

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **27/28 (1896)**

Heft 12

PDF erstellt am: **08.08.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Die Hochbauten der Schweizerischen Landesausstellung von 1896 in Genf.

(Mit einer Lichtdruck-Tafel.)

### VI.

Unsere Zeitschrift brachte bereits in Bd. XXVII. Nr. 21 ein Strassenbild aus dem Schweizerdorf. Wir lassen demselben heute ein zweites folgen. Treten wir durch das in unserer vorletzten Nummer abgebildete Eingangsthor, so treffen wir links, unmittelbar an dasselbe angebaut, die auf beifolgender Tafel dargestellten typischen Arkadenhäuser aus Murten, an die sich ländliche Bauten von Gümnenen, Werdenberg und Bleienbach anreihen. Belebt wird das Bild durch den im Vordergrund stehenden altertümlichen Brunnen aus Nyon mit dem Standbild eines Kriegers in Rüstung und durch die künstlerisch gruppierte Staffage.

Der Lichtdruck erschien zuerst in der an anderer Stelle unserer heutigen Nummer besprochenen Veröffentlichung: „Le village suisse à l'exposition nationale suisse à Genève“, und es hat uns die Kommission, welche die Herausgabe des Prachtwerkes leitet, in zuvorkommender Weise die Wiedergabe des Lichtdruckes für unsere Zeitschrift gestattet. Besser, als Worte es vermögen, zeigt die beiliegende Tafel, welch künstlerischer Wert dieser Sammlung von Lichtdruck-Bildern innewohnt. Durch sie wird auch die Ueberlegenheit des Lichtdruck-Verfahrens über die sich immer mehr ausbreitende, in den letzten Jahren erheblich verbesserte Technik des Autotyp-Druckes dargethan. Trotz dieser namhaften Verbesserungen wird man stets noch zum Lichtdruck Zuflucht nehmen, wenn es sich darum handelt, auf photomechanischem Wege Darstellungen von ausgeprägter Plastik und fein abgetönter Farbgebung zu gewinnen. In dem vorliegenden Bilde ist so ziemlich alles vereinigt, was zu einer tadellosen Darstellung gehört. Abgesehen vom malerischen Reiz des aufgenommenen Strassenbildes, verdient die Wahl des Standpunktes und der Beleuchtung lobend hervorgehoben zu werden. Trotz der kurzen Expositionszeit — die Staffage zeigt, dass es sich hier um eine Momentaufnahme handelt — sind alle Details scharf und deutlich und auch die sogenannte „Tiefe“ des Bildes ist vorhanden. Der vorzüglichen Aufnahme von Herrn F. Boissonnas ebenbürtig ist die Wiedergabe derselben in Lichtdruck, die der *Société des arts graphiques* in Genf alle Ehre macht.

### Miscellanea.

**Die 25. Abgeordneten-Versammlung des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine**, welche in Berlin am 28. und 29. August tagte, hat Berlin für die Jahre 1897–1900 als Geschäftsstelle des Verbandes festgesetzt und Hr. Baurat *Stübben* in Köln zum Vorsitzenden des Verbandsvorstandes ernannt, Herrn Stadtbauinspektor *Pinkenburg* als Geschäftsführer wiedergewählt. Zum Verbands gehörten anfangs dieses Jahres 33 Einzelvereine mit 7049 Mitgliedern. In der Frage der Gründung einer Verbandszeitschrift wurden keine endgültigen Beschlüsse gefasst, der Vorstand erhielt vielmehr den Auftrag, der nächsten Abgeordneten Versammlung einen bestimmten Vorschlag über die Lösung der Frage zu unterbreiten. Von dem im technisch-wissenschaftlichen Teil der Tagesordnung zur Verhandlung gelangten Traktanden mögen folgende herausgegriffen werden. *Ausbildung der Studierenden des Baufachs*. Der bisher mit der Frage beschäftigt gewesene Ausschuss wird beauftragt, ein ausführliches Referat über dieselbe auf Grund der bisherigen Gutachten der Einzelvereine auszuarbeiten und dieses Referat in den Verbandsmitteilungen zu veröffentlichen. — *Schutz der architektonischen Arbeiten gegen die Ausbeutung durch die Presse*. Die Versammlung stimmte dem vom Vertreter des Dresdener Architekten-Vereins vorgelegten Grundsätzen zu und beschloss im übrigen die weitere sachgemässe Behandlung der durch die Vereinigung der Berliner Architekten angeregten Frage dem Vorstande zu überlassen. Diesen Grundsätzen zufolge ist vom Verbands die Herbeiführung eines gesetzlichen Schutzes des geistigen Eigentums für architektonische Arbeiten anzustreben, wie ihn die Werke der Maler und Bildhauer laut Reichsgesetz geniessen. Es wird ferner als notwendig erachtet, dass bei Veröffentlichung

