

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 13/14 (1889)
Heft: 9

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: 17.05.2025

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

stellungen so geschmackvolle Verwendung gefunden hat, ist diesmal wenig zu bemerken und wenn nicht unsere Farben und Wappen den Besucher darauf aufmerksam machen würden, wo er sich befinde, so würde er es höchstens durch den auffällenden Mangel an Geschicklichkeit und Eleganz bemerken können, der in gewissen Abtheilungen herrscht.

Gehen wir über zu den eigentlichen Ausstellungsgegenständen aus dem Gebiete der Architektur, so haben wir vorerst noch die Lücke auszufüllen, die wir bei der Beschreibung der Pavillons der Stadt Paris absichtlich offen gelassen haben. Es finden sich dort die Pläne und prachtvoll ausgeführte Gypsmodelle der von Architekt *Nénot* reconstruirten Sorbonne; das von Bildhauer *Martin* im Massstab 1:50 hergestellte Modell gibt eine naturgetreue Darstellung des weitläufigen Baues. In ähnlicher Weise sind auch die von Architekt *Ginain* erbaute Faculté de Médecine, das Museum Galliera und die von Arch. *Roussice* ausgeführte Caserne der Sapeurs-Pompiers im XII. Arrondissement sowie verschiedene andere Neubauten in Paris dargestellt.

Die eigentliche Plan-Ausstellung für Architektur ist im ersten Stockwerk der Gallerie Rapp zu finden. Es sind das selbst unter den Zeichnungen der Schüler der Académie de France in Rom eine Reihe vortrefflicher Aufnahmen und Reconstructionen antiker Bauwerke in Italien, Griechenland und Kleinasien ausgestellt. Davon mögen erwähnt werden die Aufnahme und Restauration in prachtvoller polychromer Behandlung des Thesustempels in Athen (mit vielen Details), der Thermen des Diocletian und des Pantheons in Rom von *Paulin*, der Akropolis in Athen von *Lambert*, des Parthenon, von *Loviot*, des Concordia-Tempels auf dem Forum in Rom von *Blondel*, des Jupiter-Tempels in Olympia von *Laloux*, des Demeter-Tempels in Olympia und des Pantheons in Rom von *Blavette*, der Villa Hadrians und des Titus-Triumphbogens von *Girault*. —

Von Aufnahmen italienischer Renaissance-Bauwerke verdienen die von den Zöglingen der nämlichen Académie ausgestellten Darstellungen der Libreria-vecchia, des Dogenpalastes in Venedig und des Municipio in Brescia von *Blavette* und der Scaliger Grabmäler in Verona von *Girault* besonderer Erwähnung. Alle diese Aufnahmen sowie die vorerwähnten Restaurationen sind in Aquarell mit vollendeter Meisterschaft ausgeführt; einzelne derselben sind wahre Kunstwerke. —

Neben diesen Aufnahmen der Académie finden sich noch solche von Arch. *Charles Chipiez* in Paris, der den Tempel der hundert Säulen in Persepolis, einen assyrischen Tempel, den Palast des Darius, den Tempel in Jerusalem, den grossen Saal des Tempels in Karnak (Egypten), sowie die Cella des Parthenons in Athen aufgenommen und in Restauration dargestellt hat, ferner eine bemerkenswerthe Restauration des Palatins in Rom von Arch. *Deglane* in Paris und endlich schöne Aquarelle der Tempel in Paestum, der Propyläen, des Parthenons, der Hagia Sophia in Constantinopel, der Marcuskirche in Venedig, des Domes in Pisa etc. etc. von *Adrien Chancel* in Paris.

Schon aus dieser keineswegs erschöpfenden Aufzeichnung kann gefolgert werden, dass die französischen Architekten das Studium der Alten mit grosser Gründlichkeit und entschiedener Vorliebe betreiben.

Dass die Werke der gegenwärtigen Zeit, seien es vorgeschlagene oder ausgeführte Restaurationen älterer Bauwerke, Concurrenzprojecte, ausgeführte Neubauten einen noch viel grösseren Raum einnehmen ist selbstverständlich. Es würde zu weit führen wollten wir dieselben alle erwähnen; wir müssen uns deshalb auf dasjenige beschränken, was uns bei unserem flüchtigen Besuche am meisten in die Augen gefallen und in Erinnerung geblieben ist. Von der Mailänder Domfaçaden-Concurrenz sind neben dem mit einem zweiten Preise ausgezeichneten Entwurf von *Deperthes* noch zur Ausstellung gelangt die Entwürfe unseres Landsmannes *Fiva*, ferner von *Trélat*, *Everaz* und *Belage*. Hervorragende Kirchenbauten haben auch noch ausgestellt *Lucien* (Eglise St. Martin de Montmorency), der niederlän-

dische Architekt *Bleys* (St. Nicolaus in Amsterdam) und *Degorge* von Paris (Eglise abbatiale de Vezelay). Gerichts- und Stadthäuser: Justizpalast in Bucarest von *Albert Ballu* (10 grosse Blätter mit vielen Details), Restauration des Justizpalastes in Rouen von *Lucien Lefort*, Stadthaus in Limoges und Capitol in Toulouse von *Alfred Leclerc*. Theater: Eden-Theater in Paris von *Klein & Duclos*, Theater von Montpellier von *Cassien-Bernard*, ferner das bekannte Casino von Monte-Carlo, und dasjenige von Vittel von *Garnier*. Schlossbauten: Château de Chalucet von *Genonville*, Château de Bercy von *Lewicki*, Château de Villersexel von *Danjoy* etc. Endlich finden sich eine Reihe von Spitalbauten, Academieen und Schulhäusern, Museen, Bankgebäuden, von welchen wir den Bau des Comptoir d'Escompte von *Corroyer* und der Succursale des Credit Lyonnais von *Bouwens* hier erwähnen wollen, nebst vielen Privatbauten und Villen in der Ausstellung. —

Die Schweiz ist an dieser Ausstellung sehr spärlich vertreten. Bekanntlich hat der schweizerische Ingenieur- und Architekten-Verein beschlossen, diesmal von einer officiellen Beschickung der Ausstellung abzusehen. In Folge dessen haben nur wenige schweizerische Architekten ausgestellt. Es sind dies die HH. *Bouvier* in Neuchâtel (der s. Z. an den Bauten der schweiz. Landesausstellung mitgewirkt und kürzlich mit dem zweiten Preis für das Nationalmuseum in Bern ausgezeichnet wurde) mit einem Project für einen monumentalen Brunnen in Genf und für das Näfels-Denkmal. — *Chiodera & Tschudy* in Zürich: Das neueste Project für ein Theater und eine Tonhalle auf dem bestehenden Tonhalle-Platz, die Synagogen von St. Gallen und Zürich, die Villa Patumbah in Riesbach, das im Jahre 1876 mit dem ersten Preise gekrönte Project für den Saal im Schweizerhof am Rheinfluss. *Heinrich Ernst* in Zürich: Project eines Hotels in Pegli (schöne Federzeichnung), und das frühere Rämistrassenproject. *Ernst Fiva* in Paris (Architekt des schweiz. Generalcommissariates): Das bereits erwähnte Concurrenzproject für die Mailänder Domfaçade, der Entwurf eines monumentalen Brunnens in Lausanne und die Façaden der Gruppen III, IV, V der schweizerischen Abtheilung der Ausstellung.

Patent-Liste.

Eintragungen des eidg. Amtes für geistiges Eigenthum.

Erste Hälfte des Monats Juli 1889.

- Cl. 13, Nr. 1113. 7. Juni 1889, 4 Uhr. — Wetterbeständiger Gipskörper für Wandverkleidungen, Wanddecorationen, Deckungen und dergleichen. — *Martin, W.*, Entrepreneur, Seefeldstrasse, Zürich. Vertreter: Blum & Cie., E., Zürich.
- Cl. 20, Nr. 1094. 25. Juni 1889, 8 Uhr. — Ventilations-Füllöfen. — *Heusi, H.*, Hafnermeister, Stadelhoferstrasse, 29, Zürich. Vertreter: Blum & Cie., E., Zürich.
- Cl. 136, Nr. 1125. 25. Juni 1889, 8 Uhr. — Neuerungen an synchronen Wechselstrommotoren. — *Zypernowsky, Carl; Déri, Max*, und *Blathy, Otto-Titus*, Budapest. Vertreter: Imer-Schneider, E., Genf.
- Cl. 136, Nr. 1126. 25. Juni 1889, 8 Uhr. Neuer electrischer Generator. — *Mordey, William-Morris*, of Victoria Works Belvedere Road, Lambeth, in the County of Surrey (England). Vertreter: Blum & Cie., E., Zürich.
- Cl. 137, Nr. 1101. 10 juin 1889, 8 h. — Mécanisme perfectionné pour régler les machines dynamo-électriques. — *Shippey, Arthur*, ingénieur-électricien, Londres. Mandataire: Ritter, A., Bâle.
- Cl. 137, Nr. 1120. 19. Juni 1889, 4 Uhr. — Accumulator. — *Zacharias, Johannes*, Ingenieur, und *Marx, Friedrich*, Chemiker, Berlin. Vertreter: Blum & Cie., E., Zürich.
- Cl. 138, Nr. 1110. 25 juin 1889, 8 h. — Compteur d'électricité perfectionné. — *Cauderay, Jules*, Avenue Laumière, 1, Paris. Mandataire: de Stürler, L., Thoune.
- Cl. 138, Nr. 1131. 25 juin 1889, 8 h. — Un compteur d'électricité. — *Fragar, Alphonse*, ingénieur, Paris. Mandataire: Ritter, A., Bâle.
- Cl. 139, Nr. 1124. 25 juin 1889, 8 h. — Une lampe électrique à arc. — *Société Suisse pour la construction de locomotives et de machines*, ayant cause de l'inventeur Gaspard Zweifel, ingénieur à Bel-fort, Winterthur. Mandataires: Blum & Cie., E., Zurich.

Cl. 141, Nr. 1154. 1. Juli 1889, 6 $\frac{3}{4}$ Uhr. — Electricisches Secundar-Uhrwerk. — **Schweizer, Emil**, Uhrmacher, Marktplatz, 7, Basel. Vertreter: Ritter, A., Basel.

Cl. 150, Nr. 1145. 25. Juni 1889 8 Uhr. — Werkgeräthe zur Herstellung **LT** und **+** förmiger Röhrenverbindungsstücke aus schweisbaren Materialien. — **Firma Thyssen & Cie.**, Rechtsnachfolgerin vom Erfinder Wilhelm Thielman in Styrum, Styrum bei Mülheim a. Ruhr. Vertreter: Blum & Cie., E., Zürich.

Cl. 154, Nr. 1144. 25. Juni 1889, 8 Uhr. — Rotirender Glühofen zum Tempern von schmiedbarem Eisenguss. — **Rietmann & Cie.**, Ullr., Maschinenfabrik Netstal, Ct. Glarus.

Cl. 157, Nr. 1147. 25. Juni 1889, 8 Uhr. — Kassen und dergleichen mit Abdichtungsverschlüssen, die in der Hauptsache aus feuerfester Composition in Rinnen bestehen. — **Bauer, Franz**, Unterstrass-Zürich. Vertreter: Blum & Cie., E., Zürich.

Cl. 157, Nr. 1152. 29. Juni 1889, 7 Uhr. — Automatischer Riegel an Schränken und dergleichen mit doppelten Thüren. — **Haas, Theodor**, Brig, Ct. Wallis. Vertreter: Blum & Cie., E., Zürich.

Cl. 177, Nr. 1123. 22. Juni 1889, 11 $\frac{1}{2}$ Uhr. — Hammermaschine zur Fabrication von Hufeisen. — **The United Horse Shoe and Nail Company Limited**, St. John's Lane, London E. C. Vertreter: Gerster, Carl, Bern.

Cl. 178, Nr. 1163. 25. Juni 1889, 8 Uhr. — Maschine zur Verzierung von Holz. — **Ludwig, Bernhard**, Wien. Vertreter: Imer-Schneider, E., Genf.

Cl. 179, Nr. 1130. 25. Juni 1889, 8 Uhr. — Spunten- und Gesimsschneidemaschine mittelst Diamantsägen und Diamantfräsen. — **Arnold & Cie., R.**, Neudorf-Strassburg. Vertreter: Bourry-Séquin, Zürich.

Cl. 190, Nr. 1133. 20. Juni 1889, 4 Uhr. — Differentialpresse. — **Frei, Heinrich**, Techniker, Neuhausen bei Schaffhausen. Vertreter: Blum & Cie., E., Zürich.

Cl. 191, Nr. 1150. 25. Juni 1889, 4 Uhr. — Flügelpumpe mit Kugelventilen und Schmiervorrichtung. — **Tritscheller, Otto**, Maschinenfabrik, Arbon. Vertreter: Blum & Cie., E., Zürich.

Cl. 194, Nr. 1138. 25. Juni 1889, 7 $\frac{1}{2}$ Uhr. — Ausbalancirter Motor. — **Bürgin, Emil**, Ingenieur, Basel. Vertreter: Ritter, A., Basel.

Cl. 195, Nr. 1103. 11. Juni 1889, 8 Uhr. — Rohrbürste für Röhrenkessel. — **Heusser, Emil**, Mechaniker, Maschinenfabrik, Bern.

Cl. 197, Nr. 1151. 25. Juni 1889, 4 Uhr. — Gemeinschaftliche Ladepumpe für zwei und mehr Arbeitscylinder bei Gas- und Petrolmotoren. — **Daimler, G.**, Ingenieur, Cannstadt bei Stuttgart. Vertreter: Blum & Cie., E., Zürich.

Cl. 199, Nr. 1127. 25. Juni 1889, 8 Uhr. — Stosskraftmaschine für gasförmige Betriebsflüssigkeit mit zwei steuernden Kolben und einem beziehungsweise zwei Vertheilungscanälen. — **Drantz, A.-B.**, Ingenieur, Stuttgart. Vertreter: Blum & Cie., E., Zürich.

Cl. 201, Nr. 1092. 11. Juni 1889, 8 h. — Régulateur pour la fermeture de porte de tirage. — **Jespersen, Vilhelm-Ludvig**, constructeur de machines, Nykjöbing, Falster (Danemark). Mandataire: Kühn, J. Bâle.

Cl. 203, Nr. 1111. 25. Juni 1889, 8 Uhr. — Neuer Riemenaufleger. — **Pretzel & Cie.**, Franz, Berlin. Vertreter: Nissen-Schneider, Bern.

Cl. 203, Nr. 1149. 24. Juni 1889, 8 h. — Pince pour courroies de transmission. — **Elsner, Oscar**, mécanicien, Bex.

Cl. 209, Nr. 1136. 21. Juni 1889, 4 Uhr. — Automatisches Umlegewehr. — **Braun, C.-F.**, Frauenfeld. Vertreter: Blum & Cie., E., Zürich.

Cl. 219, Nr. 1122. 19. Juni 1889, 12 Uhr. — Arbeiterschutzhülle. — **Scheidig, Johann-Jakob**, Inhaber der Firma Scheidig & Sohn in Fürth. Vertreter: Ritter, A., Basel.

Cl. 220, Nr. 1137. 22. Juni 1889, 4 Uhr. — Feuerlöscher. — **Schwartz, Peter**, Bocholt i. W. Vertreter: Nissen-Schneider, Bern.

Cl. 220, Nr. 1140. 27. Juni 1889, 5 $\frac{3}{4}$ Uhr. — Feuermelde-Apparat. — **Wider, Eugen**, Fabricant, Stuttgart. Vertreter: Bourry-Séquin, Zürich.

Cl. 230, Nr. 1100. 8. Juni 1889, 4 h. — Locomotive Compound articulée. — **Mallet, Jules-Théodore-Anatole**, Boulevard de Clichy, 128 bis, Paris. Mandataire: Ritter, A., Bâle.

Cl. 231, Nr. 1142. 27. Juni 1889, 6 h. — Un nouveau système de wagon de transport à déversement mécanique, pneumatique ou hydraulique. — **Chevalier, Emile**, und **Buette, Louis**, Rue Drouot, 16, Paris. Mandataire: Ritter, A., Bâle.

Aenderungen.

Cl. 21, Nr. 627. 19. März 1889. 8 Uhr. — **Bachmann, Jean**, Techniker im Mühlethal bei Schaffhausen. **Lizenz** vom 9. Juli 1889 zu Gunsten von „Fischer, Georg“, Schaffhausen.

Zusatzpatente.

Cl. 20, Nr. 22 (Patent 838). 25. Juni 1889, 3 $\frac{1}{2}$ Uhr. — Füllkachelofen mit Ventilations- und Zugsregulierungsvorrichtung. — **Cappeler, Adolf**, Hafnermeister, Basel. Vertreter: Ritter, A., Basel.

Cl. 195, Nr. 24 (Patent 619). 25. Juni 1889, 8 Uhr. — Anordnung für specielle Beheizung des Steigrohrs an Schlammfängern. — **Grimme Natalis & Cie.**, Commanditgesellschaft auf Actien, Braunschweig. Vertreter: Kühn, J., Basel.

Cl. 203, Nr. 23 (brevet 905). 27. Juni 1889, 8 h. — Une agrafe Elsner. — **Elsner-Bourgeois, Wilhelm**, Yverdon.

Miscellanea.

Zugsgeschwindigkeit auf englischen und deutschen Bahnen. Wir haben vor kurzem (Seite 84 des vorigen Bandes) über die in England gemachten Versuche berichtet, die dort veranstaltet werden, um gewissen schon sehr rasch fahrenden Schnellzügen eine noch grössere Geschwindigkeit zu ertheilen. Es machte durchaus keine Schwierigkeiten, bis auf 85 km in der Stunde zu kommen und zwar mit Einrechnung der Aufenthalte; ohne dieselben wurden Geschwindigkeiten von bedeutend über 100 km erreicht, auf kurzen Strecken sogar bis 123 km. Wenn nun auch die Geschwindigkeit nicht der einzige Massstab für die Leistungsfähigkeit der Bahnen eines Landes in Bezug auf die Güte der Anlage, der Betriebsmaterialien und des Betriebsdienstes ausmacht, so bildet sie doch einen der verschiedenen anzulegenden Werthmesser und auf alle Fälle beweist die glatte Abwicklung eines Betriebes mit solch grossen Geschwindigkeiten die Vortüchtigkeit der Einrichtungen des betreffenden Landes. Es waren diese englischen Versuche sehr geeignet, auch in andern Ländern die Aufmerksamkeit auf die Zugsgeschwindigkeiten zu lenken. Es ist ja kaum zu bezweifeln, dass der Reisende auch anderwärts gern mit grosser Geschwindigkeit befördert würde, wenn ihm diese zu Gebote stehen würde. Wenn dies auf dem Continent lange nicht in dem Masse der Fall ist wie in Grossbritannien, so kann der Schluss auf die Eisenbahnzustände dieses Landes natürlich nur ein sehr günstiger sein. Ein Umstand ist bei Vergleichen freilich nicht ausser Augen zu lassen, dass nämlich England das reichste Land Europas ist und daher relativ auch mehr Fahrende aufzuweisen hat, die sich den Luxus der grösseren Geschwindigkeit, d. h. das höhere Fahrgeld gestatten können. Doch ist ja nicht zu bezweifeln, dass auch auf dem Festland eine beschränkte Anzahl von solch beschleunigten Zügen volle Besetzung finden würde.

