

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 7/8 (1886)
Heft: 21

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 18.04.2026

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

héritier Rodolphe a daigné accepter le protectorat de ce congrès. Son but et le programme des travaux sont indiqués dans les „dispositions générales“ ci-après. Les membres du congrès auront l'occasion de prendre part à des excursions qui leur permettront d'étudier la régularisation du Danube près Vienne, ainsi que le parcours de Linz à Vienne, en traversant les rapides à Struden. — Après la clôture du congrès, il a été projeté une excursion en commun par bateau à vapeur spécial, de Vienne à Turn-Severin, par les „Portes de fer“, avec arrêts à Buda-Pest, Belgrade, île d'Ada-Kaleh etc.

Dispositions générales.

I. Ouverture. Le 2^{ème} Congrès international de navigation intérieure siégera à Vienne, en 1886; l'ouverture de ce congrès aura lieu le 15 Juin prochain.

II. But du Congrès. Les discussions du congrès ont pour but de provoquer dans tous les cercles de la Société l'intérêt pour le développement et l'amélioration de la navigation, de la navigabilité des cours d'eau, ainsi que pour la construction des voies navigables artificielles; de démontrer l'importance économique des voies navigables intérieures; enfin d'amener une délibération commune sur les questions de construction et d'exploitation, ainsi qu'un échange mutuel des expériences acquises.

III. Membres. Sont membres du congrès: 1. les délégués des Gouvernements, des Chambres représentatives et des municipalités; 2. les délégués des corporations et d'associations; 3. les rapporteurs sur les questions soumises au congrès; 4. les personnes invitées ex officio par la commission organisatrice à prendre part au congrès, ou celles qui ont reçu une carte de membre par suite de leur adhésion écrite; 5. enfin, les membres de la commission d'organisation.

IV. Bureau. Le Bureau sera nommé par les membres du congrès eux-mêmes; il se composera des fonctionnaires désignés ci-après: 1 président, 4 vice-présidents, 4 secrétaires.

V. Durée. Le congrès siégera à Vienne du 15 au 19 Juin prochain inclusivement. La commission organisatrice restera en fonctions pendant la durée du congrès et en dirigera les affaires courantes.

VI. Questions à discuter. Il sera soumis à la discussion du congrès des rapports formulant des propositions concrètes sur les points ci-après, savoir:

Valeur économique des voies navigables intérieures. Frais de transport sur les voies navigables intérieures et sur les chemins de fer, — avantages et inconvénients des transports par voies navigables intérieures et par chemins de fer, — influence du froid et des lenteurs de l'expédition sur les transports par voie d'eau, — participation au trafic des matières brutes, des marchandises pondéreuses et autres, influence des tarifs sur le relèvement des trafics existants et sur le développement de nouveaux trafics, — construction de voies nouvelles navigables artificielles, — propositions finales.

Profil normaux pour canaux et dimensions des travaux d'art, afférents aux voies navigables artificielles. Statistique des dimensions des voies navigables intérieures existantes, — leurs avantages et inconvénients, — voies principales et intermédiaires, — importance d'un type uniforme, — propositions finales.

Organisation de la navigation sur les voies navigables intérieures. Organisation actuelle, — propositions sur l'amélioration de cette organisation, — monopole et franchise de transport, — propositions finales.

Constructions de canaux maritimes. Aperçu historique, — nouveaux projets, — propositions finales.

Ces rapports et ces propositions seront imprimés dans la langue où ils auront été rédigés et seront envoyés aux membres du congrès avant son ouverture. Les propositions, relatives à d'autres matières, à soumettre à la délibération du congrès devront être communiquées à la commission organisatrice, 3 jours au plus tard, avant l'ouverture du congrès et ne feront l'objet d'une discussion que si le bureau du congrès l'autorise. Tout membre du congrès sera libre de prendre part aux délibérations, en se servant de la langue allemande, française, anglaise ou italienne.

VI. Commissions. Le congrès sera divisé en quatre commissions auxquelles seront soumis spécialement les rapports et mémoires déposés. — Les membres du congrès qui voudront faire partie de ces commissions, sont priés de vouloir bien indiquer, sur leur déclaration d'adhésion, à quelle commission ils désirent participer, ou de le faire savoir au bureau, lors de l'ouverture du congrès au plus tard. Chaque commission se constituera, dès l'ouverture du congrès, et choisira parmi ses membres un président, un vice-président et un secrétaire. Les

rapporteurs auront à présenter eux-mêmes leurs mémoires aux commissions. En cas d'empêchement, un membre de la commission se chargera de ce soin. La tâche de chaque commission consistera à examiner et à discuter les propositions des rapporteurs et à prendre des résolutions relativement aux propositions à faire au congrès. Ces propositions seront présentées, en assemblée plénière pour y être débattues, par un membre délégué de chaque commission qui remplira les fonctions de rapporteur.

VIII. Direction. Le président du congrès dirigera les discussions dans les séances plénières suivant l'usage parlementaire. Les orateurs qui prendront part aux débats (à l'exception des rapporteurs), sont priés, vu la brièveté du temps, de ne pas garder la parole plus de 10 minutes.

IX. Publications. Les procès-verbaux des séances du congrès seront publiés dans leur partie essentielle et remis aux membres du congrès.

X. Participation. Chaque membre du congrès, après sa déclaration d'adhésion et après versement d'une somme de 10 Florins (25 Francs), recevra une carte nominale qui lui sera envoyée ou qui lui sera remise, en mains propres, à son choix, par le secrétariat du congrès. Les adhésions au congrès devront être envoyées le plus tôt possible. — Tout membre inscrit a droit de prendre part aux délibérations du congrès. Enfin, la participation à l'excursion sur le Danube, au delà des „Portes de fer“, qui aura lieu après la clôture du congrès, et dont les conditions seront formulées ultérieurement par un programme spécial, est facultative.

XI. Adresse. Les lettres ou communications relatives au congrès devront porter l'adresse: A la commission d'organisation du 2^{ème} congrès international de navigation intérieure, à Vienne, 1^{er} arrond^{sst} 11. Eschenbachgasse.

Correspondenz.

An die Redaction der „Schweiz. Bauzeitung“ in Zürich.

Die No. 18 (vom 1. Mai 1886) Ihres geschätzten Blattes enthält unter dem Titel: „Beleuchtung der Zifferblätter von Thurmuhrn“, einen Artikel, welcher ein neu erfundenes und dem Ingenieur- & Architekten-Verein in Hamburg vorgelegtes System beschreibt. Eine solche Einrichtung ist schon seit mehr als 13 Jahren an der electricischen Giebeluhr der Telegraphenfabrik in Neuchâtel, deren Specialität electricische Uhren sind, auf die nämliche, wie in dem betreffenden Artikel angegebene Weise angebracht, mit dem Unterschiede jedoch, dass die Zeiger anstatt aus Milchglas ganz einfach aus weissem Papier erstellt sind und sich in der innern Seite des Glas-Zifferblattes bewegen. Diese Uhr ist wie schon bemerkt eine electricische mit einem Zifferblatt von 125 cm Durchmesser; sie muss deshalb leichte Zeiger haben, welche von Papier auf Holz befestigt sind und sich sehr schön ausnehmen.

Neuenburg, 13. Mai 1886.

M. Hipp,

Director der Telegraphenfabrik.

An die Redaction der „Schweiz. Bauzeitung“ in Zürich.

In dem sehr interessanten Artikel der Schweiz. Bauzeitung, „Eine Fahrt nach dem Vesuv“, finden sich die folgenden Zeilen: „Dann tritt man ein fast horizontales Lavafeld, das zum Theil auch Schwefelstellen enthält, die sich in ihrer goldgelben Farbe ganz eigenthümlich ausnehmen.“ — Bädiker schreibt diesbetreffend (Unter-Italien, 7. Auflage, Seite 122): „Die gelben Massen, die gewöhnlich für Schwefel gehalten werden, sind Lava, welche durch *Eisenchlorid* gelb gefärbt ist.“ Meinerseits gesammelte Probestücke solcher Lava zeigten schon nach wenigen Tagen keine Spur der schönen goldgelben Farbe mehr, auf welche Farbenänderung übrigens ein Vesuvführer mich aufmerksam gemacht hatte.

Bern, 17. Mai 1886.

Mit vollkommener Hochachtung:

J. Epffer, Ingenieur des eidg. Oberbaainspectorates.

Miscellanea.

Keim'sche Mineralmalerei. Vielfach wurde schon in Kreisen der Architecten und Maler die Frage aufgeworfen, ob es nicht möglich sei, für die Monumentalmalerei ein Verfahren zu erfinden, das gestatte, auch im nordischen Klima derartige Malereien auszuführen, ohne fürchten zu müssen, dass dieselben in kurzer Zeit durch die Unbilden der Witterung dem Verderben entgegengeführt werden. Durch die Erfindung der Mineralmalerei von Keim hat diese Frage endlich eine glückliche Lösung gefunden, wie die seit einem Decennium vielfach vorgenommenen Ausführungen deutlich beweisen. Ermöglicht wird die grosse Widerstandsfähigkeit gegen alle atmosphärischen Einflüsse der nach dieser Methode ausgeführten Wandmalereien durch die auf streng wissenschaftlicher Basis

aufgebaute Behandlungsweise sowohl des Verputzes, auf den gemalt wird, als auch der Farben, die zum Malen benützt werden, indem beide mit chemisch aufeinander wirkenden Substanzen präparirt werden, so dass Farben und Verputz nach dem Behandeln mit einer chemischen Flüssigkeit eine steinharte Masse bilden. Da sämtliche zur Verwendung kommenden Bestandtheile nur mineralischer Art sind, also im Gegensatz zu Oel-, Tempera- und Caséinfarben keinerlei organische, also leicht veränderliche Substanzen enthalten, so erklärt sich hieraus die unbedingte Unveränderlichkeit der damit hergestellten Gemälde. — Um den Beweis der Unveränderlichkeit der in Mineralmalereitechnik hergestellten Wandgemälde selbst gegenüber der Einwirkung scharfer Flüssigkeiten, wie sie in der Atmosphäre nicht vorkommen darzuthun, wurde wie die „Technische Zeitschrift“ vom 5. Februar berichtet, in einer am 9. Januar 1886 in Kopenhagen abgehaltenen, sehr zahlreich von Architekten und Malern besuchten Versammlung ein nach dieser Methode hergestelltes Gemälde zuerst mit Aetzlauge, dann mit Säure und zuletzt gar mit Spiritus, der darauf angezündet wurde, übergossen, ohne dass hiedurch irgend welche Veränderung oder Beschädigung hervorgerufen wurde. — Die Mineralfarben eignen sich auch ganz vorzugsweise zur Bemalung von Leinwand, die mit einem mineralischen Grund überzogen wird, sowie zur Herstellung von Gobelinsgemälden, da die Farben matt sind, ausserordentlich fest haften und auch durch Wasser nicht entfernt werden können. In Stifform hergestellt, lassen sich mit diesen Farben fixirbare Pastellgemälde herstellen. Die Wetterbeständigkeit der Mineralfarben hat sich namentlich auch bei Verwendung als Anstrichfarbe sehr gut bewährt. — Da zu den grossen Vorzügen der Unveränderlichkeit und Witterungsbeständigkeit auch der einer äusserst angenehmen und leichten Maltechnik (die von Wasserfarben) kommt, so wird die Erfindung der Mineralmalerei, nachdem sie sich nun Bahn gebrochen und vielfach bewährt hat, sicher in den weitesten Kreisen der beteiligten Architekten, Maler und Bauherrn aufs Neue mit Freuden begrüsst werden. *H. V.*

Technische Einheit im Eisenbahnwesen. Die in Bern versammelt gewesene zweite internationale Konferenz hat Ende letzter Woche ihre Berathungen geschlossen. Folgendes waren die hauptsächlichsten Verhandlungsgegenstände: Constaturirung der Anträge letzter Konferenz, welche bereits die Zustimmung aller theilnehmenden Staaten erhalten hatten. Neue Verhandlungen über die von einzelnen Staaten noch vorbehaltenen Punkte. Einheitliche Vorschriften für den Zollverschluss der Güterwagen. Verhandlungen über einen einheitlichen Schlüssel für die im internationalen Verkehr gebrauchten Personenwagen. Allgemeines Maximal-Profil für Güter- und Personenwagen. Sämtliche Delegirte haben, selbstverständlich unter Ratificationsvorbehalt durch ihre betreffenden Staatsregierungen das bezügliche Uebereinkommen unterzeichnet. Dasselbe umfasst sechs Artikel. Der erste derselben enthält Bestimmungen über die Spurweite der Bahngeleise. Im zweiten Artikel ist eine Reihe von Vorschriften betreffend das Rollmaterial der Eisenbahnen aufgezählt; letzteres darf, wenn es diesen Bedingungen entspricht, aus Gründen seiner Bauart von dem internationalen Verkehr nicht ausgeschlossen werden. Diese Vorschriften betreffen u. A. den Radstand neu zu erbauender Güterwagen, die Breite der Radreifen, die Spurkränze, die Schalengussräder, die Puffer u. s. f. Alle Eisenbahnfahrzeuge sollen an jedem Kopfende mit einer oder zwei Sicherheitskuppelungsvorrichtungen versehen sein, um bei Brüchen der Hauptkuppelung die Trennung des Zuges zu verhüten. Die bis jetzt allgemein vorgeschriebenen Nothketten können mithin durch eine centrale Sicherheitskuppelung ersetzt werden. Immerhin sollen derartige Vorrichtungen die Verbindung mit Eisenbahnfahrzeugen, welche mit Nothketten versehen sind, gestatten. Jeder Personen- oder Güterwagen muss mit Tragfedern versehen sein. Die Bremskurbeln müssen so eingerichtet sein, dass sie beim Anziehen der Bremsen nach rechts (d. h. in gleicher Richtung wie die Zeiger einer Uhr) gedreht werden. — Jeder Wagen muss nachstehende Bezeichnungen tragen: 1) Die Eisenbahn zu welcher er gehört; 2) eine Ordnungsnummer; 3) die Tara oder das Eigengewicht des Fahrzeuges nach der letzten Gewichtsaufnahme, einschliesslich Räder und Achsen; 4) die Tragfähigkeit oder das Maximalladegewicht; Personenwagen sind von dieser Bestimmung ausgenommen; 5) den Radstand, wenn derselbe über 4500 mm beträgt; diese Bestimmung bezieht sich bloss auf neu zu erbauendes Material; 6) eine specielle Angabe, im Falle die Achsen radial verstellbar sind. Die Schlösser der dem internationalen Verkehr dienenden Personenwagen, insofern die Thüren dieser Wagen überhaupt mittelst eines Schlüssels verschliessbar sind, sollen entweder dem einen oder dem andern der beiden aufgestellten Schlüsseltypen entsprechen. Die Schlussartikel 3 bis 6 bestimmen Nachfolgendes: Wenn eine Vervollständigung oder Aenderung der

vorstehenden Bestimmungen wünschenswerth erscheint, so ist jeder der beteiligten Staaten berechtigt, bei dem schweizerischen Bundesrathe eine neue Conferenz zu beantragen. Denjenigen Staaten, welche an der Conferenz nicht Theil genommen haben, ist der Zutritt zu dieser Vereinbarung gestattet. Der Beitritt ist der schweizerischen Regierung zu erklären, welche den übrigen Staaten davon Kenntniss gibt. Durch diese Erklärung tritt der Staat in die vereinbarten Rechte und Pflichten. Die vorstehenden Bestimmungen werden für die Staaten, welche sie genehmigen, drei Monate danach wirksam. Jedem Staat steht das Recht zu, von dieser Vereinbarung, unter Einhaltung einer sechsmonatlichen Kündigungsfrist, zurückzutreten. Die beteiligten Staaten werden vor dem 1. Januar 1887 dem schweizerischen Bundesrathe ihre Erklärung über die Genehmigung dieser Vereinbarung abgeben.

Auszeichnungen an Techniker. Die Königin von England hat dem Architekten der Pariser Oper, *Ch. Garnier*, die grosse goldene Medaille, und der Regent von Braunschweig: Prinz Albrecht von Preussen, unserem Collegen Ingenieur Roman *Abt* das Ritterkreuz des Ordens Heinrichs des Löwen verliehen.

Neues Wasserwerk in Genf. Der Abschluss der ersten Bauperiode für das in Bd. I No. 7 und 11 und Bd. III Nr. 10 unserer Zeitschrift beschriebene neue Wasserwerk zu Genf wurde am 17. und 18. d. M. in festlicher Weise gefeiert.

Der Verein der Gasindustriellen in Oesterreich-Ungarn hält am 4. und 5. Juni in Wien seine Generalversammlung.

Concurrenzen.

Landesausschuss-Gebäude in Strassburg i/E. Das Ministerium für Elsass-Lothringen schreibt für die Erlangung von Plänen für ein Landesausschuss-Gebäude in Strassburg i/E. eine öffentliche Preisbewerbung aus, an welcher sich jedoch nur deutsche Architekten beteiligen können. Im Preisgericht sitzen: Die HH. Professoren von Leins in Stuttgart und Raschdorff in Berlin, ferner die Architekten Petiti und Salomon in Strassburg. Bausumme: 650 000 Mark. Preise: 4000, 2000 und 1000 Mark. — Programme können auf dem Bureau des Ministeriums, Abtheilung des Innern, Allerheiligengasse 7 in Strassburg bezogen werden.

Museum der schönen Künste in Genf. Wir machen auf die im Annoncentheil dieser Nummer ausgeschriebene Ideenconcurrrenz für ein Museum der schönen Künste in Genf aufmerksam. Der Termin (1. Juli) ist allerdings etwas kurz um zur Betheiligung zu veranlassen. Näheres über diese Concurrrenz können wir erst mittheilen, wenn wir das schon längst verlangte, aber bis zur Stunde noch nicht erhaltene Programm gelesen haben.

Verbesserung der Häfen an niedrigen und sandigen Küsten. Die zur wissenschaftlichen Bearbeitung vorstehender Frage von der belgischen Regierung im Jahre 1880 ausgeschriebene Preisbewerbung ist *endlich* dahin erledigt worden, dass der ausgesetzte Preis von 25 000 Fr. dem belgischen Ingenieur de Mey in Brügge zuerkannt wurde.

Brunnen in Weissenfels. Von der Stadtgemeinde Weissenfels (Reg.-Bez. Merseburg) ist ein Preisausschreiben zur Erlangung von Entwürfen für einen schönen Brunnen erlassen worden. Bausumme 16 000 Mark. Termin: 3. Juli a. c. Preise: 400 und 200 Mark. Programme versendet der Magistrat von Weissenfels.

Redaction: A. WALDNER
32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

Vereinsnachrichten.

**Gesellschaft ehemaliger Studirender
der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.**

XVII. Adressverzeichniss.

Die Mitglieder werden dringend ersucht, für den Text des Adressverzeichnisses, welches dieses Jahr Anfangs Juli vollständig erscheinen soll,

Adressänderungen

und Zusätze beförderlich einsenden zu wollen. Der Termin, **nach** welchem Änderungen im Texte nicht mehr berücksichtigt werden können, ist der **30. Mai**.

Im *zweiten Theile* des Adressverzeichnisses werden, wie bisher, die Adressen nach den Aufenthaltsorten zusammengestellt. **Blosse Adressänderungen** können bis zum **26. Juni** berücksichtigt werden.

Die 18. Generalversammlung

wird in **Baden** stattfinden und zwar, laut Beschluss des engeren Ausschusses, Ratification durch den Gesamtausschuss vorbehalten,

Sonntags den 27. Juni 1886.