



WOCHENSCHRIFT DES ARCHITEKTEN-VEREINS ZU BERLIN

HERAUSGEGEBEN VOM VEREINE

◆ Erscheint Sonnabends u. Mittwochs. — Bezugspreis halbjährl. 4 Mark, postfrei 5,30 Mark, einzelne Nummer von gewöhnl. Umfange 30 Pf., stärkere entspr. teurer
◆ Der Anzeigenpreis für die 4gespaltene Petitzeile beträgt 50 Pf., für Behörden-Anzeigen und für Familien-Anzeigen 30 Pf. — Nachlaß auf Wiederholungen

Nummer 42

Berlin, Sonnabend den 15. Oktober 1910

V. Jahrgang

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

Alle Rechte vorbehalten

Neuere Signaleinrichtungen auf englischen Bahnhöfen

Nach einem im Architekten-Verein zu Berlin gehaltenen Vortrage vom Regierungsbaumeister Lamp

I. Mängel im englischen Signalwesen und Bestrebungen zu deren Beseitigung

Eine Erscheinung, die nicht nur dem Eisenbahnfachmann, sondern auch dem Laien bei seiner ersten Fahrt auf den englischen Eisenbahnen sofort in die Augen fällt, ist die große Zahl der auf den Bahnhöfen aufgestellten Signale. Die Ursache dieser Erscheinung beruht größtenteils darauf, daß man in England zur besseren Ausnutzung der Bahnhöfe die Gleispläne vielfach, namentlich bei Kopfbahnhöfen, so gestaltet, daß in und aus jedem Bahnsteiggleis von bzw. nach jeder beliebigen in den Bahnhof einmündenden Linie ein- und ausgefahren werden kann. Hierdurch entsteht eine sehr große Anzahl von Fahrstraßen mit vielen Schienenkreuzungen, die alle durch besondere Signale gedeckt werden müssen. Die Häufung der Signale ist aber zum Teil auch dadurch bedingt, daß man in England keine mehrarmigen Signale, wie wir sie verwenden, kennt. Für jeden Signalarm wird vielmehr dort in der Regel ein besonderer Mast aufgestellt. Nur die Anbringung der minderwertigeren Vorsignalarms (distant signals) und der sehr häufig angewendeten Warnungs- (calling-on) und Verschiebe- (shunt) Signalarms weicht von dieser Regel ab. Bei der Aufstellung der zahlreichen Signale lassen sich vielfach unübersichtliche und unklare Signalbilder nicht vermeiden. Die Signalbilder büßen aber noch dadurch an Klarheit ein, daß die meist an den Ein- und Ausfahrtsignalmasten angebrachten Vor-, Warnungs- und Verschiebesignale keine sehr wesentlichen, auf weitere Entfernungen deutlich erkennbare Unterscheidungsmerkmale von den Hauptsignalzeichen besitzen.

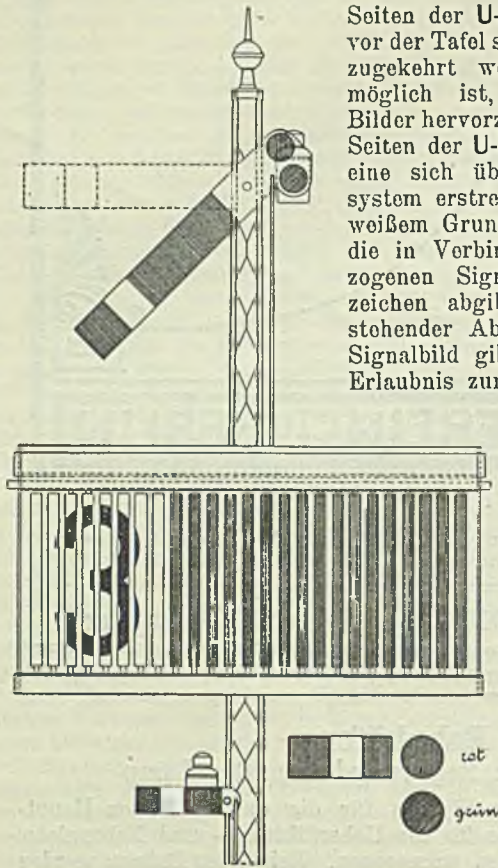
Die englische Unfallstatistik weist manches Beispiel auf, bei dem die Ursache des Unfalls unzweifelhaft auf eine Verwechslung von Signalen zurückgeführt werden konnte. Daß bei diesem verwickelten englischen Signalsystem und den großen Anforderungen, die es an die Aufmerksamkeit und Streckenkenntnis der Lokomotivführer stellt, nicht mehr Versehen seitens der Führer vorkommen, dürfte für die Zuverlässigkeit dieser Beamten sprechen. Der Gefahren, die aus der großen Häufung von Signalen für die Betriebssicherheit entspringen, scheinen sich die englischen Betriebstechniker wohl bewußt zu sein. Mit dem auch in England beobachteten großen Verkehrsaufschwunge und den hierdurch notwendig gewordenen Bauten neuer Bahnlinien und Erweiterungen der Bahnhöfe ist die Frage der Verbesserung des englischen Signalsystems immer mehr in den Vordergrund gerückt worden. Seit langer Zeit ist man deshalb schon in England bemüht, Mittel zur Behebung der geschilderten Mängel des Signalsystems ausfindig zu machen. Die ersten Bemühungen in dieser Hinsicht liefen darauf hinaus, den verschiedenen Signalarten bessere Unterscheidungsmerkmale zu geben. So ist es allgemein üblich ge-

worden, die Arme der Signale für die durchgehenden Hauptgleise und die Signale für die Ueberführungs- und Nebengleise in verschiedenen Höhen anzuordnen. Bei vielen Bahnen werden auch die Signalarms der abzweigenden Strecken- und der Ueberholungsgleise von den übrigen Signalarmen durch eine andere Formgebung unterschieden; und zu diesem Zwecke die Arme der ersteren mit aufgelegten größeren Ringen versehen. Auf vielen englischen Bahnhöfen sind auch an den Signalmasten Zahlen und Aufschriften angebracht, die die Strecke bzw. das Gleis bezeichnen, für die die Signale gelten. Fast alle diese Einrichtungen leiden aber an dem großen Mangel, daß sie nachts so gut wie unwirksam sind.

