

DEUTSCHE BAUZEITUNG

Redaktion u. Expedition:
Berlin, Oranienstrasse 101.

Bestellungen
übernehmen alle Postanstalten
und Buchhandlungen,
für Berlin die Expedition.

Organ des Verbandes

deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine.

Redakteur K. E. O. Fritsch.

Jeden Sonnabend wird ein
Hauptblatt mit einer Inse-
raten-Beilage, jeden Mittwoch
ein Inseratenblatt
ausgegeben.

Insertionspreis:
3/4 Sgr. pro Zeile.

Abonnementspreis 1 Thaler pro Quartal.

Berlin, den 9. August 1873.

Erscheint Mittwoch und Sonnabend.

Inhalt: Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine. — Die Baudenkmale von Halberstadt, Quedlinburg u. Wernigerode. — Neue Caloriferen. — Ueber die Sicherung spitz befahrener Weichen in den Hauptgleisen. — Weitere Projekte zur Wiener Stadtbahn. — Mittheilungen aus Vereinen: Architekten-Verein zu Berlin. — Vermischtes: Betreffs Anerkennung der vom Ver-

bände deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine aufgestellten Norm für die Berechnung des Honorars architektonischer Arbeiten. — Neue Materialien zum Bau und zur Ausstattung von Gebäuden. — Anstellung von Baubeamten der Militär-Verwaltung. — Reform der bestehenden baupolizeilichen Vorschriften vom Standpunkte der öffentlichen Gesundheitspflege. — Personal-Nachrichten etc.

Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine.

Verhandlungen der dritten Abgeordneten-Versammlung zu Eisenach.

Erster Tag: Freitag, den 1. August 1873.

Um 9^{1/4} Uhr eröffnet Hr. Blankenstein die Versammlung und stellt die Anwesenheit folgender Vereins-Vertretungen fest:

1) Berliner Architekten-Verein mit 985 Mitgliedern, durch die Herren Baurath Franzius, Eisenbahn-Bauinspektor W. Streckert, Land-Baumeister E. Jacobsthal und Stadt-Baurath H. Blankenstein, mit je 2 Stimmen.

2) Bayerischer Architekten- und Ingenieur-Verein mit 770 Mitgliedern, durch die Herren Sektions-Ingenieur Bauer, Betriebs-Ingenieur Henle, Bauamtmann Schmid und Bezirks-Ingenieur Seidel, mit je 2 Stimmen.

3) Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hannover mit 676 Mitgliedern, durch die Herren Ober-Baurath Funk und Regierung- u. Baurath E. Heldberg, mit je 2 Stimmen.

4) Sächsischer Ingenieur- und Architekten-Verein mit 367 Mitgliedern, durch die Herren Stadtbaudirektor Friedrich und Betriebs-Ingenieur Dr. Fritsche, mit je 2 Stimmen.

5) Badischer Techniker-Verein mit 230 Mitgliedern, durch Herrn Professor R. Baumeister mit 2 Stimmen.

6) Hamburger Architekten- und Ingenieur-Verein mit 192 Mitgliedern, durch die Herren Ingenieur Kämp und Baupolizei-Inspektor A. L. J. Meyer, mit je 1 Stimme.

7) Schleswig-Holstein'scher Ingenieur- und Architekten-Verein mit 125 Mitgliedern, durch die Herren Baugewerkschul-Direktor Wilda und Ober-Ingenieur H. Wollheim, mit je 1 Stimme.

8) Architekten- und Ingenieur-Verein zu Cassel mit 88 Mitgliedern, durch Herrn Wasserbaumeister Schmidt mit 1 Stimme.

9) Techniker-Verein zu Osnabrück mit 70 Mitgliedern, durch Herrn Oberbaurath Funk, dessen Stimme jedoch für diesen Verein nicht zählt, weil dieselbe bereits für den Hannoverschen Verein aufgeführt ist.

10) Architekten- und Ingenieur-Verein zu Frankfurt a. M. mit 60 Mitgliedern, durch Herrn Architekt Ad. Passavant mit 1 Stimme.

11) Technischer Verein zu Lübeck mit 51 Mitgliedern, durch Herrn Ingenieur Behrns mit 1 Stimme.

Es sind sonach 11 Vereine mit zusammen 3614 Mitgliedern durch 20 Abgeordnete mit 33 Stimmen vertreten. Dagegen sind ohne Vertretung geblieben: der Württembergische Verein für Baukunde mit 130, der ostpreussische Architekten- und Ingenieur-Verein mit 79, der Architekten- und Ingenieur-Verein zu Breslau mit 55, der technische Verein zu Oldenburg mit 47 und der Architekten-Verein zu Danzig mit 28, sonach 5 Vereine mit zusammen 339 Mitgliedern.

Durch Wahl mittels Stimmzettel werden sodann zum Vorsitzenden Herr Blankenstein, zum Schriftführer Herr Henle berufen und wird darauf in die Tagesordnung eingetreten.

I. Innere Angelegenheiten.

1. Der Geschäfts- und Kassenbericht für das abgelaufene Jahr, welcher mit einem Ueberschusse von 215 Thlr. 10 Sgr. 1 Pf. abschliesst, wird von Herrn Streckert verlesen und den Herren Behrns und Friedrich zur Prüfung überwiesen.

2. Vorbereitung der General-Versammlung des Verbandes im Jahre 1874 in Berlin.

Es sollen Berathungsthema ausgesprochen und Meldungen zu Vorträgen hierüber vom Vorort entgegengenommen und von ihm seinerzeit einem Verbands-Mitgliede der Einleitungs-Vortrag in der Sektions-Sitzung übertragen werden. Vorschläge zu solchen Berathungsgegenständen sollen in morgiger Sitzung eingebracht werden.

Auf Anregung seitens des Vorsitzenden wird beschlossen, die Vereine zur möglichst frühzeitigen Angabe der voraussichtlichen Anzahl der Theilnehmer und zur nachdrücklichen Hinweisung auf den wichtigen Umstand zu veranlassen, dass im kommenden Jahre zum ersten Male die Theilnahmeberechtigung

ausschliesslich auf Mitglieder von Verbands-Vereinen beschränkt bleibt.

II. Technische und soziale Angelegenheiten.

3. Schutz des geistigen Eigenthums an Werken der Architektur und des Ingenieur-Wesens, insbesondere an kunstgewerblichen Erfindungen.

Herr Heldberg referirt Namens des hannoverschen Vereines und erklärt dessen Uebereinstimmung mit den in der Denkschrift des Berliner-Architekten-Vereines aufgestellten Anschauungen; Herr Jacobsthal resumirt den Verlauf und gegenwärtigen Stand der Angelegenheit. In eingehender Berathung, an welcher fast sämmtliche Mitglieder sich betheiligen, wird die allseits anerkannte Nothwendigkeit eines wirksamen Schutzes des geistigen Eigenthums hervorgehoben, welche sich erst neuestens wieder in schlagender Weise auf der Wiener Ausstellung offenbare, wenn man die Arbeiten der mit und der ohne Patentschutz arbeitenden Industrien gegen einander vergleiche. Es wird angeregt, dem in den nächsten Tagen in Wien zusammentretenden Kongresse für die Patent-Frage die Beschlüsse des Verbandes rechtzeitig zugehen zu lassen und hierbei sogleich den vom Vereine deutscher Ingenieure ausgearbeiteten Entwurf eines Patentgesetzes zu empfehlen. Letzteres wird jedoch, weil es eine von der Versammlung unmöglich vorzunehmende Prüfung der aufgetauchten Entwürfe voraussetzen müsste, verworfen und beschlossen, der Verband solle seine prinzipiellen Anschauungen über die Patentfrage in einer Resolution niederlegen, mit deren Formulirung für die morgen fortzusetzende Berathung Herr Kämp betraut wird.

4. Reform des Prozessverfahrens in bautechnischen Streitigkeiten.

Da der mit dem Referate betraute Stuttgarter Verein nicht vertreten ist, resumirt für den badischen Verein als Korreferenten Herr Baumeister den Stand der Angelegenheit und entwickelt den Gedankengang, welcher dem mit Zuziehung eines Juristen abgefassten Stuttgarter Gutachten zu Grunde liegt. In der unter lebhafter Betheiligung geführten Debatte vereinigen sich die Ansichten der Abgeordneten im Wesentlichen dahin, dass von Spezialgerichten unter allen Umständen abgesehen werden müsse, Schiedsgerichte als nothwendiges Glied der Instanzen-Kette nicht, sondern höchstens als freiwillige Vereinbarung zwischen den Kontrahenten anzustreben seien; dass das Hauptgewicht auf Beziehung der Techniker schon im Vorverfahren behufs Erzielung einer richtigen Fragestellung zu legen sei, sowie dass die Wahl der Sachverständigen durch die Parteien aufgehoben werden müsse.

Die Sitzung wird um 11 Uhr 50 Minuten vertagt und um 12 Uhr 40 Minuten wieder aufgenommen.

Es wird die Frage behandelt, ob der Richter unbedingt an den Ausspruch der technischen Sachverständigen gebunden sein solle oder nicht, wobei von einer Seite gewünscht wird, diese Frage gar nicht zu berühren und dieselbe der Beurtheilung nach allgemeinen Grundsätzen des Rechtes und des Rechtsverfahrens zu überlassen, während von anderer Seite dem Richter nur die Einholung eines neuen Gutachtens, nicht aber die einseitige Umgehung eines abgegebenen Gutachtens zugestanden werden will. Mit Stimmen-Mehrheit sodann wird die obligatorische Eigenschaft des Gutachtens beschlossen.

Es soll hiernach eine Petition an die Reichsregierung in folgendem Sinne gerichtet werden:

- es möge in der künftigen deutschen Zivilprozessordnung dafür gesorgt werden, dass schon im ersten Verfahren behufs richtigerer sachgemässer Instruktion des Prozesses Sachverständige zugezogen werden;
- es möge als Grundsatz ausgesprochen werden, dass in allen Fällen das Gericht die Sachverständigen ernenne

und bei Urtheilsfällung an den Ausspruch derselben gebunden sei, unbeschadet jedoch der Rückgabe des Ausspruches zur Berichtigung oder der Aufstellung neuer Sachverständiger;

- c) es möge für den Fall, dass überhaupt das Institut der Schöffen eingeführt würde, auf verhältnissgemässe Beziehung von Bauverständigen durch spezielle gesetzliche Bestimmung Bedacht genommen werden.

Nummer 5 der Tagesordnung soll nach No. 6 behandelt werden.

