Objekttyp: **Competitions**

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

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

Heft 1

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Ausweg eröffnet oder verschliesst, im ersteren Falle wird der Ventilkolben durch den von unten auf ihn ausgeübten Wasserdruck gehoben, im anderen geht das Druckwasser durch den Kolben selbst hindurch, der Druck über und unter dem Kolben wird gleich gross und der Kolben sinkt beim Hauptventil durch seine Schwere, beim Entleerungsventil durch die Gummischeibe, woran der Kolben sitzt.

Miscellanea.

Ueber die Vergebung der Arbeiten am Arlbergtunnel entnehmen wir der „Verkehrs-Zeitung" was folgt: Am 21. December Mittags war der Termin für die Einreichung der Offerten in Betreff der Uebernahme der definitiven Arbeiten am Arlberg-Tunnel abgelaufen. Um 12 Uhr trat die ministerielle Commission unter dem Vorsitze des Hofrathes Freiherrn von Lilienau, bestehend aus den Mitgliedern: Generalinspector Hofrath von Pischof, Sectionsrath Dr. Leddihn und Ober-Baurath Lott, zusammen, um die eingelaufenen Offerten zu eröffnen und zu prüfen. Es waren im Ganzen zwei Offerten überreicht worden; die eine von einem Consortium, bestehend aus Baron Schwarz, Baron Klein, Brüder Redlich und Berger und Fritz Müller, auf den ganzen Tunnel; die zweite von Cecchoni für die Westhälfte. Die Betheiligung an der Offertverhandlung war demnach, wie man sieht, eine noch geringere, als man angenommen hatte. Jedenfalls ist es interessant, dass sich der Bauunternehmer, der sich bereits am Arlbergbaue eingenistet hatte, mit seinem gefährlichsten Concurrenten vereinigte, um gewisser zu reussiren. Ein Urtheil über die Offerten wird sich erst fällen lassen, bis die ziffermässigen Angebote bekannt sein werden. Jedenfalls tritt gegenüber diesem Consortium der zweite Bewerber gänzlich in den Hintergrund. Dem Handelsministerium wird aber angesichts dieses Umstandes wohl kaum etwas Anderes übrig bleiben, als den Bau in Staatsregie zu führen oder eine neue Offertverhandlung auszuschreiben. Die Entscheidung des Handelsministers ist um so rascher zu gewärtigen, als die Commission sich schon heute (25. Dec.) auf den dem Handelsminister zu unterbreitenden Antrag geeinigt hat.

Concurrenzen. In Bremen wird für den Entwurf eines monumentalen Brunnens zwischen Dom, Rathhaus und Börse eine Concurrenz ausgeschrieben werden. Die Bausumme beträgt 12,000 Mark. Der beste Entwurf wird mit 500 Mark prämiirt. Einlieferungstermin der Entwürfe 31. März 1881. Programme und Zeichnungen können bei Domcassier Meyer, am Dom Nr. 1, bezogen werden.

Eine Concurrenz für Entwürfe zu einem Hauff-Denkmal in Stuttgart ist vom dortigen Verschönerungs-Verein ausgeschrieben. Das Denkmal soll aus einer colossalen Bronzebüste (Gesichtslänge 52 *cm*) auf einem architectonischen Unterbau von Sandstein bestehen und in den Hasenberg-Anlagen seinen Platz finden; die Kosten des Unterbaues dürfen 3000 Mark nicht übersteigen. — Die Entwürfe (Modelle oder Zeichnungen in 1/10 d. natürlichen Grösse) sind bis zum 12. Februar d. J. an den Hausmeister des Rathhauses, Hrn. J. Dettinger, abzuliefern. Der Preis für den besten Entwurf soll 100 Mark betragen.

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

Einnahmen Schweizerischer Eisenbahnen.

