

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Band:** 14/15 (1881)  
**Heft:** 20

## **Sonstiges**

### **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:** 13.10.2024

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

Der Secretär des Bureaus ist zugleich Actuar des Gewerberathes.

Ueber den Sitz des Bureaus entscheidet der Gewerberath.

7. Vor den Gewerberath können nur solche Anträge und Fragen gebracht werden, welche vorher vom Ausschuss auf ihre Zulässigkeit geprüft worden. Anträge, welche der Ausschuss ablehnt, können gleichwohl im Gewerberath zur Behandlung gelangen, wenn  $\frac{2}{3}$  aller anwesenden Mitglieder dieselben für erheblich erklären.

8. Der Gewerberath besammelt sich ordentlicher Weise jährlich zweimal, ausserordentlicher Weise, so oft ein Departement des Bundesrathes oder der Ausschuss es verlangen.

Den Sitzungen des Gewerberathes geht in der Regel eine solche des Ausschusses voran; überdiess hält der Ausschuss weitere Sitzungen, so oft der Präsident oder zwei Mitglieder es verlangen.

9. Die Stellung des Gewerberathes zum Bundesrath wird der letztere durch eine Verordnung regeln; die Stellung des Gewerberathes zu seinen Sectionen, zum Ausschuss und zum Bureau ein vom Gewerberath zu erlassendes Regulativ, das zugleich auch die bezüglichen Geschäftsordnungen enthält.

10. Der Bund übernimmt die Besoldung der Mitglieder des Bureau, die Bureaustkosten, die Ausrichtung der Sitzungsgelder an die Ausschussmitglieder und an die von ihm gewählten Mitglieder und endlich die Entschädigung besonderer Expertengutachten, welche aus Auftrag des Ausschusses angefertigt werden.

Die Entschädigung der übrigen Mitglieder des Gewerberathes ist Sache der Auftraggeber.

### Aus dem Bericht über die Arbeiten an der Gotthardbahn im September und October 1881.

#### Zufahrtslinien.

| Septbr. 1881                  | Sectionen         |                   |               |                |                  | Total     |
|-------------------------------|-------------------|-------------------|---------------|----------------|------------------|-----------|
|                               | Immen-see-Flüelen | Flüelen-Göschenen | Airolo-Biasca | Cadenazzo-Pino | Giubiasco-Lugano |           |
| Länge in Kilom.               | 31,980            | 38,742            | 45,838        | 16,200         | 25,952           | 158,712   |
| <b>Erdarbeiten: 1)</b>        |                   |                   |               |                |                  |           |
| Voransch. 1881 m <sup>3</sup> | 960 900           | 1 293 840         | 1 697 500     | 321 390        | 553 820          | 4 827 450 |
| Fortsch. i. Sept. „           | 27 810            | 11 370            | 15 010        | 7 980          | 13 390           | 75 560    |
| Stand a. 30. „                | 964 820           | 1 243 440         | 1 599 070     | 301 430        | 570 210          | 4 678 970 |
| „ „ „ %                       | 100               | 96                | 94            | 94             | 103              | 97        |
| <b>Mauerwerk:</b>             |                   |                   |               |                |                  |           |
| Voransch. 1881 m <sup>3</sup> | 51 530            | 91 190            | 79 510        | 34 770         | 38 440           | 295 440   |
| Fortsch. i. Sept. „           | 840               | 650               | 1 060         | 490            | 1 750            | 4 790     |
| Stand a. 30. „                | 46 330            | 80 420            | 74 110        | 33 480         | 33 230           | 267 570   |
| „ „ „ %                       | 90                | 88                | 93            | 96             | 86               | 91        |
| <b>Tunnels: 2)</b>            |                   |                   |               |                |                  |           |
| Voransch. 1881 m              | 5 585,5           | 7 282,8           | 8 079,7       | —              | 3 230,2          | 24 178,2  |
| Fortschritt i. Sept.          |                   |                   |               |                |                  |           |
| a. Richtstollen m             | —                 | —                 | —             | —              | —                | —         |
| b. Erweiterung „              | —                 | —                 | 167           | —              | 29               | 196       |
| c. Strosse „                  | —                 | —                 | 255           | —              | 162              | 417       |
| d. Gewölbe „                  | 9                 | 156               | 344           | —              | 220              | 729       |
| e. Widerlager „               | —                 | 53                | 304           | —              | 404              | 761       |
| Stand a. 30. Sept. 2)         |                   |                   |               |                |                  |           |
| a. Richtstollen m             | 5 586             | 7 296             | 8 080         | —              | 3 237            | 24 199    |
| b. Erweiterung „              | 5 586             | 7 296             | 7 695         | —              | 3 237            | 23 814    |
| c. Strosse „                  | 5 586             | 7 296             | 7 216         | —              | 3 210            | 23 308    |
| d. Gewölbe „                  | 5 364             | 6 107             | 4 105         | —              | 2 828            | 18 404    |
| e. Widerlager „               | 5 299             | 3 391             | 2 698         | —              | 2 904            | 14 292    |
| Stand a. 30. Sept. %          |                   |                   |               |                |                  |           |
| a. Richtstollen %             | 100               | 100               | 100           | —              | 100              | 100       |
| b. Erweiterung „              | 100               | 100               | 95            | —              | 100              | 98        |
| c. Strosse „                  | 100               | 100               | 89            | —              | 99               | 96        |

