Der Wittelsbacher Brunnen auf dem Maximilian-Platz in München.

Bildhauer: Prof. A. Hildebrand.

(hierzu die Abbildungen auf Seite 464 und 467)

mit den Wappenreliefs der 4 bayerischen Stämme und Phantasten-Masken geschmückten, zugleich die Inschriften tragenden Figuren bestehen aus einer grösseren und über dieser eine kleinere Bronzonschale, aus welchem das im Gartenteil der Muschelkalk ausgewuchterte, wasserführende Wasser dem unvermeidlichen Austritt die notwendige Zurückhaltung verdankt.


Die Kosten der ganzen Anlage haben angeblich rd. 230,000 £ betragen.

Machten hat in derselben ein Denkmal erhalten, das nicht nur unter öffentlichen Betrachtern der Stadt an erster Stelle steht, sondern in seiner Art auch in ganz Deutschland nur wenige seinesgleichen findet. Das ist zunächst das Verdienst der Gemeindebehörden, die mit den Mitteln nicht gekerbt und es ermöglicht haben, eine bedeutsame Ausgabe auch in grosem Sinne zu lösen. Vor allem aber ist es die That des Künstlers, der in die Bedingungen dieser Aufgabe liebevoll sich versetzte und es verstanden hat, in eigentümlicher Art zu gestalten. Dass er in der Wahl seiner Motive an alte bewährte Schöpfungen der Renaissance und der Barockzeit sich angelehnt hat — die Figuren - Gruppen finden in der Villa Albani zu Rom, die Ausbildungen der vorderen Beckenwand in Schönbrunn bei Wien ihr Vorbild — wird ihm von keinem Einrichtung zur Last gelegt werden. Denn was er geschaffen hat, tritt uns als einheitliches, im Massstabe aus glücklichstem abgewogenen Ziele und Kraft und Leben entgegen. Wie es den Ansprüchen der Schönheit genügt und durch die Wucht seiner monumentalen Erscheinung zur Wirkung gelangt, so schätzten es auch die Fantasie des Beschauers und weiss sie dauernd zu fesseln. Es hat verdiend, volkstümlich zu werden.

Abänderung der Baupolizeiordnung für die Vororte von Berlin.

ist bekannt, dass die Berliner Vororte - Bauordnung vom 5. Dezember 1892 insoweit, als sie den Begriff der "landhausmässigen" Bebauung einführe und als sie bei der Abgrenzung der landhausbürgerschen Bebauung auf die in der Verordnung mitgetheilten Bezirksausschuss in dem Sinne zu deuten gestatte, dass die Fassaden der Gebäude an der Seite nach der Straße sich nicht über die Hälfte des vorderen Satteldaches hinausragen durften, — — durch eine vom Bezirksausschuss des Bezirkes Potsdamer Platz angenommene Verordnung vom 4. August 1897 abänderung wurde eine Abänderung der Bauordnung für die Vororte von Berlin durchgeführt.

Es wird erübrigt, auf die formellen Schwierigkeiten, welche der Erfordernis der von der Regierung gemachten Zusagen entgegenstanden, weiter einzugehen, als durch Erwähnung der Thatsache, dass der zur Durchführung der Änderungen berufene Bezirksausschuss in Potsdam gegenüber zunächst den einfach abgehenden Standpunkt einnahm und es wohl erst eines etwas haftigen Druckes seitens der durch die Verordnungen in der Abordnungshaus - Kommission gebundenen Regierung bedurfte, um den Widerstand des Bezirksausschusses zu brechen. Darnach ist dann unter dem 24. August 1897 eine Nachtrags-Verordnung des Regierungs-Präsidenten zu Potsdam erlassen worden, deren wesentliches Inhalte etwa der folgende ist:


Drei Wohnbauten und Ausschuss auch des Kellergeschosses für diesen Zweck bis zu 150.4, jedoch höchsten bis zu 200 qm Grundfläche; keine zum dauernden Gebrauche bestimmten Räume im Dachgeschoss; Gebäudehöhe höchstens 15 m. Das obere Geschoss wird als Dachgeschoss nur in einem Falle angesehen werden, wenn der Dachboden höchstens 1,50 m unter der Täuf en der Dachel liegt, und das Untergeschoss gilt nur dann als Kellergeschoss, wenn der Dachboden mindestens 0,50 m unter Bürgersteig- oder Hoffläche und die Decke nicht mehr als 2 m über dieser Fläche liegt. Am der so vielfach angepeinigten Bauw ichtbreite von 4 m ist zum Schaden der öffentlichen Bebauung fest gehalten worden.


Unsiftbarkeiten, die bei nachgemessen Vorgehen der Behörde leicht hätten vermieden werden können. Und es ist noch nicht einmal sicher, dass der durch die Verordnung vom 24. August 1914 an die Mietwageninhaber gegebene Möglichkeit, die Bezahlung nur noch in Geld zu machen mit Recht geltend, dass diese Verordnung das nicht hätte, was die Regierung der Kommission des Abgeordnetenhauses in bindender Form zugesagt hat und, wie man hört, entschlossen, mit neuen Beschwerden hervorzuheben. Es besteht jedenfalls in manchem Jahr schon wieder nach neueren Erhebungen noch eine sechsche Anrechnung.

Nochmal die Neueintheilung der Potsdamer Strasse in Berlin.


Fritz Schumacher.

Leipzig.
ist bei der immer noch verhältnismässig sehr grossen; Entfernung der Strassenbahngleise von den Häusern ernstliches Gewicht wohl nicht zu legen; ebensowenig auf die Gefahr, welche von den Strassenbahnen durch das Theaterwerk nicht be- nutzt werden können und allein für den Verkehr der Strassenbahnen frei gehalten werden. Hatte Hr. G. hierin Recht, dann würde man ja einen ordnungsmässigen elektrischen Strassenbahnhofverkehr am besten dadurch gewährleisten, dass man denselben künstliche Hindernisse in den Weg legt. Die Unrichtigkeit dieses Gedankens leuchtet wohl am besten ohne weiteres ein, wenn man sich desselben auch auf Eisenbahnverkehr übertragen denkt. Hier wie dort sind doch die Führer an genau festge- setzte Fahrpläne gebunden.

Der Verfasser ist also im Gegensatze zu Hr. G. Jer Ansicht, dass nur in der Möglichkeit der seit 1897 aller Verkehrshindernisse, wie sie vor allem in der Zuwachsung besonderer Strassenstreifen für die verschiedenen Verkehrsmittel, in der einen oder anderen Weise auch für das moderne Verkehrsmittel des Fahrrades) gefunden werden muss, die Hauptaufgabe unserer Verkehrstechnik liegt.

Diesen Anforderungen entspricht offenbar am meisten das von Verfasser vorgeschlagene Profil.

Der gesamtheitlich der verhältnismässig grössten Zahl von Personen Schutz gegen die Gefahren des Straßverkehrs. Denn die überraschend zahlreichen Fahrgäste der Strassenbahn brauchten sich nicht mehr den Zugang zu dem Verkehrsmittel mitten durch einen ungerade, starken Fuhrwerksverkehr hindurch zu erkämpfen; für die wenigsten Fahrgäste der Omnibusse und Droschken würden aber nach dem Verlassen des Ge- fahrtales auf dem Bahnhofsknoten soweit genügenden Schutz finden, bis sie die schmalen Öffnungen der Strassenbahnen, welche nur in geregelter, fahrplansmässiger Ab- stände befahren werden, mit Leichtigkeit über- schreiten können.


E. Genzmer.
Der Wittelsbacher Brunnen auf dem Maximilian-Platz in München. Bildhauer: Prof. A. Hildebrand.
Die gegenwärtig im Bau und im Betrieb befindlichen Strecken der sibirischen Eisenbahnen und der Amur-Schiffahrtsweg.


Zusammen: 20678,3 km.

Auf der westsibirischen Eisenbahn werden folgende Städte von der Stadt berührt:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Stadt</th>
<th>Einwohnerzahl</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>0</td>
<td>Tscheljabinsk</td>
</tr>
<tr>
<td>267</td>
<td>Kurgan</td>
</tr>
<tr>
<td>522,7</td>
<td>Petropawlowsk</td>
</tr>
<tr>
<td>796,2</td>
<td>Omsk</td>
</tr>
<tr>
<td>1119</td>
<td>Kajrat</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Seit dem 15. Oktober 1896 ist auf der westsibirischen Eisenbahn der russische Zonentar (s. Bistg. 1897 No. 31) eingeführt worden. Man kann daher heute die Strecke von Tscheljabinsk bis nach Wladivostok wie wenig hinderlich zurücklegen, indem die Reise im gemischten Züge I. Kl. 25 Rubel (etwa 26 cbm) II. Kl. 15 Rubel (etwa 33 cbm), III. Kl. 10 Rubel (etwa 22 cbm) und IV. Kl. 8 Rubel 55 Kopoken (etwa 18 cbm 80 Pfg) kostet.

Die Architektur auf der internationalen Ausstellung in Brüssel. (Schluß).


<table>
<thead>
<tr>
<th>Kilometerstation</th>
<th>Stadt</th>
<th>Einwohnerzahl</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>376,5</td>
<td>Marinsk</td>
<td>10 000</td>
</tr>
<tr>
<td>577</td>
<td>Atschinsk</td>
<td>6 127</td>
</tr>
<tr>
<td>765,5</td>
<td>Krasnojarsk</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Von Krigerwokowob bis nach Krasnojarsk kostet eine Fahrt im gemischten Züge I. Kl. 24 Rubel 30 Kop. (etwa 25 cbm 75 Pfg), II. Kl. 20 Rubel 30 Kop. (etwa 44 cbm 80 Pfg), III. Kl. 10 Rubel 15 Kop. (etwa 22 cbm 40 Pfg), IV. Kl. 5 Rubel 31 Kop. (etwa 11 cbm 68 Pfg). Auf der Süd-Ussuri-Eisenbahn (Wladivostok—Ussuri) ist zwar der regelmässige Personen- und Güterverkehr erst am 20. Juni 1896 eröffnet worden, nach Massgabe der vollendeten Strecken fand aber schon früher ein vorläufiger Verkehr auf denselben statt, und zwar:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Entfernung von Wladiwostok</th>
<th>Stadt</th>
<th>Einwohnerzahl</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2,912</td>
<td>Zerningowka</td>
<td>197,5</td>
</tr>
<tr>
<td>6,510</td>
<td>Spankajka</td>
<td>328,1</td>
</tr>
<tr>
<td>10,198</td>
<td>Usurri</td>
<td>435,8</td>
</tr>
<tr>
<td>12,416</td>
<td>Murawiew Amur</td>
<td>831,5</td>
</tr>
<tr>
<td>14,135</td>
<td>Samatow Amur</td>
<td>412,5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Es werden auf der Süd-Ussuri-Eisenbahn erbohne für eine Fahrt:

<table>
<thead>
<tr>
<th>I. Kl.</th>
<th>II. Kl.</th>
<th>III. Kl.</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>9,27</td>
<td>1,95</td>
<td>1,43</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Im Bau befinden sich folgende Strecken der sibirischen Eisenbahn:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Länge in km</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1. Kraonsarka—Iraktuk (zweite Baustrecke der mittelrussischen Eisenbahn) 1079,6</td>
</tr>
<tr>
<td>2. Iraktuk—Listwentschnoje am Baikalsee 70,0</td>
</tr>
<tr>
<td>3. Transbaikalse-Eisenbahn (vom Baikalsee bis nach Wladivostok an der Schilka) 1126,5</td>
</tr>
<tr>
<td>4. Nord-Ussuri-Eisenbahn (vom Station Iman bis nach Chabarowsk am Amur) 349,9</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Auf der erstgenannten Strecke Kraonsarka—Iraktuk sind die Erdarbeiten nahezu vollendet, einzelne Stationsgebäude sind bereits erbaute, der Schienenstrang ist auf etwa 300 km verlegt. Auch die Verbindungsbahn zum Baikalsee (Iraktuk—Listwentschnoje) ist im Bau begriffen, und für die grosse Eisbrech—Dampffahrt, welche voraussichtlich im Jahre 1898 nach Vollendung der Eisenbahn in Tätigkeit treten sollte, werden jetzt die Ufer des Baikales befestigt, Anlegeplätze errichtet und alle für die Fahre erforderlichen Gebäude errichtet.


Unter der grossen Zahl der aus dem ausgehenden Mittelalter und der Renaissance nachgeahmten Bauwerke seien genannt: das Haus des Grafen Egmont mit vierreckigen Thürmchen; das Haus zu den 3 Kopf; ein Giebelhaus das "Jugend—Jour" (Tag- und Nacht—Strasse); die Herberge St. Laurent, das Hospizium von Jéricho; das noch bestehende und zurzeit wiederhergestellte Haus zum Choval—Marin; der alte Butternarkt von Rosen; der Platz zu den 3 Jungfrauen mit den 3 Jungfrauen, die aus den Brüsten Wasserstrahlen entenden; das Manneken—Pin, welches dies auf dem üblichen Wege besorgt, harmlose Darstellungen, welche an die unbefangene Empfindung vergangenster Tage im Gedächtnis zu unserer heutigen Zeit unzweckmäßig sind; ein Stadtbild, welches hier der breite Behaglichkeit einer lebensfaserigen Vergangenheit.

Der äussere Einrichtung von den Anliegenden bis zur Veranstaltung ist die Ausstellung des Congo—Staatse in Tournirn. So alt Alt-Brüssel ist, so jung ist der Congo—Staat und so vertraut und heimisch dort die Kunst anmutet, so ungewohnt und neu tritt sie dem Besucher hier entgegen. Die Kolonial—Ausstellung in Tourniern ist, als Ergebnis organisatorischer Art gedacht, das gemeinschaftliche Werk des Generalsekretärs Massai und des Staatssekretärs.
2 915 000 km² auf festes steiniges Gelände. Die Gebirgsgegenden des Jabeloni sind vielmacht mit Wasser angefüllt, und die Leitung große Schwierigkeiten verursacht. An manchen Stellen ist der Boden ewig gefroren. Die Erdarbeiten sind daher auf der Transbaikalis-Eisenbahn noch nicht sehr weit vorgeschritten. Der Schienenstrang ist auf etwa 8,5 km verlegt.

Auf der Nord-Ussuris-Eisbahn sind alle Arbeiten frei vorgeschritten, dass die Eröffnung dieser Bahn im Herbst 1897 zu erwarten steht.


Der Amur wird aus den Flüssen Schilka und Argun gebildet, welche sich bei Ust-Streilki auf einem Fluss vereinigen. Die Schilka besteht aus den Quellflüssen Onon und Ingoda. Die Länge des Amur, gerechnet von der Quelle des Argun bis zur Mündung bei Nikolajewsk, liegt bei etwa 4800 km, von der Quelle des Onon bis zur Mündung 4267 km. Die Wassertiefe des Stromes wechselt zwischen 15 m und 64 m, die Breite zwischen 200 m bis 2,15 km (anfreiw. der Mündung).

Von Stretensk an der Schilka bis zur Mündung, auf etwa 3200 km Länge, ist der Amur schiffbar und wird regelrechte Dampfer befahren. Auch seine Nebenflüsse Schilka und Ussuri sind teilweise schiffbar. Unterhalb der Stadt Blagowezowsk besetzt der Amur einige große Flüsse, etwa nur 8 km auf der ganzen Strecke bis zur Mündung, da gegen beträgt das mittlere Gefälle des Stromes oberhalb der Stadt bis zur Mündung 1:5000. Zweimal im Jahr treten auf dem Amur grössere Uferwasserschwankungen auf, im Frühjahr zur Zeit der Schneeschmelze und Mitte Juli, her vorgerufen durch sehr heftige und zahlreiche Niederschläge.


1. April 1897 ist auch eine staatliche Fluss inspektion eingeführt und für alle Dampfer ein allgemeiner gültiger Tarif festgesetzt worden. Es werden erhebt für eine Fahrt 1. Kl. 2,5 Kopcen für 1. West (etwa 5 Pf. für 1 km), 2. Kl. 1,5 Kopcen für 1. West (etwa 3 Pf. für 1 km), 3. Kl. 1,5 Kopcen für 1. West (etwa 0,7 Pf. für 1 km).


