System Agudio und die Simplonbahn

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 2

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-13654

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

der Fall sein dürfte, dann wird das Wassergas das Leuchtgas allmälich verdrängen. Rascher geschähe dies, wenn durch die Erzeugung von kohlenoxydfreiem Wassergas auch noch die Giftigkeit des Leuchtgases vermieden werden könnte.

Innsbruck, im Mai 1886. *Dr. Paul Schoop.*

System Agudio und die Simplonbahn.

Zur Verwirklichung einer Eisenbahn über den Simplon hat nun auch Senator *Agudio* ein Project ausgearbeitet. Wir bringen unsern Lesern darüber im Nachfolgenden eine kurze Beschreibung.

Die ganze Länge der Bahn zwischen Brieg und Domo d'Ossola beträgt 49 *km* und zerfällt in zwei Abtheilungen. Die erstere, mit 24 *km* Länge von Brieg bis zur italienischen Grenze, soll mit dem auch in frühern Jahrgängen unserer Zeitschrift einlässlich beschriebenen System Agudio betrieben werden, die andere 25 *km* lange Abtheilung unter Verwendung gewöhnlicher Adhäsionslocomotiven.

Die Bergstrecke wird in 4 Sectionen von 6 *km* Länge getheilt, je zwei auf jeder Bergseite. Jede Section ersteigt 400 *m* Höhe. In einer Höhe von 1200 *m* über Meer sind die Wassermotoren angebracht, welche zum Betriebe der Rampen dienen sollen. Die Steigung beträgt hier 80 bis 100 ‰, auf der Abtheilung mit Locomotivbetrieb 25.

Die beiden Motorenanlagen am Berge sollen in erster Linie zur Anlage des Haupttunnels auf der Höhe verwendet werden, dann aber auch zur Ventilation und Beleuchtung des Tunnels während des Betriebes. Seine Länge beträgt 6050 *m*; er liegt in einer Höhe von rund 1600 *m*.

Bei Anwendung von Locomotoren, wie sie zur Zeit an der Superga im Betriebe sind, könnten Züge von 90 *t*, bei Verwendung von Locomotoren, wie sie seinerzeit in Lanslebourg functionirten, Züge von 120 *t* befördert werden. Bei der weitern Annahme, das alle 35 Minuten ein Zug ausgeführt werde, folgt, dass pro Tag 3 bis 4000 Bruttotonnen über den Simplon spedirt werden könnten.

Die Fahrt von Brieg bis Domo d'Ossola soll 3 Stunden 20 Minuten dauern, es ist also eine Geschwindigkeit von 12 *km* auf den Seilrampen und eine solche von 25 *km* auf der Locomotivstrecke zu Grunde gelegt.

Das ganze Baucapital wird zu 28 Millionen Franken berechnet, wovon 10 Millionen zum Baue der Abtheilung von der Landesgrenze bis Domo d'ossola verwendet und von der *italienischen Regierung* als Subvention geliefert werden sollen. Es ist also hier der Kilometer Bahn zu 250 000, auf der eigentlichen Bergstrecke zu 750 000 Fr. veranschlagt.

Als Verkehrsmengen werden angenommen:

150 000 Reisende und
150 000 *t* Güter.

Die Taxen sollen betragen: 21 Cts. pro Person und Tonne für jeden Kilometer der Bergstrecke, 14 Cts. pro Person und Tonne für jeden Kilometer der Thalstrecke. Es resultirt daraus eine Brutto-Einnahme von 2 1/2 Millionen.

Die Betriebsausgaben werden berechnet zu 4,05 Fr. pro Zugskilometer oder 1 1/2 Millionen Fr. für obigen Jahresverkehr. Es bleibt somit 1 Million Fr. zur Verzinsung des Actiencapitals von 18 Millionen Fr. oder rund 6 %.

Abgesehen von den 10 Millionen Franken, um welche die italienische Regierung das auf ihrem Gebiete liegende Stück ausführen soll, verlangt Agudio keine Subventionen, dagegen eine *Zinsengarantie von 6 %* für das Actiencapital von 18 Millionen, die gemeinschaftlich zu leisten wäre von der Eidgenossenschaft, den Cantonen Wallis und Waadt, den schweizerischen Westbahnen, der französischen Ost- und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und den italienischen Bahnen Mediterraneo und Adriatico.

