

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 4

Artikel: Vereinigte Schweizerbahnen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-3680>

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: 02.04.2025

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

Dans les gares mêmes, les accidents ont été au nombre de 92 et ont entraîné la mort de 25 personnes; 81 ont été blessés.

Enfin, par suite d'imprudences, également dans les gares, 577 personnes ont été blessées et 423 tuées. (Ann. Industr.)

* * *

Réclamations des riverains du chemin de fer métropolitain à Londres. Une intéressante discussion vient de se produire à propos de ce chemin de fer. Aux termes de la concession à la compagnie propriétaire (*Metropolitan Railway Company*), il lui était interdit de faire circuler des trains de marchandises sur cette ligne. Or elle vient de demander au Parlement la suppression de cette interdiction. Immédiatement de très-vives réclamations se sont élevées de la part des riverains, qui prétendent que les vibrations continuelles imprimées au sol par des trains lourdement chargés étaient de nature à compromettre la solidité de leurs maisons. Les ingénieurs de la compagnie ont complètement nié ce danger, en donnant pour exemple ce qui se passe chaque jour le long des lignes de chemin de fer, où les propriétaires, loin de voir leurs immeubles dépréciés, les voient au contraire augmenter de valeur. Après une minutieuse enquête, le Parlement a fait droit à la demande de la compagnie, et l'a autorisée à organiser des trains de marchandises. (Annales Industrielles.)

* * *

Machine simple pour scier les rails d'acier. Un remarquable résultat, dit l'*Iron* du 12 décembre, a été obtenu dans les ateliers de MM. Brown & Co. à Sheffield (Angleterre). Un disque tournant, fait d'une scie à rails dont on avait enlevés toutes les dents, a été monté sur un essieu qui lui a donné un mouvement de 3000 tours par minute. Les rails d'acier présentés à ce disque étaient instantanément coupés; on aurait dit qu'ils fondaient devant la scie, qui, en les traversant, faisait jaillir des gerbes d'étincelles, sans être elle-même sensiblement échauffée.

Cet appareil, qu'on emploie couramment, paraît-il, en Amérique, a été importé en Europe il y a déjà plus de deux ans, et il nous fournit une occasion de plus de constater la manière de procéder de plusieurs nations industrielles d'Europe.

L'importateur l'a proposé en France, en Belgique et Angleterre. En Angleterre on s'en sert déjà et l'on a pu en constater les excellents résultats; en Belgique une importante maison s'est occupée d'en construire, mais aucun n'y fonctionne encore, du moins à notre connaissance. En France, où tout le monde croit le procédé très-pratique, on s'est borné jusqu'ici à demander des renseignements. (Annales Industrielles.)

* * *

Reformen im Eisenbahndienste. Bei den österreichischen Bahnverwaltungen werden gegenwärtig Reformen im Eisenbahndienste angestrebt, die sich sowohl für die Bahnen in finanzieller Hinsicht als für das Publikum vom Standpunkte der Bequemlichkeit empfehlen. Hiebei sollen die Einrichtungen der englischen Bahnen zum Vorbilde dienen. Man nennt uns die Abschaffung der acustischen Signale und Ersetzung derselben durch andere geräuschlose Signale, die denselben Zweck erfüllen, dann die Einrichtung, dass die Passagiere das Reisegepäck nach anderen Stationen dirigieren können, als wohin das Fahrblatt lautet; ferner die Einführung der neuen englischen Personenzüge, die zwischen den vier Personencoups noch ein kleines Compartment enthalten, in welches sämtliches Gepäck der Reisenden, die im betreffenden Wagen sitzen, untergebracht wird; ferner dass die Bezeichnung der Bestimmung der Coups, als: Raucoupé, Damencoupé, Dienstcoupé etc. auf den Scheiben der Fenster angebracht werde, endlich das System des Besitzes eigener Wagen seitens der grossen ständigen Versender. Durch die letzterwähnte Maassregel erzielen die englischen Bahnen grosse Vortheile, indem die Ladefähigkeit der Wagen besser ausgenützt wird. Auch wird die administrative Manipulation des Güter-Geschäftes hiedurch vereinfacht und von den Stationen ganz entfernt. Der Eigenthümer der Wagen zahlt eine fixe Transport- und Manipulations-Gebühr per Meile, Fahrt und Wagen, gleichviel, ob er beladen oder leer geht, und einen erfahrungsmässigen Erhaltung- und Reparatursatz per Wagen und Monat, gleichviel ob er steht oder läuft. Der Wagenbesitz mancher grossen Versender ist in England höchst bedeutend.