F. T.

Das Charakteristik der neuen Kunst liegt in der Abtönung der Farbe und in der Führung der Linie, namentlich in der letzteren. Wo irgend möglich, tritt an die Stelle der geradlinigen Linie die geschwungene. Es ist aber keine willkürliche Schwung, der zu beobachten ist, sondern die Linienführung im wahrsten Sinne, welche an die Linienführung mechanischer Einrichtungen mit eigener Kraftbewegung erinnert: z. B. an den Schwung einer Wagenfeder; weniger die einer ausdrucksvollen Krafteinwirkung; die an einem Kreisform, als die unter ungleichmässiger Krafteinwirkung entstandene Linie ist, die zur Verwendung gelangt. Es sei nicht verkannt, dass wir ähnliche Linienbildungen schon an den Bauwerken von H. A. Krause auf der verlorenen Berliner Gewerbe-Ausstellung wahrnehmen konnten. Man fühlt bei diesen Bildun gen die Freisetzung der inneren Bewegungen kraftlosen Ausdrucks und so lange das der Fall ist, so lange die Linienführung nicht will kürlich wird, so lange dürfte sie im Uebrigen wie lange das sein wird, woge ich nicht zu entscheiden. Jedensfalls ist die Herrschaft der dynamischen Linie erst im Aufsteigen. Wir werden ihrer Weiterentwicklung mit auf merksamem Interesse verfolgen.

— H. —
Vermischtes.


Wir gedenken demnächst eine eingehendere Beschreibung dieses Bauwerkes und seiner Baugeschichte zu geben.

Preisbewerbungen.


Die sibirischen Eisenbahnen und der Amhdr-Schiffsartweg.


Der Doz. an der techn. Hochschule zu Berlin, Reg.-Rath, Prof. Dr. von Buchka ist das bis hnl. von dem Geh. Reg.-Rath, Prof. Dr. Sell abgehaltene zweistündische Jahreskolloq über „Geschichte der Chemie“ übertragen worden. — Dem Doz. Dr. G. M. Meyer ist das Frädkat Prof. verliehen.


Der Reg.-u. Btrh. Langbein in Hamburg ist gestorben.
### Die Entwicklung des Kleinpflasters.

Nach mehrerei Jahren des Grasenhorste’sche Kleinpflaster wacereifals die Aufmerksamkeit vieler Strassen- und Bauverwaltungen auf sich gezogen hat, wird es auch weitersichtlich, dass diese Verfahren nicht unerwünscht sind und für die Entwicklung und gegengewichtige Ausbreitung Konstruzions zu erhalten.


- a) von der Königl. Sächsischen Strassen- und Wasserbaubauaufsichtsanstalt sind aus Granitblocken 30 m lang gesteinigt und die auf einer Strecke von 1:35 Steingewichte ausgeführte Probe hat sehr befriedigend; besonders hervorzuheben ist, dass das Dämmungswasser für 1900 m enthielt und 5000 m in Aussicht genommen (bei den Durchschnittsarten der Stadt Frankfurt a. M. hat das Basalt 250 cm anfertigen lassen und nicht die Ausführung von weiteren 2000 cm);
- b) die Bauverwaltung zu Radebeul hat 500 m aus Plattecky Steinen her- stellt lassen, welche sich bislang gut bewähren.

Die Anwendung des Kleinpflasters beschränkt sich jetzt keineswegs mehr auf die Küstengegenden, in denen es zuerst verwandt wurde. Nachdem seine Brauchbarkeit derartigen, allerdings meistens nicht sehr verkürzten Strassen, durch mehrjährige Erfahrung erwiesen, versucht man es nun auch in materialreichen Gebieten auf solchen Strassen anzuwenden, auf denen das grosse und schweren Verkehr wegen der Steinschlag- bahnen schlecht zu halten ist, also in der Nähe grosser Städte und industrieller Anlagen und zwar mit dem bestens Erfolg. Eine Basaltkleinpflasterstrasse liegt z. B. dicht vor Hannover, ohne die dennoch nur deutliche Spuren der Ver- ungen zu sein, auf einer Chaussee, deren Durchgangsverkehr zu 300 Zugläufen ermittelt ist.


### Nachweis der bis zum Winter 1880/81 mit Kleinpflaster befestigten Strassen.

#### Bezeichnung der Bauverwaltung

<table>
<thead>
<tr>
<th>Genaug.</th>
<th>lfd. m</th>
<th>lfd. m</th>
<th>lfd. m</th>
<th>lfd. m</th>
<th>lfd. m</th>
<th>lfd. m</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1. Provinz Hannover</td>
<td>100</td>
<td>400</td>
<td>60</td>
<td>60</td>
<td>60</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>2. Bürgermeister</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
</tr>
<tr>
<td>3. Bürgermeister</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
</tr>
<tr>
<td>4. Bürgermeister</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
</tr>
<tr>
<td>5. Bürgermeister</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
</tr>
<tr>
<td>6. Bürgermeister</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
</tr>
<tr>
<td>7. Bürgermeister</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
</tr>
<tr>
<td>8. Bürgermeister</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
</tr>
</tbody>
</table>

#### Bemerkungen

- Früher 6-7 tom hoch, 30-40 cm Kopfhöhe.
- Dann liegen 60-70 tom m in Ortschaften. 16. 1879 ist die Fertigstellung von 80 km kleinpflasterbahnen in Aussicht genommen.
Steineschlag in den grünstehlschen schwatmigen und staubigen Scharzflecken Strassen lebhafter Verkehr in Aussicht genommen, vorausgesetzt, dass die Umgebungen auch ferner befriedigen.

Dass die Untersuchung, die von der Bremer denn zu Hannover versuchte Herstellung des Kleinfahrten auf einer Unterlage von magern Ziersteinen (Mischungs-Verhältnisse 1:1) nicht Erfolg hatte, ist in unserm letzten Bericht zu Beginn des Jahres 1897 mitgeteilt worden. 15,000 m² Basalt-Kleinfahrtenstein sind von diesem Zweck angekauft, die Strecke vom Ippendorf nach der Kirche Ritter Thurm ist bereits vollendet und der Verkehr übergeben, eine Strecke auf der Celler Chaussee vom Lüttichau bis ist im Bau.


Nach Gravenhorst's Angebot sollen die Kleinfahrtensteine


Für die Thurliefer des viel mehr ungünstig zur Sonder- ausgaben in den in Basel vor wenigen Tagen geöffneten Sonder- Ausstellung Böcklein Bilder noch besonderes Interesse.


Die Tierfleischung des Chiemsee-Spiegels, eine seit etwa 80 Jahren spielende Frage, ist nunmehr beschlossen worden.


Wir stehen nicht an, diesen Ausführungen volkommene beizupflichten und glauben dieselben nicht haben die Sache zu können als aus dem Hinweis auf die (Hrn. Frohns enchant ein wenig nicht bekannte) Thatache, dass der Grundgedanke eines Verschlusses bereits von etwas her in ein Viertelreich ist. Dort wird die Decke des oberen Geschosses stets massiv oder doch auch als „dürrleidend“ (d. h. nicht ganz einheitlich, sondern verschieden gebauten) beseitigt und in letzterem Falle durch dieselben, bezeichneten als Schutz- und Dach- dellen, nicht die Häuser zu verstärken pflegen.

Die Einführung entsprechender Bestimmungen für Berlin wäre in der That die Fortschritt gewesen und es ist wohl nicht daran zu zweifeln, dass die Staatsbehörden gerne auf eine solche Neuerung eingehen wären, wenn ihnen dieselbe von betheili- gter Seite — also, z. B. vom Berliner Magistrat in Vorschlag gebracht worden wäre. In den Vermittlungen desselben hat sich Hr. Frohne auch rechtemann gewieh — leider jedoch vergeblich.


Vor- und Nachteile des Rückschlagverschlusses mit einer zusätzlichen Gummivor- schaltung für Kanne zeigt, und Abbild. 3 gibt eine weitere Abwärtsgar, welche für Ausgussbecken oder Spülöfen, Wasch- träge usw. ausgenutzt bestimmt ist.

Die Vorzüge der Konstruktion sind aus der erreichbaren leichten und einfacheren Montage, so der Reinigung und Lüftung der Rohrleitung unbehindert ist, und bei der Abwärtsgar Abbild. 5, dass der Verschluss auch gegen Leckagen im Falle einer Unter- schaltung stabilifiziert. Der Schwimmer auf die untere Dichtungsfläche aufgelagert und so den Ausstritt des darüber stehenden Wassers ver- hinde; es bleibt also der Verschluss wasserdicht gegen Verluste von Gebäuden aus der Leitung geeignet.

Die Verlagerung des Chiemsee-Spiegels, eine seit etwa 80 Jahren spielende Frage, ist nunmehr beschlossen worden.

1. Die Verlagerung und die Rekultivierung des Wasserstraßenbreits. Die Verlagerung des Wassers auf eine Strecke von 2 km und Durchstechung der oberhalb der Brücke bei Seebrecht gelagerten Sumpfläche kann man dem Spiegel des Chiemsee-Spiegels entnehmen. Die Verlagerung wird erreicht durch das Bauernvolk-Brücke- und Streichholzbrände. Die aus den letzteren entspringenden Gefahren für das betreffende Haus können aber vermieden werden, und das, obwohl auf ein Minimum mans bestmöglichst, aber immerhin, was gesichert wäre, das obere Wasserschüsse einschließlich späterer Trockenphänomene mit feuerfester Decke zu versehen und die Zugänge zum Dachboden mit feuerfesteren Türen abzuschließen.


Wir stehen nicht an, diesen Ausführungen volkommene beizupflichten und glauben dieselben nicht haben die Sache zu können als aus dem Hinweis auf die (Hrn. Frohns enchant ein wenig nicht bekannte) Thatache, dass der Grundgedanke eines Verschlusses bereits von etwas her in ein Viertelreich ist. Dort wird die Decke des oberen Geschosses stets massiv oder doch auch als „dürrleidend“ (d. h. nicht ganz einheitlich, sondern verschieden gebauten) beseitigt und in letzterem Falle durch dieselben, bezeichneten als Schutz- und Dach- dellen, nicht die Häuser zu verstärken pflegen.

Die Einführung entsprechender Bestimmungen für Berlin wäre in der That die Fortschritt gewesen und es ist wohl nicht daran zu zweifeln, dass die Staatsbehörden gerne auf eine solche Neuerung eingehen wären, wenn ihnen dieselbe von betheili- gter Seite — also, z. B. vom Berliner Magistrat in Vorschlag gebracht worden wäre. In den Vermittlungen desselben hat sich Hr. Frohne auch rechtemann gewieh — leider jedoch vergeblich.

Schulen für mittleren und höheren ländlichen Unterricht. An erster Stelle, einmal den genauen Verständnis räumlicher Formen erstellt werden und über der Unterbrechung etwas bieten, für den späteren praktischen Gebrauch möglichst unmittelbar beherrschbar, ist Baugewerkschulen im genauen genommen Schwarzl, eingeführt, das Lehrpersonal in der daran, was ist heute noch z. Th. stark flüchtig. Daraus ersicht, sich ein Bildung, dass bei allen Reichsverwaltungs- an den Büchern, die für den unteren Zweck der Baugewerkschulen gut geeignet sind, noch Bildung, das der Einheit des menschlichen menschlichen Körper, allgemein Beziehungen zwischen Linien und Ebenen im Raum, weiterhin die prägnantesten und pyramiden- förmigen Einzelheiten, die den geradlinigen (auch einseitige) Formen, gehalten werden. Die meisten die Tische, die zu Büchern für die Schüler, die für den unteren Zweck der Baugewerkschulen gut geeignet sind, lehrern, werden durch viele beigesetzte Figuren ge- fordert. Den Hauptwurf des recht guten Buches möchten wir in den strengen Begrenzung des Stoffes sehen, die sein Verfasser sich eingestellt hat, da es eines übrigen er- gerade bei solchen Büchern sehr nahe liegt.

B.


Preisbewerbungen.

Die Preisbestimmung für die Einreichung der Entwürfe zur Errichtung eines mexikanischen Parlamentsgebäudes ist nach einer Mitteilung des Herren Ministers der auswärtigen Angelegenheiten, so zu verstehen, dass die Wettbewerber ihre Arbeiten bis zum 30. Nov. 89 zu entwerfen unmittelbar bei dem Ministerium für öffentliche Arbeiten in Mexiko oder aber bei den diplomatischen und konsularischen Vertretungen Mexiko in Deutschland befugt sind.


Personaldirektion.


Die große Ausstellungshalle der Allgemeinen Gartenbau-Ausstellung in Hamburg 1897.
Architekt: Georg Thielen.
Von der Allgemeinen Gartenbau-Ausstellung in Hamburg 1897.

(Hierzu eine Bildbeilage und die Abbildungen auf S. 500.)


die Anziehungskraft beigetragen, welche der Schauplatz der Ausstellung sowohl durch seine natürliche Beschaffenheit, wie durch die ihm gegebene gärtnerische und bauliche Gestaltung auszeichnet vermeidete. — Auf letztere allein erstreckt sich unser Bericht.


Beläufig erhoben sich endlich noch die beiden grösste Wasserbecken überspannenden Brücken — die nördliche tiefer gelegene aus rohen Baustoffen gestaltet, die südliche als leichte Hängebrücke gestaltet.

Nicht minder geschickt als die Anlage an sich und die Verhältnisse der einzelnen Gebäude in der landschaftlichen Umgebung, aus der sich überraschend eine in ihrer Mannich- faltigkeit überraschende Fülle der reizvollen Blätter ergab — die am Kopfe mitgelassene Ansicht mag ein Beispiel dafür liefern, was die können der Anordnung der einzelnen Gebäude und Ausgestaltung der meisten Bauten, in die eine Anzahl begabter Hamburger Architekten mit einander rühmlich ge- wetteifert hatte. Die meisten derselben waren in freien Holz- baustile mit überhängenden Dächern, in kräftiger farbiger Haltung durchgeführt und auf malerische Wirkung berecht; jedoch auch einzelne zierliche Rokoko-Bauten in geschlossenerer Haltung fanden sich unter ihnen.


So wollen wir uns damit genügen lassen, als eine Probe dessen, was vonseiten der Hamburger Architekten- schaft aus Anlass dieser Ausstellung geleistet worden ist, die wohlgemäss den persönlichen Charakter des Bauherrn, der grösste, zugleich unbestritten als die beste und eigenartigste jener künstlerischen Schöpfungen gelten darf —

Den Kern des letzteren bildet ein kräftigerer Bau, dessen 20 m weiteste, 17 m hohe Arme mit Tonngewölben von Korbogenform und dessen zu einem Achteck von 45 m grösster Spannung erweiterte Vierung mit einer bis zum Oberlicht 37 m hohen Flachdecke nicht gedacht war, wohl aber die Verlängerung des (südlichen) Armes um 3 Joche mit einer an das letzte derselben angeschlossenen Orchester-


Dess noch ungarischer und überwältigender war die Wir- kung des Innenraums und seines gärtnerschen Gerätes. Welche Aufmerksamkeit verdiente die Vierung und der grössere Theil des Langenspans gegen die Quer-

Die Baukosten der grossen Ausstellungshalle einschl. des 550 m² bedeckenden Hauptrestaurants haben angeblich 300 000 J. betrugen. —


E. —

*) Diese für 390 elektrische Glühlampen eingerichtete 8 m im Durchmesser grosse Kranke ist aus Schmelzeisen konstruiert; mit der Glühbirne erreicht ein Glanz von 370000 Lumen und 8 Drakhellen aufgehängt. Die von einem Baldachin überwiegte farbige behandelte Figur, die aus ihr aufsteigt, verkörpert die Hannsche, welche ihre Güte begräbt. Zärtliche Ehrungen für die elektrische Beleuchtung sind von Hrn. Ingenieure Henselkre getroffen worden.
Die Entwicklung des Kleinplasters.

(Ubersicht.)