1) Exclusive Sondirungsarbeiten für Brücken, Gallerien etc.

2) Inclusive Voreinschnitte an den Mündungen.

### Grosser Gotthardtunnel.

| Stand der Arbeiten | Göschenen           |                     | Airolo             |                     |                              | Total  |          |
|--------------------|---------------------|---------------------|--------------------|---------------------|------------------------------|--------|----------|
|                    | Ende Sept. l. Meter | Fortschritt i. Oct. | Ende Oct. l. Meter | Ende Sept. l. Meter | Fortschritt i. Oct. l. Meter |        |          |
| Richtstollen . .   | 7744,7              | m                   | 7744,7             | 7167,7              | m                            | 7167,7 | 14 912,4 |
| Seitl. Erweiterung | 7744,7              | —                   | 7744,7             | 7167,7              | —                            | 7167,7 | 14 912,4 |
| Sohlenschlitz . .  | 7744,7              | —                   | 7744,7             | 7167,7              | —                            | 7167,7 | 14 912,4 |
| Strosse . . . .    | 7713,3              | 31,4                | 7744,7             | 7167,7              | —                            | 7167,7 | 14 912,4 |
| Vollausbruch . .   | 7627,7              | 117,0               | 7744,7             | 7167,7              | —                            | 7167,7 | 14 912,4 |
| Deckengewölbe .    | 7354,7              | 241,0               | 7595,7             | 7167,7              | —                            | 7167,7 | 14 763,4 |
| Oestl. Widerlager  | 7567,7              | 162,3               | 7730,0             | 7167,7              | —                            | 7167,7 | 14 897,7 |
| Westl. „           | 7493,7              | 232,7               | 7726,4             | 7167,7              | —                            | 7167,7 | 14 894,1 |
| Sohlgewölbe . .    | 62,0                | 17,0                | 79,0               | —                   | —                            | —      | 79,0     |
| Tunnelcanal . .    | 7199,7              | 545,0               | 7744,7             | 7167,7              | —                            | 7167,7 | 14 912,4 |
| Fertiger Tunnel .  | 6798,7              | 783,0               | 7581,7             | 7167,7              | —                            | 7167,7 | 14 749,4 |