Agudio legt dem Baue nach seinem Projecte nur einen provisorischen Charakter bei und hofft, dass in nicht ferner Zeit die Seilrampen durch das bekannte Project mit dem 20 *km* langen Tunnel ersetzt werden.

Patentliste.

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

Fortsetzung der Liste in No. 25, VII. Band der „Schweiz. Bauzeitung“ Folgende Patente wurden an Schweizer oder in der Schweiz wohnende Ausländer ertheilt:

1886				**im Deutschen Reiche**
Mai	5.	Nr.	35 855	L. Beguelin, Tramelan: Taschenuhr zur vergleichenden Angabe der Zeit in den verschiedenen Städten der Erde.
„	5.	„	35 868	R. Heger, Chaux-de-Fonds: Neuerung an Taschenuhren ohne Zeiger.
„	12.	„	35 897	A. Wegmann, Zürich: Feuerungsanlage.
„	12.	„	35 941	C. Wenner, Zürich: Copirpresse.
„	19.	„	36 086	E. Bieri, Bern: Spurfixirungs-Dübel.
„	19.	„	36 015	J. S. Billwiller, St. Gallen: Verfahren zum Gerben von Häuten, indem man dieselben vor dem Durchgerben mit vegetabilischen Gerbstoffen mit Lösungen von Thonerdesulfat und Natriumbicarbonat behandelt.
„	26.	„	36 100	G. Thommen, Waldenburg: Sperrgetriebe.
„	26.	„	36 110	Ad. Egli, Ober-Uzwyl, St. Gallen: Schaltwerk.
1886				**in Oesterreich-Ungarn**
Febr.	13.			J. J. A. Aubert, Lausanne: Neuer Elektricitäts-Anzeige- und Mess-Apparat.
„	13.			L. Th. Wagner, Inhaber der Firma Wagner-Schneider, Steckborn: Abdreh- und Schärfmaschine für Schleifsteine.
„	23.			R. Heger, Chaux-de-Fonds: Neuerungen an Taschenuhren ohne Zeiger.
„	23.			H. Tamm und L. Bührlen, Basel: Selbstthätige Kuppelung für Eisenbahn-Fahrzeuge.
„	24.			A. Kaiser, Freiburg: Zählwerk für Uhren.
1886				**in Belgien**
April	5.	Nr.	72 644	R. P. Pictet, Genève: Fabrication et emploi des liquides volatils.
„	5.	„	72 648	G. Daverio, Zurich: Procédé et appareil servant au refroidissement des cylindres de moulins à cylindres.
„	15.	„	72 771	J. Schweizer, Soleure: Perfectionnements à des véhicules, tels que vélocipèdes etc., mis en mouvement par la vapeur.
„	24.	„	72 870	R. Sauter, A. Hug et E. Naef, Sulgen, Riesbach et Winterthur: Métier circulaire à platines horizontales à changement de position automatique.
1886				**in Italien**
Januar	21.	Nr.	19 429	J. Aubry, Saignelégier: Montre à quarante jours, système Aubry.
„	25.	„	19 424	J. Meyer-Fröhlich, Bâle: Wagon-traîneau, système Meyer-Fröhlich.
1886				**in England**
Mai	11.	Nr.	6 367	Ch. A. Paillard, St Croix: Verbesserungen in metallischen Legirungen.
„	26.	„	7 049	E. H. Fluhr: Verbesserungen an Eismaschinen und für Kälte erzeugende Zwecke.
1886				**in den Vereinigten Staaten**
Mai	25.	Nr.	342 677	L. Brandt, Biel: Spielzeug oder Spiel.

Literatur.

Das Eisen, sein Vorkommen und seine Gewinnung. Kurze gemeinfassliche Darstellung der Eisen-Erzeugung. Bearbeitet für das Verständniss eines grösseren Leserkreises, zum *Gebrauche für Techniker, Metallarbeiter, Kaufleute, an Gewerbe- und Industrieschulen* von *H. Kreusser*, Ingenieur, Weimar 1886. 8⁰, 113 S. u. 4 Tafeln.

Die alten Bezeichnungen Roheisen, Gusseisen, gefrischtes, gepuddeltes Eisen, Stahl, Gussstahl, Cementstahl u. dgl. waren schon für die meisten Leser und Hörer Worte ohne klare Begriffe. Wenige waren bekannt mit den Unterschieden der Eisensorten, noch weniger mit den Herstellungsprocessen. Seit Beginn der 60er Jahre ist in Folge Ein-