Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 14/15 (1881)
Heft: 10

Artikel: Einnahmen Schweizerischer Eisenbahnen
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-9358

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

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

Vereinsnachrichten.

† Otto Petermann

Gemeindeingenieur in Enge bei Zürich.

Am 25. Februar verschied nach längern Leiden Herr Otto Petermann, Gemeindeingenieur in Enge. Er wurde letzten Sonntag bei zahlreichem Grabgeleite zur ewigen Ruhe getragen.

Petermann war im Jahre 1840 in Luzern geboren, wo er die städtischen Schulen besuchte, um nachher, 1857—1860 die Ingenieurabtheilung des eidgenössischen Polytechnikums zu absolviren. Nach wohlbestandenem Diplomexamen begann seine praktische Thätigkeit mit einer mehrjährigen Anstellung bei dem Betriebe der schweizerischen Centralbahn in Luzern; nachher führte er eine grössere topographische Aufnahme im Canton Thurgau aus und fand seit Herbst 1862 Verwendung als Bauführer der Nordostbahn bei dem Bau der Linie Zürich-Zug-Luzern, wobei er namentlich die schwierigen Consolidirungsarbeiten bei Bonnstetten, wo die Bahnanlage in Folge bedeutender Rutschungen abgeändert werden musste, zu beaufsichtigen hatte.

Nach Vollendung dieser Bauten wurde Petermann von der Direction der öffentlichen Arbeiten des Kantons Zürich angestellt und vorzugsweise mit Vorarbeiten für hydrotechnische Unternehmungen betraut; in Folge länger andauernden Terrainaufnahmen für die Entwässerung des Regensdorfermooses wurde er im Sommer 1865 von heftigem Gelenkrheumatismus befallen, wodurch er genöthigt war, längere Zeit zur Wiederherstellung seiner angegriffenen Gesundheit bei seinen Angehörigen in Luzern zu verweilen. Von 1868—1870 war Petermann meistens mit Privatarbeiten, namentlich mit Projectirung und Ausführung von Canalanlagen, beschäftigt; zur Annahme einer ihm in jener Zeit angetragenen Stelle bei Eisenbahnbauten in Ungarn konnte er sich nicht entschliessen. Bei Beginn der zweiten Eisenbahnbauperiode in der Schweiz erfolgte seine wiederholte Anstellung bei der Nordostbahn; dort bethätigte er sich bei den Vorarbeiten für die Bötzbergbahn, die Linie Winterthur-Coblenz und die linksufrige Zürichseebahn. Als der Bau der letztern gesichert war, wurde er zum Sectionsingenieur der ersten Section Zürich-Thalweil ernannt, bei welcher als bedeutende Bauobjecte der schwierige Tunnelbau in der Brandschenke und die Ueberbrückung der Sihl zu erwähnen sind. Nach Vollendung dieser Bauten, während welcher Petermann sein Domicil in der Gemeinde Enge hatte, wurde er nach Stäfa, zur Leitung der Tracirung und Projectbearbeitung der zweiten Section der rechtsufrigen Zürichseebahn versetzt und bei Eintritt der Crisis der Nordostbahn erfolgte unter zahlreichen Bewerbern seine Ernennung zum Gemeindeingenieur in Enge.

Vor einem Jahre wurde Petermann von einem Blutsturz betroffen, wodurch seine Gesundheit, welche ohnehin bei seiner etwas schwächlichen Constitution öfters zu wünschen übrig liess, tief erschüttert wurde. Das Vorhandensein einer bedeutenden Lungenaffection gebot seitdem eine äusserst vorsichtige Lebensweise. Zu seiner Stärkung unternahm er letzten Sommer eine Cur in Gais (Canton Appenzell), welche aber in Folge der regnerischen, kühlen Witterung keine nachhaltige Wirkung hatte, sondern im Gegentheil eine heftige Pneumonie veranlasste. Nachdem die Krankheitszustände letzten Winter keine Fortschritte zu machen schienen, erfolgten Mitte Februar neue Lungenblutungen, welche unter raschem Sinken der Kräfte zur Auflösung führten.

Petermann zeigte in der Lösung der an ihn herantretenden Aufgaben aus den verschiedensten Gebieten der Ingenieurtechnik grosse Gewandtheit und praktisches Geschick; mit einem klaren Blicke in die gegebenen Verhältnisse verband er eine unermüdliche Arbeitskraft und durch seinen gutmüthigen und uneigennützigen, ächt collegialischen Charakter erwarb er sich unter seinen Berufsgenossen und Allen, die ihm im Leben nahe standen, eine grosse Anzahl Freunde, welche ihm bis zu seiner letzten Leidenszeit mit ungetheilter Sympathie zugethan waren und mit tiefstem Bedauern seinen leider so früh erfolgten Hinschied vernahmen. S.

Einnahmen Schweizerischer Eisenbahnen.