von Bauwerken in illustrierten Zeitungen und durch photographische Vielfältigung der Name des Architekten bzw. Ingenieurs in erster Linie genannt wird. — *Zulässige Grenzen der Stützweiten*. Aus dem Gutachten des Berichterstatters Ing. *Cramer* geht hervor, dass innerhalb des Verbandes immer noch wesentliche Meinungsverschiedenheiten über diese Frage herrschen. Als Gesamtergebnis der Vereinsäusserungen sei immerhin der Satz zu formulieren, dass in einzelnen, je besonders zu begründenden Fällen eine wesentlich höhere Beanspruchung der Baumaterialien zulässig ist, als bis jetzt angenommen wurde. Bei der Besprechung dieses Gegenstandes wird darauf hingewiesen, dass die Frage richtiger «Ersatz massiver Gebäudeteile durch Eisenkonstruktionen» zu benennen sei. Die Versammlung beschloss eine weitere Bearbeitung der vorliegenden bezüglichen Leitsätze, welche einem besonderen Ausschuss übertragen wird. — *Einführung einer für ganz Deutschland gültigen Bezeichnung der akademisch gebildeten Techniker*. Auf Grund der von den Einzelvereinen eingegangenen Äusserungen spricht sich die Versammlung in Uebereinstimmung mit einem Antrag des Herrn *Stübben* dahin aus: a. dass die an den technischen Hochschulen Deutschlands bestehenden akademischen Abgangs- oder Diplomprüfungen einheitlich geregelt werden; b. dass diejenigen Techniker, welche eine akademische Prüfung abgelegt haben, bei ihrer Standesbezeichnung als Architekt oder Ingenieur einen Zusatz machen, welcher diese Thatsache in vollen Worten oder mit den Buchstaben «m. D. T. H.» (mit Diplom technischer Hochschulen) kund giebt. — *Norm zur Berechnung des Honorars für Arbeiten des Architekten und Ingenieurs*. Herr Arch. *Kayser* berichtete über die Stellungnahme der Einzelvereine zu dem Entwurf der Vereinigung Berliner Architekten und stellt fest, dass die Ansichten weit aus einander gehen. Da auch die Besprechung zu keiner Einigung über den grundlegenden Punkt des neuen Entwurfes (Verzicht auf die alte Klasseneinteilung und Einführung einer Trennung des Rohbaues vom Ausbau) führt, wird die weitere Bearbeitung der Sache einer Specialkommission anheim gegeben. — *Neuaufgabe des deutschen Normalprofilbuches für Walzeisen und Vorschriften für die Beanspruchung des Eisens*. Dem Bericht des Hrn. *Pinkenburg* ist zu entnehmen, dass sämtliche Unterlagen für das Profilbuch fertig gestellt sind und der Inhalt des ganzen Werkes den Beschlüssen des Gesamtausschusses gemäss neu geordnet wurde. Entsprechend den Fortschritten im Eisenhüttenwesen sind die Belastungsziffern für Flusseisen auf 1200 kg festgesetzt. Die Höhe der Auflage des Werkes soll 2000 betragen. Mit Rücksicht auf den gemeinnützigen Zweck wird auf Antrag des Vorstandes beschlossen entsprechend dem Vorgehen des Vereins deutscher Ingenieure und des Vereins deutscher Eisenhüttenleute auf den Gewinnanteil des Verbandes an dem Unternehmen im Interesse einer Verbilligung des Werkes zum Zwecke grösserer Verbreitung zu verzichten. Mit Bezug auf die Frage der Beanspruchung des Eisens nimmt die Versammlung davon Kenntnis, dass der diesen Gegenstand bearbeitende Unterausschuss zu keiner Einigung gelangt und der Vorsitzende Herr Obergering *Lauter* infolgedessen von seinem Amt zurückgetreten sei. — Als Ort der nächsten Wanderversammlung wurde Freiburg i. Br. bestimmt. Eine vom lebhaften Beifall der Versammlung begleitete Ehrung war aus Anlass des 25jährigen Bestehens des Verbandes bei Beginn der Verhandlungen zwei zu den Begründern desselben zählenden Mitgliedern, Herrn Oberbaurat Prof. *Baumeister* in Karlsruhe und Herrn Architekt *K. E. O. Fritsch* in Berlin zu teil geworden, welchen als Zeichen der Dankbarkeit für die dem Verbands geleisteten Dienste die ersten Abdrücke des gelegentlich der diesjährigen Wanderversammlung herausgegebenen Werkes «Berlin und seine Bauten» gewidmet wurden.

