

Inhalt: Die Entscheidung der Konkurrenz für Entwürfe zum Hause des deutschen Reichstages. — Kettenschiffahrt auf der Spree und der Havel. — Mittheilungen aus Vereinen: Verein für Eisenbahnkunde. — Vermischtes: Neue Dachfalzziegel. — Ein Vorschlag für das Verfahren bei Ausstellung architektonischer und technischer Zeichnungen. — Neues Baupolizei-Gesetz für Hamburg. — Statistik

des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine. — Entwässerung offener Balkons über Erkern in Berlin. — Vortheilhafteste Aufhängungs-Höhe elektrischer Lampen. — Zum Elmer Bergsturz. — Stipendium der Friedrich Eggers-Stiftung in Berlin. — Die akadem. Kunstausstellung in Berlin. — Bücher-Nachlass M. M. v. Weber's. — Konkurrenzen. — Personal-Nachrichten. — Brief- u. Fragekasten.

Die Entscheidung der Konkurrenz für Entwürfe zum Hause des deutschen Reichstages.

Nach einer Berathung von nur 8 Tagen, am 24. Juni d. J. haben die Preisrichter in dieser größten und wichtigsten Preisbewerbung, welche die deutsche Architektenwelt bisher bewegt hat, bereits ihren Spruch gefällt. Es ist begreiflich, mit welcher Spannung demselben entgegen gesehen wurde. Galt es dies Mal doch in der That einen Wettkampf der „Besten“, dessen Ausgang um so ungewisser erscheinen musste, als den meisten Konkurrenten im Laufe ihrer Arbeit die ungewöhnlichen Schwierigkeiten, welche das Programm einer Lösung der Aufgabe entgegen stellte, klar geworden waren.

Der Ausgang der Konkurrenz hat in der That gezeigt, dass diese Schwierigkeiten zum Theil unüberwindlich waren. Denn es verlautet, dass unter sämtlichen Entwürfen kein einziger sich befindet, der nach dem Urtheile der Preisrichter der Ausführung zu Grunde gelegt werden könnte. Ein Ausgang, der denjenigen nicht allzu sehr überraschen kann, der aus dem Programm ersah, dass für die Majorität der Preisrichter, die Delegirten des Bundesraths und Reichstages, im wesentlichen die Einrichtungen des gegenwärtigen provisorischen Reichstags-Gebäudes, als normal gelten — Einrichtungen, die sich bei einem Monumentalbau und zumal auf dem gewählten, durch seine eigenthümliche Lage schwierigen Bauplatze, in einer künstlerisch befriedigender Weise kaum lösen lassen.

Die beiden ersten Preise von je 15 000 M. sind den Architekten Paul Wallot in Frankfurt a. M. und Prof. Friedrich Thiersch in München zugesprochen worden.

Die drei zweiten Preise von je 10 000 M. haben die Architekten Kayser & von Grofzheim, Cremer und Wolfenstein, Heinrich Seeling, sämmtlich in Berlin erhalten.

Die fünf dritten Preise von je 3000 M. wurden den Architekten Giese & Weidner in Dresden, Hubert Stier in Hannover, Ludwig Schupmann, Busse u. Schwechten, Ende & Böckmann in Berlin verliehen.

Ob und welche Entwürfe nach der im Programm vorgesehenen Bestimmung überdies für Rechnung des Deutschen Reichs angekauft werden sollen und damit die Auszeichnung eines vierten Preises erlangen, war bei Abfassung dieser Zeilen noch nicht bekannt.

Es ist dieses Ergebniss der Konkurrenz gleich bedeutend mit einem Siege der jüngeren Architekten-Generation Deutschlands, die sich im wesentlichen an und in der glänzenden Bauhätigkeit seit den letzten 11 Jahren entwickelt hat. Nur Giese & Weidner, Ende & Böckmann, sowie etwa noch Hubert Stier gehören einer etwas älteren Periode an. Einige andere haben sich durch ihre Bauten allerdings schon einen bedeutenden Ruf erworben: alle ohne Ausnahme aber sind in den Kreisen ihrer Fachgenossen längst als treffliche Künstler bekannt und ihr Erfolg wird sicher auch von denen, die sie überwunden haben, freudig begrüßt werden.

