

Einnahmen Schweizerischer Eisenbahnen

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **14/15 (1881)**

Heft 10

PDF erstellt am: **05.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-9358>

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.

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 Diplomeexamen 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 Consolidierungsarbeiten 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 Terrinaufnahmen 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 Projectierung 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 Eisenbahnperiode in der Schweiz erfolgte seine wiederholte Anstellung bei der Nordostbahn; dort bethätigte er sich bei den Vorarbeiten für die

Bötzbergbahn, die Linie Winterthur-Coblentz 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 heranretrenden Aufgaben aus den verschiedensten Gebieten der Ingenieurtechnik grosse Gewandtheit und praktisches Geschick; mit einem klaren Blicke in die gegebenen Verhältnisse verband er eine unermüdete Arbeitskraft und durch seinen gutmüthigen und uneigennütigen, 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	Be- triebs- länge	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.	Fr.	Franken	Franken	Franken	Fr.	Franken	Fr.	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 Verbindungs- b.	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			