

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 9/10 (1887)
Heft: 18

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: 18.05.2025

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

treibungsverfahren und das Concursrecht. Die Rechtsprechung selbst verbleibt den Cantonen, mit Vorbehalt der dem Bundesgerichte eingeräumten Competenzen.

3) Dieser Zusatz ist der Abstimmung des Volkes und der Stände zu unterbreiten.

4) Der Bundesrath ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

Die Minderheit der Commission wollte dem dritten Lemma des Art. 64 noch beifügen, dass bei der Gesetzgebung über den Schutz neuer Muster und Modelle etc. jeweilen das Bedürfniss der einzelnen Zweige für besonderen Schutz vorausgesetzt würde, während sich die Commissions-Mehrheit mit einem, den nämlichen Gedanken aussprechenden Protocollzusatz begnügen wollte. Diese Protocollklärung wurde mit 19 gegen 15 Stimmen angenommen und in der Schlussabstimmung entschied sich der Rath mit 18 gegen 6 für die Annahme der obgenannten nationalrätlichen Fassung.

Zum zweiten Mal haben somit unsere eidgenössischen Räte die Einführung des Erfindungsschutzes, d. h. die Aufnahme eines bezüglichen Artikels in unsere Verfassung befürwortet und es ist nunmehr zu hoffen, dass auch das schweizerische Volk sich zu Gunsten desselben ausspreche.

An den schweizerischen Patent- und Musterschutzverein, sowie an jene Vereinigungen, die von jeher für die Einführung des Erfindungsschutzes gearbeitet, gekämpft und gestritten haben, tritt nun die wichtige Pflicht heran, in diejenigen Kreise des schweizerischen Volkes, die sich dieser Frage gegenüber indifferent verhalten haben, die nöthige Aufklärung zu tragen. Wäre dies schon bei der Volksabstimmung vom 30. Juli 1882 in ausreichendem Masse geschehen, so hätten die Freunde des Erfindungsschutzes damals schon den Sieg errungen und alle nachträglichen Anstrengungen wären ihnen erspart geblieben.

Man möge sich an das Stimmenverhältnis von 141436 gegen 156441 und an die Thatsache erinnern, dass es nur verhältnissmässig geringer Anstrengungen bedurft hätte, um sich eine Mehrheit zu schaffen. Neben den annehmenden Cantonen: Neuenburg, Genf, Schaffhausen, Baselstadt, Solothurn, Zürich, Waadt und Bern, war das Stimmenverhältniss in den Ständen Thurgau (7836 gegen 7875), Nidwalden (489 gegen 500), Zug (655 gegen 712), Baselland (2648 gegen 2875), Aargau (14217 gegen 15591) nahezu gleich vertheilt. Dies sollte einen Fingerzeig dafür abgeben, wo der Hebel anzusetzen ist.

Immerhin möge man sich nicht verhehlen, dass der Zusatz zum Artikel 64 in einer Weise verlausulirt ist, die selbst manchem Freunde des Schutzes der Erfindungen nicht recht liegt. Da jedoch die Erfinder — und die müssen's ja wissen — erklären, es lasse sich auch mit dieser Beschränkung leben, so wird man sich mit dem Gebotenen begnügen müssen. Bekanntlich ist ja der Spatz in der Hand besser, als der Storch auf dem Dache!

Miscellanea.

Park's elektrische Bremse. In den Vereinigten Staaten von Nordamerika geht man mit dem Gedanken um, die continuirliche Bremse auch für Güterzüge einzuführen und es sind zu diesem Zwecke, laut der „Technischen Rundschau“ und der „Oesterr. Eisenbahn-Zeitung“, auf der Chicago-Burlington und Quincy-Eisenbahn vorläufige Versuche mit der automatischen Westinghouse-Bremse, der automatischen Vacuumbremse von Eames und kürzlich auch mit Park's elektrischer Bremse angestellt worden. Der mit der genannten electrischen Bremse ausgerüstete Zug bestand aus 25 Güterwagen.

