

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 4/5 (1876)
Heft: 18

Sonstiges

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>

Gütern und Mineralien wurden $5\frac{1}{3}$ Millionen Tons oder 892 per Betriebsmeile befördert. Die Einnahmen aus dem Totalverkehr zeigen:

für Passagiere Pfd. St.	2 184 148,	Zuwachs von Pfd. St.	4 724
„ Güter u. Erze „	5 202 269	„ „ „	972 694
„ diverse „	595 018	„ „ „	38 841

Der Procentsatz im Güterverkehr stellt sich höher für die indischen als für die englischen Bahnen und zwar mit 67,9% im ersteren Lande gegen 54% in Grossbritannien.

Als Betriebskosten des Netzes in Indien sehen wir unter:

a. Erhaltung der Bahnen die Summe von Pfd. St.	825 320
b. Locomotiven „ „ „	1 229 111
c. Personen- und Güterwagen „ „ „	352 632
d. Verkehr „ „ „	741 114
e. diverse Ausgaben „ „ „	524 424

Im Vergleich mit dem letzten Jahresbericht ist eine Zunahme von 15,1% in den Einnahmen und nur 6,06% in den Betriebskosten ersichtlich, und das Verhältniss der Betriebskosten zu den Brutto-Einnahmen, welches im Jahre 1873 54,60% und 52,33% in 1874 war, ist im letzten Jahre bis auf 48,20% herabgesunken.

Folgende Tafel mag uns lehren, wie die Betriebsausgaben des englischen und indischen Eisenbahnnetzes während der letzten 3 oder 4 Jahre gewechselt haben:

	1872	1873	1874	1875
die englischen Bahnen	47% ⁰	49	53	55,04
„ indischen „	53,50	54,60	52,33	48,20

Die Kosten für die Zugmeile der indischen Linien war somit 4,01 Shilling im Jahr 1875, gegenüber 4,46 Sh. und 4,71 Sh. in den Jahren 1874 und 1873.

Interessant ist die beträchtliche Verschiedenheit in den Verhältnissen, unter denen die Bahnen im Westen des Landes gegenüber den östlich gelegenen arbeiten. Bei den erstgenannten dauert der „Monsoon“ (heisse Wind) während dreier Monate in der ersten Hälfte des Jahres und sein Effect ist in den kleineren Einnahmen und zunehmenden Betriebskosten ersichtlich. Die thätigste Jahreszeit bei den Bombay-Linien sind hauptsächlich 3—4 Monate im ersten Halbjahr, wo dann auch bedeutende Mehrkosten durch die Nothwendigkeit, den sich aufdrängenden Gütermassenverkehr fortzuschaffen, entstehen, während in den letzten 6 Monaten des Jahres die bestimmten Ausgaben im Verhältniss zum verringerten Monsoon-Verkehr nicht reducirt werden können. Ein regelmässiger, besonders Güter-Transport, würde ohne Zweifel mit vielen Ersparnissen verknüpft sein.

Die Verschiedenheiten dieses Betriebes geben wir in den folgenden Zahlen:

1. Die Linien im östlichen Indien.

a. Ostindien. — Einnahmen.

	Total.	Netto in % der Total-Einnahmen.
1873, 1ste Hälfte Pfd. St.	1 344 768	55,2
dito 2te „ „	1 092 246	44,8
das Gesamtjahr 1873 Pfd. St.	2 437 014	100
1874, 1ste Hälfte Pfd. St.	1 324 035	51,3
dito 2te „ „	1 255 079	48,7
das Gesamtjahr 1874 Pfd. St.	2 579 114	100

b. Das östliche Bengalen. — Einnahmen.

	Total.	Netto in % der Total-Einnahmen.
1873, 1ste Hälfte Pfd. St.	128 528	43,4
dito 2te „ „	167 404	56,6
das Gesamtjahr 1873 Pfd. St.	295 932	100
1874, 1ste Halbjahr Pfd. St.	149 109	47,4
dito 2te „ „	165 757	52,6
das Gesamtjahr 1874 Pfd. St.	314 866	100

2. Die Linien im westlichen Indien.

a. Indische Peninsular. — Einnahmen.

	Total.	Netto in % der Total-Einnahmen.
1873, 1ste Hälfte Pfd. St.	1 066 638	62,1
dito 2te „ „	650 119	37,9
das Gesamtjahr 1873 Pfd. St.	1 716 757	100

1874, 1ste Hälfte Pfd. St.	1 068 292	61,8
dito 2te „ „	659 727	38,2

das Gesamtjahr 1874 Pfd. St. 1 728 019 100 64,10

b. Bombay und Baroda. — Einnahmen.

	Total.	Netto in % der Total-Einnahmen.
1873, 1ste Hälfte Pfd. St.	354 616	68,5
dito 2te „ „	163 238	31,5

das Gesamtjahr 1873 Pfd. St. 517 954 100 59,97

1874, 1ste Hälfte Pfd. St.	313 297	61,2
dito 2te „ „	199 101	38,8

das Gesamtjahr 1873 Pfd. St. 512 398 100 59,23

Der specielle Betrieb für die durch die Theuerung leidenden Districte unterscheidet sich in Bezug auf das letzte Arbeitsjahr; dazu ist der Arbeitslohn billiger an der Ostseite Indiens und der Preis der Landeskohle an der Ostindien Hauptbahn etwa $\frac{1}{7}$ billiger als die englischen Kohlen bei den Bombay-Bahnen. Das Heizmaterial für die Locomotiven kostete im Jahre 1875 an der East Indian Bahn 1,92 d. (pence) per Zugmeile, und bei den Bombay und Baroda Linien 12,89 d, eine Differenz, die der erstgenannten Verwaltung circa Pfd. St. 345 000 pro Jahr an den Betriebskosten erspart. Die Netto-Einnahme der indischen Bahnen war Pfd. St. 3 978 884, oder = 4,31 Shilling pro Zugmeile, die Totale, mit Einschluss der Indus-Dampfbootflotte und der Bengal-Dampfer erreicht Pfd. St. 3 993 071, mit einer Zunahme von Pfd. St. 808 602 oder 25,4 % Netto-Einnahme gegen das Vorjahr.

Diese Resultate sind durchaus nicht ungünstig und wir dürfen nicht vergessen, dass neben der schwer in's Gewicht fallenden Theuerung und dadurch verringertem Verkehr für die alten Bahnen, mehrere neuere Linien jüngst eröffnet wurden und deren Betrieb noch keinen gesicherten Transportsatz aufweisen kann. Weite Länderstrecken sind hier noch aufzuschliessen und neue Communications herzustellen, um sodann den durch Handel und Manufacturen aufblühenden Geschäftsverkehr den neuen Linien zuzuführen. Die Energie und Erfahrung aller mit dem Bau und Betrieb der Eisenbahnen in Indien betrauten Männer muss darauf gerichtet sein, grössere Bequemlichkeiten für den Transit der Gütermassen des Landes zu ermöglichen und die äusserste Oeconomie mit Sicherheit und Schnelligkeit des Betriebes zu verbinden.

Eine kurze Recapitulation der Hauptpunkte, welche über den Arbeitsbetrieb der englischen und indischen Eisenbahnlinien, als für den deutschen Fachgenossen vielleicht interessant, hier aufgeführt wurden, zeigt uns für die vergleichsweise zwei letzten Jahre zum Schluss Folgendes:

	Englische Eisenbahnen.	Indische Eisenbahnen.
	Zunahme in Procenten der Jahre:	
	1875 gegen 1874	1875 gegen 1874
Eröffnete Meilen	2,3	10,0
Capitalien	3,7	5,8
Zugmeilen, zurückgelegt	1,6	18,0
Zahl der Passagiere	5,0	9,1
Gütermassen und Erze in Tons		
(weniger)	1,3	32,2
Total-Einnahmen	2,6	15,1
Betriebs-Ausgaben	6,0	6,06
Netto-Einnahmen	1,3	25,4
Durchschnittl. Verzinsung (weniger)	4,7	18,3

Mycethanaton.

(Frühere Artikel Bd. IV, Nr. 11, Seite 149.)

Dieses von Vilain & Comp. in Berlin in den Handel gebrachte angebliche Mittel gegen den Hausschwamm besteht nach Jacobsen aus einer mit Kochsalz und Schwefelsäure versetzten Alaunlösung, nach Jegels Untersuchung aus einer mit Schwefelsäure versetzten und mit Lakmus gefärbten Kochsalzlösung. Ein Liter desselben enthielt 147 Gr. Schwefelsäure und 250 Gr. Kochsalz. Ein Liter wurde im vorigen Jahre noch mit 150 Pfennig verkauft, während der wirkliche Werth kaum 4—6 Pfennige beträgt.

D. P. J.