### Literatur.

Kalender für Eisenbahn-Techniker von E. Heusinger von Waldegg. Neunter Jahrgang 1882. Wiesbaden, Verlag von J. E. Bergmann. Preis 4 Mark. — Von diesem unter Heusinger's bewährter Leitung stehenden Taschenbuch ist kürzlich der neunte Jahrgang herausgekommen. Fast möchte es als überflüssig erscheinen, denselben mit einigen empfehlenden Worten zu begrüssen, liefert doch die immer zunehmende Beliebtheit dieses gedrängt und übersichtlich gehaltenen Kalenders das beste Kriterium für dessen innern Gehalt. Wenn wir trotzdem die Aufmerksamkeit unserer Collegen auf denselben lenken, so geschieht es hauptsächlich, um festzustellen, dass der Herausgeber neuerdings manche erwünschte Vermehrung des Inhaltes und manche zweckmässige Aenderung durchgeführt hat. — Die Formeln und Tabellen wurden revidirt und vermehrt, der theoretische Theil des Capitels „Stütz- und Futtermauern“ wurde vollständig umgearbeitet, die Abtheilung „Brücken“ erhielt durch die von Engesser aufgestellten Formeln über das Eigengewicht eine Bereicherung; dergleichen wurden die Capitel: Tunnelbau, Bahnhofoberbau, Bahnhöfe, Haltestellen, Bahnunterhaltung, Locomotiv- und Wagenbau, Eisenbahnbetrieb theils vollständig neu bearbeitet, theils erweitert. *Besonderem Interesse wird namentlich das Calendarium, welches mit kurzen Notizen und Daten aus der Geschichte des Ingenieurwesens, des Eisenbahn-Baues und -Betriebes für jeden Tag des Jahres versehen wurde, begegnen.*

Taschenatlas der Eisenbahnen Deutschlands, Oesterreich-Ungarns und der Schweiz, bearbeitet und herausgegeben von W. Nietmann, Beamter der Elsass-Lothringischen Eisenbahnen. Basel 1881. In Commission bei C. Detloff's Buchhandlung in Basel.

Die 5. Auflage dieses in handlichem Taschenformat (11/15 cm) erschiene- nen Atlas enthält auf 38 Special- und 1 General-Uebersichtskarte in hübscher, deutlicher Darstellung sämtliche im Bau und Betrieb befindlichen Eisenbahnen der oben angegebenen Länder, sowie ein vollständiges Stationsverzeichnis hiezu. Für Geschäftsleute, Reisende und Eisenbahnbeamte kann dieser Taschen-Atlas als ein bequemes und practisches Nachschlagebuch empfohlen werden.

### Miscellanea.

Eidg. Polytechnikum. — In Ausführung des Bundesgesetzes vom 23. Juni a. c. hat der schweiz. Bundesrath in seiner gestrigen Sitzung zu Schulrathen gewählt die Herren: Dr. Carl Kappeler in Zürich (Präsident), Dr. Alfred Escher in Enge, Dr. Fr. von Tschudi in St. Gallen, Oberingenieur Jean Meyer in Lausanne, Oberst H. Bleuler in Riesbach, Carl Dufour in Morges, Dr. Gnehm in Basel. Die vier Letztgenannten sind neugewählt.

Erfindungsschutz. — Zu der in unserer Nr. 17 vom 22. October gebrachten Notiz über die Einführung des Erfindungsschutzes in der Türkei und in Liberia bemerkt der „Techniker“: „Hiemit haben die beiden Staaten, welche gewöhnlich als auf einer tiefen Stufe der Cultur stehend betrachtet werden, einen grossen Schritt vorwärts gethan, und einzelne Länder, die sich mit ihrer Cultur brüsten, wie die Schweiz und Holland, welche dem Erfinder keinen Patentschutz gewähren, überholt.“

Professur für Architectur an der Academie von Lausanne. — Der Staatsrath des Cantons Waadt hat in die Jury zur Prüfung der Candidaten für die ausserordentliche Professur für Architectur an der Academie in Lausanne die Herren Architekten E. Burnat in Vevey, M. Franel in Genf und Fr. Schneider in Bern ernannt.

Kirchenfeldproject in Bern. — Die Burgergemeinde in Bern wird

in der zweiten Hälfte dieses Monats einberufen werden, um sich in Sachen des Kirchenfeldprojectes schlüssig zu machen. Bekanntlich wurde der Actiengesellschaft für das Kirchenfeld-Unternehmen dieser Tage die regierungsräthliche Concession erteilt, nachdem sich das Bankhaus Marcuard & Co. in Bern gegenüber den bernischen Behörden für einen Betrag von einer Million Franken, welcher ausschliesslich für das Unternehmen der Kirchenfeldbrücke bestimmt ist, haftbar erklärt hatte.

**Städtische Baucommission in Bern.** — An Stelle des verstorbenen Herrn Ingenieur Rudolf Gatschet wurde als Secretär und Cassier der städtischen Baucommission gewählt: Herr Architect Albert *Jahn*, vormaliger Director der II. Berner-Baugesellschaft.

