

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 14/15 (1881)  
**Heft:** 18

## Wettbewerbe

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### 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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### 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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 20.02.2026

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

Frühjahre die Ausschreibung der sogenannten Rampen erfolgen. Die östliche Rampe, Section 4, von Landeck bis zur östlichen Mündung des Tunnels bei St. Anton ist — wie der „B.-U.“ meldet — auf circa 3 000 000 fl. veranschlagt, während die westliche Rampe, Section 5, mit Ausschluss des Tunnels, von Bludenz bis zur westlichen Mündung des Tunnels bei Langen, die gleiche Summe erfordern soll, wonach sich der für beide Rampen veranschlagte Betrag auf circa 6 000 000 fl. stellt. Ueber den Termin der Ausschreibung der Strecke von Innsbruck nach Wilten (2,8 km), welche von der Vergebung Innsbruck- (Wilten-) Landeck ausgeschlossen worden, kann so lange nichts Bestimmtes verlaufen, bis die Anschluss-Verhandlungen mit der Südbahn abgeschlossen sind.

Auf die in Nr. 16 unserer Zeitschrift mitgetheilte Ausschreibung der Arbeiten für die Strecke Innsbruck- (Wilten-) Landeck sind nicht weniger als 46 Offerten eingereicht worden, so dass die Commission, welche dieselben prüfen musste, keine sehr leichte Arbeit hatte, um so mehr, als viele Offerten noch Eventual-Anträge enthielten, indem beispielweise ein Offerent ein Angebot auf 5 Loose machte, sich aber eventuell bereit erklärte, auch nur 3 Loose zu übernehmen, allerdings unter minder billigen Bedingungen. Dadurch ergaben sich eine Menge von Combinationen, welche geprüft und mit einander verglichen werden müssen. Die Entscheidung ist in Folge dessen noch nicht erfolgt. Die meisten Offerten enthalten Abgebote bis auf 20 %.

**Arlbergtunnel.** — Ueber die Verhältnisse bei den Tunnelarbeiten des Arlberg wird dem „Schwäb. Merk.“ geschrieben: Wenn bei St. Anton die vielen Quarzeinbauten den rascheren Fortschritt erschweren, so ist es bei Langen hauptsächlich der in grosser Menge auftretende graphitische Schiefer, sowie der quarzhaltige Glimmerschiefer, die das rasche Vorwärtskommen ungemein hemmen. Letzterer löst sich bei Berührung mit den feuchtwarmen Atmosphäre und Wasser in eine schmierige Masse auf, welche den Quarz nicht mehr ahnen lässt; dadurch ist nun die Gefahr des Nachrutschens von Gestein eine sehr grosse, und es kann nicht rasch genug der Holzeinbau hergestellt werden, aber auch dieser ist nach kurzer Zeit vollkommen ungeügend, denn die dicksten Schwarzwälder Tannen, welche täglich den Pass in grosser Menge hinaufgeführt werden, splittern wie Zündhölzer und es müssen eiserne Schienen dafür substituirt werden. Es ist bei der Regelmässigkeit der dortigen Schichtung wahrscheinlich, dass diese ungünstigen Verhältnisse auf der Westseite noch längere Zeit andauern werden, trotzdem aber hoffen die Ingenieure, welche momentan allerdings etwas deprimirt sind, in fünf Jahren mit ihrer Aufgabe fertig zu werden. Was die Arbeitercolonie von circa 1800 Mann, die in dem früher sechs Häuser zählenden Weiler Langen wie mit einem Zaubererschlag entstand, betrifft, so ist für dieselbe in ganz vorzüglicher Weise gesorgt; nicht nur ist eine ausreichende Anzahl von gesunden Wohnungen hergestellt, sondern es ist auch für die Reinlichkeit durch Badeanstalten, welche täglich einmal zu besuchen namentlich die Tunnelarbeiter verpflichtet sind, Vorsorge getroffen. Die Ventilation ist eine derartig vortreffliche, dass am Ende des Stollens, der jetzt einen Kilometer lang ist, die Luft beinahe so atembar ist, als am Eingange; nur in der Mitte desselben ist sie weniger gut. Wie der Bezirksarzt versichert, ist noch kein einziger Fall von *ankyllostoma duodenale*, jenem Parasiten, welcher die sogenannte „Tunnelkrankheit“ am Gotthard verschuldet haben soll, vorgekommen. Die Gesundheitsverhältnisse sind die denkbar günstigsten.