6. Vorschläge zur einheitlichen Bezeichnung der in der Hydrometrie vorkommenden Grössen.

Herr Schmidt referirt Namens des bayerischen Vereins über die eingekommenen Vorschläge und motivirt das speziell entwickelte, alle in der gesamten technischen Mathematik vorkommenden Ausdrücke umfassende System der algebraischen Bezeichnungen unter Betonung, dass man mit der bisherigen Willkühr und Systemlosigkeit brechen müsse und hierbei vor dem Widerstande der an dem Altgewohnten Hängenden nicht zurückschrecken dürfe. Nachdem mehrseits anerkannt wurde, dass auf dieser systematischen Basis eine Einigung erzielt werden könnte, wenn einige aufgetauchte Bedenken, in deren detaillirte Berathung die Versammlung nicht eingeht, widerlegt oder gehoben werden würden, wird beschlossen, dass der bayerische und badische Verein in Verbindung mit dem Verein deutscher Ingenieure bis 1. Dezember laufenden Jahres präzise Vorschläge an den Vorort einsenden sollen. Um sich jedoch die Mitwirkung des Vereins deutscher Ingenieure zu sichern, soll diesem, da er in nächster Zeit seine Generalversammlung hält, ein Exemplar der bayerischen und badischen Vorschläge schon jetzt mitgetheilt werden.

Bei Berathung des Röder'schen Zusatzantrages ergibt sich aus der eingehenden Debatte, dass es schwer sein würde, die zweifelhaften Ausdrücke zu beseitigen oder durch bindende Definitionen zu klären, dass auch ein Bedürfniss hiernach nur bei wenigen Ausdrücken wirklich bestehe, der Definirung derselben aber bei den lokalen Gebräuchen und amtlichen Vorschriften wesentliche Bedenken entgegenständen. Der Vorschlag des Referenten, in einer fortlaufenden Rubrik der Zeitschrift die zweideutigen Ausdrücke zu sammeln, wird aus diesen Gründen und weil zu weit führend verworfen und beschlossen, die ganze Frage von der Tagesordnung abzusetzen.

5. Norm für Honorirung der Arbeiten im Gebiete des Ingenieurwesens.

Herr Dr. Fritsche referirt Namens des sächsischen Vereins und schlägt für die progressive Honorar-Skala ein von ihm skizzirtes System von Parabeln vor, welches von der Versammlung als eine für derartige Honorarskalen sehr zweckmässige graphische Darstellung willkommen geheissen wird.

Im Laufe der Debatte stellten sich wiederholt die schon vorjährig, namentlich vom bayerischen Verein entwickelten Bedenken gegen die Honorar-Tarifirung überhaupt heraus, und wurde darauf hingewiesen, dass seit vorigem Jahre von keiner Seite Anträge oder Ausarbeitungen einkamen, woraus auf Mangel eines Bedürfnisses nach solchem Tarife geschlossen werden könne. Nachdem der Antrag, einen Minimaldiätensatz für die Ingenieure zu normiren, verworfen wurde, beschloss die Versammlung diese Frage zunächst nicht weiter zu behandeln, die Vereine aber zur Sammlung etwa eingehenden Materiales aufzufordern.

Schluss der Sitzung Nachmittags 3 Uhr.

Zweiter Tag: Sonnabend, den 2. August 1873.

Der Vorsitzende eröffnet um 7 Uhr 15 Minuten die Sitzung und konstatirt die Anwesenheit der gestern im Protokolle aufgeführten Abgeordneten.

Von den Herren Schlierholz und v. Egle ist ein Telegramm eingetroffen, in welchem dieselben ihr Nichterscheinen entschuldigen.

- ad 3. Zum Schutze des geistigen Eigenthums.

Es wird die Redaktion der Resolution bezüglich des Patentschutzes in nachstehender Fassung genehmigt: Der Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine anerkennt die Nothwendigkeit und Dringlichkeit für Erlass eines deutschen Patentgesetzes, schliesst sich in diesem Sinne den Bestrebungen des Vereins deutscher Ingenieure an und wünscht, dass es gelingen möge, internationale Grundsätze für Patentgesetzgebung zu vereinbaren, Grundsätze, in welchen das Erfindungs-Patent

als ein auf voller Gegenseitigkeit beruhender Kontrakt zwischen Staat und Erfinder aufgefasst wird. Dieselbe wird sofort mit Begleitschreiben an den Verein deutscher Ingenieure nach Wien abgeschickt.

Bezüglich der Petition wird einstimmig beschlossen, dieselbe an das Bundeskanzleramt und den Reichstag zugleich zu richten, in ihr die Nothwendigkeit des Patent-Schutzes zu betonen und sich im Principe den Bestrebungen des Vereins deutscher Ingenieure anzuschliessen; bezüglich der Architektur auf Schutz gegen unberechtigte Veröffentlichungen zu dringen und den Erlass eines Musterschutz-Gesetzes als unerlässliche Nothwendigkeit zur Hebung der Industrie zu bezeichnen. Bei Abfassung der bezüglichen Gesetze seien Sachverständige aus den Kreisen der Industriellen und Künstler hinzuzuziehen.

7. Bildungsgang der Techniker:

Das umfangliche Material, welches zu dieser Frage einkam,

Die Baudenkmale von Halberstadt, Quedlinburg und Wernigerode.

Die für die Tage vom 9. bis incl. 11. d. M. beabsichtigte Studienreise des Berliner Architekten-Vereins giebt uns Veranlassung, den in der Hauptversammlung des Vereins vom 2. d. gehaltenen Vortrag des Hrn. Elis, welchen der Verfasser uns in freundlichster Weise zur Verfügung gestellt hat, nachstehend zum Abdruck zu bringen, weil wir annehmen dürfen, dass eine grössere Anzahl der an der Exkursion theilnehmenden Fachgenossen denselben als willkommenes Hilfsmittel zur Orientirung beim Verweilen an den Zielpunkten der Reise betrachten wird.

Von den drei Orten ist es vor allen **Halberstadt**, das durch die grosse Zahl und die kunsthistorische Bedeutung seiner Monumente den ersten Platz einnimmt. Bald nach der im Jahre 781 durch Karl den Grossen vollzogenen Stiftung des Bisthums, dessen ursprünglicher Sitz Seeligenstadt (jetzt Osterwiek) war, wird Halberstadt als Hauptstadt gewählt, da es der heidnischen Bevölkerung dieser Gegend bereits als grösserer Zentralkpunkt und Kultort gegolten haben mag, indem in und um Halberstadt sich die zahlreichsten Spuren heidnischer Grabstätten etc. finden.

Auf einem an der Holtemme gelegenen Hügel, dem jetzigen Domplatz, welcher sich durch seine natürliche Gestaltung zur Befestigung wohl eignete, erhebt sich zuerst die Domburg und in derselben die Kathedrale, welche Hildegim II. 859 weihte. Im Jahre 1005 hat bereits B. Arnulph der Kathedrale gegenüber die zweite Kirche, St. Mariae errichtet und 1036 erbaut neben dieser Burchhard I. das bischöfliche Schloss, den Petershof, Klöster, Kirchen, Strassen entstehen allmählig ausserhalb der Domburg, die Stadt erweitert sich, wird umwallt, bis etwa im 15. Jahrhundert die heutigen Grenzen im Allgemeinen erreicht sind.

Beachtenswerth, ausser den genannten beiden Kirchen sind die Paulskirche, Martinikirche, Moritzkirche, die Prämonstratensernonnen-Klosterkirche St. Burchardi, das Franziskaner-Kloster St. Andreae, das Dominikaner-Kloster St. Catharinae. — Weitergehend zum Dome, so erzählt die Chronik, dass der erste, 859 dem Stephanus geweihte Dom bereits 963 eingestürzt ist. Bischof Bernhard begann einen Nothbau mit Krypta und Oberkirche, welchen 974 Bischof Hilliward weihte: Neben demselben wurde ein neuer Dom errichtet und 992 vollendet.

Der letztere Bau war doppelchörig und ohne Krypta. Ein Brand im Jahre 1060 zerstört diesen Bau, doch wird derselbe bereits 1071, nach einer Restauration wieder in Gebrauch genommen, bis eine Feuersbrunst, bei Gelegenheit der Zerstörung der Stadt durch Heinrich den Löwen 1179 einen abermaligen Neubau bedingt, dessen stattliche Ueberreste wir noch heute vor uns haben. In der jetzigen Anlage bildet die Kirche einen langgestreckten dreischiffigen Bau mit einschiffigem Querhaus, zwei westlichen Thürmen und einfachem Strebesystem.

Die im Uebergangsstil erbauten Thürme, sowie ein grosser Theil der Stiftsgebäude gehören der Bauperiode kurz nach 1179 an. Noch vor Vollendung der Kirche (etwa um 1240) änderte man den Bauplan zu Gunsten eines vollendetern, französisch-gothischen, wie die, unmittelbar an den nördlichen Thurm stossenden drei Traveen des Seitenschiffes zeigen. Auch die Strebebögen und das Dachgesims des Mittelschiffes gehören dieser Periode an, während die Gewölbe und Mauern desselben später, im 15. Jahrhundert ersetzt sind.

Gleichzeitig mit dem Bau der Thürme war jedenfalls in der Gegend des jetzigen Transsepts auch eine Choranlage ausgeführt worden, so dass man im Laufe des 14. Jahrhunderts den neuen hohen Chor gemächlich aufbauen konnte. Das Querschiff datirt zwischen 1442—1474 und das Langhaus, mit Ausnahme der vorerwähnten drei Traveen zwischen 1442—1486. In dem letztgenannten Jahre wurde das Gewölbe geschlossen und Bischof Ernst weihte den nunmehr vollendeten Dom am 28. August 1491 feierlich ein.

Die Kathedrale gehört unstreitig zu den schönsten Norddeutschlands und ist besonders das Innere derselben von einer seltenen harmonischen Wirkung.

Die Ausstattung der Kirche ist in jeder Beziehung bemerkenswerth. Chorstühle aus der letzten Hälfte des 14. Jahrhunderts von vollendeter Schönheit, Glasmalereien, Teppiche, Lichterkronen, Statuen etc., zieren den Bau und in dem Letzner, dessen Errichtung in das Jahr 1510 fällt, besitzt der Dom einen jener überaus reichen und kunstvollen kleinen Bauten der Spätgothik, mit aller ihrer liebenswürdigen, tändelnden Ueberschwänglichkeit.