**Elektrische Trambahn mit Drehstrombetrieb in Dublin**. Die elektrische Trambahn in Dublin, welche vor kurzem eröffnet wurde, verdient besonderes Interesse wegen der kombinierten Anwendung von Gleichstrom und Dreiphasenstrom. Verschiedene Gründe haben die Annahme dieses Systems veranlasst. In erster Linie die grosse, 12 $\frac{1}{2}$  km betragende Länge der Bahn, welche die Vororte Merrion, Booterstown, Blackrock und Dalkey mit der Hauptstadt Irlands verbindet; ferner die Lage der Kraftstation am Anfang der Linie und schliesslich die zum Schutz der Gas- und Wasserleitungsröhren vor elektrolytischer Einwirkung erlassene Vorschrift des «Board of trade», dass die Strom-Verluste bei der Rückleitung durch die Schienen 7 Volt nicht übersteigen dürfen. Die Hauptkraftanlage befindet sich in Ballsbridge nahe Dublin, wo Wasser für Kondensationszwecke aus dem Dodderfluss zur Verfügung steht. Da man den Strom von dort aus über die ganze Linie nicht verteilen konnte, ohne bei der Rückleitung die behördlich vorgeschriebene Grenze der Strom-Verluste zu überschreiten, so entschied man sich dafür, die Linie in zwei Strecken einzuteilen, von denen die eine bis auf 6 km Entfernung von Ballsbridge 500 Volt Gleichstrom aus der Hauptkraftanlage erhält, während die andere mittels Unterstationen in Blackrock und in Dalkey, letztere am Endpunkt



Schweizerische Landesausstellung in Genf 1896.

Strasse im Schweizerdorf.

Seite / page

92(3)

leer / vide /  
blank



der Linie, versorgt wird, wohin die gleichfalls in der Hauptstation erzeugten Dreiphasenströme von 2500 Volt geleitet werden. Diese speisen in jeder der Unterstationen zwei synchrone Dreiphasen-Wechselstrommotoren, welche je eine vierpolige Gleichstrommaschine von 120 Amp. bei 500 Volt, sogenannte Motorgeneratoren, betätigen. Die Dreiphasengeneratoren sind hier mit den Gleichstrommaschinen direkt gekuppelt. Da die Unterstation Blackrock am nächsten dem Centrum der Linie liegt, so wird von dort die Stromverteilung nach der Dalkey-Station bewerkstelligt. Die Hauptkraftstation ist mit drei Babcock-Wilcox-Kesseln von je 250 P.S. und vier 150-pferdigen Willans-Compoundmaschinen mit Kondensation ausgerüstet, deren Leistung zeitweise auch bis auf 175 P.S. gesteigert werden kann. Diese Maschinen laufen mit 380 Min. Umdrehungen und sind mit selbstthätiger Expansion versehen. Zwei derselben betreiben zwei vierpolige, englische Thomson-Houston Gleichstrom-Generatoren von je 100 *kw* bei 500 Volt in vollbelastetem Zustande. Die zwei andern Maschinen sind durch Treibriemen mit zwei zweipoligen, 120 *kw* leistenden Dreiphasen-Generatoren, System Parshall (beratender Ingenieur der Thomson-Houston-Comp.), gekuppelt, welche bei 2300 Volt bzw. 2500 Volt und 30<sup>0</sup> Perioden in der Sekunde mit 600 Umdrehungen laufen. Schliesslich ist noch eine Thomson-Houston'sche vierpolige 30 *kw* Maschine behufs Ladung von 55 Accumulatoren aufgestellt, welche zur Beleuchtung der Station dienen. Die Zuleitung besteht aus einem unterirdisch verlegten, armierten Bleikabel und ist in je 0,8 *km* Abstand mit der Bahnleitung verbunden. Ausser diesen Zuleitungen ist noch ein Dreileiterkabel vorhanden, in welchem der eine Draht als Prüfdraht am Ende der Strecke mit den Schienen verbunden und in die Station geführt ist, so dass damit die Messinstrumente verbunden werden können. Der Dreiphasenstrom wird von der Kraftstation durch zwei konzentrische Dreileiterkabel den Unterstationen übermittelt; das eine dieser Kabel dient als Reserve.

