



WOCHENSCHRIFT DES ARCHITEKTEN-VEREINS ZU BERLIN

HERAUSGEGEBEN VOM VEREINE

Erscheint Sonnabends. — Bezugspreis halbjährlich 4 Mark, postfrei 5,30 Mark, einzelne Nummern von gewöhnlichem Umfange 30 Pf., stärkere entsprechend teurer. Der Anzeigenpreis für die 4gespaltene Petitzeile beträgt 50 Pf., für Behörden-Anzeigen und für Familien-Anzeigen 30 Pf. — Nachlaß auf Wiederholungen

Nummer 9

Berlin den 27. Februar 1909

IV. Jahrgang

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen, Postämter und die Geschäftsstelle Carl Heymanns Verlag in Berlin W. 8, Mauerstr. 43.44

Alle Rechte vorbehalten

Entwurf einer Landstraßenbrücke

Ergebnis der Beurteilung des Monatswettbewerbes vom 16. November 1908

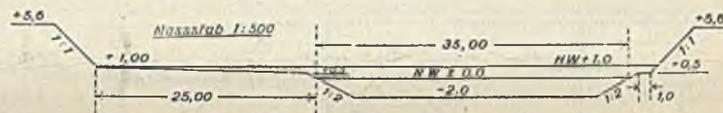
Mitgeteilt vom Berichtersteller des Beurteilungsausschusses

Regierungsbaumeister a. D. und Privatdozent an der Technischen Hochschule Bruno Schulz

Aufgabe: „Ueber einen schiffbaren Flußlauf ist eine Landstraßenbrücke in Eisenkonstruktion zu entwerfen. Breite der Fahrbahn 5,50 m, beiderseitige Fußsteige je 1,20 m. Die Brücke hat eine Länge von 65 m zwischen den beiderseitigen Widerlagern. Der 35 m breite Flußlauf liegt auf der einen Seite, so daß auf der anderen Seite ein rund 25 m breites Vorland bleibt. (Vergl. nebenstehende Skizze.)

Unter der Brücke, deren Fahrbahnhöhe beschränkt ist, müssen bei Hochwasser 4,0 m Durchfahrtshöhe bleiben. Die Brücke soll einen Mittelpfeiler erhalten, jedoch so, daß der Flußlauf in einer Öffnung überspannt wird. Für Rohrleitungen (Wasser, Gas) sind unterhalb der Brückentafel entsprechende Räume vorzusehen. Wenn auch auf möglichste Ersparnis an Baukosten Rücksicht genommen werden soll, so wird doch auf

eine auch in architektonischer Hinsicht befriedigende Ausbildung der Brücke besonderer Wert gelegt, entsprechend den landschaftlichen Reizen der Gegend, für welche landhausmäßige Bebauung vorgesehen ist.



Verlangt werden: Grundriß und Ansicht in 1:100 und Querschnitte 1:20 nebst einem Erläuterungsbericht, in welchem auch die statische Wirkung des gesamten Tragwerkes ohne Berechnung darzulegen ist.

Monatswettbewerb zum 16. Nov. 08.
Kennwort: „Kragträger“

Entwurf einer eisernen Landstraßenbrücke.
Ansicht 1:100.

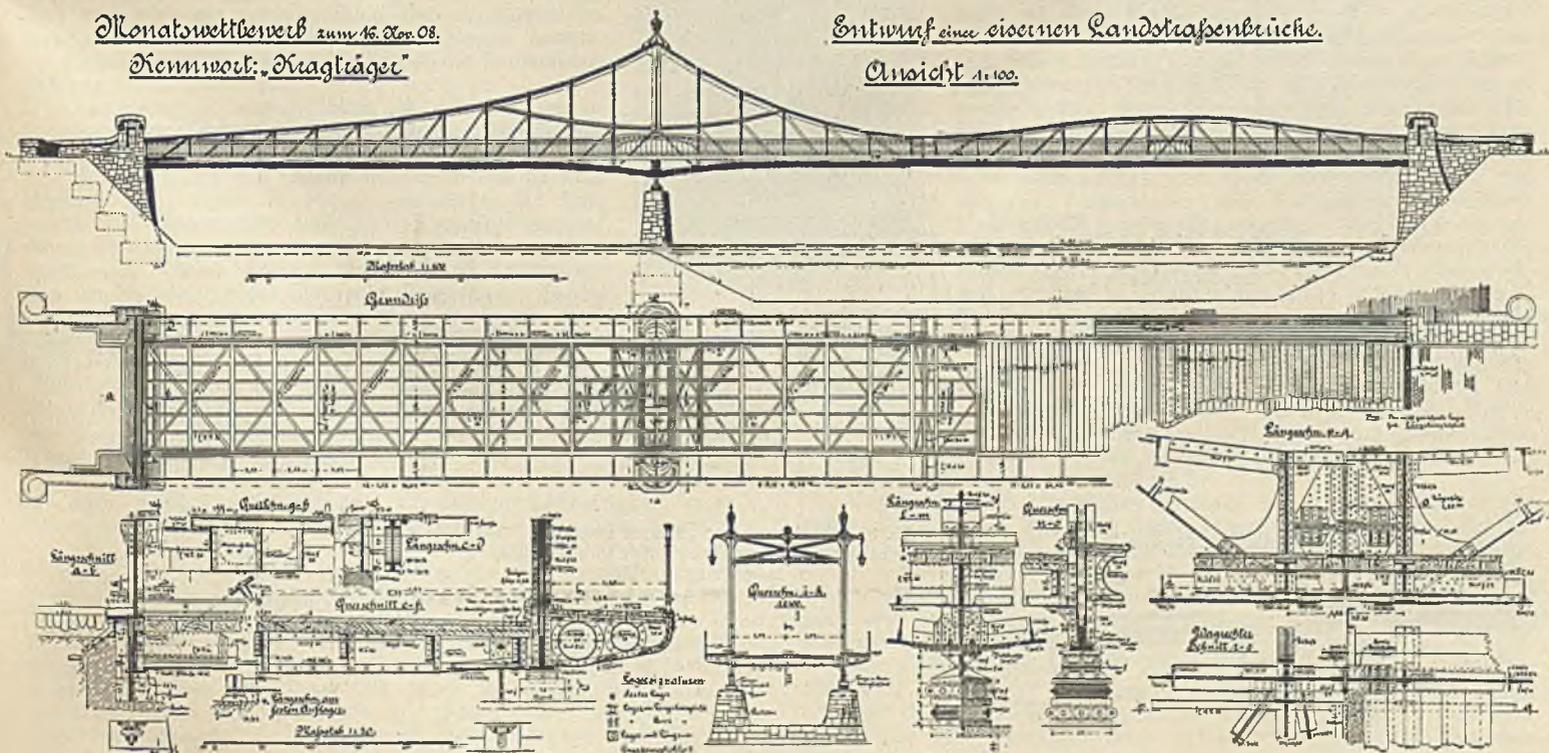
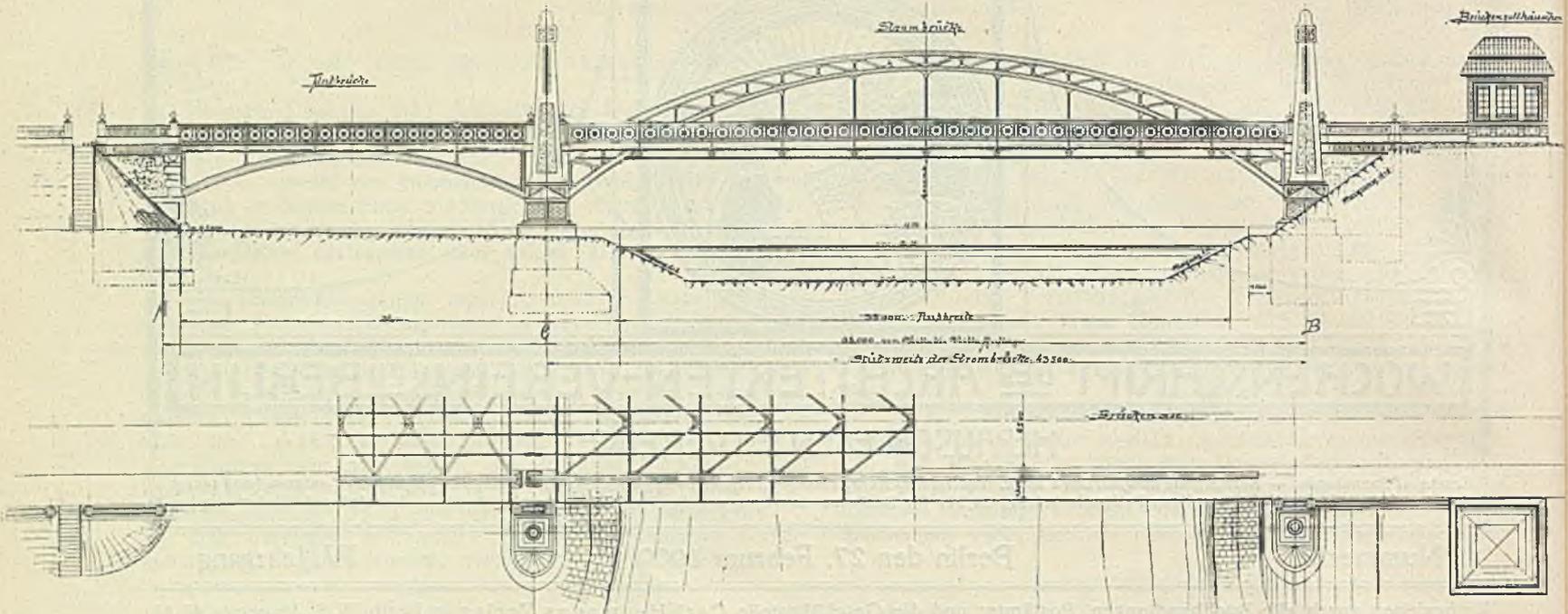


Abb. 37. Kennwort: „Kragträger“. Verfasser: Regierungsbauführer Dipl.-Ing. Karl Lewerenz in Königsberg i. Pr.



Es sind drei Lösungen eingegangen mit den Kennworten: „Kragträger“, „Berlin-Stettin“, „Semper sursum“. Von diesen ist der letztere verspätet am 12. Dezember eingereicht worden. Zu den Entwürfen ist folgendes zu bemerken:

1. „Kragträger“ (Abb. 37)

Das gewählte System setzt der Verfasser im Erläuterungsbericht in Vergleich mit einigen anderen Systemen, die eigent-

lich nur für größere Spannweiten als die hier vorliegenden in Frage kommen können. Unter den vom Verfasser verglichenen Systemen erscheint das gewählte allerdings am günstigsten, aber nicht für die Lösung überhaupt. Die Lage des Gelenkes ist auch nicht glücklich.

Die durch die Linienführung des Systems bedingte Betonung des mittleren Pfeilers ist als fehlerhaft zu bezeichnen, da es das erste Erfordernis einer Brücke ist, den Durchfahrts-

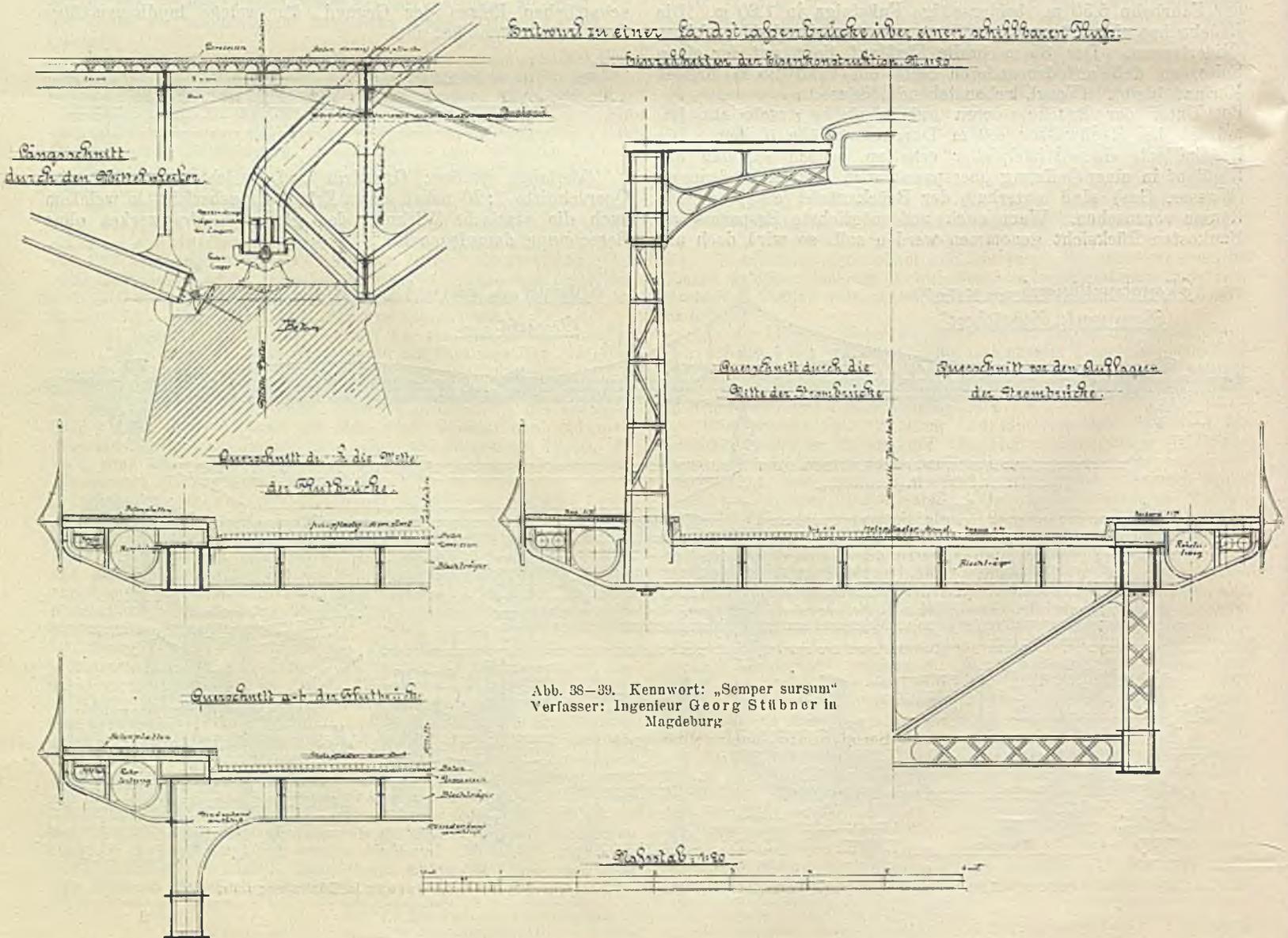


Abb. 38-39. Kennwort: „Semper sursum“
Verfasser: Ingenieur Georg Stübner in
Magdeburg

weg für die Schifffahrt zu betonen, eine Rücksicht, die bei diesem Entwurf vollständig außer acht gelassen ist.

Die Feldteilung von rund 2,2 m erscheint als sehr klein; das querbewegliche Auflager ist bei einer Hauptträgerentfernung von 4,90 m nicht erforderlich. Die Fundierung der Endwiderlager ist unzureichend.

In Anerkennung des aufgewendeten Fleißes und der sonst geschickten Darstellung wird trotz der vorbesprochenen Mängel ein Vereinsandenken zugesprochen. Als Verfasser wurde Herr Regierungsbauführer Dipl.-Ing. Karl Lewerenz in Königsberg (Pr.) ermittelt.

2. „Berlin-Stettin“

Der Verfasser hat seiner Aufgabe ein symmetrisches System zu Grunde gelegt und dasselbe in die Aufgabe hineingezwängt. Der Zweck der Aufgabe aber war es gerade, für eine unsymmetrische Brücke eine Lösung zu finden, und geht dies auch aus der Aufgabe unzweideutig hervor. Der Verfasser legt zwar in seinem Erläuterungsbericht eine Skizze für eine unsymmetrische Ausbildung der Brücke bei, hält dieselbe aber für ästhetisch nicht befriedigend, welcher Ansicht man sich trotz der nur sehr flüchtigen Darstellung nicht anschließen kann.

Die dargestellten Einzelheiten sind im übrigen ganz gut durchdacht und die Berechnungsweise gut erläutert. Für eine Preiserteilung kann jedoch aus den oben erwähnten Gründen der Entwurf nicht in Frage kommen, besonders da auch in bezug auf die Baukosten die vorliegende Hängebrücke recht ungünstig ausfallen dürfte.

3. „Semper sursum“ (Abb. 38—39)

Dieser zu spät eingereichte Entwurf entspricht am ehesten der gestellten Aufgabe, für die er eine brauchbare Lösung darstellt. Die gezeichneten Querschnitte sind etwas zu flott dargestellt, und sind infolgedessen dem Verfasser einige Mängel mit unterlaufen; so würde z. B. das Zugband besser in einem Knotenpunkt angreifen. Die Ausrundung der Knotenbleche, die immer ziemlich kostspielig ist, wäre dort besser unterblieben, wo dieselbe äußerlich nicht in Erscheinung tritt. Die Brückenzollhäuschen sind nicht verlangt und kommen zweckmäßig in Fortfall.

Der Entwurf ist jedoch trotz der Verspätung in Beurteilung genommen und wird in Anrechnung seiner Vorzüge unter Zustimmung der Versammlung des Architekten-Vereins mit einem Vereinsandenken ausgezeichnet. Als Verfasser wurde Herr Ingenieur Georg Stübner in Magdeburg ermittelt.

Ober- und Geheimer Baurat Carl Bathmann

Kurz vor Schluß des vergangenen Jahres, am 30. Dezember, verstarb in Stettin ganz unerwartet der Ober- und Geheimer Baurat Carl Bathmann im Alter von nahezu 60 Jahren. Mit ihm ist ein Mann heimgegangen, der unstreitig zu den tätigsten und tüchtigsten Förderern des Eisenbahnwesens gehört und dem es vergönnt war, in hervorragender Weise an der Entwicklung der Bahnanlagen in und um Berlin mitzuwirken.

Carl Wilhelm Ludwig Bathmann ward am 4. März 1849 zu Berlin geboren. Nachdem er im Herbst 1867 die Reifeprüfung in der Dorotheenstädtischen Realschule bestanden hatte, bezog er zunächst die Gewerbeakademie in der Klosterstraße, um sich dem Studium der Maschinenkunde zu widmen.

Im Jahre 1869 änderte er diese seine Absicht und wandte sich dem Baufache zu, und zwar trat er, um die Vorbedingung zum Studium zu erfüllen, zunächst als Bauleve in die Dienste der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft. Fortgerissen von der allgemeinen Begeisterung für die nationale Sache, gab Bathmann im Sommer 1870, bei Ausbruch des Krieges, seine bisherige Beschäftigung auf, meldete sich als Freiwilliger beim Garde-Füsiliers-Regiment und nahm als solcher von Ende Oktober ab an der Belagerung von Paris und an den Kämpfen des Gardekorps teil.

Nach Beendigung des Feldzuges setzte er sein Studium auf der damaligen Königlichen Bauakademie fort und zwar mit solchem Eifer, daß er bereits im Februar 1873 die Bauführerprüfung ablegen konnte. Im Dezember 1876 bestand er darauf die Baumeisterprüfung.

Bathmann ist ausschließlich in der Staatseisenbahnverwaltung, und zwar in der Hauptsache im Bezirk Berlin tätig gewesen.

Als Bauführer und junger Baumeister war er beim Ausbau der Berliner Ringbahn beschäftigt, die Entwürfe zur Gleisschleife und zum Verschiebebahnhof Rummelsburg stammen von ihm, und auch die Bauausführung dieser Anlagen wurde ihm übertragen. Bei der Neubildung des Eisenbahn-Betriebsamts Stadt- und Ringbahn im Jahre 1882 wurde Bathmann zum Vorstand des technischen Bureaus berufen und nahm als solcher einen hervorragenden Anteil an den Vorbereitungen zur Eröffnung der Stadtbahn. Seinem hingebenden Eifer ist die Beseitigung mancher Schwierigkeiten zu danken, die sich der rechtzeitigen Inbetriebnahme der Bahn entgegenstellten. Ueber vier Jahre verblieb Bathmann in dieser Stellung und entfaltete hier eine sehr segensreiche Tätigkeit. Von ihm stammen die ersten Anregungen und Entwürfe zum viergleisigen Ausbau der Ringbahn. Mit seltener Lebhaftigkeit ist er in Wort und Schrift für die Notwendigkeit dieses Ausbaus eingetreten.

Im Sommer 1886 wurde Bathmann zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor ernannt und wurden ihm die Geschäfte des Vorstehers der dem Eisenbahn-Betriebsamt Berlin-Stettin unterstellten Bauinspektion Berlin übertragen. Diese Bauinspektion, die im Jahre 1895 erheblich erweitert und in eine Eisenbahn-Betriebsinspektion umgewandelt wurde, verwaltete Bathmann bis zum Februar 1898, also nahezu 12 Jahre. In diese Zeit fallen die großen Umbauten der Stettiner Bahn zwischen Berlin und Blankenburg, der Umbau des Stettiner Bahnhofs, die Beseitigung der Uebergänge im Zuge der Liesenstraße, die Verlegung der Stettiner und Nord-Bahn von der Liesenstraße bis Pankow und der Neubau des Verschiebebahnhofs

Pankow. Alle diese Bauausführungen sind Bathmanns eigenstes Werk vom Entwurf bis zur Ausführung. Die Fülle von Arbeit, die Bathmann hier geleistet, die Unsumme von Hindernissen und Widerwärtigkeiten, die er überwunden hat, sind wahrhaft staunenswert. Er allein war die treibende Kraft, sein Eifer übertrug sich auf die vorgesetzten Behörden, auf seine Mitarbeiter, auf die Unternehmer und auf die Arbeiter, und ließ sie die größten Schwierigkeiten überwinden.

Im Jahre 1898 wurde Bathmann zum Mitglied der Eisenbahndirektion Berlin ernannt.

Seiner geliebten Bautätigkeit mußte er nun entsagen und sich ganz dem Betriebe widmen, was er mit dem ihm eigenen Eifer tat. Seit 1901 wirkte Bathmann im Nebenamt als Mitglied des Technischen Oberprüfungsamts, im Oktober 1905 wurde er zum Oberbaurat ernannt und als betriebstechnisches Mitglied an die Direktion Stettin versetzt, welche Stellung er bis zu seinem Tode bekleidet hat.

Der Dahingeschiedene war eine ganz ungemein arbeitsfrohe Natur; Arbeit war ihm keine Last, sondern Lebensbedürfnis. Selbst die langjährige Überbürdung mit Geschäften konnte ihm die Freude an der Arbeit nicht trüben.

Rasches Fassungsvermögen, rascher Entschluß und rasches Handeln waren ihm eigen. Bewunderungswürdig war die Tatkraft, mit der er alle seine Pläne innerhalb der festgesetzten Zeit durchführte.

Unpünktlichkeit und Saumseligkeit waren ihm verhaßt; wo er solche bei seinen Untergebenen bemerkte, konnte er sie rücksichtslos ahnden. Beneidenswert war sein frohes, heiteres Gemüt, das er sich in allen Lebenslagen bewahrte, und das ihm alle Schwierigkeiten im geschäftlichen und häuslichen Leben überwinden half. Mißmut und Grämlichkeit waren ihm fremd, aber ebenso fremd waren ihm Eigenliebe, Eitelkeit und Strebertum. Trotz aller Erfolge und trotz aller Anerkennung, die ihm von Vorgesetzten und Kollegen in reichlichem Maße gezollt wurde, blieb er stets bescheiden, genügsam und selbstlos. Nie hat er sich seiner Leistungen gerühmt. Darin lag ein besonderer Reiz seiner Persönlichkeit, der ihm, unterstützt von einem köstlichen Humor, die Zuneigung aller erwarb, die mit ihm in Berührung kamen.

Schon als Bauführer hatte sich Bathmann ein eigenes Heim gegründet. In dem Familienleben fand er seine Erholung nach den Mühen des Tages, bei der gleichgesinnten Gattin Verständnis und Unterstützung in seinen Bestrebungen. Wenn dem häuslichen Leben auch Sorgen und Prüfungen nicht gefehlt haben, so schätzte doch Bathmann, nach seinem eigenen Ausspruch, seine Häuslichkeit als das höchste Glück, das ihm widerfahren sei.

Von Beginn seiner amtlichen Laufbahn bis zu seinem frühzeitigen Tode zeichnete sich Bathmann durch seltene Pflichttreue aus, die Erfüllung seiner Dienstpflichten ging ihm über alles. Solange der Dienst seiner bedurfte, kannte er keine Erholung; erst in seinen späteren Jahren pflegte er sich einen Erholungsurlaub zu nehmen, den er auch dann erst auf mehrere Wochen ausdehnte, als ihn ein Leiden zum regelmäßigen Besuche eines Kurorts zwang.

Wenn Pflichterfüllung und Arbeit dem Entschlafenen auch über alles ging, so war er doch geselligen Freuden nicht abhold. Sein einfacher Sinn liebte allerdings nicht prunkende Feste, er sah aber gerne frohe Gäste in seinem Hause und liebte es, mit seinen Freunden in zwangloser Weise zu verkehren.

Seine Pflichten als Soldat hat er gleichfalls treu erfüllt: nach



Beendigung seiner Dienstzeit wurde er als überzähliger Unteroffizier mit der Qualifikation zum Reserveoffizier entlassen und im Jahre 1877 zum Leutnant der Reserve im Eisenbahnregiment ernannt, wo er bis zum Range eines Hauptmanns der Reserve aufrückte.

Auch unserem Verein, dem er seit 1876 angehörte, war er ein treues Mitglied. Soweit es seine Dienstgeschäfte erlaubten, besuchte er regelmäßig die Vereinssitzungen. An den Arbeiten des Vereins

hat er freudig teilgenommen, besonders in der Kommission zur Beurteilung der Entwürfe zu den Wettbewerben um den Schinkelpreis auf dem Gebiete des Eisenbahnbaus war er ein fast ständiges Mitglied, dessen Sachkenntnis und Gewissenhaftigkeit sehr geschätzt wurde.

Nun hat ein sanfter rascher Tod seiner Schaffensfreudigkeit ein jähes Ende bereitet. Nach menschlichem Ermessen war es für ihn ein glückliches Ende. Sd.

Vermischtes

Am Abend des 26. Januar beging die Technische Hochschule im reichgeschmückten Ehrenhofe die Feier des Geburtsfestes des Kaisers. Der Rektor Geheimer Baurat Professor Borrmann hielt die Festrede. Neben der Geschichte der Bauakademie und der ein Jahrhundert früher gegründeten Akademie der Künste, an deren Anfang der für die Baukunst bedeutungsvolle Name Andreas Schlüter strahlt, schilderte er die Entwicklung der von den preußischen Königen tatkräftig geförderten Berliner Baukunst. Als die Kultur, die mit der Renaissance begann, im Rokoko ihre höchste Verfeinerung erreicht hatte, habe es eine Weiterentwicklung nicht gegeben, man sei daher zurückgekehrt zur Einfachheit, zur Natur. Überall habe die Antike als Ausgang gedient, für Berlin insbesondere die hellenische Baukunst, die auf der neu begründeten Bauschule, unter deren ersten Schülern Schinkel sich befand, maßgebend wurde, obwohl Stier, der an der Akademie der Künste wirkte, auch das Mittelalter und die Renaissance bertücksichtigte. Schinkels Stil, der im alten Museum und im Schauspielhaus die höchsten Blüten entfaltet, wurde für ein Menschenalter der Stil Berlins und Potsdams. Aber wie Goethe in seiner Jugend für die deutsche Vergangenheit geschwärmt, so habe Schinkel anfangs die Romantik gepflegt. Auf seiner italienischen Reise wären es die Landschaften gewesen und die mittelalterlichen Bauwerke, die ihn zunächst fesselten, erst später habe er wie Goethe sich der Antiken voll zugewandt, und zuletzt wie dieser im Faust so in seinen Werken eine Verschmelzung der antiken und der deutschen Kunst angestrebt. So habe er in seiner Bauakademie den altmärkischen Backsteinbau wieder belebt und sei damit der Begründer des Berliner Backsteinbaus geworden. Der Hang nach dem Romantischen habe aber auch andere Künstler beseelt, so schon Gilly, den Lehrer Schinkels, der im Schloß Bellevue die Meierei erbaut und das glänzendste Bauwerk des mittelalterlichen Backsteinbaus, die Marienburg, aufgenommen und liebevoll dargestellt habe. Während Carl Boetticher den hellenischen Stil und seine innere Bedeutung wissenschaftlich begründete, hätten die Baukünstler den Stil der Zukunft durch die Verschmelzung der Antike und der mittelalterlichen Kunst erstrebt. Aber sie hätten nicht den deutschen, sondern den byzantinischen, den altchristlichen Stil dazu aussersehen. So seien in Berlin die altchristlichen Basiliken entstanden und Bauten wie die Schloßkuppel, die Michaelskirche und die Thomaskirche.

Redner führte dann aus, wie durch die schweren Kriegszeiten das Kunsthandwerk in Deutschland vernichtet worden, während es in Frankreich ungestört sich weiter entwickelt und durch seine Erzeugnisse ungeheure Werte seinem Lande zugewendet habe, wie dann in England die Pflege des Kunsthandwerks entstanden sei und wie diese Bestrebungen überall Nachahmung gefunden hätten, so auch in Deutschland und in Berlin. Die ruhige Entwicklung, die vielleicht eine gesunde Kunstübung hätte schaffen können, sei aber unterbrochen worden durch den ungeheuren Aufschwung, den alle Verhältnisse nach dem französischen Krieg genommen. Man habe Neues, Glänzendes verlangt, und so sei die Aufnahme der italienischen Renaissance in die Kunstübung erfolgt, der dann in rascher Folge, begünstigt durch eine Flut von Veröffentlichungen alter Werke, alle geschichtlichen Stile gefolgt seien, bis man eingesehen habe, daß auf diesem Wege dauernd Wertvolles nicht zu erreichen sei.

Besonders verhängnisvoll habe der Mangel einheitlichen Stils eingewirkt auf die Gestaltung der Landhäuser. Während unter der Herrschaft des Schinkelschen Stils die Landhäuser bei Potsdam, das des Königs in Charlottenhof an der Spitze, wie die Landhäuser bei Paris und London einen einheitlichen Eindruck glücklichen und behaglichen Wohnens desselben Volkes hervorriefen, ließen die neueren Landhäuser in Grunewald und Wannsee fast die Vermutung aufkommen, als hätten die Deutschen überhaupt kein Wohnhaus. Erst in neuester Zeit sei hierin ein erfreulicher Wandel eingetreten, seit man begonnen habe, auf Einfachheit und Zusammenhang mit den bodenständigen Schöpfungen der Vergangenheit Wert zu legen.

Die Werke der Ingenieurbaukunst fanden eine besondere Behandlung. Als das Eisen begann, seinen mächtigen Einfluß auf die Herstellung der Bauwerke zu gewinnen, habe seine Behandlung in zwei Händen gelegen. Der Ingenieur erfand das tragende Gerüst, der Architekt schmückte es aus. So habe Stilller, so Knoblauch Erfreuliches geschaffen. Künstlerisch voll befriedigende Werke seien bisher aber nur hervorgegangen, wenn der Ingenieur auch der Künstler war wie beim Eiffelturm, im Schiffsbau und im Wagenbau. Es sei erforderlich, auf den technischen Hochschulen dafür zu sorgen, daß in der Ausbildung der Architekt und der Ingenieur wieder zur Einheit würde.

