

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **1/2 (1883)**

Heft 13

PDF erstellt am: **19.05.2024**

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.

Es wären das

1. Die Schweizerische Centralbahn (mit Ausnahme der Gäubahn und der Linie Suhr-Zofingen, dagegen einschliesslich der Bötzig- und Basler Verbindungsbahn).
2. Die Schweizerische Nordostbahn (mit Ausnahme der ehemaligen Nationalbahnlilien, der linksufrigen See- und Glarner-Bahn und der Bülach-Dielsdorfer-Linie).
3. Die Vereinigten Schweizerbahnen (ausschliesslich Wallisellen-Rapperswyl).

Hiedurch hätte sich die Eidgenossenschaft die wichtigen Eingangsthore bei Basel, Waldshut, Schaffhausen, Romanshorn, Rorschach und Buchs, sowie auch die directen Anschlüsse an die Gotthard- West- und Jurabahn gesichert.

Da der Rückkauf entweder zum 25fachen Reinertrag des Jahresdurchschnittes aus den dem Rückkaufszeitpunkte vorausgehenden 10 Jahren, oder, sofern die Anlagekosten höher sind, zu den letzteren zu geschehen hat, so würden sich für die *gesamten* Netze (eine Ausscheidung ist weder nach der Eisenbahnstatistik noch nach der Botschaft möglich) die Verhältnisse wie folgt stellen:

	Anlagekosten	25 facher Reinertrag:
	in Millionen Franken	
1. Centralbahn	114	126
2. Nordostbahn	145	121
3. Vereinigte Schweizerbahnen	85	52

Das Maximum der hiefür auszuwerfenden Summe würde somit $126 + 145 + 85 = 356$ Millionen Franken betragen, wovon jedoch eine beträchtliche Summe (für die nicht rückkaufbaren, eventuell auf dem Wege freiwilligen Uebereinkommens billiger erhältlichen Nebenlinien, sowie durch die Richtigstellung von Anlagekosten und Reinertrag) in Abzug käme.

Miscellanea.

Eidgen. Polytechnikum in Zürich. Mit dem Schluss des Wintersemesters 1882/83 wurden auf Grund der bestandenen Prüfungen an der Bauschule, Ingenieurschule, sowie an der Forst- und Landwirthschaftlichen Abtheilung Diplome an nachstehende in alphabetischer Reihenfolge aufgeführte Studirende ertheilt:

a) *Bauschule*: Lehmann, Wilhelm, von Merishausen (Schaffhausen); Weber, Oscar, von Wetziko n(Zürich); Zehnder, Karl, von Zürich.

b) *Ingenieurschule*: Bodde, Gautier, von Batavia; Bury, Camille, von Strassburg; Friedel, Alfred, von Strassburg; Gähwyler, Albert, von Ober-Utzwyl (St. Gallen); Gubser, Robert, von Wallenstadt (St. Gallen); Jackson, William, von Leeds (England); Koller, Gottlieb, von Winterthur; Lühlinger, Albert, von Oberriedt (St. Gallen); Pagan, Alfred, von Genf; Pulszky, Garibaldi, von Budapest; Rechniewski, Wenzeslaus, von Wilna; Winkler, Robert, von Luzern; Zlatescu, Georg, von Ploesci (Rumänien).

c) *Forstwirthschaftliche Abtheilung*: Brosi, Johannes, von Contern (Graubünden); Christen, Traugott, von Ursenbach (Bern); Jan, Albert, von Payerne (Waadt); Keller, Heinrich, von Truttikon (Zürich); Müller, Jacob, von Löhningen (Schaffhausen); Schwab, Gottfried, von Arch (Bern); von Seutter, Arnold, von Burgdorf (Bern).

d) *Landwirthschaftliche Abtheilung*: Queiroz-Telles, Antonio, von Itu (Brasilien).

Zürcher Quaibrücke. Am 28. dies Nachmittags wurden die mittleren zwei Längsträger der linksseitigen ersten Brückenöffnung zwischen das Widerlager und den ersten Strompfeiler mittelst zwei Schiffen eingefahren und auf die Auflager abgesetzt. — Die Montage-Arbeiten nehmen einen günstigen Verlauf.

An unsere Leser. Verschiedene Mittheilungen mussten wegen Raummangels verschoben werden.

Redaction: A. WALDNER.
Claridenstrasse 30, Zürich.

Einnahmen schweizerischer Eisenbahnen.

NORMALBAHNEN	Be- triebs- länge	Im Februar 1883				Differenz g. d. Vorjahr			Vom 1. Januar bis 28. Februar 1883				Differenz g. d. Vorjahr		
		Personen	Güter	Total	pr. km	Total	p. km	in %	Personen	Güter	Total	pr. km	Total	p. km	in %
Centralbahn	323	228 000	425 000	653 000	2 022	+ 53 614	+ 166 + 8,9	458 000	852 000	1 310 000	4 056	+ 83 000 + 257 + 6,8			
Basler Verbindungsb.	5	1 350	14 500	15 850	3 170	+ 4 234	+ 847 + 36,5	2 550	32 300	34 850	6 970	+ 8 713 + 1743 + 33,4			
Aarg. Südbahn	58 ¹⁾	15 000	56 000	71 000	1 224	+ 52 557	+ 832 + 212,3	28 000	110 000	138 000	2 379	+ 103 593 + 1647 + 225,0			
Wohlen-Bremgarten	8	710	550	1 260	157	+ 32	+ 4 + 2,6	1 510	1 100	2 610	326	+ 161 + 20 + 6,5			
Emmenthalbahn	46	12 100	17 200	29 300	637	+ 2 633	+ 57 + 9,8	24 800	33 100	57 900	1 258	+ 3 422 + 74 + 6,3			
Gotthardbahn	267 ²⁾	245 000	505 000	750 000	2 809	+ 689 601	+ 2081 + 285,9	445 000	935 000	1 380 000	5 168	+ 1 268 518 + 3825 + 284,8			
Jura-Bern-Luzernbahn	351	209 600	278 900	488 500	1 392	+ 51 949	+ 148 + 11,9	422 300	541 800	964 100	2 747	+ 53 730 + 153 + 5,9			
Bern-Luzern-Bahn															
Bödeli-Bahn	9	1 600	2 050	3 650	405	— 131	— 15 — 3,6	3 200	3 300	6 500	722	— 1 107 — 123 — 14,6			
Nordostbahn	541	291 000	617 000	908 000	1 678	+ 67 425	+ 125 + 8,1	595 000	1 262 000	1 857 000	3 432	+ 115 828 + 214 + 6,7			
Zürich-Zug-Luzern	67	45 000	67 000	112 400	1 672	+ 31 493	+ 470 + 39,1	88 500	132 900	221 400	3 304	+ 53 688 + 801 + 32,0			
Bötzigbahn	58	35 500	128 500	164 000	2 828	+ 12 402	+ 214 + 8,2	69 800	251 200	321 000	5 534	+ 14 949 + 258 + 4,9			
Effretikon-Hinwil	23	4 800	7 000	11 800	513	+ 661	+ 29 + 6,0	9 700	13 600	23 300	1 013	+ 780 + 34 + 3,5			
Suisse Occidentale	599	306 000	462 000	768 000	1 282	— 29 697	— 50 — 3,8	635 000	853 000	1 488 000	2 484	— 158 047 — 264 — 9,6			
Bulle-Romont	19	3 785	11 005	14 790	778	+ 1 790	+ 95 + 13,7	7 955	20 335	28 290	1 489	+ 690 + 36 + 2,5			
Tössthalbahn	40	9 657	10 765	20 422	511	+ 60	+ 2 + 0,4	20 040	20 705	40 745	1 018	— 4 260 — 107 — 9,5			
Verein. Schweizerb.	278	190 500	237 400	427 900	1 539	+ 49 458	+ 178 + 13,1	391 000	464 700	855 700	3 078	+ 80 150 + 288 + 10,3			
Toggenburgerbahn	25	10 660	8 060	18 720	749	+ 1 275	+ 51 + 7,3	22 040	15 000	37 040	1 482	+ 1 837 + 73 + 5,2			
Wald-Rüti	7	2 460	2 570	5 030	718	+ 1 023	+ 146 + 25,5	4 930	4 630	9 620	1 374	+ 1 157 + 165 + 13,7			
Rapperswyl-Pfäffikon	4	1 060	280	1 340	335	— 28	— 7 — 2,1	2 480	680	3 160	790	+ 348 + 87 + 12,4			
19 Schweizer Normalb.	2728	1 613 782	2 850 780	4 464 562	1 637	+ 990 351	+ 265 + 19,3	3 231 805	5 547 410	8 779 215	3 218	+ 1 627 150 + 395 + 14,0			
1) 1882 11 km. weniger															
2) " 184 " "															
SPECIALBAHNEN															
Appenzeller-Bahn	15	5 883	5 372	11 255	750	+ 1 584	+ 105 + 16,3	12 103	9 974	22 077	1 472	+ 1 891 + 126 + 9,4			
Arth-Rigibahn															
Lausanne-Echallens	15	3 495	1 190	4 685	312	— 58	— 4 — 1,3	7 658	2 216	9 874	658	— 744 — 50 — 7,1			
Rigibahn (Vitznau)															
Rorschach-Heiden	7	1 650	1 403	3 053	436	+ 645	+ 92 + 26,7	3 266	2 882	6 148	878	+ 1 013 + 145 + 19,8			
Uetlibergbahn	9	1 481	174	1 655	184	— 76	— 8 — 4,2	2 438	444	2 882	320	— 1 709 — 190 — 37,3			
Wädenswil-Einsiedeln	17	4 250	5 050	9 300	547	+ 878	+ 52 + 10,5	8 450	10 450	18 900	1 112	+ 1 798 + 106 + 10,5			
5/7 Schwz. Specialbahnen	63	16 759	13 189	29 948	475	+ 2 973	+ 47 + 11,0	33 915	25 966	59 881	950	+ 2 249 + 36 + 3,9			