Park's Bremse ist nun allerdings keine neue Construction, allein dieselbe ist bisher noch nicht in grösserem Umfange ausgeführt worden, wesshalb eine Beschreibung des Principis am Platze sein dürfte. — Auf der Locomotive befindet sich eine Dynamo-Maschine, die von einer kleinen, selbstständigen Dampfmaschine angetrieben wird, die gleichfalls auf der Locomotive angebracht ist. Beide Maschinen wiegen ca. 150 kg und sind so angeordnet, dass sie leicht auf eine Locomotive auf- oder von derselben abmontirt werden können. Von der Dynamomaschine läuft ein Cabel, welches drei isolirte Drahtleitungen hat, den ganzen Zug entlang; diese Drahtleitung wird in der Weise hergestellt, dass an jedem Wagen ein Cabelstück angebracht ist, welches beiderseits mit den Nachbarwagen mittelst einer einfachen Kuppelung verbunden werden kann. Der erste und dritte Draht sind mit den an den betreffenden Wagen angebrachten Bremsapparaten in Verbindung, während der mitt-

lere Draht nicht unterbrochen ist. In der Führerhütte befindet sich ein Commutator, der so eingerichtet ist, dass, wenn der Führer den Hebel auf „Bremsen fest“ stellt, der Strom von der Dynamomaschine durch den ersten Draht bis an den Schluss des Zuges und von da durch den mittleren Draht zurückkehrt. Hiedurch werden zugleich die Bremsapparate in Thätigkeit gesetzt. Stellt der Führer den Hebel des Commutators auf „Bremsen los“, so nimmt der Strom seine Richtung durch den dritten Draht und vom Ende des Zuges durch den mittleren zurück zur Dynamomaschine. Hiedurch werden die Bremsapparate ausser Thätigkeit gesetzt. Der Bremsapparat selbst besteht zunächst aus einer am Wagen-gestelle aufgehängten gusseisernen Trommel, auf welcher sich eine Kette aufwickeln kann, deren anderes Ende an dem Bremshebel befestigt ist. Die Trommel trägt seitlich eine Verzahnung, in welche eine Sperrklinke eingreifen kann. Diese Sperrklinke ist am Ende einer Excenterstange angebracht, deren Excenterschieber auf einer Achse des Wagens aufgesetzt ist. Durch die erste Stellung des Commutatorhebels bewirkt nun der electriche Strom, dass diese Sperrklinke in die Verzahnung einfällt; die hin- und hergehende Bewegung der Excenterstange veranlasst eine Drehung der Trommel in der einen Richtung, dadurch ein Aufwickeln der Kette und zugleich ein Anziehen des Bremshebels. Eine entgegengestellte Schaltklinke verhindert, dass sich die Trommel beim Rückgange der Sperrklinke wieder zurückdreht. Diese Schaltklinke hält zugleich auch die Trommel während des Stillstandes des Zuges in der einmal angenommenen Stellung, so dass die Bremsen angezogen bleiben. Wird dagegen der Commutatorhebel in die zweite Stellung gebracht, so bewirkt der electriche Strom, dass die Schaltklinke aus der Verzahnung der Trommel tritt; dadurch wickelt sich die Kette ab, der Bremshebel tritt zurück und Bremsklötze fallen von den Radstreifen ab. — Was nun die Construction anbelangt, so wurde bei den Versuchen hervorgehoben, dass der Apparat in seiner dermaligen Anlage einer Abänderung bedürftig wäre, indem namentlich die freiliegende Verzahnung während des Betriebes leicht von Schmutz, Schnee etc. verlegt werden kann. Doch wurde erkannt, dass diesem Uebelstande leicht abzuhelfen wäre. In Betreff der Wirkung wurde beobachtet, dass das Festbremsen in relativ kurzer Zeit erfolgt, indem 4—5 Radumdrehungen genügt haben, die Bremsklötze anzupressen. Ferner wurde als ein besonderer Vorzug dieser Bremse gefunden, dass alle Bremsapparate gleichzeitig in Action treten und dass während des Bremsens keinerlei Stösse der einzelnen Wagen aneinander erfolgen. Da nämlich auf den amerikanischen Bahnen die Güterwagen nicht fest, sondern lose gekuppelt sind, hat sich bei den mit den zwei erstgenannten Bremssystemen vorgenommenen Versuchen gezeigt, dass zunächst die Bremsapparate successive von der Locomotive angefangen in Action treten, und dass die nachfolgenden Wagen in Folge der noch etwas grösseren Geschwindigkeit an die vorangehenden Wagen mitunter so heftig angefahren sind, dass die Stösse selbst Brüche und Beschädigungen an den Zug- und Stossapparaten der Wagen verursacht haben. Bei der electrischen Bremse wurden solche Stösse nicht beobachtet und das Bremsen erfolgte jedesmal in sanfter Weise, was wesentlich dazu beigetragen hat, dem Comite die Vervollkommnung dieser Bremse und die Ausführung von weiteren Versuchen nahezulegen. Andererseits wurde aber beobachtet, dass bei grösserer Geschwindigkeit des Zuges die Auslauflänge während des Bremsens sich ungünstiger gestaltete, als bei den andern Bremssystemen. Es wurde dies dem Umstande zugeschrieben, dass die Sperrklinke bei grösserer Geschwindigkeit nicht so exact gewirkt hat, was gleichfalls noch einer Abänderung bedürfen wird. Bei geringeren Geschwindigkeiten war jedoch die Auslauflänge kleiner, so dass die Bremse in diesem Falle günstigere Resultate gegeben hat. Die Resultate sind aus nachfolgender Zusammenstellung ersichtlich:

Zuggeschwindigkeit:	21	33	34	50	61	km
Auslauflänge:	40	140	134	332	1420 (!)	m

Wie bereits oben angedeutet, scheint diese Bremse vorläufig nur für Geschwindigkeiten bis zu 35 km verwendbar zu sein; denn auch bei einer Geschwindigkeit von 61 km wird die einfache Handbremse rascher wirken, als diese electrische Bremse americanischer Construction.

Der vierte internationale Congress für Hygiene und Demographie findet vom 26. September bis 2. October d. J. in Wien statt. Laut dem uns dieser Tage zugekommenen Programm ist die Fülle der zur Berathung gelangenden Gegenstände eine so reichliche, dass deren Bewältigung in so kurzer Frist (auch wenn dies, wie beabsichtigt wird, abtheilungsweise geschehen soll) kaum denkbar erscheint. Von der reichhaltigen Tractandenliste mögen für die Leser dieses Blattes folgende Gegenstände von besonderer Wichtigkeit sein:

Ein Vortrag von Prof. Pettenkofer in München: Ueber den hygieni-

schen Unterricht an den medicinischen Facultäten und technischen Hochschulen, ferner folgende Referate:

Kriterien zur Beurtheilung der hygienischen Beschaffenheit des Trink- und Nutzwassers nach dem heutigen Stande der Wissenschaft. Berichterstatter: Dr. Gärtner, Professor für Hygiene an der Universität zu Jena.

Der Zusammenhang der Wasserversorgung mit der Entstehung und Ausbreitung von Infections-Krankheiten und die hieraus in hygienischer Beziehung abzuleitenden Folgerungen. Berichterstatter: Dr. F. Hueppe, Docent für Hygiene zu Wiesbaden.

Gegenwärtiger Stand der Reinigung der Abwässer und der Verwerthung der menschlichen Abfallstoffe mit besonderer Rücksicht auf die Reinhaltung der Flüsse, eventuell auch mit Vorschlägen für gesetzliche Bestimmungen um diese zu erzielen. Berichterstatter: Dr. E. Frankland, Professor der Chemie zu New-Reigate. — Dr. J. König, Director und Professor an der agricultur-chemischen Versuchsstation zu Münster. — Ach. Müntz, Professor am agronomischen National-Institute zu Paris.

Welche Erfahrungen wurden bisher mit den „Separate Systemen“ (System Waring und System Shone) gemacht und wie verhalten sich dieselben in der Praxis in hygienischer, technischer und finanzieller Beziehung dem einheitlichen Schwemmsysteme gegenüber? Berichterstatter: Alfred Durand-Claye, Chef-Ingenieur der Brücken und Strassen, Professor an den National-schulen der schönen Künste, der Brücken und Strassen in Paris. — F. H. Humphreys, Major und Civil-Ingenieur zu Memphis, Tennessee.

Versorgung der Gebäude mit Sonnenlicht und Sonnenwärme. Berichterstatter: Dr. E. Clément, Arzt des Spitals Hôtel Dieu zu Lyon. — Dr. F. Knauff, Professor der Hygiene an der Universität zu Heidelberg. — Emil Trélat, Director der Specialschule für Architectur, Professor am National-Conservatorium der Künste und Gewerbe zu Paris. — Franz Ritter von Gruber, Professor am höheren Genie-Curse, Architect zu Wien.