† **Carl Arduini.** — In Oulens (Ct. Waadt), wohin er sich nach seinem Rücktritt vom eidg. Polytechnikum zurückgezogen hatte, starb vor wenigen Tagen: *Carl Arduini* von Montpreveyres (Ct. Waadt), seit 1861 Professor für italienische Literatur am eidg. Polytechnikum. Arduini war der Nachfolger des nunmehrigen italienischen Ministers *de Sanctis*, der sich vom Lehrstuhl der italienischen Literatur der Politik in seinem Heimatlande zugewandt hatte.

**Der Staatseisenbahnbau in Preussen** ist nach der „Z. d. V. d. E.-V.“ Gegenstand der folgenden offiziösen Darlegung: „Im Nachstehenden geben wir eine Uebersicht derjenigen Secundärbahnen, die seit dem vorigen Jahre für Rechnung und unter Beteiligung des Staates theils in Angriff genommen, theils in Ausführung begriffen, theils schon vollendet und vor Kurzem dem Betrieb übergeben sind. Es sind dies die Linien: 1. Güldenboden-Mohrungen-Allenstein (88 km); 2. Allenstein-Mehlsack-Kobbelbude, mit Abzweigung von Mehlsack nach Braunsberg (133 km); 3. Allenstein-Ortelsburg-Johannisburg (100 km); 4. Marienburg-Marienwerder-Graudenz-Thorn, mit Abzweigung nach Kulm (150 km); 5. Schneidemühl-Deutschkrone (25 km); 6. Konitz-Laskowitz (69 km); 7. Zollbrück-Bütow (47 km); 8. Altdamm-Colberg (121 km); 9. Star-gard-Pyritz-Cüstrin (69 km); 10. Stralsund-Bergen, mit Trajectverbindung vom Stralsunder Hafen nach Rügen (26 km); 11. Neustadt-Oldenburg (22 km); 12. Hirschberg-Schmiedeberg (15 km); 13. Orzesche-Sohrau (14 km); 14. Rybnik-Loslau (8 km); 15. Oppeln-Neisse, mit Abzweigung von Schidlow nach Grottkau oder einem andern Punkte der Neisse-Brieger Bahn (77 km); 16. Kreuzburg-Lublinitz-Tarnowitz (83 km); 17. Blumenberg-Wanzleben-Seehausen-Eilsleben (25 km); 18. Erfurt-Grimmenthal-Ritschenhausen (86 km); 19. Walburg-Grossalmerode (8 km); 20. Kölbe-Laasphe (36 km); 21. Emden-Norden-Oldenburgische Landesgrenze, Richtung auf Jever, mit Abzweigung von Georgsheim nach Aurich (87 km); 22. Hadamar-Westerburg (18 km); 23. Altenkirchen-Hachenburg (17 km); 24. Menden-Hemar (7 km); 25. Kall-Schleiden-Hellenthal (18 km); 26. Gerolstein-Prüm (25 km); 27. Reil-Traben (11 km); 28. Wangerohe-Bernkastel (15 km); zusammen 28 Linien mit einer Länge von rund 1 430 km.

