

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 9/10 (1887)
Heft: 1

Sonstiges

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: 05.02.2025

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

Wenn es nicht gelingt, die Cantone, welche früher zu den Verwerfenden gehört, aber trotzdem eine erhebliche Zahl annehmender Stimmen aufzuweisen hatten, hinüberzuziehen in das Lager der Annehmenden, so wird der Erfindungsschutz zum zweiten Mal an der Klippe der Volksabstimmung scheitern und dann ist für ein Menschenalter nicht mehr daran zu denken, dass er bei uns zur Ausführung gelange. Darum gebe man sich keinem behaglichen Optimismus hin, sondern es trete Jeder ein für die Sache, für die wir so lang schon gestritten haben.

Miscellanea.

Säntis-Bahn. Schon im vorigen Jahre wurde von den HH. Dr. Weder und Ingenieur A. Mooser in St. Gallen ein Concessionsgesuch für eine electriche Eisenbahn von St. Gallen über Appenzell nach dem Säntis eingereicht. Das Gesuch musste aber einstweilen zurückgelegt werden, weil dasselbe in bedeutendem Umfange Strassenbenutzung vorausah und über diesen Punkt die erforderliche Verständigung mit den competenten cantonalen Behörden fehlte. Da eine den Concessionsbewerbern vom Eisenbahndepartement angesetzte Frist zur Bereinigung dieser Verhältnisse nicht eingehalten und das von denselben in Aussicht gestellte Project mit eigenem Bahnkörper nicht eingereicht wurde, so ist dieses Concessionsgesuch als dahingefallen zu betrachten. Dagegen haben die HH. Landammann C. Sonderegger und Ingenieur J. H. Deutsch in Appenzell, gleichzeitig mit dem Concessionsgesuch für die Linie Appenzell-Gais ein solches für eine Schmalspurbahn von Appenzell über Weissbad, Schwendi, Wasserauen, Meglisalp nach der Wagenlucke am Säntis eingereicht und es haben der Nationalrath am 18. Juni und der Ständerath am 23. gl. Monates diesem Gesuche entsprochen. Das Project zerfällt in zwei Abtheilungen, die eine von Appenzell bis Wasserauen mit Adhäsions-, die andere von dort nach der Wagenlucke mit Zahnradbetrieb. Die erste Abtheilung ist 6,5 km lang und hat Maximalsteigungen von 14‰, die zweite Abtheilung hat eine Länge von 9,0 km und Maximalsteigungen von 185‰. Die Minimalradien betragen bei beiden Strecken 90 m. Die Baukosten für die Thalstrecke werden auf 120 000 Fr. und diejenigen für die Bergstrecke auf rund 158 000 Fr. per km veranschlagt, so dass die Gesamt-Baukosten der 15,6 km langen Linie rund 2 200 000 Fr. oder durchschnittlich 142 000 Fr. per km betragen würden. Wenn in Betracht gezogen wird, dass die Pilatusbahn zu 450 000 Fr. per km veranschlagt wurde, dass ferner die Rorschach-Heiden-Bahn 377 276 Fr., die Vitznau-Rigi-Bahn 387 413 Fr., die Arth-Rigi-Bahn sogar 486 213 Fr. per km gekostet haben, so erscheinen die von den Concessionären in Aussicht genommenen Baukosten von 158 000 Fr. per km für die allerdings schmalspurig anzulegende, immerhin aber nicht ohne grosse Schwierigkeiten zu erbauende Bergstrecke der Säntisbahn als zu niedrig bemessen. Ob hinsichtlich der Schätzung der Frequenzverhältnisse und der sich hieraus ergebenden Rentabilität nicht der nämliche Optimismus vorgewaltet hat, wollen wir für heute dahingestellt lassen und uns auf die Bemerkung beschränken, dass die Concessionäre eine gleich starke Frequenz (30 000 Reisende per Jahr) und annähernd gleich grosse Betriebseinnahmen (240 000 Fr.) wie bei der Pilatusbahn voraussetzen. Die Betriebsausgaben werden rund auf 100 000 Fr. angenommen, so dass sich ein jährlicher Betriebsüberschuss von 140 000 Fr. ergeben würde. Es sind zwei Wagenklassen in Aussicht genommen. Die Personentaxen betragen auf der Thalstrecke 20 und 10 Cts. per km, auf der Bergstrecke 140, bezw. 100 Cts. für die Bergfahrt und 80, bezw. 60 Cts. per km für die Thalfahrt. Bedingungen: Concessionsdauer 80 Jahre. Frist für den Finanzausweis und technischen Vorlagen: 3 Jahre. Anfang der Erdarbeiten: 1 Jahr nach der Plangenehmigung. Bau-Vollendung: 4 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten. Sitz der Gesellschaft ist Appenzell.