* * *

Schlafwaggons. Die Kaiserin Elisabeth-Bahn und die Kaiser Franz-Joseph-Bahn haben Mann'sche Schlafwaggons im Verkehr; desgleichen, wenn auch mit einigen Modificationen, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn; die österreichische Nordwestbahn dagegen beabsichtigt amerikanische Schlafwaggons einzuführen. Es erfolgt sonach die mit so grossen Bequemlichkeiten für die Reisenden verbundene Einführung der Schlafwaggons auf den österreichischen Eisenbahnen successive.

* * *

Vereinigte Schweizerbahnen. Zukünftige Actienwerthe. Es ist in diesem Blatte schon zu verschiedenen Malen die Frage der diessjährigen Dividende für die Prioritäts-Actien der Vereinigten Schweizerbahnen besprochen worden. Wir glauben aber, mehr als dies berührt die Inhaber dieser Actien die Frage der zukünftigen Werthverhältnisse dieser Titel. So unangenehm es für einen Actionär ist, wenn er auf eine volle Jahresdividende gerechnet und dann sieht, dass diese Hoffnung nicht ganz in Erfüllung geht, so muss es ihn doch noch viel mehr interessiren zu wissen, welches der innere Capitalwerth seiner Actie sei:

Um diese Frage zu prüfen genügt es aber nicht, nur ein einzelnes Betriebsjahr ins Auge zu fassen; im Gegentheil kann man zu einem möglichst sichern Resultate nur gelangen, wenn man einen grösseren Cyclus von Jahren zur Grundlage nimmt. Und da die ganze Entwicklungsgeschichte eines derartigen Unternehmens am klarsten in einer statistischen Uebersicht der Betriebsverhältnisse in engem Rahmen sich abspiegelt, so weisen wir zuvörderst auf folgende, den officiellen Jahresberichten der Vereinigten Schweizerbahnen entnommene

Chronologische Uebersicht des Verkehrs und der Einnahmen.

Im Betrieb 275 Kilom.	Verkehr.						Einnahmen incl. mittelbare Einnahmen.		Mehr- oder Minder- Einnahmen incl. mittelbare Einnahmen.		Ein- nahmen per Kilom.
	Per- sonen.	Gepäck.	Thiere.	Güter.		Fr.	Ct.	Fr.	Ct.		
				Anzahl.	Ctr.					Stück.	
1860	1,603,430	74,283	7	47,752	3,981,504	6	3,265,137	56	—	11,873	
1861	1,691,592	77,086	2	44,995	4,759,507	2	3,741,418	55	+ 476,280	99	
1862	1,754,167	77,861	8	51,222	5,121,090	4	3,851,765	50	+ 110,346	95	
1863	1,798,891	81,555	8	55,208	5,376,286	7	4,000,813	88	+ 149,048	88	
1864	1,810,301	88,770	7	60,850	5,423,832	3	4,008,320	90	+ 7,507	02	
1865	1,873,300	85,767	6	58,797	5,663,858	5	4,159,300	16	+ 130,979	26	
1866	1,826,052	84,496	—	63,038	5,778,017	3	4,177,382	61	+ 18,082	45	
1867	1,848,415	89,433	3	69,748	5,887,876	9	4,229,818	95	+ 32,496	34	
1868	1,916,915	90,506	2	59,720	6,292,765	9	4,375,994	58	+ 146,175	63	
1869	2,011,679	97,802	1	68,481	6,413,260	9	4,495,027	33	+ 119,032	75	
1870	2,041,754	96,018	—	86,759	6,889,712	2	4,391,880	20	+ 103,147	13	
1871	2,364,235	116,642	8	118,341	7,868,949	1	5,185,881	93	+ 794,001	73	
1872	2,659,079	134,498	7	113,771	9,346,882	—	5,835,994	59	+ 650,112	66	
1873	2,802,544	143,371	2	92,271	9,657,370	3	6,019,943	24	+ 183,948	65	
1874	3,126,932	—	—	—	11,095,397	—	6,567,000	—	+ 547,000	—	