Fortschritte der electricischen und der Gasbeleuchtung und die Anwendung des Wassergases in hygienischer Beziehung. Berichterstatter: Dr. Franz Renk, Privatdocent an der Universität, erster Assistent am hygienischen Institute, Mitherausgeber des „Gesundheits-Ingenieur“ zu München.

Die Berichterstattungen werden vorher gedruckt und an diejenigen versandt, welche ihre Theilnahme am Congress zugesagt haben. Nachher werden sämtliche Arbeiten des Congresses in einem umfangreichen Bericht niedergelegt, der auch für Nichttheilnehmer von grossem Werthe sein wird. Im Ferneren wird eine kleine Ausstellung stattfinden. Neben kleineren Excursionen ist auch ein gemeinsamer Ausflug in das Höllenthal zur Besichtigung des Wasserschlosses am Kaiserbrunnen und nach dem Semmering, sowie, nach dem Schluss der Zusammenkunft, eine gemeinsame Reise nach Budapest vorgesehen. Die Donaudampfschiff-fahrts-Gesellschaft gewährt den Theilnehmern 50 Procent Fahrbegünstigung, eine gleiche Begünstigung ist von sämtlichen Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns in Aussicht gestellt. Der Mitgliederbeitrag beträgt 10 fl. ö. W. Betheiligungs-Erklärungen sind bis spätestens Mitte Juli an die Organisations-Commission des Congresses (Renngasse 20 Wien) zu senden.

Personenwagen-Heizung. Ingenieur W. Foulis hat auf der Glasgow- und Südwest-Bahn in England Versuche mit einer von ihm erfundenen Vorrichtung für die Heizung der Personenwagen gemacht, welche die Beachtung der Eisenbahntechnik verdient. Foulis benutzt die zur Beleuchtung der Wagen dienenden Gasflammen, indem er über jeder derselben im Wagendach einen kleinen Wasserkessel anlegt, von welchem zwei 0,6 cm starke Röhren nach zwei unter den Sitzen angebrachten, ringförmig gewundenen Heizschlangen von etwa 9 cm innerem Durchmesser und 20 cm Länge führen. Um den Umlauf des Wassers zu erzielen, ist am Kessel ein kleines Steigrohr angebracht, in welchem das heisse Wasser in die Höhe getrieben und durch ein Ventil gedrückt wird. Das Ventil verhindert den Rücktritt des Wassers nach dem Kessel und zwingt dasselbe, nach den Heizschlangen zu fliessen. Letztere sind nicht waagrecht, sondern schräg von unten nach oben laufend angeordnet; am oberen Ende tritt das heisse Wasser ein, während unten das Rücklaufrohr angeschlossen ist. Die anzuwärmende Luft streicht durch die Heizschlangen von unten nach oben und tritt nach den angestellten Versuchen mit einer Wärme von 27 bis 32° C. aus. Während der in den jüngstvergangenen Monaten December und Januar bei strengster Kälte ausgeführten Versuchsfahrten soll sich ergeben haben, dass die zum Zweck der Beleuchtung übliche Gasflamme mit einem Gasver-

brauch von noch nicht 0,03 m³ in der Stunde zur Heizung eines Abtheils vollkommen ausreicht. Die Wärme im Wagen soll nie unter 11° C., in der Regel aber 13–16° C. betragen haben. Um das Einfrieren des Wassers im Kessel und in den Leitungsröhren zur Zeit der Nichtbenutzung des Wagens zu verhüten, wurde dem Wasser etwas Glycerin beigemischt; die Mischung soll sich während der Versuchszeit vollkommen bewährt haben. Das „Centralblatt der Bauverwaltung“, dem wir diese Mittheilung entnehmen, bemerkt hierüber: Es ist nicht zu verkennen, dass der Grundgedanke einer derartigen Heizeinrichtung ein durchaus gesunder ist. Zunächst verdient hervorgehoben zu werden, dass in der kalten Jahreszeit, welche zugleich die Zeit der kurzen Tage und langen Nächte ist, während des grössten Theil des Tages die ohnehin nöthige Lichtquelle zugleich als Wärmequelle ausgenutzt wird. Allerdings muss die leuchtende Gasflamme auch während der Tagesstunden brennen. Dies dürfte jedoch kaum als eine Belästigung der Reisenden angesehen werden können; erforderlichenfalls wäre am Tage die Flamme nach dem Innern des Wagens hin durch eine einfache Vorrichtung zu verdecken. Als besonderer Vorzug hat weiter die Gleichmässigkeit in der Wärmeentwicklung und der Wegfall aller Wartung zu gelten. Den erstgenannten Vortheil hat diese neue Heizeinrichtung vor fast allen in Gebrauch befindlichen Heizarten voraus. Vor der Dampfheizung hat die Einrichtung von Foulis den Vortheil, dass das Vorheizen der Wagen unabhängig von der Zuglocomotive vorgenommen werden kann und dass die Wärmezuführung beim Abhängen der Locomotive keine Unterbrechung erleidet. Ueber den wirthschaftlichen Werth einer derartigen Heizvorrichtung, sowie über die Zulänglichkeit derselben für unsere Witterungsverhältnisse dürfte nur auf Grund eines Versuches zu urtheilen sein.