Wie wir hören, bereitet die Regierung eine grössere Anzahl weiterer Meliorationsbahnprojekte vor, die sich, nach den Bekanntmachungen über die Anordnung genereller Vorarbeiten zu schliessen, auf fast alle Provinzen verteilen. Es werden uns besonders genannt eine Bahn von Königsberg nach Labiau, von Johannisburg nach Lyck, als Fortsetzung der oben erwähnten Linie Allenstein-Ortelsburg-Johannisburg, von Berent über Schönebeck nach Hohenstein (bereits bei den Landtagsverhandlungen über die Linie Zollbrück-Bütow öfter erwähnt und zur Ausführung empfohlen), ferner von Stralsund nach Rostock, mit Abzweigung von Wolgast nach Barth, von Jatznick nach Ueckermünde, von Liegnitz nach Goldberg und von Löwenberg über Greifenberg nach Friedeberg, von Scharzfeld, Lauterberg nach St. Andrewsberg, von Lollar nach Gladbach, von Wabern nach Wildungen, von Osnabrück nach Brackwede und zur weiteren Erschliessung des Westerwaldes und der Eifel von Westerburg nach Hachenburg, von Prym über St. Vieth, Bütgenbach, Monjoie nach Aachen, mit Abzweigung nach Malmedy und von Arnswiller nach Adenau. Die preussische Regierung hat es hiernach in einer verhältnissmässig kurzen Zeit verstanden, gerade auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues, und zwar des Baues solcher Bahnen, die für Actiengesellschaften keinen Reiz hatten, weil sie besondere Rente nicht versprechen, langjährigen Bedürfnissen fast aller Landestheile ihre endliche Befriedigung zu verschaffen. Solches Vorgehen ist dadurch ganz wesentlich erleichtert worden, dass ihr durch Erwerb des ersteren grösseren Complexes von Privatbahnen reiche Mittel zufllossen, die sie in Meliorationsbahnen anlegen konnte.“

**Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen.** — In diesen Verein wurden neu aufgenommen:

1. Die Betriebsleitung der Eisenbahn Wien-Aspang zu Wien.
2. Die Direction der Unter-Elbe'schen Eisenbahngesellschaft zu Harburg.
3. Die Direction der niederländischen Südostbahngesellschaft im Haag.

## Concurrenzen.

**Gewerbe-Ausstellung in Riga.** — Für die Ausarbeitung und Einreichung von Entwürfen der Gebäude und sonstigen Anlagen für die im Jahre 1883 in Riga stattfindende Gewerbe-Ausstellung wird von der dortigen Bausection eine Concurrenz eröffnet, deren Hauptbedingungen wie folgt lauten:

Die Projekte sind bis zum 1./13. Januar 1882 12 Uhr Mittags an Herrn Director O. Poelchau (Gewerbeschule — Riga) einzusenden. Dieselben werden alsdann 14 Tage hindurch öffentlich ausgestellt, während welcher Zeit die Jury die Preisvertheilung vornehmen wird.

Für das beste Project ist ein Preis von 400 Rbl., für das zweitbeste Project ein Preis von 250 Rbl. ausgesetzt. Die preisgekrönten Projekte werden dem Eigenthum der Bausection, ohne andere Entschädigung als die in diesem Paragraphen genannten Preise. Die Bausection behält sich das unbeschränkte Recht für die Wahl der Unternehmer und Bauleiter vor.

Die Concurrenten haben ihre Anonymität bis zur erfolgten Preisvertheilung zu wahren und dürfen demnach nur unter Motto ihre Projekte ein-senden.

Bei Beurtheilung der eingelieferten Projekte wird in erster Reihe Gewicht gelegt werden auf Erfüllung der gestellten räumlichen Bedingungen bei klarer Uebersichtlichkeit in der Anordnung, in zweiter auf die geschmackvolle Disposition und Ausstattung der Baulichkeiten und endlich auf den Kostenpunkt.

Die Glieder der Jury sind direct und indirect von der Mitbewerbung an den Concurrenzarbeiten ausgeschlossen. Die Jury besteht aus Gliedern der Bausection: 1. Stadtingenieur A. Agthe; 2. Baurevident, Architect O. Baar; 3. Architect J. D. Felsko; 4. Architect, Staatsrath J. v. Hagen; 5. Director der Gewerbeschule O. Poelchau; 6. Zimmermeister Schier; 7. Ingenieur F. Stappani.

Programm, Situationsplan etc. können bezogen werden bei dem Präses der Bausection: Herrn O. Poelchau in Riga.

Die Ausschreibung ist eine durchaus klare und bestimmte; sie entspricht den vom Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein angenommenen Grundsätzen vollkommen, weshalb wir die Beteiligung an der Concurrenz trotz der niedrigen Preise durchaus empfehlen können.

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

## Gesellschaft ehemaliger Studirender der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

### Stellenvermittlung.

#### Offene Stellen.

#### Emplois vacants.

#### Gesucht:

Auf einem Constructionsbureau in Belgien sind zwei Stellen für auf Locomotivbau eingeschossene Techniker offen. (255)

#### Auskunft ertheilt:

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

Hierzu eine Beilage von Carl Schleicher & Schüll, Düren. (3877)