**Bremsversuche bei Halensee.** — Der „Deutsche Reichs-Anzeiger“ schreibt: „Mehrere Zeitungen bringen übereinstimmend die Nachricht, dass bei den im vorigen Monat durch die hiesige königl. Eisenbahndirection bei Halensee gemachten Versuchen mit continuirlichen Bremsen die Luftdruckbremse von Westinghouse den Sieg davongetragen habe. Von kompetenter Seite wird uns hierüber mitgetheilt, dass die Probefahrten, welche bei Halensee unternommen wurden, nur Vorversuche waren, welche eine Entscheidung über den Werth der angewendeten Constructionen herbeizuführen nicht bestimmt waren, dass diese Entscheidung vielmehr erst nach Beendigung der gegenwärtig auf der Strecke Berlin-Breslau mit allen concurrirenden Systemen angestellten Versuchen bei der Beförderung der fahrplanmässigen Courier- und Schnellzüge erfolgen kann. Während die Vorversuche bei Halensee zunächst die Tauglichkeit der Bremsen zur Aufnahme in den regelmässigen Verkehr und die Wirkung unter besonderen Voraussetzungen feststellen sollten, werden die längere Zeit andauernden Versuche im fahrplanmässigen Verkehr neben der Wirkung der Bremsen in einzelnen Fällen, die Handhabung, Bewährung und Zuverlässigkeit bei regelmässigem Gebrauch feststellen und erst hierdurch Gelegenheit geben, ein bestimmtes Urtheil über die concurrirenden Systeme auszusprechen. Die Zuverlässigkeit der Constructionen ist bisher eine noch nicht genügend festgestellte und häufig sogar bestrittene; es erscheint dess-

halb ungerechtfertigt, schon jetzt einem der Systeme einen Vorzug gegen andere in Aussicht zu stellen oder gar schon zuzuschreiben.“

Redaction: A. WALDNER,  
Claridenstrasse Nr. 385, Zürich.

**Gesellschaft ehemaliger Studirender  
der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.**

**Stellenvermittlung.**

Offene Stellen.

Emplois vacants.

Gesucht:

Ein jüngerer Maschineningenieur in eine Maschinenfabrik in das Elsass. Vom Reflectanten wird Kenntniss der französischen sowohl als deutschen Sprache verlangt. Auch wird er für's Haus reisen müssen. (252)

Un ingénieur et un architecte pour l'Egypte. L'appointement est pour le commencement 500 fr. par mois. (253)

In's Cadre auxiliaire de l'Etat français ein Ingenieur mit einiger Praxis. Eintritt sofort. (256)

Für Aufnahme und Projectirung einer Wasserwerksanlage wird ein junger Ingenieur gesucht. Eintritt sofort. (257)

Für Aufnahme und Projectirung einer grossen Wasserwerksanlage wird ein junger Ingenieur gesucht, der schon etwas practische Erfahrung besitzt. Theilweise Kenntniss der franz. Sprache nothwendig. Eintritt sofort. (258)

Auskunft erteilt:

Der Secretär: *H. Paur*, Ingenieur, Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.

Hierzu eine Beilage von **Carl Schleicher & Schüll, Düren.** (3879)

