

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 7/8 (1886)
Heft: 22

Artikel: Schlussprotokoll der zweiten internationalen Conferenz betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen: Bern, den 15. Mai 1886
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-13637>

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: 07.02.2025

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

den Schaufelrädern, welche sofort in Bewegung versetzt werden. — Mit der Bewegung dieser Schaufelräder wird das Drahtseil auf die Wellen aufgewickelt und in Folge dessen das Wehr geschlossen, d. h. bis unter die Oberwassersohle versenkt, in welchem Zustande dasselbe weder dem Wasser, noch Schiffen, Schwimmkörpern, dem Gerölle etc. ein Hinderniss entgegensetzt.

Um aber das Wehr nicht nur zu Hochwasserzeiten, sondern nach Erforderniss auch ausserhalb dieser Zeit versenken zu können, befinden sich unterhalb der Ueberfallsöffnungen bei *m* Handschützen, welche, wenn geöffnet, mittelst der erwähnten Canäle das Wasser ebenfalls zu den Schaufelrädern leiten, wodurch das Versenken des Wehres in gleicher Weise, wie zuvor geschildert, vor sich geht.

Es braucht nicht besonders hervorgehoben zu werden, dass die Construction und Anlage dieser Räder, sowie die Stärke des Drahtseiles eine Function der Stauhöhe bilden.

Die Vortheile dieser Wehr-Construction fasst der Erfinder wie folgt zusammen: Sie regulirt die Stauhöhe automatisch, beugt der Versandung vor, bildet in Folge ihres Versenkmechanismus keinerlei Hindernisse gegenüber dem Hochwasser, der Schifffahrt, den Schwimmkörpern und Sinkstoffen, bedarf keiner besonderen Wartung, sie ist einfach und billig und nützt die Wasserkraft besser aus, als die bestehenden Wehre. Ob sie, wie der Erfinder ferner noch geltend macht, weder elementaren Einflüssen, noch Reparaturen unterliegt, muss für so lange dahingestellt bleiben, bis practische Erfahrungen hierüber vorliegen. Ein derartiges Wehr functionirt vorläufig im Gossau-Bach bei Ischl. Beschreibungen dieser Wehr-Construction finden sich auch im „Engineer“ und in den „Annales des Travaux publics“ und im „Wochenblatt für Baukunde“.

Technische Einheit im Eisenbahnwesen.

Die vom 10. bis 15. dieses Monates in Bern versammelt gewesene zweite internationale Konferenz, betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen hat eine Reihe wichtiger, für den internationalen Eisenbahn-Verkehr förderlicher Bestimmungen getroffen und das in der ersten Zusammenkunft im Jahre 1882 angestrebte Werk der Einigung in gedeihlicher Weise weitergeführt.

Wie schon früher in dieser Zeitung mitgeteilt wurde, hatten sich neben der Schweiz folgende Staaten vertreten lassen: Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Frankreich und Italien. Die in No. 19 d. Bl. veröffentlichte Theilnehmer-Liste war damals noch unvollständig und sie bedarf daher folgender Ergänzungen:

Deutschland hatte ausser den bereits genannten Vertretern noch nachstehende Commissare abgeordnet: HH. Geh. Baurath *Stambke* (für Preussen), Obermaschinenmeister *Mabla* (für Bayern), Oberbaurath *von Brockmann* (für Württemberg), Baurath *Bissinger* (für Baden) und Eisenbahndirector *Wöhler* (für die Reichseisenbahnen).

Frankreich sandte noch die HH. Civil-Ingenieur *Pontzen*, als Adjunct-Commissar, ferner die HH. Oberingenieure *Ricour*, *Clérault*, *Henry*, Ing. *Banderali* und *Salomon*, als Vertreter der Staatsbahnen, der Westbahn, der P. L. M.-Bahn, der Nordbahn und der Ostbahn.

Italien hatte noch die HH. Zolldirector *Ghiglione* und Unterinspector *Marucco*, die Adriatischen Bahnen Hr. *Fusarini* (an Stelle des Hr. *Riva*) delegirt.

Die erste Sitzung wurde Montag Nachmittags 3 Uhr durch Hr. Bundesrath *Welli* eröffnet. Man bestellte für die Vorberathung der Verhandlungsgegenstände drei Specialcommissionen. Die erste derselben hatte sich mit den an der 1882er Konferenz bereits angenommenen oder besprochenen Punkte, die zweite mit der Frage der zoll-sicheren Einrichtung der Eisenbahnwagen und die dritte mit den übrigen Gegenständen des der Konferenz vorgelegten Arbeitsprogrammes zu beschäftigen. Es wurde ferner vereinbart, dass jeweilen Nachmittags eine Plenar-Sitzung stattzufinden habe, in welcher über die Vorlagen der Special-

commissionen durch besondere Referenten Bericht zu erstatten sei.

Schon in der zweiten Plenar-Versammlung zeigte es sich, dass die I. Commission ihre Arbeiten nahezu vollendet hatte. Es wurde deshalb beschlossen, den Mitgliedern der ersten und zweiten Commission Gelegenheit zu bieten an den Verhandlungen der dritten Specialcommission theilzunehmen, welche weitaus das umfassendste und schwierigste Material zu bewältigen hatte. Diese dritte Commission hatte u. A. auch Beschlüsse über die Begrenzungsprofile für das Rollmaterial vorzubereiten. Während nun im Verlauf der weiteren Sitzungen über alle anderen Fragen des Conferenz-Programmes eine Einigung erzielt werden konnte, war es nicht möglich in dieser keineswegs leicht zu bewältigenden Sache zu einer definitiven Schlussnahme zu gelangen. Immerhin ist zu hoffen, dass die mit Einstimmigkeit geplanten weiteren Zusammenstellungen die Sachlage etwas besser abklären und dass die Zeit auch diese noch bestrittene Frage im Sinne einer gegenseitigen Annäherung zum Abschluss bringen werde.

Es würde viel zu weit führen und den Rahmen dieses Blattes in zu umfassender Weise in Anspruch nehmen, wollten wir über das reichhaltig vorgelegte Material, sowie über die Discussion in den Sitzungen Bericht erstatten. Wir beschränken uns deshalb, indem wir vorläufig alles Weitere, namentlich auch die Vereinbarung betreffend die zoll-sichere Einrichtung der Eisenbahnwagen, bei Seite lassen, auf die Mittheilung des Schlussprotocoll der Konferenz. Dasselbe lautet:

Schlussprotocoll der zweiten internationalen Konferenz betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen.

Bern, den 15. Mai 1886.

Die Abgeordneten der Regierungen Deutschlands, Frankreichs, Italiens, Oesterreichs, der Schweiz und Ungarns zu der am 10. Mai 1886 in Bern zum Zwecke einer Verständigung über die technische Einheit im Eisenbahnwesen eröffneten Konferenz, sind heute zu einer Schluss-sitzung zusammengetreten und haben in Uebereinstimmung mit den Beschlüssen der Konferenz und unter Vorbehalt der Genehmigung ihrer Regierungen folgende Bestimmungen vereinbart:

Art. I. *)

*) Die **Spurweite der Bahngeleise** zwischen den inneren Kanten der Schienenköpfe gemessen, soll bei den nach dem Inkrafttreten dieser Bestimmungen neu zu legenden oder umzubauenden Geleisen auf geraden Strecken nicht unter 1435 *mm* betragen, und in Curven, einschliesslich der Spurerweiterung, das Mass von 1465 *mm* nicht überschreiten.

Art. II.

Das Rollmaterial der Eisenbahnen darf, wenn es den folgenden Bestimmungen entspricht, aus Gründen seiner Bauart von dem internationalen Verkehr nicht ausgeschlossen werden.

(Die darin angegebenen Maximal- und Minimalmasse gelten sowohl für das bereits hergestellte als für das neu herzustellende Material, unter Vorbehalt jedoch der besonderen in Klammern beigefügten Masse, welche für dasjenige Material als zulässig erklärt werden, das in dem Zeitpunkt, in dem diese Bestimmungen in Kraft treten, schon hergestellt ist.)

*) 1. **Radstand** neu zu erbauender Güterwagen Minimum 2500 *mm*. Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf bewegliche Untergestelle. — Die Wagen, welche wegen eines zu grossen festen Radstandes auf einer Bahnstrecke nicht verkehren können, werden zurückgewiesen. — Die bezüglichlichen Vorschriften der Bahnverwaltungen sind den beteiligten Staaten bekannt zu geben.

*) 2. **Abstand der Räder einer Achse**, gemessen zwischen den inneren Flächen der Radreifen oder der dieselben ersetzenden Theile Max. 1366 *mm*, Min. 1357 *mm*.

Die zur Zeit vorhandenen Wagen der französischen Staatsbahnen und französischen Westbahnen, bei welchen der Abstand der Räder einer Achse mehr als 1366 *mm* beträgt, ohne jedoch 1370 *mm* zu überschreiten, werden bis zum Ende des Jahres 1893 zum Uebergang auf

*) Die mit einem Stern bezeichneten Paragraphen sind in der Konferenz vom Mai 1886 revidirt und in der neuen Fassung *einstimmig* angenommen worden, die übrigen Paragraphen waren schon anno 1882 *einstimmig* angenommen worden.

die Bahnen der beteiligten Staaten unter der Bedingung zugelassen, dass die Entfernung von Aussenkante zu Aussenkante der Spurkränze (§ 5) nicht weniger als 1408 *mm* und nicht mehr als 1422 *mm* ist. Es besteht jedoch keine Verpflichtung, solche Wagen in Züge mit Personenbeförderung einzustellen.

*) 3. **Breite der Radreifen** oder der dieselben ersetzenden Theile Max. 150 *mm*, Min. 130 *mm*. Zulässiges Minimum für bestehendes Material, unter der Bedingung, dass der Abstand der Räder (§ 2) mindestens 1360 *mm* betrage (125) *mm*.

4. **Spielraum der Spurkränze**, nach der Gesamtverschiebung der Achse gemessen, bei Annahme einer Spurweite von 1440 *mm*, Max. 35, Min. 15 *mm*.

5. **Entfernung von Aussenkante zu Aussenkante der Spurkränze**, gemessen 10 *mm* unterhalb der Lauffläche der beiden Radreifen, bei 1500 *mm* Entfernung der Laufkreise, Max. 1425 *mm*, Min. 1405 *mm*.

*) 6. **Höhe der Spurkränze** bei normaler Stellung der Räder auf geradem, horizontalem Geleise, von Schienenoberkante vertical gemessen. Max. 36 *mm* Min. 25 *mm*.

7. **Stärke der Radreifen** der Wagenräder, im schwächsten Punkte der Lauffläche gemessen Min. 20 *mm*.

8. **Schalengussräder** sind im internationalen Verkehr unter nicht mit Bremsen versehenen Güterwagen zulässig.

*) **Anmerkung:** Es besteht keine Verpflichtung, Wagen mit Schalengussrädern in Züge einzustellen, welche mit einer grösseren Fahrgeschwindigkeit als 45 *km* in der Stunde befördert werden.

9. **Elastische Zug- und Stossapparate** müssen an beiden Stirnseiten der Wagengestelle angebracht sein. — Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf Güterwagen, die für specielle Transporte verwendet werden.

10. **Höhenlage der Buffer bei leeren Wagen**, von Schienenoberkante bis zur Mitte der Bufferscheibe vertical gemessen Max. 1065 *mm*, Min. 1020 *mm*. Zulässiges Mass für bestehendes Material Max. (1070) *mm*. Ein Minimum wird für bestehendes Material nicht festgesetzt.

11. **Höhenlage der Buffer bei grösster Belastung der Wagen** Min. 940 *mm*. Zulässiges Mass für bestehendes Material Min. (900) *mm*.

*) **Anmerkung:** Es besteht keine Verpflichtung, Wagen, bei welchen die Höhenlage der Buffer weniger als 940 *mm* beträgt, in Züge mit Personenbeförderung einzustellen.

*) 12. **Abstand der Buffer**, von Mitte zu Mitte der Scheiben eines Bufferpaares Max. 1760 *mm*, Min. 1710 *mm*. Für Fahrzeuge, bei welchen der Abstand der Buffer geringer ist als 1720 *mm*, muss der Durchmesser der Bufferscheiben (§ 13) mindestens 350 *mm* betragen. Zulässige Masse für bestehendes Material Max. (1800) *mm*, Min. (1700) *mm*.

13. **Durchmesser der Bufferscheiben** Min. 340 *mm*. Zulässiges Mass für bestehendes Material Min. (300) *mm*.

*) 14. **Freier Raum zwischen den Bufferscheiben und der Kopfschwelle der Wagen**, bzw. den an denselben vorspringenden Theilen, bei vollständig eingedrückten Buffern parallel mit der Längsachse des Wagens gemessen, zu beiden Seiten des Zughakens, zwischen diesem und dem Rande der Bufferscheibe, in einer minimalen Breite von 400 *mm* Min. 300 *mm*. Für bestehendes Material wird kein Mass festgesetzt.

15. **Vorsprung der Buffer über den Zughaken**, von der Angriffsfläche des nicht angezogenen Zughakens bis zur Stirn des nicht eingedrückten Buffers, parallel mit der Wagenachse gemessen Max. 400 *mm*, Min. 300 *mm*. Zulässige Masse für bestehendes Material, Personenwagen Max. (430) *mm*, Güterwagen Max. (430) *mm*, Min. (223) *mm*.

16. **Länge der Kuppelungen**, von der Stirnseite des Buffers bis zur Innenseite des Einhängbügels, bei ganz gestreckter Kuppelung gemessen Max. 550 *mm*, Min. 450 *mm*. Für bestehendes Material werden keine Masse festgesetzt.

17. **Kleiner Durchmesser des Querschnitts der Kuppelungsbügel** (Einhängbügel) am Berührungspunkt des Zughakens Max. 35 *mm*, Min. 30 *mm*. Zulässiges Mass für bestehendes Material, Güterwagen Min. (25) *mm*, Personenwagen Min. (22) *mm*.

18. **Sicherheitskuppelungen**. Alle Eisenbahnfahrzeuge sollen an jedem Kopfe 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.

19. **Abstand der am tiefsten herabhängenden Theile der nicht angezogenen Kuppelungen über Schienenoberkante**, bei vollbelasteten Wagen, sofern die Kuppelungen nicht aufgehängt werden können Min. 75 *mm*.

20. **Jeder Personen- oder Güterwagen muss mit Tragfedern** versehen sein.

21. **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.

22. **Die Bremsersitze** an den Güterwagen müssen so construirt sein, dass, wenn zwei derselben einander gegenüberstehen, die volle Vorderfläche der Bremsersitze hinter der eingedrückten Bufferfläche zurücksteht. Horizontaler Abstand der Vorderfläche von der Stirnebene der Buffer Min. 40 *mm*. Für bestehendes Material wird kein Mass festgesetzt.

*) 23. **Wagen**, welche wegen ihrer Querschnittsmasse auf einer Bahnstrecke nicht verkehren können, werden vom internationalen Verkehr ausgeschlossen. — Die bezüglichlichen Vorschriften der Bahnverwaltungen sind den beteiligten Staaten bekannt zu geben.

24. **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.

*) 25. **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 vereinbarten Schlüsseltypen entsprechen.

Art. III.

*) 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.

Art. IV.

*) 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.

Art. V.

*) 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.

Art. VI.

Die beteiligten Staaten werden vor dem 1. Januar 1887 dem schweizerischen Bundesrathe ihre Erklärung über die Genehmigung dieser Vereinbarung abgeben.

Am Schluss der Conferenz folgte ein splendides und zugleich sehr cordiales Diner im Hôtel National in Luzern, wohin sich die Abgeordneten in einem von der J. B. L.-Bahn zur Verfügung gestellten Extrazug begaben und wo der Bundesrath einen freundlichen Empfang bereitet hatte. Die N. O. B. führte sodann am 16. dies die Gäste in einem an den Courrierzug Zürich-Arlberg anschliessenden Extrazug nach Zürich.

Mit grosser Zuverlässigkeit hatte nämlich die Oesterreichisch-Ungarische Delegation die Conferenzmitglieder zu einer Excursion auf der Arlbergbahn eingeladen, einen Extrazug Buchs-Landeck zur Verfügung gestellt, ein Déjeuner in Feldkirch und ein Diner in Landeck offerirt. Unter der sachverständigen und liebenswürdigen Führung der Herren Oberregierungsrath *Kamper* von der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen und Delegirten der k. k. Regierung, Inspector *Schützenhofer*, Commissär der k. k. österr. Staatseisenbahnen, und Oberingenieur *Gerstel*, Director der k. k. österr. Staatsbahnen, gestaltete sich die Fahrt, von ordentlichem Wetter begünstigt, zu einer interessanten und genussreichen für den Techniker sowol, als für den

Freund der grossartigen Alpennatur. An den sehenswerthesten Punkten der Linie wurde gehalten und ausgestiegen, zur Betrachtung und Bewunderung der Kunstbauten dieser jüngsten Alpenbahn, z. B. beim Schmiedetobelviaduct, beim Trisanna- und Wälditobel-Viaduct (erstens: 255 m lang, grösste Oeffnung 120 m, Höhe 86 m), sowie auf den Stationen Langen und St. Anton an beiden Enden des Arlbergtunnels.

Allseitig wurde der umsichtigen Tracirung, den gediegenen, in einfach-practischem Stile gleichmässig durchgeführten Bauwerken und ebenso den tüchtigen Betriebsleistungen und dem sachgemäss konstruirten Betriebsmateriale Anerkennung gezollt. Besonderen Anklang fanden die mit innerem Seitengang angelegten und mit allen zur Bequemlichkeit der Reisenden nur wünschbaren Verbesserungen ausgerüsteten Personenwagen. Dieser Wagentyp vereinigt in sich die Hauptvortheile des Intercommunicationswagens mit denjenigen des Coupésystems. Ausserdem führen im Sommer die Hauptzüge einen besonderen ringsum mit grossen beweglichen Fensterscheiben versehenen „Aussichtswagen“. Zu demselben haben Zutritt alle Reisenden erster Classe und, bei Lösung eines Supplementbilletes, auch alle Reisenden zweiter Classe. Aehnliche Einrichtungen dürften auch den schweizerischen Bahnverwaltungen zur Nachahmung empfohlen werden.

In Landeck, wo der Extrazug nach sechs Uhr Abends anlangte, wurde zum Ueberfluss noch ein excellentes Diner offerirt, für welches, wie für den ganzen unvergesslichen Empfang seitens der österreichisch-ungarischen Delegation und der k. k. österreichischen Staatseisenbahnverwaltung, in den wärmsten Ausdrücken der allseitige Dank ausgesprochen wurde, bevor die aus Delegirten von Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Frankreich, Italien und der Schweiz bestehende Gesellschaft sich trennte. Das Gros derselben fuhr jedoch, noch am gleichen Abend und wiederum per Extrazug, bis Innsbruck, wo am anderen Morgen jeder beim herrlichsten Wetter die Heimreise antrat; die einen über München, andere via Brenner, andere wieder durch den Arlberg, während andere, namentlich Delegirte aus Frankreich, den Anlass benutzten, um noch die Hauptstädte Wien und Budapest zu besuchen. — l —

Concurrenzen.

Musée des Beaux-Arts à Genève. Nous donnons ci-après le programme *complet* du premier concours pour la création d'un musée des Beaux-Arts à Genève:

La Ville de Genève ouvre un concours dans le but de donner l'idée générale satisfaisant le mieux à toutes les conditions exigées pour la création d'un musée des Beaux-Arts, susceptible d'agrandissements futurs. — Sont admis à concourir: a) les architectes suisses; b) les architectes étrangers établis à Genève. — Les concurrents auront le choix entre deux emplacements, savoir: La promenade de St-Jean (plan de situation A), et le terrain des Casemates (plan de situation B). * — Le Musée est destiné à contenir: 1° Les collections de peinture; 2° Une galerie de sculpture; 3° Le musée des arts décoratifs (en création); 4° Des locaux ou galeries pour collections de plâtres, collection lapidaire, atelier de réparations, etc. — La construction de la première période ne devra pas occuper une superficie de plus de 1500 m carrés, et le coût total de cette construction ne devra en aucun cas dépasser 600,000 francs. — Aux plans de la construction de la première période du Musée devront être jointes des indications précises sur les agrandissements futurs selon les prescriptions suivantes: *Les concurrents devront fournir à l'échelle de 5 mm pour 1 m: Un plan de chaque étage; deux coupes au moins; au moins 2 façades; la façade principale à l'échelle de 1 mm pour 1 m et à volonté une vue perspective de l'ensemble.* — Le plan du rez-de-chaussée, ainsi que celui d'un étage, devront indiquer, d'une manière aussi précise que possible, les agrandissements à prévoir pour l'avenir. — Les concurrents pourront joindre à leurs plans un rapport motivant l'emplacement qu'ils auront choisi et les dispositions adoptées par eux. — Les projets devront être déposés, accompagnés d'un pli cacheté, avec devise, au bureau du Conseil Administratif avant le

*) Nous avons quelques exemplaires des plans de situation à la disposition de ceux qui nous en feront la demande. La rédaction.

1^{er} Juillet à midi. — Une somme de 5000 francs est affectée pour être distribuée en primes. Cette somme, mise à la disposition du jury, sera répartie suivant son appréciation; toutefois il devra y avoir au moins trois projets primés, et le premier prix ne devra pas être inférieur à 2000 francs. — L'Administration de la Ville deviendra propriétaire des projets primés et ouvrira un nouveau concours public sur les bases des meilleures dispositions indiquées. — Le jury, composé de cinq membres, sera nommé par une assemblée des architectes payant, comme tels, la taxe municipale de la Ville de Genève. — Les concurrents restent entièrement libres de choisir le style ou genre d'architecture qu'il leur plaira. Il sera toutefois tenu compte en première ligne des conditions suivantes: Le plan devra être clair, pratique, indiquer une circulation continue dans toutes les parties de l'édifice et une surveillance facile. On devra éviter les locaux humides ou mal éclairés. Les façades, tout en restant simples, devront présenter un aspect de grandeur et de beauté digne d'un monument consacré aux beaux-arts. — *Peinture.* Grandes salles ou galeries de 11 à 12 m de largeur, 5 à 6 m de hauteur jusqu'à la corniche, éclairage par le haut: 600 m² environ. — Petites salles de 5 à 6 m de côté, éclairage par le haut ou par côté à volonté, corniche à 4 m: superficie environ 400 m². — *Sculpture.* Galeries de 5 à 6 m de largeur, éclairage à 45 degrés, 2 à 300 m². — *Arts décoratifs.* Salles et galeries de dimensions variées, éclairage latéral placé aussi haut que possible. — *Locaux divers.* Le rez-de-chaussée ou un sous-sol bien éclairé et sec sera réservé pour les collections de plâtres, reproductions, collection lapidaire, enfin des ateliers de réparations, moulages, dépôts, etc. — *Logement du concierge.* Il sera prévu, dans une position salubre et commode pour le service, un logement de concierge se composant de: une loge près de l'entrée principale, deux chambres et une cuisine. — Il y aura lieu de prévoir également une ou deux salles pour le directeur et la Commission du Musée.

Weltausstellung in Paris. Zu der Preisbewerbung für die Bauten der Weltausstellung sind 104 Entwürfe eingesandt worden.

Miscellanea.

Zur Beleuchtungsfrage. Prof Dr. Cohn in Breslau verlangt von jeder künstlichen Beleuchtung, wenn sie nicht nachtheilig auf unsere Augen wirken soll, dass sie nicht blendend aber auch nicht spärlich sei, dass sie die Augen nicht erhitze und nicht zucke*). Während hinsichtlich der Erhitzung der Augen das Gas- und Petroleumlicht schädlicher als das elektrische Licht wirkt, ist das letztere wegen seines blendenden Glanzes von nachtheiliger Wirkung auf die Netzhaut der Augen. Dieser Nachtheil kann nur dadurch vermindert oder ganz beseitigt werden, dass man die Glasbirnen der Glühlampen aus geätztem Glas herstellt und die Bogenlampen mit Milchglaskugeln versieht. Immerhin geschieht dies auf Kosten der Leuchtkraft, bezw. der Rentabilität der Beleuchtung. Viel schwieriger gestaltet sich die Erfüllung der letzten Forderung namentlich bei Bogenlampen, indem bei diesen das Zucken durch die Ungleichmässigkeiten der Kohlenspitzen bedingt wird, ein Uebelstand der kaum entfernt werden kann. Prof. Cohn stellt nun vom Standpunkt des Augenarztes die *dringende* Forderung auf, dass in allen Sälen, in welchen *gelesen* oder *geschrieben* werden soll, derartige Lichtwechsel nicht vorkommen dürfen. Für solche Locale wäre also das elektrische Bogenlicht durchaus nicht verwendbar. Anders verhält es sich mit dem Glühlicht, bei welchem durch Einhaltung eines regelmässigen Ganges der Dynamomaschinen die so schädlichen Schwankungen der Lichtintensität vermieden werden können.

*) Berl. klin. Wochenschr. Nr. 12. 1886.

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

Vereinsnachrichten.

Semper-Denkmal.

Seit 11. Mai ist der Eingang folgender weiterer Gaben zu verdanken:

	Transport	Fr.
Von Herrn Architect Sch.	Fr. 7942.50	
" " H. B.	"	20
" " Prof. St.	"	100
" " Prof. v. O.	"	5
" " Ingenieur H.-W.	"	20
" " Architect C. U.	"	20
" " Architekten C. und T.	"	30
	Total	Fr. 8167.50

(Die letzte Gabenliste ist dahin zu berichtigen, dass ein Beitrag von 10 Fr. von Herrn Architect Z. nicht F. eingegangen ist.)

Zürich, 27. Mai 1886.

H. Pestalozzi.