Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **7/8 (1886)**

Heft 22

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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

INHALT: Das Experten-Gutachten über die Moratoriums-Linien der schweizerischen Nordostbahn. II. — Patentliste — Miscellanea: Die Kinzigthalbahn. Zur Bremsfrage. Die electrische Beleuchtung des Hell-Gate bei New-York. Eidg. Polytechnikum. — Concurrenzen: Grabmal für Franz Liszt. Interimskirche in Halle a. S. Schulhaus in Leobschütz. — Necrologie: † Johannes Scherr. Eugen Rambert. Charles Frédéric Tschampion. Philipp Baum. — Vereinsnachrichten.

Das Experten-Gutachten über die Moratoriums-Linien der schweizerischen Nordostbahn.

II.

Verkehr.

Jede auch nur approximative Schätzung des Verkehrs, der sich muthmasslich auf den Moratoriumslinien entwickeln wird, hängt von so vielen Voraussetzungen ab, die zutreffen, aber auch nicht zutreffen können, dass der Werth, den eine solche Schätzung beanspruchen kann, eben nur ein sehr relativer ist. So einfach die Erhebung der Baukosten war, so überaus schwierig gestaltet sich die Berechnung der zu erwartenden Verkehrsquanten und der daraus resultirenden Betriebseinnahmen. Die Schwierigkeit der zu lösenden Frage einerseits und die daraus folgende Unsicherheit der gewonnenen Resultate andererseits mögen es rechtfertigen, dass wir an diesem Orte nicht detaillirt auf alle die Erwägungen eintreten, welche die Experten in ihrem Berichte niedergelegt haben. Immerhin möchten wir hier feststellen, dass gerade dieses Capitel von den Experten mit besonderer Sorgfalt und Umsicht behandelt worden und dass darin eine grosse Summe von Arbeit niedergelegt ist.

Betriebseinnahmen.

Bei der Berechnung des Verkehrs ist die N. O. B. von der Voraussetzung ausgegangen, dass jeder Linie diejenigen Transportquantitäten anzurechnen seien, für welche sie — soweit nicht bestehende Verträge Abweichungen bedingen — die kürzesten schweizerischen Routen darstellen. Für die Verkehrsmassen wurden die Resultate des Jahres 1884 zu Grunde gelegt unter Berücksichtigung der muthmasslichen Verschiebungen des Verkehrs von den bestehenden auf die neuen Linien.

Die Experten finden, dass die N. O. B. in ihren Berechnungen verschiedene Gesichtspunkte unberücksichtigt gelassen habe. Erstens wurde die in normalen Zeiten bei fast allen neuerbauten Eisenbahnlinien eintretende, naturgemässe Zunahme des Jahres-Verkehrs von ungefähr 2 % beim Personen-, Gepäck- und Viehverkehr und von etwa 4 % beim Güterverkehr ausser Acht gelassen, dann hat die N. O. B. wol den Verkehrsverlust, den das bestehende Netz durch die neuen Linien erleiden würde, ausgerechnet, aber nirgends die günstige Rückwirkung in Betracht gezogen, welche die Moratoriums-Linien durch den sich gleichzeitig entwickelnden *neuen* Verkehr auf das alte Netz ausüben würden, und endlich hat sie keine Rücksicht auf eine mässige, den Verkehr nicht beeinträchtigende Erhöhung der Taxen genommen. Abgesehen hievon gelangen die Experten zum Schluss, dass der von der N. O. B. den neuen Linien zugetheilte *fremde* Verkehr den Verhältnissen entspreche, dass jedoch die Ermittelungen für den *eigenen* oder *localen* Verkehr zu ängstlich bemessen seien. Die Berechnung geschah auf Grundlage der durchschnittlichen Einnahmen der concurrirenden Strecken des bestehenden Netzes, entsprechend den Tarifansätzen der Concessionen, die übrigens mit denjenigen der alten Linien übereinstimmen. Die Einnahmen aus dem Gepäck- und Viehverkehr wurden nach bestimmten Procenten des Personenverkehrs bemessen.

