Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung

Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine

Band: 11/12 (1888)

Heft: 6

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: 11.12.2025

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

und der Stadtrath von Zürich hat den Bau nach diesen Skizzen empfohlen und um denselben in dem projectirten Umfange zu ermöglichen, noch weitere Terrainabtretungen gegen den Sonnenquai und die Wasserkirche hin bewilligt. Es hat sich in jüngster Zeit eine Actiengesellschaft gebildet, in deren Besitz das Hotel übergegangen ist, und welche den Bau und den Betrieb desselben übernimmt. Herr Architect Weinschenk ist in correcter Weise mit der weiteren Bearbeitung der Pläne und der oberen Leitung des Baues betraut worden. Unter solchen Verhältnissen darf man erwarten, dass der Bau, wenn er vollendet sein wird, nicht nur allen Anforderungen eines Hotels ersten Ranges entsprechen, sondern auch der Stadt Zürich zur Zierde gereichen werde.

Die Ausführung wird, wie wir hören, noch in diesem Herbst begonnen und so gefördert werden, dass das Hotel in 2 bis $2^{1}\!/_{2}$ Jahren fertig erstellt ist. Die Arbeiten werden successive derart in Angriff genommen, dass der Verkehr im Hotel nicht darunter leidet. — Die Baukosten belaufen sich laut Voranschlag auf 625 000 Franken.

Wir behalten uns vor, über diesen Bau bezüglich seiner innern Einrichtung und äussern Ausstattung später noch nähere Angaben zu machen; vorerst werden die Fachgenossen aus den veröffentlichen Skizzen ersehen, dass es sich hier um eine Arbeit handelt, welche dem Architecten in Folge ihrer Eigenartigkeit manche Schwierigkeit bereitet.

Inondation du Rhône.

Dans la nuit du 31 juillet au 1 août le Rhône a eu une crue exceptionnelle, à la suite des pluies abondantes des jours précédents et d'un coup de Föhn qui avait activé la fonte des neiges et des glaces. On avait cru d'abord qu'il y avait eu un de ces débordements du lac de Merjelen au glacier d'Aletsch, qui a lui seul fait monter le Rhône d'un mètre, mais il n'en a rien été, car on a déjà constaté une très forte crue dans la vallée supérieure au vallée de Combes où un pont a été emporté à Oberwald, dernier village près du glacier du Rhône; à Munster le torrent qui descend du Finsteraarhorn a beaucoup menacé le village.

Le Rhône a rompu mercredi matin le 1 août à $5^{1/2}$ h. sa digue gauche à 600 m en aval du pont de Granges; la brèche dans la digue avait 200 m de longueur, et s'est jeté sur les prés de St. Léonard et le chemin de fer. Plus de 150 hectares de ces prés ont été recouverts et colmatés; c'étaient de très belles cultures, gagnées à grands frais sur la plaine depuis la correction, toutes les récoltes sur cette plaine ont été emportées. C'est un désastre énorme pour cette commune qui est dans une situation économique très tendue en raison de ses lourdes charges pour la correction du Rhône, qui en Valais, on le sait, est entièrement à la charge des communes avec le seul dégrèvement du subside de la confédération. Cette commune aura en outre à supporter la dépense de la reconstruction de la digue emportée. Le chemin de fer a été recouvert jusqu'au rail, et le ballast en partie emporté sur une longueur de 2 kilomètres environ; il a fallu transborder toute la journée de mercredi. Ce transbordement s'est fait sur des wagonnets, la circulation a été rétablie pour les premiers trains de jeudi matin.

On signale encore des ponts emportés à Briguerbad, à Baltschieder, dans la vallée de Viège, entre Bramois et St. Léonard. Le Rhône a reflué dans l'ancien lit de la Viège vis-à-vis de Baltschieder et comme les digues de ce lit n'étaient pas assez hautes il a débordé et inondé la plaine des îles.

Le limnimètre du pont de Sion marquait 4,20" (lors de la crue de 1883 4,15"), il est redescendu à 1,85" le 6 août.

Patentliste.

Mitgetheilt durch das Patent-Bureau von Bourry-Séquin in Zürich.

Fortsetzung der Liste in Nr. 2 XII. Band der "Schweiz. Bauzeitung".
Folgende Patente wurden an Schweizer oder in der Schweiz wohnende
Ausländer ertheilt.

				Ausländer ertheilt.
1888	8			im Deutschen Reich
Mai	2.	Nr.	43614.	C. Bach, St. Gallen: Selbsteincassirender Kraftmesser und Wägeapparat.
77	9.	,,,	43 713.	Dr. N. von Nencki, Bern: Neuerungen in dem Verfahren zur Darstellung von Sololen.
77	16.	n	43 783.	J. Cauderay, Lausanne: Neuerungen an Apparaten zur Messung von Electricität (Zusatz zu Nr. 38 302).
,	16.	"	43 748.	Saurer & Söhne, Arbon: Selbstthätige Schiff- chen-Stickmaschine.
,,	23.	n	43 884.	Mermod frères, SteCroix: Neuerungen an Musikwerken.
n	23.	"	43 832.	Ch. Couleru-Meuri, Chaux-de-fonds: Ein dem Würfelspiel ähnliches Zufallspiel ohne Würfel- körper.
,,,	30.	'n	43 917.	B. Rittmeyer & Co., St. Gallen: Ausschneidmaschine für Stickereien.
188	8			in Oesterreich-Ungarn
Mai	15.			J. Billon-Haller, Genf: Neuerungen an Musik-
	13.			werken.
n	15.			C. Sautter u. Co., Genf: Neuerungen an electrischen Lichtbogen-Regulatoren.
n	15.			R. Sequin, Rüti: Apparat genannt "Parasitenvertilger".
188	8			in Frankreich
Mai	Io.	Nr.	188 904.	A. von Wurstemberger und Schweizer, Zürich: Moteur hydraulique à pression de vapeur.
"	10.	,,	180657.	Billon-Haller, Genève: Perfectionnements apportés à la construction des pièces à musique.
77	17.	n	189 099.	P. Pfund, Rolle: Grampon de fixage pour échafaudages, ponts volants etc.
"	17.	n	189 164.	C. Bach, St. Gall: Panorama à recette automatique.
n	17.	"	189 240.	Rubin, Thun: Perfectionnements dans les matières explosives de sureté.
"	24.	"	189 292.	Rubin, Thun: Perfectionnements aux fusées à percussion pour projectiles.
,	24.	n	189 290.	A. Schmid, Zürich: Machine à glace pour l'usage domestique.
"	24.	,	189 384.	A. von Wurstemberger & Cie. und Schweizer, Zurich: Brûleur à gaz de pétrole avec flamme jaillissante pour installations de chauffage.
"	24.	"	189 357.	David Sprüngli & fils, Zurich: Procédé pour désagréger le cacao ou pour le rendre soluble.
"	24.	•	189 395.	G. Schmid, Kreuzlingen: Enveloppe de lettre à fermeture de sureté.
"	31.	ħ	189 567.	Haggenmacher, Zurich: Mécanique d'armure pour métier à tisser à chaîne verticale ou horizontale.
"	31.	n	189 561.	Cuénod, Sautter & Cie., Genève: Régulateur automatique de courant.
188	8			in Belgien
Mai	6.	Nr.	80 948.	M. M. Rotten, Fischenthal: Perfectionnements aux dispositifs de mise en court circuit applicable aux lampes installées en série,

81,002. O. Brunner, Mönchaltorf: Nouveau matériel

81010. M. M. Rotten, Fischenthal: Perfectionnements

Système Giraudi.

sphère terrestre.

19.

