

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 8/9 (1878)
Heft: 14

Artikel: Statistik der bedeutenderen schweizerischen Gasanstalten betreffend des Jahr 1877
Autor: Probst, M.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-6745>

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: 20.02.2026

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

Statistik der bedeutenderen schweizerischen

zusammengestellt von Ingenieur M. Probst

ORTSNAMEN			Städti- sche	Privat-	Gesamt-	24stündige	Gasart	Jahresbedarf an
			Anstalt		Anlage-Capital	Gasabgabe		Destillations- Material
					Fr.	Cubimeter		Kilogramm
Basel	Einwohnerzahl	44 834	1	—	2 112 800	max. 12 826 min. 2 382	Steinkohlen	7 313 050
Zürich	"	37 549	—	Actien	1 442 000	max. 9 950 min. 2 410	Steinkohlen mit 5 0/0 Boghead	7 227 800
Bern	"	36 001	1	—	1 566 000	max. 5 927 min. 1 278	Steinkohlen mit 6 0/0 Fettkohlen	3 649 900
Vevey	"	7 887	—	Privat	600 000	max. 3 000 min. 800	Steinkohlen	—
Winterthur	"	9 404	1	—	876 300	max. 3 285 min. 425	"	2 015 000
Luzern	"	14 524	—	Actien	400 000	max. 1 784 min. 510	Holz- und Stein- kohlen	1000 Tannenholz 775 000 Steinkohl.
Biel	"	8 113	—	"	285 000	max. 1 448 min. 306	Steinkohlen	1 084 000
Freiburg	"	10 904	—	"	320 000	max. 1 008 min. 229	"	682 600
Olten	"	2 998	—	"	112 000	max. 1 000 min. 200	"	750 000
Thun	"	4 623	1	—	325 000	max. 585 min. 193	"	465 000
Chur	"	7 552	—	Actien	200 000	max. 720	Saarkohlen mit Plattenkohlen	450 000
Interlaken	"	1 896	—	"	180 000	max. 900 min. 22	Steinkohlen	437 050
Solothurn	"	7 054	—	"	270 000	max. 572 min. 116	"	397 000
Herisau	"	9 736	—	"	120 000	max. 526 min. 59	Steinkohlen mit Boghead	354 050
Baden	"	4 200	—	"	200 000	max. 470 min. 150	Steinkohlen	329 000
Burgdorf	"	5 078	—	"	154 600	max. 554 min. 67	"	340 763
Sion	"	4 895	—	"	120 000	max. 206 min. 34	"	145 200
Neuveville	"	2 022	—	"	66 500	max. 138 min. 24	"	110 100
Schönenwerd	"	717	—	"	?	max. 114 min. 17	Steinkohlen mit Boghead	66 350
Perlen	"	?	—	"	30 000	max. 55	Oelgas	16 259 Kohlen 7 618 Oel

Leider gingen auf 50 versandte Fragebogen nur von obigen 20 Gasanstalten Antworten ein.

verlieren, wird einfach auf die untenfolgende tabellarische Zusammenstellung auf voriger Seite verwiesen, welche ein deutliches Bild der sehr bedeutenden Leistungen des Staates für das öffentliche Verkehrswesen des Cantons Bern seit 1831 gewährt.

Die Eisenbahnen, welche seit 1872 in unserem Canton erstellt worden sind, vermitteln natürlich jetzt den Transit und den Hauptverkehr und die Bestimmung der Strassen ist theilweise eine andere geworden. Viele derselben haben jetzt die von den Eisenbahnen nicht berührten Gegenden mit den Bahnstationen und, wie bisher, noch unter sich zu verbinden, während andere den Verkehr der von den Eisenbahnen unerreichen Landestheile und Gebirgsgegenden zu erleichtern und zu beleben haben. Das daherige Bedürfniss neuer und verbesserter Strassen ist noch lange nicht befriedigt; allein es ist das ernste Streben der Direction der öffentlichen Bauten,

für die Befriedigung dieses Bedürfnisses zu sorgen. Von diesem Streben geleitet entwarf sie im Jahre 1873 ein umfassendes Verzeichniss der noch anzulegenden neuen Strassen und der nothwendigen Strassencorrectionen, welches zusammen 139 Staatsstrassen und 42 Gemeindestrassen enthält. Der Grosse Rath genehmigte dasselbe unterm 14. März 1865 und anerkannte damit die Nothwendigkeit und Zweckmässigkeit dieser Strassenbauten. Um zu zeigen, von welchem Standpunkte die Direction der öffentlichen Bauten bei dieser wichtigen Vorlage ausgegangen ist und wie sie die daherige Aufgabe aufgefasst hat, folgen hier noch einige Stellen aus ihrem begleitenden Berichte vom 8. December 1863:

„Die mittleren Theile des Cantons von Thun bis zum Jura genossen die Wohlthat des Eisenbahnverkehrs, wenn auch noch einzelne Gegenden dieses Cantonstheils davon

Gasanstalten betreffend das Jahr 1877

für die Weltausstellung in Paris 1878.

Gasometerzahl und Inhalt derselben	System der		Anzahl der		Jahresconsum der		Gaspreis per Cubicm. für		Verlust und Selbstconsum
	Gasöfen	Reinigung	Strassen-	Privat-	Strassen-	Privat-	öffentliche	Privat-	
			Flammen		Flammen		Beleuchtung		
Cubicmeter					Cubicmeter	Cubicmeter	Cts.	Cts.	Cubicmeter
5 mit 12 000	Siebner-Oefen mit Rostfeuer	trocken; Eisenoxyd	994	24 648	404 746	1 678 825	20	32,7 abzügl. Rabatt	151 033
4 „ 10 400	6er mit Rost- feuer	Condensor- Wascher Eisenoxyd	1217	20 035	379 380	1 509 900	17,6	33 abzügl. Rabatt	161 190
4 „ 6 600	Füllöfen System Liegel	4 Reiniger mit Eisenoxyd 1 mit Kalk	769	14 596	185 832	828 168	19	40 mit Rabatt bis 8 0/0	85 573
3 „ 1 700	gewöhnliche mit 7 Retorten	cuves chaux sulfatee	280	5 000	74 785	432 300	32	40	11,8 0/0
2 „ 3 400	5er	Kalk-Hydrat	280	10 600	63 800	434 570	19,4	38,8	9,1 0/0
2 „ 810	5er	trocken; mit Kalk	238	6 204	73 900	274 000	4,5 per Brenn- stunde	44 mit Rabatt	32 000
2 „ 1 600	3 v. 5 Retort. 1 v. 3 „	mit Kalk	163	4 614	38 190	251 266	29	40 mit Rabatt 2 - 10 0/0	14 249
2 „ 850	gewöhnlich	Eisenoxyd	180	2 748	52 483	118 549	31,5	45	8 0/0
1 „ 425	1 v. 5 Retort. 1 v. 3 „ 1 v. 2 „	Lamming'sche Masse	—	1 225	—	160 000	—	25	5,7 0/0
2 „ 1 020	1 v. 3 Retort. 2 v. 2 „ 1 v. 1 „	Lamming'sche Masse mit Kalk	180	2 485	18 300	100 900	5 per Brenn- stunde	40	3 000
1 „ 690	Riedinger Augsburg	2 Wascher u. 2 Reiniger	89	2 230	22 350	95 430	4 per Brenn- stunde	41	9 0/0
2 „ 900	Gebr. Sulzer Winterthur	Gebr. Sulzer Winterthur	86	3 200	9 940	99 220	5 per Brenn- stunde	40—46	6 014
2 „ 1 700	Riedinger Augsburg	Lamming	95	2 311	26 718	75 179	33,6	47	4 0/0
2 „ 811	gewöhnlich	Kalk	64	2 666	11 048	75 510	—	49,5	15 0/0
3 „ 750	dto.	dto.	92	2 150	16 300	70 000	35 circa	48	10 509
1 „ 368	Deutsches System	Deutsches System	94	2 186	16 081	67 655	35,30	45	5 055
1 „ 340	Thonretorten	Lamming'sche Masse	64	413	13 814	17 260	45	50	6 0/0
1 „ 150	Guss- u. Thon- Retorten	Kalk	40	850	6 100	22 000	38	50	—
2 „ 243	Gebr. Sulzer Winterthur	Kalk u. Coke	—	600	—	—	—	43	—
1 „ 70	1 runde Ret. nur für Oel	Lamming	85	—	—	—	—	67,5	—

ausgeschlossen sind; dagegen geniessen das Oberland, das Frutigen und Simmenthal, sowie der Jura, von diesen Wohlthaten nur die Wirkungen und erst in zweiter Linie einige Früchte. Unsere Aufmerksamkeit muss sich daher vorzüglich darauf richten, dass diesen vom Hauptverkehr entfernten Gegenden durch Verbesserung ihrer Strassen und durch Herstellung der nöthigen Verkehrsmittel, wo sie noch fehlen, ein Ersatz geboten werde, sowie auch, dass diese Gegenden auf möglichst kurzem Wege und in rationeller Weise mit den Eisenbahnen verbunden werden; allein hiefür bedarf es eben noch sehr bedeutender Anstrengungen.

Wenn wir einerseits die Ablegenheit des obern Cantons theils von den grossen Verkehrslinien und andererseits den von Jahr zu Jahr zunehmenden Fremdenverkehr in Betracht ziehen, so können wir es nicht misskennen, dass der Verbesserung

unserer Gebirgspässe wenigstens ebensoviel Wichtigkeit beizulegen sei, als den Verkehrsstrassen in den übrigen Landestheilen.

Im Jura sind die Verhältnisse etwas anderer Art, da hier die Erstellung von Eisenbahnen in Aussicht genommen ist, so dass die Vervollständigung des Strassennetzes in diesem Cantonstheile auf den Anschluss an diese künftigen Hauptverkehrslinien vor Allem Rücksicht zu nehmen hat.⁴

Es liegt in der Natur der Sache, dass das Verzeichniss der 1863 noch nothwendig erschienenen Strassenbauten in Bezug auf Voraussicht ebenso wenig als jedes andere menschliche Werk Anspruch auf unfehlbare Vollständigkeit machen konnte, und es haben auch wirklich unvorherzusehende Verhältnisse seither neue Strassenbauten veranlasst, welche nicht in diesem Verzeichnisse enthalten sind, während dagegen eine Anzahl