Die früher als Pferdetrain betriebene Linie ist doppelspurig mit Ausnahme von zwei kurzen Abschnitten, die Spurweite beträgt 1,58 *m*, die grösste Steigung 62 ‰. Für die Stromabnahme kommt das Trolley-System zur Anwendung. Den Verkehr vermitteln 25 Motor- nebst ebensoviel Anhängewagen, von denen die ersten Deckplätze haben und innen 24, oben 29 Passagiere aufnehmen können. Jedes Rädergestell der Motorwagen ist mit zwei englischen Thomson-Houston «G. E. 800» Motoren ausgerüstet, welche je 25 P.S. leisten und behufs plötzlicher Bremsung kurz geschlossen werden können. Zwei dieser Motoren sind im standes bei einer horizontalen Gesamtzugkraft von 725 *kg* ein Zugsgewicht von 10 *t* mit einer Geschwindigkeit von 12,8 *km* fortzubewegen. Räder und Achsen sind aus Nickelstahl, die Motoren haben Stahlgehäuse, sodass sie mit allem Zubehör nicht mehr als je 680 *kg* wiegen. Die Beleuchtung der Wagen geschieht durch fünf 16-kerzige elektrische Glühlampen, die von der Luftleitung gespeist werden. Die Bahn ist seit dem 16. Mai d. J. in Betrieb, die gesamte Anlage ist nach dem Entwurf Parshall's von der englischen Thomson-Houston-Comp. in London innerhalb eines Jahres ausgeführt worden.

**Ein neuer Schiffstyp.** In St. Denis ist vor kurzem in Gegenwart von etwa 1500 geladenen Gästen der von dem Ingenieur *Bazin* erbaute, erste mit Rollen versehene Dampfer vom Stapel gelassen worden, der bei der Taufe den Namen «Erneste Bazin» erhielt. Das Schiff gehört einem neuen Typ an, mit welchem der Erfinder die Fahrt von Havre über den Atlantischen Ozean nach New-York in vier Tagen zu machen hofft; ob seine Hoffnungen sich verwirklichen werden, bleibt abzuwarten, jedenfalls hat das neue Fahrzeug auch in England so viel Interesse erregt, dass zahlreiche britische Schiffbauer und Ingenieure sich nach Paris begeben hatten, um dem Stapellauf des seltsamen Fahrzeuges, das mit vollständiger Ausrüstung eine halbe Million Franken kosten wird, vorläufig aber nur als Versuchsobjekt dienen soll, beizuwohnen. Der Rollendampfer soll zunächst auf der Seine nach Rouen geschleppt werden, wo die Oberbauten auf- und die Maschinen eingesetzt werden; dann wird er, etwa gegen Ende Oktober, unter eigener Kraft nach Havre und über den Kanal nach London fahren, wobei es sich herausstellen wird, ob das Fahrzeug trotz seiner von anderen Schiffstypen abweichenden Form wirklich die Seetüchtigkeit und ausserordentliche Stabilität besitzt, welche der Erfinder *Bazin* ihm zuschreibt. *Bazin* will die Schnelligkeit des Schiffes durch die Verminderung der Reibung des Wassers gegen den Schiffskörper erhöhen und glaubt dies dadurch zu erreichen, dass er den gewöhnlichen Schiffsrumpf durch eine Plattform ersetzt, welche durch sich drehende linsenförmige Räder über dem Wasser getragen wird, und da die Räder sich mit einer der durch die Schraube bewirkten Vorwärtsbewegung entsprechenden Geschwindigkeit drehen, so soll das Fahrzeug nicht durch das Wasser vorwärts getrieben, sondern gewissermassen darauf fortgerollt werden. Der «Erneste Bazin» ist ein Dampfer von 280 *t* und misst 40 *m* in der Länge und 11,8 *m* in

