

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Band:** 13/14 (1889)  
**Heft:** 9  
  
**Nachruf:** Emery, Alfred

### **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:** 17.11.2024

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

**Verhältniss der Eisenschwellen zu den Holzschwellen 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	Holzschwellen	Eisenschwellen	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 Holzschwellen 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 Holzschwellen vertheilen sich auf die verschiedenen Holzarten wie folgt:

	Jahr	Millionen Stück Schwellen		
		Eichenholz	Sonstiges Laubholz	Nadelholz
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
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 Laubholzschwellen bei den preuss. Staatsbahnen stattgefunden hat. Im Allgemeinen hat auf den gesammten Bahnen eine Vermehrung der Holzschwellen 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 Holzschwellen 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 practischen 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 vient 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 electricen 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 Construiren 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 grössern Wasserwerksanlage. (659)
- Gesucht:* ein junger dipl. *Maschineningenieur* mit Bureau- und Werkstättenpraxis zur Ueberwachung des Betriebes einer grössern 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 Brienz 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.