

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 16/17 (1882)
Heft: 4

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: 30.01.2025

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

zu mager — thurmartig — falls nicht, wie im Thiersch'schen Projecte, Eckthürme hinzugefügt wurden.

Wie schon bemerkt, sind auch in vielen Projecten zwei Aufbauten aus der Mitte der Gebäudemasse hochgeführt worden, entweder gleichwerthig, oder von verschiedener Grösse, nach meiner Ansicht aber stets zum Schaden der Wirkung.

Dass neben diesen Steigerungsmitteln noch andere meistens in Form von weitem Pavillonskuppeln, Reiter- und Quadrigen gekrönten Attiken, Colossalfiguren etc. mit mehr oder weniger Geschick zur Anwendung kamen, lag in der Natur der Aufgabe; oft aber wurden sonst ganz tüchtige Arbeiten dadurch ganz verdorben. So findet sich ein 8 m hoher Löwe, und Bavaria-Germania's bis zu 12 m Höhe gehören, als Bekrönung von Triumphbogen etc., nicht zu den Seltenheiten.

Durch den Umstand, dass der Sculptur eine hervorragende Stelle an dem neuen Gebäude eingeräumt werden soll, haben sich auch einige hervorragende Bildhauer verleiten lassen, sich an der Aufgabe zu versuchen. Dass nichts Brauchbares dabei herauskam, ist selbstverständlich; immerhin zeigt wenigstens eines der Projecte Sinn für malerische Gruppierung. Selbst das Modell nach dem Project des Bildhauers Begas kann dem Beschauer schlechterdings nicht die Idee beibringen, dass Michel Angelo's Zeiten im Wiedererwachen begriffen seien.

Von allen denjenigen, die mit ihren Arbeiten durchgefallen sind, oder die nach Einsicht der Ausstellung glauben, einen hervorragenden Platz verdient zu haben, als ihnen schliesslich geworden ist, wird wohl vom Referenten erwartet, dass er auch des Preisgerichtes mit einigen liebevollen Worten gedenke.

Vor Allem muss ich bemerken, dass mich angesichts der 189 Arbeiten, wovon wohl über die Hälfte eine ganz hervorragende künstlerische Gestaltungskraft verrathen und unter denen sich verhältnissmässig nur sehr wenige befinden, von deren Autoren von vornherein gesagt werden kann, sie seien der Aufgabe nicht gewachsen gewesen, ein gelindes Grauen ankam, wenn ich meiner Aufgabe als Referent gedachte und es sind die Preisrichter gewiss nicht zu beneiden ob der Aufgabe, die ihnen geworden ist.

Dass man sich streiten kann über die Grundsätze, über die sich das Preisgericht bei seiner Beurtheilung wohl von vornherein hat einigen müssen und die nunmehr, wenn auch kein Bericht desselben vorliegt, dem Besucher der Ausstellung mehr oder weniger ersichtlich werden, liegt auf der Hand; klar ist insbesondere, dass man darüber verschiedener Ansicht sein kann, wie beim Ankauf der zehn Projecte, die nach der Prämierung vom Reich erworben worden sind, zu verfahren hatte. So viel steht aber nach des Referenten Meinung fest, dass das Wallot'sche Project von keinem andern in seinen Schönheiten erreicht wird und was seine Mängel anbelangt, so lassen sich dieselben leichter verschmerzen und sind deren weniger zu finden, als bei allen andern Arbeiten. Auch hat Referent von fachmännischer unbeeinflusster Seite noch kein anderes Urtheil gehört.

Was aber den Ankauf anbelangt, so hat verlautet, dass bei demselben wesentlich andere Principien zur Geltung gekommen seien, als bei der Prämierung, dass es sich in erster Linie nicht darum gehandelt habe, diejenigen Projecte anzukaufen, die der Prämierung am nächsten gestanden hatten, sondern vielmehr solche, die für die Ausführung weitere besonders brauchbare Ideen enthielten. Wenn dies auch ein entschiedenes Pech ist für diejenigen, welche auf der engsten Wahl gestanden haben und schliesslich leer ausgegangen sind, und wenn auch dieser Ausfall mit den Ideen, die sich die Concurrenten von der Verwendung der zum Ankauf weiterer Arbeiten disponiblen Summen gemacht haben und welche dieselben als weitere Preise qualificirten, nicht in Einklang gebracht werden kann, so muss doch zugegeben werden, dass einer solchen Auffassung die Berechtigung nicht abgesprochen werden kann und dass sie jedenfalls eminent practisch ist, obschon der Referent bezweifeln möchte, dass von den so angekauften Ideen viele in der Ausführung zur Geltung kommen werden.

Folgt die Classification der Arbeiten. Da wird nun Niemand bestreiten wollen, dass die Abwägung, abgesehen vom ersten Preis, ungemein schwer war. Dass besonders bei dieser Arbeit das nicht-technische Element, welches im Preisgericht die Mehrheit hatte, ein richtiges Zurechtfinden der einzelnen Fehler und Vorzüge je nach ihrer Wichtigkeit erschwerte, liegt auf der Hand. Wenn man aber gerecht sein will, so muss gewiss zugegeben werden, dass eine

starke Verschiebung der Sache wohl kaum stattgefunden hätte, wenn die Architekten die Mehrheit gehabt hätten.

Selbstverständlich kann auch bei den angekauften Projecten die Frage aufgeworfen werden, ob dieselben, den Standpunkt des Preisgerichtes zugegeben, nun richtig ausgesucht worden seien. Da wird denn allerdings der Mangel eines motivirten Berichts oft recht schmerzlich empfunden und ist sehr zu bedauern, dass das Preisgericht nicht wenigstens hier jeweilen kurz gesagt hat, welches die ausgezeichnete neue Idee, die in den prämiirten Plänen noch nicht vorhanden gewesen ist und welcher das Project den Ankauf zu verdanken hat, gewesen ist. Nunmehr sind die Ansichten über diesen Punkt bei jedem einzelnen Project sehr verschieden, mit Ausnahme von einem unvollendeten, wo es noch Niemandem meines Wissens gelingen konnte, dieselbe herauszufinden.

In Summa aber will mir scheinen, dass sich sowohl Bauherr als Concurrenten mit dem Urtheil der Jury zufrieden geben können und dass dieselbe ihre schwere Arbeit mit Hingebung und möglichster Unparteilichkeit durchgeführt hat. Diejenigen aber, die vom Glück nicht begünstigt worden sind, mögen sich trösten; der Beste von ihnen befindet sich in vorzüglicher Gesellschaft, wie die hervorragenden Namen derjenigen, die leer ausgegangen sind und die nunmehr aus der Anonymität heraustreten, beweisen. Sie mögen sich zurufen: Auf Wiedersehen bei einer andern Concurrenz, und daran arbeiten, dass bald wieder eine so schöne Aufgabe so vorzüglich vorbereitet auf die Arena geworfen werde. Wie wir hören, ist Wallot überdies bereits mit der Ausarbeitung einer Modification seines Projectes beschäftigt und wenn aus dieser Concurrenz dem Sieger die ihm hier unbedingt gebührende Ehre und Anerkennung der Ausführung werden sollte, so können wir wohl sagen, dass mit dieser Concurrenz alle Ideale ihre Verwirklichung gefunden haben.

(Fortsetzung folgt.)

Revue.

L'électricité au théâtre. — Les 4 et 15 juillet ont eu lieu dans la salle des Variétés à Paris, les premières expériences d'éclairage d'une scène française, à l'aide de lampes d'incandescence, entretenues par des accumulateurs Faure. Elles ont parfaitement réussi. — La rampe était éclairée par autant de lampes d'incandescence qu'il y avait originairement de becs de gaz. La quantité de lumière a été évaluée au décuple, de ce qu'elle était avec l'ancien système d'éclairage. Elle était tellement considérable que la salle elle-même était presque éclairée d'une façon suffisante. Il aurait suffi de quelques appliques pour que l'on put se passer du lustre, dont le seul inconvénient n'est pas de produire une chaleur intense, car il gêne considérablement la vue des spectateurs placés aux étages supérieurs. — Malgré ce grand éclat, dit *l'Electricité*, la rampe n'a rien de blessant pour la vue de l'artiste, qui n'a pas à craindre d'incendier ses vêtements, et est débarrassé de la température insupportable que produisent les rampes. La couleur de la peau et des vêtements est tout à fait naturelle, de sorte qu'il n'y a plus besoin de se farder, et qu'un peu de rouge suffit. — Des portants munis de lampes d'incandescence ont été allumés en outre et promenés sur la scène avec la plus grande facilité. Comme la tension électrique est excessivement faible on peut marcher sur le fil conducteur du portant sans recevoir la moindre secousse. On n'a pas non plus à craindre d'écraser les tuyaux comme lorsqu'on se sert de tubes en caoutchouc contenant du gaz.

La traction électrique, dit le „Moniteur industriel“, vient de recevoir une nouvelle application intéressante. Elle ne serait pas économique ordinairement; mais, dans l'exemple que nous allons citer, elle est avantageuse. Il s'agit de locomotives électriques alimentées par des accumulateurs d'électricité.

Les essais déjà tentés dans cette voie ont donné d'assez bons résultats, bien que coûteux. L'application spéciale que nous allons indiquer est tout à fait démonstrative; elle a été réalisée dans une grande blanchisserie du département du Calvados.

On sait qu'après le traitement par le chlore et les lessives alcalines, les toiles écrues sont soumises en plein air à l'action directe du soleil. On étend les pièces sur de grands prés par bandes de 100 m de longueur. A l'usine de Le Breuil-en-Auge, on peut couvrir ainsi jusqu'à 25 ha de prés. Le relevage des pièces exige naturellement beaucoup de temps et un personnel considérable. L'ingénieur

de l'établissement, M. Clovis Dupuy, a eu l'heureuse idée de faire effectuer mécaniquement cette opération si lente au moyen d'un chemin de fer. On ne pouvait se servir d'une locomotive ordinaire; la fumée du charbon, les escarbilles auraient noirci le linge, et les étincelles auraient pu le brûler. La traction électrique était toute indiquée.

Le chemin de fer électrique de Le Breuil-en-Auge a environ 2500 m de développement; il passe en tête de toutes les lignes de toiles à relever; il est à voie étroite de 0,80 m, avec rails Vignole.

Chaque train se compose de la locomotive, de son tender et de cinq wagons; le tender comporte les accumulateurs préalablement chargés à l'usine avec une machine Gramme. La locomotive porte aussi une machine Gramme, qui a une double fonction.

La machine reçoit le courant des accumulateurs et tourne sous son action. Quand le train doit avancer et prendre sa place en face des toiles à relever, la machine Gramme actionne les roues, la locomotive progresse, remorquant les wagons; quand, au contraire, le train stationne, la machine actionne „les rouleaux ramasseurs“ entre lesquels s'engagent les bandes de toile. Les pièces ont été au moment de „l'étendage“ toutes nouées sur une même file. Les rouleaux les entraînent et les amènent dans le train. Un ouvrier les fait passer dans chaque wagon jusqu'à ce que la charge soit complète. Un seul homme ramasse ainsi 5000 m en trente minutes, ce qu'il ne pouvait faire en moins de onze heures, en les relevant à la main.

Une manœuvre rudimentaire permet de mettre en prise, à volonté, le moteur Gramme soit avec l'essieu de la locomotive, soit avec le système ramasseur.

Les accumulateurs sont disposés sur trois planchers étages dans le tender; il y en a soixante qu'on fait travailler, soit séparément, soit ensemble. Le poids des accumulateurs est de 500 kg; celui de la locomotive de 935 kg; celui du tender de 700 kg, et celui de chaque wagon charge de 800 kg. Avec les ouvriers, le poids total du train s'élève à 6400 kg.

La vitesse du train est d'environ 12 km à l'heure, et au bout d'environ trois heures, la charge des accumulateurs est épuisée. On évalue à 1,800 km, soit un demi-kilogrammètre par seconde, le travail effectif utilisable sur l'axe du moteur, pendant une heure. La capacité d'emmagasinement des accumulateurs serait de 24 000 kilogrammètres, soit 3000 kilogrammètres par kg.

* **Das neue Stadthaus in Paris** ist am 14. Juli d. J. gelegentlich des französischen Nationalfestes feierlich eingeweiht worden. Zur Gewinnung von Bauplänen wurde seiner Zeit nach der Zerstörung des alten, von Godde und Lesueur restaurirten Bauwerks durch die Commune (am 24. Mai 1871) eine Concurrenz eröffnet, aus welcher Ballu und de Perthes als Sieger hervorgingen, denen die Ausführung übertragen worden ist. Ueber den Ausfall der Concurrenz ist unter dem 25. März 1873 ein Bericht des Preisgerichtes erstattet worden, welcher u. a. in der *Encyclopédie d'Architecture* vom Jahre 1873 veröffentlicht ist. Die daselbst auch gegebenen Grundrisszeichnungen des gekrönten Entwurfes zeigen, wie die Künstler von dem älteren Bauplane abgewichen sind, indem sie an Stelle der schiefen, für den Neubau rechtwinklig geschlossene Höfe gewählt haben, von denen der mittlere, glasbedeckte Hof 15 zu 21, die seitlichen offenen Höfe 25 zu 32 m gross sind. Der ganze Bau hat 142 m Länge bei 81 m Tiefe, ist also in seiner Ausdehnung annähernd dem geplanten deutschen Reichstagsgebäude gleich. — Die Architectur ist derjenigen des alten Baues nachgebildet; die Façaden sind aus dem schönen weissen Kalksteinmaterial von Hauteville, Departement Aix (Bourgogne) hergestellt. Die Arbeiten des inneren Ausbaues sind noch nicht so weit vorgeschritten, dass an eine baldige Benutzung des Gebäudes zu denken wäre, und für die grosse Festlichkeit am 13. Juli war der Hauptsaal nebst den zugehörigen Nebensälen nur vorläufig hergerichtet. Ebenso waren in der Umgebung des Gebäudes die Modelle von Statuen und zwei grosse Springbrunnen errichtet, um für die Zeit der Festlichkeiten den fertigen Zustand derselben in die Erscheinung treten zu lassen.
(Centralblatt d. Bauverwaltung.)

Littérature.

Les Tramways et les chemins de fer sur routes, par F. Sérafon, ingénieur civil, ancien directeur des tramways de Lille, etc. — 1 vol.

*) Wegen Raummangel verspätet.

in-12 de 384 pages et 176 figures. Paris, E. Bernard & Co., 4, rue de Thoiry. Prix 7.50 fr.

Nous ne saurions trop recommander la lecture de cet ouvrage aux personnes qui s'occupent de ces questions. En ce qui concerne en particulier les tramways, c'est ce qui a paru de plus complet jusqu'ici. On y trouve la description de tous les systèmes de voie employés, avec les observations critiques; les sous-détails des prix de revient pour les principaux systèmes. Le tracé des tramways, les aiguillages, croisements, garages, raquettes de terminus, plaques tournantes et triangle. L'organisation des dépôts et remises avec renseignements sur les prix de revient. Le matériel roulant des tramways. Des renseignements pratiques très précieux sur les coefficients de résistance à la traction sur les tramways. Enfin des renseignements très précieux sur l'organisation de l'exploitation, les prix de revient des différentes branches de cette exploitation.

La troisième partie traite des chemins de fer sur routes à voie normale et à voie étroite; elle contient beaucoup de profils en travers — types de chemins de divers écartements, et de types de voie avec indication des poids. L'organisation des stations et haltes, des gares de correspondance; la description des divers types de matériel roulant; des considérations sur les coefficients d'adhérence et la détermination de l'effort de traction. La description des moteurs, à commencer par les voitures automobiles: cars à vapeur de Baldwin, Todd, Ranson, Grums, Grantham, Rowan, Brunner, Perret, voiture à vapeur, Belpaire. Puis les locomotives, parmi lesquelles il cite tout particulièrement la locomotive de M. Brown de Winterthour, comme il avait cité avant, les voitures de Neuhausen. La locomotive Compound de M. Mallet, etc., les machines à air comprimé de Mekarski, la machine sans foyer de M. L. Franco; les tramways funiculaires et électriques. Il termine en examinant la question des chemins de fer métropolitains à Paris et la comparaison des diverses études faites dans ce but.

La dernière partie contient la loi française du 11 juin 1880 relative aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways, les divers décrets d'administration publique réglant les détails du régime de ces lignes et les cahiers des charges et concessions types.

Cet ouvrage de M. Sérafon se trouve complété par celui dont nous allons parler.

Principes d'organisation d'une exploitation de tramways, par Antoine Chaillou, ingénieur, directeur des tramways de Genève. Paris, librairie Eugène Lacroix, 54, rue des Saints-Pères.

Cet ouvrage est tout à fait spécial aux tramways. Nous y trouvons encore un plus grand nombre de renseignements sur les dépenses et l'organisation de l'exploitation que dans le précédent; des types pour les formulaires de la comptabilité, tant de l'établissement que de la construction; les divers règlements de service de l'exploitation, en un mot une foule de renseignements utiles pour les ingénieurs qui ont à s'occuper de ces questions.

J. Meyer.

Miscellanea.

Zuydersee. — Die Vorarbeiten zur Trockenlegung des südlichen Theiles des Zuydersees in Holland können als beendet betrachtet werden, so dass der Bau demnächst in Angriff genommen werden kann.

Faure'sche Accumulatoren. — Laut einer Mittheilung von Herrn Frischen in einer Sitzung der Berliner polytechnischen Gesellschaft enthält ein Accumulator an Bleigewicht 70 bis 80 kg und wiegt daher einschliesslich der Füllung mit Säurelösung etwa 100 kg. Ein solcher Accumulator kann theoretisch eine Arbeitsleistung von einer Pferdekraft während einer Stunde verrichten. Hievon können jedoch nur ungefähr 40% nutzbar gemacht werden, da die übrigen 60% durch die Aufspeicherung und Umsetzung der Electricität in mechanische Arbeit verloren gehen.

Reichstagsgebäude in Berlin. — Die beiden ersten Sieger bei der Concurrenz für das Reichstagsgebäude wurden am 16. d. in Frankfurt durch den dortigen Architekten- und Ingenieurverein und die Künstlergesellschaft festlich begrüsst. — Der Bau des Reichstagsgebäudes wird im Frühjahr nächsten Jahres beginnen und derselbe soll etwa zehn Jahre in Anspruch nehmen. Schon in diesem Jahre sollen die angekauften Gebäude, welche dem Reichstagsbau weichen müssen, niedergelegt werden.

Der vierte Congress italienischer Architekten und Ingenieure wird im nächsten December in Rom stattfinden. Fremde Ingenieure und Architekten können an demselben theilnehmen, sofern sie ihre Anmeldung bis zum 15. September bewerkstelligen.

Bebauungsplan für die Stadt Rom. — Der „Mon. d. Str. ferr.“ theilt mit, dass der Stadtrath von Rom den von Ingenieur *Viviani* aufgestellten grossartigen Bebauungs- und Regulierungsplan für die Stadt Rom genehmigt habe. Nach demselben handelt es sich hauptsächlich um die Herstellung neuer und die Verbreiterung vorhandener Strassen, sowie um die Niederlegung des Ghettoquartiers, ferner um die Herstellung von Entwässerungsanlagen und andere dem öffentlichen Nutzen dienende Bauten. Die bezüglichen Pläne, für deren Ausarbeitung der Stadtrath dem Ingenieur *Viviani* 30000 Lire bewilligt hat, sollen 14 Tage lang öffentlich ausgestellt werden.

Theaterbrände. — Am 6. d. ist in Madrid das in der „Calle de Fuencarral“ gelegene Theater „de los Recreos Matritenses“ total niedergebrannt. Es war ein Holzfachwerksbau und die Sicherheitseinrichtungen entsprachen den zu stellenden Anforderungen in keiner Weise. Der Brand trat Vormittags ein und griff bei lebhafter Windströmung so rasch um sich, dass schon nach drei Viertelstunden das Theater und drei anstossende Gebäude zerstört waren. Allem Anschein nach ist das Feuer von Frevlerhand angelegt worden.

* **Generalversammlung des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieurvereine.** — Vom 20.—24. August d. J. findet zu Hannover die 5. Generalversammlung des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieurvereine statt. Das Programm ist ein sehr reichhaltiges.

Electriche Beleuchtung. — Das neue Stadttheater in Brünn wird in allen Räumen vollständig electricch beleuchtet. Im Innern wird dasselbe durch 850 Edison-Lampen von je 16 Normalkerzen und aussen durch 5 Gramme'sche Bogenlichter von je 1000 Kerzen erhellt. Zum Betriebe dient eine 100pferdige Zwillingmaschine, die in einem ungefähr 300 m entfernten Gebäude aufgestellt wird. Auch in Wien hat die Edison-Gesellschaft für eine Reihe von Restaurations- und Caféhauslocalitäten die Einrichtung für electriche Beleuchtung übernommen.

* † **Carl Spinnler, Architect.** — Am 15. dies starb nach langer, schwerer Krankheit in seinem 38. Lebensjahre unser Colleague Carl Spinnler, Architect in Liestal. Spinnler besuchte die Bauschule des eidg. Polytechnikums in den Jahren 1864 und 1865. Er setzte seine Studien an der „Ecole des beaux arts“ in Paris fort und war später in Aarau, Bern und Wien als Architect thätig, bis er sich in seinem Heimatsorte Liestal niederliess, wo er eine hübsche Praxis gefunden hatte.

* **Abflussverhältnisse des Genfersees.** — Vom 17. bis 23. d. M. war in Lausanne die Expertencommission, welche ihr Gutachten in Sachen des seit vielen Decennien schwebenden Processes zwischen den Cantonen Waadt und Genf abzugeben hat, versammelt. Vom Bundesgericht waren als Experten ernannt (vide Nr. 12 Bd. XVI) die HH. Ingenieur Bürkli-Ziegler aus Zürich, Oberingenieur Bazin aus Dijon und Ingenieur de Moere aus Gent. Als Berather des Cantons Waadt waren beigezogen die HH. Cantonsingenieur Gonin in Lausanne, Prof. Oberst Pestalozzi in Zürich und Linthingenieur Legler aus Glarus, während für den Canton Genf die HH. Stadtingenieur Odier, Ingenieur Achard und Ingenieur Merle d'Aubigné zugezogen waren. Es fanden Localinspectionen an der Rhone und an verschiedenen Punkten des Genfersees statt und es wurde im Beisein des Bundesgerichts eine Reihe von Zeugeneinvernahmen vorgenommen.

* **Solothurnischer Ingenieur- und Architekten-Verein.** — Am 16. dies fand in Olten eine Zusammenkunft des solothurnischen Ingenieur- und Architektenvereins statt, an welcher auch Gäste aus andern Cantonen theilnahmen. Herr Ingenieur Riggenbach hielt einen interessanten Vortrag über die gegenwärtig in Ausführung und im Studium begriffenen Bergbahnen. Herr Director Egger erklärte die von der schweizer. Centralbahn und der Gotthardbahn eingeführte Smith-Hardy'sche Vacuumbremse und die in Nr. 6 und 7, Band XV der „Eisenbahn“ einlässlich beschriebene Gasbeleuchtung für Eisenbahnwagen, System Pintsch. Ferner hielt Herr Urs Brosi aus Lutterbach einen Vortrag über Cemente. Nachher wurden die Arbeiten an der neuen Aarbrücke in Olten, sowie die Hauptwerkstätte der schweiz. Centralbahn daselbst besichtigt, wo gerade das Rollmaterial für die Zahnradbahn in Rio de Janeiro in Ausführung begriffen ist.

*) Wegen Raummangel unliebsam verspätet.

Verein deutscher Ingenieure. — Die 23. Hauptversammlung dieses Vereins findet am 28., 29. und 30. August d. J. in Magdeburg statt.

Ein neues Telegraphenkabel von Amerika nach Europa wird von der Baltimore- and Ohio-Telegraph-Company gelegt werden. Dasselbe wird die Correspondenz zum Ansatz von nur 25 Cents für das Wort vermitteln. Die 45 Millionen Franken betragenden Kosten seien bereits durch eine Subscription gedeckt.

Galizische Transversalbahn. — Es verlautet, dass für den Bau dieser Eisenbahn fünf Offerten eingegeben worden seien und zwar: 1. vom Consortium Schwarz, bestehend aus dem Baurathe Carl Freiherr von Schwarz, der Bauunternehmung Knaur & Gross und der Firma Löwenfeld's Wittve & Sohn; 2. von der Bauunternehmung Fröhlich, Edlen von Felden; 3. von dem englischen Consortium Sir Thomas Tancred; 4. von dem französischen Consortium Société des constructions de Batignolles und 5. von dem ungar. Consortium Deutsch, Müller & Grohner.

Wienfluss-Regulirung. — Herr Bauinspector *Oelwein* hat zu Handen des Wiener Gemeinderaths einen interessanten Bericht über die Topographie und Hydrographie des Wienthals erstattet. Der Bericht verbreitet sich über die verschiedenen Methoden der Regulirung und über die Vor- und Nachtheile derselben, ferner über die Eventualität einer Einwölbung der Wien im Weichbilde der Stadt, die Anlage von Reservoirs etc. etc.

Ein neuer electriccher Motor. — Wie der „Iron“ vernimmt, hat Herr *Paul Jablockhoff*, der Erfinder der electricchen Kerze, einen neuen electricchen Motor erfunden, der nicht nur bessere Resultate als alle bekannten electricchen Motoren geben, sondern auch dieselben durch seine einfache Construction übertreffen soll. Die Herstellungskosten dieser neuen dynamo-electricchen Maschine seien ausserordentlich niedrige, und dieselbe soll sich für alle möglichen Anwendungen der Electricität eignen können. Näheres über die Maschine ist jetzt noch nicht zu erfahren, weil dieselbe in verschiedenen Staaten noch nicht patentirt sei.

Concurrenzen.

* **Concurrenz für Entwürfe zu einer Eisenbahnbrücke über die Donau und zu einem Tunnel für die rumänische Staatsbahn.** — Das Amtsblatt der rumänischen Regierung vom 11. d. M. veröffentlicht ein Preis-ausschreiben für Entwürfe zu einem Donauübergang — Brücke über die Donau bezw. Tunnel unter dem Donaubett — zwischen der auf dem linken Donauufer an einem Seitennarm der Donau gelegenen Eisenbahnstation Fetetti (Fetesci) und der Station Czernawoda auf dem rechten Ufer, zur Verbindung der Eisenbahnlinien Bukarest-Fetetti und Czernawoda-Kustendsche. Für die Brückenentwürfe ist ein Preis von 100000 Fr. ausgesetzt, welcher unter die Verfasser der drei besten Arbeiten zur Vertheilung gelangt; der Preis für den Entwurf zum Tunnel beträgt 50000 Fr. Die Kosten des Brückenbaues sind auf etwa 20 Mill. Fr. veranschlagt. Die Aufforderung der rumänischen Regierung ist unbeschränkt an die hervorragendsten Bautechniker der ganzen Welt gerichtet.

* **Heim-Monument.** — Das aus den Herren Stadtbaumeister Geiser, Prof. Julius Stadler, Stadtrath Ulrich in Zürich, Architect Moser von Baden und Lehrer Baur in Riesbach bestehende Preisgericht hat von den eingelaufenen 16 Entwürfen folgende prämiirt: Mit dem ersten Preis den Entwurf von Bildhauer Werner Götschi, mit dem zweiten Preis denjenigen des Herrn Architect Walter Fierz und mit dem dritten Preis denjenigen des Herrn Bildhauer Hörbst in Zürich.

* Der bayerische Kunstgewerbeverein schreibt eine Concurrenz für die Herstellung künstlerisch geschmackvoller Ausführungen, Modellskizzen oder Entwürfe von Lichtträgern für electricches Licht aus. Dieses Preis-ausschreiben ist mit Rücksicht auf die bevorstehende electro-technische Ausstellung im Münchener Glaspalast erlassen worden. Preise: 300 Mark für den ersten, je 100 Mark für zwei zweite und je 50 Mark für drei dritte Preise. Termin 10. September. Programme können bezogen werden beim bayerischen Kunstgewerbeverein (Pfandhausstrasse) München.

Redaction: A. WALDNER,
Claridenstrasse Nr. 30, Zürich.