der Breite; die Plattform oder das Deck wird durch drei Paar linsenförmiger Räder von konvexer Form getragen, welche einen Durchmesser von 10 *m* haben und sich nach den Rändern zu bis auf Null verjüngen, während sie an der Achse 3,6 *m* stark sind; da sie hohl sind, fungieren sie gewissermassen als Bojen, die bei vollständiger Belastung des Deckes mit den Aufbauten, Maschinen, Kohlen etc. bis 3,3 *m* in's Wasser eintauchen. Die bewegende Kraft bei diesem Versuchsschiffe beträgt 750 P.S., von denen 550 P.S. zum Treiben der Schrauben und 200 P.S. zur Bewegung der drei Räder-Paare dienen, die paarweise je von einer besonderen Maschine gedreht werden, während der Dampf für alle vier Maschinen in einem einzigen Kessel entwickelt wird. Ein gewöhnlicher Dampfer würde mit dieser Maschinenkraft eine Fahrgeschwindigkeit von zehn Knoten entwickeln; *Bazin* hat nun ausgerechnet, dass sein Fahrzeug mit derselben Maschinenkraft eine Schnelligkeit von 18 Knoten erreichen werde. Er meint, sein Rollendampfer würde ebenso rasch sein, wie die schnellsten Kanaldampfer, aber nur die Hälfte des Kohlenverbrauches der letztern haben; bei dem gleichen Kohlenkonsum würde sich die Schnelligkeit seines Fahrzeuges verdoppeln. Er hat bereits Zeichnungen für einen grossen transatlantischen Dampfer mit vier Paar Rädern angefertigt, der 88 *m* lang und 22 *m* breit projektiert, eine Fahrgeschwindigkeit von 60 *km* in der Stunde erreichen soll. Die Räder werden einen Durchmesser von 22 *m* erhalten, das Deck soll 7 *m* über der Oberfläche des Wassers liegen.

