

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer

Herausgeber: A. Waldner

Band: 1 (1874)

Heft: 7

Artikel: Länge und Maximalsteigung der schweizerischen Linien

Autor: [s.n.]

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

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.02.2025

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

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 folgendermassen:

	Rottensteiner. Fr. 17,180	Dietler. 773,500	715,500
I. Einnahmen: 45 Kilom. à Fr.			
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 Gesammten: 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	22.9	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.		
Därligen-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 Inspector 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-