

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 11/12 (1888)  
**Heft:** 6

## **Wettbewerbe**

### **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:** 16.03.2025

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

durchbricht dort den Bergrücken mittelst eines 146 m langen Tunnels und biegt gleichzeitig in scharfem Bogen von 80 m Radius gänzlich aus der bisherigen Nordsüdrichtung in die entgegengesetzte Südnordrichtung um. Bei km 2,4 vom Ausgangspunkt ist die Station S. Nicolao auf der Höhe 708 m ü. M. vorgesehen. Nun folgt die Linie eine Strecke weit dem Val Cereda aufwärts, durchbricht mittelst 50 m langem Tunnel den Bergrücken gegen das Valle d'Alpe und folgt sodann dem Valle della Giazza bis zur Station Albergo, 5,8 km von Capolago in der Höhe von 1222 m ü. M., welche in der Nähe der „Bella Vista“ des schönen Aussichtspunktes gegen Lugano und des Hotel Monte Generoso gelegen ist. Die Bahn verfolgt hierauf noch auf eine Länge von etwa 400 m das gegen den Luganer See abfallende Berggehänge, geht durch einen 84 m langen Tunnel wieder auf die flache südöstliche Lehne über, an welcher sie sich dann ununterbrochen bis zum Hauptgipfel des Berges hinzieht. Die Endstation Vetta ist 8,51 km von Capolago entfernt auf einer Höhe von 1645 m ü. M. angenommen und es beträgt daher die gesammte zu ersteigende Höhe 1368 m; das Steigungsmaximum ist 22%. Bis zur höchsten Spitze des Berges sind von hier nur noch 49 m Höhe und 180 m Entfernung zurückzulegen. Die Bahn soll als schmalspurige Locomotiv-Zahnradbahn von 0,80 m Spurweite mit 60 m Minimalradius und unter Anwendung der Abt'schen Zahnschiene betrieben werden und die Baukosten sind mit rund 2 000 000 Fr. oder 235 000 Fr. per km angegeben. Für die Ermittlung der Betriebskosten und der Einnahmen wird eine Verkehrsmenge von im Minimum 25000 Personen für die Betriebszeit von Anfang April bis Mitte October angenommen, unter Bezugnahme darauf, dass der Berg jetzt schon von jährlich über 12000 Personen bestiegen wird und die Nähe von Mailand auf bedeutende Benutzung der Bahn rechnen lässt. Ausserdem ist die Berechnung auch für die Verkehrsmenge von 30000 und 40000 Personen durchgeführt und es werden diesbezüglich die folgenden Zahlen angegeben:

Bei einem Jahres-Verkehr  
in jeder Richtung von            25 000            30 000            40 000 Pers.  
werden betragen:

die Jahreseinnahmen: 200 000 Fr. 240 000 Fr. 320 000 Fr.  
die Betriebsausgaben: 93 000 „ 108 000 „ 136 000 „

mithin: Einnahme-Ueberschuss 107 000 Fr. 132 000 Fr. 184 000 Fr.  
Derselbe ist ausreichend für eine 4 1/2% Verzinsung eines Obligationencapitals von 800 000 Fr., sowie für die 6—14% Verzinsung des verbleibenden Actienkapitals von 1 200 000 Fr.

Concessionsgemäss können für die Bergfahrt 7 1/2 Fr., für die Thalfahrt 5 Fr. per Person erhoben werden; es ist jedoch in obiger Rentabilitätsberechnung wegen der eintretenden Ermässigungen für Retour- und Gesellschaftsbillets nur ein Betrag von 8 Fr. pro Person für Hin- und Rückfahrt angesetzt. Der Bundesrath hat auf Beschluss der Bundesversammlung im December 1887 eine Fristverlängerung für Vorlage der Pläne und den Finanzausweis bis 2. December 1889 für diese Bahn gewährt.

Mit der Goliath-Schiene von Sandberg macht die belgische Staatsbahn gute Erfahrungen. Nachdem dieselbe vor zwei Jahren mit einer versuchsweisen Verwendung von 300 t begonnen hatte, legte sie im vorigen Jahre 1000 t und steht nun im Begriffe weiter 10000 t mit diesen 50 kg schweren Schienen zu belegen.

### Concurrenzen.

**Evangelische Kirche in Erlenbach.** Das Preisgericht hat unter den 21 Arbeiten, welche für eine neue Kirche in Erlenbach eingingen, dem Project des Hrn. Architect *Friedrich Wehrli, Münsterstrasse 1, Zürich*, den ersten Preis, demjenigen der HH. Architecten *Alex. Koch* und *C. W. English*, Chancery Lane 69, London, den zweiten Preis und demjenigen des Hrn. *Jul. Kunkler, Sohn*, in St. Gallen, den dritten Preis ertheilt. Sämmtliche Projecte werden vom 9. bis 22. August im

Seehof in Erlenbach öffentlich ausgestellt an Werktagen von 9—12 und von 2—6 Uhr, an Sonntagen von 12—6 Uhr.