Mittheilungen über die Entwürfe selbst zu geben, sind wir leider noch nicht in der Lage, doch hoffen wir unsern Bericht nicht allzu lange verschieben zu müssen.

Die öffentliche Ausstellung der Entwürfe findet vom 28. Juni bis zum 31. Juli (an den Wochentagen von 10 Uhr Morgens bis 7 Uhr Nachmittags und an Sonntagen von 11 Uhr Morgens bis 3 Uhr Nachmittags) statt. — Wir erhalten dazu die Nachricht, dass das Reichsamt des Innern etwaigen Anträgen auf Beifügung der Namen der Verfasser zu den ausgestellten Projekten Folge geben dürfte.

Kettenschiffahrt auf der Spree und der Havel.

Am 12. Juni ist in der Betriebs-Eröffnung der kombinierten Ketten- und Schleppschiffahrt auf Spree und Havel ein für das Verkehrswesen Berlins bedeutungsreiches Unternehmen ins Leben getreten. Die auswärts wenig geachteten Gewässer Berlins vermitteln einen Güterverkehr, der in seiner Quantität derjenigen der sämtlichen Eisenbahnen Berlins gleich kommt, vielleicht sogar übertrifft — eine Thatsache, welche die Bedeutung eines Unternehmens wie des vorliegenden, das darauf abzielt, den gewöhnlichen Schiffsverkehr sehr wesentlich zu vervollkommen, aufs treffendste illustriert.

Für die Zwecke des neuen, in den Formen einer Gesellschaft zu Stande gekommenen Unternehmens ist auf der Strecke von der Kronprinzen-Brücke in Berlin bis Spandau die Spree und von da bis zum Pichelsdorfer Gemeinde die Havel mit Kette belegt, deren Gesammtlänge 22 km beträgt. Vom Pichelsdorfer Gemeinde ab bis zur Elbe soll der Betrieb mittels Schleppdampfer erfolgen.

Die Gesellschaft besitzt vorläufig 3 Kettentauer und 4 Schleppdampfer. Unter ersteren befinden sich zwei größere, den Dienst auf der Strecke Berlin—Spandau versiehende Tauer und ein kleinerer, der für den Dienst auf der unteren Endstrecke bestimmt ist, welche drei sehr niedrig liegende Strombrücken enthält. Die Abmessungen der größeren Tauer sind: Länge 34 m, Breite 5 m, Tiefgang 0,65 m; der kleinere Tauer hat nur 23 m Länge, 4,5 m Breite, dagegen den Tiefgang von 1,0 m. Die größeren Tauer haben Maschinen von 75 indiz. Pferdek. (50 effekt), der kleinere ist mit einer Maschine von 70 indiz. Pferdek. ausgestattet. Die Maschinen sind gekuppelte Hochdruck-Maschinen, welche ihre Bewegung mittels einfachen Vorgeleges auf die 4-rilligen Kettentrommeln von 1,12 m Durchmesser übertragen; ihre Zugkraft beträgt im Maximum 2000 kg, welche zum Aufschleppen eines aus 8 Kähnen mit je 2500 Z Ladung zusammen gesetzten Zuges ausreichen würde. Man wird indessen mit Rücksicht auf die theilweise scharfen Stromkrümmungen und den lebhaften Schiffsverkehr gewöhnlicher Art, die Schleppzüge vorläufig auf 6 Kähne beschränken. Die Zeit zur Zurücklegung der ganzen Strecke Gemeinde—Berlin wird zu 2½ bis 3 Stunden angenommen und der Tarif setzt für ein Fahrzeug von 100 t Ladung bergwärts eine Gebühr von 17,8, thalwärts von 13,4 M fest.