Allmählich scheint man in England doch zur Erkenntnis gekommen zu sein, daß diese Hilfsmittel selbst beim Tagesbetriebe nicht den erwünschten Erfolg haben können, daß man vielmehr das Uebel an der Wurzel anfassen und auf eine Einschränkung der Zahl der Signale Bedacht nehmen muß. Diese Einschränkung sucht man nun dadurch zu erreichen, daß man nicht mehr für jede Fahrstraße einen besonderen Signalmast, vielmehr für eine Reihe von Fahrstraßen einen gemeinsamen Mast aufstellt und dem Lokomotivführer das Gleis, das er zu benutzen hat, durch eine am Mast nur bei der Fahrstellung des Signals erscheinende und nachts hell erleuchtete Zahl anzeigt. Diese sogenannten Fahrstraßenanzeigesignale (route indicator signals) vereinen also in sich die Haupt- und die Wegesignale. Unter bisher eingeführten Signalen dieser Art kann man zwei Systeme unterscheiden, das der Londoner und Nordwest-Bahn und das Anettsche System, das nach seinem Erfinder Mr. J. P. Anett, dem früheren Dezernten für das Sicherungswesen bei der Londoner und Südwest-Eisenbahn, benannt wird.

II. Die Fahrstraßenanzeigesignale der Londoner und Nordwest-Eisenbahn.

Die Londoner und Nordwest-Eisenbahn hat ihr Signalsystem meines Wissens bis jetzt auf vier Bahnhöfen, auf dem Eastern-Bahnhof in London, auf dem Limestreet-Bahnhof in Liverpool, auf dem Bahnhöfe in Crewe und auf dem London Road-Bahnhof in Manchester zur Anwendung gebracht. Bei den dort aufgestellten Signalen sind an den Signalmasten eine oder mehrere, ungefähr 0,6 m breite und 0,9 m hohe rechteckige Tafeln angebracht. Die Tafeln werden von einer größeren Anzahl von breitflanschigen U-Eisen gebildet, die in einem eisernen Rahmen um ihre senkrechte Achse in einem solchen Abstände drehbar gelagert sind, daß sie sich beim Drehen nicht behindern. In der Haltstellung der Signale zeigen die inneren, zinnoberrot gestrichenen Schenkel- und Flanschseiten der U-Eisenstäbe nach vorn, so daß eine rote Fläche sichtbar ist. Durch eine Drehung der Stäbe um 90, 180 oder 270° kann jede der drei äußeren



Seiten der U-Eisen dem Auge des vor der Tafel stehenden Beschauers zugekehrt werden, wodurch es möglich ist, drei verschiedene Bilder hervorzurufen. Die äußeren Seiten der U-Eisenstäbe tragen je eine sich über das ganze Stabsystem erstreckende, schwarz auf weißem Grunde gestrichene Zahl, die in Verbindung mit dem gezogenen Signalarm das Signalzeichen abgibt. Das in nebenstehender Abbildung dargestellte Signalbild gibt beispielsweise die Erlaubnis zur Einfahrt in das von

Fahrzeugen vollkommen geräumte Gleis 3. Ist dieses Gleis noch teilweise besetzt, so daß nur mit besonderer Vorsicht eingefahren werden darf, so erscheint dieselbe Zahl, der obere Hauptsignalflügel bleibt jedoch alsdann in der Haltstellung und an seiner Stelle wird das untere Warnungssignal (calling-on signal) gezogen.

Der verhältnismäßig sehr einfach ausgeführte Antrieb der Zahlensignale und der zugehörigen Signalflügel erfolgt elektrisch. Hinter jeder Zahlentafel befinden sich drei Zylinder, die Magnetspulen enthalten. In das Innere der Magnetspulen ragt

ein Eisenkern, der am einen Ende eines im Scheitel drehbar gelagerten Winkelhebels befestigt ist. Das andere Ende des Winkelhebels greift an einem am oberen Rande der Tafel angebrachten Zahnstangengetriebe an, durch das die U-Eisenstäbe der Tafel gedreht werden. Bei Erregung einer der Magnetspulen infolge Umlegens des zugehörigen Hebels im Stellwerke wird der Eisenkern angezogen und hierdurch eine Drehung des Winkelhebels hervorgebracht. Hierbei schwingt das freie Ende des Winkelhebels seitlich aus und überträgt seine Bewegung auf das Zahnstangengetriebe, das eine dieser Bewegung entsprechende Drehung der U-Eisenstäbe bewirkt. Die Entfernung des Angriffspunkts des Eisenkernes vom Drehpunkt des Winkelhebels ist bei den drei Winkelhebeln jeder Tafel verschieden groß, und zwar so gewählt, daß diesen Entfernungen entsprechend verschiedene große seitliche Verschiebungen der oberen Zahnstange entstehen, die Drehungen der U-Eisenstäbe um 90, 180 oder 270° entsprechen. Beim Ausschlagen der Winkelhebel wird gleichzeitig ein neuer Stromkreis geschlossen, der den Motor zum Senken des Flügels des Hauptsignals in Gang setzt. Soll nicht der Flügel des Hauptsignals, sondern der des Warnungssignals gesenkt werden, so ist der Vorgang der gleiche. In diesem Falle wird nur im Stellwerk ein anderer Hebel bedient, der die gleiche Magnetspule erregt, jedoch vorher eine Umschaltung des zweiten Stromkreises auf den Motor des Warnungssignals bewirkt. Um den gesenkten Signalflügel wieder in die Haltlage und die Gleiszahl wieder zum Verschwinden zu bringen, genügt es, die Stromkreise durch Zurücklegen des Stellwerkshebels zu unterbrechen, wodurch auch der Signalflügel und die Stäbe der Nummentafel durch Fallgewichte in ihre ursprüngliche Lage zurückgebracht werden.

Nachts werden die Zahlentafeln durch seitlich aufgestellte Scheinwerferlampen von außen beleuchtet. Da mit jeder Tafel nur drei Zahlzeichen gegeben werden können, ist für je drei Fahrstraßen eine besondere Tafel, also bei sieben Fahrstraßen sind schon deren drei erforderlich. Bei vielen Fahrstraßen nimmt eine derartige Signaleinrichtung eine ziemlich breite Fläche in Anspruch, durch die die Uebersichtlichkeit des Bahnhofs unter Umständen nachteilig beeinflußt werden kann. (Fortsetzung folgt)

Die Tagung des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine zu Frankfurt am Main im Jahre 1910

Die Sitzungen der Abgeordneten der Verbandsvereine am 3. und 4. September

Fortsetzung aus Nr. 41, Seite 298

Zu der Angelegenheit berichtete Herr Koehn in der Abgeordnetenversammlung in folgendem Sinne:

Im großen und ganzen hat die Denkschrift eine gute Aufnahme gefunden, und wir haben die Hoffnung, daß die Arbeit nicht vergebens war. Bei den bisher veröffentlichten Besprechungen und den Aeußerungen, die mir persönlich zugegangen sind, ist dennoch mancherlei bemängelt worden. Wir haben geglaubt, die Schrift mit einem übersichtlichen vergleichenden Material ausrüsten zu müssen, damit die gegenwärtige Belastung der Studenten an den technischen Hochschulen jedermann ersichtlich würde und wir haben ferner geglaubt, eine Uebersicht darüber bieten zu müssen, was heute schon an rechts-, staats- und wirtschaftswissenschaftlichen Vorlesungen den Studenten an den einzelnen Hochschulen geboten wird. Diese umfangreiche Arbeit ist besonders von der Dresdner Unterkommission, welche unter Leitung des Herrn Waldow gearbeitet hat, ausgeführt. Im besonderen hat sich um diese Zusammenstellung Herr Geheimer Hofrat, Professor Lucas in Dresden, verdient gemacht.

Es ist nun bemängelt worden, daß die Zusammenstellung der den Studenten gebotenen Lehrstunden an den einzelnen Hochschulen und der Vergleich derselben miteinander deshalb wertlos sei, weil selbstverständlich die in dem Programme angegebenen Lehrstunden, wonach die Zusammenstellung gemacht sei, keinen Maßstab böten für die wirkliche Belastung der Studenten. Das ist zwar richtig, aber über den tatsächlichen Besuch der Kollegs werden zuverlässige Statistiken nicht geführt und auch eine Zusammenstellung der belegten Kollegs war für alle 10 Hochschulen nicht erzielbar. Deshalb blieb uns nichts anderes übrig als die Angaben des Programms der einzelnen Hochschulen zugrunde zu legen. Unsere Zusammenstellung enthält die Kollegs, welche der Zeit nach tatsächlich von einem Studenten während der vier Jahreskurse alle gehört werden könnten. Aus der Zusammenstellung hat sich ergeben, daß die Belastung im Durchschnitt für die Hochbauabteilung rund 42 1/2 Stunden wöchentlich, bei der Ingenieurabteilung im Durchschnitt rund 37 1/2 Stunden, Übungsstunden einbezogen, beträgt. Der Danziger Ausschuß sagt in der Denkschrift, daß im Durchschnitt von einer Ueberlastung der Studierenden noch nicht gesprochen werden könne und durfte das trotz der angegebenen Stundenzahl sagen, weil sich dieselben eben aus den Programmen der Hochschulen und nicht aus einer Statistik der tatsächlich besuchten Kollegs ergaben. Er hat aber auch aus diesen Zahlen geschlossen, daß eine erhebliche Vermehrung der Lehrstunden nicht

angängig sei, vielmehr das Augenmerk darauf gerichtet worden müsse, durch Beschränkung der übrigen Lehrstunden den erforderlichen Platz für die systematische Neuaufnahme der Rechts-, Staats- und Wirtschaftswissenschaften zu beschaffen. Hierbei ging der Danziger Ausschuß von einem wohl allgemein anerkannten Grundsatz aus, nämlich von dem, daß unter gar keinen Umständen die vierjährige Studienzeit noch verlängert werden dürfe. Die Denkschrift enthält im Antrage I positive Vorschläge dafür, welche Lehrgegenstände und mit wieviel wöchentlichen Stundenzahlen dieselben in den verschiedenen vier Studienjahren den Studenten der Abteilungen I und II aus dem Gebiet der Rechts-, Staats- und Wirtschaftswissenschaften zu bieten seien. Es ist uns hieraus der Vorwurf gemacht, daß wir mit solchen positiven Vorschlägen den einzelnen Hochschulen gewissermaßen vorgegriffen hätten. Wir waren uns selbstverständlich darüber klar, daß jede Hochschule im letzten Ende nur selbst darüber bestimmen kann, wieviel Zeit sie noch für diese neuen Disziplinen ihren Studenten zumuten darf, aber erstens läßt sich nur durch positive Vorschläge zweifelsfrei klarmachen, was der Verband will, und zweitens leitete uns das Bestreben, durch einen positiven Vorschlag die Verhandlungen zwischen den einzelnen Hochschulen zu erleichtern, Verhandlungen, welche wir in dem Sinne für außerordentlich wünschenswert halten, daß diese Lehrgebiete an den einzelnen deutschen Hochschulen sowohl dem Umfang als auch der Zeit nach möglichst gleichmäßig geboten werden. Wir haben in einem anderen Antrage, nämlich im Antrage II verlangt:

„Es ist anzustreben, die Prüfungsordnungen sowohl für die Vor- als auch für die Hauptprüfung für alle deutschen Hochschulen soweit einheitlich zu gestalten, daß das Verlangen nach Anerkennung der auf irgendeiner deutschen Hochschule abgelegten Vor- oder Hauptprüfung in jedem anderen Bundesstaate keinem Bedenken mehr unterliegen kann.“ Dieser Antrag ist gewiß von großer Wichtigkeit und seiner Verwirklichung sollte unser positiver Vorschlag zu Antrage I dienen.

Bei Erörterung der Frage, wie Platz zu schaffen sei, ist zunächst daran festzuhalten, daß es nicht die Aufgabe der technischen Hochschule sein kann, fertige Spezialisten auszubilden. Die Hochschule soll vielmehr eine allgemeine gediegene wissenschaftliche Grundlage bieten, die dem Diplom-Ingenieur eine Uebersicht über sein Fach gibt und auf

der eine Weiterentwicklung in den Spezialfächern während der praktischen Ausbildungszeit und der späteren praktischen Betätigung möglich ist. Es können daher auch einige technische Spezialfächer, ohne die Qualität der Ausbildung herabzusetzen, eine Einschränkung erfahren. Hauptsächlich werden aber an den meisten technischen Hochschulen die Lehrstunden für Physik und Chemie noch eine Beschränkung erfahren können. Bei der Ueberlegung, wie Zeit gewonnen werden könne, konnten wir der wichtigen Frage nicht ganz ausweichen: Welche Art der Mittelschule ist für die Vorbereitung zum technischen Studium die meistgeeignete? Heute bilden noch die Abiturienten der humanistischen Gymnasien die Mehrzahl auf fast allen technischen Hochschulen. Das kommt daher, daß die humanistischen Gymnasien noch bei weitem überwiegen, weil in Preußen erst seit kürzerer Zeit auch den anderen Mittelschulen die Möglichkeit gegeben ist, ihre Abiturienten zu allen Fakultäten zu entsenden, und weil in einigen anderen Bundesstaaten noch Beschränkungen in dieser Beziehung bestehen. Zum Beispiel werden in Bayern zur Jurisprudenz nur Abiturienten von humanistischen Gymnasien zugelassen. Könnten die technischen Hochschulen ihre Lehrpläne ganz auf dem Lehrziel des Realgymnasiums aufbauen, so könnten die Lehrstunden an den Hochschulen auch in der darstellenden Geometrie, im Zeichenunterricht und in der reinen Mathematik eine nicht unwesentliche Beschränkung erfahren. Den Abiturienten der humanistischen Gymnasien müßte dann durch besondere Kurse Gelegenheit gegeben werden, ihr Wissen in diesen Fächern zu ergänzen. Der Danziger Ausschuß würde eine solche Regelung für die bestgeeignete halten. Solange aber eine solche Einrichtung noch nicht durchführbar erscheint, bleibt es anzustreben, das Pensum der humanistischen Gymnasien und das der Realgymnasien in der Mathematik, den Naturwissenschaften und im Zeichnen möglichst nahe aneinander zu bringen, und zwar einerseits dadurch, daß das jetzige Pensum des Realgymnasiums in der Mathematik vielleicht etwas heruntersetzt wird und daß andererseits in den humanistischen Gymnasien an den Stunden für Latein und Griechisch noch etwas gekürzt und die dadurch gewonnene Zeit für Mathematik, Naturwissenschaften und Zeichnen verwendet würde. Der allgemeine Bildungswert dieser Disziplinen ist so groß, daß eine solche Reform nur zum Vorteil aller sein würde. Das Endergebnis unserer Untersuchungen ist aber das, daß auch unter Berücksichtigung der gegenwärtigen Sachlage betreffend die Mittelschule die von uns vorgeschlagenen Lehrstunden für die Studierenden des Hochbaus und des Bauingenieurwesens in den Lehrplan eingefügt werden können, ohne die vollwertige technische Ausbildung loiden zu lassen. Hierauf war naturgemäß in allererster Linie Rücksicht zu nehmen, denn die Hauptaufgabe der technischen Hochschulen muß nach wie vor die sein, eine gründliche und vollwertige Fachausbildung zu vermitteln. Die von uns vorgeschlagenen Lehrstunden für Rechts-, Staats- und Wirtschaftswissenschaften beanspruchen für die Architekten, welche sich dem freien Künstlerberuf widmen wollen, nur 2,82 % für die Architekten, welche den Wunsch haben, in den Staats- und Kommunaldienst einzutreten, 5,61 % für die Bauingenieure 6,41 % des Durchschnitts der Gesamtlehrstunden, welche ihnen während des vierjährigen Studiums geboten werden.

Im Antrage II haben wir beantragt, daß die Rechts-, Staats- und Wirtschaftswissenschaften in die Vorprüfung beziehungsweise die Hauptprüfung aufgenommen werden. Auch hiergegen sind von einigen Seiten Bedenken geäußert. So sehr im allgemeinen die Freiheit des Studiums ihre Vorzüge hat, so ist es doch eine von allen Hochschullehrern bestätigte Erfahrung, daß diejenigen Lehrstoffe am meisten und erfolgreichsten gelehrt werden, welche in der Vor- und Hauptprüfung verlangt sind. Soll deshalb mit der systematischen Einfügung der im Antrage I genannten Lehrgebiete ein Erfolg erzielt werden, dann erscheint es unbedingt notwendig, diese Lehrstoffe auch in die Prüfungsordnungen aufzunehmen.

Daneben ist es natürlich von größter Wichtigkeit, daß den Studierenden auf den erwähnten Gebieten das geboten wird, was sie brauchen und so, wie sie es brauchen, in anregender Form und doch wissenschaftlicher Gestaltung, und es bleibt daher eine außerordentlich wichtige Entscheidung, ob namentlich die Kollegs aus den Wirtschaftswissenschaften der letzten Semester von einem reinen Volkswirtschaftler oder von einem technisch gebildeten Volkswirtschaftler zu übernehmen sind.

Unser Antrag III bezweckt, daß die Promotionsordnungen aller deutschen technischen Hochschulen für die Erteilung der Würde des Dr.-Ing. dahin erweitert würden, daß es in den Abteilungen für Hochbau und Bauingenieurwesen möglich wird, auf Grund einer technisch-volkswirtschaftlichen Arbeit die Würde eines Dr.-Ing. zu erlangen.

Vom Antrage IV war schon oben die Rede. Derselbe hat ebenso wie Antrage III bisher keinen Widerspruch erfahren, seine Durchführung ist aber für alle Studenten der technischen Hochschulen von größter Wichtigkeit.

Was schließlich unseren Antrage V betrifft, so lautet derselbe:

Für die Absolventen der Hauptprüfung in der Abteilung für Hochbau ist an Stelle des Titels Diplom-Ingenieur der Titel Diplomarchitekt einzuführen.

Wir waren hierbei von dem Gesichtspunkt geleitet, daß sich im deutschen Sprachgebrauch unter der Bezeichnung Ingenieur ein Begriff gebildet hat, welcher in einem gewissen Gegensatz zu dem Begriff Architekt steht. Deshalb sind die Studierenden des Hochbaus gegen-

über denjenigen des Bauingenieurwesens und des Maschinenbaus insofern im Nachteil, als die letzteren nach Ablegung des Diplomexamens eine Bezeichnung als Ausweis für ihre akademische Bildung erlangen, die gleichzeitig eine gute Berufsbezeichnung ist, während das beim Architekten nicht der Fall ist. Denn wer sich einen Hochbau ausführen lassen will, der wendet sich eben nicht an einen Ingenieur. Der Architekt muß sich deshalb außer seinem akademischen Titel „Diplomingenieur“ immer noch Architekt nennen, um seinen Beruf zu kennzeichnen. Bis jetzt ist die Bezeichnung „Architekt“ vogelfrei, und wie bekannt, gehen ja die Bestrebungen dieses Teils unserer Standesgenossen dahin, einen Schutz dieser Berufsbezeichnung zu erlangen. Unser Antrag wäre also ein erster Schritt dazu, und er hat deshalb auch in unseren Kreisen keinerlei Widerspruch gefunden.

Ich habe versucht, das Wesentlichste aus der Denkschrift betreffend die Rechts-, Staats- und Wirtschaftswissenschaften an den technischen Hochschulen des Danziger Ausschusses kurz hervorzuheben. Nach den gründlichen Vorarbeiten sowohl als auch nach den Kritiken, welche bis jetzt in den Zeitungen erschienen sind, dürfen wir hoffen, daß diese Denkschrift den gewünschten Erfolg, wenn auch nicht sofort, so doch in absehbarer Zeit haben wird. Es ist nicht möglich, alle Wünsche zu befriedigen. Wir richten aber an alle Kollegen nunmehr die dringendste Bitte, sich auf den Boden der Denkschrift zu stellen, kleinere Bedenken fallen zu lassen, alle, jeder an seiner Stelle, für die Durchführung unserer Anträge nach Kräften mitzuwirken.

Der Danziger Ausschuß hat mit Zustimmung der Verbandsleitung eine Landesgruppe Preußen gebildet mit der Aufgabe, möglichst Klarheit über diejenigen Wünsche und Vorschläge der Fachgenossenschaft herbeizuführen, welche bei der Reorganisation der preußischen Staatsverwaltung zu berücksichtigen sein würden. Mit der Gründung der Landesgruppe Preußen wurde zugleich einer Anregung entsprochen, welche von verschiedenen Vereinen an die Verbandsleitung ergangen war. Die Landesgruppe Preußen hat vier Arbeitsausschüsse gebildet, und zwar je einen für Hochbau, Wassorbau, Meliorationswesen und Eisenbahnbau. Der Vorsitzende der Landesgruppe Preußen, Herr Koehn, hat in der Sitzung vom 7. März im Berliner Architektenverein über die Arbeiten der Landesgruppe Bericht erstattet, und die Wochenschrift des Architektenvereins zu Berlin enthält in den Nummern 23 und 23a vom 4. bzw. 8. Juni eine ziemlich ausführliche Wiedergabe dieses Berichtes. Kurz zusammengefaßt lassen sich die Auffassungen der Mehrheiten in den einzelnen Ausschüssen etwa wie folgt formulieren:

I. Für die Hochbauverwaltung.

Im Staatsbaudienst werden folgende Hauptmißstände beklagt, nämlich:

A. Das Verfahren bei der Aufstellung, Prüfung und Ueberprüfung der Entwürfe und Kostenschläge ist umständlich, zeitraubend und kostspielig, beeinträchtigt die Arbeitsfreudigkeit der in den Mittel- und Lokalinstanten tätigen Baubeamten und liegt nicht im allgemeinen Staatsinteresse.

B. Die Lokalinstanz hat zu wenig Selbständigkeit und geringen oder keinen Einfluß auf viele ihren Dienstbezirk betreffende technische Angelegenheiten von öffentlichem Interesse.

C. Der bisherige Ausbau der Lokalinstanz entspricht nicht mehr den neuzeitlichen Anforderungen des Dienstes und die Einteilung der Dienstbezirke trägt den veränderten Verkehrsverhältnissen nicht überall gebührend Rechnung.

D. In der Mittelinstanz fehlt es an einer einheitlichen Behandlung der technischen Angelegenheiten.

E. Es mangelt an einer gesetzlichen Grundlage für die Gliederung der Staatsbauverwaltung.

Zur Behebung dieser Mißstände werden folgende Vorschläge unterbroitet:

Unter der Voraussetzung, daß die Mittelinstanz bei den Regierungen bleibt:

Zu A. 1. Die alljährlichen Unterhaltungsarbeiten werden in der Lokalinstanz selbständig ohne die bisherige Nachprüfung bearbeitet und abgerechnet.

Zu A. 2. Alle Vorentwürfe und Bauentwürfe geringerer Bedeutung — bis zum überschläglichen Betrage von 20000 M. — sollen in der Lokalinstanz ebenfalls selbständig gefertigt und abgerechnet werden.

Zu A. 3. Alle Vorentwürfe und Bauentwürfe von besonderer Bedeutung oder höherem Kostenbetrage erfahren grundsätzlich nur einmalige Prüfung und eine Abstimmung der Anschläge lediglich durch Zu- oder Absetzung runder Summen, etwa in nachstehender Art:

Liegen die Kosten zwischen 20000 und 300000 M., so wird der in der Lokalinstanz aufgestellte Vorentwurf seitens der Mittelinstanz begutachtet und an die Ministerialinstanz weitergereicht. Hier erfolgt gemeinsam mit der als Bauherr in Betracht kommenden anderweitigen Zentralstelle die Begrenzung nach Art und Kosten, als Unterlage für den ausführlichen Bauentwurf, der nunmehr von der Lokalinstanz bearbeitet und von der Mittelinstanz endgültig geprüft und festgestellt wird.

Uebersteigen die Kosten den Betrag von 300000 M., so bleibt der Gang des Vorentwurfs derselbe. Der von der Lokalinstanz ausgearbeitete Bauentwurf aber wird seitens der Mittelinstanz nur gutachtlich beurteilt und dann in der Zentralinstanz geprüft und festgestellt.

Zu A. 4. Für Bauten über 300000 M. empfiehlt sich die Bildung von Baukommissionen, zur Beschleunigung der Ausführung und der Abrechnung. Außer der nutznießenden Behörde, der örtlichen Bauleitung und der Lokalinstanz müssen die Mittel- und die Zentralinstanz in diesen Baukommissionen vertreten sein.

Zu B. Die Lokalinstanz — das Bauamt — erhält größere Befugnisse, ihm werden überwiesen die Handhabung und selbständige Erledigung der Baupolizei auf dem flachen Lande und in den Kommunen, die Baubeamte mit abgeschlossener akademischer Bildung nicht eingestellt haben. Einbegriffen ist auch die Exekutive, analog den Verhältnissen im Berg-, Forst- und Eisenbahnbetriebe, sowie bei der Wasserbau- und Hafenverwaltung.

Die Bauämter werden ferner zuständig für die Verhütung von Verunstaltungen der Ortschaften, für den Heimatschutz, für die Denkmalpflege, für die

steuerfiskalische Abschätzung der Gebäude und des baulich genutzten Bodens; sie sind hinzuzuziehen bei den Aufgaben des Wohnungswesens, der Gesundheitskommissionen, bei der Feststellung der Fluchtlinien und Bebauungspläne und zu beteiligen bei den Bauschöffenämtern, den Handwerkskammern, bei der Veranstaltung von Meisterkursen zwecks Heranbildung tüchtiger Handwerker und beim baugewerblichen Prüfungswesen.

Zu C. 1. Entsprechend der vorgenannten Aenderung der Aufgaben sowie entsprechend den im Laufe der Zeit veränderten Verkehrsverhältnissen werden die Dienstbezirke der Königlichen Bauämter (für Hochbau) gegebenenfalls neu abgegrenzt. Für die Amtssitze sind Eisenbahnknotenpunkte und solche Orte zu wählen, in denen bereits Königliche Bauämter der Wasser-, Hafen-, Meliorations-, Post- und Militärbauperwaltung sich befinden.

In den Orten, in welchen mehrere Kgl. Bauämter vorhanden sind, arbeiten die Vorstände derselben unabhängig nebeneinander, entsprechend den Richtern bei den Amtsgerichten mit zwei oder mehr Richtern.

Zu C. 2. Für besondere Aufgaben und bei größerem Umfange der Dienstgeschäfte werden wie bisher den Bauämtern Regierungsbaumeister mit selbständiger Tätigkeit und zur Vertretung der Vorstände überwiesen.

Zu C. 3. Die den Bauämtern zugeteilten mittleren technischen Beamten bekommen eine erhöhte Verantwortlichkeit im Rechnungswesen und eine größere Selbständigkeit bei der Erledigung der alljährlichen baulichen Unterhaltungsarbeiten. Das erhöht die Berufsfreudigkeit dieser mittleren Beamten, entlastet die Vorstände und ist ein Fortschritt im Sinne beschleunigter Erledigung der Dienstgeschäfte.

Zu D. 1. Entsprechend der größeren Zuständigkeit der Mittelinstanz wird hier zur Erledigung der bautechnischen Angelegenheiten eine besondere Bauabteilung zu bilden sein, um eine möglichst einheitliche Erledigung der Dienstgeschäfte zu sichern.

Zu E. 1. Die Gliederung der Staatsbauverwaltung wird, wie bei der allgemeinen Landesverwaltung in bezug auf die Obliegenheiten, die Stellung zu anderen Verwaltungen und hinsichtlich der Befugnisse der Beamten im Wege der Gesetzgebung neu geordnet.

Zu E. 2. Die Zuständigkeiten wären etwa nach folgenden Grundsätzen zu regeln:

a) Innerhalb der festgesetzten Grenzen ist jede Instanz selbständig und allein verantwortlich.

b) Die obere Instanz darf in die Zuständigkeit der nachgeordneten nur eingreifen auf Grund einer Beschwerde oder bei Disziplinarvergehen.

II. Für die Wasserbauverwaltung.

A. Die Lokalstellen (bisher Wasserbauinspektionen) werden unter der Bezeichnung Wasser- beziehungsweise Flußbauämter in ihrer Bedeutung gehoben und selbständiger gemacht.

B. Die Zuständigkeit der Mittelinstanz ist zu vergrößern und dementsprechend die Zentralinstanz zu entlasten. Auch die Mittelinstanz für den allgemeinen Wasserbau, welche jetzt bei den Regierungen liegt, wird am zweckmäßigsten einheitlich für jede Provinz als Wasserbaudirektion geschaffen, welche ähnlich wie die Strombaudirektion dem Oberpräsidium anzugliedern wäre.

C. Alle laufenden Unterhaltungsarbeiten und die Entwürfe, Anschläge und Abrechnungen für kleinere Neubauten, welche einen überschläglichen Kostenbetrag von 20000 M. nicht überschreiten, werden von der Lokalinstanz selbständig und unter eigener alleiniger Verantwortung erledigt. Für alle größeren Entwürfe, Anschläge und Abrechnungen sollte, von besonderen Ausnahmefällen abgesehen, die Prüfung in einer höheren Instanz genügen (vergl. zu A 3 der Vorschläge betreffend die Hochbauverwaltung).

D. Die den Mittelinstanzen und der Zentralinstanz zur Hilfeleistung überwiesenen höheren Baubeamten sind soweit nur irgend tunlich mit selbständigen Dezernaten zu betrauen und demgemäß ist das Hilfsarbeiterwesen einzuschränken.

III. Für die Meliorationsbauverwaltung.

A. Der Hauptmangel der jetzigen Organisation besteht im wesentlichen darin, daß den Meliorationsbaubeamten in allen Stellungen nicht die nötige Selbständigkeit vergönnt ist. Selbst die vortragenden technischen Räte im Ministerium für Landwirtschaft usw. sind in allen technischen Angelegenheiten nur Codezernenten, während das Dezernat von einem Verwaltungsjuristen geführt wird.

Dieses Verfahren führt zu einer von der Landwirtschaft lebhaft beklagten Verschleppung der Meliorationen und der wasserwirtschaftlichen Arbeiten. Zur Information des Dezernenten und zur Beseitigung nebensächlicher Einwände werden von dem Fachmann so viel Fragebeantwortungen verlangt, daß viel zu viel Zeit vergeht, bis ein in allen Teilen fertiges Projekt vor die beteiligten Verbände gelangt.

B. Die jetzigen Meliorationsbauämter sind entsprechend auszubauen und selbständiger zu machen.

Jedes Meliorationsbauamt umfaßt und wird auch zukünftig immer mehrere politische Kreise umfassen. Die gedeihliche Lösung der landeskulturellen Aufgaben bei der Bildung von Be- und Entwässerungs-Genossenschaften, bei den Deichverbänden und bei der Ueberwachung der Vorfluten erfordert in erster Linie auf Sachverständnis gegründete Erfahrung. Diese wird am besten bei den technisch, wirtschaftlich und im ausreichenden Maße auch verwaltungsmäßig geschulten Meliorationsbaubeamten zu finden sein, welche ihre ganze Kraft für die Lösung dieser Spezialarbeiten einsetzen und bei dem größeren Umfange ihrer Amtsbezirke über eine ausgedehntere praktische Erfahrung verfügen können, als die Vorstände der Landratsämter oder die Bürgermeister kleinerer Städte oder ähnliche Verwaltungsbeamte.

Es ist deshalb nötig, daß die Vorsteher der Meliorationsbauämter, wenn nicht allein, so doch neben einem Verwaltungsjuristen, zu Kommissaren der Regierung bei der Gründung und Ueberwachung der Genossenschaften, Deichverbände usw. bestellt werden.

C. Die im Interesse der preußischen Landeskultur zu lösenden Aufgaben sind allmählich so gewachsen, daß auf die Dauer die Zentralinstanz im Ministerium als einzige Prüfungsstelle für alle landeskulturellen Projekte nicht ausreichen kann, vielmehr eine Dezentralisation unvermeidlich wird.

Um diese Dezentralisation durchzuführen, sind allmählich bei allen Regierungen Landeskulturabteilungen einzurichten. In diesen Landeskulturabteilungen wäre für alle technischen Angelegenheiten höheren Meliorationsbaubeamten das Dezernat zu übertragen.

Solange der Umfang der Geschäfte es noch nicht erforderlich macht, daß an allen Regierungen Landeskulturabteilungen gebildet werden, würde die

Landeskulturabteilung bei einer Regierung die Mittelinstanz für mehrere Regierungsbezirke bilden können.

Wenn bei der Reform von den zurzeit bestehenden Zuständigkeiten abgesehen werden könnte, würde es aus rein sachlichen Gründen vorzuziehen sein, die Landeskulturabteilungen nicht bei den Regierungen, sondern einheitlich für je eine ganze Provinz bei den Oberpräsidien zu bilden.

D. Bei Bildung der Mittelinstanzen ist darauf Bedacht zu nehmen, daß grundsätzlich für alle Neuanlagen die Prüfung und Genehmigung der Projekte usw. nur bei einer höheren Instanz erfolgt. Demnach wären die Mittelinstanzen in entsprechender Weise selbständig zu machen.

IV. Für die Eisenbahnverwaltung

A. Den in die Staatsbahnverwaltung eintretenden, technisch vorgebildeten höheren Beamten sind zur besseren und schnelleren Ausbildung in der Verwaltung tunlichst bald Teildezernate in den Direktionen oder die Wahrnehmung der Geschäfte eines Bauabteilungs- oder Inspektionsvorstandes zu übertragen.

B. Den technischen örtlichen Instanzen ist eine weitgehende Selbständigkeit zu verleihen; als Vorstände sind grundsätzlich nur Beamte zu berufen, die die höhere Staatsprüfung bestanden haben.

C. Bei den Eisenbahndirektionen sind zur besseren Entfaltung des technisch-wirtschaftlichen Einflusses die zu umfangreichen technischen Dezernate zu teilen und für die Gebiete, die eine besonders eingehende Fachbildung erfordern, in größerem Umfange als bisher Spezialdezernate einzurichten.

D. Da die Staatsbahnen ein Unternehmen sind, das vorwiegend mit technischen Mitteln arbeitet, liegt es im Interesse ihrer weiteren günstigen Entwicklung, daß die hierzu befähigten technischen Oberbeamten in größerer Zahl bei der Besetzung der leitenden Stellen berücksichtigt werden.

Herr Koehn lud in seinem Bericht, den er in der Abgeordnetenversammlung über die Vorschläge hinsichtlich der Reorganisation der preußischen Verwaltung erstattete, alle Fachgenossen und alle Vereine nochmals eindringlich ein, ihre Kritik an diesen Mitteilungen, sei es in Fachzeitschriften, sei es durch persönliche Zuschriften an ihn als den Vorsitzenden der Landesgruppe Preußen, zur Kenntnis zu bringen. Er betonte, daß es natürlich nicht möglich sei, jeden einzelnen Kollegen nach seiner Meinung zu fragen, vielmehr nur übrig bleibe, anzunehmen, daß diejenigen Kollegen mit den mitgeteilten Haupt Gesichtspunkten einverstanden wären, welche sich nicht bis Ende Oktober dazu abweichend geäußert haben würden. Wenn dann später die Denkschriften fertiggestellt seien, welche bezüglich des Hochbaus, Wasserbaus und Meliorationswesens an die Immediatkommission und bezüglich des Eisenbahnwesens an den Minister der öffentlichen Arbeiten zu richten seien, dann könnte eine nachträgliche Kritik nur von Uebel sein. Vielmehr müßte man dann erwarten, daß alle Kollegen sich auf den Standpunkt dieser Denkschrift stellten unter Zurückstellung aller etwaigen Bedenken, um nach außen hin einen möglichst einheitlichen Willen der Kollegschaft zu bekunden. Nur auf solche Weise könne ein Erfolg erwartet werden. Jetzt aber, und zwar noch bis Ende Oktober, sei jede Kritik und jede Mitarbeit willkommen und namentlich dann, wenn nicht bloß Bemängelungen ausgesprochen, sondern auch Vorschläge, wie es anders und besser gemacht werden könne, mitgeteilt würden. Herr Koehn wies dann noch darauf hin, daß auch in anderen Bundesstaaten an die Reorganisation der Staatsverwaltung gedacht sei und daß es deshalb die Landesgruppe Preußen für richtig gehalten habe, in der Abgeordnetenversammlung über die ganze Angelegenheit, die ja an sich eine rein preußische sei, zu berichten. So hätten z. B. in Hessen die Landesstände beschlossen, die Bauverwaltung zu reformieren, und die Ministerien seien dabei, entsprechende Reformvorschläge auszuarbeiten. Es empfehle sich deshalb, daß auch in Hessen eine Landesgruppe gebildet werde, die ihre Vorschläge ausarbeite und sie dann dem Verbandsrat mit dem Ersuchen, sie an die zuständigen Behörden zu überreichen, weiterleite. Der Verband müsse überall diejenige Stelle sein, welche solche Bestrebungen nach außen hin vertrete, während die einzelnen Landesgruppen nach ihrem eignen Bedürfnisse die Anträge auszuarbeiten und zu formulieren hätten. Es wäre sehr erwünscht, wenn die einzelnen Landesgruppen sich untereinander dauernd verständigten, weil jede von der anderen nur lernen könne und überdies die Reform in einem Bundesstaate niemals ohne Einwirkung auf diejenige in einem anderen bleiben werde. Ferner wies Herr Koehn darauf hin, daß die Landesgruppe Preußen sich auch mit der Frage befaßt habe, ob nicht der ganze bisherige Aufbau der preußischen Bauverwaltung von Grund aus zu ändern sei. Es sei z. B. eingehend erwogen, ob nicht Einheitsbauämter für größere Bezirke zu schaffen seien unter Beseitigung der jetzigen Lokalinstanzen. Ferner seien auch diejenigen Vorschläge beraten, welche dahin gehen, in Preußen die Instanz der Regierungspräsidien ganz zu beseitigen und es überhaupt mit drei Instanzen, Ministerium, Oberpräsidium und Kreis bewenden zu lassen. Eine solche Reform habe viel Verlockendes, zumal die meisten anderen Staaten mit einer Instanz weniger auskämen. Ueberdies seien sowohl der Kreis als auch die Provinz politische Begriffe, welche im Volk lebten, während der Regierungsbezirk im allgemeinen dem Publikum nicht so eingepägt sei. Im Kreis sowohl wie in der Provinz ständen Selbstverwaltungskörper neben der Staatsverwaltung, bei der Regierung sei das nicht der Fall. Aber trotzdem es verlockend sei, auch alle diese Reformvorschläge in den Bereich näherer Betrachtungen zu ziehen, so glaube die Landesgruppe Preußen doch am praktischsten zu handeln, wenn sie sich mit ihrem Vorschlage zunächst wenigstens ausschließlich auf den Boden des jetzigen Verwaltungsaufbaus stelle und Reformvorschläge mit mehr politischem Charakter aus ihren weiteren Beratungen ausschließe.

(Fortsetzung folgt)