

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 16/17 (1882)  
**Heft:** 7

## **Sonstiges**

### **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:** 16.01.2026

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

wurf eines Situationsplanes im Masstab von 1:500, bei welchem neben der zweckmässigsten Verwerthung des Areal's vorzugsweise die landschaftliche Erscheinung der Anlage in Betracht gezogen werden soll. Preise: 750 und 600 Mark. Termin: 15. November d. J. Programm, Situations- und Nivellementsplan können durch die Oberbürgermeisterei in Düsseldorf bezogen werden.

### Miscellanea.

**Electriche Bahn Mödling-Hinterbrühl.** — Die Tracéstudien für diese schon früher erwähnte Eisenbahn sind vollendet und es soll womöglich noch in diesem Jahr mit dem Bau derselben begonnen werden.

**Eisenbahn-Verstaatlichung in Italien.** — Der König von Italien hat die Regierung ermächtigt, die Privatbahnen Venetiens für den Betrag von 18 Millionen Lire anzukaufen.

**Wiener Stadteisenbahn.** — Die Verhandlungen zwischen dem Handelsministerium und den Vertretern des Fogerty'schen Stadtbahnprojectes sollen bereits dem Abschlusse nahe sein; nunmehr wird die Entscheidung des Ministerrathes abgewartet. Das Handelsministerium hat sich für das Princip der Hochbahn, sowie für die projectirte Construction von Viaducten ausgesprochen und acceptirt auch das Tracé. Bezüglich des letzteren hätte jedoch der Concessionär die Verpflichtung zu übernehmen, allfällige Aenderungen, welche der von der Commune vorzulegende Wienfluss-Regulierungsplan nothwendig machen sollte, im Einvernehmen mit der Generalinspection vorzunehmen. Auch was die Construction der Viaducte betrifft, hat der Concessionär eventuellen Modificationen, die von der Generalinspection in architectonischer Beziehung begehrt werden sollten, Rechnung zu tragen. Die vielfach gestellte Forderung, die Bahn theilweise als Untergrundbahn zu führen, soll, wie die „Oesterr. Eisenbahnzeitung“ erwähnt, von der Generalinspection insbesondere deshalb als unannehmbar bezeichnet worden sein, weil die Untergrundbahn so bedeutende Steigungen zur Folge hätte, dass der Zweck der Stadtbahn, einen ebenso raschen als sicheren Verkehr zu ermöglichen, illusorisch gemacht würde.

**Arlbergbahn.** — Hinsichtlich der in unserer letzten Nummer gemeldeten Vergebung der Arbeiten für die Zufahrtsrampen zum grossen Arlbergtunnel bemerkt der „Bautechniker“: Die unter Vorsitz des Sectionsrathes Freih. v. Liliénau mit der Beurtheilung und Prüfung der Offerten betraute Ministerialcommission hatte eine um so schwierigere Aufgabe, als die verschiedenartigsten Combinationen in den Alternativ-Angeboten enthalten waren, von welchen 3 auf die gesammte Strecke, 5 auf alle oder einzelne Loose der Ostrampe und 13 auf alle oder einzelne Loose der Westrampe gerichtet waren und weil auch Terminabkürzungen in Betreff der Bauvollendung von einigen Offerenten angeboten wurden. Letztere Anerbieten mussten um so beachtenswerther erscheinen, als die Vollendung des Arlbergtunnels, wenn die günstigen Baufortschritte auch weiter sich erhalten, für den Sommer des Jahres 1884 ernstlich in's Auge gefasst werden kann. Das äusserst günstige Resultat dieser den Schluss der Bauvergebungen für die Arlbergbahn bildenden Offertverhandlungen ist wesentlich eine Folge der umfassenden mit grossem Fleisse durchgeführten Vorarbeiten und des in allen Details mit äusserster Sorgfalt und Klarheit gearbeiteten Elaborates, welches der Bauvergebung zu Grunde lag.

**Die gewerbliche Ausstellung in Triest,** welche am 1. d. eröffnet wurde, weist einen Flächenraum von 21 500 m<sup>2</sup> überbauten Raumes auf, wovon 18 000 m<sup>2</sup> auf das Hauptgebäude entfallen. Der zweitgrösste Bau ist eine Halle von 1200 m<sup>2</sup> Grundfläche. Alle Gebäude sind in Holz ausgeführt.

**Internationale Ausstellung für Electricität und Gas in London.** — Vom October dieses bis Ostern nächsten Jahres findet im Crystallpalast in London eine internationale Ausstellung für sämtliche Anwendungen der Electricität und für Gasapparate jeder Art statt.

**Heberleinbremse.** — Bei einem am 12. d. auf der Station Heimbach der Rhein-Nahe-Eisenbahn sich zugetragenem Eisenbahnunfall hat die Heberleinbremsvorrichtung vorzügliche Dienste geleistet. Das dortige Eisenbahnbetriebsamt meldet nämlich, dass der Paris-Frankfurter Schnellzug in Folge falscher Weichenstellung auf ein Nebengeleise gerathen und dass der Auflauf auf die in demselben stehenden Güterwagen durch die Aufmerksamkeit des Locomotivführers, welcher

sofort die ihm zur Verfügung stehende Heberleinbremse anwendete, derart abgeschwächt worden sei, dass glücklicherweise keinerlei Personenverletzungen vorkamen. Während Maschine und Wagen des Schnellzuges fast unversehrt blieben, erlitten einige Güterwagen ziemlich erhebliche Beschädigungen.

**Verein technischer Beamten der Gotthardbahn.** — Mit Rücksicht auf die bald zu Ende gehenden Abrechnungsarbeiten, nach deren Abschluss eine grosse Anzahl der Baubeamten der Gotthardbahn in der Lage sein wird, in andere Stellungen überzugehen, haben sich dieselben vereinigt, um gemeinsame Schritte zur Erlangung neuer Stellungen zu thun. Zu diesem Zwecke haben sie den durchaus praktischen Gedanken durchgeführt, eine Brochure drucken zu lassen, in welcher Name, Adresse, Qualificationen etc., nebst einem kurzen „Curriculum vitae“ jedes Einzelnen, besonders über dessen Studiengang und bisherige praktische Thätigkeit enthalten sind. Baugesellschaften und überhaupt allen Denjenigen, welche in den Fall kommen, Techniker anzustellen, möchten wir empfehlen, die Brochure, die der Schriftführer des Vereins, Herr Ingenieur Richard Dornfeld in Airolo gerne versendet, zu beziehen. Der Genannte ist auch zu jeder sonstigen Auskunft bereit.

**Eidgenössisches Polytechnikum in Zürich.** — Mit dem Schluss des Sommersemesters 1882 wurden auf Grund der bestandenen Prüfungen an der mechanisch-technischen, chemisch-technischen und Fachlehrer-Abtheilung des Polytechnikums Diplome an nachstehende in alphabetischer Reihenfolge aufgeführte Studierende ertheilt. Es erhielten Diplome:

a) Als Maschineningenieure die Herren: Georg Boner von Chur, Paul Faure von Locle, Asmus Jabs von Carlow (Mecklenburg), Wilhelm Reitz von Mainz, Heinrich Schätti von Seegraben, Robert Steiger von Luzern, Heinrich Zölly von Lauchringen (Baden).

b) Als technische Chemiker die Herren: Georg Barbezat von Les Bayards (Neuenburg), René Bohn von Mülhausen, Armand Contat von Monthey (Wallis), Rudolf Freuler von Ennenda (Glarus), Ulrich Fuchs von Sirmach (Thurgau), Franz Gerstner von Rannersdorf (Oesterreich), Hans Kreis von Altikon, Paul Näf von Zürich, Alfred Pierson von Bischweiler (Elsass).

c) Als Fachlehrer in mathematischer Richtung die Herren: Paul Culmann von Zürich, Charles Guillaume von Verrières, Marius Lacombe von Lausanne, Conrad Seiler von Wohlenschwil (Aargau), Carl Vollenweider von Aadorf (Thurgau).

d) Als Fachlehrer in naturwissenschaftlicher Richtung die Herren: Franz Fritsch von Utznach, August Heyer von Benken (Basel), Friedrich Oppiger von Aarburg, Eduard Steiger von Schlierbach (Luzern), Heinrich Wegmann von Tagelschwangen (Zürich).

An Stelle des demissionirenden Professors der italienischen Sprache und Literatur: *Corrado Corradini* wurde gewählt Dr. Giuseppe Pizzo von Padua; ferner wurde den HH. *Hilgard*, Assistent der Ingenieur-Abtheilung, und *Tuchschmid*, Assistent für Physik, die nachgesuchte Entlassung unter Verdankung der geleisteten Dienste ertheilt.

Redaction: A. WALDNER,  
Claridenstrasse Nr. 30, Zürich.

### Vereinsnachrichten.

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

#### Stellenvermittlung.

##### Gesucht:

Dans le bureau des travaux publics d'une municipalité un ingénieur qui parle le français. (292)

In eine Druckerei und Färberei Russlands als Gehülfe des technischen Directors einen Chemiker, der in dieser Branche genügende praktische Erfahrung besitzt. (296)

Ein Architect nach Südfrankreich, guter Zeichner. (297)

Ein Maschineningenieur nach Guatemala als Vorsteher des Maschinenwesens in einer Kaffee- und Zuckerplantage mit Mühlengeschäft. (298)

##### Auskunft ertheilt:

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