Wir gehen nun sofort zur Besprechung der einzelnen Linien über:

Coblenz-Stein. Der Zweck dieser Bahn ist wesentlich, die noch vorhandene Lücke in der linksrheinischen Verbindung zwischen Basel und Winterthur, bezw. Schaffhausen auszufüllen, die Bötzbergbahn vom Transit-Verkehr in dieser Richtung zu entlasten und dadurch die Legung des zweiten Geleises auf dieser Bahn zu verschieben. — Die Abkürzungen, welche die neue Linie Coblenz-Stein darbietet sind nicht erheblich. Für den Hauptverkehr von Basel nach Bülach, Winterthur und Romanshorn beträgt der Gewinn etwa 4—5 *km*; nur von Stein und einigen Stationen der Linie Basel-Stein nach Coblenz bis und mit Glattfelden ergeben sich grössere Abkürzungen von 10 bis 19 *km*. In ihren Berechnungen hat die N. O. B. der Linie Coblenz-Stein den ganzen Güterverkehr zugetheilt, der sich bisher im *Transit* via Bötzbergbahn nach und von Bülach-Winterthur und weiter bewegte. Vom Personenverkehr wurde dagegen nur 1/5 in die Rechnung gestellt, weil auf der Linie Stein-Coblenz-Winterthur keine Schnellzüge vorgesehen sind und daher die Mehrzahl der Reisenden die schnellere Route via Bötzberg vorziehen wird. Während die Experten dieser Annahme des Transitverkehrs zustimmen, können sie es jedoch nicht hinsichtlich des *localen* und *directen* Verkehrs thun; sie finden, dass die N. O. B. hier zu niedrig geschätzt habe. Wir müssen uns versagen auf die einlässlich motivirte Höherschätzung der Verkehrsquantitäten durch die Experten hier einzutreten und beschränken uns auf nachstehende Gegenüberstellung der bezüglichen Zahlen:

Schätzung der	Durchfahrene *km* N. O. B.	Durchfahrene *km* Experten	Taxe in Cts. p. km. N. O. B.	Taxe in Cts. p. km. Exp.	Einnahme in Fr. N. O. B.	Einnahme in Fr. Experten
Personen	384 346	786 000	3,86	4,00	14 836	31 440
Gütertonnen	2 737 540	2 882 000	7,41	7,40	202 852	213 268
Gepäck und Vieh	—	—	—	—	1 978	4 192
				Total:	219 666	248 900
				Hälfte:	109 833	124 450

Da die N. O. B. diese Linie gemeinsam mit der S. C. B. zu bauen und zu betreiben hat, so kommt für die erstere nur die Hälfte der Einnahmen in Betracht.

Eglisau-Schaffhausen. Auf diese Linie wurde s. Z. grosses Gewicht gelegt, weil sie in Verbindung mit der Bahn: Thalweil-Zug-Goldau die kürzeste Zufahrtslinie aus Württemberg, Mittel- und Norddeutschland zum Gotthard darstellte. In Verbindung mit der Strecke Niederglatt-Baden hätte sie ferner auch die kürzeste Verbindung von Schaffhausen und der dort einmündenden deutschen Bahnen mit Baden und der Westschweiz vermittelt und endlich noch das letzte Theilstück der schweizerischen Linie: Basel-Stein-Coblenz-Eglisau-Schaffhausen gebildet. Jetzt liegen die Verhältnisse nicht mehr so günstig. Von Schaffhausen nach Turgi, Aarau und der Westschweiz ist kein Vorsprung mehr, weil die Distanz via Waldshut gleich ist. Von Stühlingen, bezw. Donaueschingen nach Goldau beträgt die Abkürzung höchstens 3 *km*, vorausgesetzt, dass Thalweil-Zug via Sihlbrücke gebaut wird und dass die Abzweigung in Neuhausen und nicht in Schaffhausen stattfindet. Von Basel (bad. Bahnhof) nach Constanz und Lindau geht die kürzeste Linie über Waldshut, während vom Basler Centralbahnhof aus die beiden Linien gleich lang sind. Sonach sind jetzt die Vorzüge der zu bauenden Linie nicht mehr so gross, dass deren Ausführung erhebliche Begünstigungen für den Verkehr nach dem Gotthard, der Westschweiz und nach Basel mit sich brächte, da die Concurrenzlinien, welche die gleichen Erleichterungen verschaffen, schon bestehen. In nachstehenden Zahlen finden sich die Schätzungen der N. O. B. und der Experten betreffend den Verkehr dieser Linie zusammengestellt:

Schätzung der	Durchfahrene *km* N. O. B.	Durchfahrene *km* Experten	Taxe in Cts. p. km. N.O.B.	Taxe in Cts. p. km. Exp.	Einnahme in Fr. N. O. B.	Einnahme in Fr. Experten
Personen	1 599 648	2 028 000	4,50	4,50	71 984	91 260
Gütertonnen	926 155	1 131 000	9,47	9,50	87 706	107 445
Gepäck u. Vieh	—	—	—	—	9 597	12 168
				Total:	169 287	210 873

Etzweilen-Schaffhausen. Auch diese Linie soll eine Lücke in der schweizerischen Eisenbahnverbindung von Basel mit Constanz ausfüllen, speciell soll dadurch der Verkehr