Der Kapitelsaal, erbaut 1515, mit reichen, kunstvollen Netzgewölben, bewahrt eine Sammlung von Paramenten, Kirchengeräthen, Altären etc., deren Werth für Archäologen unschätzbar und welche durch jene in der Schlosskirche zu Quedlinburg aufbewahrte auf das Trefflichste ergänzt wird. Die Stiftsgebäude haben in letzterer Zeit eine bedeutende Veränderung erfahren

konnte in erschöpfender Weise nicht mehr für die dermalige Sitzung benutzt werden, weshalb Referent, Oberbaurath Funk, vorschlägt, zunächst nur präzise Fragen aufzustellen, deren Einzel-Behandlung die Erledigung des Themas für die nächste Versammlung wesentlich fördern würde.

Es wird demgemäss beschlossen, den Vereinen folgende Fragen zur eingehenden Berathung und zur Einsendung der Antworten bis zum 1. April k. J. zu stellen:

- a) welche Vorbildung ist für das Fachstudium der Architekten und Ingenieure zu empfehlen?
- b) muss diese Vorbildung für die Baubeamten des Staates und für Privat-Techniker die gleiche sein?
- c) ist für das Studium der Architekten und Ingenieure ein akademisch freies oder ein schulmässiges (ausschliesslich oder kombinirt) vorzuziehen?
- d) in welcher Weise und wie weit ist die praktische Ausbildung der Architekten und Ingenieure mit dem theoretischen Studium zu verbinden?
- e) sind für die Baubeamten des Staates und für Privat-Techniker Prüfungen zu empfehlen?
- f) ist auch für die Maschinen-Ingenieure eine Staatsprüfung wünschenswerth?
- g) ist eine Trennung der Baufächer für das Studium und die Praxis nothwendig und in welchem Maasse ist eine solche Trennung durchführbar?

Herr Wilda weist in umfassendem Vortrage darauf hin, dass einen Haupt-Zielpunkt die Beseitigung des täglich mehr zu Tage tretenden Mangels an Bildungsanstalten für untergeordnete Techniker bilden sollte. Er verliest eine Denkschrift über Organisirung technischer Mittelschulen, wozu zunächst anzustreben sei, dass der Staat diesen Schulen die gleiche Theilnahme widmen möge, wie er sie den höheren Bildungsanstalten thatsächlich angedeihen lässt.

Die weitere Behandlung der Frage nach dieser Richtung wird ausgesetzt, jedoch anerkannt, dass dieselbe vom Verbands in's Auge zu fassen sei. Der Redner wird aufgefordert, seine Ansichten bei No. 9 der Tagesordnung zur Sprache zu bringen und bez. Vorschläge zu formuliren.

8. Vorberathung über den Erlass eines Konkurrenz Ausschreibens zur Erlangung einer Schrift über zweckmässige Heizungs- und Ventilationsanlagen.

Herr Kämp verliest das Gutachten des Hamburger Vereines.

Es knüpft sich hieran eine Debatte, in welcher betont wird, dass die Ventilation nicht bloss der Wohnungen, sondern auch aller von Menschen benutzten Räume behandelt und die Heizung nur soweit erörtert werden solle, als sie mit der Ventilation im Zusammenhange steht. Der Casseler Verein schlägt ein weitergehendes Programm für die Preisschrift vor, welchem entgegengehalten wird, dass es den Umfang eines grösseren Werkes und nicht den einer Monographie bedingen würde.

und die jetzige Restauration derselben dürfte wohl nicht als ganz glücklich angesehen werden können. Erwähnenswerth sind noch einige romanische Theile an der östlichen Seite des Kreuzganges und ein sehr schöner Klappaltar in der Neustadtkapelle, am westlichen Flügel des Kreuzganges.

Die Liebfrauenkirche (B. M. V.) eine einfache Pfeilerbasilika mit halbrunder Apsis und zwei, ebenfalls halbrund geschlossenen Nebenkapellen, ist vom B. Arnulph 1005 gestiftet. Aus dieser Zeit datirt noch die sogen. katholische Kapelle und der Unterbau der westlichen Thürme mit Ausschluss des später im 13. Jahrhundert eingesetzten Portals. Der Hauptbau, durch B. Rudolf I. 1136 angefangen, ist 1147 geweiht. Etwas später sind die östlichen Thürme; die Gewölbe im Chor und Querschiff fallen in die Zeit 1274—1284. Bei der Restauration von 1841—1848 sind auch zum grossen Theil die alten Malereien wieder hergestellt, doch leider sehr modernisirt. Die Stuckreliefs an den mit Arkaden bekrönten massiven Chorschranken, aus dem Ende des 12. Jahrhunderts stammend, sind von seltener Schönheit; sie stellen Jesus, Maria und die Apostel sitzend, in fast Lebensgrösse dar. Zwei romanische Ambonen, romanische Schränke, gothische Chorstühle und ein frühgothischer leider arg verstümmelter Ziborienaltar bilden gegenwärtig noch einen ansehnlichen Schmuck der sonst sehr einfachen Kirche.

Der Kreuzgang aus der letzten Zeit des 13. Jahrhunderts, die obere Geschosse desselben und die sonstigen Stiftsgebäude meist dem 15. Jahrhundert angehörend, bieten wenig Interessantes. Zu erwähnen ist noch die Barbarakapelle (1438), in der sich edle Gewölbmalereien finden.

Anzuführen sind noch: die Martinikirche, gestiftet 1197, ausgebaut 1274 u. ff., die Andreaskirche, nach 1399, und an Profangebäuden: das massiv erbaute Rathhaus 1365—1381 mit späteren Anbauten: östlich 1520, südlich 1663; der Roland 1433; der Petershof gestiftet 1036, vergrössert 1555 durch B. Sigismund; der Zwicken, 1592, unten Sandsteinkarden, oben Fachwerk mit Holzschnitzerei; die Comisse, 1697, früher Schloss des Bischofs Heinrich Julius; der Rathskeller, 1461, sehr interessanter Holzbau mit gothischen Kunstformen; die Münze, fast gleichalterig und ebenfalls noch gothisirender Fachwerksbau; die Wage, 1483, und der Schuhhof, 1579. Letzterer Bau zeigt bereits Renaissanceformen in dem Schnitzwerk der Balkenköpfe, Knaggen, Füllhölzer, Tüfelwerk etc.

Quedlinburg. König Heinrich I. und seine Gemahlin Mathilde gründeten 935 das Servatiusstift innerhalb der Burg, bei der Pfalz Quedlinburg, in der Absicht, sich dort eine

Die Grösse des Preises und die Art der Aufbringung desselben wird eingehend besprochen und namentlich nach zwei Modalitäten in's Auge gefasst, eine dahin zielend, die Mitwirkung des preussischen Vereines für Gewerbeleiss in Anspruch zu nehmen, die andere auf selbstständiges Vorgehen des Verbandes allein, welchem die Aufbringung der Mittel nicht schwer werden würde.

Zum Beschlusse wird erhoben: der Verband erlässt das Preis-Ausschreiben für sich allein und setzt einen einzigen Preis von 1500 Mark aus; der Vorort arbeitet die Konkurrenz Ausschreibung nach dem oben erwähnten Gutachten des Hamburger Vereines aus und setzt als Einreichungstermin den 1. September 1874 fest. Das Preisgericht wird von den Vereinen zu Berlin, Dresden, Hamburg, Hannover und München mit je einem Richter besetzt.

Die Sitzung wird um 10 Uhr vertagt und um 10 Uhr 45 Minuten wieder aufgenommen.

ad 2. Als Vortrags-Themata für die nächste General-Versammlung werden aufgestellt:

- a) Grundzüge für Stadt-Erweiterungs-Pläne nach technischen, wirthschaftlichen und polizeilichen Beziehungen;
- b) Anwendung des Zementes im Hochbau;
- c) Mittel zur Beförderung der allgemeinen Anwendung solider Materialien, Rohbau gegenüber dem Putzbau;
- d) muthmaassliche Dauer von Eisen-Konstruktionen;
- e) Methoden, um Fundirungen in ihren Kosten, namentlich summarisch zu veranschlagen;
- f) Reinigung und Entwässerung von Städten;
- g) Ausnutzung der Torfmoore, auch der unter Wasser liegenden, zu industriellen und landwirthschaftlichen Zwecken;
- h) Herbeiführung grösstmöglicher Vereinfachung der Hochbau-Kosten-Anschläge und Beförderung eines einheitlichen Verfahrens hierbei.

9. Als technische Fragen für die nächste Abgeordneten-Versammlung werden aufgestellt:

- a) Welche Einrichtungen bestehen in den deutschen Staaten zur Ausbildung von Bauhandwerkern und welche Erfahrungen wurden bei denselben gemacht?
- b) Was kann seitens des Verbandes geschehen um die Inventarisirung, Veröffentlichung und Erhaltung der Bau-Denkmäler im deutschen Reiche zu befördern?
- c) Welche Erfahrungen liegen vor über Hebung des Wohlstandes der Arbeitgeber und Arbeitnehmer und das Gedeihen des Baugewerbes seit Aufkommen der allgemeinen und speziellen Strikes; ist in den abgestuften Lohn- und Akkordsätzen ein Mittel zur Hebung des Baugewerbes zu ersuchen und welche sonstigen Mittel scheinen geeignet zur Verbesserung desselben?
- d) welche Art der Eintheilung (Grossunternehmer, Klein-

Ruhestätte zu bereiten. Nonnen aus Kloster Wenthusen, dem heutigen Thale, wurden hin berufen und 937 erfolgte die Einweihung des Stifts. Die Kirche wird aber bald vergrössert, so dass 997 aufs Neue eine Einweihung stattfindet, und da selbst dieser Bau sich noch als zu klein erweist, findet erst durch eine abermalige Erweiterung im Jahre 1021 derselbe seinen Abschluss. Ein Brand zerstört die Kirche 1070 theilweise, so dass sie erst 1129 wieder vollendet wird. Es ist sehr schwer die einzelnen Bautheile noch jetzt streng zu sondern, da selbst in der Krypta deutlich ein Um- und Anbauen zu erkennen, so dass eine innige Verschmelzung der sämmtlichen erwähnten Bauten wohl anzunehmen ist. Das Schiff möchte der letzten Bauperiode angehören. Der Umbau des Chores erfolgte 1320 durch die Aebtissin Jutta de Kraneckefeld, aus derselben Zeit stammt das kleine Portal zur Krypta im Schlosshofe, dessen zierliche Architektur uns angenehm überrascht, gegenüber dem etwas plumpen Chorbau der Kirche. Die Servatius- oder Schlosskirche bildet eine kreuzförmige Basilika mit zwei Nebensapsiden an den östlichen Mauern des nur sehr wenig über die Breite des 3schiffigen Langhauses vorspringenden Querhauses; 2 Thürme, von denen nur noch einer über das Dach emporstrebt, schliessen den Bau gegen Westen ab. Im Schiff wechseln je 1 Pfeiler und 2 Säulen. Bemerkenswerth ist die Loge zwischen den Thürmen. Die grosse, geräumige Krypta, welche sich bis unter das Querschiff erstreckt, und die etwas tiefer liegende sog. Busskapelle sind von höchstem architektonischen Interesse und malerischen Reiz. Das Grab Heinrich I., die Schatzkammer, verschiedene sehr alte Grabsteine, gehören zu den sehenswerthesten Gegenständen der Kirche.

Auf die Wipertikirche und deren, dem 10. Jahrhundert entstandene Krypta ist besonders aufmerksam zu machen; beiläufig zu erwähnen noch der Marktkirche (St. Benedicti) und der Schäferkirche (St. Nicolai).

Wernigerode. Hier ist es namentlich das überaus zierliche und in der Silhouette so malerische kleine Rathhaus, ein Fachwerksbau im Jahre 1494—1498 durch Thomas Hilleberg ausgeführt, welches für den Architekten anziehend ist. Leider sind durch die vielfachen Brände, denen die fast ausschliessliche Fachwerksbauart der Wernigeroder ein zu gefährliches Material liefert, viele schöne, alte Holzhäuser verschwunden jedoch haben sich hier und da noch einzelne, sogar sehr reiche Renaissancebauten erhalten. Die Nikolai- und Sylvesterkirche sind ohne ein besonderes kunsthistorisches Interesse.

unternehmer) und welche Art der Vergabung (Taglohn, Handakkord, beschränkte Konkurrenz, allgemeine Konkurrenz) ist im Bezirke der verschiedenen Vereine vorzugsweise in Anwendung und welche Erfahrungen haben in diesen Beziehungen in den letzten Jahren bei der lebhaften Bauthätigkeit sich ergeben?

Die Beantwortung der Frage Lit. b soll bis zum 1. Februar, jene der übrigen Fragen bis zum 1. April 1874 beim Vororte einlaufen.

Der Erfolg des vom Verbands veröffentlichten Vorschlages auf gleichzeitliche Bezeichnung der metrischen Maasse wird erörtert, die Debatte ergibt aber keinen Anhaltspunkt zu einem weiteren Vorgehen des Vereins in dieser Frage sowie in der

Indem vorstehende Verhandlungen hiermit zur allgemeinen Kenntniss der Verbands-Mitglieder gebracht werden, ersuchen wir dieselben, die neu aufgeworfenen Fragen in Berathung zu ziehen und die Ergebnisse derselben so zeitig wie irgend möglich, jedenfalls aber innerhalb der angegebenen Fristen an uns einzureichen.

Berlin, den 4. August 1873.

Der Vorstand des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine

Hobrecht
Vorsitzender.

Steuer
Säckelmeister.

Blankenstein
Schriftführer.

Adler.

Boeckmann.

Franzius.

Streckert.

in Anregung gebrachten Agitation für Abschaffung des neben dem Kilo noch als Gewichtseinheit zugelassenen Zollpfundes.

Herr Friedrich erstattet schliesslich Bericht über die Prüfung der Rechnung, welche in allen Theilen unbeanstandet bleibt. Es wird hiernach dem Vororte Decharge ertheilt. Hieran schliesst sich die Feststellung der Beiträge für das nächste Verbandsjahr, und wird der Beitrag pro 50 Mitglieder auf 15 Mark festgesetzt.

Schluss der Verhandlung und des Abgeordnetentages Mittags 1 Uhr.

Vorgelesen, genehmigt und unterschrieben.
Der Vorsitzende Der Schriftführer
Blankenstein. Henle.

Neue Calorifören.

In dem Maasse, als es in neuerer Zeit gelungen ist, die der Luftheizung anklebenden Mängel mehr und mehr zu beseitigen, nicht minder auch die der allgemeinen Einführung derselben hier und da entgegenstehenden Vorurtheile

bis 4 ist zu bemerken, dass unter dem Flur der Heizkammer (Fig. 1) der Kaltluftkanal liegt, welcher von zwei entgegengesetzt liegenden Seiten des Gebäudes zugeführt ist, aus dem Grunde, um den etwaigen Mangel an Zug in

Luftheizungs-Einrichtung von Fischer & Stiehl in Essen.

(Fig. 1 — 3 im Maasstab 1:50 der natürlichen Grösse).

Fig. 2.
Schnitt nach C — D.

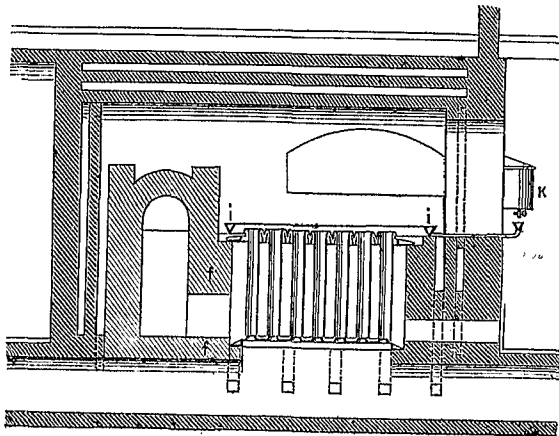


Fig. 1.
Grundriss.

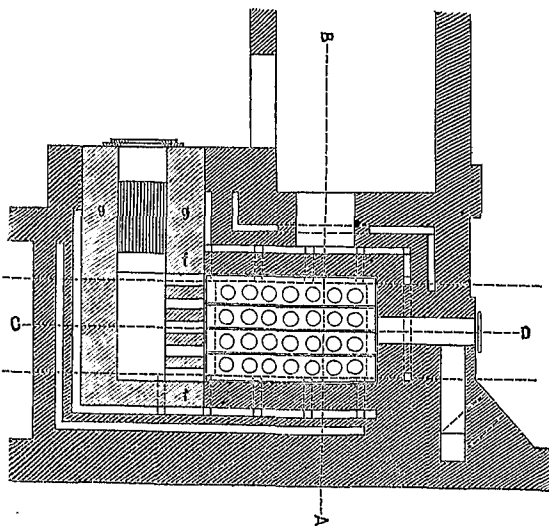


Fig. 3.
Schnitt nach A — B.

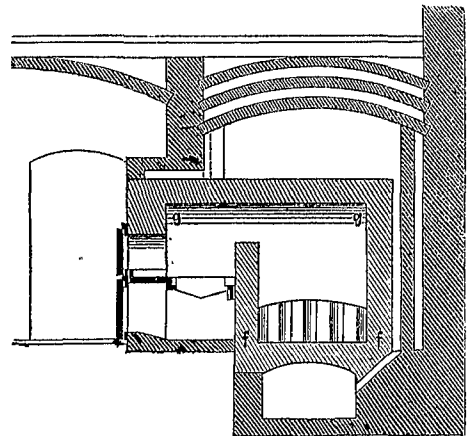
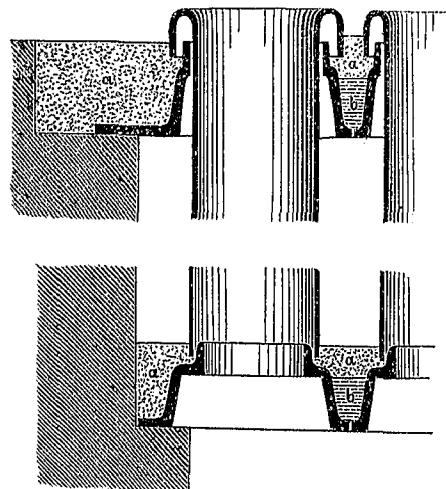


Fig. 4.
Einsetzung der Heizröhren.



aus dem Wege zu räumen, hat naturgemäss das Interesse für diese Art der Heizung zugenommen, so dass es von Werth sein wird, alle neueren Erscheinungen auf diesem Gebiet einer sorgfältigen Beachtung zu würdigen. Von diesem Standpunkte aus bringen wir, unter dem Versprechen noch weiterer Mittheilungen resp. Abbildungen, heute Beschreibung und Zeichnung einer Calorifère, wie sie von den Fabrikanten Fischer & Stiehl in Essen a. d. R., die uns auch das Material zu gegenwärtigem Artikel geliefert haben, neuerdings vielfach ausgeführt ist.

Zum Verständniss der beigelegten Zeichnungen Fig. 1

der Calorifère zu beseitigen, dadurch, dass wenn der Wind aus der einen oder andern Richtung weht, das entgegengesetzt liegende Kanalstück abgesperrt wird. Als zugbeförderndes Mittel soll auch noch die weitere Einrichtung dienen, dass die Regulirung der Feuerung nicht mittels eines gewöhnlichen Schiebers — im Fuchs — erfolgt, sondern mittels Ventils in der Thür des Aschenfalls, wodurch bewirkt wird, dass der Schornstein — soweit dies von der Funktionirung des untern Theils desselben abhängt — seine saugende Wirkung stets in gleicher Weise ausübt. Die Feuerbüchse der Calorifère ist aus Chamottsteinen — in der Zeichnung

durch hellere Schraffirung kenntlich gemacht — hergestellt; die Feuergase umspielen auf ihrem ziemlich direkten Wege zum Schornstein gerade gusseiserne Röhren von 1,04^m Länge, 164^{mm} Durchmesser und 6^{mm} Wandstärke. Die Röhren sind reihenweise angeordnet; vor jedes Rohr in der vorderen, dem Rost zunächst stehenden Reihe ist, um das Glühendwerden durch die unmittelbare Einwirkung der Stichflamme zu verhüten, ein entsprechend breiter Pfeiler ebenfalls aus Chamottesteinen gestellt — s. Fig. 2 bei *f. f.* — In ganz besonders einfacher Weise ist der Anschluss der Rohre an den Kaltluftkanal einerseits und den Heizkammerraum andererseits bewirkt: Auf einem entsprechend geformten gusseisernen Träger (s. Fig. 4) sind die Oeffnungen zum Durchlassen der kalten Luft mit einer 26^{mm} hohen Umfangsleiste versehen; wenn beim Einlegen der Träger die zwischen je zwei derselben befindliche Fuge mit Chamotte gedichtet ist, wird diese Dichtung mit einer bis zur Höhe der Umfangsleiste reichenden Sandschicht *a* bedeckt, in welche das untere Rohrende eintritt; ganz dieselbe Dichtung findet auch am oberen Rohrende statt und man erkennt hieraus, einestheils, dass die Rohre unter Einwirkung verschiedener hoher Temperaturen sich völlig frei bewegen, anderntheils, dass sie nach eingetretenen Beschädigungen in so einfacher

Weise ausgewechselt werden können, dass zu diesem Geschäft selbst ein völlig ungeübter Arbeiter verwendbar ist. Da die Heizkammer durch eine besondere Thür bequem zugänglich ist, so liegt kein einziger Theil der Calorifere versteckt oder auch nur unüberselbar, was gewiss als ein Vorzug der Konstruktion zu betrachten ist, während jedoch andererseits nicht übersehen werden darf, dass vermöge des geraden und kurzen Weges, den die Feuergase bis zum Eintritt in den Schornstein zurückzulegen haben und weil sie nicht entgegengesetzt dem Zuge der warmen Luft geleitet werden, die Auswerthung des Brennmaterials wohl nicht gerade günstig ist.

Im Uebrigen ist etwa noch hinzuzufügen, dass der Querschnitt des Kaltluftkanals $\frac{1}{25}$ und die Rostfläche $\frac{1}{100}$ der Heizfläche beträgt. Letztere wird in eine solche Beziehung zu der Kapazität der Heizkammer und der Luftkanäle gesetzt, dass die Luft bei ihrem Uebertritt in die Zimmerräume nicht höher als 30—35° erwärmt ist. Zur Erhaltung des nöthigen Feuchtigkeitsgrades derselben dient ein in der Heizkammer plazirtes Wassergefäß, das von Aussen gefüllt wird (Fig. 2). Eine besonders grosse Einfachheit lässt sich dem Vorstehenden nach dieser Calorifere nicht absprechen.

B.

Ueber die Sicherung spitz befahrener Weichen in den Hauptgleisen.

In dem Artikel „Ueber die Anordnung der Zwischenbahnhöfe auf eingleisigen Bahnen, mit besonderer Berücksichtigung der Lage der Weichen in den Hauptgleisen“ auf Seite 115 resp. 132 (Nr. 30 u. 34) d. Z. wurde aus dem statistischen Materiale der preussischen Eisenbahnen nachzuweisen versucht, wie betriebsgefährlich die in den Hauptgleisen der Bahnhöfe liegenden Weichen sind, welche von den Zügen gegen die Spitze befahren werden. Die bezüglichlichen, für die vier Jahre 1868—71 daselbst mitgetheilten und besprochenen „Betriebsereignisse“ (Entgleisungen, Zusammenstöße etc.) können nunmehr, soweit sie in der falschen Handhabung der Weichen ihren Grund haben, durch die entsprechenden Daten für das verflossene Jahr vervollständigt werden.

Im Jahre 1872 wurden durch falsche Handhabung der Weichen überhaupt 74 Ereignisse veranlasst, (gegen resp. 14, 49, 34, 61 in den Jahren 1868—71). Von diesen kommen 57 Ereignisse, d. h. 80 Prozent auf spitz befahrene Weichen in den Hauptgleisen, während der Rest auf andere Weichen entfällt. (1868—71 betrug der betreffende Prozentsatz gleichfalls nahezu 80%).

Bei den Unfällen lediglich dieser letzteren Kategorie sind 5 Personen getödtet und 31 Personen verletzt worden, während an Betriebsmaterial 106 Fahrzeuge erheblich und 157 Fahrzeuge unerheblich beschädigt sind.

Von den in Rede stehenden 57 Ereignissen betrafen 55 solche Züge, welche auf der betreffenden Station zu halten hatten, während zwei Fälle bei Schnellzügen vorkamen, welche die Station ohne Aufenthalt durchfahren sollten.

Die übrigen in dem früheren Artikel mitgetheilten, aus den Spezialberichten entnommenen Resultate werden durch die Ereignisse des Jahres 1872 in keinem wesentlichen Punkte alterirt. —

Es beweisen also auch die Ergebnisse des vorigen Jahres, welehes seit den Kriegsjahren — für diese Unfälle wenigstens — wieder als das erste normale Betriebsjahr angesehen werden kann, die grosse Gefährlichkeit der spitz befahrenen Weichen in den Hauptgleisen und mahnen dringend an die Beseitigung derselben. Hiernach erscheint es auch gewiss gerechtfertigt, wenn höheren Ortes bei der Prüfung von Bahnhofs-Umbau- und Neubauprojekten auf diesen Punkt ein ganz besonderes Augenmerk gerichtet wird.

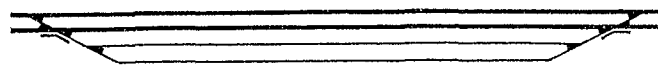
Am Schlusse des erwähnten Artikels (Seite 134) wurde schon bemerkt, dass eine strikte Durchführung des Prinzipes, keine derartige Weiche in den Hauptgleisen zu dulden, nicht überall möglich sei. Einmal sind die an den Bahnhofsenden eingleisiger Bahnen vorhandenen Einfahrtsweichen nicht zu entbehren; ferner ist bei Trennungs- und Uebergangsbahnhöfen eine Verbindung zwischen den verschiedenen Routen erforderlich, bei welcher in den meisten Fällen eine spitz befahrene Weiche nicht zu umgehen sein wird — und endlich kann ein strenges Festhalten an diesem Prinzipie bei sehr frequenten Bahnen, die namentlich einen besonders starken Güterverkehr haben, zu grossen Inkonvenienzen und vielfach selbst zu erheblichen Gefahren für den Betrieb führen. Ein lebhafter Güterverkehr erfordert ein häufiges Ablenken der Züge von den Hauptgleisen in die Nebengleise der Bahnhöfe, sei es zum Zwecke

von Ueberholungen, sei es, um daselbst Rangirmanöver irgend welcher Art auszuführen. — Auf zweigleisigen Bahnen ist diese Ablenkung, wenn spitz befahrene Weichen nicht vorhanden sind, nur durch Zurücksetzen der Züge möglich. Hierdurch entstehen bei solchen Bahnen, wo die Züge in kurzen Zwischenräumen auf einander folgen, vielfach Verzögerungen in der Beförderung derselben und dadurch wiederum Gefahren für den Betrieb, indem alsdann nicht selten zur grösseren Beschleunigung der nachfolgende Zug in den Bahnhof eingelassen wird, ehe der zurücksetzende die Hauptgleise geräumt hat, und der einfahrende Zug kann dem letzteren dann in die Flanke fahren.

Die Unsicherheit wird noch vermehrt, wenn der zurücksetzende Zug, um vom einen Hauptgleise in die Nebengleise zu gelangen, das andere Hauptgleis kreuzen muss, weil ihm dabei eventuell von einfahrenden Zügen beider Richtungen Gefahr droht. Hierzu kommt, dass die Gefällverhältnisse der an den Bahnhof anschliessenden freien Strecken das Zurücksetzen langer Züge in hohem Maasse erschweren können. — Unter Umständen kann es demnach für Bahnhöfe frequenter Linien wohl rathsam erscheinen, spitz befahrene Weichen zuzulassen. Jedenfalls würde man aber auf eine möglichste Beschränkung der Anzahl und auf eine ausreichende Sicherung derartiger Weichen Bedacht nehmen müssen.

Was die höchste, in den Hauptgleisen der Zwischenbahnhöfe erforderliche Zahl solcher Weichen betrifft, so wird es sich bei einer guten Gleisdisposition immer erreichen lassen, dass deren zwei — je eine an jedem Ende des Bahnhofes — auch für den stärksten Verkehr vollständig genügen. Bei eingleisigen Bahnen reichen hierzu die ohnehin nicht zu entbehrenden beiden Einfahrtsweichen aus, da sie den einfahrenden Zügen jeder Richtung das direkte Einlaufen in die Nebengleise durch eine entsprechend angeordnete Weichenstrasse ohne Zurücksetzen gestatten; dagegen muss bei zweigleisigen Bahnen an jedem Bahnhofsende eine Weiche mit der Spitze gegen die Zugrichtung eingelegt werden.

Zwischenbahnhof in zweigleisiger Bahn.



Zwischenbahnhof in eingleisiger Bahn.



Die vorstehenden Figuren geben die Typen derartiger Bahnhöfe, welche sich — event. mit angemessenen Modifikationen — bei Neuanlagen immer werden in Anwendung bringen lassen. Sonstige Weichenverbindungen, welche in den Hauptgleisen etwa noch erforderlich sind, lassen sich ohne Benachtheiligung des Betriebes immer so anordnen, dass rechts fahrende Züge nicht gegen die Weichenspitze laufen.

Es würden hiernach bei einem Bahnhofsende zwei spitz befahrene Weichen besonders zu sichern sein. Da dieselben an den Bahnhofsenden liegen, so werden sie sich leicht mit den dort aufzustellenden Einfahrtssignalen in Verbindung

bringen lassen, indem sie neben den Signalmasten oder in deren Nähe eingelegt werden. Die Sicherheitsmaassregeln würden etwa in Folgendem bestehen können:

Das Einfahrtssignal, resp. der Hebel desselben ist mit dem Bureau des Stationsvorstehers, von welchem die Erlaubniss zur Einfahrt eines Zuges ausgeht, in solche elektrische Verbindung gebracht, dass das Signal, welches für gewöhnlich auf „Halt“ steht, fest arretirt und nur vom Stationsbureau aus deblokiert werden kann. — Ferner ist das Einfahrtssignal mit dem beweglichen Theile der Weiche derartig verbunden, dass das Signal nur bei einer bestimmten Stellung der Weiche gegeben werden kann. Endlich ist ein auf angemessene Entfernung vorgeschobenes „Avertirungssignal“ mit dem Hebel des Einfahrtssignales mechanisch so gekuppelt, dass dasselbe sich beim Umstellen des Haltesignales automatisch mitbewegt und dem Lokomotivführer die Stellung des Einfahrtssignales unzweideutig anzeigt.*)

Es möge hier nochmals wiederholt werden, dass ohne die Zuhülfenahme eines Avertirungssignales die Vorschrift, dass der Lokomotivführer unter keinen Umständen an einem Haltesignale vorüberfahren soll, bei gewissen Witterungsverhältnissen (Nebel, Schneetreiben etc.) unmöglich aufrecht erhalten werden kann, und dass somit für die Dauer einer derartigen Witterung nur in einer ganz unzureichenden Weise für die Betriebssicherheit gesorgt ist.

Die spezielleren Anforderungen, welche an eine zweckentsprechende Verbindung zwischen dem Stationsbureau (resp. dem daselbst aufgestellten Apparate) und dem Einfahrtssignale — einerseits und zwischen dem Einfahrtssignale und der Weiche andererseits gestellt werden müssen, um eine entsprechende Sicherung der spitz befahrenen Einfahrtssweichen zu erreichen, würden etwa folgende sein:

1) Das Einfahrtssignal muss für gewöhnlich vom Stationsbureau aus in der Stellung auf „Halt“ fest arretirt sein.

2) Der Stationsvorsteher kann vom Bureau aus durch Deblokieren des Signals die Erlaubniss geben, dass der zu erwartende Zug auf ein bestimmtes von den beiden Gleisen, für welche die Weiche als Verbindung dient, einfahren darf, (also entweder in das andere Hauptgleis oder in die Nebengleise).

3) Der Wärter, welcher die Weiche bedient, kann jedoch das Signal erst dann auf „Fahrt“ stellen, wenn die Weiche für das vom Stationsvorsteher bestimmte Gleis richtig steht und die Zungen fest anliegen.

4) Dadurch, dass der Wärter alsdann das Fahrsignal giebt, wird die Weiche festgestellt, so dass sie erst nach erfolgtem Zurückstellen des Signales auf „Halt“ wieder bewegt werden kann.

5) Mit jeder Bewegung des Einfahrtssignales wird das vorgeschobene Avertirungssignal in die entsprechende Stellung gebracht.

Hiernach ist, nachdem der Stationsvorsteher die Erlaub-

*) Vgl. die bezüglichen Vorschläge in den Artikeln über Blocksignale auf Seite 204 und 216 d. Z.

niss zur Einfahrt des Zuges in ein bestimmtes Gleis gegeben hat, der Wärter auf eine ganz bestimmt vorgeschriebene, jede Willkür ausschliessende Reihe von Manipulationen angewiesen und an einer Aenderung in der Reihenfolge dieser Manipulationen physisch gehindert. Aus einer Pflichtvergessenheit desselben — von Böswilligkeit abgesehen — kann somit höchstens eine Verzögerung, dagegen niemals eine direkte Gefahr für den Betrieb entstehen.

Der Wärter behält dagegen bis zum letzten Augenblicke, wo er das befohlene Fahrsignal giebt, die freie Disposition über seine Weiche, was aus manchen Gründen durchaus nothwendig erscheint. (Bekanntlich war auch vorgeschlagen worden, dass der Stationsvorsteher von seinem Bureau aus die Weiche auf elektrischem Wege arretiren sollte; es dürfte überhaupt bedenklich sein, die Bestimmung über einen derartigen Bewegungsmechanismus von einem Orte aus vorzunehmen, von welchem der Mechanismus selbst nicht übersehen werden kann.)

Dass dagegen dem Wärter, nachdem er das Fahrsignal gegeben hat, das Umstellen der Weiche unmöglich gemacht ist, bringt für den Betrieb eine grosse Sicherheit mit sich. Es kommt nämlich eigenthümlicher Weise häufiger vor, dass ein Wärter die für den ankommenden Zug richtig gestellte Weiche im Momente des Einfahrens, unmittelbar vor den Rädern der Lokomotive aus Irrthum oder Konfusion umwirft. Bekanntlich war dies z. B. der Grund zu dem Zusammenstosse auf Bahnhof Wallhausen im Jahre 1870, bei welchem 7 Menschen getödtet und 49 Menschen verletzt wurden.

Es wäre sehr wünschenswerth, wenn die Sicherung der Weichen in den Hauptgleisen, welche mit der Spitze gegen die Zugrichtung liegen, allgemein eingeführt würde, sei es in der angedeuteten oder einer anderen zweckentsprechenden Weise. Namentlich erscheinen derartige Maassregeln bei den Einfahrtssweichen der Bahnhöfe eingleisiger Bahnen mit Rücksicht auf die häufigen Zugkreuzungen besonders nothwendig, weil hier, wenn die Einfahrtssweiche auf das falsche Gleis gestellt ist, für den falsch einfahrenden Zug nur ein wenige Meter langer Weg bis zu dem auf diesem Gleise etwa haltenden Zuge übrig bleibt, an Bremsen also kaum mehr gedacht werden kann.

Im Uebrigen mag hier eine schon früher gemachte Bemerkung wiederholt werden, dass nämlich der Betrieb auf den Bahnhöfen auch den für ihn getroffenen Einrichtungen gemäss wirklich gehandhabt werden muss, d. h. dass die Züge auch auf den Bahnhöfen eingleisiger Bahnen in der Regel das rechts liegende Gleis befahren, da bei willkürlicher Benutzung der Hauptgleise selbstredend jede Sicherheit illusorisch wird.

Der Herr Oberingenieur Frischen, Mitglied der verdienstvollen Firma Siemens und Halske, ist auf Veranlassung des Unterzeichneten damit beschäftigt, dem oben entwickelten Programm gemäss einen Apparat zur Sicherung von Einfahrtssweichen zu konstruiren, über welchen demnächst hoffentlich Näheres berichtet werden kann.

O. Sarrazin.

Weitere Projekte zur Wiener Stadtbahn.

Ausser denjenigen Notizen die wir über das Projekt einer Wiener Stadtbahn bereits in Nr. 58 d. Bl. gebracht haben, geben wir hier noch über zwei fernere Projekte einige Angaben, die dem diesjährigen Heft IX der Zeitschr. d. östr. Ing. u. Archit.-Ver. entnommen sind.

1) Projekt des Ingenieur R. Bode. Verfasser bairt sein Projekt auf die Voraussetzung, dass als einzige Strecken, welche ohne übermässige Kosten zur Herstellung von Lokomotiv-Bahnen aus der inneren Stadt in die nächste Umgebung benutzt werden können, nur das Wien-Bett und die Ufer des Donau-Kanals in Betracht kommen.

Der Bahnkörper der zweigleisig gedachten Bahn wird in die Böschung des zu regulirenden Wien-Flusses gelegt. Aus der Wahl dieser Lage ergibt sich als Konsequenz, dass anstatt der normalen Spurweite eine solche von nur 1,0^m gewählt werden muss, wobei die Bahn theils in offenen Einschnitten, theils in Tunnels geführt wird, deren Sohle an einzelnen Stellen um etwa 3^m unter dem Hochwasser des Wien-Flusses liegt. Das regulirte Querprofil des Wienflusses ist so gewählt, dass dasselbe 470 kb^m pro Sekunde abzuführen vermag.

Die absolute Leistungsfähigkeit der zweigleisigen Bahn wird im Maximum auf 150 000 Personen pro Tag veranschlagt, sie soll und kann keine Frachtenbahn in eigentlichem Sinne werden, sondern nur nebenbei — durch Nacht-

züge — dem Verkehr einiger Hauptartikel: Kohlen, Steine, Ziegel, Fleisch, Milch, etc. dienen. Eine Verbindungsbahn für die Wiener Bahnhöfe soll die Bahn ebenfalls nicht werden, doch soll ein Anschluss derselben an die Westbahn bei der Station Penzing stattfinden. Die Bahn beginnt bei der Zollamtsbrücke — von wo aus auch eine Verbindung mit einer am Ufer des Donau-Kanals zu führenden Nebenlinie vorgesehen ist — bleibt innerhalb der Stadt und weiter noch am linken Flussufer, unterfährt die Westbahn-Verbindungsbahn mittels eines offenen Durchlasses, übersetzt dann den Wienfluss zwischen Unter- und Ober-St. Veit und führt nun auf dem rechten Flussufer bis zum vorläufigen Terminus Weidlingau.

Die Bahnlänge ist 14,8^{km}, 10,0^{km} davon liegen in gerader Bahn, 3,0^{km} in Kurven von 200—700^m, der Rest in Kurven von 150^m Radius. 1650^m Bahnlänge liegen in Steigungen von 1:67, 1150^m desgleichen in solchen von 1:80, 4200^m der Bahn sind horizontal, auf dem Rest der Länge sind die Gradienten sehr gering und kommen noch 600^m in Gegensteigungen von 1:200 vor. Die Anzahl der projektirten Stationen ist 92. Der Bahnkörper wird zwischen dem Uferlande und dem Flussbette durch Aufführung von Futtermauern zu beiden Seiten der Bahn gewonnen; etwas schwierig dürfte zu Zeiten des Hochwassers sich die Trockenhaltung des Einschnittes gestalten, für die den Zeichnungen nach kaum in genügender Weise gesorgt zu sein

scheint. An hervorragenden Kunstbauten kommen 15 Tunneln hinter den Widerlagern der Brücken des Wienflusses vor, deren Gesamtlänge 900^m beträgt. Die Stationen erhalten bei der geringen zur Disposition stehenden Breite die Länge von etwa 220^m und sind so eingerichtet, dass Ueberschreitungen der Gleise durch die Reisenden nicht vorkommen. Die zweiachsig zu bauenden Wagen sollen 20—24 Personen fassen und von den Enden aus zugänglich sein, als Zuggeschwindigkeit sind incl. Aufenthalt 3 bis 4 Meilen angenommen. Die Baukosten werden sich auf 14 000 000 Gulden belaufen, wobei auf einen Fahrpark von 30 Lokomotiven nebst 200 Personenwagen gerechnet ist.

2) Projekt von d'Avigdor.

In ungleich grösserem Stile als das Bode'sche Projekt ist dasjenige von d'Avigdor gedacht. Gemeinsam ist bei diesen Projekten: die Führung im Thale des Wienflusses; abweichend, resp. mehr oder weniger entgegengesetzt sind: die Spurweite, welche bei Bode nur 1^m, bei d'Avigdor dagegen normal sein soll, weil von Bode weder ein besonderer Frachtverkehr noch ein direkter Anschluss an die in Wien ausmündenden Staatsbahnen projektirt ist, während d'Avigdor programmässig ein Verkehrsmittel sowohl für Fracht- als Personenverkehr schaffen will und deshalb einen möglichst direkten Anschluss an alle Wiener Bahnen erstreben muss. Das Projekt ist deshalb so gedacht, dass für die Westbahn, die Südbahn und die Staatsbahn der Bahnhof der projektirten Wienthalbahn gewissermassen die Kopfstation bildet, in welche einige der täglichen Züge jener Bahnen einlaufen, resp. von der sie ausgehen. Zur Gewinnung der Breite für eine Bahnanlage, welche so ausgedehnten Zwecken genügen soll, ist d'Avigdor genöthigt, eine s. g. Temperirung des Wienflusses herbeizuführen, d. h. einen grösseren Ausgleich unter den bei Hoch- und Niedrigwasser im Wienflusse abströmenden Wasser-

mengen zu bewirken. Diesem Zwecke soll die Anlage von 2 grösseren Reservoirs im obern Theile des Wienflusses dienen die den angestellten Berechnungen nach, wobei auf eine Regenhöhe von 5,3^{mm} in 8 Stunden gerücksichtigt ist, einen Fassungsraum von 18 450 000 kb^m haben müssen, welche Wassermenge zur Zeit aussergewöhnlicher Regengüsse einstweilen zurückgehalten wird. Die Profile des zu regulirenden Wienflusses sammt den Durchflussprofilen von 2 Unrathskanälen, die in den Böschungen des Wienflussbettes liegen, sind dann so bemessen, dass sie zusammen eine Wassermenge von 168 kb^m pro Sekunde abzuführen vermögen, während selbst bei ganz aussergewöhnlichen Regengüssen höchstens 8 111 000 kb^m pro 24 Stunden oder 95 kb^m pro Sekunde abgeführt zu werden brauchen. Die Bahnnivellete liegt hier überall wenigstens um 0,60^m höher als der höchste Hochwasserspiegel des Wienflusses, der kleinste Halbmesser der 2gleisig gedachten Bahn ist 200^m, die Maximalsteigung ist 1:90. Alle bestehenden Fahrbrücken über den Wienfluss, abgesehen von 3, bleiben unberührt, diese 3 nur sind umzubauen. Der Zentralbahnhof liegt an der Stubenbrücke, von wo aus eventuell auch noch Anschlüsse an die Franz-Josefs, die Nord- und Nordwest-Bahn möglich sind. Das Bahnhofplateau liegt 6^m unter dem Plateau der Stubenbrücke. Die Raumbeschränkung nöthigt dazu, einen besonderen Rangirbahnhof — bei Penzing — anzulegen; bei Hüttelsdorf schliesst die neue Bahn an die Westbahn an, hier wird entweder eine neue Station angelegt, oder die dort bestehende Station entsprechend vergrössert. Haltestellen kommen 11 vor, alle mit 2 Perrons, so dass Gleisüberschreitungen fortfallen. Die Stationsgebäude sind 40—45^m lang, 8—9^m breit, die Perrons 70—100^m lang. Kostenberechnungen bezüglich des Projekts werden nicht gegeben, ebensowenig werden Angaben über die Länge der Trace mitgetheilt.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen aus Vereinen.

Architekten-Verein zu Berlin. Hauptversammlung am 2. August 1873. Vorsitzender Hr. Hobrecht, anwesend 51 Mitglieder.

Der Vorsitzende eröffnet die Versammlung mit geschäftlichen Mittheilungen. Unter den eingegangenen Sachen befinden sich verschiedene Geschenke für die Vereinsbibliothek, darunter namentlich 6 Blatt Photographien, die Anatomie in Bonn darstellend, welche von dem Hrn. Handelsminister überwiesen sind.

Hr. Reimann berichtet kurz über das von der Kommission aufgestellte Programm für die bevorstehende Vereinsreise nach Halberstadt, Wernigerode, Quedlinburg und Thale.

Die Beurtheilung der Monatskonkurrenzen für beide Fächer muss ausfallen, da die Mitglieder der Beurtheilungs-Kommissionen, theilweise wegen der in Eisenach tagenden Delegirten-Konferenz der deutschen Architekten- und Ingenieur-Vereine, verreist sind.

Der Vorsitzende bringt die Frage in Anregung, ob bei der künftigen Vereinsdiskussion, betreffend den Platz für das künftige Reichstags-Gebäude, des Platzes an der Nordseite des Königsplatzes Erwähnung geschehen sei. Der an dieser Stelle disponible freie Raum sei grösser, als die bisher in Aussicht genommenen, erst frei zu legenden Plätze, und störe eine Bebauung desselben den Verkehr in keiner Weise. Ein monumentales Gebäude, an dieser Stelle errichtet, habe ferner den Vorzug, dass dadurch die lange Avenue vom Kemperplatz bis zum Hamburger Bahnhof in einer wirksameren Weise unterbrochen werde, als es jetzt faktisch bereits durch das Siegesmonument der Fall sei. Auch werde dem künftigen Architekten bei Wahl dieses Platzes die Aufgabe dadurch bedeutend erleichtert, dass nur eine Hauptfacade gegenüber drei ruhigeren, untergeordneten Facaden vorhanden sei. Selbst das Siegesmonument könnte bei Annahme dieser Baustelle nur gewinnen, da die bisherige Umgebung desselben gar keinen Maassstab biete, seine kolossale Grösse zu würdigen.

Dem gegenüber weist Hr. Eggert darauf hin, dass der an-

geregte Bauplatz nicht die nothwendige Tiefe bieten würde, wenn auch der Flächeninhalt desselben ausreiche. Die Tiefe des der Konkurrenz zu Grunde gelegten Bauplatzes von 115^m habe sich als sehr knapp erwiesen; hier seien nur 105^m vorhanden, es würde also kaum vermeidlich sein, dass das Gebäude vor die bestehende Häuserflucht vortrete. Es sollen ferner besondere Vereinbarungen über die Bebauung dieses Platzes bestehen, welche die nothwendige Dispositionsfreiheit beeinträchtigen, und solle endlich der Erbauer des Siegesdenkmals selbst entschieden gegen die Wahl des in Rede stehenden Platzes sich ausgesprochen haben.

Aus einer Fragebeantwortung durch Hrn. Hobrecht ist als von allgemeinerem Interesse hervorzuheben, dass bei städtischen Wasserleitungen die Abzweigung der Nebenstränge von den Haupttröhen bis zu Röhrenstärken von 20—25^m am besten unter spitzen Winkeln (gabelförmig) mittels Façonröhren geschieht, die nöthigenfalls durch Rippen zu verstärken sind. Erst bei grösseren als den angegebenen Rohrstärken oder aussergewöhnlichem Drucke können die von dem Fragesteller ins Auge gefassten Brunnen oder Kugeln zur Verbindung in Frage kommen. Eine Abzweigung zweier Röhren von demselben Punkte des Hauptrohrs aus ist konstruktiv und finanziell unvortheilhaft und daher zu vermeiden.

Endlich giebt Herr Elis unter Vorlegung von Photographien einen Ueberblick über die baugeschichtliche Entwicklung der auf der bevorstehenden Vereinsexkursion zu besuchenden Städte und ihrer Monumente. Das Interesse, welches der in unserer heutigen Nummer ausführlich mitgetheilte Vortrag erweckt hatte, zeigte sich durch die zahlreichen Eintragungen, die nach Schluss der Sitzung in die Reiseliste erfolgten.

Die inzwischen erfolgte Abstimmung über die Aufnahme neuer Mitglieder stellte sich, da die statutenmässig erforderliche Anzahl von Mitgliedern nicht anwesend war, als ungültig heraus.

S.

Vermischtes.

Betreffs Anerkennung der vom Verbands deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine aufgestellten Norm für die Berechnung des Honorars architektonischer Arbeiten erhalten wir von bekannter Hand nachstehende Zuschrift, mit deren Konklusionen wir längst einverstanden gewesen sind, ohne jedoch, dass wir uns einiger bescheidenen Zweifel daran, dass das oft empfohlene Mittel der *self-help* schon in nächster Zeit gerade häufig in Anwendung kommen wird, zu entschlagen vermöchten. Unser Fachgenosse schreibt:

„Gestatten Sie mir einen Vorschlag zu unterbreiten, in welcher Weise der oft vorkommenden Willkür von Verwaltungs- und Gerichtsbehörden, bezüglich der Feststellung der Vergütungen für Leistungen, die innerhalb des Rahmens unserer „Norm“ fallen, zuweilen wohl mit Erfolg entgegengetreten werden könnte. Anlass zu dieser Zuschrift giebt mir ein jüngst hier vorgekommener Fall dieser Art, bei welchem 3 Techniker zur Ab-

schätzung von baulichen Objekten im Werth von ca. 10 000 Thlr., behufs einer Expropriation, kommittirt waren. Zwei der betr. Techniker nahmen das fragliche Kommissorium bedingungslos an, der dritte jedoch nur unter dem Vorbehalt, dass für besagtes Geschäft die in neuerer Zeit üblichen Gebühren, wie solche von dem Verbands der deutschen Architekten- und Ingenieur-Vereine festgesetzt sind, bezahlt würden. Das Gericht akzeptirte zwar stillschweigend diese Bedingung, indess nach erfolgter Vollendung des mit Reisen etc. verbundenen zeitraubenden Geschäftes verfuhr dasselbe bei Festsetzung der Liquidationen der Experten, angeblich nach den ihm vom Obergericht mitgetheilten Grundsätzen, wie folgt: Es setzte den für die fraglichen Arbeiten angenommenen Zeitaufwand auf die Hälfte und die Gebühren auf etwa $\frac{2}{3}$ der nach der erwähnten Norm bestimmten Sätze herunter, ja es bestimmte sogar den Werth des Gutachtens gewissermassen nach der Elle, d. h. nach der Anzahl der beschriebenen Bogen, alle Vorarbeiten, wie Vorschläge und Berechnungen, die dazu erforderlich waren, so gut

wie nicht beachtend. Als Motive dieses Verfahrens wurden angegeben, dass das Geschäft „nicht sehr umfangreich“ gewesen, dass die gebilligten Gebühren noch weit höhere seien als die Vergütung, welche der betr. Baubeamte bei seinen Amtsgeschäften für auswärtige Geschäfte, s. g. Diäten (welche doch bekanntlich nur eine Vergütung für Zehrungskosten sein sollen) zu beziehen habe, und dass das Gutachten, wie schon erwähnt, nur eine geringe Anzahl beschriebener Bogen umfasse. Was soll man wohl hierzu sagen? — Das Unrichtige, Verkehrte und Willkürliche solcher „Grundsätze“ liegt zu sehr auf der Hand. Aber eine Lehre wird aus solchem Falle zu ziehen sein: Versäume kein Techniker bei Uebernahme eines gerichtlichen Kommissariums einer gerichtlichen Expertise, im **ersten** bezüglichen Termine die Bevorzugung zu machen, dass ihm für die erwachsenden Geschäfte die Gebühren lediglich nach der vom Verbands der deutschen Architekten- und Ingenieur-Vereine festgesetzten Norm zu vergüten seien, und lasse er diese Erklärung von **beiden** streitenden Theilen anerkennen. Eine stillschweigende Anerkennung der Erklärung hilft so wenig als die etwaige Zustimmung von nur **einem** der streitenden Theile. Beide Prozessführende müssen ihr Einverständnis mit der genannten Erklärung zu Protokoll geben und wenn dies aus irgend einem Grund nicht geschieht, so sollte jeder Techniker ohne alles Weitere ablehnen, an der betreffenden Expertise Theil zu nehmen. Geschähe dies allgemein, so wäre nicht zu bezweifeln, dass die Gerichte sich der Nothwendigkeit, von der in Rede stehenden Norm zuweilen Gebrauch zu machen, nicht würden entziehen können und so der Weg zu einer immer allgemeiner werdenden Anerkennung derselben geebnet werden würde.“

A., Juli 1873.

B.

Neue Materialien zum Bau und zur Ausstattung von Gebäuden.

Seit Ende des vergangenen Jahres besteht in Charlottenburg eine Fabrik mit der Firma Deutsche Marezzo-Marmor-Aktien-Gesellschaft, die sich die Herstellung von künstlichem Marmor aus einem sich versteinernenden Konkret zur Aufgabe gestellt hat. Obwohl uns weder Musterkarten noch auch Preisverzeichnisse bis jetzt vorgelegt sind, so nehmen wir doch aus mehreren uns von glaubhafter Seite zugekommenen günstigen Aussprüchen Veranlassung, das neue Fabrikat der Beachtung der Fachgenossen zu empfehlen, indem wir nach etwaiger Anstellung von Proben um Mittheilung der gewonnenen Erfahrungen bitten. Dem uns zugesandten Prospekte nach können sowohl gewöhnliche als auch seltenere Marmorarten in Marezzo-Marmor nachgeahmt werden, wobei die Farben mit der Substanz verkörpert sind und das Produkt ausserordentlich polirtfähig und dauerhaft ist. Praktische Verwerthung soll der Marezzo-Marmor besonders zu der Aussenseite von Balkons, Treppen, zu Wandbekleidungen für feuchte Zimmer, zu Sohlbänken, Schwellen, endlich zu Kunstgegenständen einschlagender Art und zu Möbeln finden. Beim Gebrauch zu Wandvertäfelungen sollen sich besonders folgende Vortheile bemerkbar machen: der echte Marmor saugt Feuchtigkeit begierig ein und verliert alsdann die Politur, während der Marezzo-Marmor gegen Feuchtigkeit unempfindlich ist; die Herstellung ist eine ungemein schnelle, so dass z. B. die vollständige Dekoration eines Salons nicht mehr Zeit als etwa 14 Tage erfordern würde; die Befestigung des Marezzo-Marmors an den Wänden geschieht in ganz derselben Weise wie beim echten Marmor; der Wandputz kann fortbleiben, woraus folgt, dass bei einem trocknen Rohbau auch sofort trockne und bewohnbare Räume durch Anwendung von Marezzo-Marmor geschaffen werden können.

Wenn das Fabrikat die nachgerühmten Eigenschaften auch nicht einmal im ganzen Umfange besitzt, dabei jedoch, wie im Prospekte hervorgehoben wird, sich durch Billigkeit auszeichnet, so kann bei den ausserordentlich hohen Preisen des echten Marmors — 150 bis 500 Thlr. pro kb^m — eine ausgedehnte Verwendung dieser Imitation wohl nicht ausbleiben.

Ein ähnliches Material als der Marezzo-Marmor scheint dasjenige zu sein, dessen Herstellung sich die Herren Walz, Kaufmann in Pforzheim, und Kraittmayr, Gipsformator am k. Nationalmuseum in München, in Baiern haben patentiren lassen. Herr Dr. Feichtinger, Professor der Chemie an der Industrie-Schule in München, schreibt über das Produkt, welches vorzugsweise zu Abgüssen verwendet wird, etwa Folgendes: Die Materialien, welche zu den Abgüssen verwendet werden, sind durchaus mineralischer Natur und geben vermisch eine sehr feste, weisse Masse, welcher durch Poliren ein sehr hoher Glanz verliehen werden kann. Die Masse eignet sich in vorzüglichem Grade zur Herstellung von solchen Gegenständen, wie Ornamente, Figuren, Medaillen; es können die Gegenstände von beliebiger Feinheit, Form und Qualität hergestellt werden und widerstehen sie ohne angegriffen zu werden, den Einflüssen der Luft und des Regens. Was noch die weitere Anwendung der Masse als Malgrund zur Herstellung von stereochromischen Bildern betrifft, so erlangt dieselbe eine sehr grosse Härte und Festigkeit, haftet sehr fest sowohl auf Stein, Glas, Zement, Thonplatten etc., als auch auf Papier und Holz, und hat sie den grossen Vorzug, dass sie blendend weiss wird. — Auch über die stattgefundene Verwendung dieses Materials und die ge-

wonnenen Resultate werden uns Mittheilungen von Seiten der Fachgenossen etc. erwünscht sein.

Anstellung von Baubeamten der Militär-Verwaltung. Dem Vernehmen nach liegt es in der Absicht der Militär-Verwaltung, für die Projektirung und Ausführung der Garnisonbauten eigene Baubeamte anzustellen, da die Kräfte der Distrikts-Baubeamten — Kreisbaumeister und Bau-Inspektoren — zu sehr durch ihre anderweitigen Arbeiten in Anspruch genommen sind, als dass sie den Garnisonbaugeschäften die nöthige Zeit und Aufmerksamkeit zuzuwenden vermöchten. Es sollen 17 neue Stellen geschaffen werden, für welche man gegenwärtig geeignete Kräfte — geprüfte Baumeister — zu gewinnen sucht. Die ausgeworfenen Gehaltssätze, 800 — 1200 Thaler nebst Wohnungsgeldzuschuss, scheinen uns indess kaum dazu angethan zu sein, einen besonderen Andrang tüchtiger Kräfte zu jenen Stellen herbeizuführen, selbst wenn es sich bewahrheiten sollte, dass es Absicht ist, die Hälfte der anzustellenden Beamten zum Range der Bauinspektoren zu erheben, während die andere Hälfte den Rang der Kreisbaumeister erhalten würde.

Eine Reform der bestehenden baupolizeilichen Vorschriften vom Standpunkte der öffentlichen Gesundheitspflege aus soll in Bremen durchgeführt werden, wobei ausser einigen auch in sonstigen Städten ähnlich oder gleich regelten Punkten noch folgende in Frage kommen, deren Regelung man in ziemlich radikaler Weise beabsichtigt. Es sollen Strassen und Souterrains in eine solche Höhenlage zu einander gebracht werden, dass die völlige Trockenlegung letzterer durch Abwässerung nach den unterirdischen Kanälen hin möglich ist; durch Sandschüttungen unter den Fundamenten der Häuser soll ein gesunder Baugrund geschaffen werden. Die Verwendung von Bauschutt oder Erde, die mit Abfällen, Anwurfstoffen, Kehrriecht etc. vermischt sind, zur Aufschüttung von Strassendämmen wird untersagt. Das Minimum der Höhe von Wohnräumen soll 3^m sein, die Anlage von Kellerwohnungen ist thunlichst zu verhindern; sie sollen unbedingt verboten sein, falls nicht der Fussboden derselben um mindestens 0,5^m über dem höchsten Stand des Grundwassers, die Decke mindestens 1^m, der Fenstersturz mindestens 0,30^m über dem Strassenniveau liegt und ein Luftzug aus dem Kellerraum bis über den Dachfirst hinaus in der Mauer vorhanden ist. Die Abführung von Schmutzwasser über fremde Grundstücke ist nur in wasser- und luftdicht geschlossenen Leitungen zu gestatten. Die bei Ueberreichung dieser Vorschläge an die Bürgerschaft geschehene Aeusserung des Bremer Senats: „Sollte bei einigen Punkten dieser Vorschläge der Eindruck entstehen, dass dieselben zu weit gehende Anforderungen enthalten, so ist zu erwägen, dass es sich um Verhältnisse handelt, welche zum Theil, wenn sie einmal zugelassen sind, später schwerlich wieder geändert werden können,“ — ist gewiss zu beherzigen und dürfte des Eindrucks selbst bei Solchen nicht verfehlen, die ungleich weniger noch als Berlins Einwohner in den Monaten Juli bis September die Annehmlichkeiten von Kellerwohnungen, offenen Rinnesteinen und halb-offenen Latrinengruben zu empfinden Gelegenheit haben.

Personal-Nachrichten.

Preussen.

Ernannt: Der Regierungs- und Baurath Rock in Berlin zum technischen Mitglied der Direktion der Niederschles.-Märk. Eisenbahn daselbst. Der Baumeister Naud in Saarbrücken zum Eisenbahn-Baumeister daselbst. Der Baumeister Heidelberg zu Weissenfels zum Kreisbaumeister daselbst. Die Ober-Bau-Inspektoren Hoebel in Lüneburg, Opel in Magdeburg und Hagen in Köslin zu Regierungs- und Bauräthen.

Der mit der kommissarischen Verwaltung einer Bauinspektorstelle bei dem Königlichen Polizei-Präsidium zu Berlin betraute, bisherige Baumeister Friedrich Wilhelm von Stückrath, ist unter Belassung in seinem gegenwärtigen Dienstverhältniss zum Königlichen Landbaumeister ernannt worden.

Brief- und Fragekasten.

Hrn. R. S. Berlin. Das in der diesjährigen No. 18 d. Bl. beschriebene Schraffir-Instrument können Sie beziehen von Fr. Schulze, Naunynstrasse 47 hier.

Königl. Landbauamt zu Speier. Schwedische Töpfe sind zu beziehen in Berlin von Schmiedede, Chausseestrasse 63 a u. 64, und E. Cohn, Hausvoigtei-Platz.

Abbonnent R. W. hier. Die Situationszeichnung zur Aufgabe aus dem Gebiet des Ingenieurwesens für die diesjährige Schinkelkonkurrenz würde bei dem im Programm vorgeschriebenen Maassstabe von: 1000 die ungewöhnliche Länge von etwa 5^m nebst dito Höhe von 3^m erhalten. Es ist in Hinblick auf einzelne andere Bestimmungen des Programms nicht wohl denkbar, dass der Verfasser der Aufgabe zu derartigen Monstreleistungen hat auffordern wollen; es scheint hier vielmehr ein Irrthum untergelaufen zu sein, wegen dessen authentischer Aufklärung Sie sich an dem Vorstand des Architekten-Vereins zu wenden haben würden.

Hrn. Bch. in Arnsherg. Herr Bau-Inspektor Krüger in Berlin wohnt Alexandrinenstr. 99, II.