Goliath-Schienen. Ueber die Walzung der in unserer vorletzten Nummer beschriebenen Goliath-Schiene berichtet das Aprilheft von „Stahl und Eisen“ nach dem „Journal de Liège“ was folgt: Am 8. März wurde in dem Schienenwalzwerk der Gesellschaft Cockerill in Gegenwart der höchsten Beamten der belgischen Staatsbahn und des Eisenbahningenieurs C. P. Sandberg mit der Walzung der Goliath-Schiene begonnen. Die Walzung ist vollkommen gelungen, jeder Block im Gewichte von 1000 kg ergab 2 Schienen von 9 m Länge mit dem von Flamache abgeänderten Profil. Gleichzeitig wurden auch die Laschen und die Stossplatten nach dem neueren System auf einer andern Walzenstrasse hergestellt. Gegen Mittag waren die Schienen soweit abgekühlt, dass der Vorsitzende der Abnahme-commission de Vaux die Schlag- und Druckproben vornehmen konnte. Unmittelbar im Anschluss hieran wurde ein Stück Geleise aus den eben gewalzten Schienen gebaut, welche zum Theil auf hölzernen, zum Theil auf eisernen Schwellen nach dem System Post gelegt wurden, so dass sich die Anwesenden von der Festigkeit und Solidität des mit der Goliathschiene hergestellten Geleises überzeugen konnten. Das neue System wird, soviel uns bekannt ist, demnächst auf mehreren Strecken des belgischen Staatsbahnnetzes, namentlich auf den Gefällen zwischen Lüttich und Verviers und auf der Hochebene von Herf in Anwendung kommen.

Nachtzüge zwischen der Ost- und Westschweiz. Auf die vom eidg. Post- und Eisenbahn-Departement an die beteiligten Eisenbahnverwaltungen gerichtete Einladung, Vorschläge bezüglich die Fahrordnung der Nachtzüge zwischen Zürich und Genf zu machen, haben diese Verwaltungen dem genannten Departement erwidert, dass sie dazu sich nicht veranlasst sehen, so lange der Bundesrath alle und jede Beitragspflicht des Bundes an die Kosten der Nachtzüge ablehne. Demgemäss sind denn auch in den Fahrplanentwürfen der Gesellschaften für die kommende Sommersaison diese Züge einfach weggelassen worden. Der Bundesrath ist damit vor die Nothwendigkeit gestellt, Beschluss zu fassen darüber, ob die Gesellschaften verhalten werden sollen, die Nachtzüge weiter zu führen, und eventuell mit welcher Fahrordnung. Anlässlich der bisher eingegangenen Aeusserungen über die Fahrplanentwürfe haben sich die Regierungen von Zürich, St. Gallen, Aargau, Baselstadt, Freiburg und Genf sowie der Berner Handels- und Industrieverein um Aufrechterhaltung der Nachtzüge verwendet, wobei allerdings von Genf aus gewünscht wurde, dass der Nachtzug statt um 12 Uhr 30 Minuten schon zwischen 9 und 10 Uhr abgefertigt werde. Ebenso macht die Oberpostdirection darauf aufmerksam, dass es für den Postverkehr im höchsten Grad wünschenswerth bezeichnet werden müsse, wenn die Züge weiter gefahren werden. Der Bundesrath hat daher das Eisenbahndepartement beauftragt, den beteiligten Bahnverwaltungen zu eröffnen, dass eine Nachtzugverbindung zwischen Zürich und Genf auch im Sommer 1887 hergestellt werden soll, und dasselbe ermächtigt, bezüglich allfälliger Modificationen in der bisherigen Fahrordnung der Nachtzüge mit den Verwaltungen zu verhandeln. Für die Verhandlungen

betreffend den Betrag der in Aussicht gestellten Subvention sind die Vorsteher des Eisenbahn- und des Justiz- und Polizeidepartements delegiert worden.

