



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 26

Berlin den 26. Juni 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

Der elektrische Betrieb durch den Simplontunnel

vom
Regierungsbaumeister **Lehmann** in Graudenz

aus dessen Reisebericht über Eisenbahnen in der Schweiz (gekürzt)

Als die Bauarbeiten am Simplontunnel ihrem Ende entgegengingen, traten verschiedene elektrotechnische Firmen mit Vorschlägen in bezug auf die elektrotechnische Zuförderung an die Generaldirektion der Schweizer Bundesbahnen heran. Diese verhielt sich ihnen gegenüber jedoch zuerst vollständig ablehnend, weil der elektrische Betrieb von Vollbahnen noch nicht über das Versuchsstadium hinausgekommen war. Da machte ihr im Herbst 1905 die Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Co. das Anerbieten, auf eigene Kosten einen elektrischen Probebetrieb einzurichten und durchzuführen, sowie die nötigen Anlagen bis zur Eröffnung des Tunnels fertigzustellen. Die Generaldirektion nahm dies Angebot im Dezember 1905 an, zumal auch die italienische Regierung infolge der guten Erfolge auf der elektrischen Valtellinabahn die Einführung des elektrischen Betriebes durch den Simplon unterstützen wollte und es sich zunächst nur um einen Versuchsbetrieb handeln sollte. Anfangs März 1906 wurde mit der Montage der Anlagen begonnen, und am 29. April desselben Jahres fuhr bereits der erste elektrisch betriebene Zug durch den Tunnel. Der regelmäßige elektrische Betrieb wurde am 1. Juni 1906 eröffnet, und zwar zunächst nur mit einer beschränkten Anzahl von Zügen. Nachdem schon von Mitte Juni die Zahl derselben vermehrt worden war, wurden seit dem 1. August desselben Jahres sämtliche Züge bis auf drei elektrisch befördert. Mit Dampf fuhren nur die dreimal in der Woche verkehrenden Luxuszüge. Zur Zeit*) wird jedoch nur noch je ein Nachtzug in jeder Richtung aus wirtschaftlichen Gründen mit Dampf durchgeführt. Denn den Bundesbahnen liegt auch der Betrieb von Iselle bis Domodossola ob, der zunächst ausschließlich mit Dampflokomotiven durchgeführt wird.

Die schnelle Fertigstellung der Arbeiten und baldige Aufnahme des elektrischen Betriebes war nur möglich, weil die Unternehmerin Drehstrom zum Betriebe wählte; denn sie konnte zwei für die Valtellinabahn bestimmte, gerade fertiggestellte Drehstromlokomotiven mit Genehmigung der italienischen Regierung für den Betrieb im Simplontunnel verwenden und hatte auch vornehmlich auf dem Gebiet der Drehstromtechnik bei der erfolgreichen

Ausführung zahlreicher Bahnanlagen in der Schweiz Erfahrungen gesammelt, so daß ihr dieses Betriebssystem die größte Sicherheit versprach.

Nur aus äußeren Gründen war also ihre Wahl auf den Dreiphasenstrom gefallen, wiewohl sie schon damals auch die großen Vorteile des Einphasenwechselstroms kannte, der ja heute für die elektrische Zuförderung auf Fernbahnen allein in Frage kommt. Trotzdem ist man dort in betriebstechnischer Hinsicht mit den Leistungen der Drehstromanlage ganz zufrieden, sie sind sogar wesentlich höher, als vertraglich vorgeschrieben war.

Ueber das wirtschaftliche Ergebnis des elektrischen Betriebes im Simplontunnel soll zum Schluß kurz gesprochen und zunächst in folgendem eine Beschreibung der Anlagen gegeben werden: Als provisorische Kraftstationen dienen die dem neuen Zweck nach Möglichkeit angepaßten Zentralen, welche früher für die Bauarbeiten am Tunnel errichtet waren. In Übereinstimmung mit den vorhandenen Lokomotiven der Valtellinabahn mußten Drehstromgeneratoren zur Erzeugung eines Stromes von 16 Perioden und 3200 Volt Spannung aufgestellt werden, eines Stromes, der ohne Transformation zur Speisung der Lokomotivmotoren benutzt wird. Da aber die in Brig und Iselle vorhandenen Turbinen einen sehr großen Unterschied in den Umlaufzahlen aufwiesen, war man genötigt, für jede der beiden Kraftstationen Stromerzeuger verschiedener Bauart zu beschaffen. In Brig, auf der Nordseite des Tunnels ist ein Generator von normal 1200 PS (mit 160 Touren in der Minute) aufgestellt, welcher eine kurze Ueberlastung von 1500 PS und darüber gestattet, in Iselle ein solcher von 1500 PS (mit

960 Touren in der Minute), der eine zeitweise Ueberlastung bis 1800 PS und darüber erlaubt. Die Turbinen erhalten ihr Betriebswasser unter einem Druck von 45 m bzw. 140 m Wassersäule aus der Rhone bzw. der Diveria, einem Seitenfluß der Tosa im Valle d'Ossola. Für später ist an Stelle dieser provisorischen Kraftwerke eine gemeinsame Zentrale vorgesehen.

Die Zuführung des Dreiphasenstroms zu den Lokomotiven geschieht mittels zweier Oberleitungen und der Schienen. Bezüglich der Speisung ist die

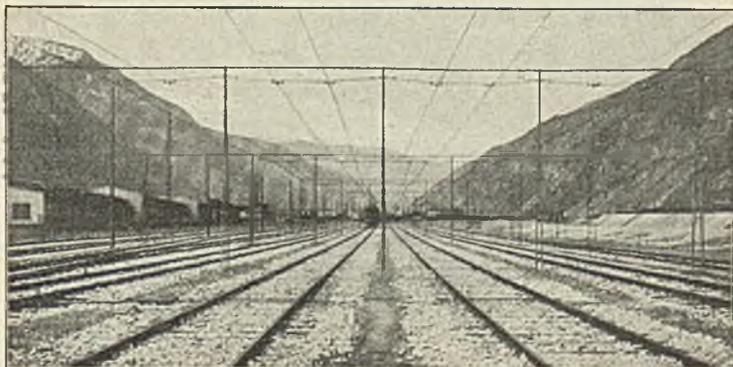


Abb. 102. Oberleitung auf Bahnhof Brig

*) Der Reisebericht ist im Jahre 1907 abgefaßt.

Leitung in drei getrennte Abschnitte, die Tunnelstrecke und die zu beiden Seiten derselben liegenden Strecken geteilt. Denn die Oberleitung durfte durch die Portale nicht durchgeführt werden, weil diese für Zwecke der Tunnellüftung, wie weiter unten beschrieben werden wird, nach dem Passieren eines jeden Zuges durch Segeltuchvorhänge, die über einen eisernen Rahmen gespannt sind, sofort abgeschlossen werden. Die Luftleitungen (Abb. 102 S. 131) sind in der horizontalen Ebene im Zickzack aufgehängt, damit der Stromabnehmerbügel keine Rillen erhält. Um die freie Aussicht auf die Signale und das Landschaftsbild nicht zu stören, ist das Gestänge aus 1 3/4 zölligen Gasrohren hergestellt.

bereits genannten noch 3 weitere Lokomotiven der Valtellinabahn, allerdings nur vorübergehend bis zur Erbauung neuer zur Verfügung gestellt wurden. Diese Maschinen haben an den Enden je eine Laufachse, dazwischen drei gekuppelte Triebachsen und ein Adhäsionsgewicht von 42 t bei einem Gesamtgewicht von 62 t. Zwei Drehstrommotoren für 3200 Volt Betriebsspannung und 16 Perioden sind im Lokomotivrahmen symmetrisch zu beiden Seiten der Mittelachse eingebaut, auf deren Kurbelzapfen sie mittels einer gemeinsamen Kuppelstange wirken. Die beiden Motoren leisten im normalen Betriebe zusammen 900 PS, sind jedoch bis zu 2300 PS überlastbar und können beim Anfahren eine

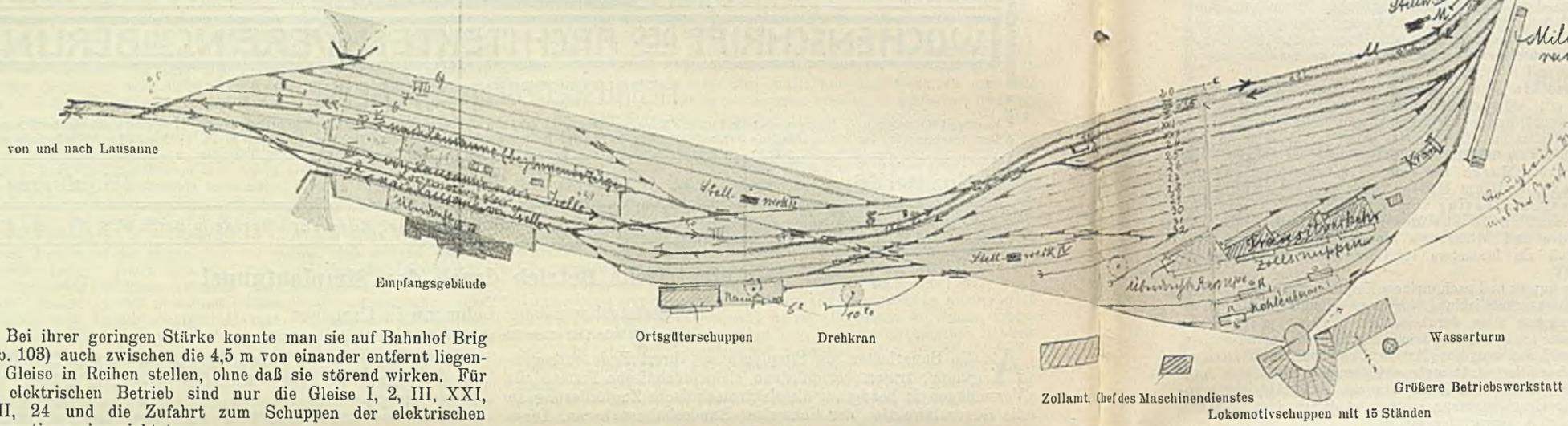


Abb. 103. Personen- und Rangierbahnhof Brig

Bei ihrer geringen Stärke konnte man sie auf Bahnhof Brig (Abb. 103) auch zwischen die 4,5 m von einander entfernten Gleise in Reihen stellen, ohne daß sie störend wirken. Für den elektrischen Betrieb sind nur die Gleise I, 2, III, XXI, XXII, 24 und die Zufahrt zum Schuppen der elektrischen Lokomotiven eingerichtet.

Wie früher erwähnt, ist das Gleis der Leiter der 3. Phase. Bemerkenswert ist hierbei das Verfahren, welches man zur Widerstandsverminderung der Schienenstöße angewandt hat. Da die Arbeiten schnell fertig werden sollten und der Oberbau ohne Rücksicht auf die etwaige Einführung des elektrischen Betriebes bereits vollständig verlegt war, sah man von Kupferdrahtverbindungen zwischen den Schienenenden ab und behandelte die Stöße folgendermaßen: Mittels eines fahrbaren Sandstrahlgebläses wurden nach dem Lösen der Laschen die sich berührenden Oberflächenteile zwischen Lasche und Schiene blank geputzt und sodann mit einer besonderen Metallpaste dünn bestrichen, um die Unebenheiten zu beseitigen und die blanken Stellen vor dem Oxydieren zu schützen. Die Laschen sind schließlich in der gewöhnlichen Art und Weise befestigt worden. Außerdem sind beide Schienenstränge alle 100 m mit der Erde leitend verbunden. Das beschriebene Verfahren soll sich hier, wie auch bei anderen, von Brown und Boveri ausgeführten Bahnen gut bewährt haben, und die Leitungsfähigkeit der so behandelten Stöße nahezu ebenso gut sein, wie diejenige der homogenen Schiene. Neben der Einfachheit bietet dieses Verfahren noch den Vorteil, daß Beschädigungen, wie sie an Kupferdrahtverbindungen beim Nachstopfen des Gleises vorkommen können, ausgeschlossen sind.

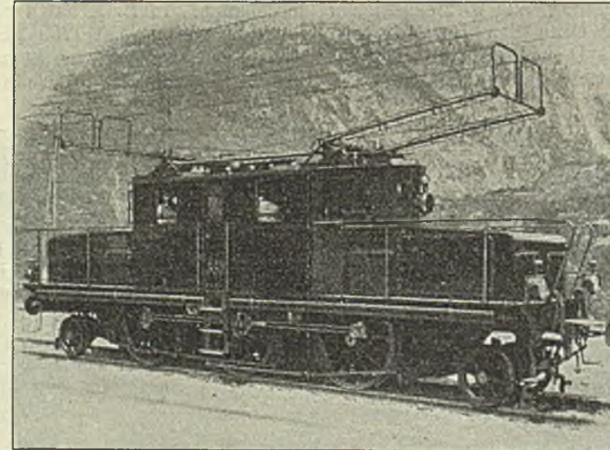


Abb. 104. Simplonlokomotive

Zugkraft bis zu 14000 kg entwickeln. Durch Aenderung ihrer Polzahl kann man mit zwei verschiedenen Geschwindigkeiten fahren, mit 34 oder 68 km pro Stunde.

Bemerkenswert sind die Stromabnehmer, welche doppelt angeordnet und miteinander zwangsläufig so verbunden sind, daß sie (mittels Druckluft) gleichzeitig entweder gesenkt oder an die Oberleitung gepreßt werden können. Jeder Abnehmer besteht aus einem großen Rahmen in Form eines Parallelogramms und zwei am oberen Querstück beweglich befestigten und an den Fahrdrähten schleifenden kleinen Kontaktbügeln, die sich vermöge einer Federwirkung je nach der Fahrtrichtung selbsttätig nach der einen oder andern Seite neigen, beim Senken des großen Rahmens aber in die senkrechte Stellung zurückkehren. Die Stromabnehmer (Abb. 104) sind doppelt angeordnet, weil sich an den Luftweichen auf eine Entfernung, die kürzer als diejenige der beiden Bügel ist, eine kurze Strecke befindet, in der nur eine Phase der Oberleitung weitergeführt wird, und man auch den den Kontakt ungünstig beeinflussenden Winddruck auf den großen Rahmen aufheben wollte, indem man sie miteinander zwangsläufig verband.

Zwei automatisch arbeitende Kompressoren erzeugen die zur Betätigung der Westinghousebremse, der akustischen Signale, der Sandstreuvorrichtung und der Steuerung der elektrischen Apparate erforderliche Druckluft von 7,5 Atm. Die elektrischen Lokomotiven mit 62 t Gesamt- und 42 t Adhäsionsgewicht haben dieselbe Leistungsfähigkeit wie die dortigen Schnellzugdampflokomotiven von 104 t Gesamt- und etwa 46 t Adhäsionsgewicht. Im Herbst 1907 ist eine neue Lokomotive in Betrieb genommen, deren gesamtes Gewicht von 66 t als Adhäsionsgewicht nutzbar gemacht worden ist, indem sämtliche Laufachsen zugleich Triebachsen sind. Mittels Polumschal-

tung können vier verschiedene Fahrgeschwindigkeiten erzielt werden, solche von 28, 37, 56 und 74 km pro Stunde.

So günstig auch die Ergebnisse in betriebstechnischer Hinsicht sind, so wenig zufriedenstellend sind sie nach der wirtschaftlichen Seite hin, können es auch noch nicht sein, da man die jetzige elektrische Anlage nicht nach einheitlichen und wirt-

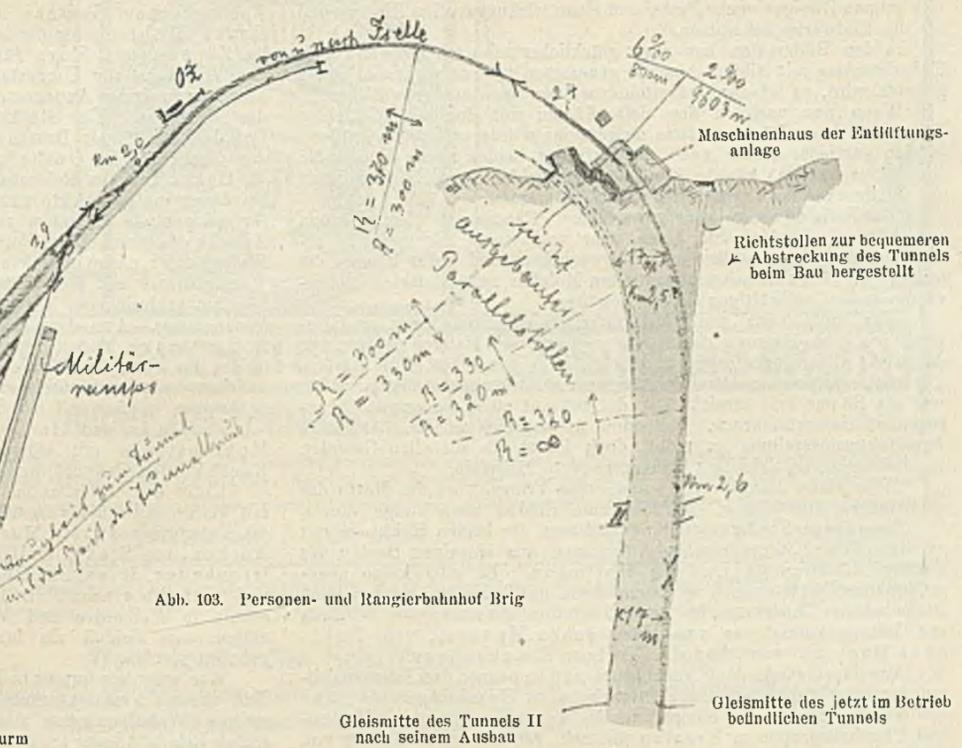


Abb. 105. Nordportal des Simplontunnels bei Brig

geschaffenen Gesichtspunkten schaffen konnte, sondern bei der Kürze der Herstellungsfrist vorhandene Anlagen mitbenutzen mußte. Für die 23 km lange Strecke Brig-Iselle wäre nur eine Kraftzentrale am Platze gewesen; man benutzte jedoch die beiden noch vom Tunnelbau herrührenden Kraftwerke mit ihren verschiedenartigen Turbinen. Vor allem aber haben noch die Bundesbahnen ihren Betrieb von Iselle bis Domodossola mit Dampf durchzuführen, weshalb auch noch Dampflokomotiven durch den Tunnel fahren müssen. Erst wenn die elektrische Zugförderung wie geplant sich bis Domodossola erstrecken wird, können sich günstigere Resultate ergeben.

Infolge des elektrischen Betriebes hat sich natürlich die Luft im Tunnel ganz erheblich verbessert. Während schon beim Verkehr einzelner Dampflokomotiven die Kilometerlichter auf der Südseite nur noch in einer Entfernung von 30 m sichtbar sind, kann man sie dort, wenn kein Rauch im Tunnel ist, schon etwa 3 km weit sehen. Auf der Nordseite, wo die frische Luft eingeblasen wird, leuchten die Lichter sogar 6-7 km weit. Die Ventilation des Tunnels geschieht in der Regel von Norden nach Süden, also in der Richtung Brig-Iselle, in umgekehrter Richtung nur dann, wenn einmal der Luftdruck am Südportal denjenigen am Nordportal übersteigt. Die an beiden Portalen

geschaffenen Lüftungsanlagen, die schon dem Bau gedient haben, sind im Prinzip einander gleich. Nur aus örtlichen Rücksichten sind auf der Nordseite die Ventilatoren übereinander, auf der Südseite nebeneinander angeordnet. Jeder Ventilator ist mit einer Turbine von 200 PS direkt gekuppelt und fördert in der Sekunde 25 cbm Luft. Durch Umstellen von Türen und Drehklappen kann die Arbeitsweise der Ventilatoren so geregelt werden, daß auf jeder Seite jeder Ventilator für sich entweder die frische Luft aus dem Freien ansaugen und in den Tunnel drücken, oder umgekehrt aus dem Tunnel saugen kann. Wie bereits erwähnt, wird in der Regel am Nordportal (Abb. 105) Luft eingeblasen und am Südportal ausgesaugt. Damit nun auf der einen Seite alle eingeblasene Luft ihren Weg durch den Tunnel nimmt und auf der anderen nur solche aus dem Tunnel angesaugt wird, werden beide Portale durch Vorhänge aus gewachstem Segeltuch für gewöhnlich verschlossen gehalten und nur zur Durchfahrt der Züge geöffnet. Die Vorhänge sind über eisernen Rahmen gespannt, die mittels elektrischen Antriebes durch die Portalwärter gehoben werden, sobald der Zug ein Läutewerk beim Befahren eines von den Portalen 5 km entfernt liegenden Schienenkontakts auslöst. Nach beiden Richtungen sind die Vorhänge mit den Signalen in Abhängigkeit gebracht.

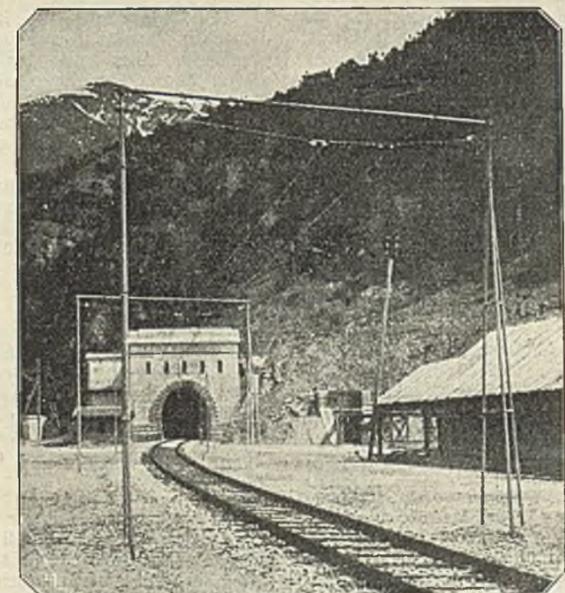


Abb. 105. Nordportal des Simplontunnels bei Brig (rechts davon das Mundloch des noch ausgebauten Parallelstollens)

Große Berliner Kunstausstellung 1909

Am 1. Mai fand die Eröffnung der Großen Berliner Kunstausstellung in den wohlbekanntesten Räumen des Ausstellungspalastes statt. Im allgemeinen derselbe Eindruck wie in früheren Jahren. Nur die beiden Säle neben dem Hauptkuppelraum haben eine veränderte Gestalt angenommen. Sie sind durch Zwischenbauten unterbrochen, die sowohl für die Gesamtwirkung als auch für die in ihnen aufgestellten Kunstwerke sehr gefällige Umrahmungen abgeben. Auch die Räume für Skulpturen haben durch Verkleidung der untern Wandteile

mit grünen Zweigen mehr Farbe und einen wirkungsvollen Hintergrund für die Bildwerke bekommen.

In den Bildersälen hat man glücklicherweise wieder von einer Ueberhängung mit Bildern Abstand genommen und, da recht viel Gutes geboten wird, so ist der Gesamteindruck ein durchaus erfreulicher.

Wenn nun noch in den Seitenflügeln mit den vielen kleinen labyrinthartigen Räumen etwas aufgeräumt würde und dafür größere, in sich gegliederte Säle nach der Art der beiden neuen Vordersäle geschaffen würden, könnte die Uebersichtlichkeit und Einheitlichkeit des Eindrucks noch wesentlich verstärkt werden.

Die Eingliederung kunstgewerblicher Räume ist diesmal ganz unterblieben. Leider. Sie boten dem vom vielen Bilderschauen ermüdeten Auge eine willkommene Abwechslung und dafür können die beiden von Gerson mit schönem alten Mobiliar ausgestatteten Nebenräume keinen vollgültigen Erfolg gewähren.

Was sonst etwa von kunstgewerblichen Erzeugnissen an Glasgemälden und Raumausstattungen in Buch und Malerei geboten ist, das wirkt alles etwas frostig und in die Ecke geschoben. Das letztere gilt auch wieder von der diesjährigen Architekturausstellung. Aber wer die Räume erst erreicht hat, der gewinnt einen farbenreichen anregenden Gesamteindruck. Besonders umfangreich ist die diesjährige Architekturausstellung ja nicht, doch bietet sie aus allen Gebieten architektonischen Schaffens bemerkenswerte Beispiele.

„Wer vieles bringt, wird jedem etwas bringen“ ist das Motto der diesjährigen Ausstellung. Darüber zum Schluß noch einige Worte.

Eine kleine Sonderausstellung umfassen die beiden Kabinette mit wundervollen photographischen Aufnahmen aus einzelnen Bauten des Berliner Stadtbaurats Ludwig Hoffmann. Es sind keine abgeschlossenen Vorführungen in Zeichnungen und Modellen, sondern eine Reihe intimer Eindrücke, bei denen besonders die malerische Wirkung zur Geltung kommt, so vom Märkischen Museum, vom Irrenhaus Buch und vom Rudolf Virchow Krankenhaus.

Aus dem Gebiete des Kirchenbaues sind zu nennen drei Innenansichten der reich ausgestatteten Erlöserkirche zu Homburg v. d. Höhe von Schwechten, die feingestimmten Aquarelle für eine Kirchen- und Pfarrhausgruppe in Breslau mit sehr reizvoller Turmlösung von Kickton, das Modell zu einer gleichen Anlage von Hollander, beide wirkungsvoll in der Gruppierung, aber etwas spielend im Detail, die schlichte harmonische Kirche mit Pfarrhaus für Felleringen von Martin Herrmann, der Erweiterungsbau der Ludwigskirche in Wilmersdorf von M. Hasak, deren an sich fein durchgebildete Turmgruppe mit dem alten Bau wohl nicht ganz im Einklang steht und die wundervoll bodenständigen Landkirchen in Laboe und Gundelsby von Theede. Eine eigenartige, in der Formgebung etwas hart wirkende Lösung einer „Wohnhauskirche“, die in der Nassauischen Straße zu Wilmersdorf zur Ausführung gebracht ist, bietet Straumers Entwurf.

Unter den Werken der Denkmal- und Monumentalbaukunst sind die Entwürfe von Bruno Schmitz für das Reißmuseum in Mannheim, von Albert Fröhlich für das Museum in Brugg, für das Rathaus in Barmen und für das Reformationsdenkmal in Genf, letzteres mit besonders schönem und ernstem Aufbau beachtenswert.

Für diese letztgenannte Aufgabe ist auch ein schöner Entwurf von Frhr. v. Tettau bearbeitet, der außerdem einen einfach mächtigen Bismarkturm für Borkum ausgestellt hat. Sehr stimmungsvoll wirkt die Aufnahme eines Grabdenkmales nach dem Entwurfe Baaders.

Aus der großen Zahl der ausgestellten Wettbewerbsentwürfe, die, wenn sie nicht für die Ausführung bestimmt sind, mit einem einzeln herausgegriffenen Blatte kaum ein allgemeineres Interesse erwecken dürften, seien noch weiter hervorgehoben die von Brurein für den Bahnhof in Darmstadt und für den Saalneubau des hiesigen

Zoologischen Gartens mit pikant gemalten Innenansichten, von Bruno Möhring für die letztgenannte Aufgabe und das Kurhaus in Zoppot, von Kurz für ein Schulhaus in Meiningen und von Woernle für Umgestaltung des Ulmer Münsterplatzes in sehr anheimelnder Anpassung der Bauten an den großen Hintergrund des Münsters. Ein Stück rechter Heimatkunst. Bemerkenswerte Details ausgeführter Bauten bieten Erdmann und Spindler von der Sparkasse in Gotha und einem Bankhause in Erfurt und M. Hasak von den Reichsbanken in Danzig und Braunschweig, bei denen die geschickte naturalistische Verwendung der Pflanzenwelt für ornamentale Aufgaben zu rühmen ist. Schwechten gibt eine Ansicht des prunkvollen Festsalles für das Residenzschloß in Posen, Halmhuber einige sehr fein gestimmte Innenräume idealer Aufgaben, Toebelemann und Groß den Festsaal für den Berliner Lehrerverein.

Am zahlreichsten vertreten sind die Entwürfe und Modelle für Wohnhäuser. Aus dem Gebiete des städtischen Wohnbaues liefert A. Gessner ein Modell für die Einküchenhäusergruppe in Friedenau, in der das Geschick dieses Künstlers, die Massen des Mietshauses zu einer bei aller Einfachheit der Mittel wirkungsvollen Gruppierung zu bringen, wieder voll zur Geltung kommt.

Rathenau und Hartmann bringen ein Geschäftshaus aus der Mohrenstraße mit eigenartiger Giebellösung, Schmieden und Boethke den Entwurf für die Landesheilanstalt in Herborn.

Unter den Villenbauten, die zumeist eine geschlossene Anlage mit klarer und stark ausgebildeter Dachentwicklung bevorzugen, seien die Entwürfe von Otto March für einige Landsitze bei Bonn und Aachen, von Stahl, William Müller, Max Werner, Spalding, Grenander, Roensch, Rossius vom Rhyn, Troost, Giesecke und Weuzke genannt. Bührings Modell für eine Gemeindedoppelschule in Weißensee und Möhrings Modell für die Hansabrücke mögen zum Schluß als besonders reizvolle Ausführungen hervorgehoben werden.

Wir sehen ein buntes und nach meinem Empfinden etwas unruhiges Bild unserer Architekturentwicklung vor uns. Monumentales, Dekoratives. Wohnhauskunst alles durcheinander. Es hat ja auch das seinen Reiz und jeder kann sich hier seine Lieblingspeise herausuchen.

Besonders dem Laien mag diese Art der Vorführung wohl zusagen.

Ließe sich aber hier nicht mehr erreichen? Würde eine Ausstellung, die einen bestimmten Zweig unseres Architekturlebens behandelt, nicht mehr Geschlossenheit bieten und damit einen stärkeren künstlerischen Eindruck hervorrufen können?

Wie wäre es zum Beispiel, wenn einmal als Thema die Pflege des Heimatschutzes durch den Architekten zur Anschauung gebracht würde und Bauten vorgeführt würden, die in bewußter Weise die Eigenart ihres Heimatbodens in neuzeitlichen Aufgaben zu erhalten suchen?

Herr Högg hat kürzlich in so wirkungsvoller Weise in einem Vortrage in unserm Verein die Tätigkeit der Architekten in Bremen und was sich durch zielbewußtes Vorgehen in dieser Richtung erreichen läßt, geschildert.

Eine Ausstellung, die Beispiele ähnlicher Art aus dem ganzen deutschen Vaterlande zusammen brächte, die in Skizzen oder photographischen Aufnahmen der alten vorhandenen Bauwerke zunächst einmal die ursprüngliche architektonische Physiognomie des Ortes charakterisierte und dann durch die Darstellungen neuer Bauwerke zeigt, wie diese sich dem alten Bilde anpassen, eine solche Ausstellung müßte Künstlern und Laien mehr Anregungen bieten können, als solch ein buntes Allerlei, wie wir es meistens sehen, und gerade unserm neuerungssüchtigen Großstadtpublikum, aus dem sich doch zumeist die Besucher der Ausstellung rekrutieren, wäre eine eingehendere Belehrung darüber, wie das „gute Alte“ durch die Hand des geschickten Architekten zu einem „gutem Neuem“ führen kann, sehr heilsam.

Bürde

Meliorationsbauämter

Schluß aus Nr. 25 Seite 129

v. Flottwell, Abgeordneter (freikons.) fortfahrend: Meine Herren, ich möchte meine Ausführungen schließen mit der Bitte an den Herrn Minister, schon im nächsten Jahre mit der Vermehrung der Meliorationsbauämter, eventuell mit der Schaffung fliegender Stellen zu beginnen und die Entwicklung dieser Institution stetig und vor allem in einer dem Bedürfnis der Landwirtschaft mehr entsprechenden Weise zu fördern. Natürlich soll nicht verlangt werden, daß nun überall Bauämter errichtet werden, wo es irgendwie gewünscht wird. Das würde den bewährten Grundsätzen der preussischen Verwaltung nicht entsprechen. Wo aber ein zwingendes Bedürfnis vorliegt — daß das vielfach der Fall ist, wird dem Herrn Minister nicht unbekannt sein, und ebensowenig werden ihm die Stellen unbekannt sein, an denen das Bedürfnis zutage liegt —, da darf auch mit der Schaffung neuer Aemter nicht gezögert werden. Daß diese Aemter nichts zu tun haben sollten, werden wir, die wir heute dem Hohen Hause angehören, und unsere Kinder und Kindeskinde nicht erleben. Ich muß bestreiten, daß der gegenwärtige Zustand den wohlberechtigten Ansprüchen der Landwirtschaft auch nur notdürftig entspricht, und daß die Ausstattung der Aemter mit Beamten genügt. Ich kann auch nicht zugeben, daß die bisherige Sparsamkeit auf diesem Gebiete den Interessen des Staates und der nationalen Wohlfahrt entspricht. Ich muß endlich meine Zweifel aufrechterhalten, ob die gegen-

wärtigen Anstellungsverhältnisse den nötigen Ersatz an leistungsfähigen, arbeitsfreudigen Beamten gewährleisten. An den Herrn Finanzminister aber richte ich die Bitte, die dazu nötigen Mittel nicht zu versagen aus Gründen einer Sparsamkeit, die keine ist, die die preussische Landwirtschaft nicht verstehen würde, und die, wie ich hoffe, von allen Mitgliedern dieses Hauses ohne Ausnahme nicht gebilligt werden würde.

v. Arnim, Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten: Der Abgeordnete v. Flottwell hat darüber geklagt, daß die Zahl der Meliorationsbaubeamten nicht genüge. Es ist richtig, daß diese Beamten sehr stark in Anspruch genommen sind. Wenn er aber meint, daß in Westpreußen — er stammt ja aus Westpreußen, ich nehme an, seine Ausführungen bezogen sich auch auf Westpreußen — die Tätigkeit der Meliorationsbaubeamten auf den Domänen schuld daran wäre, daß Privatprojekte liegen blieben, so ist er im Irrtum. Wir haben für die Domänen eine bestimmte Anzahl Beamte abgesondert, um Konflikte zu vermeiden. Es schweben jetzt Verhandlungen bezüglich der Regelung der Wasserbauverwaltung, und ich hoffe, es wird dabei gelingen, auch diesem Wunsch auf Vermehrung der Meliorationsbaubeamten einigermaßen Rechnung tragen zu können.

E. J. Siedler