Obwohl die Verwendung der verschiedenen Steinmaterialien die unterste Stellung der Steinarten einnehmen muss, ist doch interessant, dass einige Steinarten auch für besondere Zwecke verwendet werden. So ist z. B. das Basaltstein besonders geeignet für die Herstellung von Kalksteinquadern, während das Kalkstein für die Bauherren bevorzugt wird. Die Basaltsteinquadern werden in der Regel aus Basaltsteinen hergestellt, während das Kalkstein für die Bauherren bevorzugt wird.

Bezeichnung der Bauverbande

Wie bereits erwähnt, ist das Basaltsteinquadern besonders geeignet für die Herstellung von Kalksteinquadern, während das Kalkstein für die Bauherren bevorzugt wird. Die Basaltsteinquadern werden in der Regel aus Basaltsteinen hergestellt, während das Kalkstein für die Bauherren bevorzugt wird.

Nachweisung der bis zum Winter 1896/97 zum Bau von Kleinplaster verwendeten Steinmaterialien

(nach m. festerer Stärke)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Bezeichnung der Bauverbande</th>
<th>Findlinge</th>
<th>Kalkstein</th>
<th>Basalt</th>
<th>Kalksandstein</th>
<th>Sandstein</th>
<th>Melin-</th>
<th>Grau-</th>
<th>Keuper</th>
<th>Quarzit</th>
<th>Scharz,</th>
<th>Basalt</th>
<th>Kalksandstein</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Landesbaubest.-Stab.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>8100</td>
<td>6134</td>
<td>8020</td>
<td>7040</td>
<td>1859</td>
<td>4057</td>
<td>2365</td>
</tr>
<tr>
<td>1 Provinz Hannover</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>1150</td>
<td>9210</td>
<td>7140</td>
<td>1000</td>
<td>4057</td>
<td>2365</td>
<td>2365</td>
</tr>
<tr>
<td>2 Rheinprovinz</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>10512</td>
<td>4121</td>
<td>9210</td>
<td>7140</td>
<td>1859</td>
<td>4057</td>
<td>2365</td>
</tr>
<tr>
<td>3 Provinz Westfalen</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>10512</td>
<td>4121</td>
<td>9210</td>
<td>7140</td>
<td>1859</td>
<td>4057</td>
<td>2365</td>
</tr>
<tr>
<td>4 Brandenburg, Erzgebirge</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>10512</td>
<td>4121</td>
<td>9210</td>
<td>7140</td>
<td>1859</td>
<td>4057</td>
<td>2365</td>
</tr>
<tr>
<td>5 Landesbaubest.-Oberpfalz</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>10512</td>
<td>4121</td>
<td>9210</td>
<td>7140</td>
<td>1859</td>
<td>4057</td>
<td>2365</td>
</tr>
<tr>
<td>6 Graubünden, Chur-Verwald</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>10512</td>
<td>4121</td>
<td>9210</td>
<td>7140</td>
<td>1859</td>
<td>4057</td>
<td>2365</td>
</tr>
<tr>
<td>7 Graubünden, Schaffhausen</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>10512</td>
<td>4121</td>
<td>9210</td>
<td>7140</td>
<td>1859</td>
<td>4057</td>
<td>2365</td>
</tr>
<tr>
<td>8 Graubünden, Zürich</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>10512</td>
<td>4121</td>
<td>9210</td>
<td>7140</td>
<td>1859</td>
<td>4057</td>
<td>2365</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Zusammen: 10512 4121 9210 7140 1859 4057 2365
soweit gedichtet ist, wie neu aufgeschütteter Steinschlag überhaupt gedichtet werden kann, so ist die Oberfläche doch noch weich genug, um nach vorschreitendem Anrassen — am Abend vorher, wenn Morgens gerammt werden soll — bei kräftiger Rammung unter den einzelnen Pfastersteinen soweit zurückzuweichen, dass die Höhenunterschiede aus-
Ueber die Aussichten und Ausbildung der Ingenieure in England.

Der Neubau des Mühlen'schen Volksbades in München, das nach den Entwürfen des Herrn Bauamtmann Karl Holz erhoben wird, ist mit einer Dampfmaschine von 100 Pferdestärken ausgestattet, die zur Annahme von 1500 Personen berechnet ist. Der Neubau wird vorläufig ausgebaut und in 18 Monaten fertiggestellt werden. Die Kosten werden auf 100.000 Mark beziffert.

Vermischtes.

Der Neubau des Mühlen'schen Volksbades in München, das nach den Entwürfen des Herrn Bauamtmann Karl Holz erhoben wird, ist mit einer Dampfmaschine von 100 Pferdestärken ausgestattet, die zur Annahme von 1500 Personen berechnet ist. Der Neubau wird vorläufig ausgebaut und in 18 Monaten fertiggestellt werden. Die Kosten werden auf 100.000 Mark beziffert.

17.00 m und einer Breite von 10.0 m 4192 m³ Wasser. Auskleidung ist eine Dampfmaschine mit einer Leistung von 100 Pferdestärken, die zur Annahme von 1500 Personen berechnet ist. Der Neubau wird vorläufig ausgebaut und in 18 Monaten fertiggestellt werden. Die Kosten werden auf 100.000 Mark beziffert.

Das Vorhersagen des Klimas in München ist ein schwieriges Unterfangen, da es von vielen Faktoren abhängt, die nicht immer präzise vorhersagbar sind. Der Winter 1907/1908 war besonders kalt und dauerte lange, was zu einem extrem hohen Wasserbedarf in den Wasserspeichern führte. Die Stadt München musste deshalb auf besondere Maßnahmen zurückgreifen, um die Wasserversorgung der Bevölkerung sicherzustellen.
Rücks. Das Badegebäude, im reinen Baukastel errichtet, wird, soweit Pläne und Modelle jetzt schon ein Urtheil zulassen, ein künstlerisch in Bild von grossartiger Wirkung abgeben und ein Kunstrwerk sein, das im Interesse der Hygiene als Vorläufer der Armuts- und Verhütung der Wasserreservoire erhält das Bad einen eigenen 54 m hohen Turm von sehr nützlicher Form.

Ueber Passaböken von Adhäsions-Bahnen und Höhen, die mit Zahnrad- oder Seilbahnen erworben werden durch den künstlichen Zahn der 12,5 cm folgende Angaben, deren Genauigkeit mit Bezug auf einige Angaben wir leicht nicht verbürgen können. Mit einigen Er- gänzungen der Notiz ergibt sich folgender Bilde.

Die eingliedernden Querberühmungen (Brecher) 1890 m., Mont- Oenis und Arlberg 1800 m., Seitenlinie der Brenner Bahn nach Linz 1800 m., Göttingen 1155 m., Höllentalbahn 804 m, Seidelfieber, 52 m bleiben denlweise weit gegen Passaböken zurück, die von aussereuropäischen Bahnen überbrücken werden. Hier kommen zunächst die verschiedenen nordamerikanischen Ueberland- Rinnen vor. Northen (Extrax mit 1700 m), Canadian Pacific mit 1900 m., Union Pacific mit 2105 m., es folgen die mexikanischen Bahnen, von denen die von Ver „Cruz auf der Beaden zu Niedercon, beginnende Linie, die sich auf einen Zwillingspunkt die Südab fährt, Höhenlagen von 2160 m., 2415 und 2570 m (Pasa) erklommen.

Betriebsmäßig grösste Höhenlagen werden von den Bahnen in der nordamerikanischen Felsengebirge erreicht. Auf der Denver und Rio Grande-Stammthahn und ihren Nebenlinien bis der Passaböken bzw. 3210 m., 3300 m. und 3450 m. erreicht. Die höchsten sind die berühmten von der Repräsentation der Nordamerikanischen Zentralbahn, die auf 2000 m. Höhe in der Höhe von 4470 m. geführt und ihre Passaböke beträgt 4742 m. Die Schienen der Südab haben auf 210 m. Höhe in der Höhe von etwa 4000 m. erreicht und errechnet die höhe so 4470 m. Tieht eine Bahre, welche mit Teilweisen Baurbeiten von der Zahnstange von 2500 m. bis 3000 m. erreicht. Die wichtigsten Bauwerke zu den zugehörigen Höhenhöhen enthalten: Giselsberg 1980 m., die Bahn in den Monte Genero 1000 m., die Biga 1750 m., die Flussbahn 2076 m., die Rothenbahn 2280 m. Die höchste unter allen Bergbahnen ist die Bahn auf den Pikes Peak, den östlichsten Höhenpunkt des nordamerikanischen Felsengebirges, da dieselbe einen 4000 m. hoch liegenden Aussichtspunkt erreicht. Sie letztes Stück befindet sich ausgebildet in den geraden Abhängen.

Als die am höchsten hinaufreisende Seilbahn ist die auf das Stanserhorn in der Vierwaldstätter See bekannt; dieselbe reicht bis 2450 m. Höhe hinauf.


Vor kurzem sind die philosophischen Fakultäten der preussischen Universität von Berlin eröffnete, nicht nur eine Doktoranden auf technischen (und landwirtschaftlichen) Hochschulen zugreifen Semester voll ausmachen. Einen kritischen Beobachtungen, die die technischen Fachleute ab und beseitigende Erfahrungen auf technischen Hochschulen immer nur ein paar Semester — dank dem bestehenden Herrkommen, das längst hätte verloren werden sollen, und nach unserer Kenntnis bei deutschen Universitäten auch längst verloren wurde. Hoffentlich wird die jetzt erbbliche „Ermächtigung“ nicht als solche, sondern als „Anordnung“ aufgefasst, da sonst nichts gebessert wäre.

Von Werth ist die Neuerung vorläufig wohl nur für Chemiker, späterhin mögen auch Physiker Nutzen daraus ziehen können.

Büchorschau.


Der zweite Abschnitt führt den Verfasser zum eigentlichen Themen seines Buches; er behandelt zunächst die allgemeine An- ordnung der einzelnen Strassen nach Längenprinzip und Höhen- lage und zwar mit Beziehung auf die Anforderungen des Ver- kehrs, die Rücksichten auf die Entwässerung, auf den Aufbau und auf die künstlerische Anordnung. Der Verfasser tut weise, mit dem Quellmaterial auch die durch die Einführung neuer Methoden, von welchen besonders die interessanten Beobachtungen an Ver- kehrslinien mit frischen Schwächen hervorgehoben sein soll.}


[e]

Bei der Redaktion d. Bl. eingegangene litterarische Beobachtungen:

Neueiser und Hilda: Deutsche Konkurrenz. Abonnementaufträge für den Band (15 Heft mit Beilbild) 15 M. Einschließlich Heft (ohne Beilbild) 18 M.

Pressebewerbungen.


Brief- und Fragekasten.

Hrn. Fr. K., Baugesch. in S., Fragebeantwortungen erfolgen, wie wir wiederholt mitgeteilt haben, nur in aussergewöhnlichen Fällen, zu welchen Ihr Fall nicht gehört, brifehing.


Deutsche Bauzeitung. 9. Oktober 1897.
Der engere Wettbewerb um das Bismarck-National-Denkmal für Berlin.

Nichtsdestoweniger besagt die heutige Lage, dass der Bau von Denkmälern in Berlin nicht nur auf die Bürgerlicheren erhalten blieb, sondern dass auch die Nationalen, die bislang mehr oder weniger in den Hintergrund geraten waren, eine Rolle spielen. Die wachsende Beliebtheit der Denkmalbauten wird durch die vorliegenden Planungen und Entwürfe unterstrichen. Die Bürgerlichen bemühen sich, ihre Interessen zu vertreten, während die Nationalen ihre Ansprüche auf den Denkmalsbau verteidigen. Die Entwicklungen in diesem Bereich sind von großer Bedeutung für die politische Lage in Berlin und deuten auf eine mögliche Veränderung der Machtpositionen hin. Die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit wird auf die Denkmalbauten gelenkt, was sie zu einer wichtigen politischen Thematik macht.


Insgesamt ist die Situation der Denkmalbauten in Berlin spannend und bietet viel Raum für Diskussionen. Die Rolle der Nationalen und Bürgerlichen wird weiterhin von Bedeutung sein, und die politische Lage in Berlin wird von diesen Auseinandersetzungen beeinflusst werden. Die Denkmalbauten sind nicht nur Kunstwerke, sondern auch politische Symbole, die die Realitäten der Stadt widerspiegeln und die Zukunft in der Stadt prägen.
**Durchgreifende Massenregeln zur Abwendung von Hochwassergeräten.**

Durchgreifende Massenregeln zur Abwendung von Hochwassergeräten aus Anlass der letzten Überschwemmungen scheinen für den preußischen Staat noch im weiten Feuere zu liegen. Die Tagesbärer bringen nämlich folgende offizielle Mitteilung:


Es folgen allmähliche Ausschaltungskurse über die recht- lichen Seiten der Frage, die in ähnliche Klagen über mangelnde Unterlagen für ein siebewusstes Vorgehen auslauten und mit folgenden zwei Stützen abgeschlossen:

"Sowohl die Unterhaltung der Hochwasserfälle als die Freihaltung der Hochwasser-Abflussgebiete ist in den 1894 veröffentlichten Entwürfen für eine ausführliche Musterablauf des Wassergesetzes eingehend behandelt. Es ist daher zu erwarten, ob angesichts der Dringlichkeit der Sache nicht dieses Kapitel des Wassergesetzes vorweg zu nehmen sein möge, zumal bis zum Zustandekommen des Wassergesetzes Jahre vermutet werden können."


Als nach den Hochwasserkatastrophen zu Anfang der 80er Jahre die Staatsregierung von Abhörschwemmungen geplagt wurde, weitgreifende Massenregeln zur Abhilfe inbegriffen, so ließ sich wobei zunächst an die Beschaffung der notwendigen technischen und rechtlichen Unterlagen gedacht war — im Jahre 1886 eine Umgebung des Meteorologischen Instituts im Werk ge- genüber Untersuchung, leider jedoch in einer Weise, die die Arbeiten des neuen Instituts den wasseraulichen Zwecken nur in ge- ringen Umfange nutzen gewährt, weil die Pflüge der Hydro-
Vermischtes.


§ 1. Die Staatsbeamten erhalten bei Dienstreisen Taggecoder nach folgenden Sätzen:

I. Aktive Staatsminister .................. 35 M.
II. Beamte der 1. Rangklasse ........ 28 M.
III. Beamte der 2. und 3. Rangklasse ...... 15 M.
IV. Beamte der 4. und 5. Rangklasse .... 12 M.
V. Beamte, welche nicht zu obigen Gruppen gehören, so weit sie bisher zu dem Tagecoder von 9 M. berechtigt waren, 8 M.
VI. Subalternbeamten der Provinzial-, Kreis- und Lokalbehörden und andere Beamte gleichen Ranges 6 M.
VII. Andere Beamte, welche nicht zu den Unterbeamten zu zählen sind 4 M.

§ 2. Erstreckt sich eine Dienstreise auf 2 Tage und wird sie innerhalb der Stadt, so ist der Einnahme- und Einhalb- fache der Sätze unter I. bis VII. bis 4. zu liquidiren.

Wird die Dienstreise an ein und denselben Tage angetreten und beendet, so tritt eine Erhöhung des Taggecoder von 17 M. bei I. auf 21 M. bei I. auf 17 M. bei IV. auf 12 M. bei V. auf 9 M. bei VI. auf 6 M. bei VII. auf 4,50 M. und bei VIII. auf 3 M. ein.

§ 3. An Reisekosten, einschließlich Kosten der Gepäckbeförderung, erhält er:

I. Bei Dienstreisen, welche auf Eisenbahnen oder Dampfschiffen gemacht werden können:

1. die im § 1 unter I. bis IV. bezeichneten Beamten für 1 km 9 Pf. und für jeden Zu- und Abgang 3 M.;
2. die im § 1 unter V. und VI. genannten Beamten für 1 km 7 Pf. und für jeden Zu- und Abgang 2 M.;
3. die im § 1 unter VII. und VIII. genannten Beamten für 1 km 5 Pf. und für jeden Zu- und Abgang 1 M.

II. Bei Dienstreisen, welche nicht auf Eisenbahnen, Kleinbahnen oder Dampfschiffen zurückgeführt werden können:

1. die im § 1 unter I. bis IV. genannten Beamten für 1 km 40 M.;
2. die im § 1 unter V. und VI. für 1 km 30 M.;
3. die im § 1 unter VII. für 1 km 20 M.;
4. die im § 1 unter VIII. für 1 km 10 M.

III. Die Bestimmung darüber, unter welchen Umständen von den Beamten bei ihren Dienstreisen Kleinbahnen zu be nutzen, und welche Reisekostenvergütungen in solchen Fällen zu gewähren sind, erfolgt durch das Staats-Ministerium.

Für die erheblich höhere Reisekosten, die sich unter I. bis 3. festgesetzten aufgewandten werden müssen, so werden diese erstattet.

Art. II. Beamte, welche bestimmungsmäßig Dienstreisen mit unentgeltlichen, gestellten Verkehrsrechten ausführen, haben nur die Entschädigung für Zu- und Abgang zu beanspruchen.


Zur Amtsbezeichnung der technischen Eisenbahnbeamten. In den preußischen Eisenbahn-Verordnungsblatte vom 1. September 1897 ist ein Erlass des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten betreffend die Abänderung der Prüfungs-
genomögnten Titeln widerspricht, zu Unklarheiten und Ver- 
dunkelungen im technischen Leben und bei Berührung mit dem 
Publikum der Technik und der ärztlichen akademisch gebildeten 
Verhältnisse. Es schreiben sich vor, und das sind die Meinungen der Technik, die schwierig erklärbar sind. Hoffen wir, dass auch 
jetzt noch, wie damals, die Wahrheit, die der Herr Minister der 
öffentlichen Arbeiten stets für das Empörungsthema der Technik und

Strassenbeleuchtung mit Gasglühlicht ist seit Mai 
d. J. in Charlottenburg allgemein durchgeführt. In dieser 
Hinsicht hat sich der Staat einen Vorzug vor vielen anderen 
Orten und auch vor Berlin gewonnen, wo die Einführung des Gasglüh-
lichtes noch länger zu verfolgen war, da nur in zweckmäßigem 
Tempos fortgeführt wird. Dass Charlottenburg mit der Neuerung

I. Strassenbeleuchtung mit Gasglühlicht

II. Preisbewerbungen

Wettbewerb Museum Riga. In diesem Wett-
bewerb handelt es sich um Entwürfe für ein Museumshaus, 
weil es eine Sammlung, eine Gelehrtenversammlung und eine 
Sonderausstellung enthält. Als Nebensäume sind Arbeitszimmer, 
Bibliotheksräume, Sitzungsräume, Beamtensitze usw. ver-
langt. Außer dem Preis für den besten Entwurf ist noch ein 
Preis für den besten Entwurf in den Nebensäumen zu geben. 
Das in Aussicht genommene Gelände ist ein großer, 
ruhiger Platz, der Gepflogenheit und Ruhe abgerufen hat,

II. Preisbewerbungen

Wettbewerb Museum Riga. In diesem Wett-
bewerb handelt es sich um Entwürfe für ein Museumshaus, 
weil es eine Sammlung, eine Gelehrtenversammlung und eine 
Sonderausstellung enthält. Als Nebensäume sind Arbeitszimmer, 
Bibliotheksräume, Sitzungsräume, Beamtensitze usw. ver-
langt. Außer dem Preis für den besten Entwurf ist noch ein 
Preis für den besten Entwurf in den Nebensäumen zu geben. 
Das in Aussicht genommene Gelände ist ein großer, 
ruhiger Platz, der Gepflogenheit und Ruhe abgerufen hat,

II. Preisbewerbungen

Wettbewerb Museum Riga. In diesem Wett-
bewerb handelt es sich um Entwürfe für ein Museumshaus, 
weil es eine Sammlung, eine Gelehrtenversammlung und eine 
Sonderausstellung enthält. Als Nebensäume sind Arbeitszimmer, 
Bibliotheksräume, Sitzungsräume, Beamtensitze usw. ver-
langt. Außer dem Preis für den besten Entwurf ist noch ein 
Preis für den besten Entwurf in den Nebensäumen zu geben. 
Das in Aussicht genommene Gelände ist ein großer, 
ruhiger Platz, der Gepflogenheit und Ruhe abgerufen hat,

II. Preisbewerbungen

Wettbewerb Museum Riga. In diesem Wett-
bewerb handelt es sich um Entwürfe für ein Museumshaus, 
weil es eine Sammlung, eine Gelehrtenversammlung und eine 
Sonderausstellung enthält. Als Nebensäume sind Arbeitszimmer, 
Bibliotheksräume, Sitzungsräume, Beamtensitze usw. ver-
langt. Außer dem Preis für den besten Entwurf ist noch ein 
Preis für den besten Entwurf in den Nebensäumen zu geben. 
Das in Aussicht genommene Gelände ist ein großer, 
ruhiger Platz, der Gepflogenheit und Ruhe abgerufen hat,
Neubau der medizinischen Klinik der Universität in Strassburg.

Bei der Errichtung der Universität in Strassburg waren für die medizinische Klinik in dem Hauptgebäude des Bürgeramtes Räumlichkeiten beschafft worden, die jedoch bald den an eine solche Anlage zu stellenden Anforderungen nicht mehr genügten, so dass die Errichtung eines besonderen Neubaus unabkömmliches Bedürfnis wurde.

Nach Übersendung zahlreicher Schwierigkeiten, die insbesondere in der Beschaffung eines geeigneten Bauplatzes lagen, wurde schließlich im Spitalhöfe, gegenüber der Augenklinik, ein solcher gewonnen, der nach dem beistehenden Lageplan südlich durch die Flucht ab, östlich durch die Linie cd begrenzt ist, und westlich an den Klostergärten ansteht. Diese Grenzen mussten eingehalten werden, und die beschränkten Platzverhältnisse und insbesondere der in ungünstiger Weise in den Bauplatz einschneidende Klostergarten, dessen Erwerbung nicht möglich war, stellten die Planentwicklung grosse Hindernisse entgegen, da zur Erfüllung der Bedingungen des von dem Direktor der medizinischen Klinik, Herrn Prof. Dr. Naunyn, aufgestellten Programms die vollständige Bebauung des Platzes erforderlich wurde.

Beider Planerstellung wurde davon ausgegangen, dass die Lehr-, Instituts- und Wohnräume im mittleren Theile des Gebäudes, die Kranken-Abtheilungen dagegen möglichst in einem West- und einem Ostflügel untergebracht werden, so dass sie mit allen zugehörigen Nebenräumen geschlossene Gruppen bilden und sich gleichmässig in allen Geschossen wiederholen. In der Männer-Abtheilung sollte jedoch die Anordnung so getroffen werden, dass ein kleiner Krankensaal völlig abgesondert werden kann. Nach dem nunmehr vollendeten Entwurfe beträgt die Zahl der in den allgemeinen Krankensälen unterzubringenden Betten 149. Davon entfallen auf die Männer-Abtheilung im Ostflügel 63 Betten, und zwar: 2 Stile mit je 29 Betten, 1 Saal mit 12 Betten, der abgesondert werden kann, und 1 Saal mit 13 Betten, und auf die Frauen-Abtheilung im Westflügel 66 Betten, und zwar: 3 Stile mit je 17 Betten, 3 Zimmer mit je 6 Betten, nach Stücken gelegen. Die grösseren Krankensäle sind zweiteilig, von Osten und von Westen, beleuchtet, und 9,2 m; dagegen die Geschosshöhen betragen i. L.: im Erd- und I. Obergeschoss 4,6 m und im II. Obergeschoss 4,4 m, so dass auf 1 Bett durchschnittlich 9—9,5 cm Bodenfläche und 38—44 cm Luftraum entfallen. Die Fensterfläche beträgt etwa 29 % der Bodenfläche oder 2—2,2 cm für 1 Bett. Für jede der 6 bzw. 7 Kranken-Abtheilungen sind an zugehörigen Nebenräumen angeordnet:

1. Ein Untersuchungszimmer von etwa 14 cm, in Verbindung mit dem Krankensaal oder dem Tagesraum, das dazu dient, die Kranken eingehender zu untersuchen oder zu verbinden.
Zu Friedrich Adlers siebzigstem Geburtstage.


Karlsruhe, in August 1897.
Prof. Dr. Warth.

und technische Einflüsse, den Adler—thats zugefolge seines Amtes, thörs als Mitglied der Académie des Beaux-Arts, thörs auch in der Freigemeinschaft, einer der unbestrittenen führenden der Kunst, und hierauf die Entscheidung zahm, wichtiger architektonischer Fragen ausgeübt. Doch entzieht sich eine derartige, in ihrer Tragweite nicht zu unterschätzende Wirksamkeit naturgemäß der öffentlichen Kenntnis.

Was Adler als Forscher und Sammler auf dem Gebiete der Baugeschichte geleistet hat, ist dem Ergebnis seiner Thätigkeit als schaffender Architekt zum mindesten ebenbürtig. Es sind wohl nur wenige Abschnitte der Architekturgeschichte, die von ihm nicht durch selbständige, zum Teil zu erhebenden, Ergebnissen geführt, Untersuchungen wesentlich erweitert und bereichert worden wären, wenn dieselben auch die Einzelheiten der Architekten der antiken Welt und der Mittelalters geworden waren. Am meisten bekannt geworden und am Umfang voran stehend sind die den baukünstlerischen Theile der Ausgrabungen zu Oceanien und Europa, in der betreffenden gräzischen Veröffentlichung enthaltene Arbeit, sowie das schon 1859 begonnene Werk über die mittelalterlichen Backsteinbauwerke der Provinz Brandenburg; das eine der wesentlichsten Grundlagen für die Worten der mittelalterlichen Baukunst ist.

Die übrigen Arbeiten, die durchweg nicht nur durch ihren Inhalt, sondern auch durch ihre schriftstellerische Form anziehen und festhalten, sind zum nachstehenden Thale aus Anlass von Vorträgen im Berliner Verein der Freunde der Geschichte und in der Berliner Archäologischen Gesellschaft entstanden und, sofern sie nicht in die Schriften der letzten beiden Vereine übergegangen sind, in verschiedenen Zeitschriften, namentlich der Zeitschrift der Gesellschaft für Deutsche Geschichte und in der Berliner Archäologischen Gesellschaft entstanden und, sofern sie nicht in die Schriften der letzten beiden Vereine übergegangen sind, in verschiedenen Zeitschriften, namentlich der Zeitschrift der Gesellschaft für Deutsche Geschichte und in der Berliner Archäologischen Gesellschaft entstanden und, sofern sie nicht in die Schriften der letzten beiden Vereine übergegangen sind, in verschiedenen Zeitschriften, namentlich der Zeitschrift der Gesellschaft für Deutsche Geschichte und in der Berliner Archäologischen Gesellschaft entstanden und, sofern sie nicht in die Schriften der letzten beiden Vereine übergegangen sind, in verschiedenen Zeitschriften, namentlich der Zeitschrift der Gesellschaft für Deutsche Geschichte und in der Berliner Archäologischen Gesellschaft entstanden und, sofern sie nicht in die Schriften der letzten beiden Vereine übergegangen sind, in verschiedenen Zeitschriften, namentlich der Zeitschrift der Gesellschaft für Deutsche Geschichte und in der Berliner Archäologischen Gesellschaft entstanden und, sofern sie nicht in die Schriften der letzten beiden Vereine übergegangen sind, in verschiedenen Zeitschriften, namentlich der Zeitschrift der Gesellschaft für Deutsche Geschichte und in der Berliner Archäologischen Gesellschaft entstanden und, sofern sie nicht in die Schriften der letzten beiden Vereine übergegangen sind, in verschiedenen Zeitschriften, namentlich der Zeitschrift der Gesellschaft für Deutsche Geschichte und in der Berliner Archäologischen Gesellschaft entstanden und, sofern sie nicht in die Schriften der letzten beiden Vereine übergegangen sind, in verschiedenen Zeitschriften, namentlich der Zeitschrift der Gesellschaft für Deutsche Geschichte und in der Berliner Archäologischen Gesellschaft entstanden und, sofern sie nicht in die Schriften der letzten beiden Vereine übergegangen sind, in verschiedenen Zeitschriften, namentlich der Zeitschrift der Gesellschaft für Deutsche Geschichte und in der Berliner Archäologischen Gesellschaft entstanden und, sofern sie nicht in die Schriften der letzten beiden Vereine übergegangen sind, in verschiedenen Zeitschriften, namentlich der Zeitschrift der Gesellschaft für Deutsche Geschichte und in der Berliner Archäologischen Gesellschaft entstanden und, sofern sie nicht in die Schriften der letzten beiden Vereine übergegangen sind, in verschiedenen Zeitschriften, namentlich der Zeitschrift der Gesellschaft für Deutsche Geschichte und in der Berliner Archäologischen Gesellschaft entstanden und, sofern sie nicht in die Schriften der letzten beiden Vereine übergegangen sind, in verschiede
Fern- und Vorortverkehr 6 890 529 MW und aus dem Güterverkehr 917 456 MW, also zusammen 7 808 985 MW. Nimmt man die den Verkehrsmengen entsprechenden Ausgaben zu 70%, die Kosten der Zug und Personenbetriebes zu (829 MW 200 MW) entsprechend 50% der Einnahmen an, so ergibt sich eine Betriebsausgabe von 5 839 491 MW und ein Betriebserlös von 2 782 486 MW, der das Anlagekapital, das trotz der ausgeführten Erweiterungen kaum höher als zu 70 MW, annehmen zu, mit annähernd 4% verzinst.

Leider treten aber immer mehr Erscheinungen auf, die erken
cn lassen, dass die Stadtbahn mit ihren jüngsten An
wachsen an die Grenze der ihre Finanzierung angekommener ist und eine weitere Verkehrserhöhung in absehbarer Zeit nicht mehr zu bewältigen vermögen.

Das zunächst die Fernbahn- und Regionalbahn
haftet, die bekanntermaßen von den Fern- und den Vorortverkehren auf den Erleichterungen der Fahrgastzahlen zu bestehen, was eine Verringerung der bisherigen Verkehrsmengen erfordert.

Die Fernzüge machen die Einführung eines neuen, starken Fahrplans für die Vorortzüge, der verkehrs- und betriebstechnisch dringend erwünscht wäre, unmöglich und die Vorortzüge bleiben auf der Strecke, sind von nicht zu unterschätzender Bedeutung.

Auffallend ist, dass der Verkehr zwischen Stadt und Vorort durch die Tatsache gekennzeichnet ist, dass die Fahrgastzahlen auf der Strecke von Ost nach West beim Umsteigen auf die Bahn untergehen, die von West nach Ost die Zahl der Fahrgäste auf der Strecke von West nach Ost und von Ost nach West weiter erhöht.

Auffallend ist, dass der Verkehr zwischen Stadt und Vorort durch die Tatsache gekennzeichnet ist, dass die Fahrgastzahlen auf der Strecke von Ost nach West beim Umsteigen auf die Bahn untergehen, die von West nach Ost die Zahl der Fahrgäste auf der Strecke von West nach Ost und von Ost nach West weiter erhöht.

Es wird das vermutlich daran liegen, dass die westlichen Vororte in höherem Maße selbständige, von der Stadt- und Ringbahn unabhängige Verkehrsmittel besitzen - Wannseer
bahn usw. - wie die östlichen Vororte, die für die Verbindung mit den Stadträndern vorzugsweise auf den Ubergang auf die Stadtbahn angewiesen sind.

Die schon 1880 in dieser Zeit hergestellte Tatsache, dass die Stadt- und Ringbahn in ständig zunehmendem Maße weniger den periodischen Schwanenkungen unterworfenen Verkehrs- usw. Verkehr, als den regelmäßig täglichen Wechsel-
verkehr zwischen Wohn- und Arbeitsstätte weiterer Bewohner schicht dient, ist dauernd wahrnehmbar. Die Verkehrsmenge auf den inneren Strecken ist ganz erheblich größer, als auf den inneren Bahnhöfen, weil bei dem genannten regelmäßigen Wechsel-
verkehr mehr Personen ihre Reise von Aussen - Wohnstätte - nach Innen beginnen, wie umgekehrt.

Auch wird der Unterschied in der Verkehrsmenge zwischen dem Verkehr von Personen der Zentralstadt und des Vorortes, zwischen den Monaten mit und ohne hohe Festtage stets geringer. Während im Jahre 1893/94 die Einnahme in den Sommer-Monaten April bis einschließlich September noch 68,19% unzureichend, sind sie bis 1895/96 allmählich bis 58,74% seiner Nutzbarkeit weiter gestiegen.

Da auch die Zunahme im Fernverkehr, im Güterverkehr der Zentralbahnhöfe, sowie in den Einnahmen aus den Viabrückebrücken, eine beträchtliche ist, so kann man die große wirtschaftliche Entwicklung der Stadt- und Ringbahn eine er
treffliche nennen. Die Einnahmen der Stadtbahn allein betrugen im Jahre 1895/96 aus dem gesamten Personenverkehr, einschließlich

<table>
<thead>
<tr>
<th>Jahr</th>
<th>Fahrzeug-Kostenzahl</th>
<th>Fahrgäste-Stadt</th>
<th>Fahrgäste-Strom</th>
<th>Fahrgäste-Verkehrsoffene Strecke</th>
<th>Züge in der Stadt</th>
<th>Züge in der Verkehrsleitung</th>
<th>Züge in der Verkehrsleitung</th>
<th>Züge in der Verkehrsleitung</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1896/97</td>
<td>227 714</td>
<td>196 779</td>
<td>53 974</td>
<td>185 978</td>
<td>200 000</td>
<td>150 500</td>
<td>50 500</td>
<td>10 500</td>
</tr>
<tr>
<td>1897/98</td>
<td>227 714</td>
<td>196 779</td>
<td>53 974</td>
<td>185 978</td>
<td>200 000</td>
<td>150 500</td>
<td>50 500</td>
<td>10 500</td>
</tr>
<tr>
<td>1898/99</td>
<td>227 714</td>
<td>196 779</td>
<td>53 974</td>
<td>185 978</td>
<td>200 000</td>
<td>150 500</td>
<td>50 500</td>
<td>10 500</td>
</tr>
<tr>
<td>1899/00</td>
<td>227 714</td>
<td>196 779</td>
<td>53 974</td>
<td>185 978</td>
<td>200 000</td>
<td>150 500</td>
<td>50 500</td>
<td>10 500</td>
</tr>
<tr>
<td>1900/01</td>
<td>227 714</td>
<td>196 779</td>
<td>53 974</td>
<td>185 978</td>
<td>200 000</td>
<td>150 500</td>
<td>50 500</td>
<td>10 500</td>
</tr>
<tr>
<td>1901/02</td>
<td>227 714</td>
<td>196 779</td>
<td>53 974</td>
<td>185 978</td>
<td>200 000</td>
<td>150 500</td>
<td>50 500</td>
<td>10 500</td>
</tr>
<tr>
<td>1902/03</td>
<td>227 714</td>
<td>196 779</td>
<td>53 974</td>
<td>185 978</td>
<td>200 000</td>
<td>150 500</td>
<td>50 500</td>
<td>10 500</td>
</tr>
<tr>
<td>1903/04</td>
<td>227 714</td>
<td>196 779</td>
<td>53 974</td>
<td>185 978</td>
<td>200 000</td>
<td>150 500</td>
<td>50 500</td>
<td>10 500</td>
</tr>
<tr>
<td>1904/05</td>
<td>227 714</td>
<td>196 779</td>
<td>53 974</td>
<td>185 978</td>
<td>200 000</td>
<td>150 500</td>
<td>50 500</td>
<td>10 500</td>
</tr>
<tr>
<td>1905/06</td>
<td>227 714</td>
<td>196 779</td>
<td>53 974</td>
<td>185 978</td>
<td>200 000</td>
<td>150 500</td>
<td>50 500</td>
<td>10 500</td>
</tr>
</tbody>
</table>
NEUBAU DER MEDIZINISCHEN KLINIK DER UNIVERSITÄT IN STRASSEBURG.

Architekt: Prof. Dr. Warth in Karlsruhe.
Fährt man also den Zweiminuten-Verkehr mit 30 Zügen in der Stunde scharf durch — eine Leistung, die selbst bei den von den damaligen Betriebseinrichtungen kaum zu übertreffen sein wird — so würde das Betriebszügen sieben wichtiger Hofeineleistung von 18 Zügen stündlich ein Mehr von 12 Zügen gleich 67 % erhalten, das bei der starken und stetigen Verkehrsanzunahme, die nach wie vor bei der Einzel-, besonders aber bei den Monatskarten, zeigt, schon nach einer Zeit zu verwirklichen sein würde, sodass wieder dieselbe Ueberfüllung der Züge zu beklagen wäre, wie gegenwärtig. Man sieht also, die Berliner Stadtbahn wird sehr bald eine der Unbegriffe der Zugverhältnisse bis zu einer Grenze, die bei den geringsten Unregelmäßigkeiten sehr bald unliebsame Zustände herbeiführen kann, in kürzester Zeit tatsächlich an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angekommen sein, ohne dass es möglich wäre, solcherlei durch die persönliche Industrie möglich zu fördern, wenn sie sich zu eigenem Vorteil nicht aufzuschwingen oder zu entschliessen vermögen.


Hoffen wir, dass der man nun, trotz der ungewöhnlich grossen technischen Schwierigkeiten, die sich seiner Durchführung entgegenstellen, recht rasch gefördert und vollendet wird, damit nicht nur die Entlastung der Stadtbahn bald erreicht, sondern auch die bessere Gewährung von grösseren Verkehrsbefreiungen erreicht werden, die den der Natur der Sache nach überhaupt nicht bewältigten zu, zu dessen Aufnahme sie überhaupt ungeeignet sind. Es unterliegt wohl keinem Zweifel, dass die in Zukunft auf den Strassenbahnen und in der ganzen Eisenbahn als unliebig bezeichnet werden müssen, als auf der Stadtbahn; insbesondere ist die Geschwindigkeit eine für grössere Entfernungen, eine für kleinere Strecken durchaus ungenügende. Es ist dafür rechtfertigend, dass wer — ohne sich eine Drohung in das kluge von Fleck will, nicht die Strassenbahn benutzt, sondern die schneller fahrenden Omnibusse! Aber gerade an die besseren Omnibusse ist zu erinnern, dass die geringe Geschwindigkeit der Strassenbahnen nicht aus der Beförderung durch Pferde entsteht — denn die gewöhnlichen Droschke und die durch Pferde gezogenen Omnibusse überholen die Pferdebahn von genug den Unterschied durch den Personenverkehr und die von dem Personenverkehr und der Ausnutzung, diesem begründet ausweichen zu können. Die Spurabstand wird in stark bemerkenswerter Weise von einem Menschenschnames Geschwindigkeit, statt hierfür fördernd zu wirken jede Strecke, die auf einem Gleise eingeführt, demnächst also alle dahinter fahrenden Strassenbahnwagen, während andere Fahr- werke bei anderer Ausnutzung durchaus ausgiebig und weiter fahren können. Es kann daher auch durch Uebergang zu elek- trischen Verkehrsmitteln eine wesentliche Erleichterung der Geschwindigkeit kaum erzielt werden. Der Vortheil, dem durch die Verkehrs- weise liegt vielmehr vom Verkehrsmittel aus hauptsächlich in der Möglichkeit, grössere Wagen, vielleicht auch Anhänge- wagons anzubinden, in dem Wegfall der Pferde und der Weg aus der stärker usw. entstehenden Verkehrsmittel sehr, man wird sie allerdings entlastend auf den ganzen Strassenverkehr einwirken und damit auch einer mässigen Geschwindigkeits- erniedrigung fördernd sein. Auch die Vorteile wird die Geschwindigkeit auf Strassenbahnen in Strassenbahnen wieder in einem starken Verkehr stets durch die Rücksichten auf diesen eng be- grenzt werden müssen.

Angesichts dieser Tatssachen muss die baldige Herstellung der in den geplanten Hoch- und Tiefbahnen entstehenden Schnellverkehrsmittel dringend gewünscht werden; denn nach ihrer Vollendung werden die Strassenbahnen auf den parallel zu den Linien gleichen, die zugunsten des reinen Ortstacverkehrs einer Stadt — und wenn die Reichshauptstadt ist — zu machen, eine Anlage, mit deren handen Kommt in den verschiedenen Landesteilen so manche neue Nebenbahn herzustellen wäre? Diese Frage wird jeden(tag, der die allgemeine Ganze im Auge hat, vernehmen müssen. Wenn irgend, so ist es hier Aufgabe der engen öffentlichen Kreise, sich zu erheben und sich der Herstellung neuer Schnellverkehrsmittel vorzugehen und indem sie solche durch diejenige Industrie möglich zu fördern, wenn sie sich zu eigenem Vorteil nicht aufzuschwingen oder zu entschliessen vermögen.

Dahin gehört auch die hierherherbeiführende. Die gleichzeitige Bemühung der elektrischen Firmen mögen ebenfalls nicht vergessen werden, mit denen die elektrische Industrie möglich zu fördern, wenn sie sich zu eigenem Vorteil nicht aufzuschwingen oder zu entschliessen vermögen.

Nebenbei bemerkt ist von dem industriellen Vorteile der im allgemeinen wohl genügt, für die Tiefbahn- strecken, die in das Innere der Stadt eindringen, erscheinen sie dem die Erfahrungen der Stadtbahn kaum ausreichend; und da es beschäftigt zu sein die durch die Bahnhöfe, die Zugstöcke in allgemeinen wohl genügt, für die Tiefbahn- strecken, die in das Innere der Stadt eindringen, erscheinen sie die Entwicklung der Stadtbahn kaum ausreichend; und da es beschäftigt zu sein die durch die Bahnhöfe, die Zugstöcke in allgemeinen wohl genügt, für die Tiefbahn- strecken, die in das Innere der Stadt eindringen, erscheinen sie die Entwicklung der Stadtbahn kaum ausreichend; und da es beschäftigt zu sein die durch die Bahnhöfe, die Zugstöcke in allgemeinen wohl genügt, für die Tiefbahn- strecken, die in das Innere der Stadt eindringen, erscheinen sie die Entwicklung der Stadtbahn kaum ausreichend; und da es beschäftigt zu sein die durch die Bahnhöfe, die Zugstöcke in allgemeinen wohl genügt, für die Tiefbahn- strecken, die in das Innere der Stadt eindringen, erscheinen sie die Entwicklung der Stadtbahn kaum ausreichend; und da es beschäftigt zu sein die durch die Bahnhöfe, die Zugstöcke in allgemeinen wohl genügt, für die Tiefbahn- strecken, die in das Innere der Stadt eindringen, erscheinen sie die Entwicklung der Stadtbahn kaum ausreichend; und da es beschäftigt zu sein die durch die Bahnhöfe, die Zugstöcke in allgemeinen wohl genügt, für die Tiefbahn- strecken, die in das Innere der Stadt eindringen, erscheinen sie die Entwicklung der Stadtbahn kaum ausreichend; und da es beschäftigt zu sein die durch die Bahnhöfe, die Zugstöcke in allgemeinen wohl genügt, für die Tiefbahn- strecken, die in das Innere der Stadt eindringen, erscheinen sie die Entwicklung der Stadtbahn kaum ausreichend; und da es beschäftigt zu sein die durch die Bahnhöfe, die Zugstöcke in allgemeinen wohl genügt, für die Tiefbahn- strecken, die in das Innere der Stadt eindringen, erscheinen sie die Entwicklung der Stadtbahn kaum ausreichend; und da es beschäftigt zu sein die durch die Bahnhöfe, die Zugstöcke in allgemeinen wohl genügt, für die Tiefbahn- strecken, die in das Innere der Stadt eindringen, erscheinen sie die Entwicklung der Stadtbahn kaum ausreichend; und da es beschäftigt zu sein die durch die Bahnhöfe, die Zugstöcke in allgemeinen wohl genügt, für die Tiefbahn- strecken, die in das Innere der Stadt eindringen, erscheinen sie die Entwicklung der Stadtbahn kaum ausreichend; und da es beschäftigt zu sein die durch die Bahnhöfe, die Zugstöcke in allgemeinen wohl genügt, für die Tiefbahn- strecken, die in das Innere der Stadt eindringen, erscheinen sie die Entwicklung der Stadtbahn kaum ausreichend; und da es beschäftigt zu sein die durch die Bahnhöfe, die Zugstöcke in allgemeinen wohl genügt, für die Tiefbahn- strecken, die in das Innere der Stadt eindringen, erscheinen sie die Entwicklung der Stadtbahn kaum ausreichend; und da es beschäftigt zu sein die durch die Bahnhöfe, die Zugstöcke in allgemeinen wohl genügt, für die Tiefbahn- strecken, die in das Innere der Stadt eindringen, erscheinen sie die Entwicklung der Stadtbahn kaum ausreichend; und da es beschäftigt zu sein die durch die Bahnhöfe, die Zugstöcke in allgemeinen wohl genügt, für die Tiefbahn- strecken, die in das Innere der Stadt eindringen, erscheinen sie die Entwicklung der Stadtbahn kaum ausreichend; und da es beschäftigt zu sein die durch die Bahnhöfe, die Zugstöcke in allgemeinen wohl genügt, für die Tiefbahn-
Zur Angelegenheit des Bismarck-Denkmalns in Berlin.

Wie der Nummer der "Post" vom 10. Okt. 1897 finden wir über das zukünftige Bismarck-Denkmal in Berlin die folgende durch gespenkten Druck besonders auszeichnete, vermutlich von massengemeiner Stelle ausgehende Nachricht:

"Wir haben bereits berichtet, dass die Jury für das Bismarck-Denkmal sich zugunsten des Entwurfes von Reinhold Begas entschieden hat. Der Beschuss wurde einstimmig gefasst, und zwar wie die meisten der Anschläge bis jetzt, so ohne beschwerliche Nebenheiten. Der Preisträger hat jedoch die Bedeutung der Mauerkrone, die ihm durch den Entschluss der Jury eingeräumt wurde, die Unverhältnismäßigkeit desselben zu bezweifeln, ja sogar die ganze Bedeutung des ganzen Denkmals."

Die Bedeutung der Jury liegt in der Tat nur in der Bedeutung der Mauerkrone. Der Preis geht also an Reinhold Begas, nicht an die Jury oder die preussische Regierung. Das Denkmal wird in die heutige Zeit eingepasst, und die Jury hat nur die Aufgabe, es so anzulegen, dass es mit der heutigen Zeit harmoniert.

Vermissliches.

Zur Handhabung der Berliner Baupolizei. Von den Kgl. Polizei-Präsidenten ist die folgende Zuschlagsordnung:


**Bücherschau**

**Lorenz Ritter. Der fünfte Thurm in Nürnberg.**


**Das neue Universitätsgebäude der kgl. bayer. Julius-Maximilians-Universität zu Würzburg, dessen Baugeschichte und Einweihungsfeier.**


**Bei der Redaktion d. Bl. eingegangene litterarische Neuheiten:**


Domirich, Armin. Statistische Berechnung von Balkenfecken, Säulen und Säulen in Hochbaufällen. Mit 1 Karte. Wien, Pest, Leipzig 1897. A. Herberts Verlag. Pr. 3.60 M.


**Person, Benjamin. Tabellen zur Bestimmung der Tragfähigkeit von Rohren und unregelmäßigen Querschnitten für Bauten, Masch.-Ing. und Architekten.**

Zürich 1897. Selbstverlag des Verfassers. Kommisionsverlag der Akademischen Buchhandlung. Mit einem Anhang. Preis 2.50 M.

Ausflüge in Belgien.


Mitteilungen aus Vereinen.

Vereinigung Deutscher Architekten. Unter dem Vorsitz des 
Hrn. von der Hude (b. K. 14. IV. 1828) in der 
vorsitzenden Versammlung unter Anwesenheit von 32 Mitgliedern und 1 Gast 
statt. Der letztere, Hr. Arch. Richard Heyer von Hannover, 
hatte auf eine große Anzahl Aufnahmen von altem, zum 
theil noch bestehenden, aber anderseits verwundenen Hildesheimer 
holzbauten zur Ausstellung gebracht, die im Umfange der Stadt Hildesheim angefertigt wurden, um die dortigen 
stadtliche Masse aufzubewahren zu werden und bei dem leider 
unaufthaltam fortschreitenden Vordenommenen eingelassen. Die 
Ausstellung war von einem kurzen 
Aussprache der Architekturgeschichte in der Stadt Hildesheim begleitet, der 
ungenommen des künstlerischen und welcher in Form und Inhalt 
eine gleich sorgfältige Durcharbeitung aufwies, wie seine schönen 
Aufnahmeien. Allezeit und aufmerksam war daher auch der reiche 
Baum, der ihm zuhöre wurde.

Bildungsgesetzungen beantragt. Und zwar unter 
mit der Bedingung der Mitteilung genommen und ihm Entschluss 
erteilt. Mit Rücksicht auf die verhältnismäßig günstige Finanzlage wird die Jahresbeitrag auf 20 " erhöht.

Im letzten Jahr haben 7 Hauptversammlungen, 6 ge-
sellige Abende, 7 Ausfahrten und 2 Wettbe-
werbe, mit 32 und 11 Entwürfen beschieden, stattgefunden.

An den Jahrebericht schlossen sich die Berichte des Vor-
sitzenden und des Kassenmeisters an. Der letztere konnte 
als Vorstand die von den Vorsitzenden berufte Verbandsrat der Abänderung der Hambur-
ner von Antrag auf das Hrn. Körte eine Kommission mit 
entsprechendem Gesetzesvorschlag erhoben zu haben. Im Abstimmungsverfahren 
beschluss war, dass sich auf der letzten Versammlung der Abge-
ordnete der Vereinigung bei der Beratung der Gründung einer 
Verbandeszusammenführung durch Verlassen des Versammlungsräumes der 
Abänderung der Hamburger Grundkosten verhindern kürzlich mit 
nehmendem Vorschlag der Vereinigung zu prüfen und unter 
Umständen Gegenvorschläge zu machen, welche in den demnächst 
einlaufenden Verbandskommission weiter beraten werden würden. 
Der ersten Kommission gehörte der Hrn. Körte, O. M. 
Schmidt und Schuster an. Der Vorstand spricht unter 
beifall der Versammlung Hrn. Kayser für seine wirkungs-
volle Vorsitzung der Vorschläge der Vereinigung den lobhaften Dank der letzten aus.

Die Vereinigung schliesst sich den Ehrungen Friedrich 
keit, aber immer noch bedeutend genug, um im wissenschaft-
lichen Leben des Landes eine wichtige Rolle zu spielen. 
Die Universität ist nicht in eigens für sie hergestellten Räumen 
eingerichtet, wie sie früher vielleicht im Jahre 1879 die für die Technische 
Hochschule eröffnete. Die technologischen Fächer, die ihre Erzeugnisse aufgestaut, überwiesen. Es sind deshalb 
also sehr die Räume der Universität, die als in ihnen nach 
vielfacher Um- und Zubau übergeleiten Reste der Hallen, die es unter 
ungenommenen Erzeugnissen, die von den letzteren 
verständlich die Wandschale (Salle des Pas-Perus), welche ein Bild der einstigen Schönheit der Bauanlage gibt. Sie ist durch 
vielfache Umbauten durch die eine durch ein 
System von ausserordentlich schön profilierten und gegliederten gotischen 
Backstein-Rundbogen auf rundem Backsteinpfeilern mit achtseitigem 
Fass in zwei Schiffe geteilt ist. Im Grunde führen rechts und links 
breit den Winkel gewendet, zu den 
berühmten Bibliothek en, welche neben ihren 90.000 Bänden 
Handschriften, darunter zahlreiche kostbare Unica besitzt. 
Die Bibliothek mag ein grossartiger Raum, der durch seine 
bösen Holzaufendienste seiner Gliederung, den 
Stil der niederländischen Hochrenaissance trägt, sich jene 
Grüne, die wir bei den geistlichen und feudalen Bibliotheken der Barockzeit zu sehen gewohnt sind. 
Dami schliesst die Begehung in Löwen. Für die 

kurze Zeit, die noch bis zur Abfahrt nach Ostende verblieb, vereinigten sich die Ausflügler mit ihren liebenswürdigen 
zu einem Mahle in dem schön geschmückten, grossräumigen Saale der 
"Table-Ronde", wo Hr. Stübken den "artistischen Lunenisten 
rien" in markanter Weise den Dunk für die kundige Führung ausgesprochen. 
Bald nahm die strenge Regenwetter so die Veranstaltungen 
auf, dass es nicht ideal, so doch in hohem Grade beachtenswerten Werke 

der Kunst unserer Zeit genommen hat". Da es sich um 

gewöhnlichen, wie er wiederholt in der Literatur erwähnte, welchem zum 

gesetzten, einen für die Ausführung geeigneten Künstler zu 

ermitteln, so lag das Bestreben der künstlerischen Beiträge 

des Wettbewerbes auf der Hand, hierfür einen Künstler zu be-

geben, der für die Kunsthistorisches, den Hrn. Körte, 

und das ist nach dem Kopf der Statue des Konkurrenz-

entwurfs wie auch nach den früheren Bismarckwerken 

Künstlers Professor Reinhold Begas. Diese künstlerische Aner-

kenntnis des Meisters aber findet sich bereits in unserem 

Abenteuer über das Kaiser-Wilhelm-Denkmal in No. 23 f., und sie ist 

der Tabelle. - Die Bühne dorthin durchquert das 

schöne Land in seiner vollendeten Ausdehnung und gibt einen 

Blick auf die von der Stiftung der Stadt gehaltenen und links abwechselnd 

ständische Schützen, Parks und Gärten, grüne Weiden und verhältnismässig wenig Wald. 

Alles Land ist der Bodenkultur dienbar gemacht, insbesondere die 

Blaulinde, welche, wie auch das kleinste Hauses von 

15.000 m², die grössten Flächen 

Fläche zu einer behindert-römischen 

auf die Rückseite angebaut ein verhältnismässig städtisches 

Pfanzensohn zeigt. Allenalben wird das heute noch reiche 

Land von Kantalen durchzogen, die mit Fruchtfrüchten 

Begründet, welches eine glänzende Sonne mit 

über den Bahnhof nach Ostende. 

Hier wurden die Ausflügler von Hrn. Arch. Duttard
Ueber die erste Hilfe im Feuerwehrfall

A. Vor dem Brande lege dir folgende Fragen vor:
1. Wohin flieht man in der Brandstelle? Wie kann man einen Brandlochboden errichten?
2. Welche Auswege aus deiner Wohnung stehen dir zur Verfügung?
3. Zu welcher Zeit weichen die Engländer und die Franzosen aus?
4. Kann man auf einem Bogen fluchen?
5. Kann man über das Dach zum Nachbarhaus?
6. Kann man die Dachgauben retten, mit Hilfe einer Leine?
7. Sind die Angehörigen und Dienstboten über vorstehende Punkte unterrichtet?

B. Beim Brande:
1. Muß man sich nicht laut Feuer - Feuer - Feuer für die Feuerwehr machen?
2. Denke nur an die Rettung deiner Angehörigen und Dienstboten, nicht an diejenige von Mobilen!
3. Gehe mit der Plage in einem Zimmer zusammen, manche aber stets die Türen hinter dir zu.

C. Beim Fluchen:
1. Keine Türen stets in gebückter Stellung und möglichst hinter der Türe oder Wand postiert. (Schnell gegen die Stuhlplatten!
2. Schließt die Türen und hand an deinen Angehörigen, Schwanen und Kinder in der Mitte.
3. Beim Passieren verqualmter Räume benachte: a) Atme vor dem Eintritt tief ein; b) halte ein Wasser oder Eisuß getränkte Decke oder Blatt vor die Nase; c) gegrillt kriechend vor, am Fusseboden ist die Luft am reinsten; d) verqualmte Tropfen kriechen zurückwärts hinauf.

B. Besondere Rathschläge für den Hausherrn:
1. In jeder Haustüre ist eine Tafel mit der Aufschrift "Feuerwehr - Strasse No. 3" anzuordnen, damit der Feuerwehrleute den Weg leichter finden.
2. Es ist ein Lageplan bereit zu halten, welcher enthält:
   a) die Lage der einzelnen Gebäude; b) deren Stockwerkzahl.

Ernst Wasnuth.


Geblieben ist in den neuesten und neuesten Zei ten noch ein merkwürdiger Fall, und das ist der, wenn ein Architekt in einer solchen Lage stecken bleibt, wo er nur die Herren der Kunst und der Architekten anrufen kann, um sich Unterstützung zu verschaffen. Dieser Fall ist in der Tat so ungewöhnlich, und die Folgen sind so schlimm, daß es schwer zu verstehen ist, wie eine solche Lage zustande gekommen ist.

Im Januar dieses Jahres ist ein neues Gebäude in Berlin eröffnet worden, und dieser Bau hat noch dazu beigetragen, die Aufmerksamkeit der Architekten auf die Bedeutung der Architektur und der Baukunst aufmerksam zu machen. Es war der Schlußstein in der Entwicklung der Architektur, und wie es schlimm war, daß dies Gebäude nicht erreicht werden konnte, ist schwer zu sagen.

Die Künstler werden in 50 Jahren, wenn die Entwicklung der baulichen Bauten so anhält, nur eine grosse Kunstwerk sein, die, mit Hotels und Villen, mit Kursaaten und Restaurants besetzt, die Welt mit dem Architekten verbunden, um die Menschen zu fördern, die noch nie zuvor eine solche Arbeit geleistet haben. In dieser Zeit wird die Architektur ein eigenständiges Gelehrsam sein, und es wird die Zeit sein, um die Baukunst zu schaffen, um die Menschen zu erziehen, die noch nie zuvor eine solche Arbeit geleistet haben.
Preisbewerbungen.


Personal-Nachrichten.


Der Garn-Bauamts-Schöpfer, tech. Hilsbacher, der an der Intend. des IV. Armeekorps, ist zum Garn-Bauamts erhebt.


Der Garn-Bauamts-Schöpfer, tech. Hilsbacher, der an der Intend. des IV. Armeekorps, ist zum Garn-Bauamts erhebt.


Der Reg.-Bauamt. Kathol in Dortmund ist gestorben.


(Fortsetzung folgt.)


Als nun an die Firma Heilmann & Littmann, die sich bereits durch eine Reihe glücklich ausgeführter baulicher Unternehmungen, mit welchen ungewöhnliche Schwierigkeiten verbunden waren, ausgezeichnet hatte, der schöne Auftrag, dem Um- und Erweiterungsbaus zu planen und auszuführen, herantrat, da waren es insbesondere zwei wichtigere Faktoren, mit denen sie zu rechnen hatte: das war einmal die möglichst unbeschränkte Aufrechterhaltung des Betriebes und die Wahrung der Volksähnlichkeit. Die Architekten mussten in letzter Beziehung dem Um- und Erweiterungsbaus „dass das alte Hofbräuhaus im Laufe der Jahre eine historische Stätte geworden war, die trotz ihrer Schmucklosigkeit in das Herz so vieler Münchner und Fremden gewachsen war. Eine Stätte, wo Tausende frehe Stunden ungetrübter Heiterkeit erlebt hatten, neu zu erschaffen und an ihrer Stelle etwas zu schaffen, dass die alte Behaglichkeit und der alte Humor vom ersten Tage an ihren Einzug wieder halten sollten, bot grosse Schwierigkeiten.“ Mit Recht weisen die Architekten darauf hin, dass viele der alten Münchner Wirthschaften ihren
Dochmals die Frage nach der Ursache der häufigeren Eisenbahn-Unfälle


Die redaktionellen Unfälle erörtern, die zur Herbeiführung dieser Unfälle beigetragen haben.

Der Verfasser dieser Zeilen ist im Eisenbahnbetrieb über 25 Jahre tätig und hat bis zum Regierungs- und Baubehör- als Mitglied einer kgl. Eisenbahn-Direktion — sowohl beim Bau als auch im Betrieb ständig gewesen und sich daher auch nicht durch eine solche Gegnerschaft fügen lassen?

Sein Urteil ist vielmehr ein vollkommen unanfechtbares und stützt sich lediglich auf die Erfahrungen und Verhältnisse seines Betriebes.

Wohl jeder, der der älteren Zustände des preußischen Eisenbahnes kommt, auf das durch die Erörterungen sich zutage beziehen sollen, wird wissen, dass damals ein reger Luft, die in technischer Richtung, in der Technik zwischen den Privatbahnen gegenüber den Staatsbahnen herrschte. Namentlich waren es die Rheinische Eisenbahn und die Köln-Mindener Eisenbahn, zunächst aber auch und vor allem die Norddeutschen, die einen konsequenten Bahnbaus eine stete Fortbildungs der technischen Einrichtungen erstrebte.

In den gemeinsamen Konferenzen der technischen Oberbeamten dieser Bahnen wurden die betreffen den Fragen und in der Rahmen des Bildungs- und technischen Betriebs der Mitarbeiter hatten demgegenüber entweder einen schweren Stand, da uns weder Zeit noch Geldmittel zur Verfügung gestellt werden konnten, um unsererseits die neuesten technischen Fragen und Entwicklungstendenzen zu studieren oder vorzurufen. Auch die Jahresberichte der privaten Eisenbahnen, wo solche technischen Beiträge enthalten sehr verhältnismässig wenige und eingehende Meldungen, und die Relatives der Einrichtungen nicht für den Bahn, sondern auch für den Betrieb, insbesondere auch für den Wagen- und Lokomotiv-Bau. Man fand in ihnen auch Angaben, die sich beziehen auf der dergleichen neuen Einrich tungen aufgewendet worden waren.

Hierzu zogen nicht nur die Privatbahnen selbst, sondern auch die Staats-Eisenbahnen Nutzung. Denn wenn es auch natürlich war, dass letzteren jungen Neuerungen nicht sogleich folgen konnten, so gaben diese doch unter allen Um stände eine starke Anerkennung und forderten andererseits auch zu einer schärferen Kritik heraus.

Durch die Interessen in der Gesenheitspolitik wurden, hat eine belgische Gesellschaft, die Compagnie des Fonds de Vienne, im Hinblick auf den Wasserbedarf der neuen westlich von der Stadt gelegenen Bahn die Ausführung der Werschalswasserspeicherung mittels Staumauer begonnen. Es ist im Aussicht genommene Saunamühle, welche 107115000 m³ misst, liegt verhältnismässig hoch, aber doch noch im Verhältnis der Residenz und für die Wasserversorgung besonders angenehm, da er sprunghaft seiner Grösse die Tatsache, dass es stark bewaldet und schwach bevölkert ist, sowie mit Ausnahme der kleinen Brauerei in Göttingen die Fabriken entfallen.

Die Mengen der zur Verfügung stehenden Wassers beträgt nach den Auszahlungen, welche die Wassermengen der trockenen Jahre seit 1846 zur Grundlage hatten, über 50.000 cbm täglich.

Die Verwendung des Wassers des Werschals ist sehr gut. Die Ladung der Fabriken wird durch die Wasserversorgung von dementsprechender Temperatur gebracht und elektrische Leistungen beträgt, die den zahlreichen Fabriken unter der Wetterdorfs besonders zugute käme.

Zur Aufspeicherung des Wassers sollen 4 Wolker durch so genannte Thalberge gebildet werden, die von der Talseite nach dem Wasser und von der Gegend der Göttinger Wasserzufluss, in Ausführung be griffen. Es wird nach Anlass der Abbildungen 1 genannt einer engen Stelle des Werschals eine Abschlusslamelle errichtet, an welcher von rechts betrachtet der Technik gleich in die Beschreibung der Abführung der Hochwasser 6 Abschleusen und der 5 m lange Uferabfall befinden. Dieser Damm erhält, um ihn möglichst widerstandsfähig zu machen, so englischem Vorbild einer an der Krone 2 m breiten Trog- d. h. Thron, der abwechselnd bis zu dem 3,5 m unter der Oberfläche liegenden unendlichen Untergrund gefüllt und mindes tens 1 m tiefe in derartigen einbesteckt wurde. Er besteht bereits rechts aus dem ansteigenden Thon des Wiener Sandsteines und aus angeschwemmtem Altvulkan, der aus wechselnden Schichten von Sandstein und Mergel bis der Querschnitt, Abbild. 2, zeigt, beträgt die Kronenbreite des ganzen Dammes 3 m und steigt, sowie die wassergleiche (interne) Böschung bis nach dem Gummikrone mit einem in Zement mörtel gelegten Steinplattenpflaster versehen, während die äußere Böschung mit Rasen belegt wird, die Dammkrone soll 1 m über das bedachte Böschung 15 m tiefe Wassertiefe und gegen den Wellenbrecher noch höheres Wasserstande durch eine 15 m hohe Holzbahn gesichert werden. Die Länge des Dammes beträgt 300 m. Sie mit der Herstellung des Dammes beauftragte Abteilung Rottweil, Betreiber des Dammes, und hat mit seiner Hilfe der Arbeit als solcher eine gute Bühne für die Zukunft mit und dann mit Hilfe zweier konstanter Wärmezentrals geschaffen wird. Diese 4 Wälder bleiben also die Brescher. Dann wird das Mate-
Die Wienthal-Wasserleitung.
Das neue königliche Hofbräuhaus in München.
Ansicht von Platfl.

Das Wasser bis zur Dammkrone, so wächst die Abblassmenge bis auf 600 ccm. Die geschilderte Anlage hat zu Befürchtungen Anlass gegeben. Diese beziehen sich zumeist auf die oben schon erwähnte Annahme einer Abblassmenge von rd. 300 ccm. Das Niederschlags-Gebiet des Wolfsgraben-Rheins misst über 50 km², so dass rd. 300 ccm in der Sekunde eine ständigliche Höhe des oberirdischen Abblasses von 0,020 m erreicht.

Die Abblassbrücke von 50—100 mm Nieder- schlag in 1 Stunde in unserer Zone keineswegs ausgeschlossen sind, und es unsicher ist, welcher Bruchtheil der Nieder- schlagsmenge während eines der Dauer des Wolfsbruches gleich dem Zeitraumes zum Abblass ge- langen könnte, so erscheint eine Abblassmenge von 20 cm in der Stunde zunächst niedrig gegriffen. Dem gegenüber ist jedoch zu bemerken, dass die Wies, deren Nieder- schlagsgebiet 70 %, Wald aufweist, als Wildbach im eigentlichen Sinne des Wortes aufzufassen ist und bei solchen die Niederschläge nie 6 ccm in der Sekunde und 1 km² — es würde dies im vorliegenden Fall 6 x 58 = 318 ccm auf die Sek. betragen — gerechnet werden. Ferner ist zu beachten, dass bei jedem Weher mit der Aus- speicherungsmenge zwischen Hochwasserstand und Ueber- fallkante zu rechnen ist. Beispielsweise werden beim Wolfsgrabenwehr mehr als 500 000 ccm in diesem Raum oberhalb des Ueberfalls zurückgehalten.

Endlich muss allen Fern- stehenden das Urtheil jener Techniker massgebend sein, die der später erwähnten bez. Kommission angehört, ebenso dasjenige der Sachverständigen, die von der Gesellschaft ihrerseits zu- rathe gezogen worden sind. Sie alle aber waren ein- stimmig der Ansicht, dass bei dem langen Flusslaufe eine Wasser mengen von 200 ccm in der Sekunde schon eine reichlich hohe sei, und dass auf eine solche von 300 ccm in der Sekunde auch bei den stärksten Nieder- schlägen nicht zu rechnen sei. — Auch die Höhe der Krone über dem Hochwasserspiegel hat man bemängelt und behauptet, dass bei heftigen Winde die Wellen höher als 1 m auf der Dammbohrung hinaufziehen könnten. — Endlich wurden Bedenken über die Beschaffenheit des Untergrundes und die Festigkeit des Dammes laut, als im Frühling 2 Bewegungen im Damm auftraten.

Die erste, an der linken Thalseite, begann am 11. Mai und endete am 8. Juni; die zweite, an der rechten Thalseite, begann am 2. und endete am 24. Juni. Beide be- schränkten sich auf den oberen Theil der thal- wärtigen Dammhüfte einschliesslich des Tegel- korns und ließen die vordere, wasserseitige Damm- hüfte mit Ausnahme des unmittelbar an den Teigeln sich anschliessenden Theils unberührt, waren also Er- scheinungen, die mit dem Setzen der plastischen Dammabbindung zusammenhingen und keineswegs gebräuchliche Kenn- zeichen bildeten. Die verschiedenen hier erwähnten Befürchtungen haben dazu geführt, dass neuer- dings die Behörde (Bebietshaupt- mannschaft) den Bauzustand des Dammes durch eine Kommission untersuchen liess, welche die Füllung des Wolfsgraben- wehers zwar als vollständig ungefährlich bezeichnete, aber zur Vermeidung selbst unwahrscheinlicher Zufälle mehrere Anordnungen traf, deren wichtigste folgende sind:

Der Damm habe an der Thalseite eine Böschungsneigung von 1:3 zu erhalten und mit seiner Krone den Hochwasserspiegel um mindestens 1,5 m zu überragen. Eine Ausweichung der beiden erweichten und daher in Bewegung ge- rathenen Dammteile sei im Herbst laufenden Jahres vorzunehmen, wenn sie bis dahin nicht genügend ents- wassert vorgefunden werden. Um die Abflussverhältnisse der Hochwasserbauten voll- ständig klarzustellen, bezw. um die richtigen Abfluss- Koeffizienten zu ermitteln, sollen seitens der Gesellschaft alle Vorbereitungen auf ihre Kosten zu treffen, damit in den Fällen eines wirklich Uebersturzes bei Hoch- wassern die abgebauten Wassermengen tatsächlich gemessen werden können. Die Gesellschaft habe end- lich den Damm stets auf die sorgfältigste überwachen zu lassen und, um die Be- kanntgabe wichtiger Ereig- nisse nach bewirken zu können, den Aufsichtsposten an der Thalspere mit allen unter- halb der Wehern liegenden Gemeinden telephonisch oder tele- graphisch zu verbinden.

Das Rathaus in Gent (Gand).

Hans Lösscher.
Vermischtes.


Mit Rückblick auf die unerschöpflichen Vorräte des Steines, die in der Inlinerhölzung und die durch eine bald geplante Eisenbahnlinie sowie entsprechende Häfen-Einrichtungen zu ermögliclierende leichte Fortsetzung desselben hofft sie, die Preise für pentelicer Marmor, der so billig zu haben, dass er nicht nur mit dem für Bildwerke heute fast ausgeschossen benennt Carrara.-Marmor, sondern auch den edlen, bisher für Architektur-Zwecke verwendeten Marmorsorten von Istrien und in erfolgreicher Wettbewerb treten können.

Ausz einer Reihe von Berichten, die uns die mit der Einführung des pentelicaer Marmors im Deutschen Reiche seitens jener Gesellschaft betraute Firma Fettina, Wilhelmsr. 28 unterbreitet hat, entnehmen wir die folgenden Mitteilungen über die Beschaffenheit und den bisherigen Betrieb der Marmorhöhlen des Penteliums.

Im Alterthum benutzt Bruche, aus denen die Steine zu den berühmten künstlichen Denkmalbauten Athens sowie für zahllose Bildwerke gewonnen worden sind, befinden sich auf der Höhe des Penteliums an den Ufern des Flusses, etwa 100 jährlich. Auf dieser entfernten Gebirgszunge und erstreckten sich von der am Fuss desselben, streckenweise noch heut erhaltenen Fassade des Tempels von dem berühmten Kepheus, die auf der anderen Seite 1000 jährlich eine neue Schicht angelegt waren, während die andere, von Glimmerschielen bedeckten Schichten einen wenig körnigen und daher dünner durchscheinenden und schmierigem Stein lieferten.

Jene Brüche sind annehmend noch während der ersten Jahrhunderte unserer Zeitrechnung im Betrieb gewesen und es ist der von hier stammende Marmor nicht nur in Athen verkauft, sondern auch in Schiffe, insbesondere nach Rom ausgeführt worden. Mit dem Niederbringen Griechenlands sind auch sie verfallen und waren in völlige Vergessenheit gerathen, bis 1835 der Bau des Königspalastes in Athen die Veranlassung gab, wiederum den Marmorn der Pentelium sich nutzbar zu machen. Die Gewinnungsteile wurde im unmittelbaren Anschluss an die antiken (bis heute in unveränderlichem Zustande erhaltenen) Brüche angelegt und der hier gebrochene Stein auf einer eigens für die Brüche gehobenen (im griechischen gleichlautende) Linie folgenden Straße nach Athen geschafft. Neben dem Königspalast selbst sind damals noch einige andere Staatsgebäude aus pentelicaer Marmor errichtet worden.


Bücherschau.

Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine.

Arbeitsplan für das Jahr 1897/98.

1. Arbeiten, die vom Verbands-Vorstande zu erledigen sind.
   1. Internationaler Architekten-Kongress auf deutschem Boden.
   2. Druck eines allgemeinen Mitglieder-Verzeichnisses des Verbandes.
   Wir werden mit mehreren angesehenen Adressen in Verbindung treten und versuchen, die Kosten des Druckes und der Verwendung der Verzeichnisse thunlichst einzusparen.
   Gleichzeitig werden wir einen Neudruck der Satzungen mit dem erweiterten § 1 veranlassen.

II. Arbeiten, die von einzelnen Vereinen oder von besonderen Ausschüssen übernommen sind.

5. Grundsätze für das Verfahren bei öffentlichen Wettbewerben.
   Entsprechend den Beschluß der Abgeordneten-Versammlung werden wir den Vorsitzenden des Ausschusses ersuchen:


Von stätlicher grosser Wirkung ist die Kathedrale von St. Bavon (Sint Baafs), deren Anfänge bis ins X. Jahrhundert zurückgehen. Eine Perle in ihr ist die Anbetung des heiligen Leonnens von Hubert von Eyck. (s. Abbild. S. 583). Von angebauten Häusern umgeben ist die stark verfallen, mit einem sehr stättlichen

Berlin, im Oktober 1897.

Der Verbands-Vorstand.

Der Vorstande: Der Geschäftsführer.


Von stätlicher grosser Wirkung ist die Kathedrale von St. Bavon (Sint Baafs), deren Anfänge bis ins X. Jahrhundert zurückgehen. Eine Perle in ihr ist die Anbetung des heiligen Leonnens von Hubert von Eyck. (s. Abbild. S. 583). Von angebauten Häusern umgeben ist die stark verfallen, mit einem sehr stättlichen

Ausflüge in Belgien.
(Schluss.


Jeder Besucher der schönen Stadt wird diese in kurzer Zeit liebgewinnen; es tritt ihm in ihr eine Mischung französischer und germanischer Elemente entgegen, welche das etwas schwerfällige germanische Element beweglicher und grasziös macht, dem etwas leichterem und leicht beweglichen französischen, aber eine gewisse Stabilität und Würde verleiht. Diese Mischung der Anklang an Verwandtes und, mit diesem versetzt, die Gabe eines neuen, nicht verwandten aber gleichwohl willkommenen Elementes in der Aufzüchtung des Lebens und dem, was mit ihm zusammenhängt, machen die Stadt dem deutschen Besucher so sympathisch.

Brüssel hat sich unzweifelhaft wesentlich verändert seit der Zeit, als Stübben seinen Aufsatz schrieb; ich hatte aber das Gefühl, als ob die Veränderungen nicht so sehr grundlegender, als ausgestaltender Natur seien. Nur auf zwei Anlagen sei daher zurückgegriffen: auf die vornehme Anlage des Quartier Nord-Est mit seinen, dem etwas abfallenden Gelände abgerungenen bemerkenswerten Platzanlagen mit Springbrunnen und Teichen, und auf die Avenue Louise, die zum Bois de la Cambre führende stattliche Strasse — ähnlich dem Kurfürstendamm in Berlin, aber breiter, besetzt mit schönen Statuegruppen. Die Strasse ist noch nicht ganz ausgebaut und an manchen Punkten erheben sich noch Ausblicke auf vernachlässigte Stadtthüle, die nicht zu dem grossen Charakter der Strasse passen. Doch ist nicht zu zweifeln, dass sich hier mit der Zeit "points de vue" ergeben werden, welche die Wirkung der stattlichen Anlage wesentlich ergänzen. In das im Bebauungsplan freier gehaltene Qua-

tier Nord-Est hat auch der Villenbau in unserm Sinne Eingang gefunden; im übrigen aber ist es bemerkenswürdig, wie auch in den neuen Stadtteilen und neuen Strassenzügen der Stadt fast durchgehends das schmale Einfamilien - Reihen-

Der Saal Leys im Rathaus zu Antwerpen

Die "Hallen" in Mecheln.

Das Museum der Steen in Antwerpen.

Rung von Eisen mit Stein und zwar, das ist das Be-

merkenswerthe, den Versuch einer guen

seltigen An-
Vermischtes.


Der Vorwurf, die Bauveranstaltungen, die Flügel mit einem 10 km langen Hauptfluss bis zu dem vorhandenen Zwischen- behälter auf dem Hürben bei Georghoth! zu bauen, am Stauwehr anlässlich zu führenden Holzfuhrwege, aber ausschließlich der Kraftgewinnung, verleiht sich auf rd. 700 000 J. Die Kostenberechnung erfolgte nach vor- sichtigeren, sorgfältigsten, geologischen und geographischen Unter- suchungen. — Das Bau der Thälsperrnauer nöthige Stein- material — feinkörniger, feiner, grauer Porphy — kann in dem Nachbarthals, dem Schwalwassergrund, und der – in der Stauwehr-Gebiet gewonnen werden.


Bücherschen.


Uns auf Einzelheiten kurz einzugehen sei erwähnt, dass bei den landwirtschaftlichen Bauten die Aufgabe im weitesten Sinne erfasst worden ist, indem unter denselben ausser den Nebenanlagen auch die Gebäude für die so genannte landwirtschaftliche Nebengewerbe (Molkereien, Brauereien, Stürke- und Zuckerkonfektionsbetriebe, Ziegeleien und Kalkbrennerien) behandelt worden sind. Gleiches gilt von den übrigen Abschnitten. Bei den Schlachthäfen haben das die Versriegelungspfosten der derselben und die Kioske der für die Freibank zusammengesetzte Fleisch, die Anlagen für Nebengewerbe, die Rostockerzettle usw. Aufnahme gefunden.

Die Bauplätze sind nicht nur für die Lagerhäuser, sondern auch für die Arbeiter, in denen die mehr vorübergehenden Zwecken dienenden Warenbestände, die Gebäude der landwirtschaftlichen Betriebe, der Vieh- und Pferdeställe, die Arbeiterwohnungen, die Wohnungen für Wirtschafts- und Beamte, die Bauernhäuser, die Wohnungen der unteren Wirtschaftsschichten, die Pferde und solche der Hilfskräfte der Betriebe, so dass den revidierten Aufgaben stehende Mitarbeiter zu gewinnen; die Zahl der letzteren ist dadurch auf 11 gewachsen und den Namen der Mitarbeiter sind folgende: Architekt Wagner


Preisbewerbungen.


1583 als Wohnsitz von Jérôme de Buyselaere errichtet ein. Es ist im Jahre 1846 gleichfalls wieder hergestellt worden und dient heute als Wohnviertel-Anstalt.

Und nun, hat es recht vor! Wo soll ich von der schönsten, gewaltigen Handelsstadt an der Schelde, was von ihren wundersamen Rathäuser, was von ihrem Dienst, ihrem einzigen Museum Plantin sagen, was könnte von ihnen mittheilen, was nicht schon von ebenso als aufwändige Zeichnung der Schatz- dehlini, sowie des Wandelauto in unglaublich, bei der Anlieferung ein gewisses Aussehen. Ist vielleicht schon ein ähnlicher Fall beobachtet worden und von welcher Stelle könnte ich ein verlässliches und sicheres Gutachten abgegeben werden? Soll dabei sorgen, ob sich nicht noch andere Teile des Volks vor- wendet — etwa noch von dem baulichen Schmerz gefallen her- stammen? Ich bemerke noch, dass selbst Dachsparren, welche gänzlich vom Maurwerk getrennt sind von unten frei liegen, dieselben Erscheinungen zeigen.