Simplon-Bahn. Am 23. dies hat der Nationalrath und am 27. der Ständerath mit Einstimmigkeit beschlossen, die für eine Alpenbahn im Westen der Schweiz gesetzlich zugesicherte Subvention von 4 1/2 Millionen Franken dem Simplon zuzuwenden.

Eisenbahn-Chur-Thusis-Filisur. Endlich ist auch diese Concession, welche die Rätthe zu wiederholten Malen beschäftigt hat, perfect geworden. Wie den Lesern d. Ztg. bekannt ist, bewerben sich um diese Linie zwei Concessionäre. Der Bundesrath hatte s. Z. beantragt, die Concession demjenigen Bewerber zu ertheilen, der zuerst den Finanzausweis leiste. Der Ständerath trat in der Sommersession letzten Jahres auf diesen Vorschlag nicht ein, sondern fasste einen Beschluss, den wir damals uns erlaubt hatten, als eigenthümlich zu bezeichnen. Abweichend von diesem ständeräthlichen Beschlusse wollte sodann der Nationalrath die Bahn in zwei Abtheilungen scheiden und jeder derselben eine besondere Concession ertheilen.

Die eine dieser Abtheilungen sollte jedoch nur bedingungsweise concessionirt werden, so dass dem Bund, sowie dem Canton Graubünden die Befugnis zustehe, die Abtheilung Chur-Thusis an sich zu ziehen, wenn eine durchgehende Alpenbahn erbaut werde. Der Ständerath entschied sich nun in seiner Sitzung vom 22. dies für den vom Nationalrath eingenommenen Standpunkt mit der Bestimmung, dass binnen einer Frist von 18 Monaten die Einreichung von finanziellen Garantien geleistet werden müsse. Diesem Beschlusse ist dann auch der Nationalrath in seiner Sitzung vom 26. dies beigetreten.

Pilatusbahn. In der neuesten Nummer der „Annales des travaux publics“ finden wir eine Uebersetzung des in unserer Zeitschrift (Bd. VII No. 9) erschienenen Artikels über diese Zahnradbahn nebst Reproductionen des Tracés, Längenprofils und der auf Seite 53 abgedruckten Fig. 1 (Oberbau-Querschnitt). Im Text wird ferner auf die Figuren 2 und 3 (Seitenansicht, Grundriss und Ansicht des Wagens) verwiesen, doch finden sich an Stelle dieser Zeichnungen drei Abbildungen der dreitheiligen Zahnschiene, System Abt (vide Bd. VI No. 6 u. Z.). Man kann sich denken, welche klare Vorstellung die Leser der „Annales“ nunmehr von dem am Pilatus angewandten Zahnradsysteme haben werden!

Concurrenzen.

Vereinshaus in Brünn. In Ergänzung unserer Mittheilungen über diese Preisbewerbung (S. 84 d. Bl.) theilen wir mit, dass der Termin zur Einlieferung der Entwürfe bis zum 25. August d. J. verlängert und die Preise auf 1500 und 1000 fl. ö. W. festgesetzt worden sind. Im Preisgericht werden neben vier Mitgliedern des ausschreibenden Vereins die Architekten: *von Schmidt, von Hansen, von Hasenauer* aus Wien und *Prokop* aus Brünn sitzen. Die „Deutsche Bauzeitung“ rügt, dass den Preisbewerbern eine bis ins Einzelne gehende Berechnung der Baukosten zugemuthet werde.

Neubau eines Dienstgebäudes für das Finanzministerium in Dresden (vide S. 45 d. Bl.). Die artistische Anstalt von Römmler und Jonas in Dresden verkauft eine Aufnahme des Bauplatzes von dem für die Ansicht des Entwurfes vorgeschriebenen Standpunkte aus.

