

Länge und Maximalsteigung der schweizerischen Linien

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **1 (1874)**

Heft 7

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1971>

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.

II. Vergleichung der Ausgaben.

Herr Rottensteiner rechnet für den Betrieb per Kilometer Fr. 7250, Herr Dietler aber Fr. 7300. Für den Reservefond berechnet Herr Rottensteiner Fr. 32,520, Herr Dietler 32,480, also hier kein Unterschied.

Zudem berechnet Herr Rottensteiner für „Verschiedenes“, worunter insbesondere die Benutzung des Bahnhofes in Lenzburg per Kilometer Fr. 1000, also die angeführten Fr. 40,600.

Wir müssen nochmals constatiren, dass es sich hier nur um eine Linie Lenzburg-Emmenbrücke handelt. Hiebei setzt Herr Dietler nichts „Verschiedenes“ aus, berechnet dafür aber für Benutzung des Bahnhofes von Luzern und Lenzburg Fr. 70,000.

Berechnen wir nun von diesen obigen 70,000 Fr. die Hälfte als Benutzung für Station Lenzburg, so stellen sich die Ausgaben in beiden Gutachten für die Strecke Luzern-Lenzburg wie folgt:

	nach Dietler. Fr. 296,380	nach Rottensteiner. Fr. 294,350
1. Betrieb:		
2. Bahnhof Lenzburg, Benutzung	„ 35,000	„ 40,000
3. Reservefond:	„ 32,480	„ 32,520
	Fr. 363,860	Fr. 366,870
oder per Kilometer also gleich.	„ 8,961	„ 9,036

Wenn wir nun schliesslich noch zur Ergänzung der Berechnung des Hrn. Rottensteiner das Stück Emmenbrücke-Luzern in Betracht ziehen, so stellt sich die Rechnung folgendermaassen:

	Rottensteiner. Fr. 773,500	Dietler. Fr. 715,500
I. Einnahmen: 45 Kilom. à Fr. 17,180		
II. Ausgaben:		
1. Oben angeführte	Fr. 366,880	
2. Betrieb der 4,4 Kilom. à 4800 Fr.	„ 21,120	
3. Benutzung des Trace Emmenbrücke-Luzern und Bahnhof Luzern...	„ 40,000	428,000 419,980

Bleibt Guthaben: Fr. 345,500 295,520.

(Ohne Verzinsung der Obligationen.)

Somit bleiben auch in diesem Falle die Ausgaben sich wieder beinahe gleich, die Einnahmen aber haben wieder ihr früheres Verhältniss, indem Herr Rottensteiner Fr. 1300 per Kilometer mehr berechnet.

Wenn wir zum Schlusse noch annehmen, dass die Einnahmen sich so in der Mitte zwischen beiden Angaben von Dietler und Rottensteiner halten möchten, so würden sie brutto abwerfen: per Kilometer Fr. 16,540,

oder im Gesammt: Fr. 744,300 und die Ausgaben in mittlern Anschlag „ 424,000;

also ein Gewinn von Fr. 320,300. Hievon ab „ 150,000.

Fr. 170,300,

was bei einem Capital von Fr. 3,100,000 bis 3,600,000 einer Dividende gleichkommt von 5 0/0.

Wir wiederholen gestützt auf obige Anbringen den Schlussatz des Hrn. Rottensteiner:

„Nachdem die finanziellen Verhältnisse der S. T. B. in jeder Richtung erwogen worden sind, so ersieht man, dass das Unternehmen jedenfalls auf einer soliden Basis erbaut ist und den Actionären eine sichere und erhebliche Rendite in Aussicht stellt.“

Diese Worte in Verbindung mit dem angeführten Schlussworte des Hrn. Dietler in der angeführten Rechnung enthalten jede weitere Begründung in dieser Hinsicht.

Hiemit glauben wir gezeigt zu haben, dass das Unternehmen derart ist, dass es das Zutrauen der Privaten wie der Bahngesellschaften und Geldinstitute in hohem Maasse verdient.

Dr. M.

Länge und Maximalsteigung der schweizerischen Linien.

