

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **5/6 (1885)**

Heft 22

PDF erstellt am: **21.09.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

INHALT: Aus der Statistik der schweizerischen Eisenbahnen. (Schluss.) — Nordenfeldt's submarines Boot. — Miscellanea: Probefahrten auf der Bosna-Bahn. Regionalbahn im Travers-Thal. Die Kanone von Oberst de Bange. Ein eiserner Mast von 300 m Höhe. Zum Ein-

sturz des Betongewölbes der Eisenbahn Piräus-Peloponnes. Baulicher Zustand älterer Häuser in Cöln. Museum im Trocadéro zu Paris. — Concurrenzen: Schulhausbaute in Lausanne. — Vereinsnachrichten.

**Aus der Statistik der schweizerischen Eisenbahnen.**

(Schluss.)

Wir geben nun noch einige der wichtigsten Ergebnisse über die Betriebseinnahmen, Betriebsausgaben und Einnahmenüberschuss für das Jahr 1884, sowie die Reductionen dieser Zahlen auf den Kilometer, und zur Vergleichung die nämlichen kilometrischen Resultate der Jahre 1882 und 1883. Die „mittelbaren“ Einnahmen und Ausgaben sind dabei nicht in Betracht gezogen.

men (0,88 bei Wohlen-Bremgarten, 6,31 bei der Gotthardbahn, 10,02 bei der Basler-Verbindungsbahn).

Die Betriebsausgaben vertheilten sich im Jahr 1884 in folgender Weise:

Allgemeine Verwaltung . . . . . 2 110 577 Fr. = 6,34 %  
 Unterhalt und Aufsicht der Bahn 9 473 522 „ = 28,46 %  
 Expeditions- und Zugdienst . 10 211 282 „ = 30,68 %  
 Fahrdienst . . . . . 11 492 679 „ = 34,52 %  
 Die Betriebskosten betragen auf den Normalbahnen durchschnittlich 50,06 % der Transporteinnahmen; am günstigsten ist dieses Verhältniss bei der Gotthardbahn mit 41,18 % (Nordostbahn 45,43 %), am ungünstigsten bei Wohlen-Brem-

	Betriebseinnahmen 1884			Kilom. Einnahmen			Betriebsausgaben				Einnahmenüberschuss			
	Personen-transport	Güter-transport	Total	1884	1883	1882	Im Ganzen		pr. Kilometer		Im Ganzen		pr. Kilometer	
							1884	1883	1883	1882	1884	1883	1883	1882
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
<b>Centralbahn</b>	4 090 131	6 543 191	10 633 322	32 518	33 043	31 455	5 628 416	17 212	16 720	14 667	5 004 906	15 306	16 323	16 788
Aargauische Südbahn	196 076	922 331	1 118 407	19 283	17 465	10 631	807 989	13 931	12 295	9 321	310 418	5 352	5 170	1 310
Wohlen-Bremgarten	8 529	8 272	16 801	2 100	2 024	2 063	32 776	4 097	3 685	4 898	— 15 975	— 1 997	— 1 661	— 2 835
<b>Emmenthalbahn</b>	177 606	224 525	402 131	9 037	8 721	8 416	269 358	6 053	5 465	4 718	132 773	2 984	3 256	3 698
<b>Gotthardbahn</b>	3 331 951	6 350 369	9 682 320	36 400	39 287	33 752	3 986 753	14 988	17 002	12 999	5 695 567	21 412	22 285	20 753
<b>Jura-Bern-Luzern-Bahn</b>	3 264 416	4 160 178	7 424 594	21 153	21 974	21 082	4 094 867	11 666	11 809	11 623	3 329 727	9 487	10 165	9 459
Bödelibahn	99 193	33 690	132 883	14 765	15 931	16 734	76 014	8 446	9 616	11 008	56 869	6 319	6 315	5 726
<b>Nordostbahn</b>	4 898 604	7 983 337	12 881 941	23 811	26 094	24 901	5 852 681	10 818	10 767	10 598	7 029 260	12 993	15 327	14 303
Zürich-Zug-Luzern	874 093	947 728	1 821 821	27 191	31 200	26 531	842 636	12 576	15 378	13 316	979 185	14 615	15 822	13 215
Bötzbergbahn	615 356	1 620 666	2 236 022	38 552	40 902	39 429	1 284 881	22 153	22 600	21 203	951 141	16 399	18 302	18 226
Effretikon-Hinweil	64 248	94 284	158 532	6 893	7 087	6 841	133 513	5 805	5 798	5 690	25 019	1 088	1 289	1 151
<b>Suisse-Occidentale</b>	5 415 362	6 746 408	12 161 770	20 303	20 542	20 853	5 958 498	9 947	10 233	10 585	6 203 272	10 356	10 309	10 268
Bulle-Romont	64 130	147 362	211 492	11 132	10 951	10 529	157 002	8 263	8 496	8 352	54 490	2 869	2 455	2 177
<b>Tössthalbahn</b>	135 975	140 719	276 694	6 917	7 052	7 467	248 398	6 210	6 504	6 706	28 296	707	548	761
<b>Travers-St. Sulpice</b>	50 274	31 874	82 148	7 468	6 640	—	56 851	5 168	6 467	—	25 297	2 300	173	—
<b>Vereinigte Schweizerb.</b>	3 140 148	3 742 691	6 882 839	24 758	23 756	22 457	3 573 871	12 856	13 565	13 139	3 308 968	11 902	10 191	9 318
Toggenburgerbahn	157 390	124 445	281 835	11 274	11 166	10 685	200 504	8 020	8 211	7 428	81 331	3 254	2 955	3 257
Wald-Rüti	34 304	28 880	63 184	9 026	9 492	9 314	58 938	8 420	12 927	12 728	4 246	606	— 3 435	— 3 414
Rappersweil-Pfäffikon	16 383	7 313	23 696	5 924	5 830	5 800	24 114	6 029	6 673	5 967	— 418	— 105	— 843	— 167
<b>Normalbahnen im Ganzen</b>	26 634 169	39 858 263	66 492 432	24 312			33 288 060	12 171			33 204 372	12 141		
Dieselben im Jahr 1883	29 702 571	39 347 936	69 050 507		25 302		34 168 369		12 520		34 882 138		12 782	
„ „ „ 1882	26 348 593	35 970 068	62 318 661			23 597	30 837 938			11 677	31 480 723			11 920