Es ergibt sich hieraus, dass in den vierzehn Jahren seit der Eröffnung der Linie die Einnahmen stetig und — das Kriegsjahr 1870 abgerechnet — ohne Unterbruch Jahr um Jahr sich vermehrt haben. Diese Vermehrung beträgt alle vierzehn Jahre durchschnittlich über eine Viertelmillion per Jahr. Viel geringer in der ersten Hälfte der Betriebsjahre, hat sie sich dagegen in der zweiten Hälfte derselben bedeutend über jenen Durchschnittsbetrag erhoben, in der Weise, dass die jährliche Zunahme der Einnahmen für die letzten sechs Jahre allein, trotz des in dieselben fallenden Kriegsjahres, durchschnittlich nahezu Fr. 400,000 beträgt. Hiernach kann man aber fast mit mathematischer Sicherheit annehmen, dass — ausserordentliche, das ganze Unternehmen afficirende Störungen abgerechnet, — eine ähnliche Zunahme des Verkehrs während noch langer Zeit stattfinden wird. Das Gebiet der Vereinigten Schweizerbahnen mit seinen reichen, immer mehr zur Benutzung kommenden Wasserkraften im Oberlande und mit der von Jahr zu Jahr in ungeahntem Maassstabe zunehmenden Fremden-Industrie schliesst noch für lange Zeit ein weites Feld der Entwicklung in sich.

Wir haben vorhin von der Eventualität einer ausserordentlichen Störung im Betriebsleben des Unternehmens gesprochen. Als eine solche wird wohl vielseitig die demnächst für die Vereinigten Schweizerbahnen entstehende Concurrenz der Seefuhrlinie betrachtet. Ganz abgesehen aber davon, dass die neue Linie aus ihrem eigenen innern Verkehr, allen Erfahrungen gemäss, der Union suisse wieder Vieles zuführen wird, kennt man ja, namentlich seit dem Abschlusse des Concurrenzvertrages mit der N. O. B. so ziemlich genau den Ausfall, welcher für die V. S. B. an directem, transitirendem Verkehr entstehen wird und in keinem Falle ist derselbe so gross, dass er nicht durch die allgemaine regelmässige Verkehrszunahme in aller kürzester Zeit compensirt werden wird.

Die vergangenen Jahre waren für die V. S. B. eine Zeit des Kampfes. In dieselben fielen die starken Betriebsdeficite der

ersten Betriebsjahre, die erst in den letzten Jahren ganz gedeckt werden konnten, die anfänglich schwer auf den Einnahmen lastenden Einzahlungen in den Oberbau-, Amortisations-, und Reservefond etc., die in Folge der allgemeinen Vertheuerung aller Lebensbedürfnisse nothwendig geworden, ganz ausserordentliche Erhöhung des Besoldungsetats für alle Angestellten, die Erneuerung und Reparatur des Wagenparkes und der Betriebsmittel, die ganz enormen Steigerungen der Eisen- und Kohlenpreise u. s. w. Das Alles ist nun aber — wenn auch der grösste Theil dieser Ausgaben für immer oder noch für längere Zeit bleiben wird, — überwunden und verdaut. Die künftigen Mehreinnahmen werden nicht mehr, wie es bisher geschehen, gleichermaassen absorbiert werden, ja für einzelne obiger Posten (Eisen- und Kohlenpreise) wird schon während des laufenden Jahres 1875 eine ganz erhebliche Ersparniss eintreten.

Nach alledem halten wir dafür, dass die V. S. B. nach langen Jahren der Mühsal rasch einer bessern Zukunft entgegen gehen und dass, — wenn man in Zahlen reden und dabei die Zukunft mit in Rechnung ziehen darf, — der Coursverth der Prioritätsactien, wie er vor zwei Jahren war, dem innern Werth derselben näher stand als der heutige. Wir glauben das festhalten zu können gestützt auf die eigene innere Entwicklungskraft des Unternehmens, ganz abgesehen von der Eventualität eines neuen Anschlusses von aussen, z. B. vom Arlberg her; denn wenn diese aus der Kornkammer Ungarns und dem ganzen grossen Osten durchs Herz der Schweiz nach dem Westen führende Linie gebaut würde, könnten wir es füglich den Speculanten überlassen zu berechnen, was eine Actie der Union suisse werth wäre.

Wir machen diese kurzen Auseinandersetzungen nicht zu Handen der Speculation, die immer ihre eigenen, dem schlichten Menschenverstande oft unerklärlichen Wege geht; wohl aber zu Handen derjenigen Actionäre, welche ihre Titel zum Zwecke einer festen Capitalanlage erworben haben und namentlich und vor Allem zu Handen der Corporationen und Gemeinden, welche, noch im Besitze ihrer ursprünglichen Actienbetheiligung, in letzter Zeit vielleicht ängstlich geworden sein könnten. Nach unserer vollsten Ueberzeugung fordert der heutige Coursverth zum Kaufen, in keinem Falle aber zum Verkaufen auf, da, wenn nicht Alles trügt, diese total in nicht ferner Zeit dauernd zur vollen Dividende gelangen werden.

* * *

Eisenbahn Winterthur-Singen-Kreuzlingen. Der zweite Geschäftsbericht der Direction und des Verwaltungsrathes dieser Bahn, umfassend den Zeitraum vom 1. October 1873 bis 30. September 1874 ist soeben im Druck erschienen. Derselbe verbreitet sich im Eingange über den Umfang und die Grundlagen der Unternehmung und speciell über die Anschlussverhältnisse an den drei Endpunkten der Bahn, Constanz (bezw. Kreuzlingen), Singen und Winterthur. Was den ersten Anschlusspunkt Constanz betrifft, so sind die Verhältnisse durch Vertrag vom 3. Juli 1874 so geordnet worden, dass die badische Staatsbahn und die Nordostbahn der Gesellschaft Winterthur-Singen-Kreuzlingen den Anschluss an ihre Linien im Bahnhof Constanz und die Mitbenutzung der vorhandenen Bahnhofanlagen gegen eine jährliche Entschädigung, die dem vierten Theile der 5/oigen Zinsen des zu diesen Anlagen verwendeten Baucapitals gleichkommt, gestatten. Die Nordostbahnstation Kreuzlingen wird vorläufig kaum regelmässig befahren werden. Eine ähnliche Uebereinkunft kam betreffend den Anschluss in Singen zu Stande. Was dagegen die Bahnhofverhältnisse in Winterthur anbelangt, so sind die Unterhandlungen mit den Interessenten noch in der Schwebe.

Aus dem Abschnitte „Bahnbau“ heben wir hervor, dass an Expropriaten für 20,178,613 Quadratfuss und 13 Gebäude Fr. 1,715,531.49 bezahlt worden sind. Von diesen 20 Millionen Quadratfuss sind übrigens für den Bahnbau eigentlich nur etwas über 16 Millionen Quadratfuss nothwendig; nahezu 4 Millionen Quadratfuss mussten mitgekauft werden, weil eine grosse Zahl von Expropriaten von dem gesetzlichen Recht, dem Exproprianten alle Parzellen, welche in Folge von Berührung durch den Bahnbedarf nicht mehr als 5000 Quadratfuss gross bleiben, zu überlassen, Gebrauch machte. Von diesen Erwerbungen konnte übrigens ein Theil zu mehr oder weniger annehmbaren Preisen abgesetzt werden.

Der Fortgang der Bauten im Betriebsjahr lässt die Annahme der Eröffnung der Bahn auf Juli 1875 als eine durchaus gerechtfertigte erscheinen.

Die Baukosten für den Unterbau überstiegen den Voranschlag um ein Bedeutendes; nämlich auf dem Titel:

Erdarbeiten um	Fr. 79,887. 65
Strassen und Wegbauten	„ 6406. 24
Durchlässe und Durchfahrten	„ 35,793. 63
Fluss- und Uferschutzbauten	„ 8,319. 02
Beschotterung	„ 13,524. 38
Brücken (Thur-, Rhein- und Aachbrücke)	„ 492,012. 75
einzig auf dem Titel:	
Stütz- und Futtermauern, ergibt sich eine Ersparniss von	Fr. 35,808. 39
so dass also der Voranschlag um	Fr. 600,135. 28
oder um ca. 12% überschritten worden ist.	

Mit dem Oberbau wurde an einigen Stellen noch im Laufe des Jahres 1874 begonnen. Die Hochbauten wurden im Juli 1874 angefangen, dieselben müssen mit Ende 1874 unter Dach gebracht und Ende 1875 vollendet sein. Was das Rollmaterial anbelangt, so sind darüber die Verträge abgeschlossen. Auf 8,2 Kilometer kommt eine Locomotive, auf einen Bahnkilometer 23 Sitzplätze in den Personenwagen und 811 Kilogramm Tragkraft der Gepäck- und 15,405 Kilogramm Tragkraft der Güterwagen.

Administration. Der Verwaltungsrath erledigte in 12 Sitzungen 59, die Direction in 32 Sitzungen 360 Geschäfte. Das Bureaupersonal des geschäftsführenden Mitgliedes der Direction besteht gegenwärtig aus 9 Personen, das technische Personal auf dem Centralbureau aus einem Obergeringieur mit Adjuncten und 3 Gehülfen, auf den Sectionen aus 4 Sectionsingenieuren und 13 Assistenten. Im Durchschnitt waren bei der Bauausführung 1650 Arbeiter beschäftigt.

Von dem Actiencapital von Fr. 6,316,500 (woran der zürcherische Fiskus mit Fr. 1,486,500 theilhaftig ist) sind Fr. 6,244,154.25 wirklich einbezahlt. Zu bemerken ist, dass sich darunter Fr. 446,500 befinden, die die Stadtcaisse Winterthur als Intervenant für den Zürcher Fiskus leistete, da dieser einen Theil seiner Actienbetheiligung erst nach weiter fortgeschrittenem Bau einzahlen wollte.

Die dem Bericht beigegebene Vergleichung der wirklichen Ausgaben mit den Ansätzen des Voranschlages ergibt, dass der Voranschlag von Fr. 11,999,983.29 um Fr. 788,416.20 überschritten worden ist, woran, wie wir gesehen haben, der Unterbau den grössten Beitrag liefert.

„N. Z. Z.“

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Zürich. Aus den Stadtrathsverhandlungen vom 21. Januar. Gegenüber der Direction der Nordostbahn werden mit Bezug auf die Plananlage der rechtsufrigen Zürichseebahn von der Rämistrasse bis Gemeindegrenze Riesbach hinsichtlich der Richtung der Schanzengasse einige Einwendungen und Wünsche geäussert, namentlich aber das Verlangen gestellt, dass die Tunnels mit Rücksicht auf den ungestörten Verkehr auf der Strecke Bahnhof-Tiefenbrunnen doppelspurig angelegt werden. Die Nordostbahn verwahrt sich aber gegen diese Verpflichtung. — Mit den durch die Direction der öffentlichen Arbeiten zur Einsicht gestellten Situations- und Hochbauplänen der Uetlibergbahn-Station Zürich erklärt man sich einverstanden, in der Meinung, dass die jetzt projectirten provisorischen Hochbauten binnen 3 Jahren durch Bauten ersetzt werden, die der Bauordnung entsprechen.

Eisenbahn Winterthur-Singen-Kreuzlingen. Die Generalversammlung hat am 25. Januar die Fusion mit der Bahn Winterthur-Zofingen genehmigt.

Der Verwaltungsrath der Nationalbahn hat die beförderlichste Auflegung der Katasterpläne in sämtlichen Gemeinden und die Einberufung der Actionärversammlung auf den 12. Februar zur Genehmigung des Fusionsvertrages mit Winterthur-Singen-Kreuzlingen beschlossen. Ferner sollen die einleitenden Schritte zum endgültigen Abschluss des Finanzvertrages für das Obligationencapital und zur Leistung des Finanzausweises bei den Bundes- und den zürcherischen Behörden gethan werden.

Die Recurrenten gegen die Nationalbahn-Subventionsbeschlüsse von Baden, Lenzburg und Zofingen geben sich, wie die „Lenzb. Ztg.“ berichtet, mit dem Abweisungsbeschluss der Regierung nicht zufrieden, sondern werden an den Grossen Rath gelangen.

Der Verwaltungsrath der Jura-Bern-Bahn hat laut „Hand.-Cour.“ letzten Samstag mit allen gegen 8 Stimmen, die für Delsberg stimmten, beschlossen, die Maschinenwerkstätte dieses Bahnnetzes in Biel zu etabliren.

Die Actionärversammlung der Pruntrut-Delle-Bahn hat mit grosser Mehrheit eingewilligt, dass die Bahn zu Gunsten der Banken, die den bernischen Jurabahn ein Anleihen von 22 Millionen vermitteln, hypothecirt werde. Der Staat war vertreten durch die HH. Regierungsräthe Hartmann und Frossard.

Die Stimmberechtigten des Amtes Konolfingen wurden vom Initiativcomité der Thun-Konolfingen-Bahn auf den 24. Januar zu einer Versammlung behufs Besprechung der Eisenbahn-Subventionsfrage nach Münsingen einberufen.

Modell über Versenkung des Personenbahnhofes der schweiz. Centralbahn. Ueber das vom Grossen Rathe dem Kleinen Rathe zur Untersuchung überwiesene Project einer Versenkung des Personenbahnhofes der schweiz. Centralbahn ist zu besserer Veranschaulichung desselben ein Modell im Maassstab von 1:250 angefertigt worden. Dieses Modell wird zu freier Besichtigung für das Publikum in dem kleinern der untern Säle des Stadtcasino in Basel ausgestellt sein.

Zwischen Wartensee und Tobel, im sog. Krähenwald, fand in Folge mehrer Regenschauer an der Bahnlinie Rorschach-Heiden ein Erdschlupf statt; nach der Aussage alter Leute soll in der Nähe desselben im Anfang