenbahn-