

Bahnbetrieb auf der Strecke Zürich-Baden

Objektyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft**

Band (Jahr): **1 (1853)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

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.

III. Bahnbetrieb auf der Strecke Zürich-Baden.

Gemäß den im Anfange unſers Geſchäftsberichtes gegebenen Nachweiſungen hat ſich unſere erſte Rechnung und unſer erſter Geſchäftsbericht bloß über den Betrieb der Bahnſtrecke Zürich-Baden ſeit der Verſchmelzung der Nordbahngesellſchaft mit der Zürich-Bodensee-Eiſenbahngesellſchaft, ſomit auf den Zeitraum vom 1. Juli bis 31. Dezember 1853 zu erſtrecken.

a) Nettoertrag des Betriebes. Die Brutto-Einnahmen während des zweiten Semesters von 1853 betragen:

Transport auf der Bahn	Frk. 131,843. 30
Gepäckträger-Lizenzen	„ 1,024. 15
Omnibus-Transport	„ 1,230. 40
Gewonnen an alten Materialien	„ 567. 76
Vergütung der Poſtverwaltung	„ 3,500. —
Pacht- und Miethzinſe	„ 577. 57
Verſchiedenes	„ 11. 68
	<hr/>
Total	Frk. 138,754. 86

Davon gehen ab die Ausgaben:

Allgemeine Betriebsverwaltung	Frk. 4,368. 75
Unterhaltungskosten	„ 22,460. 64
Transportkosten	„ 36,078. 23
	<hr/>
Total	„ 62,907. 62

Es zeigt ſich ſonach für den 2ten Semester des Jahres 1853 ein Nettoergebniß von Frk. 75,847. 24 wogegen die Nettoeinnahme während des gleichen Zeitraumes im Jahre 1852 nur „ 68,960. 51 beträgt, ſo daß ſich im Rechnungsemester eine Mehreinnahme gegenüber dem gleichen Semester des Jahres 1852 von Frk. 6,886. 73 herausſtellt.

Die Spezifikation der Betriebsrechnung gibt über die vermehrte Einnahme folgenden nähern Aufſchluß:

Die Bruttoeinnahmen, welche ſich im Rechnungsemester auf	Frk. 138,754. 86
belaufen, haben im gleichen Semester von 1852 nur	„ 130,888. 12
betragen. Die Differenz von	Frk. 7,866. 74

zu Gunſten des Jahres 1853 rührt theils von einer Vermehrung der direkten Transporteinnahmen um Frk. 5,760. 40, theils von einer um Frk. 2,106. 34 erhöhten Einnahme unter der Rubrik „Diverse Betriebseinnahmen“ her. In den Ausgaben finden wir in der Rubrik „Betriebsverwaltung“ im Rechnungsemester 1853 gegenüber demjenigen vom Jahre 1852 eine Verminderung von Frk. 5,530. 34, welche dadurch entſtanden iſt, daß theils ſeit der Vollziehung der Fuſton die Ausgaben für die Direktion aus dieſer Rubrik weggefallen ſind, theils ſeit dem 4. Auguſt 1853, dem Zeitpunkte der Genehmigung der von den Kantonen Zürich und Aargau für die Strecke Zürich-Baden erneuerten Konzeſſionen durch die Bundesverſammlung, an die eidgen. Poſtverwaltung keine Konzeſſionsgebühr für den regelmäßigen Perſonentransport mehr bezahlt werden mußte. Alle übrigen Rubriken in den Ausgaben zeigen nur geringe Differenzen, mit einziger Ausnahme der „Zugkraftskosten“, welche im Rechnungsemester 1853 gegenüber dem entſprechenden Semester des Jahres 1852 theils an Beſoldungen von Führern und Heizern um Frk. 1,169. 79 in Folge der Beibehaltung eines 4ten täglichen Bahnzuges auch während der Winter-

monate, theils an Reparaturen von Lokomotiven und Tendern, um Frk. 2051. 75 gestiegen sind. Hierbei soll indessen herborgehoben werden, daß in der mit dem eidgen. Postdepartemente abgeschlossenen Ueber-
einkunft über die Fahrzeit der verschiedenen Bahnzüge, sowie über die Beibehaltung eines 4ten täglichen
Zuges auch während des Winters eine von dem eidgen. Postdepartemente zu leistende angemessene Ent-
schädigung einbedungen worden ist.