Detailirtere Angaben hierüber sind in der Uebersicht von 1884 auch wieder nicht enthalten; der Statistik von 1883 entnehmen wir noch folgendes.

Vom Ertrag des Personentransportes fallen bloss 10,05 % auf die erste Wagenklasse, 33,22 % auf die zweite, 56,73 auf die dritte. Während aber bei der Gotthardbahn die erste Classe 25,64 %, die zweite 42,93 %, die dritte 31,43 % der Einnahmen lieferte, betragen diese Procentsätze bei der Emmenthalbahn 0,03, 8,59 und 91,38 %. Im Allgemeinen überwiegen die Einnahmen der dritten Classe die der beiden ersten ganz beträchtlich. Die Einnahme per Reisenden betrug im Mittel 1,28 Fr. und schwankte zwischen 0,35 Fr. (Travers-St. Sulpice und Rappersweil-Pfäffikon) und 4,20 Fr. (Gotthardbahn). Per Kilometer hat ein Reisender im Durchschnitt 5,30 Centimes bezahlt (3,87 auf der Linie Effretikon-Hinweil, 13,83 auf der Basler-Verbindungsbahn, 8,05 auf der Gotthardbahn). — Vom Gesamtertrag des Gütertransportes kamen bloss 5,74 % auf das Gepäck der Reisenden (auf der Bödelibahn 21,94 %, auf der aarg. Südbahn 1,54 %), 3,66 % betrafen den Viehtransport, und 90,60 % die übrigen Waaren. Per Tonne und Kilometer wurden durchschnittlich 9,71 Cts. bezogen (37,66 auf der Bödelibahn, 6,02 auf der aarg. Südbahn). Im Mittel wurden auf jeden Zugkilometer 5,15 Fr. eingenom-

garten mit 105 %! (Rappersweil-Pfäffikon 101,8, Wald-Rüti 93,3, Tössthalbahn 89,8 %).

**b) Specialbahnen.**

Die Specialbahnen sind in der officiellen Statistik, ohne Rücksicht auf ihren Zweck und ihren besonderen Character, einfach in alphabetischer Reihenfolge aufgezählt. Wollte man dieselben classificiren, so müsste man sie mindestens in 3 Kategorien theilen, etwa:

- 1) *Normalspurige Adhäsionsbahnen*: Aarg. Seethalbahn, Uetlibergbahn, Wädensweil-Einsiedeln;
- 2) *Schmalspurige Adhäsionsbahnen*: Appenzellerbahn, Lausanne-Echallens, Rigi-Scheidegg-Bahn, Waldenburger-B.;
- 3) *Zahnradbahnen*: Arth-Rigibahn, Rigibahn, Rorschach-Heiden.

Wir werden indessen von dieser Theilung keinen weitern Gebrauch machen, sondern alle diese 10 Bahnlilien zusammenfassen\*), und bringen in der folgenden Tabelle eine Uebersicht der Bau- und Betriebslängen, Anlagekosten, Zahl der Stationen, Maximalsteigungen und Minimalradien, ferner Angaben über den Stand des Rollmaterials und die Grösse des Verkehrs im Jahre 1884.

\*) Die erst im Laufe von 1884 eröffnete Regionalbahn Tramelan-Tavannes lassen wir ausser Betracht.