„Engineering“ (1889, Seite 275) hat nun kürzlich die Geschwindigkeit der Schnellzüge Deutschlands mit derjenigen der englischen verglichen und kommt dabei zu dem Ergebniss, dass sich diese Geschwindigkeiten verhalten wie 6:9. Die stündliche nutzbare Zugsgeschwindigkeit (mit Einschluss der Aufenthalte) beträgt nach dieser Quelle in Deutschland:

Berlin-Stuttgart	Entfernung 651 km,	Geschwindigkeit 41 km,
„ Breslau (üb. Sagan)	329 „	44 „
„ Frankfurt (ü. Eisenach)	538 „	45,75 „
„ Rostock	214 „	49,8 „
„ Leipzig	163 „	51,8 „
„ Breslau	360 „	52 „
„ Stargard	169 „	53 „
„ Königsberg (Jagdzug)	589 $\frac{1}{2}$ „	54,3 „
„ Köln	588 „	57,8 „
„ Dresden	175 „	58 „
„ Hamburg	268 „	58,5 „
„ Hannover	260 „	63 „

welch letzterer also der schnellste Zug Deutschlands ist.

Für England sind die folgenden Daten gegeben:

Dover-Newcastle	Entfernung 564 km,	Geschwindigkeit 70 km,
London-Glasgow	650 „	72 „
London-Carlisle	510 „	73 „
London-Edinburgh	638 „	75 „
Carlisle-Edinburgh	160 „	77 „
London-Manchester	327 „	77 „
London-Wakefield	282 $\frac{1}{2}$ „	80 „
London-York	303 „	81 „
London-Sheffield	261 „	81,5 „
London-Doncaster		
(von King's Cross aus)	251 „	82,3 „
London-Nottingham	203 „	84 „
Grantham-London	170 „	87,2 „

Verhältniss der Eisenschwellen zu den Holzswellen auf deutschen Bahnen. Nach den amtlichen Ausweisen sind in den letzten Jahren auf den preussischen Staatsbahnen und den übrigen deutschen Bahnen verlegt worden in Millionen Stück

	Jahr	Holz- schwellen	Eisen- schwellen	in %	
				Holz	Eisen
Auf den kgl. preussischen Staatsbahnen	1885/86	1,507	0,627	69,16	30,84
	1886/87	1,583	0,522	75,18	24,82
	1887/88	1,654	0,494	77,02	22,98
Auf allen deutschen Bahnen	1885/86	2,462	1,007	70,97	29,03
	1886/87	2,545	0,868	74,56	25,44
	1887/88	2,677	0,750	78,10	21,90

Die Verlegung eiserner Schwellen hat also zu Gunsten der Holzswellen bedeutend abgenommen, namentlich auf den preussischen Staatsbahnen, um 7,86% bei letztern, wenn man die Jahre 1885/86 und 1887/88 mit einander vergleicht, um 7,13% im Durchschnitt aller Bahnen.

Die im Gebrauche befindlichen Holzswellen vertheilen sich auf die verschiedenen Holzarten wie folgt:

	Jahr	Eichenholz	Sonstiges Laubholz	Nadelholz
		Millionen Stück Schwellen		
Auf den kgl. preussischen Staatsbahnen	1883/84	21,967	0,172	7,857
	1884/85	21,727	0,306	9,560
	1885/86	22,458	0,421	9,470
	1886/87	22,208	0,725	9,661
	1887/88	22,332	0,952	10,177
Auf allen deutschen Bahnen	1883/84	31,629	0,524	24,381
	1884/85	31,228	0,613	24,423
	1885/86	30,845	0,686	24,522
	1886/87	30,340	0,964	24,750
	1887/88	30,226	1,167	25,401

Aus dieser Zusammenstellung ist ersichtlich, dass die grösste Vermehrung in der Rubrik der sonstigen Laubholzswellen bei den preuss. Staatsbahnen stattgefunden hat. Im Allgemeinen hat auf den gesammten Bahnen eine Vermehrung der Holzswellen stattgefunden, die aber nur 0,53% gegenüber 1883/84 beträgt, bei den preussischen Staatsbahnen dagegen 11,5%.

Man scheint hier auch auf dem eingeschlagenen Wege fortgehen zu wollen, denn es sind in den Ausgabeposten für das Jahr 1889/90 für Holzswellen Mk. 9310220, für Eisenschwellen Mk. 4168896 vorgesehen, für letztere also nicht halb so viel wie für erstere.

Eidg. Polytechnikum. Durch den aus Altersrücksichten mit Ende des Sommersemesters erfolgten Rücktritt des Herrn Prof. Joh. Wild, der nun 75 Jahre alt ist, verliert die Ingenieur-Abtheilung des eidg. Polytechnikums einen pflichtgetreuen und von der Schülerschaft hochverehrten Lehrer. Prof. Wild, der seit mehr als 30 Jahren den Lehrstuhl für Geodäsie und Topographie inne hatte und die praktischen Uebungen im Aufnehmen, Plan- und Kartenzeichnen leitete, hat es wie Wenige verstanden, tüchtige, in der Darstellung des Terrains geübte Topographen heranzubilden, die seine vortreffliche Methode nun anwenden und weiter bilden. Als Topograph hat Prof. Wild durch die Karte des Cantons Zürich eigentlich zuerst gezeigt, wie man topographische Karten zeichnen soll. Die Stelle des in den wohlverdienten Ruhestand Zurücktretenden wird nicht leicht wieder zu besetzen und kaum durch einen einzelnen Docenten auszufüllen sein. Seinen Rücktritt hat der allverehrte Lehrer noch durch eine edle That gefeiert und gekennzeichnet, indem er dem Polytechnikum eine Schenkung von 10000 Fr. zu Gunsten der Ingenieur-

schule gemacht, die der Bundesrath als „Wildstiftung“ unter besondere Verwaltung genommen hat.

Concurrenzen.

Protestantische Kirche in Basel. (Bd. XIII S. 109) Preisvertheilung: I. Preis (2000 Fr.) Arch. *Felix Henry* in Breslau. II. Preis (1600 Fr.) Arch. *Herm. Pfeiffer* in München. III. Preis (1400 Fr.) Arch. *C. W. Th. Doflein* in Berlin. IV. Preis (1000 Fr.) Arch. *Joh. Vollmer* in Berlin.

Necrologie.

† **Alfred Emery.** Notre excellent Collègue Emery est mort à Neuchâtel le 19 courant à l'âge de 47 ans. Né en 1842 aux Culayes près d'Oron, il suivit les cours de l'école moyenne industrielle de Lausanne, puis l'école polytechnique dont il sortit en 1863 avec son diplôme d'ingénieur. Son premier emploi fut de collaborer aux études des chemins de fer tessinois sous les ordres de M. Wetli. Il passa ensuite 8 ans de 1865 à 1873 au bureau cantonal des Ponts et chaussées à Lausanne, et en 1872 il devint adjoint de l'ingénieur cantonal. En 1873 il entra au chemin de fer de la Broye comme ingénieur de section, il devint adjoint de l'ingénieur en chef en 1875 et quitta cette compagnie en 1876 à l'achèvement des travaux. Il entra à cette époque au chemin de fer du Simplon comme ingénieur de section pour la partie Louèche-Viège-Brigue et s'occupa plus tard des travaux de parachèvement de cette ligne jusqu'en 1880 époque à laquelle il entra au service de la Compagnie du Jura-Berne comme ingénieur de section pour la ligne du Locle au Col des Roches. En 1885 il entra dans l'industrie privée chez M. M. Leuba frères, fabricants des chaux et ciments, mais il dû résigner ses fonctions; une maladie de coeur, dont il était atteint depuis quelque temps ne lui permettait pas de supporter les poussières de chaux, il quitta et s'occupait du chemin de fer du Locle aux Brenets lorsque la mort vint le surprendre si jeune encore et briser une carrière qui promettait encore beaucoup. Emery faisait partie de la société des anciens polytechniciens depuis son origine. En service militaire Emery, qui y apportait beaucoup de goût et de dévouement, fit un avancement rapide. En 1882 il fut nommé lieutenant-colonel du génie et ingénieur de la première division d'Armée. Emery était un ingénieur très-capable, excellent coeur, homme d'énergie et d'action, aimé et estimé de tous ses collègues et qui s'était acquis l'estime générale de toutes les personnes avec lesquelles il était en relations. *J. M.*