19.

de Construction dit: Planches en roseaux,

dans la distribution des courants électriques.

J. Müller, Schaffhouse: Casier pour la vente

veau procédé pour reproduire en plan la

de billets de chemins de fer et autres. H. Bouthillier & de Beaumont, Genève: Nou-

Mai	19.	Nr.	81 255.	J. Steiner, Winterthur: Perfectionnements dans
				la construction des porte-allumettes etc.
.,,	19.	,,	81 317.	J. Traber, Chur: Buse de poèle coudée en demi-cercle étampée en deux moitiés.
"	19.	,,	81 340.	J. Ganz, Berne: Nouveau système de pieds en fonte pour sables et bancs pour restau- rants, jardins etc.
1888	3			in England
Mai	5.	Nr.	6 285.	A. Schmid, Zürich: Flüssigkeitszerstäuber.
n	5.	"	6 396.	Jacob Frey & Jacob Koenig: Neue Stick-methode für Stickmaschinen.
22	12.	,	6689.	G. Daverio, Zürich: Verbesserungen an Siebvorrichtungen.
77	12.	,	6 742.	Maschinenfabrik, Oerlikon: Verbesserungen an Dampfmaschinen.
77	I 2.	n	6 7 5 2 .	J. A. Bourry, Zürich: Permanent selbstheizendes Plätteisen.
"	26.	n	7 377.	F. Martini & Co., Frauenfeld: Verbesserungen an Maschinenwebstühlen.
1888	3		in	den Vereinigten Staaten
Mai	I.	Nr.	381 902.	Georges Becker & D. Monnier, Genf: Vor- richtung zum Drucken von Noten und andern Schriftzeichen.
	Ι.		382 080.	Edmd. Fornachon, La Mothe: Musik-Dose
"	8.	7	382 292.	Louis Campiche, Ste. Croix: Musik-Dose.
27	15.	"	382 897.	Eugène F. Jaccard, Ste. Croix: Musik-Dose.
ת	15.		382 826.)	Dagene 1. jaccara, etc. crown manus book
ח	15.	n	382 827.	Heinr. Ostermann & A. Prip, Genf: Legirung.
"	22.	"	383 219.	Henry Gerber, St. Imier: Uhrgehäuse-Bügel.
"	22.	,	383 224.	Christ. Herren, Laupen: Säemaschine.
	22.	"	383 256.	Henri O. Stauffer, Ponts Martel: Repetir-Uhr.
"	22.	"	383 260.	Justin Walzer, Chaux-de-Fonds: Repetir-Uhr.
"		,,	5-5	

Miscellanea.

Eidg. Polytechnikum. Diplom-Ertheilungen. Mit dem Schluss des Sommersemeters 1888 wurden auf Grund der bestandenen Prüfungen an der mechanisch-technischen, chemisch-technischen, forstwirthschaftlichen und Fachlehrer-Abtheilung des eidgen. Polytechnikums Diplome an nachstehende, in alphabetischer Reihenfolge aufgeführte Studirende ertheilt. Es erhielten Diplome:

Als Maschineningenieure die HH.: Flesch, Lazar, v. Bucarest; Huber, Emil, v. Zürich; Pagan, Louis, v. Gení; Piazza, Arnoldo, v. Olivone; Rechenberg, Adolf, v. Schönlinde, Oesterreich; Reich, Armin, v. Barcza, Ungarn; Schlumberger, Alfred, v. Mülhausen; Schwartz, Jakob, v. Maros-Vasarhely, Ungarn; Straumann, Carl, v. Olten; Uebelherr, Eduard, v. Budapest.

