

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. 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: 15.03.2025

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 $\frac{1}{2}$ 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 veröffentlichten 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 $\frac{1}{2}$ 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.

1888		im Deutschen Reich	
Mai 2.	Nr. 43 614.	C. Bach, St. Gallen:	Selbststeincassirender Kraftmesser und Wäageapparat.
" 9.	" 43 713.	Dr. N. von Nencki, Bern:	Neuerungen in dem Verfahren zur Darstellung von Sololen.
" 16.	" 43 783.	J. Cauderay, Lausanne:	Neuerungen an Apparaten zur Messung von Electricität (Zusatz zu Nr. 38 302).
" 16.	" 43 748.	Saurer & Söhne, Arbon:	Selbstthätige Schiffchen-Stickmaschine.
" 23.	" 43 884.	Mermod frères, Ste.-Croix:	Neuerungen an Musikwerken.
" 23.	" 43 832.	Ch. Couleru-Meuri, Chaux-de-fonds:	Ein dem Würfelspiel ähnliches Zufallspiel ohne Würfelkörper.
" 30.	" 43 917.	B. Rittmeyer & Co., St. Gallen:	Ausschneidmaschine für Stickereien.

1888		in Oesterreich-Ungarn	
Mai 15.		J. Billon-Haller, Genf:	Neuerungen an Musikwerken.
" 15.		C. Sautter u. Co., Genf:	Neuerungen an electrischen Lichtbogen-Regulatoren.
" 15.		R. Sequin, Rütli:	Apparat genannt „Parasitenvertilger“.

1888		in Frankreich	
Mai 10.	Nr. 188 904.	A. von Wurstemberger und Schweizer, Zürich:	Moteur hydraulique à pression de vapeur.
" 10.	" 180 657.	Billon-Haller, Genève:	Perfectionnements apportés à la construction des pièces à musique.
" 17.	" 189 099.	P. Pfund, Rolle:	Grampon de fixation pour échafaudages, ponts volants etc.
" 17.	" 189 164.	C. Bach, St. Gall:	Panorama à recette automatique.
" 17.	" 189 240.	Rubin, Thun:	Perfectionnements dans les matières explosives de sûreté.
" 24.	" 189 292.	Rubin, Thun:	Perfectionnements aux fusées à percussion pour projectiles.
" 24.	" 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 sûreté.
" 31.	" 189 567.	Haggenmacher, Zurich:	Mécanique d'armure pour métier à tisser à chaîne verticale ou horizontale.
" 31.	" 189 561.	Cuénod, Sautter & Cie., Genève:	Régulateur automatique de courant.

1888		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.
" 6.	" 81,002.	O. Brunner, Mönchaltorf:	Nouveau matériel de Construction dit: Planches en roseaux, Système Giraudi.
" 6.	" 81 010.	M. M. Rotten, Fischenthal:	Perfectionnements dans la distribution des courants électriques.
" 19.	" 81 201.	J. Müller, Schaffhouse:	Casier pour la vente de billets de chemins de fer et autres.
" 19.	" 81 202.	H. Bouthillier & de Beaumont, Genève:	Nouveau procédé pour reproduire en plan la sphère terrestre.

Mai 19.	Nr. 81 255.	J. Steiner, Winterthur: Perfectionnements dans la construction des porte-allumettes etc.
" 19.	" 81 317.	J. Traber, Chur: Buse de poêle coudeée en demi-cercle élampée en deux moitiés.
" 19.	" 81 340.	J. Ganz, Berne: Nouveau système de pieds en fonte pour sables et bancs pour restaurants, jardins etc.

1888 in England

Mai 5.	Nr. 6 285.	A. Schmid, Zürich: Flüssigkeitszerstäuber.
" 5.	" 6 396.	Jacob Frey & Jacob Koenig: Neue Stickmethode für Stickmaschinen.
" 12.	" 6 689.	G. Daverio, Zürich: Verbesserungen an Siebvorrichtungen.
" 12.	" 6 742.	Maschinenfabrik, Oerlikon: Verbesserungen an Dampfmaschinen.
" 12.	" 6 752.	J. A. Bourry, Zürich: Permanent selbstheizendes Plätteisen.
" 26.	" 7 377.	F. Martini & Co., Frauenfeld: Verbesserungen an Maschinenwebstühlen.

1888 in den Vereinigten Staaten

Mai 1.	Nr. 381 902.	Georges Becker & D. Monnier, Genf: Vorrichtung zum Drucken von Noten und andern Schriftzeichen.
" 1.	" 382 080.	Edmd. Fornachon, La Mothe: Musik-Dose
" 8.	" 382 292.	Louis Campiche, Ste. Croix: Musik-Dose.
" 15.	" 382 897.	Eugène F. Jaccard, Ste. Croix: Musik-Dose.
" 15.	" 382 826.	Heinr. Ostermann & A. Prip, Genf: Legirung.
" 15.	" 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.

setzung, die Achsenzahl, die wichtigsten Dimensionen, Gewicht und Tragkraft, das Bremssystem, sowie für die Locomotiven die liefernde Maschinenfabrik, 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 Bahnen	Befahrene Länge in km	Locomotiven		Personenwagen		Bahnenwagen mit Sitzplätzen	Ergänzwagen	Güterwagen				Schneepflüge (auf eigenen Rädern laufend)
		Stück	Stück	Stück	mit Sitzplätzen			Stück	ge-deckte	offene	Re-serv.-wag. Stück	
1) Haupt-Bahnen	2612	568	1605	71876	105	307	4135	4228	16	88858	34	
2) Normal-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) Zahn-r.-bahnen	26	18	31	1521	—	3	—	15	—	106	—	
6) Draht-s.-bahnen	4,83	—	23	764	—	—	—	16	—	117	—	
Gesamt-Total der Schweizer Eisenbahnen	3037	655	1970	86512	105	351	4325	4526	16	93256	40	
			wovon: 1730 W. nach Durchgangssystem und 240 W. nach Coupé-system.				hierzu noch:				den Bahnparks einverleibte Privatwagen.	
							7	3	20	288		
							4342 4529 36 93544					
							8907					

Miscellanea.

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

Gattungen	Constructionssystem			Im Ganzen Stück	
	Tender-locomotiven Stück	Engerth-maschinen Stück	mit Schlep-pendern Stück		
Normal-Bahnen	A) Schnellzugslocomotiven Maxim. Geschwindigkeit 70 km und mehr	52	35	60	147
	B) Personenzugslocomot. Maxim. Geschwindigkeit 60-65 km	49	22	90	161
	C) Güterzugslocomotiven Maxim. Geschwindigkeit 50-55 km	16	—	121	137
	D) Berglocomotiven Maxim. Geschwindigkeit unter 50 km	7	22	27	56
	E) Nebenbahn-locomotiven	85	—	—	85
	F) Rangirlocomotiven	21	—	—	21
Total der Normalbahnen	230	79	298	607	
Schmalspurbahn- und Tramwayslocomotiven	G)	30	—	—	30
	H) Zahnradlocomotiven nur Zahntrieb gemischtes System	14	—	—	18
	4				
Total der schweiz. Locomotivbahnen	278	79	298	655	

Von der Gesamtzahl 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 Gott-hardbahnstation 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% an derselben gegen S. Nicolao ansteigend,

Eidg. Polytechnikum. Diplom-Ertheilungen. Mit dem Schluss des Sommersemesters 1888 wurden auf Grund der bestandenen Prüfungen an der mechanisch-technischen, chemisch-technischen, forstwirtschaftlichen 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. Genf; Piazza, Arnaldo, 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. Nifurn, 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 schweizerischen 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-

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%. Bis zur höchsten Spitze 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 2 000 000 Fr. oder 235 000 Fr. per km angegeben. Für die Ermittlung 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 30000 und 40000 Personen durchgeführt und es werden diesbezüglich die folgenden Zahlen angegeben:

Bei einem Jahres-Verkehr
in jeder Richtung von 25 000 30 000 40 000 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 107 000 Fr. 132 000 Fr. 184 000 Fr.
Derselbe ist ausreichend für eine 4 1/2% Verzinsung eines Obligationencapitals von 800 000 Fr., sowie für die 6—14% Verzinsung des verbleibenden Actienkapitals von 1 200 000 Fr.

Concessionsgemäss können für die Bergfahrt 7 1/2 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 t begonnen hatte, legte sie im vorigen Jahre 1000 t und steht nun im Begriffe weiter 10000 t 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.

Preis Ausschreiben.

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 Einverständnis mit dem aus den HH. Prof. Dr. *Bunte* in *Carlsruhe*, Obergeringieur *J. Einbeck* in *Stuttgart*, Director *W. Gyssling* in *München*, Obergeringieur *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 Preis Ausschreibens 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 *Lucern* 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.

Stellenvermittlung.

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. von Wytenbach Ortsvorsteherschaft	Aarau	Herstellung von 4 Wärterhäusern. Veranschlagt zu ca. 24 000 Fr.
12. „	Hans Lüscher	Märstetten Ct. Thurgau	Herstellung des eisernen Oberbaues nebst Geländer für eine Brücke über den Kemmenbach.
14. „	J. Walther, Grossrath	Aarburg, Ct. Bern	Bau einer Turnhalle. Umbau des alten Waschhauses.
15. „		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.