Schmalspurbahn von Appenzell nach Gais. Die Concessions-ertheilung für obgenannte Schmalspurbahn blieb in der Aprilsession der eidgenössischen Räte unerledigt; sie erfolgte in dieser Session am 18. Juni durch den National- und am 23. gl. Mts. durch den Ständerath. Concessionsbewerber sind die Herren Landammann C. Sonderegger und Ingenieur J. H. Deutsch in Appenzell, welche bereits im Besitz der Concession für die Linie Appenzell-Altstätten sind (Bd. IX S. 125). Die Bahn soll einerseits als Fortsetzung der Strassenbahn von St. Gallen nach Gais, andererseits zur Verbindung letzterer Ortschaft mit der Appenzell-Altstätten-Linie dienen, an die überdies ein directer Anschluss über Zweibrücken und Eggerstanden angestrebt wird. Das Project Appenzell-Gais hat eine Länge von 5,42 km, Maximal-

steigungen von 66‰ und Minimalradien von 80 m. Der Betrieb hätte, ähnlich wie bei der Strassenbahn St. Gallen-Gais, mit Locomotiven gemischten Systems (für Zahnstangen- und Adhäsionsbahn) zu erfolgen. Die Variante Zweibrücken-Eggerstanden würde bessere Bau- und Betriebsverhältnisse antreffen (Länge: 5,67 km, Maximalsteigung: 23,5‰, Minimalradius: 120 m) und könnte mit gewöhnlichen Locomotiven befahren werden, nur würde dadurch der Weg von Gais nach Appenzell (über Eggenstanden) um nahezu 5 km verlängert. Die Spurweite beider Linien beträgt 1 m. Die Baukosten werden für beide Projecte auf 500 000 Fr. angeschlagen. Eine Rentabilitätsrechnung liegt nicht vor. Die Personentaxen in den zwei vorgesehenen Wagenklassen werden auf 7 und 5 Cts. pro km festgesetzt. Bedingungen: Concessionsdauer: 80 Jahre. Frist für den Finanzausweis: 3 Jahre. Anfang der Erdarbeiten: 1 Jahr nach der Plangenehmigung. Bauvollendung: 2 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten. Sitz der Gesellschaft ist Appenzell.

Birsigthalbahn. An Stelle des aus Gesundheitsrücksichten demissionirenden Herrn Ingenieur Buri hat der Verwaltungsrath den kürzlich aus New-York nach Basel zurückgekehrten Herrn Eduard Brüstlein zum bauleitenden Ingenieur der Birsigthalbahn ernannt.

Concurrenzen.

Zubauten für die internationale Ausstellung in Brüssel 1888. Zur Erlangung geeigneter Entwürfe für die im Garten der Ausstellung in Brüssel zu errichtenden Zubauten: Cafes, Trinkhallen, Zuckerbäcker- und Cigarrenläden u. dgl. schreibt das Executiv-Comite der genannten Ausstellung eine allgemeine Preisbewerbung aus. Die zu errichtenden Bauten werden in zwei Gruppen getheilt, in eine erste mit bestimmt vorgeschriebenem, mittelalterlichem und Renaissance-Stil und in eine zweite, bei der die Wahl des Stiles freigestellt ist. Für beide Gruppen sind je 5 Preise zu 200 Fr. ausgesetzt. Termin: 9. August a. c. Nähere Auskunft ertheilt: Le comité exécutif du Grand Concours International, 22 Rue des Palais, Bruxelles.

Katholische Pfarrkirche zu Düsseldorf. In Ergänzung unserer letzten Notiz über diese Preisbewerbung tragen wir nach, dass die Kirche 2400 Personen fassen und in mittelalterlichen Stilformen in Ziegel- oder Werksteinbau entworfen werden soll. Die Bausumme darf ausschliesslich der inneren Einrichtung 325 000 Mark nicht überschreiten. Preise: 2000 und 1000 Mark. Im Preisgericht sitzen: Oberbaurath von Leins in Stuttgart, Baurath Guldenpfennig in Paderborn und Stadtbaumeister Westhofen in Düsseldorf.

Correspondenz.

An die Redaction der „Schweizerischen Bauzeitung“ in Zürich.

In Nr. 17 Ihres geschätzten Blattes vom 23. April d. J. knüpfen Sie an eine Besprechung der neuerdings in der Frage der Uebertragbarkeit der Retourbillete ergangenen reichsgerichtlichen Entscheidung einige anscheinend ihre Spitze gegen die diesseitige Verwaltung kehrende Bemerkungen darüber, dass gerade der vorliegende unbedeutende Fall zur Herbeiführung einer principiellen Entscheidung „aus so vielen herausgegriffen“ worden sei.

Dem gegenüber müssen wir nach inzwischen erfolgter Einsichtnahme der bezüglichen Untersuchungsacten zunächst feststellen, dass der in Rede stehende Betrugsfall vom Eisenbahnpersonal gar nicht entdeckt, vielmehr von dritter Seite der Grossh. Staatsanwaltschaft angezeigt worden und zur Kenntniss der diesseitigen Stelle überhaupt erst durch die Veröffentlichung der reichsgerichtlichen Entscheidung in den öffentlichen Blättern gelangt ist.

Die von Ihnen so hart gefundene Strafe von drei Monaten beruht inhaltlich der Acten darauf, dass der Angeklagte, ein israelitischer Viehhändler, der durch häufige Benützung der Eisenbahn mit den einschlägigen Bestimmungen jedenfalls genau vertraut war, bereits zweimal wegen Betrugs vorbestraft und daher wegen Betrugs im Rückfall zu bestrafen war. Hiefür aber ist nach § 264 B. St. Gb. das gesetzliche Strafminimum drei Monate Gefängniss, während es für einfachen Betrug (§ 263 B. St. G.) nur einen Tag beträgt. Dementsprechend ist auch der mitangeklagte Arbeiter, der dem Viehhändler Wolf sein Wochenbillet für 20 Pf. zur Benützung überliess, wegen Beihülfe zum Betrug nur zu drei Tagen Gefängniss verurtheilt worden.

Wir ersuchen Sie ergebenst, hiernach Ihren Artikel richtigzustellen.

Für die Generaldirection der grossherzogl. bad. Staatseisenbahnen:
Carlsruhe, den 27. Juni 1887.

Schmidt.

Redaction: A. WALDNER
32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.