**Das elektrotechnische Institut der techn. Hochschule zu Karlsruhe** bietet für das Wintersemester 1896/97 folgendes Programm der Vorlesungen und Uebungen, wie wir dem an uns gelangten bezüglichen Verzeichnis entnehmen: Theoretische Grundlagen der Elektrotechnik und Gleichstromtechnik, Wechselstromtechnik, Elektrotechn. Kolloquium, Berechnen und Konstruktion elektr. Maschinen und Apparate (*Arnold*). — Physik mit physik. Seminar und Repetitorium (Mechanik, Wärme, Elektrizität), physik. Kolloquium (Elektrizität, Licht), physikal. Laboratorium (*Lehmann*). — Heizung und Ventilation, Dynamomaschinen mit Hinblick auf ihre Verwendung (*Meidinger*). — Mathematische Elektrizitätslehre, Elementarmechanik, Elektrotechnische Messkunde mit Demonstrationen (*Schleiermacher*). — Elektrische Bahnen, elektrische Hausinstallationen (*Rasch*). — Elektrische Leitungen (*Teichmüller*). — Das neue elektrotechnische Laboratorium, dessen Genehmigung durch die badische Kammer wir früher meldeten und dessen Errichtung im Frühjahr d. J. in Angriff genommen wurde, wird auf einem unmittelbar an das Grundstück der genannten Hochschule angrenzenden Platz erbaut, wo es fern vom Verkehr und ausser dem Bereich der von der künftigen elektrischen Bahn zu erwartenden Erdströme gelegen ist. Nach den von Oberbaurat Dr. *Warth* gemeinsam mit dem Institutsvorsteher Prof. *Arnold* ausgearbeiteten Plänen wird das Gebäude den Grundriss eines Quadrates von ungefähr 40 *m* Seitenlänge erhalten, in dessen Mitte ein Lichthof von ungefähr 14×17 *m* liegt. Das Gebäude erhält Keller-, Erd- und Obergeschoss mit Ausnahme des hinteren Querbaues, wo Erd- und Kellergeschoss zu einem höheren Maschinensaal vereinigt sind, an dessen Schmalseiten sich Schaltraum, Werkstatt, Magazin und Gasmotoren anschliessen. Ueber dem Maschinensaal liegt ein Konstruktionssaal im Obergeschoss. Im übrigen enthält das Obergeschoss zwei Hörsäle, Dozentenzimmer und mehrere Uebungssäle. Als solche sind besonders grosse Räume in Aussicht genommen, da auf die praktischen Konstruktionsübungen im Dynamobau und auf Uebungen im Entwerfen von Centralen und Leitungsnetzen besonderer Wert gelegt werden soll. Das Erdgeschoss wird von den Laboratorien für die regelmässigen Uebungen in Widerstands-, Strom- und Spannungsmessungen und in Kapazitäts-, Induktions- und verwandten Messungen eingenommen. Im Kellergeschoss sollen die Laboratorien für Photometrie, Hochspannungs- und Kabeluntersuchungen, ein Accumulatorenraum und Magazine ihren Platz finden. Die Gesamtkosten des Instituts ausschliesslich des Bauplatzes sind auf 513 000 M. veranschlagt. Der Bau, mit dem sofort begonnen wurde, dürfte voraussichtlich noch in diesem Jahre unter Dach kommen und in zwei Jahren zur Benutzung bereit sein.

**Deutscher Verband für Materialprüfungen der Technik.** Zum Zwecke des Zusammenschlusses der deutschen Mitglieder des internationalen Verbandes für die Materialprüfungen der Technik und behufs Förderung des Materialprüfungswesens im Deutschen Reiche ist die Bildung einer deutschen Vereinigung für die Materialprüfungen der Technik beschlossen. Der Vorstand soll gebildet werden aus: Herrn Prof. *A. Martens* in Berlin, als dem deutschen Vorstandsmitgliede des genannten internationalen Verbandes, aus je einem Vertreter des Vereins deutscher Ingenieure in Berlin, des Vereins deutscher Eisenhüttenleute in Düsseldorf und des Vereins deutscher Portlandcementfabrikanten in Stettin, sowie aus je einem in Bayern, Sachsen und Württemberg wohnenden Mitgliede des Verbandes. Der Mitgliedsbeitrag ist auf 4 Mk. jährlich festgesetzt.

**Nachahmung von Sandstein.** Nach einer Mitteilung von L. Klein in der «Deutschen Malerzeitung» lässt sich auf Kalkmörtelverputz der Ton des Sandsteines sehr leicht dadurch herstellen, dass man eine schwache Lösung von Eisenvitriol darüber streicht. Dasselbe wird durch den Kalk des Mörtels zersetzt, das gebildete Eisenoxydul oxydiert rasch zu rostbraunem Eisenoxyd. Setzt man der Lösung etwas Umbraun, Frankfurter-Schwarz etc. zu, so kann man den Farbenton entsprechend dunkler herstellen und auf diese Weise jeden Sandteinton nachahmen. Man kann auch mit dem einen oder andern Mittel Adern in den Verputz hinein malen. Der Farbenton ist vollständig wetterfest und geht nur mit der Zerstörung des Verputzes zu Grunde. Ein Verschmieren tritt durch diese Färbung nicht ein, das Korn des Verputzes bleibt unverändert erhalten.

