



WOCHENSCHRIFT DES ARCHITEKTEN-VEREINS ZU BERLIN

HERAUSGEGEBEN VOM VEREINE

Erscheint Sonnabends u. Mittwochs. — Bezugspreis halbjährl. 4 Mark, postfrei 5,30 Mark, einzelne Nummer von gewönl. 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 46

Berlin, Sonnabend den 12. November 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

Fortsetzung aus Nr. 42, Seite 300

III. Die Anettschen Fahrstraßenanzeigesignale

Die Anettschen Signaleinrichtungen, deren Flächengröße unabhängig ist von der Zahl der zu bezeichnenden Fahrstraßen, beeinträchtigen dagegen viel weniger die Bahnübersichtlichkeit. Bei diesen Einrichtungen trägt der Signalmast unterhalb des Signalflügels einen Kasten, in dessen oberer Hälfte so viele Nummernscheiben untergebracht sind, als Fahrstraßen angezeigt werden sollen. Diese Nummernscheiben bestehen aus rechteckigen eisernen Rahmen, die mit einem weitmäschigen Drahtnetz bespannt sind. Auf den Drahtnetzen sind die aus Blech gestanzten Zahlzeichen aufgenietet. Jede der Scheiben wird durch eine besondere Sperrklinke an der Decke des Kastens festgehalten. Unter den Scheiben befindet sich eine wagerechte Platte, die in der unteren Hälfte des Kastens auf- und niederbewegt werden kann. Im Ruhezustand liegt die Platte unmittelbar unter den darüber hängenden Scheiben. Soll nun für eine bestimmte Fahrstraße die freie Fahrt angezeigt werden, so wird zunächst die Sperrklinke der zu dieser Fahrstraße gehörigen Nummernscheibe ausgelöst, wodurch sich die Scheibe infolge ihrer eigenen Schwere auf die unter ihr liegende Platte aufsetzt. Bei den mechanischen Stellwerksanlagen erfolgt die Auslösung der Sperrklinken durch Gestänge, bei den pneumatischen durch Schieberstangen, die an den Kolben kleiner Druckluftzylinder angreifen, und bei den elektrischen und elektropneumatischen durch Elektromagnete. Für jede Scheibenauslösevorrichtung ist im Stellwerk ein besonderer Hebel vorhanden, der gewissermaßen den sonst erforderlichen Wegsignalhebel ersetzt und ebenso wie dieser nur bedient werden kann, wenn die Weichen der betreffenden Fahrstraße richtig liegen. Nachdem die Nummernscheibe ausgelöst ist, wird der Hebel des für alle Fahrstraßen gemeinsamen Armsignals umgelegt. In zwangsläufiger Verbindung mit dem Gestänge des Signalflügels steht die Platte, die die ausgelöste Nummernscheibe trägt. Beim Senken des Flügels senkt sich auch die Platte so weit nach unten, daß die Nummernscheibe hinter ein Fenster in der unteren Hälfte der Kastenvorderwand zu stehen kommt. Der Antrieb, der die Platte senkt, hebt gleichzeitig den Laden dieses Fensters hoch, wodurch die die Fahrstraße anzeigende Nummernscheibe sichtbar wird. Der Hintergrund des Fensters wird von einer weißen Milchglasscheibe gebildet, die Nachts von einer dahinter befindlichen Lichtquelle beleuchtet wird. Die Zahlzeichen sind so groß, daß sie für ein normales Auge und bei normalen Witterungsverhältnissen noch auf 300 m erkennbar sind.

Ein mechanisch gesteuertes Anettsches Signal ist auf dem Waterloobahnhof der Londoner und Südwestbahn in London auf-

gestellt. Zwei Signale mit pneumatischem Antriebe sind für die beiderseitigen Einfahrten des Verschiebebahnhofes Wath von der British Pneumatic Railway Signal Co. in London für die große Zentralbahn geliefert worden¹⁾. Mehrere elektrisch betätigte Signale hat die Firma Siemens Bros. & Co. in London, bei den von ihr hergestellten elektrischen Signalanlagen des Snow Hill-Bahnhofs in Birmingham angewendet. In neuester Zeit ist ein sehr ausgiebiger Gebrauch von den Anettschen Signalen bei den elektropneumatischen Signalsicherungsanlagen, des ausschließlich dem Personenverkehr dienenden Zentralbahnhofs in Glasgow gemacht worden.

IV. Die Signalsicherungsanlagen des Zentralbahnhofs in Glasgow

Der Zentralbahnhof in Glasgow ist ein Kopfbahnhof, in den fünf selbständige Hauptstrecken der Caledonian-Eisenbahn einmünden. Es sind dies die Strecken Glasgow—Edinburgh, Glasgow—Carstairs—Carlisle, Glasgow—Kilmarnock, Glasgow—Cathcart—Ardrossan und Glasgow—Paislay—Gourock. Für den sehr bedeutenden Vorortverkehr der Strecke Balloch—Glasgow—Airtree dient ein besonderer Untergrundbahnhof (Low Level Station) der den hochgelegenen Zentralbahnhof senkrecht kreuzt und mit diesem durch Treppenanlagen in Verbindung gebracht ist. Auf dem oberen Bahnhofs laufen zurzeit täglich etwa 1000 Züge ein und aus. In dieser Zahl sind auch die Leerzüge einbegriffen, die ebenso wie die Lokomotiven auf einem etwa 3,5 km entfernten Abstellbahnhof an der Strecke nach Edinburgh untergebracht werden. Um den Bahnhof für die Bewätigung dieses bedeutenden Verkehrs genügend leistungsfähig zu machen, hat die Caledonian-Eisenbahngesellschaft vor kurzem eine Erweiterung des Bahnhofs ausgeführt, durch die seine Ausdehnung mehr als verdoppelt worden ist.

Bei dieser Erweiterung ist eine Stellwerksanlage geschaffen worden, die wohl die größte und interessanteste Sicherungsanlage in England sein dürfte. Alle Signale und mit wenigen Ausnahmen auch sämtliche Weichen des Bahnhofs werden von einem einzigen Befehlsstellwerke aus bedient, das nicht weniger als 258 Signal- und 79 Weichenhebel sowie 37 freie Plätze für Reservehebel enthält. Die im Verhältnis zu der Zahl der Signalhebel auffallend geringe Anzahl von Weichenhebel ist darauf zurückzuführen, daß den Gepflogenheiten im englischen Sicherungswesen entsprechend sehr viele Weichen gekuppelt sind. Bei der großen Hebelzahl konnte natürlich nur die Aus-

¹⁾ Zentralblatt der Bauverwaltung 1909, S. 421: Der Verschiebebahnhof Wath der Great Central Eisenbahn, von Mentzel.

Stellwerksplan des Central-Bahnhofs in Glasgow.



Abb. 345

führung eines Kraftstellwerks in Frage kommen. Bevor sich aber die Bauleitung über das zu wählende System entschied, forderte sie seinerzeit sämtliche englische Firmen, die Kraftstellwerke bauen, zu einem Wettbewerbe auf. Die Stellwerksfirmen mußten kleinere Probestellwerke liefern, an denen mehrere Monate lang Versuche angestellt wurden. Auf Grund des Ergebnisses dieser Versuche wurden der Mc Kenzie, Holland & Westinghouse Power Signal Co. in London der Lizenzinhaberin für die Westinghousepatente die Ausführung nach dem elektropneumatischen System übertragen.

Eigenartig ist die Anordnung der Hebel im Stellwerke. Abweichend von der sonst üblichen Anordnung, bei der die Signalhebel an beiden Enden und die Weichenhebel in der Mitte des Stellwerksrahmens aufgestellt werden, ist hier das Stellwerk in fünf Abteilungen gegliedert worden. Um den Stellwerkswärtern das Bedienen der Hebel zu erleichtern und ihnen das Hin- und Hergehen in dem 33 m langen Gebäude nach Möglichkeit zu ersparen, hat man den fünf in den Bahnhof einmündenden Linien entsprechend gewissermaßen fünf Einzelstellwerke nebeneinander aufgestellt.

Abbildung 345 zeigt den Gleis- und Stellwerksplan des erweiterten Bahnhofs. Unweit südlich vom Bahnhof liegt die Abzweigstelle Bridgestreet Junction, bei der sich die Strecke nach Gourrock von den übrigen Linien trennt. Sie ist die letzte eigentliche Blockstelle vor dem Stellwerke des Bahnhofs. Die Signalbrücken A, B und C tragen die vom Bahnhofsstellwerk kontrollierten Ausfahrnsignale von Bridgestreet Junction und die Vorsignale des Zentralbahnhofs. Etwa in doppelter Zuglänge davon entfernt ist für jedes einmündende Streckengleis ein sog. äußeres Einfahrnsignal (Signalbrücken D, E, F und G) aufgestellt, das mit einem Anettschen Fahrstraßenanzeigegerät ausgerüstet ist. Mit diesem Apparat wird dem Lokomotivführer verkündet, ob sein Zug auf dem Streckengleise, auf dem er sich befindet, weiterfährt oder nach einem anderen Streckengleise abgelenkt wird. Durch die Fahrtstellung der äußeren Signale wird die Erlaubnis zur Vorfahrt bis zu den bei dem Stellwerksgebäude aufgestellten inneren Einfahrnsignalen (Signalbrücken H und K) erteilt. Diese inneren Einfahrnsignale haben ebenfalls Fahrstraßenanzeiger, die das Bahnsteiggleis angeben, in das der Zug einfahren soll und gleichzeitig auch für die an denselben Masten angebrachten Warnungssignale gelten. Letztere werden an Stelle der eigentlichen Einfahrnsignale gesenkt, sofern das für die Einfahrt in Betracht kommende Bahnsteiggleis teilweise besetzt ist. Durch die inneren und äußeren Einfahrnsignale wird hiernach die etwa nur 800 m lange Strecke in drei Signalabschnitte geteilt, wodurch es ermöglicht ist, die zurückliegende Blockstrecke auch dann freizumachen, wenn noch kein Bahnsteiggleis für die Einfahrt des Zuges zur Verfügung steht.

Für jedes Bahnsteiggleis ist ein besonderes Ausfahrnsignal mit Anzeigegerät (Signalbrücken L, M, P usw.) vorgesehen, der die Strecke bezeichnet, nach der ausgefahren werden soll. An den Bahnsteiggleisen 9, 10 und 11, an denen gleichzeitig zwei Züge hintereinander aufgestellt und unabhängig voneinander ausfahren können, sind dementsprechend zwei Ausfahrnsignale vorhanden. Die Bahnsteigausfahrnsignale geben die Fahrerlaubnis bis zu den Ausfahrnsignalen H und J beim Stellwerksgebäude. Der anschließende Signalabschnitt reicht bis zu den Endausfahrnsignalen der Brücken D, E, F und G. An diesen

Brücken sind auch die Vorsignale für die Einfahrnsignale der Bridgestreet Junction angebracht. Für die nicht mit den gewöhnlichen Fahrwegen zusammenfallenden Rangierbewegungen sind besondere Rangiersignale aufgestellt. Bei Rangierfahrten auf den Betriebsgleisen wird das gewöhnliche Signal auf Fahrt gestellt, nur erscheint dann nicht am Fahrstraßenanzeigegerät die Nummer der Strecke oder des Bahnsteiggleises, sondern ein S (shunting = Rangierfahrt).

Der Gleisplan ist so ausgebildet, daß fast jedes Bahnsteiggleis zur Ein- und Ausfahrt von bzw. nach jeder der fünf einmündenden Bahnstrecken benutzt werden kann. Bei Anordnung von gewöhnlichen Wegsignalen für die hierdurch bedingten zahlreichen Fahrstraßen wäre eine ganz unzulässige Häufung von Signalen entstanden, die nur durch die umfassende Verwendung von Anettschen Signalen vermieden werden konnte. Die hier aufgestellten Anettschen Apparate werden ebenso wie die Weichen und Signale elektrisch gesteuert und durch Druckluft betätigt. Der Zahlenkasten trägt bei den Ausfahrnsignalen und den äußeren Einfahrnsignalen die Aufschrift „Nach Strecke“ (To Line) und bei den inneren Einfahrnsignalen die Aufschrift „Nach

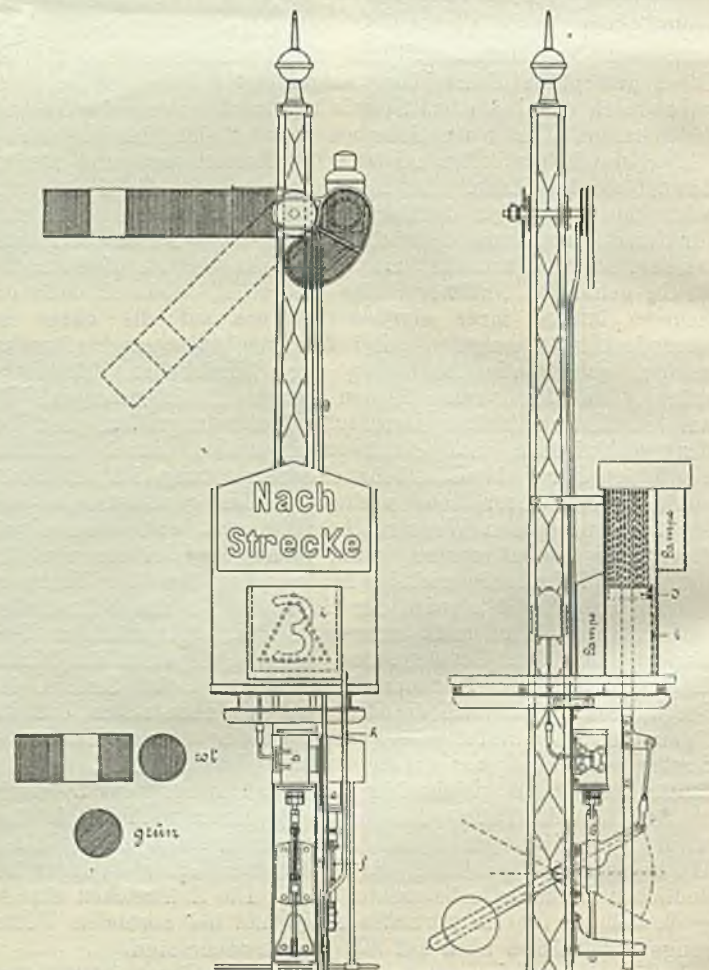


Abb. 346

Bahnsteiggleis“ (To Platform). Soll ein Signal gegeben werden, so wird der Hebel des betreffenden Fahrweges nach Stellung der zugehörigen Weichen im Stellwerk umgelegt, wodurch die Sperrvorrichtung der sichtbar zu machenden Zahlentafel durch einen Elektromagneten ausgelöst wird. Die Auslösung der Sperre bewirkt gleichzeitig das Öffnen des Lufteinlaßventils zum Zylinder a (Abbildung 346). Das mit dem Kolben von a verbundene Gestänge b c trägt die Platte d, auf die sich die ausgelöste Tafel aufgesetzt hat. Durch die Bewegung des Kolbens senkt sich die Platte mit der darauf befindlichen Tafel. Ist diese in ihrer unteren Stellung angebracht, so wird ein neuer Stromkreis geschlossen, der das Ventil des Druckluftzylinders e öffnet. Am Kolben dieses Zylinders greift das Gestänge f g an, das den Hauptsignalflügel in die Fahrtstellung bringt. Mit diesem Gestänge ist noch eine Hilfsstange h verbunden, die den Fensterladen i des Kastens hochhebt, wodurch die nach unten gebrachte Zahlentafel sichtbar wird. Wenn auf das Warnungssignal eingefahren werden soll, so muß auch hier ebenso wie bei den Signalen der Londoner und Nordwest-Eisenbahn zunächst ein besonderer Hebel im Stellwerk umgelegt werden, der den Stromkreis so umschaltet, daß nicht der Motor des Hauptsignals, sondern der des Warnungssignals angeregt wird. Beim Zurücklegen des Hebels im Stellwerke öffnet sich zunächst das Auslaßventil des Luftzylinders e. Hierdurch kehrt der Signalflügel in die Haltstellung zurück und gleichzeitig entweicht auch wieder die Druckluft aus dem Zylinder a. Durch ein beim Senken

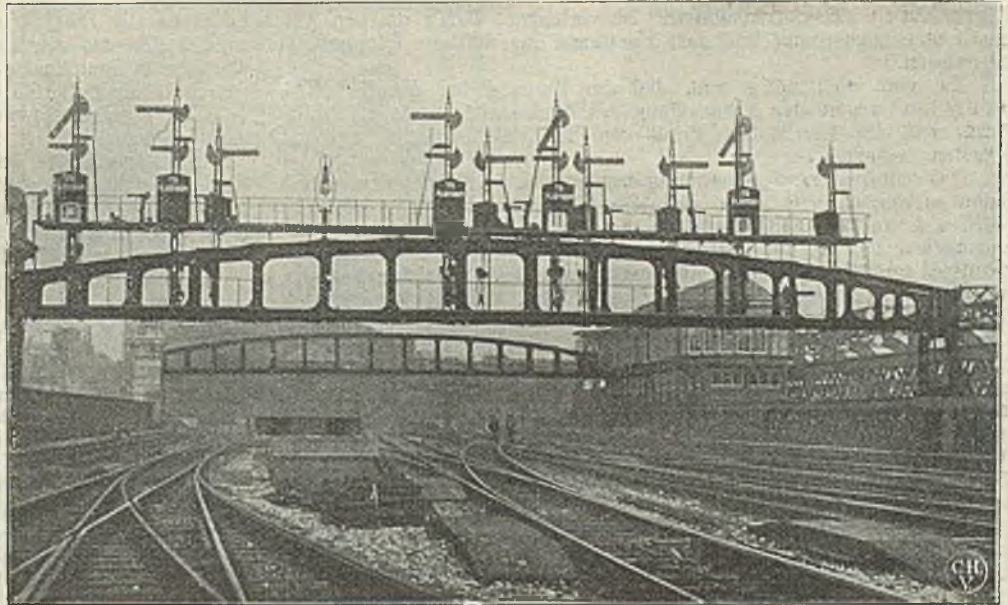


Abb. 347

der Platte d hochgegangenes Gegengewicht wird hierauf die Platte d so weit hochgehoben, daß die auf ihr stehende Zahlentafel wieder in die Sperre einklinkt. Die allgemeine Anordnung und Aufstellungsweise der Signale und Fahrstraßenanzeigeparate veranschaulicht die Abbildung 347, die die Signalbrücke H wiedergibt und einer mir von der bauausführenden Stellwerksfirma freundlichst zur Verfügung gestellten Druckschrift entnommen ist. Erwähnt sei noch, daß die gesamten umfangreichen Stellwerksanlagen in der kurzen Frist von fünf Monaten ausgeführt worden sind.

(Schluß 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 und die Wanderversammlung am 5. bis 7. September
Schluß aus Nr. 45, Seite 314

Der bayrische Architekten- und Ingenieur-Verein hatte die Schaffung eines ständigen Sachverständigen-Ausschusses im Verbandsangelegenheit, der den Zweck haben sollte, den Mitgliedern namentlich bei Berechnung ihrer Gebühren und Durchbringen angemessener Sätze mit Rat und Tat zur Seite zu stehen.

Nach längeren Debatten wurde der Vorstand des Verbandes beauftragt, bei dem Reichskanzler die Eingabe des Verbandes vom Jahre 1908 in der gleichen Angelegenheit zu erneuern. Ganz ähnliche Eingaben sind auch von dem Verein deutscher Ingenieure und von dem Verein deutscher Chemiker seinerzeit an den Reichskanzler gerichtet worden.

Die Eingabe an den Fürsten von Bülow, betreffend die Gebührenordnung der gerichtlichen Sachverständigen, hatte seiner Zeit folgenden Wortlaut:

München-Berlin, den 16. März 08.

Euerer Durchlaucht gestattet sich der unterzeichnete Vorstand des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine ehrerbietig die Bitte vorzutragen, bei der Revision der Reichs-Gebührenordnung für gerichtliche Sachverständige eine Bestimmung mitaufzunehmen zu wollen, nach welcher Gutachten größerer Bedeutung, die von hervorragenden Sachverständigen verlangt werden, wenn irgendmöglich überhaupt nicht mehr nach Stundenlohn, sondern vielmehr in dem Sinne vergütet werden sollen, daß die Bedeutung der Sache, die Vorbildung des Gutachters, seine Stellung im öffentlichen Leben, seine Erfahrung und endlich die auf das Gutachten verwendete geistige Arbeit eine weitergehende Berücksichtigung finden als bisher.

Die nach der Reichs-Gebührenordnung vom 30. Juni 1878 übliche Vergütung der meisten technischen Gutachten nach einem Stundenlohn von 2 M. ist schon seit langer Zeit und nicht in letzter Linie von den Justizbehörden selbst als in einem derartigen Mißverhältnis zu dem Wert der erwarteten Arbeit und dem Wesen des Gutachters stehend anerkannt worden, daß die Vergütung nach der von unserem Verbandsvereine zusammen mit einer Anzahl anderer technischer Vereinigungen ausgearbeiteten „Gebührenordnung der Architekten und Ingenieure“ sich allgemein eingebürgert hat und daß vor allem auch die Gerichte die Sätze dieser Gebührenordnung als angemessene und übliche (in der Regel) anerkennen. Für das Gebiet der Preussischen Monarchie ist ferner gegen früher eine Verbesserung dadurch angebahnt worden, daß der Runderlaß des Königlich Preussischen Justizministers vom 11. Oktober v. J. eine bereitwilligere Anwendung des § 4 der

Reichs-Gebührenordnung in Aussicht stellt, die von uns in Gemeinschaft mit dem Vereine Deutscher Ingenieure bereits in unserer Eingabe vom 4. Oktober 1904 erbeten war.

Es dürfte indessen nicht zu verkennen sein, daß selbst die bereitwilligere Anwendung dieses Paragraphen noch nicht alle von den technischen Gutachtern seit langer Zeit tief empfundenen und von den Justizbehörden selbst anerkannten Uebelstände zu beheben vermag. Die Reichs-Gebührenordnung enthält vielmehr außer dem unzureichenden Satz für die Vergütung der Arbeit nach Stunden noch andere ähnliche, die gleichfalls bereits zur Zeit des Inkrafttretens ihrer Bestimmungen als nicht mehr zeitgemäß gelten mußten. Es sind dies u. E. die Beschränkung, daß höchstens eine tägliche Arbeitszeit von 10 Stunden vergütet werden darf (§ 3 der R. G. O.) sowie die Bestimmungen über Tagegelder und Reiseentschädigungen (§ 7 und § 8 der R. G. O.).

Zusammenfassend bitten wir daher:

1. entsprechend den im Anfang hervorgehobenen Gesichtspunkten von einer Vergütung technischer Gutachten nach Stunden abzusehen, sobald es sich um einen Gutachter oder eine Sache von höherer Bedeutung handelt;
2. der Berechnung der Vergütung die Sätze der Gebührenordnung der Architekten und Ingenieure zugrunde legen zu wollen;
3. die Beschränkung aufzuheben, nach der für einen Tag höchstens 10 Stunden Arbeitszeit zu vergüten sind;
4. die Tagegelder und Reisekosten für technische Sachverständige entweder in gleicher Weise wie für die juristisch vorgebildeten zu bemessen, oder aber in Anlehnung an § 14 der R. G. O. sie nach Maßgabe der für Dienstreisen von Beamten geltenden Vorschriften zu regeln.

Auf Antrag der Herren Ritzmann und Taute wurde der Vorstand beauftragt, Maßnahmen in Vorschlag zu bringen, durch die es in Zukunft ermöglicht werden soll, daß die in Ortsgruppen eingetragenen Verbandsvereine so viele Vertreter auf die Abgeordneten-Versammlungen entsenden können, als sie Ortsgruppen umfassen.

Einem Antrage, bei den städtischen Behörden allgemein die Abschaffung des Titels „Stadtbaupolizei“ zu betreiben und seinen

Ersatz durch „Magistratsbaurat“ zu verlangen, wurde von den Abgeordneten zugestimmt und dem Vorstände zur weiteren Behandlung überwiesen.

Es wird auch nötig sein, daß der Verband bei den Reichsbehörden wegen der Abschaffung des Bauinspektortitels vorstellig wird, weil der Allerhöchste Erlaß vom 25. Juli 1910 sich nur auf Preußen bezieht.

Des weiteren wurde einstimmig beschlossen, den Vorstand dahin zu ermächtigen, dem preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten dafür den besonderen Dank des Verbandes auszusprechen, daß er den Anstoß zu dem Allerhöchsten Erlaß betreffend den Wegfall der Amtsbezeichnung Bauinspektor bei den preußischen Staatsbaubeamten gegeben hat. Die Bedeutung des Allerhöchsten Erlasses wurde allseitig freudig anerkannt.

Eine Eingabe des Vorstandes an die Reichsbehörden zu dem Entwurf eines Gesetzes über die Reichswertzuwachsteuer soll demnächst abgesandt werden. Vorbereitet soll sie von dem Düsseldorfer Verein und der Vereinigung Berliner Architekten werden. Herr Geheimer Oberbaurat Dr.-Ing. Stubben befristete weitgehende Berücksichtigung der Verbesserungstätigkeit an den Grundstücken seitens des Architekten oder des Besitzers im Gegensatz zu dem ohne Arbeit und Mühe verdienten Wertzuwachs.

Von dem Architekten- und Ingenieur-Verein zu Essen lag ein näher begründeter Antrag auf Abschaffung der Schiedsgerichte und Einsetzung von Baurichtern nach Art der Gewerbegerichte vor. Der Antrag wurde nach kurzer Debatte dem Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hamburg zur Bearbeitung bis zur nächsten Abgeordnetenversammlung überwiesen.

Ueber die Stil- und Baustofffrage in der Heimatschutzbewegung ist als Ergänzung der Verbandsdenkschrift aus dem Jahre 1908 über künstlerische Bauweise in Stadt und Land eine Abhandlung im Druck erschienen. Sie soll auf Antrag verschiedener Herren dem ständigen Ausschuß für Architektur zu weiterer Durcharbeitung übergeben und erst dann veröffentlicht werden.

Auf der Abgeordnetenversammlung hatte der Berliner Architekten-Verein die Veröffentlichung seines Ausschlusses für das Bauen in Stadt und Land: *Heimische Bauweise in der Mark Brandenburg* vorgelegt, die unter Leitung des Regierungsbaumeisters Kloppel in Nr. 36 der Wochenschrift des Vereins vom 3. September sowie als Sonderdruck im Carl Heymannschen Verlage, Berlin W. 8, erschienen ist.

Auch der Landesverein Sächsischer Heimatschutz zur Pflege heimatlicher Natur, Kunst und Bauweise hatte eine Veröffentlichung unter den Abgeordneten verteilen lassen. Sie war unter dem Titel: *Maßnahmen zur künstlerischen Beeinflussung privater Bauten in Stadt und Land im August 1910 zu Dresden* erschienen und enthält viele Abbildungen, die Beispiele und Gegenbeispiele im Bilde vorführen.

In vorstehendem ist in großen Zügen über all das berichtet, was den Abgeordneten vorlag. Es war reicher Stoff und man wird die Geschicklichkeit der Leitung bewundern müssen, die es ermöglichte, in der kurzen Zeit von 9 Stunden — am Sonnabend von 9—5 Uhr mit einstündiger Pause und am Sonntag von 9—11 Uhr — diese Fülle zu bewältigen trotz der auch beim Verbandsverband vorhandenen parlamentarischen Gepflogenheit mancher Redner, das zu wiederholen, was bereits gesagt oder gar nicht unstritten war. Daß dabei vieles, namentlich gegen den Schluß der Abgeordnetenversammlung, recht kurz hat behandelt werden müssen, war natürlich nicht zu vermeiden und es dürfte wohl wert sein nachzuforschen, ob dem nicht in Zukunft abgeholfen werden kann. Es weht zweifellos ein frischer Zug im Verbandsverband, der immer neue Arbeitsgebiete schafft, die bewältigt werden müssen. Ist jetzt schon die Zeit der Beratung knapp, so wird sie es bei weiterer Entwicklung des Verbandes noch mehr werden. Daher wird bald wohl oder übel daran gedacht werden müssen, die jetzt übliche Verhandlungszeit zugunsten eingehenderer Durchberatung zu verlängern.

Die Begrüßung der Abgeordneten des Verbandes durch die Stadt Frankfurt fand in den stimmungsvollen Räumlichkeiten des Frankfurter Römer statt. In dem trefflich wiederhergestellten Kurfürstenzimmer empfing der lebenswürdige Oberbürgermeister Adickes die Gäste, in dem benachbarten herrlichen Kaisersaal war mit dem reichen Ratssilber die Tafel geschmückt. Das Stadtoberrath und der Verbandsvorsitzende eiferten in Rede und Gegenrede. Das war am Vorabend. Am Nachmittag des ersten Verhandlungstages führte ein Dampfer die Teilnehmer nach dem Lieblingsaufenthaltsort Goethes, der Gerbermühle, und von dort zur Maininsel, von wo aus Gelegenheit geboten war, die beiden Mainufer mit dem hochragenden Domturm und der alten Brücke in prächtigster bengalischer Beleuchtung lange Zeit zu bewundern, ein Bild von großartiger Schönheit.

Nach Beendigung der Sitzungen am zweiten Verhandlungstage führte die Eisenbahn die Abgeordneten nach dem nahen Nauheim, wo die Kurverwaltung und der heimische Architekten- und Ingenieurverein die Führung durch alle die herrlichen Neuanlagen übernommen hatten, die dort zum Wohle der leidenden Menschheit bereits im Betrieb, zum Teil aber noch in dem Entstehen begriffen sind.

Der Ausflug nach dem Hessen-Darmstädter Bade leitete über zu der Wanderversammlung des Verbandes, die am Abend desselben

Sonntags mit einer äußerst gelungenen Begrüßungsfeier eingeleitet wurde. Diesmal war der Frankfurter Ortsverein der Einladende und die unteren Räumlichkeiten des Römers, die weiten Römerhallen boten das Stelldichein für die zahlreich Erschienenen.

Die Wanderversammlung tagte an den Vormittagen des Montag und Dienstag.

Am ersten Tage fand die Begrüßung durch die Stadt, durch den Rektor der Akademie für Sozial- und Handelswissenschaften, sowie die Vertreter des Vereins deutscher Ingenieure, des Vereins der Eisenhüttenleute und des schweizerischen Architekten- und Ingenieur-Vereins statt. Ihnen allen erwiderte Herr Ministerialdirektor Reverdy.

Hatte der Oberbürgermeister in seiner Ansprache der Besorgnis Raum gegeben, daß die Bestrebungen nach Reformen seitens der Techniker einen zu großen Aufwand an Menschenkräften zeitigen könnten, so beantwortete dies der Verbandsvorsitzende, indem er darauf hinwies, daß der Verband durchaus kein Monopol für die Techniker wünsche, sondern nur anstrebe, daß das Studium technischer und anderer nicht juristischer Wissenschaften kein Hindernis zur Erreichung der leitenden Stellen sein möchte. Der Verband verlange lediglich Gleichberechtigung für die geistig besonders begabten aller Fakultäten. Wenn die Techniker in den letzten Jahren einen immer stärkeren Anteil an der Verwaltung und Leitung der gemeindlichen und staatlichen Gebilde erstrebten, so geschehe dies gerade in der Absicht und in der Ueberzeugung, auf diesen Gebieten eine wesentliche Vereinfachung herbeizuführen. Sei es doch die den Technikern zuteil werdende naturwissenschaftliche Bildung, die sie befähigt, die Gesetze der Energetik zu befolgen, in ihrer Tätigkeit und in den von ihnen beeinflussten oder geschaffenen Organisationen alle Reibungen überflüssiger Teile und alle Hemmungen unnützer Zwischenvorgänge zu vermeiden und so mit dem geringsten Aufwand an Kraft die höchste Leistung zu erzielen.

Am Montag sprachen Baurat Neher über die bauliche Entwicklung Frankfurts in den letzten hundert Jahren und Baurat Uhlfelder über den neuen Frankfurter Osthafen.

Am folgenden Tage sprachen Regierungsbaumeister Jacobi über die Saalburg und Regierungsbaumeister Klöppel über neuzeitliche Bauordnungen. Ueber die Vorträge haben das Zentralblatt der Bauverwaltung und die Deutsche Bauzeitung teils weniger teils mehr ausführlich berichtet.

Während der Vorträge und an den Nachmittagen sowie am Mittwoch fanden zahlreiche Besichtigungen des vielen Sehenswerten in und um Frankfurt statt. Besonders geschickte Führungen ließen jeden der Teilnehmer zu seinem Rechte kommen.

Als Ergänzung seines rühmlich bekannten Werkes Frankfurt a. M. und seine Bauten, das er im Jahre 1886 dem Verbandsverbande gewidmet hatte, überreichte diesmal der Frankfurter Architekten- und Ingenieur-Verein einen stattlichen Führer: Frankfurt am Main 1886 bis 1910, der, mit zahlreichen Abbildungen geschmückt, einen trefflichen Einblick in die neueste Entwicklung der ehemaligen freien Reichsstadt bietet.

Der Montag brachte den Teilnehmern an der Wanderversammlung noch einen äußerst genußreichen Abend im Palmengarten. Bei einbrechender Dunkelheit wurde auf dem natürlichen Schauplatz am Weiher Goethes Singspiel „Die Fischerin“ von ersten Kräften zur Darstellung gebracht. Darauf folgte Festmahl, Lustwandeln und Tanz in den palmengeschmückten Räumen des Gartens.

Bei dem Mahl entwarf der Vorsitzende einen interessanten Ueberblick über die seitherige Tätigkeit des Verbandes: Wenn unser Verband dazu schritte, eine Art Chronik über die Zusammenkünfte und über die Verhandlungen des Verbandes seit der Zeit seines Bestehens zusammenzustellen, so würde dies unsere jüngeren Fachgenossen und manche jüngere Organisation, denen nicht wie uns älteren die Erinnerung zur Seite steht, belehren, daß die Tätigkeit des Verbandes von jeher eine achtsame, eifrige und erfolgreiche gewesen ist. Es würde sichtbar werden, daß Dinge und Einrichtungen, die heute der Pflege besonderer Vereine unterstehen oder amtlich und gesetzmäßig geordnet sind, zu allererst von unserem Verbandsverbande angeregt und über die ersten Kinderkrankheiten hinübergebracht worden sind. Auch würde ins Gedächtnis zurückgerufen werden, daß unser Verband, wo die Interessen unseres Standes in Frage kamen, diese stets mit Maß und Ziel unter Erkennung der berechtigten Ansprüche anderer und unter sorgfältiger Berücksichtigung des Gemeinwohls zu wahren und zu erfüllen bemüht war und gerade auf diesem Wege vielleicht langsame, aber um so dauerhaftere Erfolge erzielt hat.

Den Schluß der Wanderversammlung bildete ein äußerst interessanter Ausflug nach der Saalburg und Homburg. Leider konnte der Geheimrat Jacobi, der kürzlich in die Ewigkeit abgerufen wurde, schon damals nicht mehr sein Lebenswerk den Fachgenossen, wie er es so gern gewollt, selbst zeigen und erklären. Dafür trat sein Sohn helfend ein.

Zum 19. Male hatten sich in diesem Jahre die Mitglieder und zum 39. Male die Abgeordneten der Verbandsvereine zu ernster Arbeit, zu Belehrung und Auffrischung im Beruf und zu fröhlichem Tun vereinigt. Reich war der Erfolg an Arbeit und Genuß. Müge es ebenso sein im nächsten Jahre in Münster und im Jahre 1912 in München

M. Guth