Architekt F. M. Fabry in Wiesl.

Person-Nachrichten.


Brief- und Fragekasten.

Anfragen an den Leserkreis.

Das neue königliche Hofbräuhaus in München. Architekten: Heilmann & Littmann in München.
Das neue königliche Hofbräuhaus in München.

(Schluss.) Hierzu eine Bilderszene und die Abbildungen auf S. 545.


Und die Küche! Ihre Bedeutung geht schon aus dem Grundriss hervor. Sie ist nahezu 15 m lang und 10 m breit; mit der Kochküche in Verbindung stehen die Spullküche, eine Speisenkammer und die Schlänke.

Küche und Schlänke sind für Sommer- und für Winter-

Ansicht der grossen Bierhalle.

Was die Arbeiten der Um- und Erweiterungsbauten anbelangt, so wurden dieselben bei Auftragehändler des vollständiges Träger des Hofbräuhaus übergeben. Im Juli des vergangenen Jahres wurden die Pläne für den Um- und Erweiterungsbau durch den Prinzregenten genehmigt und im August der Firma Heilmann & Littmann die Ausführung übertragen. Diese beanspruchten in allen 937 Tagen. Die staatssächsische Erstarchen der Arbeiten war der Baurat Dr. G. von Schroell, der M. Hof übertragen; die Architekten rühmen sie als stets erfahrene und freudig mitführende, durch die Förderung der Aufgabe sich widmende Fachleute, die sich die rasche und rein sachliche Erledigung der an sie heranrückenden Fragen angelegen sein lassen. Als im gleichen Sinne thätige Rühmung der Hofbräuhaus-Vorstand sprach der Architekt Dr. R. Schickler mit dem Hofbräuhaus-Vorstand die ordentlichen Architekt Dr. J. M. F. Wykstra, ja der Hofbräuhaus-Vorstand den Architekten Dr. Reg.-Rth. Stäubert von Dortmund anvertraut.


Für das neue Gebäude ist ohne den Kosten für das Mobiliar eine Gesamtsumme von 727,182,35 M aufgewendet worden, was auf die kubische Einheit berechnet einen Betrag von 10,74 M ergibt. Das Gebäude wurde zum heutigen Oktoberfeste im ganzen Umfange dem wirtschaftlichen Betrieb übergeben und wie es sich in der Vollstimmlichkeit, unswebnichts der schwersten Bedingung, mit welcher die Architekten zu rechnen hatten, erhalten hat, beweist eine Ablösung des Presscomités der Internationalen Kunstausstellung in München über den Beschluss der Ausstellung. "Wer die Biederarchitektur unseres alten Baukunstprinzipien mit dem absoluten Mangel an Münchener Publikum im Glaspalaste vergleicht, der wird zugestehn müssen, dass die sich ergebende Schlussfolgerung für die Vertreter der Münchener Kunst keine sehr erfreuliche ist." Das wird leider nur zu bestätigen sein; für die Architekten des neuen Hofbräuhauses aber sieht es keine schöbere Anerkennung der Vollstimmigkeit ihrer staatlichen Werke als dies.

Zur Ingenieur-Titelfrage.


Hierdurch musste in den Kreisen der staatlich angestellten Ingenieure, die mit verschwindenden Ausnahmen die Hochschule absolviert haben, der Wunsch nach einer Titeländerung wandgerufen werden, zudem die Amtbezeichnungen dieser Ingenieure ohnedies nicht sonderlich glücklich gewählt erscheinen. Fassen wir a. b. die Titel der untersten drei Rentnageten der Ingenieure
Das Wort „Bahn“ begegnet würde. Es würden hiernach die selben Assessorin bei der Generaldirektion der Staatsbahnen, Inspektoren, Besitzerinhaber, Besitzer-Maschineninhaber usw. gemeinschaftlich den Titel „Bahninspektor“, die Oberinspektoren und Oberingenieure aber den Titel „Oberbahninspektor“ zu führen haben.

Auf diese Weise könnte eine jedesfalls nicht von der Hand zu weisende Vereinfachung des Titelwesens der bayerischen Staatsbahnen herbeigeführt und der Ausdruck „ingenieur“ aus dem bezüglich Titeln, die den Beamten dieser höheren Rangstufen ohnedies schon der Fall ist.


München, im Oktober 1897. H.

Uober grösse an den Württembergischen Staatsbahnen ausgeführte Erarbeiten und Massentransporte.

Von Präsident von Schierholz in Stuttgart.

Die nachstehend beschriebenen grösseren Eisenbahnschnittle in verschiedenen Gebirgslagen, zu verschiedenen Zeiten und mit verschiedensten Baubeschränkungsmitteln ausgeführt, dürften manchmal bestätigen werden.

Die hier zu bezeichnenden Maßnahmen betreffen:

1. Die Gestaltung der Grundpreise für Erarbeitet und die Entwicklung der Transportverhältnisse.
2. Die Ausführung verschiedener Einschnittsbauaufgaben.

Es soll beschrieben werden:

1. Der sogen. Idealschnitt aus Alphabathlist. Um in die Eisenbahn Stuttgart-Ulm.
5. Die Gestaltung der Grundpreise für Erarbeitet und die Entwicklung der Transportverhältnisse.
Trocken und im Wasser, das Zerkleineren des Materials, der Transport desselben in die Auffüllung bei einer Entfernung von nicht über 3 m, der Aufbau auf der Transportmittel, die Ausbildung der Bodengattungen, die Abführung von Quecksilber- und Tagwasser, die Herstellung der Auffüllungen, die Beleuchtung von Steinen, die dem Kies mit der Klasse zu gewinnen, zu laden und zu verplanen, wenn 0,15 Tageschichten eines Erdarbeiter brauchbar sind.

II. Klasse: Leichter Lehm und feiner Sand, nahe Moor, Boden, leichte Kies, mit der Klasse zu gewinnen, zu laden und zu verplanen, wenn 0,15 Tageschichten eines Erdarbeiter erforderlich sind.

III. Klasse: Festerer Lehm, sandiger Lehm, festerer Kies, gesättigte, dünne, bläulich-trüber Thon oder Mergel, mit der Klasse zu gewinnen, vor dem Laden zu verkleiden, zu laden und zu verplanen mit 0,15 Tageschichten.

IV. Klasse: Fester Lehm, sehr fester Kies, zarter, mit Steinen gemischter Lehm, grober Steinbruch, Thon, Mergel und Sand in Schichten von durchschnittlich 30 cm dicke; mit der Klasse zu gewinnen, zu verkleiden, zu laden und zu verplanen mit 0,25 Tageschichten.

V. Klasse: Sehr zäher Lehm, mit grösseren Steinen gezackter Lehm, Thon, Mergel, Steinplättchen in Schichten von 3–10 cm dicke; thöles mit der Haupts, thöles mit Thon zu gewinnen, zu verkleiden, zu laden und zu verplanen mit 0,50 Tageschichten.

VI. Klasse: Geschichteter Mergel und Steinbruch in Schichten von 1–3 cm dicke; mit dem Thon zu gewinnen, zu verkleiden, zu laden und zu verplanen mit 0,50 Tageschichten eines Erdarbeiters.

VII. Klasse: Geschichteter Kalksandstein in Bänken von 20–30 cm dicke; mit Thon, Mergel und Brechsteinen zu gewinnen, thöles und dergl. zu verkleiden, zu laden und zu verplanen mit 0,50 Tageschichten eines sehr tüchtigen Arbeiters.

VIII. Klasse: Geschichteter Kalksandstein in Bänken von 30–60 cm dicke Geröll mit Konglomeratsteinen durchsetzt; mit dem Thon, Mergel und Brechsteinen zu gewinnen, thöles und dergl. zu verkleiden, zu laden und zu verplanen mit 0,50 Tageschichten eines sehr tüchtigen Arbeiters.

IX. Klasse: Geschichteter Kalkstein in Bänken von 60 cm dicke, massige Sand- und Kalksteinse mit sonstige nicht zu harte Gesteine; vollständig auszuspierten und ausgeschert, loszulassen und zu verkleiden, zu laden und zu verplanen mit 0,50 Tageschichten eines tüchtigen Arbeiters.

X. Klasse: Sehr fester, schwer schüttbarer, massiger Gestein der ältesten Formationen; vollständig auszuspierten, zu verkleiden und zu verplanen mit 0,75–0,90 Tageschichten eines sehr tüchtigen Arbeiters.

Beider Erstellung der Eisenbahnen und in Bahnhofen, sowie bei der Beschickung der Lokomotiven mit Kohlen braucht man an diese Stelle der Lokomotive-Betrieb.

Hierfür wurde zugrunde gelegt bei täglich 10-stündiger Arbeit:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Material der Betrieb</th>
<th>Fassungs-</th>
<th>Geschwindigkeiten</th>
<th>Höhe</th>
<th>Lieferzeit</th>
<th>Zeit</th>
<th>Kosten</th>
<th>Kosten je</th>
<th>je nach</th>
<th>je nach</th>
<th>je nach</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Art der Betrieb</td>
<td>Bauzwecken nach cb</td>
<td>cb</td>
<td>Minuten</td>
<td>cb</td>
<td>cb</td>
<td>cb</td>
<td>cb</td>
<td>cb</td>
<td>cb</td>
<td>cb</td>
</tr>
<tr>
<td>Pro zent</td>
<td>0,05 cb</td>
<td>0,05 cb</td>
<td>1-2 cb</td>
<td>100 cb</td>
<td>30 cb</td>
<td>0,7 cb</td>
<td>0,5 cb</td>
<td>0,1 cb</td>
<td>0,1 cb</td>
<td>0,1 cb</td>
</tr>
<tr>
<td>für einständige Schütt-</td>
<td>50 cb</td>
<td></td>
<td>10 cb</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
PAS NEUE KÖNIGLICHE HOFBRÄUAUS IN MÜNCHEN. ARCHITEKTEN: HEILMANN & LITTMANN IN MÜNCHEN.
Für die Beweisung der Prozent-Zu-klüge zu Spalte 3 be- sonders für einen Unternehmer ist wesentlich maßgebend, ob ein solcher bereits im Besitze von Betriebsmitteln ist, ob die- ser selbst erarbeitet oder nicht, von welcher Beschaffenheit die Boden-·Verhältnisse sind und wie gross die zu transportierenden Bodenmassen sich besiften.

Aufgrund all dieser vorgetragenen Verhältnisse stellten sich zeitweise anderen theoretischen Verkehrswegen gegenüber der Vor- vollkommenheit der Förderungsmittel als zu hoch und geboten, wie bereits erwähnt, Regulierungen und Neubescheinigungen ihrerseits.

Die auf theoretischen Wegen aufgestellten Tabellen bieten, da die bei den Erdbahnen so verschiedenartig eingewirkten Verhältnisse für die Berechnung noch manche anfechtende An- haltpunkte für die Erfahrungen-Koeffizienten nicht gewähren, die der Theorie zugänglich sind und gelegen, welche sicherer Ergebnisse, dagegen immerhin wertvolle Anhaltspunkte, besonders für grössere Massentransporte und grössere Transportwege von Massentransporten. (Hierfür bietet der Einbau von Haynes wertvolle Anhaltspunkte.)

Stellt auf diese Berechnungen, auf die eigenen nachgemachten Erfahrungen und der andere Eisenbahn-Verwaltungen wurden die Erdbahnen. Transportschichten von 1935 n. 1897 umgearbeitet und festgestellt.

Hierbei kamen besonders 1897 die Tabellen der itl. bayerischen Staatsbahnen und die der Reichsbahnen einbehalten, welche ohnehin eine große Förde der Maschinentransporte aufweisen.

Die ersteren machten Untersuchungen zwischen gebundenem und ungebundenem Auftrage, stimmt aber im Durchschnitt mit der der Reichsbahn-Verhältnissen nicht sehr weit entfernt. Die Einnahmen- und Kreishaltungen schen im grossen ganzen das Richtigkeit haben, weithin auch im Wesentlichen ein Anschlag an diese, jedoch mit der Aenderung, dass die Preise von 0—200 t. 1/3 der Schöpfung und die Abhebungen über 2000 m. Transportsweiten eine weitere Gliederung erbringen, wodurch ab- gleich eine etwiger Kurve entstand.

Gesichtspunkte für die beste Heizanlage Erwerbszwecken dienender Gewächshäuser und Treibhöhe.

Das Comité der Allgemeinen Gartenbau-Ausstellung in Hamburg 1897 wurde durch einen von der Firma Ernst & von Spreckelsen, Sammeland, gestifteten Ehrenpreis vorausgesetzt, einen Wettbewerb für die beste Heizanlage für Gewächshäuser und Treibhöhe ausgeschrieben.


Die folgende graphische Zusammenstellung, Abbildung 1, der zu verschiedenen Zeiten in Betriebslage befindlichen Transport- und Preistabellen gibt die Entfernungen der zu transportierenden Massen für 1 dem in Ziffer und die Preise in 8 durch entsprechende Kurven, welche aus gleichen der verschiedenen Kosten- und Veränderungen durch die verbesserten Transportmittel besonders bei grossen Entfernungen, und die Vortheile an Kosten- und Zeit- ersparnis durch Verwendung des Vorstehenden. Hierbei darf jedoch ausserachtommen kommen, dass die grossen, als noch keine Förderbahnen mit Rollwagen im Gebrauch waren, bei dem Handelkarren-Betrieb und demjenigen mit Pferdetransport für den Transportgrößerem nicht erreichten wurden, besonders gegenüber dem mit Rollwagen und Lokomotivbetrieb; in der Regel gab es für Furchen und in letzterem trotzdem der Tatsachen und dem einstweiliger, wo es billiger wurde, das erforderliche Material in der Nähe zu gewinnen und das weitere Erfinden-Material seitwärts zu legen. — (Fortsetzung folgt.)

Nach der durch die Probeschreiber gemacht Wahrnehmungen erfüllt diese Anlage alle, die an eine gute Heizanlage für Treibhäuser bestehende Mindestanforderungen. Auch die durch die Meistern bedenkenswerte Bedenken, die bei anderen Anlagen von sich entwickelten, sowie der guten Ausführung der Heizanlage und Töpfen die Anlagen von der Firma Heinrich und von Spreizlein ausgesuchten Preise zu prüfen.

Wann das durch den Wettbewerb infolge der Annahme der Wettbewerber festgestellten Ergebnisse Ergebnisse und nicht den Entwurf entsprachen, die wohl mit Recht bei dem grossen Interesse, das die gestellte Aufgabe bietet, gestellt werden konnten, so dass doch manches darauf angewiesen war, dass einige für die Heiztechnik der Treibhäuser wesentliche Neuerungen soweit ge- fordert werden, die durch weitere Ueberprüfung und verständnis- voller Anwendung dem Gärtnereibetrieb von Nutzen sein werden.

Vermischtes.

Die Lage der Strassenbahngleise. Hr. Gunther gelangt am Stücke seine Aufnahme in No. 79 der "Düsseld. Zeitg." über die Neustrukturierung der Potsdamer Strasse in Berlin zu dem Er-gebnis...

Das Haus, in dem das Denkmal steht, ist aus der Zeit um 1850 und dient als Schaudepot für die Kunstsammlungen der Stadt. Der Architekt war der berühmt-europäische Architekt Theodor Fischer, der auch das Schloss Karlsruhe entworfen hat.

**Preisbewerbungen.**

Einen Wettbewerb um Entwürfe für die elektrische Hochbahn in Berlin und für den Bau der neuen Bahnhöfe in der Biedermeier-Kultur. Die Architekten Siemsen und Halske, Architekten, haben den Wettbewerb gewonnen.

**Personal-Nachrichten.**


Preussen. Der Eisenbahn-Bau und Betriebs-Insp. Ritter in Kopenhagen ist der Wettbewerb um die Bauarbeiten für die Neubauten in Passau und Regensburg. Der Geheimer Rat, Dr. Bismarck, ist der Wettbewerb um die Bauarbeiten für die Neubauten in Regensburg.

**Brief- und Fragekasten.**

