

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 97/98 (1931)
Heft: 3

Artikel: Vom Betrieb der Rhätischen Bahn
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-44720>

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: 19.11.2024

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



Abb. 2. Zollhaus auf dem Splügenpass, bergwärts gesehen.



Abb. 3. Schweizer Zollhaus auf dem Splügenpass, erbaut 1929/30 nach Entwurf von Arch. Jak. Nold in Felsberg bei Chur.

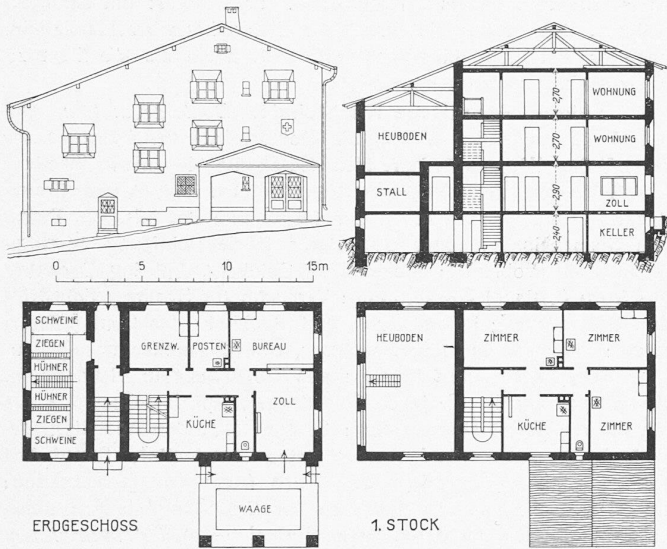


Abb. 1. Grundriss, Schnitt und Strassenfront des Zollhauses Splügen. — 1 : 400.

Netz 30 elektrische Lokomotiven zur Verfügung, davon 80,4% im Fahrdienst. Die höchste Monatsleistung einer Lokomotive belief sich im Jahre 1930 auf 9656 km gegenüber 8869 km im Jahre 1925. Dampflokomotiven sind noch neun in Betrieb, seit 1928 dazu noch eine Benzinmotorlokomotive.

Der gesamte Verbrauch an elektrischer Energie erreichte im Berichtjahr 16 172 280 kWh gegenüber 14 934 990 im Jahr 1929 und 13 694 760 im Jahr 1928. Der durchschnittliche Tagesverbrauch betrug 44 309 kWh, der Höchstverbrauch am 24. Dezember 1930 69 495 kWh.

Einen Vergleich der Kosten des elektrischen Betriebes mit denen des Dampftriebes gestatten die untenstehenden Zahlen. Der höhere Verbrauch an Oel der letzten drei Jahre ist, wie der Bericht (für 1928) sagt, auf die anhaltenden hohen Sommertemperaturen zurückzuführen. Wie aus der letzten Rubrik ersichtlich, sind indessen die Kosten des Schmiermaterials pro Bruttotonnenkilometer nicht gestiegen.

Befördert wurden im Jahre 1930 auf dem Netz der Rhätischen Bahn 2 464 081 Reisende gegenüber 2 352 594 im Vorjahr und 1 681 154 im Jahre 1920, sowie 3 148 64 t Güter gegenüber 3 066 22 t im Vorjahr und 2 171 74 t im Jahre 1920. Die Zahl der Reisendenkilometer belief sich auf 53 277 453 gegenüber 52 477 191 im Vorjahr, die Zahl der Güterkilometer (einschl. Gepäck, Tiere und Post) auf 15 314 368 gegenüber 14 740 494 im Vorjahr. Dass die Betriebseinnahmen im Jahre 1930 trotzdem nur 15 231 433 Fr. erreichten gegenüber 15 367 686 im Jahre 1929, rührt davon her, dass der Prozentsatz der Reisenden III. Klasse und der Fahrten zu ermässigten Preisen gestiegen ist. Der Betriebsüberschuss ist von 7 141 195 Fr. im Vorjahre um 320 188 Fr. auf 6 821 007 Fr. zurückgegangen; für die Reserven und die Aktionäre verbleiben davon insgesamt 1 123 618 Fr. gegenüber 1 468 357 Fr. im Vorjahr. Der Betriebskoeffizient ist von 53,53% im Vorjahr auf 55,22% im Berichtjahr gestiegen. (Im Jahre 1928 betrug er 51,15%, im Jahre 1919 noch 96,82%).

Vom Betrieb der Rhätischen Bahn.

Zur Vervollständigung unserer heutigen Bündner Nummer seien in folgendem noch einige Zahlen über die Fahrleistungen und Betriebsergebnisse auf dem Netze der Rhätischen Bahn mitgeteilt. Wir entnehmen die bezüglichen Angaben dem Geschäftsbericht der Rhät. Bahn für das Jahr 1930 und ergänzen sie zum Vergleich durch solche aus früheren Berichten.

Ueber Leistungen, Energieverbrauch und Energiekosten des elektrischen Betriebes orientiert die folgende Tabelle. Dabei ist zu beachten, dass sich im Jahre 1923 der elektrische Betrieb zum erstmal während eines vollen Jahres über das ganze Netz erstreckte.¹⁾

Das durchschnittliche Brutto-Zuggewicht stieg von 105,19 t im Jahre 1920 auf 130,19 t im Jahre 1925 und 139,49 t im Jahre 1930. Im Jahresdurchschnitt standen auf dem 277 km umfassenden

Jahr	Bruttotonnen-Kilometer	Verbrauchte kWh	Verbrauch Wh/br-tkm	Energiekosten pro kWh Rp.
1920	57 310 884	3 246 400	56,65	9,24
1921	87 907 224	5 279 860	60,06	8,10
1922	151 285 434	9 548 860	63,1	9,09
1923	180 460 755	11 347 205	62,9	8,48
1924	187 525 442	11 664 960	66,2	8,37
1925	199 577 976	11 726 320	58,8	8,30
1926	203 930 067	12 204 745	59,9	8,13
1927	217 083 467	12 917 900	59,51	7,91
1928	230 107 145	13 694 700	59,51	7,69
1929	247 390 935	14 934 990	60,37	7,39
1930	268 494 209	16 172 860	60,23	7,10

Jahr	Kohlenverbrauch der Dampflokomotiven pro Bruttotonnen-Kilometer		Energiekosten der elektr. Lok. pro br.-tkm Rp.	Verbrauch an Schmiermaterial pro Bruttotonnen-Kilometer		
	g	Rp.		Dampflok. g	elektr. Lokomotiven g	Rp.
1920	111,61	2,012	0,516	0,196	0,139	0,017
1921	101,15	1,39	0,49	0,240	0,168	0,016
1922	110,61	0,72	0,55	0,257	0,168	0,011
1923	143	0,864	0,533	0,328	0,173	0,011
1924	149	0,959	0,520	0,301	0,164	0,009
1925	142	0,915	0,486	0,256	0,156	0,009
1926	135	0,853	0,486	0,277	0,178	0,009
1927	142	0,905	0,471	0,345	0,168	0,009
1928	128	0,744	0,458	0,411	0,188	0,009
1929	171	0,979	0,446	0,469	0,182	0,009
1930	203	1,168	0,428	0,646	0,198	0,007

¹⁾ Vergl. W. Dürler: „Der Abschluss der Elektrifikation der Rhätischen Bahn“ in Bd. 79, Seite 180* (April/Mai 1922).