**Umbau des Lyon-Bahnhofes in Paris.** Die Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn beginnt gegenwärtig mit der Umgestaltung ihrer Bahnhofanlagen in der Pariser Endstation; die Arbeiten, welche sich über einen Zeitraum von zehn Jahren erstrecken werden, sind mit 18 700 000 Fr. veranschlagt. Der neue Bahnhof wird eine Halle von 86 m Breite und 185 m Länge erhalten, in welcher sieben Perrons für die Reisenden und 13 Geleise für den Verkehr der ankommenden, bezw. abgehenden Züge Platz finden. Für die Kopfseite des Bahnhofs ist ein zweistöckiges, monumentales Gebäude vorgesehen, dessen Front sich über eine Breite von 100 m ausdehnt.

**Die Ausnutzung der Wasserkraft in Frankreich** hat nach amtlichen statistischen Feststellungen einen derartigen Umfang angenommen, dass gegenwärtig in mehr Gewerbetrieben Wasser als Dampf zu Kraftzwecken Verwendung findet. So bildet unter insgesamt 118 655 Werkstätten bei 59% Wasser die Kraftquelle; dem ist allerdings beizufügen, dass die hydraulisch betriebenen Anlagen viel kleiner sind, als diejenigen welche mit Dampfkraft arbeiten.

**Elektrische Hochbahn in Berlin.** Mit den Vorbereitungen für den Bau der elektrischen Hochbahn in Berlin durch Siemens & Halske ist nunmehr begonnen worden.

## Konkurrenzen.

**Parlamentsgebäude in Mexiko.** Der mexikanische Kongress hat eine Summe von 250 000 Piastern zum Zwecke eines internationalen Preisausschreibens um Entwürfe für ein Palais der gesetzgebenden Körperschaften in Mexiko bewilligt.

## Nekrologie.

† **Karl Weinmann.** An den Folgen wiederholter Schlaganfälle starb am 14. d. Mts., erst etwas über 40 Jahre alt, der in der Anlage von Wasserversorgungen bekannte Specialist, Ingenieur Karl Weinmann in Winterthur. Zu welcher Ausdehnung er in verhältnismässig kurzer Zeit sein Geschäft zu bringen verstand, zeigt am besten seine Ausstellung in Genf, die ihm die silberne Medaille einbrachte. Laut einer daselbst aufgehängten statistischen Uebersicht sind nicht weniger als 150 Wasserversorgungs-Anlagen für Gemeinden und Private nach seinen Entwürfen ausgeführt worden. Ingenieur Weinmann erlitt den ersten Schlaganfall während er als Major bei den Manövern der letzten Woche seine Militärflicht erfüllte.

† **Luigi Palmieri.** Im hohen Alter von 89 Jahren ist am 9. d. M. in Neapel der durch seine Arbeiten über vulkanische Erscheinungen berühmte Direktor des Observatoriums auf dem Vesuv, Senator Luigi Palmieri, gestorben.

## Litteratur.

**Le village suisse à l'exposition nationale suisse, Genève 1896.** *Edité par les soins de la commission du village suisse. Illustrations et impression de la Société anonyme des arts graphiques à Sécheron-Genève. Relevés photographiques de Fréd. Boissonnas, Photographe à Genève.*

Es war ein glücklicher Gedanke der Kommission des Schweizerdorfes, das Gesamtbild dieses national-künstlerischen Unternehmens in einer besonderen, die wesentlichen Züge desselben festhaltenden Publikation zur Darstellung zu bringen. Wie die uns bisher vorliegenden drei ersten Lieferungen zeigen, sind Mühe und Kosten nicht gescheut worden, um das Werk auf einer der Bedeutung des behandelten Gegenstandes entsprechenden Höhe zu halten. Das erste, von *J. Mayor* bearbeitete Heft behandelt die Entstehungsgeschichte und den Aufbau des Schweizer Dorfes und unterrichtet über Lage und Anordnung der verschiedenen Baulichkeiten und landschaftlichen Scenerien. Im zweiten Heft werden von demselben Verfasser und *Daniel Baud-Bovy* die charakteristischen Eigentümlichkeiten des Dorfes im allgemeinen und in der architektonischen Ausbildung der einzelnen lokalen Bauarten beleuchtet, während im dritten der letzterwähnte Verfasser vornehmlich die Erörterung altertümlicher Erscheinungen auch mit Bezug auf die dekorative Ausstattung von Innenräumen mit kulturgeschichtlichen Reminiscenzen verbindet. — Papier- und typographische Ausstattung sind von erster Qualität. Der anziehende Text wird in jeder Lieferung durch eine Reihe wirkungsvoller Abbildungen veranschaulicht, die teilweise auf besonderen Tafeln in Lichtdruck Ansichten und zahlreiche Details der Aussen- und Innenarchitektur, der landschaftlichen Teile des Dorfes nebst Volkstypen und Scenen aus dem Leben und Treiben der Dorf- und Gebirgsbewohner vorführen. Die Redaktion des Werkes liegt in den Händen der Herren *Mayor* und *Léon Genoud*; die photomechanische Ausführung der Darstellungen stammt aus der Offizin der oben genannten Kunstanstalt, welche, durch treffliche photographische Aufnahmen unterstützt, dazu beiträgt, mit dieser Publikation ein ebenso interessantes als wertvolles Andenken an die Landesausstellung zu schaffen. Im Interesse der weitesten Verbreitung des Werkes dürfte sich wohl eine Ausgabe desselben auch in deutscher Sprache empfehlen.

