

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 8

Artikel: Betriebseinnahmen schweizerischer Bahnen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1988>

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: 15.05.2025

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

sind. Die Gewicht- und Zugkraftsverhältnisse des neuen Motors sind folgende:

Gewicht der Maschine im Dienst ... 12,000 Kil.
Gewicht des Wagens ... 16,000 „

Total Zuggewicht 28,000 Kil.

Adhäsionsgewicht = 12,000 + 8,000 = 20,000 Kil.

Diesem Adhäsionsgewicht entspricht selbst bei einem Reibungscoefficienten von $\frac{1}{10}$ noch eine tangentielle Zugkraft von 2000 Kil.; da ferner bei mässiger Geschwindigkeit die Zugwiderstände höchstens 40 Kil. pro 1000 Kil. auf der Maximalsteigung von 34 ‰ sein werden, so wäre die disponible Zugkraft gross genug, um $\frac{2000}{40} = 50$ Tonnen Brutto zu bewältigen.

Die angenehmen Proportionen des Fahrzeuges gewähren somit einen Ueberschuss von motorischer Kraft, welche unter Umständen vorthellhaft für die Förderung eines angehängten Wagens für Personen oder Gepäck verwerthet werden könnte.

Die Fahrgeschwindigkeit mit dieser neuen Verkehrsmittel-form wird selbstverständlich nur eine mässige sein; in der Stadt und bei Wegübergängen soll bloss mit droschkenmässiger Schnelligkeit, d. h. mit circa 8—10 Kilometer pro Zeiteinheit gefahren werden. Ausserhalb der Stadt dagegen kann die Fahrgeschwindigkeit ohne Anstand auf 16—18 Kilometer pro Stunde gebracht werden, so dass die $\frac{5}{2}$ Kilometer lange Bahn Hirschengraben-Höngg inclusive einige kurze Halte in circa 20 Minuten zurückgelegt würde. Bei Annahme einer solchen ermässigten Schnelligkeit wird aber die Herstellung und Manipulation der Bahn ungemein vereinfacht: Der kostspielige Apparat der Signalisirung fällt ganz weg; ebenso sind Einfriedigungen und eine Bahnbewachung entbehrlich. Die Haltestellen bestehen lediglich in ganz einfachen, offenen Schirmhallen, wo die Fahrbillets aus freier Hand verkauft werden, und wo — wie in den Wagen — aller Classenunterschied aufhört. Das ganze Zugpersonal reduziert sich auf den Maschinenwärter, dem ein Junge als Heizer beigegeben ist, und auf einen Conducteur, welcher zugleich die Functionen des Billet-Controleurs und Bremsers ausfüllt.

Ueberblickt man die Summe von Ersparnissen, welche der Bau einer schmalspurigen leichten Dampf-Omnibusbahn gegenüber Linien höherer Kategorie gewährt, so erscheint die Behauptung nicht unbegründet, dass in unsern Verhältnissen und bei den jetzigen Preisen der Kilometer Bahn der ersteren Alles in Allem, aber exclusive Grunderwerb, nicht über, in vielen Fällen aber unter 50,000 Fr. kosten wird. Mit Bezug auf die Expropriations-Verhältnisse darf mit ziemlicher Gewissheit vorausgesagt werden, dass die betheiligte Bevölkerung, einmal in das Wesen dieser Institute — der eigentlichen Volksbahnen — hineingelebt, deren Zustandekommen nach Kräften fördern wird. Was das Publikum dagegen verlangt, und mit Recht, das sind rasch auf einander folgende Züge und billige Taxen. Wenn, wie die Concessionsbewerber versichern, eine Fahrt bis zur „Sonne“ oder „Kreuz“ Unterstrass nicht über 10 Cts., bis Wipkingen 20 Cts., bis auf die Waid 30 Cts. und bis Höngg 40 Cts. kosten wird, so hat Zürich alle Ursache, einer solchen Dampf-Omnibusbahn jeden möglichen Vorschub zu gewähren.

Wir hoffen, in einer unserer nächsten Nummern detaillirte Zeichnungen über dieses neue Betriebsmittel geben zu können.

* * *

Zürichsee-Gotthardbahn. Der Aufruf zur Actienbetheiligung ruft in seiner pag. 19:

„Wir haben bereits darauf hingewiesen, dass, wenn unser Vorgehen Erfolg haben soll, die betheiligte Gegend, sowohl die Cantone als Gemeinden und Privaten, sich bei dem Unternehmen nothwendig mit erheblichen Summen betheiligen und das noch fehlende Actiencapital aufbringen müssen. Sieben Millionen sind da! Etwas Weiteres von anderswoher zu erhalten, ist unmöglich. Ja auch diese 7 Millionen gehen wieder verloren, wenn uns die betheiligte Gegend jetzt nicht schnell und thatkräftig unterstützt. Darum heisst es: jetzt oder nie eine Eisenbahn! Ihr mögt hoffen und harren, so viel ihr wollt, es wird sich kein zweiter Anlass bieten, wo ihr mit so geringen Opfern und so rasch die Eisenbahnen erhalten könnt wie jetzt.“

„Wir bedürfen unbedingt noch 4 Millionen Fr. Actien; wir vertheilen dieselben unmaassgeblich wie folgt:

Steuerpflichtiges Vermögen.

1) Canton St. Gallen	Fr. 600,000	
2) Stadt Rapperswil	500,000	
3) Freienbach-Pfäffikon	100,000	Fr. 3,241,000
4) Wollerau	70,000	2,372,500
5) Feusisberg	60,000	1,695,500
6) Rothenthurm	25,000	779,000
7) Sattel	25,000	908,500
8) Schwyz	350,000	16,069,500
9) Brunnen-Ingenbohl	100,000	6,973,000
10) Gersau	150,000	4,850,000
11) Vitznau	50,000	
12) Weggis	150,000	
13) Greppen	25,000	

14) Bezirk Küssnacht	Fr. 150,000	Fr. 6,793,000
15) Meierskappel	30,000	
16) Risch-Rothkreuz	30,000	
17) Canton Schwyz	600,000	
18) „ Luzern	250,000	
19) „ Zug	70,000	
20) „ Glarus	100,000	
21) Stadt Winterthur	100,000	
22) Gemeinde Wald	25,000	
23) „ Rüti	25,000	
24) „ Uster	25,000	
25) „ Stäfa	25,000	
26) „ Meilen	20,000	
27) „ Rietterswil	100,000	
28) Stadt Luzern	100,000	
29) Gründungscomité	100,000	

Fr. 3,955,000.

„Vier Millionen! wird Mancher von Euch kopfschüttelnd sagen, „das ist eine allzu grosse, unerschwingliche Summe; Gemeindelasten und Steuern werden unsern ohnehin stark belasteten Gemeindehaushalt ruiniren, den einzelnen Bürger erdrücken!“ Doch die Sache ist lange nicht so gefährlich, als sie beim ersten Anblicke aussieht; sie ist nicht nur nicht gefährlich, sie ist sogar eine ganz kluge und vorsichtige Handlung, geboten durch das wohlverwogene Interesse der Gemeinden. Sie könnte, als reine Finanzoperation betrachtet, wenn wider Erwarten Alles einen schlimmen Verlauf nehmen sollte, allenfalls ein kleines Opfer erheischen; vielleicht aber, und zwar sehr wahrscheinlich wird sie den Gemeinden nicht nur keine Opfer auferlegen, sondern ein gutes und einträgliches Geschäft sein, bei welchem der Gemeindehaushalt, wie der einzelne Bürger ihren Profit finden werden.“

„Man muss sich nur von der Idee befreien, als handle es sich hier um Subventionen à fonds perdu wie bei der Gotthardbahn. Das ist durchaus nicht der Fall; das Capital geht nicht verloren, es handelt sich nicht um Geschenke, sondern um eine gute Zinsen tragende Capitalanlage. Im schlimmsten Falle können etwas Zinsen verloren gehen.“

Dieser Mahnruf scheint nicht ganz den erwarteten Erfolg gehabt zu haben, und die Zeitungen hatten in den letzten Tagen mehrere Misserfolge der Zürichsee-Gotthardunternehmung zu melden: Der Bezirksrath Schwyz habe abgelehnt, die Initiative für die Subventionen zu ergreifen; die Stadt Winterthur weise vor der Hand das Gesuch um eine Subvention von Fr. 100,000 ab, bis die von derselben zunächst patronisirten Unternehmungen vollständig condolisirt seien. Auch in Luzern sei die Stimmung der 100,000 Fr. Subvention sehr ungünstig; und Stäfa habe die von ihr verlangten Fr. 25,000 rund verweigert.

Das sind zwar alles nur Kleinigkeiten, und es werden diese paar mal hunderttausend Franken ein Unternehmen von 22 Millionen nicht in Frage stellen. Mit den 7 Millionen der Herren Riche, einem ebenso grossen Obligationencapital und auch nur etwelcher Beisteuer der interessirten Gemeinden wird sich schon etwas machen lassen. Die Frage der Actienbetheiligung sei nach dem „Rüti“ in den meisten betheiligten Gemeinden an Hand genommen. In Gersau habe eine Versammlung sich der Actienbetheiligung günstig gezeigt; in Küssnacht rücke die Actienzeichnung in befriedigender Weise vorwärts; die Kirchengemeinde Schwyz werde sich am 6. September über ihre Actienbetheiligung aussprechen. „Zum Schlusse“, schreibt ein Einsender im „Rüti“, am Ende einer Reihe von Artikeln über diese Bahn, „zum Schlusse haben wir die Genugthuung mitzutheilen, dass die Sache der Zürichsee-Gotthardbahn in diesem Momente recht gut marschirt. In einer Anzahl Gemeinden ist die Actienzeichnung bereits gut im Gange und in andern trifft man mit freudigem Muth die Vorkehrungen dazu. Eine recht eSache bricht sich Bahn durch alle Hindernisse!“

* * *

Betriebseinnahmen schweizerischer Bahnen. Lausanne-Echallens. 1.—10. August: Reisende Fr. 2165. 10; Gepäck, Waaren etc. Fr. 116. 75; zusammen Fr. 2281. 85. Gesamteinnahme ab 1. Januar Fr. 29,144. 85.

Rigibahn. Juli 1874. Personen Fr. 112,775. 05 (Fr. 120,549. 05), Gepäck 3,005. 60 (3,225. 15), Güter 23,381. 10 (9191. 20), Total Fr. 139,161. 75 (132,965. 40), wovon zufallen der Rigibahn von Luzern Fr. 121,846. 85, der Arther Rigibahn Fr. 1,5403. 70 und der Regina Montium für die seit 14. Juli von Kaltbad bis Unterstätten betriebene Strecke Fr. 1911. 20.

* * *

Tariferhöhung. Die Kaiserin Elisabethbahn kündigt an, dass sie gemäss Erlass des Handelsministeriums vom 23. Juli ihre Personentarife, sowie eine Anzahl Gütertarife vom 15. Aug. ab erhöhe.

* * *

Literatur. 4. Ferrovia del Monte Bianco, progetto dell' Ing. Ernesto Stamm, studiato sul luogo colla collaborazione dell' Ing. Leone Maimeri. Der Verfasser constatirt die Bestrebungen

* Laut Telegramm der „N. Z. Z.“ habe die Gemeinde Rapperswil am 16. August eine Actienbetheiligung von 500,000 Fr. an der Zürichsee-Gotthardbahn beschlossen.