Normalbahnen	Betriebslänge	Im Januar 1881				Differenz g. d. Vorjahr			Vom 1. Januar bis 31. Januar 1881				Differenz g. d. Vorjahr		
		Personen	Güter	Total	pr. *km*	Total	p. *km*	in %	Personen	Güter	Total	pr. *km*	Total	p. *km*	in %
	Km	Franken	Franken	Franken	Fr.	Franken	Fr.		Franken	Franken	Franken	Fr.	Franken	Fr.	
Centralbahn...	302	204 000	352 000	556 000	1 841	+ 9 045	+ 30	+ 1,7	204 000	352 000	556 000	1 841	+ 9 045	+ 30	+ 1,7
Basler Verbindungsb.	5	1 200	10 700	11 900	2 380	— 1 255	— 251	— 9,5	1 200	10 700	11 900	2 380	— 1 255	— 251	— 9,5
Aarg. Südbahn	29	6 600	4 650	11 250	388	+ 1 210	+ 42	+ 12,1	6 600	4 650	11 250	388	+ 1 210	+ 42	+ 12,1
Wohlen-Bremgarten	8	860	530	1 390	174	+ 105	+ 13	+ 8,1	860	530	1 390	174	+ 105	+ 13	+ 8,1
Emmenthalbahn ...	24	6 100	6 100	12 200	508	— 1 984	— 83	— 14,0	6 100	6 100	12 200	508	— 1 984	— 83	— 14,0
Gotthardbahn	67	23 600	22 000	45 600	681	+ 3 789	— 57	+ 9,1	23 600	22 000	45 600	681	+ 3 789	— 57	+ 9,1
Jura-Bern-Luzernb.	256	157 000	218 000	375 000	1 465	+ 1 703	+ 7	+ 0,5	157 000	218 000	375 000	1 465	+ 1 703	+ 7	+ 0,5
Bern-Luzern-Bahn ...	95	27 400	23 400	50 800	535	— 6 133	— 64	— 10,7	27 400	23 400	50 800	535	— 6 133	— 64	— 10,7
Bödeli-Bahn	9	1 700	1 500	3 200	355	— 16	— 2	— 0,6	1 700	1 500	3 200	355	— 16	— 2	— 0,6
Nationalbahn	—[1]	—	—	—	—	— 61 005	— 372	— 100	—	—	—	—	— 61 005	— 372	— 100
Nordostbahn	555[2]	314 800	524 000	838 800	1 511	+ 101 692	— 300	— 16,6	314 800	524 000	838 800	1 511	+ 101 692	— 300	— 16,6
Zürich-Zug-Luzern ...	67	35 200	41 300	76 500	1 142	+ 4 939	+ 74	+ 6,9	35 200	41 300	76 500	1 142	+ 4 939	+ 74	+ 6,9
Bötzbergbahn	58	27 500	88 500	116 000	2 000	— 21 237	— 366	— 15,5	27 500	88 500	116 000	2 000	— 21 237	— 366	— 15,5
Effretikon-Hinweil ...	23	5 000	4 800	9 800	426	— 907	— 39	— 8,4	5 000	4 800	9 800	426	— 907	— 39	— 8,4
Suisse Occidentale	482	297 500	404 500	702 000	1 457	— 511	— 1	— 0,1	297 500	404 500	702 000	1 457	— 511	— 1	— 0,1
Simplonbahn	117	16 265	10 660	26 925	230	— 417	— 4	— 1,7	16 265	10 660	26 925	230	— 417	— 4	— 1,7
Bulle-Romont	19	3 960	8 440	12 400	653	— 100	— 5	— 0,8	3 960	8 440	12 400	653	— 100	— 5	— 0,8
Tössthalbahn	40	11 306	11 104	22 410	560	— 2 880	— 72	— 11,4	11 306	11 104	22 410	560	— 2 880	— 72	— 11,4
Verein. Schweizerb.	278	189 000	179 900	368 900	1 327	— 23 210	— 83	— 5,9	189 000	179 900	368 900	1 327	— 23 210	— 83	— 5,9
Toggenburgerbahn ...	25	10 850	6 600	17 450	698	+ 950	+ 38	+ 5,8	10 850	6 600	17 450	698	+ 950	+ 38	+ 5,8
Wald-Rüti	7	2 450	2 000	4 450	636	+ 962	+ 138	+ 27,7	2 450	2 000	4 450	636	+ 962	+ 138	+ 27,7
Rapperswyl-Pfäffikon	4	1 000	420	1 420	355	— 776	— 194	— 35,3	1 000	420	1 420	355	— 776	— 194	— 35,3
22 Bahnen	2470	1 343 291	1 921 104	3 264 395	1 322	+ 3 964	+ 10	+ 0,8	1 343 291	1 921 104	3 264 395	1 322	+ 3 964	+ 10	+ 0,8
[1]) 1880 164 *km* mehr															
[2]) 1880 147 *km* weniger															
Specialbahnen															
Appenzeller-Bahn...	15	7 080	4 000	11 080	739	+ 895	+ 60	+ 8,8	7 080	4 000	11 080	739	+ 895	+ 60	+ 8,8
Arth-Rigibahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lausanne-Echallens	15	4 908	1 794	6 702	446	+ 556	+ 37	+ 9,1	4 908	1 794	6 702	446	+ 556	+ 37	+ 9,1
Rigibahn (Vitznau) ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rorschach-Heiden	7	1 655	1 441	3 096	442	+ 259	+ 37	+ 9,1	1 655	1 441	3 096	442	+ 259	+ 37	+ 9,1
Uetlibergbahn	9	480	359	839	93	+ 181	+ 20	+ 27,4	480	359	839	93	+ 181	+ 20	+ 27,4
W'weil-Einsiedeln	17	4 000	5 100	9 100	535	+ 546	+ 32	+ 6,4	4 000	5 100	9 100	535	+ 546	+ 32	+ 6,4
5 resp. 7 Bahnen	63	18 123	12 694	30 817	489	+ 2 437	+ 39	+ 8,7	18 123	12 694	30 817	489	+ 2 437	+ 39	+ 8,7

Druck und Verlag von Orell Füssli & Co. in Zürich.