Als technische Chemiker die HH.: Bucher, Emil, v. Lengnau; Canellopulos, Nicolaus, v. Aegion, Griechenland; Fehrlin, Carl, v. Schaffhausen; Friedmann, Albert, v. Gross-Kikinda, Ungarn; Korin, Josef, v. Yalta, Russl.; Müller, Gyula, v. Temesvar; Näf, Eduard, v. Meilen; Paganini, Robert, v. St. Gallen; Pfister, Rudolf, v. Luzern; Schatzmann, Paul, v. Schaffhausen; Schweich, Emil, v. Olten; Steiger, Otto, v. Luzern; Tupalski, Alex., v. Minsk, Russl.; Wurhaft, Leon, v. Odessa.

Als Forstwirthe die HH.: Du Pasquier, Max, v. Neuenburg; Hilty, Hans, v. Grabs, St. Gallen; Kobelt, Werner, v. Marbach, St. Gallen; Lorentz, Paul, v. Filisur, Graubünden.

Als Fachlehrer in mathematischer Richtung die HH.: Hartmann, Anton, v. Obervaz, Graubünden; Künzler, Gustav, v. Zürich; Stiner, Gottl. v. Entfelden.

Als Fachlehrer in naturwissenschaftlicher Richtung die HH.: Böniger, Melchior, v. Nitfurn, Glarus; Zschokke, Achill, v. Aarau.

Für die Lösung der von der Bauschule ausgeschriebenen Preisaufgabe "Aufnahme der Kathedrale von Solothurn" ist dem Herrn Gustav Bernovits v. Kaschau der Hauptpreis zuerkannt worden.

Statistik des Rollmaterials der schweizerichen Eisenbahnen. Die vom eidg. Post- und Eisenbahndepartement herausgegebene statistische Uebersicht des Rollmaterials der schweiz. Eisenbahnen nach dem Bestand am Ende des Jahres 1887 enthält in tabellarischer Form erschöpfende Angaben über die vorhandenen Locomotiven, Personen-, Gepäck- und Güterwagen, Schneepflüge etc., welche einmal nach den in Gruppen gesonderten einzelnen Bahnen, dann auch nach dem Constructionssystem geordnet, aufgeführt werden. Das Jahr der Inbetrieb-

setzung, die Achsenzahl, die wichtigsten Dimensionen, Gewicht und Tragkraft, das Bremssystem, sowie für die Locomotiven die liefernde Maschinentabrik, sind daneben in voller Ausführlichkeit angegeben. Im Auszuge aus dieser amtlichen Veröffentlichung stellen wir in nachfolgender Tabelle die hauptsächlichsten Zahlenangaben, nach Bahngruppen geordnet, zusammen:

Bestand Ende 1887.

Bezeichnung der	Be- fahrene Länge	Locomotiven		sonen- agen	Bahnpostwagen der eidgen. Postverwaltung	Gepäckwagen		Güte	rwag	en	Schneepflüg (auf eigene
Bahnen	in km	Stück	Stück	mit Sitz- plätzen	Stück der der Postv	gdag Stok.	ge- deckte Stück	offene Stück	Re- serv wag. Stück	mit Trag- kraft in Tonnen	Rädern laufend)
1) Haupt- Bahnen	2612	568	1605	71876	LOCAL OF THE	1	4135	4228	16	88858	34
Bahnen	267	39	154	7148	105	28	162	179		3411	6
3) Schmal- spurb.	102	25	67	2131		13	38	84	_	754	-
4) Städt. Tramways	25,3	5	90	3072	-			4		10	-
5) Zahnr bahnen	26	18	31	1521		3	_	15	_	106	-
6) Drahts bahnen	4,83		23	764		-	_	16		117	_
Gesammt- Total der Schweizer. Eisenbahnen	3037	655	wovon:	86512	105	351	4325 1	4526 nierzu		93256 ch:	40 den
		h i	1730 W. nach Durch-				7	3	20	288	Bahnparks einverleibte
			gangs- system und		1		4342	4529	36	93544	Privatwagen
			240 W. nach Coupé- system.				*	3907			

Die vorhandenen Locomotiven lassen sich nach Gattungen und Constructionssystem wie folgt gruppiren:

		Const	Im		
	Gattungen	Tender- locomotiven Stück	Engerth- maschinen Stück	mit Schlepp- tendern Stück	Ganzen Stück
	A) Schnellzugslocomotiven Maxim. Geschwindigkeit 70 km und mehr	52	35	60	147
	B) Personenzugslocomot. Maxim. Geschwindigkeit 60-65 km	49	22	90	161
Normal- Bahnen	C) Güterzugslocomotiven Maxim. Geschwindigkeit 50-55 km	16	-	121	137
bannen	D) Berglocomotiven Maxim, Geschwindigkeit unter 50 km	7	22	27	56
	E) Nebenbahn- locomotiven	85			85
	F) Rangirlocomotiven	21			21
То	tal der Normalbahnen	230	79	298	607
	G) Schmalspurbahn- und Tramwayslocomotiven	30			30
	H) Zahnradlocomotiven nur Zahnbetrieb gemischtes System	1 4 4			} 18
Total de	r schweiz. Locomotivbahnen	278	79	298	655

Von der Gesammtzahl von 655 Locomotiven stammen 165 aus schweizerischen, die übrigen aus ausländischen, meist deutschen Fabriken.

Zahnradbahn auf den Monte Generoso. Das Initiativcomite für die bereits im Sommer 1886 concessionirte Monte-Generoso-Bahn (siehe Bd. VIII Nr. 1 u. 2) vertreten durch die HH. Advocat Vegezzi und Ingenieur Schrafl in Lugano, gibt in einer jüngst veröffentlichten Denkschrift ausführliche Mittheilungen über Bau, Betrieb und Verkehrsverhältnisse dieses Projects, woraus wir die folgenden Daten entnehmen. Die Bahn beginnt in Capolago an der Südspitze des Luganer Sees, welches Gotthardbahnstation und Landungsplatz der Dampfschiffe ist, in der Höhe 277 m ü. M., übersetzt kurz hinter der Station die Strasse und die Gotthardbahn auf zwei Brücken, wendet sich dann der Berglehne zu, zuerst mit 20, dann mit 22°/0 an derselben gegen S. Nicolao ansteigend,

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 $22^0/_0$. Bis zur höchsten Spite 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 2000000 Fr. oder 235000 Fr. per km angegeben. Für die Ermittelung 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 30 000 und 40 000 Personen durchgeführt und es werden diesbezüglich die folgenden Zahlen angegeben:

Bei einem Jahres-Verkehr

in jeder Richtung von 25000 30000 40000 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 107000 Fr. 132000 Fr. 184000 Fr. Derselbe ist ausreichend für eine $4^{1}/2^{0}/0$ Verzinsung eines Obligationencapitals von 800000 Fr., sowie für die $6-14^{0}/0$ Verzinsung des verbleibenden Actiencapitals von 1200000 Fr.

Concessionsgemäss können für die Bergfahrt 7¹/₂ 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 & begonnen hatte, legte sie im vorigen Jahre 1000 & und steht nun im Begriffe weiter 10000 & 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, Münstergasse 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.

Preisausschreiben.

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 Einverständniss mit dem aus den HH. Prof. Dr. Bunle in Carlsruhe, Oberingenieur J. Einbeck in Stuttgart, Director W. Gyssling in München, Oberingenieur 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 Preisausschreibens 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 siebenziger 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.

Stellenvermittelung.

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.	Aarau	Herstellung von 4 Wärterhäusern. Veranschlagt zu ca. 24000 Fr.
12. "	von Wyttenbach Ortsvorsteherschaft	Märstetten Ct. Thurgau	Herstellung des eisernen Oberbaues nebst Geländer für eine Brücke über den Kemmenbach.
14. "	Hans Lüscher	Aarburg, Ct. Bern	Bau einer Turnhalle. Umbau des alten Waschhauses.
15. "	J. Walther, Grossrath	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.