

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 7/8 (1886)  
**Heft:** 22

## Inhaltsverzeichnis

### 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:** 19.02.2026

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

**INHALT:** Das Experten-Gutachten über die Moratoriums-Linien der schweizerischen Nordostbahn. II. — Patentliste — Miscellanea: Die Kinzithalbahn. Zur Bremsfrage. Die electrische Beleuchtung des Hell-Gate bei New-York. Eidg. Polytechnikum. — Con-

currenzen: Grabmal für Franz Liszt. Interimskirche in Halle a. S. Schulhaus in Leobschütz. — Necrologie: † Johannes Scherr. Eugen Rambert. Charles Frédéric Tschampion. Philipp Baum. — Vereinsnachrichten.

## Das Experten-Gutachten über die Moratoriums-Linien der schweizerischen Nordostbahn.

### II.

#### Verkehr.

Jede auch nur approximative Schätzung des Verkehrs, der sich muthmasslich auf den Moratoriumslinien entwickeln wird, hängt von so vielen Voraussetzungen ab, die zutreffen, aber auch nicht zutreffen können, dass der Werth, den eine solche Schätzung beanspruchen kann, eben nur ein sehr relativ ist. So einfach die Erhebung der Baukosten war, so überaus schwierig gestaltet sich die Berechnung der zu erwartenden Verkehrsquanten und der daraus resultirenden Betriebseinnahmen. Die Schwierigkeit der zu lösenden Frage einerseits und die daraus folgende Unsicherheit der gewonnenen Resultate andererseits mögen es rechtfertigen, dass wir an diesem Orte nicht detaillirt auf alle die Erwägungen eintreten, welche die Experten in ihrem Berichte niedergelegt haben. Immerhin möchten wir hier feststellen, dass gerade dieses Capitel von den Experten mit besonderer Sorgfalt und Ümsicht behandelt worden und dass darin eine grosse Summe von Arbeit niedergelegt ist.

#### Betriebseinnahmen.

Bei der Berechnung des Verkehrs ist die N. O. B. von der Voraussetzung ausgegangen, dass jeder Linie diejenigen Transportquantitäten anzurechnen seien, für welche sie — soweit nicht bestehende Verträge Abweichungen bedingen — die kürzesten schweizerischen Routen darstellen. Für die Verkehrsmassen wurden die Resultate des Jahres 1884 zu Grunde gelegt unter Berücksichtigung der muthmasslichen Verschiebungén des Verkehrs von den bestehenden auf die neuen Linien.

Die Experten finden, dass die N. O. B. in ihren Berechnungen verschiedene Gesichtspunkte unberücksichtigt gelassen habe. Erstens wurde die in normalen Zeiten bei fast allen neuerbauten Eisenbahnlinien eintretende, naturgemäßes Zunahme des Jahres-Verkehrs von ungefähr 2% beim Personen-, Gepäck- und Viehverkehr und von etwa 4% beim Güterverkehr ausser Acht gelassen, dann hat die N. O. B. wol den Verkehrsverlust, den das bestehende Netz durch die neuen Linien erleiden würde, ausgerechnet, aber nirgends die günstige Rückwirkung in Betracht gezogen, welche die Moratoriums-Linien durch den sich gleichzeitig entwickelnden neuen Verkehr auf das alte Netz ausüben würden, und endlich hat sie keine Rücksicht auf eine mässige, den Verkehr nicht beeinträchtigende Erhöhung der Taxen genommen. Abgesehen hievon gelangen die Experten zum Schluss, dass der von der N. O. B. den neuen Linien zugetheilte fremde Verkehr den Verhältnissen entspreche, dass jedoch die Ermittlungen für den eigenen oder *localen* Verkehr zu ängstlich bemessen seien. Die Berechnung geschah auf Grundlage der durchschnittlichen Einnahmen der concurrirenden Strecken des bestehenden Netzes, entsprechend den Tarifansätzen der Concessionen, die übrigens mit denjenigen der alten Linien übereinstimmen. Die Einnahmen aus dem Gepäck- und Viehverkehr wurden nach bestimmten Procenten des Personenverkehrs bemessen.

Wir gehen nun sofort zur Besprechung der einzelnen Linien über:

**Coblenz-Stein.** Der Zweck dieser Bahn ist wesentlich, die noch vorhandene Lücke in der linksrheinischen Verbindung zwischen Basel und Winterthur, bzw. Schaffhausen auszufüllen, die Bötzbergbahn vom Transit-Verkehr in dieser Richtung zu entlasten und dadurch die Legung des zweiten Geleises auf dieser Bahn zu verschieben. —

Die Abkürzungen, welche die neue Linie Coblenz-Stein darbietet sind nicht erheblich. Für den Hauptverkehr von Basel nach Bülach, Winterthur und Romanshorn beträgt der Gewinn etwa 4—5 km; nur von Stein und einigen Stationen der Linie Basel-Stein nach Coblenz bis und mit Glattfelden ergeben sich grössere Abkürzungen von 10 bis 19 km. In ihren Berechnungen hat die N. O. B. der Linie Coblenz-Stein den ganzen Güterverkehr zugetheilt, der sich bisher im *Transit* via Bötzbergbahn nach und von Bülach-Winterthur und weiter bewegte. Vom Personenverkehr wurde dagegen nur  $\frac{1}{5}$  in die Rechnung gestellt, weil auf der Linie Stein-Coblenz-Winterthur keine Schnellzüge vorgesehen sind und daher die Mehrzahl der Reisenden die schnellere Route via Bötzberg vorziehen wird. Während die Experten dieser Annahme des Transitverkehrs zustimmen, können sie es jedoch nicht hinsichtlich des *localen* und *directen* Verkehrs thun; sie finden, dass die N. O. B. hier zu niedrig geschätzte habe. Wir müssen uns versagen auf die einlässlich motivirte Höherschätzung der Verkehrsquantitäten durch die Experten hier einzutreten und beschränken uns auf nachstehende Gegenüberstellung der bezüglichen Zahlen:

Schätzung der	Durchfahrene km		Taxe in Cts. p. km.		Einnahme in Fr.	
	N. O. B.	Experten	N.O.B.	Exp.	N. O. B.	Experten
Personen	384 346	786 000	3,86	4,00	14 836	31 440
Gütertonnen	2 737 540	2 882 000	7,41	7,40	202 852	213 268
Gepäck und Vieh	—	—	—	—	1 978	4 192
			Total:		219 666	248 900
			Hälften:		109 833	124 450

Da die N. O. B. diese Linie gemeinsam mit der S. C. B. zu bauen und zu betreiben hat, so kommt für die erstere nur die Hälften der Einnahmen in Betracht.

**Eglisau-Schaffhausen.** Auf diese Linie wurde s. Z. grosses Gewicht gelegt, weil sie in Verbindung mit der Bahn: Thalweil-Zug-Goldau die kürzeste Zufahrtslinie aus Württemberg, Mittel- und Norddeutschland zum Gotthard darstellte. In Verbindung mit der Strecke Niederglatt-Baden hätte sie ferner auch die kürzeste Verbindung von Schaffhausen und der dort einmündenden deutschen Bahnen mit Baden und der Westschweiz vermittelt und endlich noch das letzte Theilstück der schweizerischen Linie: Basel-Stein-Coblenz-Eglisau-Schaffhausen gebildet. Jetzt liegen die Verhältnisse nicht mehr so günstig. Von Schaffhausen nach Turgi, Aarau und der Westschweiz ist kein Vorsprung mehr, weil die Distanz via Waldshut gleich ist. Von Stühlingen, bzw. Donaueschingen nach Goldau beträgt die Abkürzung höchstens 3 km, vorausgesetzt, dass Thalweil-Zug via Sihlbrücke gebaut wird und dass die Abzweigung in Neuhausen und nicht in Schaffhausen stattfindet. Von Basel (bad. Bahnhof) nach Constanz und Lindau geht die kürzeste Linie über Waldshut, während vom Basler Centralbahnhof aus die beiden Linien gleich lang sind. Sonach sind jetzt die Vorteile der zu bauenden Linie nicht mehr so gross, dass deren Ausführung erhebliche Begünstigungen für den Verkehr nach dem Gotthard, der Westschweiz und nach Basel mit sich brächte, da die Concurrlinien, welche die gleichen Erleichterungen verschaffen, schon bestehen. In nachstehenden Zahlen finden sich die Schätzungen der N. O. B. und der Experten betreffend den Verkehr dieser Linie zusammengegestellt:

Schätzung der	Durchfahrene km		Taxe in Cts. p. km.		Einnahme in Fr.	
	N. O. B.	Experten	N.O.B.	Exp.	N. O. B.	Experten
Personen	1 599 648	2 028 000	4,50	4,50	71 984	91 260
Gütertonnen	926 155	1 131 000	9,47	9,50	87 706	107 445
Gepäck u. Vieh	—	—	—	—	9 597	12 168
			Total:		169 287	210 873

**Etzwilen-Schaffhausen.** Auch diese Linie soll eine Lücke in der schweizerischen Eisenbahnverbindung von Basel mit Constanz ausfüllen, speziell soll dadurch der Verkehr