Volksgarten in der Neustadt zu Cöln. Herr Oberbürgermeister Becker in Cöln schreibt zur Erlangung von Entwürfen für einen Volksgarten eine Preisbewerbung aus. Termin: 1. Juli d. J. Preise: 2000 und 1000 Mark. Programm und Lageplan können gegen Einsendung von 2 Mark vom Stadtbauamt II in Cöln bezogen werden.

Volksschulhaus in Ronneburg. Zur Erlangung von Entwürfen und Kostenanschlägen für den Bau eines Volksschulhauses in Ronneburg (Stadt in S. Altenburg), wird eine Concurrenz ausgeschrieben. Termin: 30. Juni d. J. Zur Preisvertheilung sind 3000 Mark ausgesetzt. Im Preisgericht sitzen drei Architekten, ein Schulmann und der Bürgermeister. Die Bestimmung: „dass die Bausumme sich *nicht* bis auf 200000 Mark belaufen dürfe“ finden wir sehr vag; also 199999 Mark würden noch gestattet? Programm und Lageplan können gegen Einsendung von 5 Mark durch die dortige Stadtschreiberei bezogen werden.

Façade des Domes von Mailand. Diese Preisbewerbung ist in ihrer grossen Mehrheit von italienischen Architekten beschiedt worden. Von den eingesandten 118 Arbeiten stammen nur 13 aus Deutschland, 7 aus Frankreich, 5 aus England, 2 aus den Niederlanden und je 1 aus Spanien, Dalmatien und Russland; 3 sind unbekannten Ursprunges. Sofern von diesen letzteren Entwürfen keiner aus der Schweiz stammen sollte, ist die Betheiligung schweizerischer Architekten an dieser wichtigen Preisbewerbung gleich Null. Da auch die deutsche Betheiligung viel geringer ausfiel, als erwartet wurde, so ist bei der Wahl der vier noch durch die Concurrenten zu ernennenden Preisrichter kein Deutscher durchgedrungen, sondern es wurden nach der „Deutschen Bauzeitung“ folgende Italiener gewählt: Architect Alfredo *d'Andrade* aus Genua, Architect Graf Emilio *Alemagna* aus Mailand, Bildhauer Luigi *Ferrare* aus Venedig und Maler Domenico *Morelli* aus Neapel.

Trinkhalle in Wiesbaden. (S. 28 d. Bl.) Prämiirt wurden die HH. Architekten Heinrich *Seeling* in Berlin, *Brion und Berniger* in Strassburg, *Krüger* in Berlin, *Lieblein* in Frankfurt a. M., *Häuser* in Wiesbaden und *Schmidt* in München.

Necrologie.

† **Gottfried von Neureuther.** Am 13. d. Mts. starb zu München nach mehrwöchentlichem, schwerem Leiden der Professor am Polytechnikum: Oberbaudirector Gottfried von Neureuther, geboren 1811 zu Mannheim. Er wurde im Jahre 1868 als ordentlicher Professor für Architectur an die damals neugestaltete technische Hochschule in München berufen. Unter den vielen von ihm geschaffenen Bauwerken sind als die bedeutendsten zu nennen das Gebäude für das Polytechnikum und der Neubau für die Kunstacademie in München.

Redaction: A. WALDNER

32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studirender

der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

Stellenvermittlung.

Ein Unternehmer *sucht* einen *jungen Ingenieur* für geometrische Arbeiten. (481)

Gesucht: In ein Baugeschäft nach Süddeutschland ein *tüchtiger Architect*, der gewandter Zeichner und flotter Darsteller ist. (483)

Gesucht ein junger Maschinen-Ingenieur für Eisenconstruktionen und allgemeinen Maschinenbau. (484)

Auskunft ertheilt

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

Submissions-Anzeiger.

Termin	Behörde	Ort	Gegenstand
Unbestimmt. 30. April	Guggenbühl & Müller. Comite der internat. kynol. Ausstellung (Dr. Machwirth).	Zürich. Zürich.	Grabarbeiten für die Wasserversorgung Elgg. Herstellung des Ausstellungsgebäudes.
2. Mai	Stadtbauamt.	Bern.	Canalisation des Stadtbachquartiers.
7. Mai	J. Bolinger.	Kaiseraugst.	Herstellung einer ca. 4000 m langen Wasserleitung.
7. Mai	E. Jung, Architect.	Winterthur.	Zwei Doppel-Wohnhäuser im Schöthal.