Bahnbau

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **35 (1887)**

PDF erstellt am: **05.06.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

An das Tit. Comite der Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten.

Tit.

Wir beehren uns, Ihnen den dreizehnten Geschäftsbericht und die Jahresrechnung pro 1887 für die Eisenbahn-Unternehmung Wohlen-Bremgarten vorzulegen.

I.

Allgemeines.

Nachdem von der Rechnungsprüfungscommission der Unternehmung neuerdings die Frage angeregt worden war, ob nicht durch Einführung des Tramway-Betriebes eine Reduction der Betriebskosten herbeigeführt werden könnte, und diese Anregung auch in Ihrer Comitesitzung war besprochen worden, haben wir dieselbe einer wiederholten Untersuchung unterstellt. Dieselbe bestätigte jedoch das Ihnen im Geschäftsbericht für das Jahr 1882 mitgetheilte Resultat, daß die Vereinigung des Betriebes der Bahnstrecke Wohlen—Bremgarten mit derjenigen der Linie Brugg—Wohlen die unter Umständen vortheilhafteste Combination bietet.

Bei Einführung einer andern Betriebsweise könnten nämlich die Kosten der allgemeinen Verwaltung und des Expeditionsdienstes nicht weiter reducirt werden, als es bisher schon der Fall war. Die Verminderung des Zugsgewichtes wäre auch nicht eine so erhebliche, daß aus derselben eine wesentlich geringere Inanspruchnahme des Oberbaues und eine bezügliche Kostendifferenz für den Bahnunterhalt abgeleitet werden könnte, indem der letztere einer Reihe von Einflüssen ausgesetzt ist, welche von größerer Bedeutung sind, als ein kleiner Unterschied in der Belastung.

Der Fahrdienst ließe sich beim Trambetrieb an sich allerdings billiger einrichten, als beim Normalbetrieb. Es ist aber für die Bahn Wohlen-Bremgarten zu beachten, daß die Einführung eines Dampfomnibus, wobei Motor und Wagen in einem Fahrzeug vereinigt werden, sich nicht eignet, weil derselbe zu schwer construirt werden müßte, um das Mitführen von beladenen Güterwagen zu ermöglichen; es wäre daher eine wesentliche Reduction des todten Gewichtes gegenüber leichten Locomotiven mit besonderen Wagen nicht mehr möglich, während Remisirung, Reinigung und Unterhalt größere Arbeit und Kosten veranlassen würden. Wenn man aber aus den angeführten Gründen genöthigt wäre, auch den Trambetrieb mit getrenntem Motor durchzuführen, so ergäbe sich gemäß der aufgestellten Detailberechnung selbst in dem Falle keine wesentliche Ersparniß, wenn von der Bundesbehörde gestattet würde, die Locomotive durch einen einzigen Mann, der die Functionen des Locomotivführers und Heizers zusammen zu besorgen hätte, bedienen zu lassen. Es wäre aber mit dieser Einrichtung der Uebelstand verbunden, daß die Fahrzeit der Züge von 20 auf 27 Minuten verlängert werden müßte. Eine fernere Inconvenienz würde dadurch geschaffen, daß das bereits vorhandene Betriebsmaterial der Unternehmung veräußert und durch anderes nach neuem System ersetzt werden müßte, ein Umtausch, welcher nur mit Verlust bewerkstelligt werden könnte.

Anderseits ermöglicht die Vereinigung des Betriebes der Strecke Wohlen—Bremgarten mit derjenigen Brugg—Wohlen der Centralbahn die Uebernahme desselben gegen eine Entschädigung von Fr. 1. 46 per Locomotivkilometer, welcher Ansatz auch bei der billigsten Betriebsweise nicht zu erreichen wäre, falls die kurze Strecke von 8 Kilometern selbstständig betrieben würde. Wir könnten daher auch jetzt nicht empfehlen, die derzeitige Betriebsführung zu ändern.

II.

Bahnbau.

Im Berichtsjahre sind keine Bauarbeiten ausgeführt worden.