

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

Artikel: Kahlenbergbahn: System Rigi
Autor: St.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-3834>

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: 22.02.2026

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

bahnen Oesterreich-Ungarns vom 10. Juni 1874 waren zwar ein grosser Fortschritt gegen die früher in jenen Ländern erlassenen Regulativa; gleichwohl bestanden dort die Klagen, dass die Rechte des Publicums unzureichend gewahrt und die Verpflichtungen der Bahnen und ihrer Organe mangelhaft präcisirt seien, und bestehen heute noch fort. In der Schweiz suchte man den hier ebenso laut auftretenden Beschwerden radical abzuheften und es kam jene Codification zu Stande, welche wie kein anderes Reglement den Eisenbahnen ganz außerordentliche Verantwortlichkeit in Bezug auf den Transport von Personen, Thieren und Gütern auferlegt. Daneben ist die Thatsache von Wichtigkeit, dass das Gesetz vom 1. Mai d. J. abgesehen von Anderem in der Auffassung des Frachtkontrahentes, dieser Hauptmaterie der Transportvorschriften, die für den Handelsverkehr von der allergrößten Bedeutung ist, von allen bestehenden Normen abweicht und detailierte Bestimmungen aufgenommen hat, welche in anderen Staaten der Handelsgesetzgebung zugewiesen sind. Jene Neuerungen werden sich erst zu bewähren haben; in letzterer Beziehung aber hat es bereits einen sehr wichtigen Zweck erreicht: es hat einen festen Anfang zur Unification des zersplitterten schweizerischen Privatrechts gemacht. Zu diesem positiven Verdienst gesellt sich noch ein negatives: es bestätigt die verschiedenen annoch geltenden allgemeinen und speziellen Transportreglemente durch ein einziges bestimmt abgefasstes Reglement, dessen Entwurf (Transportreglement der schweiz. Eisenbahnen, Vorlage an den schweiz. Bundesrat) seitens des Verbandes schweiz. Eisenbahnverwaltung) kürzlich die Presse verlassen hat und uns zu den nachfolgenden instructiven Bemerkungen veranlasst, welche vielleicht manchen Eisenbahnbeamten nicht unwillkommen sind.

Z.

* * *

St. Kahlenbergbahn. System Rigi. Vergnügungsbahnen. Einige Mittheilungen aus dem Geschäftsbericht der Kahlenbergbahn (System Rigi) mögen geeignet sein, einiges Licht auf ähnliche bei uns zu Lande bestehende Linien zu werfen. Bei Bahnen, welche weniger dem Bedürfnisse dienen, sondern vielmehr nur dem Vergnügen gewidmet sind, ist die Berechnung einer wahrscheinlichen Rendite sehr unsicher. In erster Linie hängt ein solches Unternehmen weit eher von zahllosen äusseren Zufälligkeiten ab, als eine Bahn, welche einem Verkehrsbedürfnisse entsprungen. Schon die Witterungsverhältnisse können verhängnissvoll werden; beschränkt sich ja bei solchen Bahnen ihre Hauptfrequenz nur auf eine kleine Anzahl von Tagen, die Sonn- und Festtage. Fallen diese schlecht aus, so ist eine wichtige Ressource verloren. Die Tage der Woche können auf das grosse Verkehr bringende Publicum nicht gerechnet werden: es bleiben da nur noch Touristen, welche immerhin nur an durchaus weithin bekannte Punkte eine sichere Frequenz bringen. Nun sind aber solche Bahnen nur zu oft unbequem zu erreichen und von der unmittelbaren Verbindung mit andern Bahnen abgeschnitten, so dass ihre Benutzung Umständlichkeiten mit sich bringt, die an sich schon Manchen von derselben abhalten; z. B. die Lage der Station Nussdorf der Kahlenbergbahn, die Station Selnau der Uetlibergbahn. Ganz anders, wenn diese Vergnügungsbahnen an eine Hauptader des Touristenverkehrs sich directe anschliessen, oder stark besuchte Höhepunkte nur noch bequemer erreichen lassen, wie etwa die Rigibahnen. — Nicht unwesentlich sind die Taxfestsetzungen, bei welchen solche neuen Bahnen oft längere Zeit experimentiren müssen, bevor diejenige Taxe gefunden ist, welche voraussichtlich die grösste Aussicht hat, den Beifall des Publicums zu erlangen. Eine kleine und anscheinend unbedeutende Taxreduction bringt oft ein ganz anderes Frequenzbild zu Stande: man muss sich dabei genau in die Anschaüungen desjenigen Publicums hineinleben, auf dessen Zuspruch gerechnet wird. Dies hat die Uetlibergbahn erfahren und — wie uns der Geschäftsbericht der Kahlenbergbahn (System Rigi) mittheilt — auch diese letztere Bahn. Hier wie dort sah man sich sehr bald zu Preisermässigungen genöthigt. Die Kahlenbergbahn hatte im 1. Betriebsjahr (1874) die concessionsmässigen Fahrgebühren folgender Weise gleich Anfangs reduciren müssen:

An Wochentagen: für die Bergfahrt auf ... fl.—80 kr.

 " Thalfahrt " " —60 "

 " Tour- u. Retourfahrt auf " 1.20 "

An Sonn- u. Feiertagen: die Bergfahrt auf " —50 "

 " Thalfahrt " " —40 "

 " Tour- u. Retourfahrt auf " —80 "

Allein diese Reductionen genügten noch nicht und schon am 15. Juni desselben Jahres sah man sich zu folgenden weitergehenden Ermässigungen genöthigt:

An Wochentagen: für die Bergfahrt auf ... fl.—60 kr.
 " Thalfahrt " " —40 "
 " Tour- u. Retourfahrt auf " 80 "
An Sonn- u. Feiertagen: die Bergfahrt auf " —40 "
 " Thalfahrt " " —30 "
 " Tour- u. Retourfahrt auf " —60 "

Ganz besondere Beachtung verdient die Taxreduction für Sonn- und Feiertage, da hierin die Erkenntniß ausgesprochen liegt, dass dem Sonntagspublicum eine besondere Begünstigung zugestanden werde, weil es das eigentliche Verkehrs-Element bei solchen Bahnen ist, und in der That brachte dieses auf jeden Sonn- und Feiertag 1500 bis 5000 Personen; während an Werktagen nur 300 bis 1500 Personen erwartet werden durften. Folgende Tabelle giebt Aufschluss über die Anzahl der an Wochentagen, Sonn- und Feiertagen beförderten Personen:

	An Wochentagen		An Sonn- und Feiertagen	
	Anzahl der Personen	%	Anzahl der Personen	%
April	4805	36	8551	64
Mai	5295	44	6896	56
Juni	11421	40	17246	60
Juli	17107	60	11063	40
August	12829	48	14016	52
September	17619	55	14659	45
October	5328	43	7080	57
November	21	52	20	48
Total:	74425	48	79531	52

Es ergibt sich sonach zugleich die Anzahl der überhaupt beförderten Personen in den Monaten:

April Mai Juni Juli August Septemb. Octob. Novemb.

13356 12191 28667 28170 26845 32278 12408 41

Die grösste Frequenz fällt somit in die Monate: Juni, Juli, August und insbesondere September.

Diese Erfahrungen dürfen bei Betrachtung der Uetlibergbahn immerhin einige Anhaltspunkte zu Vergleichen bieten, nur muss dabei nicht ausser Acht gelassen werden:

Einerseits, dass die Kahlenbergbahn ihre Frequenz aus Wien mit den Vororten zieht, dass dagegen die Uetlibergbahn nur auf Zürich rechnen kann; beiderorts allerdings den Fremdenverkehr mit einbegreifen. Andererseits, dass die Kahlenbergbahn (System Rigi) eine Concurrenz in der Drahtseilbahn besitzt; während die Uetlibergbahn den Verkehr nach dem Uetliberg allein beherrscht.

Schliesslich fügen wir noch die Betriebsrechnung (pro 1874) der Kahlenbergbahn hier bei:

Einnahmen:

I. Aus dem Transportbetriebe fl. 59522.03
II. Aus andern Betriebsquellen " 516.90

Summa: fl. 60038.93

Ausgaben:

I. Für die allgem. Verwaltung ... fl. 11515.54
II. " Bahnerhaltung " " 7986.74
III. " den Verkehrsdiest " " 10559.64
IV. " Zugförderungsdienst " " 22254.01
V. " Steuern, Stempelgebühren, Taxen, Verwaltungsrath etc. " 2219.27
Betriebsnettoertrag pro 1874 " 5503.73

Summa: fl. 60038.93

Wortlaut des Metervertrages vom 20. Mai 1875.

Art. 1. Die hohen vertragschliessenden Staaten kommen überein, unter dem Namen „Internationales Maass- und Gewichtsbureau“ ein wissenschaftliches und permanentes Institut mit dem Sitz in Paris, auf gemeinschaftliche Kosten zu gründen und zu unterhalten.

Art. 2. Die französische Regierung wird die nötigen Maassregeln treffen, um die Erwerbung und vorkommendenfalls Erbauung eines speciell zu diesem Zwecke bestimmten Gebäudes gemäss den im gegenwärtigen Vertrage beigefügten Reglement enthaltenen Bedingungen möglichst zu fördern.

Art. 3. Das internationale Bureau untersteht der ausschliesslichen Direction und Aufsicht eines „Internationales Maass- und Gewichts-Comité’s“, welches seinerseits unter die Autorität einer aus den Abgeordneten der vertragschliessenden Regierungen gebildeten Generalconferenz für Maasse und Gewichte gestellt ist.