

Mittheilungen aus Vereinen.

Architekten-Verein zu Berlin. Versammlung am 31. Oktober 1881, Vorsitzender Hr. Hobrecht; anwesend 163 Mitglieder und 11 Gäste.

Von der bekannten hiesigen Steinmetzfirma Wimmel & Comp. ist eine reichhaltige Sammlung photogr. Aufnahmen von Bauwerken eingegangen, bei deren Ausführung die Firma theilhaftig gewesen ist. Das Vereinsmitglied J. Wex ist gestorben; die Versammlung ehrt das Andenken desselben durch Erheben von den Plätzen.

Hr. Kyllmann referirt über den Stand des mit der diesjährigen Weihnachtsmesse zu verbindenden kunstgewerblichen Lotterie-Unternehmens und bemerkt, dass die Ausstellung der angekauften, bezw. bestellten Gewinne, welche im übrigen meistens im Rahmen der Berliner Geschmacksrichtung gehalten sind, demnächst in den Räumen der permanenten Bau-Ausstellung stattfinden werde. Als Tag der Verloosung ist vorläufig der 15. Dezbr. cr. in Aussicht genommen.

Hr. Tuckermann hält darauf den angekündigten Vortrag über die elektrische Ausstellung in Paris, welche er im amtlichen Auftrage Sr. Exzellenz, des Hrn. Staatssekretärs Dr. Stephan zu studiren Gelegenheit hatte. Nach einigen einleitenden Worten, in welchen den, für großartige Schaustellungen bekanntlich vorzüglich geeigneten, durch prachtvolle Plätze und Umgebungen ausgezeichneten lokalen Reizen der französischen Metropole beredete Anerkennung gezollt wurde, geht der Hr. Vortragende zu einer ausführlichen Schilderung des Ausstellungs-Rayons selbst nebst den in demselben in erdrückender Fülle aufgespeicherten Fach-Gegenständen über. Mit Rücksicht auf die wiederholten Mittheilungen, welche wir in u. Bl. über die elektrische Ausstellung bereits veröffentlicht haben und welche wir uns auch weiterhin noch vorbehalten, glauben wir von einer Wiedergabe des unter dem Eindrucke des persönlich Geschauten überaus anregend und fesselnd wirkenden Vortrages an dieser Stelle Abstand nehmen zu dürfen. Wir bemerken nur noch, dass der Hr. Redner mit dem lebhaften Wunsche schloss, Berlin möge endlich sich der moralischen Pflicht bewusst werden, dass durch Abhaltung der nächsten größeren Ausstellung in der deutschen Reichshauptstadt den anderen Nationen die bereits wiederholt gewährte Gastfreundschaft vergolten werden müsse.

Eine Andeutung des Hrn. Vortragenden, dass die deutsche Abtheilung der Ausstellung in der repräsentativen Ausstattung, insbesondere gegenüber der durch prunkvolle Dekoration hervorstechenden französischen Abtheilung, einen, wenn auch nicht unwürdigen, immerhin aber doch etwas kärglichen Eindruck gemacht habe, erläutert Hr. Kyllmann dahin, dass diese, allerdings nicht abzuleugnende einfache äußere Erscheinung mit Bewusstsein und lediglich wegen der geringen, für die Ausstellungs-Zwecke bewilligten Mittel angeordnet werden musste. Im ganzen standen nur 60 000 M. zu Gebote, von welchen blos ein kleiner Bruchtheil für dekorative Effekte verwendet werden konnte; auf eine etwaige Nachbewilligung war mit Bestimmtheit nicht zu rechnen. — e. —

Vermischtes.

Wiener Stadtbahn-Projekte. Das von uns in No. 73 cr. erwähnte Projekt einer Wiener Stadtbahn von Jenkins & Fogerty hat die Aufmerksamkeit der Gemeinde-Behörden und der technischen Kreise Wiens lebhaft angeregt und zu umfassenden Besichtigungen, Verhandlungen, Einziehung von Nachrichten aus Städten, welche bereits Stadtbahnen besitzen, Anlass gegeben. Im Gemeinderath ist eine Spezial-Kommission dafür eingesetzt und im städtischen Bauamte sind längere kollegialische Beratungen gepflogen worden, deren Resultate in einem „Berichte“ niedergelegt sind, aus welchem wir (nach einem Referate der N. Fr. Pr.) folgendes mittheilen. Das Stadtbauamt hat u. a. folgende Forderungen formulirt:

Für das ganze Stadtbahnnetz ist unter Berücksichtigung der zu erwartenden Erweiterung der Stadt und der Vororte ein einheitlicher Plan aufzustellen. Der sofortige Ausbau des ganzen Netzes nach diesem Plane wird nicht bedungen und soll derselbe sukzessive, den Bedürfnissen folgend, gefördert werden. — Für die Stadtbahn ist hauptsächlich nur der Personenverkehr ins Auge zu fassen. Für den Frachtenverkehr ist nur insofern Vorsorge zu treffen, als derselbe für die Approvisionnement der Stadt zu dienen hat. (Für den Güterverkehr im allgemeinen und namentlich für den Durchzugsverkehr sind wie bisher die Verbindungsbahnen, welche die Stadt bezw. die Vororte im weiten Kreise umziehen, zu verwenden.) — Den bestehenden Verkehrs-Verhältnissen wird bei Anlage einer Stadtbahn in Wien am besten durch die Schaffung einer (äußern; d. Red.) Ringlinie Rechnung getragen, deren Aufnahmegebiet die dicht bevölkerten Stadtbezirke und Vororte beherrscht und in welcher mindestens eine Radial-Linie, die das Centrum der Stadt tangirt, eingeschaltet wird. Die Herstellung der Ringlinie im Innern der Stadt, etwa im Bereiche der Ringstraße, ist kein Bedürfniss. — Die Verbindung der Stadtbahn mit den in Wien einmündenden Bahnen ist jedenfalls herzustellen. Die Abzweigung von Flügelbahnen von der Stadtbahn aus in die entfernt liegenden Vororte ist wünschenswerth. — Bei Anlage der Ringlinie im Bereiche der Gürtelstraße soll gleichzeitig die Auffassung der Linienwalle angestrebt werden. — Sollte die Trace einer Radial-Linie dem Laufe des Wienflusses folgen, so ist der Bahnbau derart anzulegen, dass einer künftigen Regulirung oder

Ableitung des Wienflusses nicht präjudizirt und das Hochwasserprofil nicht verringert werde. — Die Stadtbahn soll mit normaler Spurweite und mindestens doppelgleisig angelegt werden. — Die Anlage der Stadtbahn muss so beschaffen sein, dass auf derselben die auf der einmündenden Bahn allgemein üblichen Betriebsmittel verkehren können. — Bei der Anlage der Stadtbahn sind alle bestehenden und projektirten Kanäle, Wasser- und Gasleitungs-Röhren zu berücksichtigen. — Ein vereinigtger Bahnhof (Zentral-Personenbahnhof), von welchem aus direkte Züge auf sämtliche in Wien einmündende Bahnen abgelassen werden sollen, wird nicht gefordert. — Bei der Wahl der Punkte für die Anlage der Stationen sind blos die Lokal- und Verkehrs-Verhältnisse maassgebend; es kann daher die Bestimmung derselben erst auf Grundlage einer vorliegenden Trace erfolgen. Auf den Stationen ist die Anlage geschlossener Wartelokale und gedeckter Perrons unbedingt erforderlich und sind die letzteren mit den Fußböden der Personenwagen in gleicher Höhe anzulegen. — Die Konstruktion der Bahnanlage und der Betriebsmittel ist so zu wählen, dass das Geräusch auf das erreichbare Minimum reduziert werde. — Zur Zugbeförderung sind solche Maschinen anzuwenden, welche keine Rauchentwicklung verursachen.

Fernerweit hat die vom Gemeinderath eingesetzte Kommission mit Bezug auf die der Stadt durch den Bahnbau drohende Verunzierung beschlossen, sowohl die Genossenschaft der bildenden Künstler, als auch die k. k. Ober-Bauräthe Ferstel, Hansen, Hasenauer und Schmidt um ihr „Gutachten über das Projekt vom Standpunkte der Aesthetik“ zu ersuchen, sowie den Unternehmer anzugehen, bei der projektirten Uebersetzung der Ringstraße an der Aspernbrücke, an der Schwarzenberg- und Elisabethbrücke sein Projekt durch Modelle zu versinnlichen.