Normalbahnen	Betriebslänge	Im November 1880				Differenz g. d. Vorjahr			Vom 1. Januar bis 31. Nov. 1880				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	238 500	446 000	684 500	2 266	— 2 926	— 10	— 0,4	3 693 886	4 832 630	8 526 516	28 233	+ 248 205	+ 822	+ 3,0
Basler Verbindungsb.	5	1 400	15 000	16 400	3 280	— 3 612	— 722	— 18,0	38 524	139 914	178 438	35 687	— 27 078	—5416	— 13,2
Aarg. Südbahn	29	7 000	5 600	12 600	434	+ 1 819	+ 63	+ 17,0	86 194	62 438	148 632	5 125	+ 11 125	+ 384	+ 8,0
Wohlen-Bremgarten	8	800	500	1 300	162	+ 67	+ 8	+ 5,2	9 516	6 036	15 552	1 944	— 459	— 57	— 2,9
Emmenthalbahn ...	24	7 000	7 800	14 800	616	— 1 312	— 55	— 8,2	82 270	95 590	177 860	7 411	+ 1 778	+ 74	+ 1,0
Gotthardbahn	67	38 500	24 300	62 800	937	+ 4 876	+ 73	+ 8,4	425 823	260 461	686 284	10 243	+ 146 029	+ 2180	+ 27,0
Jura-Bern-Luzernb.	256	169 000	301 000	470 000	1 836	+ 44 095	+ 172	+ 10,3	2 287 917	2 969 477	5 257 394	20 537	+ 307 237	+ 1201	+ 6,2
Bern-Luzern-Bahn ...	95	33 300	38 300	71 600	754	+ 2 574	+ 27	+ 3,7	593 901	406 272	1 000 173	10 528	+ 2 637	+ 28	+ 0,3
Bödeli-Bahn	9	2 200	2 800	5 000	604	— 436	— 48	— 8,6	121 830	35 734	157 564	17 507	+ 1 775	+ 197	+ 1,1
Nationalbahn	—[1])	—	—	—	—	— 76 762	— 468	—	243 744	256 959	500 703	4 923	— 335 705	— 177	— 3,5
Nordostbahn	559[2])	348 000	659 500	1 007 500	1 802	+ 103 916	— 418	— 18,8	4 908 313	6 591 746	11 500 559	24 855	+ 361 485	—2992	— 10,7
Zürich-Zug-Luzern ...	67	42 000	57 000	99 000	1 478	+ 5 619	+ 84	+ 6,0	834 544	570 118	1 404 662	20 965	+ 74 585	+ 1113	+ 5,6
Bötzbergbahn	58	34 500	115 500	150 000	2 586	— 1 130	— 19	— 0,7	546 959	1 343 248	1 890 207	32 589	+ 132 615	+ 2286	+ 7,5
Effretikon-Hinweil ...	23	4 800	7 100	11 900	517	+ 2 993	+ 130	+ 33,6	67 423	81 491	148 914	6 474	+ 29 903	+ 1300	+ 25,1
Suisse Occidentale	487	363 000	550 000	913 000	1 875	+ 29 136	+ 60	+ 3,3	5 212 965	5 842 266	11 055 231	22 701	+ 257 655	+ 529	+ 2,4
Simplonbahn	117	33 520	18 405	51 925	773	— 773	— 46	— 5,6	533 339	209 218	742 557	6 347	+ 81 559	+ 697	+ 12,3
Bulle-Romont	19	4 350	12 850	17 200	905	+ 1 900	+ 100	+ 12,4	54 320	131 300	185 620	9 769	+ 6 520	+ 343	+ 3,6
Tössthalbahn	40	10 635	10 515	21 150	529	— 4 885	— 122	— 18,7	151 426	118 891	270 317	6 758	— 9 712	— 243	— 3,5
Verein. Schweizerb.	278	222 500	239 200	461 700	1 661	— 5 486	— 19	— 1,1	3 113 722	2 660 506	5 774 228	20 771	+ 80 361	+ 289	+ 1,4
Toggenburgerbahn ...	25	12 550	8 850	21 400	856	+ 313	+ 13	+ 1,5	153 387	91 566	244 953	9 798	— 604	— 24	— 0,2
Wald-Rüti	7	2 150	1 600	3 750	536	— 676	— 96	— 15,2	32 051	19 502	51 553	7 365	— 573	— 82	— 1,1
Rapperswyl-Pfäffikon	4	1 200	470	1 670	417	+ 94	+ 23	+ 5,8	17 173	5 977	23 150	5 787	+ 726	+ 181	+ 3,2
22 Bahnen	2479	1 576 905	2 522 290	4 099 195	1 654	+ 99 404	+ 48	+ 3,0	23 209 727	26 731 340	49 941 067	20 102	+ 1 370064	+ 548	+ 2,8
Specialbahnen															
Appenzeller-Bahn...	15	6 772	5 450	12 222	815	— 159	— 10	— 1,2	93 971	56 516	150 487	10 032	— 6 593	— 440	— 4,2
Arth-Rigibahn	—	—	—	—	—	—	—	—	189 000	12 856	201 856	18 351	+ 36 383	+ 3308	+ 22,0
Lausanne-Echallens	15	4 254	2 401	6 655	444	+ 143	+ 10	+ 2,3	53 931	17 440	71 371	4 758	— 3 913	— 261	— 5,2
Rigibahn (Vitznau) ...	—	—	—	—	—	—	—	—	273 623	20 366	293 989	41 998	+ 10 331	+ 1446	+ 3,6
Rorschach-Heiden	7	1 617	1 515	3 132	447	— 1 383	— 198	— 30,7	56 517	26 978	83 495	11 928	+ 8 176	+ 1168	+ 10,9
Uetlibergbahn	9	730	189	919	102	+ 303	+ 34	+ 50,0	82 576	3 593	86 169	9 574	+ 6 403	+ 711	+ 8,0
W'weil-Einsiedeln	17	7 450	5 950	13 400	188	+ 76	+ 4	+ 0,5	164 555	55 747	220 302	12 958	— 6 707	— 395	— 3,0
5 resp. 7 Bahnen	63	20 823	15 505	36 328	577	— 1 020	— 16	— 2,7	914 173	193 496	1 107 669	13 675	+ 44 080	+ 544	+ 4,1

[1]) 1879 164 *km* mehr
[2]) 1879 152 *km* weniger

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