

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 31/32 (1898)  
**Heft:** 2

## 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:** 20.02.2026

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

INHALT: Einige Auszüge aus der schweizerischen Eisenbahnstatistik. II. (Schluss.) — Wettbewerb für ein Universitätsgebäude in Bern. I. — Mitteilungen über den Bau der Linien Schaffhausen-Eglisau und Thalwil-Zug. I. — Miscellanea: Die 39. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure. Bau des Simplontunnels. Das Auerlicht vor dem

deutschen Reichsgericht. Japan auf der Pariser Weltausstellung. — Konkurrenzen: Gruppe der drei Eidgenossen auf dem Rütli im Kuppelraum des eidg. Bundeshauses in Bern. Drei Brücken über das Flonthal in Lausanne. — Vereinsnachrichten: Stellenvermittlung.

Hiezu eine Tafel: Wettbewerb für ein Universitätsgebäude in Bern.

## Einige Auszüge aus der schweizerischen Eisenbahnstatistik.

### II. (Schluss.)

Endlich wollen wir noch die auf den Bahnkilometer reduzierten Einnahmen, Ausgaben und Ueberschüsse vom Jahr 1896 für die Hauptbahnen und die Bahnen insgesamt zusammenstellen.

Bahnen	Kilometrische		
	Einnahmen	Ausgaben	Ueberschüsse
Centralbahn . . . . . Fr.	54501	31420	23081
Aargauische Südbahn . . . . »	27618	16632	10986
Gotthardbahn . . . . . »	63893	37510	26383
Jura-Simplon-Bahn . . . . . »	33456	19051	14405
Nordostbahn . . . . . »	36234	21033	15201
Bötzbergbahn . . . . . »	45262	29835	15427
Vereinigte Schweizerbahnen . . »	36102	22102	14000
Bahnen im ganzen . . . . . »	32708	19480	13228

Diese kilometrischen Beträge waren im Lauf der Jahre starken Schwankungen unterworfen. Die Einnahmen, im Jahre 1868 pro km 23 630 Fr. ausmachend, hoben sich bis 1874 auf das Maximum von 34 376 Fr., nahmen dann von Jahr zu Jahr ab bis 1879, wo sie bloss 22 459 Fr. betrugen; von da an gingen sie allmählich wieder in die Höhe (immerhin mit starkem Rückschlag von 1883 auf 1884), haben indessen den Betrag von 1874 bis jetzt noch nicht erreicht. Einen ähnlichen Verlauf nahmen die kilometrischen Ausgaben. Mit 11 301 Fr. im Jahr 1868 beginnend, erreichten sie 1874 die bedeutende Grösse von 19 878 Fr., wurden dann allmählich reduciert bis zu einem Minimum von 12 226 Fr. im Jahr 1881 und vermehrten sich in den folgenden Jahren ziemlich stetig bis zu dem oben angeführten Wert von 19 480 Fr. für 1896. Was nun den Reinertrag anbetrifft, so betrug er 1868 12 329 Fr., die nächsten zwei Jahre weniger, 1871 aber erreichte er seinen höchsten Stand mit 16 109 Fr., dann ging er kontinuierlich herunter bis zum Minimum von 9 414 Fr. im Jahr 1878; von da an trat allmähliche Besserung ein bis 1889 mit 13 960 Fr.; aus den schon angeführten Gründen erfolgte abermals ein Rückschlag bis auf 10 573 Fr. im Jahr 1892, die letzten Jahre aber normales Steigen. In Prozenten des Anlagekapitals ausgedrückt, machte der Reinertrag in den besten Zeiten etwa 5% aus, ging bis 1878 auf 3% herunter und ergiebt für 1896 4,2%.

Diese Schwankungen im Ertrag machten sich natürlich wieder in besonderem Masse bei der Centralbahn und Nordostbahn geltend. Bei der Centralbahn folgte auf eine kilometrische Einnahme von 59 930 Fr. (1874) eine solche von 34 558 Fr. (1879), auf einen Reinertrag von 28 699 Fr. (1875) ein solcher von 18 370 Fr. (1879); im Jahr 1884 betrug er sogar nur 16 691 und noch 1892 (infolge gesteigerter Ausgaben) nur 17 579 Fr. Bei der Nordostbahn gingen die Einnahmen von der Höhe von 59 889 (1875) allmählich bis auf 26 363 Fr. (1881) herunter und hielten sich ungefähr auf diesem Niveau bis 1887, um von da an erst wieder langsam zu steigen. Der Reinertrag fiel sehr rasch von 29 797 Fr. (1875) auf 14 946 (1877), 14 760 (1881), 12 519 (1885) und ergab noch 1892 bloss 12 114 Fr., wobei allerdings ins Gewicht fällt, dass die Ausgaben sich 1892 auf 18 767 Fr. beliefen, gegenüber 13 768 für 1885 und 11 603 für 1881. Bei der Jura-Simplon-Bahn haben seit der Fusion von 1890 die kilometrischen Einnahmen, damals 25 802 Fr. betragend, fortwährend zugenommen, wogegen der Reinertrag von 11 790 Fr. (1890) auf 8552

Franken (1892) sank und sich erst in den letzten Jahren zu befriedigender Höhe aufschwang. Die Vereinigten Schweizerbahnen wurden von der Krisis der 70er Jahre nur in geringem Masse berührt und sahen ihre Einnahmen von einem Minimum von 23 316 Fr. (1877) ziemlich kontinuierlich steigen, ebenso ihren Reinertrag, der 1877 nur 7585 Fr. betrug, bis zum Maximum von 15 030 Fr. (1889). — Die Aargauische Südbahn hat sich in den Einnahmen und im Reinertrag von 1883 an bis 1893 fortwährend gebessert, um von da an fast stationär zu bleiben. Die Bötzbahn erzielte bis zum Jahr 1891 glänzende Resultate, allerdings bei entsprechend hohen Betriebskosten; infolge Erweiterung des Netzes durch die Strecke Koblenz-Stein gingen Einnahmen und Reinertrag momentan zurück, erfuhren indessen in den letzten Jahren eine befriedigende Zunahme. — Bei der Gotthardbahn stiegen die relativen Einnahmen von 37 447 Fr. (1884) auf 63 893 Fr. (1896), die Ausgaben von 17 937 (1884) auf 37 510 (1896), der Reinertrag von einem Minimum von 18 338 Fr. (1886) auf ein Maximum von 28 060 Fr. (1894); einer weiteren Vermehrung stand das starke Anschwellen der Ausgaben entgegen.

Von denjenigen Nebenbahnen, die schon längere Zeit bestehen, haben bloss die Emmenthalbahn, Langenthal-Huttwyl und die Südostbahn eine erhebliche Besserung ihres Ertrages erfahren, da die meisten der übrigen grösstenteils auf den Personenverkehr angewiesen sind und dieser keiner so grossen Steigerung fähig ist wie der Warenverkehr. Nach den Ergebnissen des Jahres 1896 kann bei folgenden Linien das Betriebsergebnis als ein günstiges bezeichnet werden: Jura-Neuchâtel (24 058 Fr. kilom. Einnahmen, 17 508 Ausgaben, 6550 Ueberschuss), Emmenthalbahn (14 353, 9877 und 4476 Fr.), Langenthal-Huttwyl (10 445, 7102 und 3343 Fr.). Dagegen haben ganz unbefriedigende Ergebnisse: Orbe-Chavornay (Ueberschuss 1992 Fr.), Seethalbahn (1628 Fr.), Tössthalbahn (1624 Fr.), Traverthalbahn (1485 Fr.), Toggenburgerbahn (665 Fr.), Huttwyl-Wolhusen (570 Fr.). Die kurzen, nicht selbständig, betriebenen Strecken Wald-Rüti und Wohlen-Bremgarten weisen immer noch Betriebsdefizite auf.

Unter den schmalspurigen Adhäsionsbahnen sind die Ergebnisse einigermaßen befriedigend bei der Rhätischen Bahn (15 263 Einnahmen, 8292 Ausgaben, 6971 Ueberschuss), Genf-Veyrier (16 768, 10 699 und 6069 Fr.) und Birsigthalbahn (12 273, 8816 und 3457 Fr.), dagegen unbefriedigend oder schlecht bei der Waldenburgerbahn (1304 Franken Ueberschuss), Frauenfeld-Wyl (963 Fr.), Central-Vaudois (589 Fr.), Neuenburg-Boudry (545 Fr.), Bière-Morges (499 Fr.), Ponts-Chaux-de-Fonds, Yverdon-Ste-Croix und Rigi-Scheidegg mit Betriebsdefiziten. Verhältnismässig günstig gestaltet sich der Ertrag bei den drei Adhäsionsbahnen mit eingefügten Zahnstangenstrecken: Berner Oberlandbahnen (17 356, 9251 und 8105 Fr.), Visp-Zermatt (12 855, 4490 und 8365 Fr.), Brünigbahn (13 569, 8499 und 5070 Fr.), was freilich in der Hauptsache dem Fremden- und Touristenverkehr zu verdanken ist. — Was schliesslich die reinen Zahnradbahnen anbetrifft, so kann von einer ordentlichen Rendite nur gesprochen werden bei der Vitznau-Rigibahn (58 148 Fr. Einnahmen, 39 551 Ausgaben, 18 597 Ueberschuss), Pilatusbahn (39 675, 20 003 und 19 672 Fr.) und Glion-Naye (21 043, 9839 und 11 204 Fr.). Die Wengernalpbahn hatte mit 7407 Fr. einen weniger guten Reinertrag als in den vorhergehenden Jahren. Für die Arth-Rigi-Bahn bedeutet der Ertrag von 6920 Fr. angesichts der enorm hohen Anlagekosten kein befriedigendes Resultat. Als ganz ungünstig stellen sich heraus: Rorschach-Heiden (Ueberschuss 2894 Fr.), Schynige Platte (2904 Fr.).