### Preis Ausschreiben.

Vom Verein deutscher Ingenieure wird in Ausführung eines Beschlusses der letzten Hauptversammlung ein Preis bis zum Betrage von 5000 Mark ausgesetzt für die Lösung folgender Aufgabe:

„Es soll eine critische Zusammenstellung aller bis jetzt vorliegenden Experimentaluntersuchungen über den Wärmedurchgang durch Heizflächen in seiner Abhängigkeit von Material, Form und Lage des letzteren, sowie von der Art, Temperatur und den Bewegungsverhältnissen der die Wärme abgebenden und aufnehmenden Körper gemacht werden, auf Grund welcher die hier noch bestehenden Lücken hervortreten. Durch experimentelle Untersuchung soll zur Ausfüllung dieser Lücken in einer frei zu wählenden Richtung beigetragen werden.“

Im Einverständnis mit dem aus den HH. Prof. Dr. *Bunte* in Carlsruhe, Obergeringieur *J. Einbeck* in Stuttgart, Director *W. Gyssling* in München, Obergeringieur *E. Hausbrand* in Berlin und Prof. *M. Schröter* in München bestehenden Preisgericht ist in erster Linie für die Beurtheilung massgebend: „Die Vollständigkeit der Lösung nach den beiden im Ausschreiben bezeichneten Richtungen, wobei ein besonderes Gewicht auf die Ergänzung der bestehenden Lücken durch Versuche gelegt wird.“ Wenn keine vollständig erschöpfende Lösung eintrifft, so kann der Preis bis auf 2000 Mark vermindert werden. Die Preisbewerbung ist unbeschränkt; die Arbeiten haben in deutscher Sprache bis zum 31. December 1890 an den Generalsecretär des Vereins, Herrn Th. Peters in Berlin zu erfolgen. Der vollständige Wortlaut des Preis Ausschreibens findet sich in Nr. 31 vom 4. August der Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure.

### Necrologie.

† **Friedrich Bigler.** Am 5. dies ist zu Hottingen bei Zürich nach bloss 14tägigem Krankenlager Maschineningenieur Friedrich Bigler von Münsingen Ct. Bern, Mitglied der G. e. P. (51) im Alter von 42 Jahren gestorben. Derselbe absolvirte die mechanisch-technische Abtheilung des eidg. Polytechnikums im Jahre 1870 und trat sodann als Maschineningenieur in die Fabrik des Herrn F. J. Müller in Prag ein. In der zweiten Hälfte der siebziger Jahre kehrte er in die Schweiz zurück, wo er zuerst auf dem technischen Bureau der Gotthardbahn in Luzern und später in Oerlikon bei der Fabrication der Porcellan-Walzenstühle von Friedr. Wegmann thätig war. Vor mehreren Jahren begründete er in Zürich ein eigenes technisches Bureau. Der rasche Tod des im kräftigsten Alter stehenden Mannes wird allgemein bedauert.

Redaction: A. WALDNER

32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

### Vereinsnachrichten.

#### Gesellschaft ehemaliger Studirender

der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

#### Stellenvermittlung.

Gesucht einige geübte *Maschinenzeichner* womöglich im Dampfmaschinenfach erfahren. (563)

On cherche pour un atelier de construction (ponts et charpentes en fer) un *ingénieur* qui a déjà fait du service pratique. (564)

Gesucht in eine Metall- und Blechwaarenfabrik ein Techniker als Vicedirector. (566)

Auskunft ertheilt

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

## Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
11. Aug.	Bahn-Ingenieur der S. C. B. von Wytenbach Ortsvorsteherschaft	Aarau	Herstellung von 4 Wärterhäusern. Veranschlagt zu ca. 24 000 Fr.
12. „	Hans Lüscher	Märstetten Ct. Thurgau	Herstellung des eisernen Oberbaues nebst Geländer für eine Brücke über den Kemmenbach.
14. „	J. Walther, Grossrath	Aarburg, Ct. Bern	Bau einer Turnhalle. Umbau des alten Waschhauses.
15. „		Ober-Entfelden Ct. Aargau	Brunnenanlage für die Wasserversorgung.
27. „	Rigst, Präsident	Rüggisberg, Ct. Bern	Bau einer Strasse von Rüggisberg nach Helgisried. Veranschlagt zu 54 009,85 Fr.