Wir beehren uns, Ihnen noch folgende weitere, den Betrieb der Bahnstrecke Zürich=Baden während
des 2ten Semesters von 1853 betreffende Mittheilungen zu machen:

b) Unterhaltung der Bahn und ihrer unbeweglichen Zubehörde. — α . Unterbau. Für die Wiederherstellung der durch Regengüsse beschädigten Böschungen wurden verausgabt:

an 618 Tagelöhnen für Hilfsarbeiten	Frk. 1,058. 11
und an Pflasterungsarbeiten	„ 22. 50
zusammen	<u>Frk. 1,080. 61</u>

Für Kunstbauten, worunter:

die Ausbesserung der Verschalung der Sihlbrücke mit	Frk. 650. 93
die Erneuerung von Fußwegstegen mit	„ 308. 32
die Reparatur an der Ueberbrückung des Einschnittes bei Bettingen mit	„ 292. 50
die Ausbesserungen an verschiedenen Durchlässen und Kanälen mit	„ 187. 75

erscheinen, wurden zusammen Frk. 1,439. 50

verausgabt. — β . Oberbau. Für den Oberbau wurden

für 950 Tagelöhne an Arbeiter	Frk. 1,619. 93
für Schwellen und Nägel	„ 433. 99
und für Reparaturen an Weichen und Drehscheiben	„ 125. 46
zusammen	<u>Frk. 2,179. 38</u>

verausgabt, wobon indessen der Ertrag von gewonnenem altem Eisen und Holz mit Frk. 76. 45 in Ab-
rechnung zu bringen ist. — γ . Hochbau. Für Reparatur und Unterhalt der Gebäude in den Bahnhöfen
in Zürich und Baden, so wie der Wächterhäuser und Wächthütten wurden Frk. 1139. 99 Cts., und für
die Erneuerung der Einfriedigungen Frk. 844. 73 Cts. verausgabt.

c) Unterhaltung und Leistungen des Betriebsmaterials. α . Die Lokomotiven. Die vier auf der Bahn befindlichen Lokomotiven, jede zu 90 bis 100 Pferdekraft, haben im Rechnungs-
semester in 1508 regelmäßigen und 2 Extrafahrten zusammen 7414 $\frac{4}{8}$ Schweizerstunden oder 35,589,6 Kilom.
durchlaufen und während dieser Zeit im Ganzen 6,799 Personenwagen,

1,510 Gepäckwagen und

158 Equipagen-, Güter- und Viehwagen befördert.

Für den Lokomotivenbetrieb wurde an Brennmaterial verwendet: 267 $\frac{1}{2}$ Klafter Buchen- und Tan-
nenholz zu 108 Kubikfuß im Gesamtkostenbetrag von Frk. 5,707. 38 Cts. (Lagerungsverlust und Zube-
reitung, Führen, Sägen ic. inbegriffen). Das Klafter kostete sonach im Durchschnitte Frk. 21. 56 Cts.,
und auf eine zurückgelegte Wegstunde wurden durchschnittlich 3,914 Kubikfuß mit einem Kostenbetrage
von 71,611 Centimes verbrannt. — An Schmiermaterial wurde verbraucht:

487 $\frac{1}{2}$ Pfd. Del für Frk. 363. 76
und 518 $\frac{1}{2}$ „ Talg „ „ 366. 70
zusammen für Frk. 730. 46

Der Gesamtverbrauch an Pugmaterialien betrug Frk. 248. 75 Cts. — Die Reinigung und die Bedienung der Lokomotiven im Dienst sowol als während der Reparaturen kosteten zusammen Frk. 1796. 67 und die sämtlichen Ausgaben für die in der Betriebswerkstätte ausgeführten Reparaturen an Lokomotiven und Tendern betragen Frk. 5,251. 05 Cts. — Die sämtlichen Lokomotivbetriebskosten einer im Betriebe zurückgelegten Wegstunde vertheilen sich wie folgt:

1) An Brennmaterial	71,611 Centimes.
2) „ Schmiermaterial	10,488 „
3) „ Pugmaterial	3,355 „
4) „ Reinigung und Bedienung	24,232 „
5) „ Reparaturen und Unterhalt	70,821 „
6) „ Betrieb der stehenden Dampfmaschine in der Werkstätte	3,636 „
7) „ Zubereitung des Brennholzes	4,517 „
8) „ Fahrdienstbesoldung	52,869 „
9) „ Wegstundengelder	3,000 „

Total der Lokomotivbetriebskosten für eine durchlaufene Wegstunde 244,529 Centimes.

Die nach den aufgestellten Normen des Verbrauchs an Brenn- und an Schmiermaterial bezweckten Ersparnisse betragen:

zu Gunsten der Gesellschaft	Frk. 1,611. 02 Cts.
den Lokomotivführern bezahlte Ersparnißprämien „	634. 62 „
den Lokomotivheizern	439. 38 „
zusammen	Frk. 2,685. 02 Cts.