Vereinigte Schweizerbahnen.	Länge in Kilometern.	Grösste Steigung per mille.
Chur-Sargans ...	25.7	10
Sargans-Rorschach ...	64.9	8
Rorschach-St. Gallen...	15.3	20
St. Gallen-Wyl ...	30.3	10
Wyl-Ebnat ...	25.2	10
Wyl-Winterthur ...	27.1	10
Sargans-Weesen...	31.6	9.5

	Länge in Kilometern.	Grösste Steigung per mille.
Weesen-Glarus ...	11.6	6
Weesen-Wallisellen ...	61.9	12
Wallisellen-Zürich ...	8.4	12
Nordostbahn.		
Rorschach-Romanshorn ...	15.1	5
Romanshorn-Konstanz ...	19.2	5
Romanshorn-Winterthur ...	56.3	12
Winterthur-Schaffhausen ...	29.9	10
Winterthur-Zürich ...	26.2	12
Zürich-Bülach ...	19.7	12
Oberglatt-Dielsdorf ...	4.3	5
Zürich-Zug ...	38.9	12
Zug-Luzern ...	27.4	12.2
Zürich-Turgi ...	28.0	10
Turgi-Waldshut ...	17.0	12
Turgi-Aarau ...	21.9	12
Centralbahn.		
Basel-Sissach ...	21.0	10
Sissach-Läufelfingen ...	9.8	20.8
Läufelfingen-Olten ...	8.5	26
Wohlen-Aarau ...	19.1	10
Aarau-Olten ...	13.5	10
Olten-Rothenburg ...	45.3	10
Rothenburg-Emmenbrücke ...	5.6	16
Emmenbrücke-Luzern ...	4.2	12
Olten-Herzogenbuchsee ...	27.4	10
Herzogenbuchsee-Biel ...	38.5	10
Herzogenbuchsee-Bern ...	40.0	10
Bern-Scherzlingen ...	31.9	10
Jurabahnen.		
Chaux-de-Fonds-Sonceboz ...	31.4	27
Sonceboz-Tavannes ...	6.9	25
Sonceboz-Biel ...	14.5	25
Neuenstadt-Biel ...	14.4	4.5
Biel-Bern ...	33.8	11
Bern-Langnau ...	37.5	12
Delle-Pruntrut ...	12.1	
Suisse Occidentale.		
Bern-Romont ...	57.3	12
Romont-Bulle ...	18.1	25
Romont-Palézieux ...	20.5	12
Palézieux-Lausanne ...	19.7	18
Lausanne-St. Maurice ...	51.5	10
Neuveville-Neuchâtel ...	14.7	10
Neuchâtel-Verrières suisses ...	39.4	21
Neuchâtel-Cossonay ...	59.6	10
Cossonay-Vallorbe ...	31.4	22
Cossonay-Lausanne ...	14.5	10
Lausanne-Genf ...	60.2	10
Jura Industriel.		
Locle-Chaux-de-Fonds ...	7.7	25
Chaux-de-Fonds-Neuchâtel ...	29.4	27
Ligne d'Italie.		
Bouveret-St. Maurice... ..	22.3	10
St. Maurice-Sierre ...	56.4	12
Rigibahn.		
Vitznau-Staffelhöhe ...	5.1	250
Kaltbad-Scheidegg ...	6.3	50
Staffelhöhe-Kulm ...	2.0	
Kulm-Arth ...	11.0	
Bödelibahn.		
Därigen-Interlaken ...	5.8	3
Interlaken-Bönigen ...	3.0	3

(Nach der Karte der schweiz. Eisenbahnen.)

* * *

Statistik des Betriebsmaterials der Schweizerischen Eisenbahnen pro Ende Juni 1873. Vom technischen Inspektorat für die Schweizerischen Eisenbahnen. I. Mit grosser Energie hat sich der derzeitige Chef des eidgenössischen Eisenbahndepartements an die von ihm übernommene Aufgabe der Organisirung dieser neuen Abtheilung gemacht, und seine Beamten sind ihm treu zur Seite gestanden in Bewältigung der grossen Arbeit, welche die Einrichtung der Bureaux und Archive, die Sammlung, Vervollständigung und Ordnung des gewaltigen Materials, wie es nach fünfundzwanzigjährigem Bestehen schweizerischer Eisenbahnen sich ansammeln musste, verursachte — eine Arbeit, die um so höher anzuschlagen ist, als das neue Eisenbahngesetz eine nicht geringe Menge laufender Geschäfte für das betreffende Departement mit sich gebracht hatte, und es langer und vieler Unterhandlungen bedurfte, bis alle Eisenbahn-