Redaction: A. WALDNER

32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studirender

der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht: ein junger Ingenieur, der mit Arbeiten auf dem Felde vertraut und dem Projectirungsarbeiten überlassen werden können, für eine Wildbachverbauung. (653)

Gesucht: ein junger Ingenieur zur Projectausarbeitung und Absteckung der Fortsetzung einer electrischen Gebirgsbahn. (654)

Gesucht: ein tüchtiger diplomirter Maschineningenieur, als selbstständiger Leiter einer Maschinenfabrik im Elsass. (655)

Gesucht: in eine schweiz. grössere Maschinenfabrik ein diplomirter Maschineningenieur zum Construire und Devisiren, mit einigen Jahren Praxis im Bau von hydraulischen Motoren, Pumpen etc. (656)

Gesucht: ein Correspondent für ein technisches Bureau, derselbe muss der französischen und italienischen Sprache mächtig sein. (657)

Gesucht: Ein routinirter Maschineningenieur zum Reisen in Italien, Frankreich, Deutschland, für eine Maschinenfabrik. (658)

Gesucht: ein tüchtiger Ingenieur für noch wenige Vorarbeiten und die Bauführung einer grösseren Wasserwerksanlage. (659)

Gesucht: ein junger dipl. Maschineningenieur mit Bureau- und Werkstättenpraxis zur Ueberwachung des Betriebes einer grösseren Fabrik. (660)

Auskunft ertheilt

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

Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
2. Sept.	Baudirection	Liestal	Herstellung von Ufermauern und Bachsohlenpflasterungen im Wattelbach b/Waldenburg. Veranschlagt zu 3750 Fr.
2. "	Direction der eidg. Bauten	Bern	Herstellung eines neuen Fabrikgebäudes für die eidg. Waffenfabrik auf dem Wylerfeld.
3. "	Direction der eidg. Bauten	Bern	Liefen von verschiedenem Mobiliar: Schränke, Tische, Stühle u. s. w. für das eidgen. Physikgebäude.
5. "	Baudirection der Stadt	Luzern	Erweiterung des Friedhofes in Friedenthal.
5. "	E. A. Furter	Bremgarten	Restauration des Thurmhelmes der Pfarrkirche zu Bremgarten.
6. "	Wasserversorg.-Commission	Höngg b/Zürich	Grabarbeit, Liefern und Legen der Röhren sammt Zubehör für die Wasserversorgung.
6. "	F. Salis, Oberingenieur	Chur	Verlegung der Strasse Brien in die frühere, ursprüngliche Lage.
6. "	Strassen- u. Baudep.: Braun	Frauenfeld	Herstellung einer kleinern Brücke aus Beton und Eisen in Riet bei Erlen.
8. "	Direction der eidg. Bauten	Bern	Aufbau eines Stockwerkes auf das Zollhaus in Oberriet, Herstellung von je einer Wachthütte bei den Rheinbrücken in Au u. Widnau u. bei der Rheinfähre in Salez.