Von der Kette werden folgende Einzelheiten Interesse bieten: Dieselbe hat die Stärke von 23 mm und wiegt pro m Länge 9 kg. Dieselbe ist aus einzelnen Stücken von je 1000 m Länge zusammen gesetzt, welche durch Kettenschlösser an einander

gereiht sind. Das obere Ende der Kette ist zur Befestigung einfach um einen der Strompfeiler der Kronprinzen-Brücke geschlungen worden; das untere Ende ist unbefestigt gelassen. Das Versenken der Kette erfolgte in der kurzen Zeit von 1½ Tagen von Gemeinde an aufwärts in der Weise, dass das Auslaufen derselben aus dem von einem Dampfer geschleppten Lagerkahn durch Bremsknüppel regulirt ward. Das eigentliche Verlegen geschah demnächst durch die Befahrung mit den Kettendampfern selbst.

Für den Betrieb der Schleppschiffahrt von Pichelsdorfer Gemeinde bis zur Elbe sind vorläufig 4 Dampfer, Doppelschraubenschiffe von 140 indiz. Pfdkr. Maschinenstärke vorhanden; diese Schiffe haben 25 m Länge bei 4,5 m Breite und bei kompletter Ausrüstung einen Tiefgang von 1 m. Die Maschinen sind nach dem Compound-Systeme gebaut und arbeiten mit einem Ueberdruck von 6½ Atmosphären; die Durchmesser der beiden Zylinder sind bezw. 380 und 200 mm, der Kolbenhub ist 230 mm; die Fahrgeschwindigkeit ist etwa gleich mit derjenigen der Ketten-Dampfer angenommen worden.

Außer den beschriebenen dem Schiffahrtsbetriebe im speziellen dienenden Einrichtungen und Betriebs-Materialien verfügt das Unternehmen über 6 Dampfkräne von je 100 Z Tragfähigkeit, die am Humboldthafen, am Nordhafen und am Hafen am Schöneberger Ufer aufgestellt sind; diese Kräne sind von der bisherigen „Berliner Krahnengesellschaft H. Bachstein & Co.“ an die neue Gesellschaft, welche englischen Ursprungs ist, übergegangen. Dieselbe plant Erweiterungen des Unternehmens, sowie sich Veranlassung oder passende Gelegenheit bietet; in sichere Aussicht ist schon jetzt die Anlage einer Schiffswerft etc. an der Havel bei Pichelsberge genommen worden.

An der Spitze der Gesellschaft steht der in der Eisenbahnwelt wohl bekannte, frühere Regierungs-Kommissar für die englischen Eisenbahnen Sir Henry W. Tyler, ein Techniker von sehr bedeutendem Unternehmungsgeist, da Hr. Tyler in einem gelegentlich der Eröffnungsfeier am 16. d. M. ausgebrachten Toaste sich rühmen konnte, mit Unternehmungen technischer Art in allen 5 Erdtheilen verknüpft zu sein.

Mit der kurzen Erwähnung, dass die Festlichkeit am 16. d. M. unter Betheiligung der betr. Behörden, einer großen Anzahl technischer und kommerzieller Persönlichkeiten am 16. d. M. in ansprechender Weise verlaufen ist und mit einem Wunsche für das gute Gedeihen des Unternehmens, schliessen wir den vorliegenden kleinen Bericht.

— B. —

Mittheilungen aus Vereinen.

Verein für Eisenbahnkunde. Sitzung vom 9. Mai 1882. Hr. Eisenb.-Bauinsp. Claus referirt über den von der Direktion der Oberitalienischen Eisenbahnen dem Verein übersendeten: Bericht der italienischen Eisenbahn-Untersuchungskommission.

Die Gesammtlänge der italienischen Eisenbahnen betrug am 31.-Dezember 1879 8 713 km; dieselben bestanden aus den Ober-

italienischen, den Römischen, den Südbahnen, den Calabrisch-Sizilianischen, den Sardinischen und den verschiedenen kleineren Bahnen. Diese verschiedenen Netze gehörten theils dem Staate und wurden von diesem oder von Privat-Gesellschaften betrieben, darunter theilweise von Gesellschaften, welche staatlich subventionirt wurden. Nachdem bereits im Jahre 1874 der italienischen Deputirtenkammer von der Regierung ein Gesetzentwurf wegen Ankaufs der