Allem nach scheint man in Wien die Angelegenheit mit sehr großer Gründlichkeit anzufassen. Vielleicht dass aber dabei in Bezug auf einzelne Punkte eine Linie überschritten wird, die man im Interesse des Zustandekommens überhaupt respektiren möchte. Punkte, deren Regelung nicht sofort erforderlich ist, wie solche unter den obigen sich mehr finden, würden wohl besser bis dahin beiseite gelassen, dass ihre Regelung einen ferneren Aufschub nicht mehr verträgt, da vorläufig an dringenden Punkten ohnehin schon genug vorliegen. Wer zu viel auf ein Mal erreichen will, setzt sich der Gefahr aus, nichts zu erreichen, weil meistens das Beste des Guten Feind ist. —

Einführung der Tauerei auf dem Wiener Donau-Kanal. Nach einer Mittheilung in der N. Fr. Pr. hat am 28. v. Mts. die amtliche Probe-Befahrung des im Wiener Donau-Kanal verlegten Drahtseils stattgefunden. Der Donau-Kanal — ein natürlicher Arm des Donau-Stroms — hat von seiner untern Einmündung bei Kaiser-Ebersdorf bis zu der Stelle, wo bei Nussdorf das Sperrschiff liegt, eine Länge von 16,55 km und theilweise recht scharfe Krümmungen; das Seil ist nicht nur auf der ganzen Kanallänge, sondern am obern Ende noch etwa 1 km weiter, bis zur Erreichung einer geeigneten Stelle im Hauptstrome, verlegt worden.

Die Probe-Befahrung erfolgte in der Richtung zu Berg, wobei dem Tauer eine wechselnde Anzahl von Lastfahrzeugen angehängt war; dieselbe erforderte insgesamt etwa 4 Stunden, so dass eine mittlere Geschwindigkeit von nahezu 4,5 km pro Stunde erreicht ward, eine Geschwindigkeit, die bei der sehr starken Strömung, welche im Donau-Kanal stattfindet, nichts auffälliges hat.

Der Erfolg der Probefahrt wird als in jeder Hinsicht befriedigend gemeldet. — Unternehmerin des Tauerei-Betriebes scheint die österreichische Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft zu sein. In unserer Quelle wird der Hoffnung Ausdruck gegeben, dass diesem Anfange bald eine Fortsetzung donauaufwärts bis Linz sich anschließen möge. —

Veränderungen in dem Lehrer-Personal technischer Hochschulen. Die technische Hochschule in Braunschweig, an welcher der Lehrstuhl für Feldmesskunst erledigt war, hat für denselben den Ingenieur Dr. Koppe — bisher im topograph. Bureau der Gotthardbahn beschäftigt — gewonnen. — Bei der technischen Hochschule zu Hannover tritt an die Stelle des in den Ruhestand versetzten Prof. Hunäus der Prof. Dr. Jordan, bisher in Karlsruhe.

Ausschreibung einer Lehrerstelle für Hochbau an der k. k. deutschen technischen Hochschule zu Prag. Die bezgl. ordentliche Professur, deren Inhaber in die VI. Rangklasse eintritt, ist mit einem Gehalt von 2000 Fl. und einer Aktivitäts-Zulage von 480 Fl. ausgestattet, wozu von 5 zu 5 Jahren noch eine Gehaltszulage von je 200 Fl. tritt. Bewerbungen um diese Professur, die an das k. k. Ministerium für Unterricht und Kultus zu richten sind, müssen mit den nöthigen Nachweisungen über Alter, gegenwärtige Stellung und bisherige wissenschaftliche und lehrmäßige Thätigkeit des Kandidaten, bis Ende November d. J. dem Rektorate der bezgl. Hochschule überreicht werden.

Konkurrenzen.

Konkurrenz für Entwürfe zum Bau der St. Gertrud-Kirche in Hamburg. (Man vergl. S. 236 d. lfd. Jhrgs.) Durch den Spruch der Preisrichter ist der erste Preis dem Entwurfe des Professor Joh. Otzen in Berlin, der zweite Preis dem Entwurfe des Archit. Wilh. Hauers in Hamburg zuerkannt worden.