Redaktion: A. WALDNER

32 Brandchenkestrasse (Selnau) Zürich.

## Vereinsnachrichten.

**Gesellschaft ehemaliger Studierender**  
der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

### Stellenvermittlung.

Gesucht von einem schweizerischen Tiefbauamt einige Ingenieure mit guter Feldpraxis zum Tracieren von Strassen im Hügelland bei guter Bezahlung. (1054)

On demande pour une société en Russie faisant la petite et la grosse forge, la chaudronnerie, machines à vapeur, etc. etc., un directeur, possédant outre les connaissances techniques nécessaires les qualités administratives pour diriger un personnel nombreux. (1056)

Ein Maschineningenieur, theoretisch gebildet, mit gründlicher Erfahrung im Giessereiwesen und im Bau von Pumpen und Pressen, wird für eine Maschinenfabrik und Giesserei der deutschen Schweiz zu sofortigem Eintritt gesucht. (1058)

Auskunft erteilt

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

**Exposition nationale à Genève.** Rendez-vous hebdomadaire des Anciens Polytechniciens et de leurs amis: chaque jeudi soir à la Taverne de Chalamala, Village Suisse. — 7 heures Souper facultatif. 8 1/2 heures Réunion familière. Signe de ralliement: table marquée G. e. P.

## Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
20. Sept.	Th. Knöpfli, Baumeister	Schaffhausen	Spengler-, Schreiner- und Glaserarbeiten für die Hochbauten der Bahnlinie Eglisau-Schaffhausen.
21. »	Jos. Keller, Kassier	Eschenz (Thurgau)	Lieferung einer neuen Bestuhlung, sowie der Thüren und Läden zur Kirchenbaute in Eschenz.
21. »	W. Hess, Baumeister	Dürnten (Zürich)	Sämtliche Arbeiten und Lieferungen zur Anlage einer Wasserversorgung in Dürnten.
22. »	Th. Weiss,	Zürich,	Lieferung der Steinhauerarbeit (exkl. Granit) für das Expeditions-Gebäude des definitiven Güterbahnhofes Zürich. Voranschlag 11 000 Fr.
26. »	Balnoberingenieur d. N.O.B.	Rohmaterialbahnhof	Strassenkorrektur Schlatt-Langwiesen an der Kantonsgrenze. Voranschlag etwa 2000 Fr.
30. »	Direktion der öffentl. Bauten	Frauenfeld Bern	Herstellung der Sohlen- und Uferversicherungen in der Emme unterhalb der Eisenbahnbrücke bei Emmenmatt. Voranschlag 57 000 Fr.
30. »	Jacq. Bosshard	Saaland, Gem. Bauma	Schreiner-, Glaser-, Spengler-, Schlosser-, Hafner- und Maler-Arbeiten zu einem Wohnhaus in Saaland.
?	Ingenieur Kürsteiner	St. Gallen	Ausführung eines neuen Wuhraues aus Beton für das Etablissement der Herren Birnstiel, Lanz & Co. in Wattwil.