β. Die Wagen. Die auf der Bahn befindlichen 40 Transportwagen, nämlich:

1 Wagen	I. Klasse	zu 16 Personenplätzen,
7 „	I. u. II. „	„ 20 „
8 „	II. „	„ 24 „
12 „	III. „	„ 32 „

3 Stehwagen, 3 Gepäckwagen, 2 Equipagen=Wagen, 2 Viehwagen, 2 Güterwagen mit Wachstuchdecke,

haben in 1,508 regelmäßigen und 2 Extrafahrten 41,276 $\frac{5}{8}$ Wegstunden zurückgelegt. Die Kosten der Unterhaltung und Reparaturen der Wagen betragen Frk. 1,801. 16 Cts. Diese Reparaturen sind größtentheils in der Werkstätte ausgeführt worden.

d) Nähere Nachweisungen und vergleichende Zusammenstellungen betreffend die Frequenz der Bahn. Die unmittelbaren Betriebseinnahmen im zweiten Semester des Jahres 1853 vertheilen sich auf nachstehende Rubriken folgendermaßen:

1) Personentransport	Frk. 120,308. 35 Cts.
2) Gepäcktransport	„ 7,886. 90 „
3) Gütertransport	„ 2,985. 60 „
4) Viehtransport	„ 458. 45 „
5) Equipagentransport	„ 204. — „
zusammen	Frk. 131,843. 30 Cts.

Es wurden befördert:

1) an Personen in der	I. Wagenklasse	.	.	1,242	=	0,96%
"	"	"	"	II.	"	33,364 = 25,52%
"	"	"	"	III.	"	96,080 = 73,52%

zusammen 130,686 Personen.

2) an Gepäckstücken	12,280 Centner	93 Pfd.
3) " Gütern verschiedener Art	10,305 "	67 "
4) " Großvieh	62 Stück	
5) " Kleinvieh	24 "	
6) " Hunden	906 "	
7) " Equipagen	17 "	

In Betreff des Personentransportes und der dahерigen Einnahmen seit der Eröffnung der Bahnstrecke Zürich=Baden bis und mit 1853 nehmen wir folgende vergleichende Uebersicht in unsern Bericht auf:

Im Jahre 1847 (in 5 Monaten)	Personen	88,687;	Einnahmen	Frk. 81,151. 80 Cts.
" " 1848	"	202,096	" "	149,907. 55 "
" " 1849	"	210,346	" "	159,813. 10 "
" " 1850	"	238,370	" "	191,840. 95 "
" " 1851	"	244,295	" "	194,021. 10 "
" " 1852	"	222,119	" "	206,513. 80 "
" " 1853	"	214,101	" "	209,876. 20 "

In Betreff des Gütertransportes ist zu bemerken, daß in Folge einer auf Anfang December 1853 angeordneten Ermäßigung der Transporttaxen, zu welcher die Konzessionsbestimmungen zunächst Veranlassung gegeben haben, eine weitere Ausdehnung des Waarentransportes zu gewärtigen steht. So wurden im Januar d. J. 3,075 Centner 14 Pfd.

"	Februar	"	"	4,814	"	97	"
"	März	"	"	13,541	"	90	"

zusammen im I. Quartal d. J. 21,432 Centner 01 Pfd. befördert, während sich der Waarentransport im II. Semester von 1853 nur auf 10,305 Centner 67 Pfd. und im ganzen Rechnungsjahre vom 1. Juli 1852 bis 30. Juni 1853 bloß auf 14,360 Centner 47 Pfd. belief.

e) Betriebspersonal. Die Verwaltung des Betriebes der Bahnstrecke Zürich=Baden, welche zunächst unter der Leitung des Generalsekretärs steht, geschieht provisorisch durch den Betriebs-Controleur, welchem auch die Besorgung der Betriebs-Kasse übertragen ist. Die Verrichtungen des Betriebs-Ingenieurs werden von dem für den Bau der Sektion Zürich auf der Linie Zürich=Romanshorn angestellten Sektions-Ingenieur mitversehen. Ihm steht ein Maschinenmeister, welcher den Unterhalt des Betriebs-Materials und die Werkstätte im Bahnhof in Zürich leitet, zur Seite. In den beiden Bahnhöfen in Zürich und Baden befinden sich sodann 4 Betriebsbeamtete in der Stellung von Einnehmern und Gepäckexpedienten, 1 Materialverwalter sammt Gehülfen und 1 Buchhalter der Betriebswerkstätte. Die übrigen Betriebsangestellten sind: 3 Lokomotivführer, 3 Heizer, 1 Oberkondukteur, 2 Zugführer, 2 Kondukteure, 4 Stationsnehmer, 2 Bahnaufscher, 7 Bahnhofswärter, 19 Bahnwärter, 4 Wagenschieber, 8 Arbeiter in der Werkstätte, 4 Maschinenpuzer, 4 Gepäckträger und 2 Portiers in den Bahnhöfen von Zürich und Baden, 1 Abwart und 1 Magazindienner in dem Bahnhofe von Zürich.