**Einnahmen Schweizerischer Eisenbahnen.**

| Normalbahnen                                                                                                     | Be-<br>triebs-<br>länge | Im September 1881 |           |           |         | Differenz g. d. Vorjahr |         |         | Vom 1. Januar bis 30. Septbr. 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... ..                                                                                                | 323 <sup>1)</sup>       | 457 000           | 489 000   | 946 000   | 2 928   | + 21 461                | - 133   | - 4,3   | 3 272 728                          | 3 965 310  | 7 238 038  | 22 831  | + 211 983               | - 434   | - 1,9   |  |
| Basler Verbindungs-<br>b. Aarg. Südbahn ... ..                                                                   | 29                      | 4 800             | 14 950    | 19 750    | 3 950   | - 770                   | - 154   | - 3,7   | 32 782                             | 134 111    | 166 893    | 33 379  | + 21 398                | + 4280  | + 14,7  |  |
| Wohlen-Bremgarten ... ..                                                                                         | 8                       | 900               | 520       | 1 420     | 178     | - 82                    | - 10    | - 5,3   | 7 708                              | 4 913      | 12 621     | 1 578   | - 243                   | - 30    | - 1,9   |  |
| Emmenthalbahn ... ..                                                                                             | 46 <sup>4)</sup>        | 17 000            | 16 200    | 33 200    | 722     | + 15 849                | - 1     | - 0,1   | 116 993                            | 111 214    | 228 207    | 6 446   | + 82 004                | + 354   | + 5,8   |  |
| Gotthardbahn ... ..                                                                                              | 67                      | 50 800            | 23 500    | 74 300    | 1 109   | - 1 999                 | - 30    | - 2,6   | 329 531                            | 199 843    | 529 374    | 7 901   | - 19 810                | - 296   | - 3,6   |  |
| Jura-Bern-Luzernb.<br>Bern-Luzern-Bahn ... ..                                                                    | 256                     | 220 000           | 240 000   | 460 000   | 1 797   | - 73 771                | - 288   | - 13,8  | 1 993 183                          | 2 308 284  | 4 301 467  | 16 803  | + 29 302                | + 115   | + 0,7   |  |
| Bödeli-Bahn ... ..                                                                                               | 95                      | 84 000            | 43 000    | 127 000   | 1 337   | + 6 643                 | + 70    | + 5,5   | 516 205                            | 311 254    | 827 459    | 8 711   | - 11 471                | - 120   | - 1,4   |  |
| Nationalbahn ... ..                                                                                              | 0 <sup>2)</sup>         | —                 | —         | —         | —       | - 41 257                | - 765   | - 100,0 | —                                  | —          | —          | —       | - 497 551               | - 4000  | - 100,0 |  |
| Nordostbahn ... ..                                                                                               | 541 <sup>3)</sup>       | 567 000           | 655 000   | 1 222 000 | 2 259   | - 3 319                 | - 387   | - 14,6  | 4 198 778                          | 5 287 335  | 9 486 113  | 17 590  | + 97 734                | - 4147  | - 19,1  |  |
| Zürich-Zug-Luzern... ..                                                                                          | 67                      | 100 500           | 53 000    | 153 500   | 2 291   | - 12 056                | - 180   | - 7,3   | 713 462                            | 457 986    | 1 171 448  | 17 484  | - 18 289                | - 273   | - 1,5   |  |
| Bötzbergbahn ... ..                                                                                              | 58                      | 61 000            | 99 400    | 160 400   | 2 765   | - 51 486                | - 888   | - 24,3  | 455 510                            | 906 727    | 1 362 237  | 23 487  | - 236 488               | - 4077  | - 14,8  |  |
| Effretikon-Hinweil ... ..                                                                                        | 23                      | 6 200             | 7 100     | 13 300    | 578     | - 929                   | - 40    | - 6,5   | 54 549                             | 64 559     | 119 108    | 5 179   | - 3 479                 | - 151   | - 2,8   |  |
| Suisse Occidentale<br>Simplonbahn ... ..                                                                         | 599 <sup>5)</sup>       | 742 000           | 590 000   | 1 332 000 | 2 224   | + 47 088                | + 79    | + 3,7   | 4 755 817                          | 4 992 059  | 9 747 876  | 18 696  | + 453 439               | + 870   | + 4,9   |  |
| Bulle-Romont ... ..                                                                                              | 0 <sup>6)</sup>         | —                 | —         | —         | —       | —                       | - 100,0 | —       | 208 345                            | 114 166    | 322 511    | 4 156   | + 21 093                | + 272   | + 7,0   |  |
| Tössthalbahn ... ..                                                                                              | 19                      | 5 680             | 13 420    | 19 100    | 1 005   | + 700                   | + 37    | + 3,8   | 48 020                             | 109 780    | 157 800    | 8 305   | + 12 080                | + 636   | + 8,3   |  |