Den Schluß der Rede bildete ein Ausblick in die Zukunft und eine Huldigung für den Kaiser, der an der Baukunst und an der

Technik stets so innigen Anteil genommen habe, daß er wie die Heerführer der Germanen nicht nur als Führer, sondern als Gefährte zu preisen sei. Bürckner

Im Verein für Eisenbahnkunde sprach Herr Major Friedrich über die Bahn Lüderitzbucht—Keetmanshoop. Er gab ein Bild von den besonders schlimmen Verkehrsverhältnissen im Süden von Deutsch-Südwestafrika, auf dem sogenannten Baywege von Lüderitzbucht nach Keetmanshoop. Er schilderte die Gefahren des an der Westküste unserer Kolonie vorhandenen 120—150 km breiten, völlig wasserlosen Wüstengürtels, der sogenannten Namib, und der Wanderdünen, die in etwa 6 km Breite dem Wagenverkehr in das Innere des Landes fast unüberwindbare Schwierigkeiten entgegenstellen. Während des Krieges konnte daher die Militärverwaltung nur unter Einsetzung einer großen Zahl von Transportkolonnen einen kleinen Teil der zur Verpflegung erforderlichen Güter für die im Süden der Kolonie kämpfenden Truppen über den Bayweg befördern, ein anderer Teil mußte von Swakopmund aus über Windhuk nach Keetmanshoop, ein weiterer Teil aus der Kapkolonie bezogen werden. Die hierdurch entstehenden ungeheuren Transportkosten — auf dem Baywege z. B. monatlich über 1 000 000 M. — wiesen die Heeresleitung von vornherein auf einen beschleunigten Bahnbau hin. Nachdem von der Eisenbahn-Baukompagnie im November 1904 eine geeignete Bahntrasse erkundet und die Möglichkeit der Durchquerung des Düngürtels durch eine Bahn nachgewiesen war, erforderte die von der Kolonialverwaltung angeordnete Prüfung des Entwurfs noch längere Zeit, so daß die Genehmigung durch den Reichstag erst Dezember 1905 für die Strecke bis Aus und zwar in Kapsur erteilt wurde. Die Bauausführung wurde der Firma Lenz & Co. übertragen, die die Unterbauarbeiten ausführte, während das Verlegen des gesamten Oberbaues der Eisenbahn-Baukompagnie zufiel. Durch ein gedeihliches Zusammenarbeiten wurden die Arbeiten so gefördert, daß Ende Oktober 1906 der Endbahnhof Aus, km 143, eröffnet werden konnte. Der Weiterbau bis nach Keetmanshoop wurde erst im Dezember 1906 genehmigt. Hierdurch trat eine fünfmonatige Verzögerung im Bau ein, so daß erst im April 1907 mit dem weiteren Vorstrecken des Gleises begonnen werden konnte. Dennoch gelang es bei dem unveränderten Zusammenwirken der Bauunternehmung und der Eisenbahn-Baukompagnie, Ende Juni 1908 — d. h. volle 2 Monate vor dem festgesetzten Zeitpunkte — die Endstation Keetmanshoop, km 369, zu erreichen.

Im großen und ganzen war das Gelände für den Bahnbau nicht ungünstig, nur bei den Brunnen bei Aus und beim Abstieg nach dem Fischfluß waren größere Erdarbeiten und Felsprengungen erforderlich; größere Brückenbauten waren nur für die Überschreitung des Konkup und des Fischflusses auszuführen. Die Hauptschwierigkeiten lagen in der Arbeiterfrage und der Wassererschließung. Die erstere wurde dadurch gelöst, daß von der Militärbehörde außer der Eisenbahn-Baukompagnie über 1200 Gefangene zur Verfügung gestellt wurden. Bezüglich der Wasserfrage war man zunächst bis zur Erreichung der Brunnen von Aus, km 143, auf den Wasserkondensator in Lüderitzbucht angewiesen. Zur Lösung der Wasserfrage wurde auch die Wünschelrute herangezogen und mit ihrer Hilfe an verschiedenen Stellen, an denen alle anderen Mittel versagt hatten, z. B. bei der Station Garub, km 104, mitten in der Wüste Namib gelegen, reichlich Wasser erschlossen.

Zum Schluß gab der Vortragende seiner Hoffnung Ausdruck, die Bahnlinie möge durch Verlängerung nach der britischen Grenze in Zukunft ein Teil der großen Weltlinie Lüderitzbucht—Keetmanshoop—Riedfontein—Vryburg werden, bestimmt dazu, dereinst den beherrschenden Einfluß von Kapstadt zu brechen, den Verkehr der Gold-, Diamanten- und Kohlenfelder Südafrikas mit Europa um viele Tagereisen zu verkürzen.

Im Januar d. J. richtete der Architekten-Verein zu Berlin eine Eingabe an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten^{*)}, in der mehrere die Stellung der Baubeamten betreffende Wünsche der Fachgenossenschaft vorgetragen waren. Vor einiger Zeit wurden Abschriften dieser Eingabe dem Herrn Kriegsminister und dem Herrn Staatssekretär des Reichspostamtes mit der Bitte überreicht, auf eine Erfüllung der vorgetragenen Wünsche auch in den ihnen unterstellten Verwaltungszweigen hinwirken zu wollen.

^{*)} Wochenschrift des Architekten-Vereins Nr. 4, 23. Januar 1909, Seite 15.