

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 20

PDF erstellt am: **22.09.2024**

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.

Was nun den zu erwartenden Verkehr anbelangt, so ermittelt Oberingenieur Moser denselben unter sorgfältiger und gewissenhafter Berücksichtigung aller in Betracht zu ziehenden Verhältnisse, namentlich der von der eidg. Postverwaltung gelieferten Zahlen, auf 150 000 Personen und 39 600 t Güter aller Art pro km im Jahr.

Rentabilität. Die mittlere Personenfahrtaxe per km beträgt bei der Gotthardbahn 8,05 Cts. Es wird nun angenommen, dass dieselbe bei der projectirten Bahn auf 6 Cts. angesetzt werden dürfe. Die Taxen für den Güterverkehr werden wie folgt veranschlagt: Gepäck 70, Vieh 30, Localgüter 18, Transitgüter 16 Cts. per *tkm*, im Durchschnitt 19,52 Cts. per *tkm*. Hiernach würde sich eine kilometrische Einnahme von 9000 Fr. aus dem Personen- und von 7730 Fr. aus dem Güterverkehr oder eine Gesamteinnahme von 16 730 Fr. ergeben. Rechnet man ferner für Verschiedenes noch 2% oder 270 Fr. hinzu, so steigt die Gesamteinnahme auf 17 000 Fr. per km und Jahr. Im Vergleich mit anderen ähnlichen Bahnen (Toggenburgerbahn 11 227 Fr., Appenzellerbahn 11 889 Fr., Wädenswil-Einsiedeln-Bahn 15 414 Fr., Bodelibahn 16 285 Fr.) erscheint dieser Ansatz etwas hoch. Es muss jedoch nicht vergessen werden, dass im Mittel mit 1,25 fachen Taxen gerechnet wurde und dass obige Summe sich bei einfachen Taxen auf 13 600 Fr. reduciren würde.

Die Ausgaben werden wie folgt ermittelt: Es ist bereits oben bemerkt worden, dass täglich vier Züge in jeder Richtung zu circuliren haben; dies wird für den Sommerverkehr genügen. Im Winter können die Züge auf drei ermässigt werden, was im Durchschnitt sieben Zügen per Tag oder 2555 Zugskilometern per Jahr entsprechen und eine Ausgabe für den Expeditionsdienst von 50 Cts. und von 80 Cts. für den Fahrdienst, d. h. zusammen von 1,30 Fr. per Zugskilometer oder im Ganzen von 3321,50 Fr. verursachen würde. Hiezu kommen noch: Für allgemeine Verwaltung 800 Fr., für Aufsicht und Unterhalt 2200 Fr., für die Einlage in den Erneuerungsfonds 900 Fr., für Verschiedenes 1178,50 Fr., zusammen: 8400 Fr. per Jahr und km. Da die Einnahme auf 17 000 Fr. festgestellt wurde, so ergäbe sich ein Einnahmeüberschuss von 8600 Fr. per km. Dies würde für die 45 km lange Bahn einem jährlichen Gesamt-Einnahmen-Ueberschuss von 387 000 Fr. entsprechen, was eine Verzinsung von 4,3% des Baucapitals von neun Millionen Franken gestatten würde.

Diese günstige Aussicht für die Rentabilität der neuen Linie soll, sofern die zunächst beteiligten Kreise dafür eintreten, die Möglichkeit der Finanzierung des Unternehmens ergeben haben, so dass die besten Aussichten auf das Zustandekommen des Projectes vorhanden seien.

Patentliste.

Mitgetheilt durch das Patent-Bureau von Bourry-Séquin in Zürich.

Fortsetzung der Liste in No. 16, VII. Band der „Schweiz. Bauzeitung“
Folgende Patente wurden an Schweizer oder in der Schweiz wohnende Ausländer ertheilt:

1886		im Deutschen Reiche		
März	3.	Nr.	35 183	Thorel und Sohn in Genf: Ring mit federndem Verschlussstück.
„	10.	„	35 328	A. Munzinger in Olten: Neuerung an Trockenapparaten für körnige Substanzen.
„	10.	„	35 310	Diem & Oberhänsly in Herisau: Verfahren zur Herstellung von Zeichen- und Schreibpapier, welches wiederholt abgewaschen werden kann.
„	10.	„	35 294	Wagner-Schneider in Steckborn: Fräsräd zum Schärfen und Abdrehen von Schleifsteinen.
„	17.	„	35 449	C. Tostmann in Zürich: Kraftsammelnde Bremse.
„	17.	„	35 420	R. Affeltranger in Zürich: Feuerungsanlage.

