

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **14/15 (1881)**

Heft 18

PDF erstellt am: **11.07.2024**

### **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.

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 verlauten, 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 beispielsweise 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 Vorwärtkommen ungemünzt hemmen. Letzterer löst sich bei Berührung mit der 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 ungenügend, denn die dicksten Schwarzwälder Tannen, welche täglich den Pass in grosser Menge hinaufgeführt werden, splittren wie Zündhölzer und es müssen eiserne Schienen dafür substituiert 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 Zauberschlag 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 athembar ist, als am Eingange; nur in der Mitte desselben ist sie weniger gut. Wie der Bezirksarzt versichert, ist noch kein einziger Fall von *ankylostoma 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 officiösen Darlegung: „Im Nachstehenden geben wir eine Uebersicht derjenigen Secundärbahnen, die seit dem vorigen Jahre für Rechnung und unter Bethheiligung des Staates theils in Angriff genommen, theils in Ausführung begriffen, theils schon vollendet und vor Kurzem dem Betriebe übergeben sind. Es sind dies die Linien: 1. Guldendoden-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. Stargard-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 Georgsheil 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. Wangerohr-Bernkastel (15 km); zusammen 28 Linien mit einer Länge von rund 1 430 km.

Wie wir hören, bereitet die Regierung eine grössere Anzahl weiterer Meliorationsbahnprojecte vor, die sich, nach den Bekanntmachungen über die Anordnung genereller Vorarbeiten zu schliessen, auf fast alle Provinzen vertheilen. 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 Schöneck 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. Andreasberg, von Lollar nach Gladenbach, von Wabern nach Wildungen, von Osnabrück nach Brackwede und zur weiteren Erschliessung des Westerwaldes und der Eifel von Westerburg nach Hachenburg, von Pryn über St. Vieth, Bütgenbach, Monjoie nach Aachen, mit Abzweigung nach Malmedy und von Arnswiler 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 zu floss, 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.

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

Die Projecte sind bis zum 1./13. Januar 1882 12 Uhr Mittags an Herrn Director O. Poelchau (Gerwerbeschule — 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 Projecte werden Eigenthum der Bausection, ohne andere Entscheidung als die in diesem Paragraphen genannten Preise. Die Bausection behält sich das unbeschränkte Recht für die Wahl der Unternehmer und Bauleiter vor.

Die Concurrenzen haben ihre Anonymität bis zur erfolgten Preisvertheilung zu wahren und dürfen demnach nur unter Motto ihre Projecte einsenden.

Bei Beurtheilung der eingeleiteten Projecte 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. Städtingenieur A. Agthe; 2. Baurevident, Architect O. Baar; 3. Architect J. D. Felsko; 4. Architect, Staatsrath J. v. Hagen; 5. Director der Gerwerbeschule 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 Architecten-Verein angenommenen Grundsätzen vollkommen, wesshalb wir die Bethheiligung 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)