| Verein Schweizerb.<br>Toggenburgerbahn ... ..                                                                    | 40                      | 12 788            | 9 096     | 21 884    | 547     | - 2 395                 | - 60    | - 9,9   | 114 969                            | 88 620     | 203 589    | 5 089   | - 20 181                | - 505   | - 9,3   |  |
| Wald-Rüti ... ..                                                                                                 | 278                     | 365 000           | 255 400   | 620 400   | 2 232   | + 22 649                | + 82    | + 3,8   | 2 619 590                          | 2 081 929  | 4 701 519  | 16 912  | - 39 660                | - 143   | - 0,8   |  |
| Rapperswyl-Pfäffikon                                                                                             | 25                      | 18 300            | 7 600     | 25 900    | 1 036   | + 2 386                 | + 95    | + 10,1  | 127 842                            | 69 614     | 197 456    | 7 898   | - 1 010                 | - 40    | - 0,5   |  |
| 21 Schweiz. Normalb.                                                                                             | 7                       | 3 300             | 2 100     | 5 400     | 771     | + 888                   | + 127   | + 19,7  | 28 275                             | 18 058     | 46 333     | 6 619   | + 4 509                 | + 644   | + 10,8  |  |
|                                                                                                                  | 4                       | 1 560             | 575       | 2 135     | 534     | - 26                    | - 6     | - 1,1   | 12 609                             | 4 027      | 16 636     | 4 159   | - 2 835                 | - 709   | - 14,6  |  |
|                                                                                                                  | 2499                    | 2 744 628         | 2 528 961 | 5 273 589 | 2 110   | - 74 929                | - 70    | - 3,2   | 19 782 842                         | 21 309 197 | 41 092 039 | 16 571  | + 68 224                | - 29    | - 0,2   |  |
| 1) 1880 21 km weniger<br>2) " 164 " mehr<br>3) " 134 " weniger<br>4) " 22 " "<br>5) " 117 " "<br>6) " 117 " mehr |                         |                   |           |           |         |                         |         |         |                                    |            |            |         |                         |         |         |  |
| <b>Specialbahnen</b>                                                                                             |                         |                   |           |           |         |                         |         |         |                                    |            |            |         |                         |         |         |  |
| Appenzeller-Bahn... ..                                                                                           | 15                      | 8 030             | 4 874     | 12 904    | 860     | - 2 397                 | - 160   | - 15,7  | 74 963                             | 43 648     | 118 611    | 7 907   | - 4 162                 | - 277   | - 3,4   |  |
| Arth-Rigibahn ... ..                                                                                             | 11                      | 26 777            | 1 359     | 28 136    | 2 558   | - 7 016                 | - 638   | - 20,0  | 185 746                            | 11 021     | 196 767    | 17 888  | - 136                   | - 12    | - 0,1   |  |
| Lausanne-Echallens                                                                                               | 15                      | 4 976             | 1 343     | 6 319     | 421     | - 1 007                 | - 67    | - 13,7  | 43 443                             | 9 527      | 52 970     | 3 531   | - 4 616                 | - 308   | - 8,0   |  |
| Rigibahn (Vitznau) ... ..                                                                                        | 7                       | 53 731            | 2 547     | 56 278    | 8 040   | - 15 287                | - 2181  | - 21,3  | 334 082                            | 19 584     | 353 666    | 50 523  | + 163                   | + 23    | + 0,5   |  |
| Rorschach-Heiden                                                                                                 | 7                       | 5 340             | 3 176     | 8 516     | 1 216   | - 4 337                 | - 691   | - 36,2  | 41 572                             | 22 605     | 64 177     | 9 168   | - 10 670                | - 1524  | - 14,2  |  |
| Uetlibergbahn ... ..                                                                                             | 9                       | 8 453             | 288       | 8 736     | 971     | - 3 934                 | - 437   | - 31,4  | 68 429                             | 3 168      | 71 597     | 7 955   | - 9 995                 | - 1111  | - 12,2  |  |
| W'weil-Einsiedeln                                                                                                | 17                      | 23 400            | 5 700     | 29 100    | 1 712   | - 1 137                 | - 70    | - 3,9   | 143 562                            | 43 705     | 187 267    | 11 016  | + 2 673                 | + 158   | + 1,5   |  |
| 5 resp. 7 Bahnen                                                                                                 | 81                      | 130 707           | 19 282    | 149 989   | 1 852   | - 35 095                | - 440   | - 19,2  | 891 797                            | 153 258    | 1 045 055  | 12 902  | - 26 743                | - 330   | - 2,5   |  |