März	17.	Nr.	35 374	A. Siewerd in Oerlikon: Drehbank mit Schnecke und Zahnstange.
„	17.	„	35 375	A. Siewerd in Oerlikon: Selbstthätige Massenfabricationsmaschine für Schraubenbolzen, facönnirte Gegenstände, Fischbandknöpfe u. dgl.
„	24.	„	35 492	J. Walzer in Chaux-de-fonds: Thürschliesser.
„	31.	„	35 534	H. Billeter in Schaffhausen: Tondämpfer für Klaviere.

1886

in Belgien				
Febr.	13.	Nr.	71 966	Ehrenzeller-Högger, St. Gallen: Fabrication d'un feston brodé à la mécanique, dit: feston à perles.
„	13.	„	71 975	W. Strasser & J. Holeiter, Bâle: Cases typographiques.
„	22.	„	72 082	P. Pfund & A. Schmid, Zürich: Fusées mécaniques.
„	26.	„	72 156	J. Martin, fils, Carouge, Genève: Filière à coussinets interchangeables.

1886

in den Vereinigten Staaten				
März	2.	Nr.	337 112	Ad. Bär in Zürich: Hydraulischer Widder.
„	2.	„	337 123	F. Borel in Cortaillod und E. Paccaud in Lausanne: Elektrischer Strommesser.
„	9.	„	337 687	J. Krüsi in St. Gallen: Fabrication von gestickten Spitzen.
„	16.	„	338 191	Ed. Rubin in Thun: Geschoss.
„	16.	„	338 192	Ed. Rubin in Thun: Gewehrlauf.
„	23.	„	338 385	A. Benoit in Chaux-de-fonds: Taschenuhr.
„	30.	„	338 896	F. Wegmann in Zürich: Treibriemen.

Miscellanea.

Nachtzüge zwischen Zürich und Bern. Die in No. 10 u. Z. von Ingenieur Küpfer veröffentlichte Anregung Abends 11 Uhr von Zürich und Bern zwei langsam fahrende Nachtzüge abzulassen, die in Olten sich kreuzen und um 5 Uhr Morgens an ihrem Bestimmungsorte eintreffen würden, hat alle Aussicht auf Verwirklichung.

Electriche Beleuchtung in Luzern. Gegen die vom Stadtrath Luzern an die HH. Gebrüder Troller ertheilte Bewilligung zur Installation einer electricen Beleuchtungsanlage (vide S. 57 d. B.), hat die Luzerner Gasgesellschaft Einsprache erhoben, da sie laut ihrer Concession bis zum Jahre 1893 allein berechtigt sei, die Leuchtenstadt mit Licht zu versehen.

Conurrenzen.

Weltausstellung in Paris. Im „Journal officiel“ vom 2. d. M. veröffentlicht der französische Handelsminister das Programm einer Preisbewerbung zur Erlangung von Plänen für die Anlage der Pariser Weltausstellung vom Jahre 1889. Zu dieser Concurrenz werden nur Architekten und Ingenieure französischer Nationalität zugelassen. Termin 18. Mai! Preise 3 × 4000, 3 × 2000 und 6 × 1000 Fr. Programme mit den nöthigen Plänen können bezogen werden: Au ministère du commerce et de l'industrie (direction du cabinet et du personnel), Quai d'Orsay 25 Paris.

Wohnhausfaçade in Stockholm. Zur Gewinnung von Entwürfen einer schönen Façade für ein am Strandweg zu Stockholm zu errichtendes grösseres Wohnhaus schreibt Herr N. E. Norström, Brumsgränd Nr. 3, Skeppsbron in Stockholm eine öffentliche Preisbewerbung aus. Termin: 1. Juni a. c. — Preise: 1000, 500 und 250 Kronen. Nähere Auskunft ertheilt Herr Norström.

Rathhaus in Stollberg. Bei dieser in No. 9 erwähnten Concurrenz sind die beiden ausgesetzten Preise den HH. Hartel & Neckelmann in Leipzig und Hecht & Siepmann in Hannover zuerkannt worden.

Vereinsnachrichten.

Basler Ingenieur- und Architekten-Verein.

Seit der letzten Berichterstattung im December des vorigen Jahres haben 9 Sitzungen und drei gemeinschaftliche Besichtigungen stattgefunden. Als neue Mitglieder des Vereins wurden aufgenommen die Herren Architekten E. Sattler und J. Kelterborn und der Maschineningenieur Herr Stössel. In den Sitzungen referirten: