

leitungskosten“ (mit Zurechnung der etwa 11 Prozent ausmachenden Ueberschreitung) auf 446 000 Gulden sich stellt.

Die Ursachen der Ueberschreitung lassen sich fast in eine einzige zusammen fassen. Dieselbe lautet: „künstlerische und bis in das kleinste Detail solide Ausführung des Baues“ Insbesondere gilt dies von den Steinmetzarbeiten, bezüglich deren der Bauleiter erklärt, dass an ihnen absolut nichts zu vermindern gewesen wäre, wenn man nicht den monumentalen Bau in seiner technischen Vollkommenheit und seiner architektonischen Wesenheit empfindlich schädigen wollte. Mit viel Grund, wie uns dünkt, macht der Verfasser des Berichts auch den Umstand zu seiner Rechtfertigung geltend, dass die gleichzeitige Ausführung vieler Monumentalbauten in Wien die Preise von Material und Arbeitslohn erheblich habe steigern müssen und mit nicht viel weniger Grund wird hervor gehoben, dass die zum Bau s. Z. eingereichten Konkurrenz-Entwürfe ihres kleinen Maasstabes wegen nicht geeignet gewesen wären, die erforderlichen Arbeiten bis in die kleineren Details hinein mit hinreichender Genauigkeit zu übersehen.

Ueber die für Neubauten in Strassen mit einer sogen. ideellen Fluchtlinie zulässige Gebäudehöhe hat das Berliner Bezirks-Verwaltungsgericht nach einer Mittheilung der Voss. Ztg. eine prinzipiell wichtige Entscheidung getroffen. Bekanntlich ist in Berlin (nach Pariser Vorbild) für die baupolizeilich zulässige Höhe der Neubauten die Strassenbreite maassgebend. Es ist nun in Frage gekommen, ob bei engen Strassen, die durch allmähliches Zurücksetzen der auf einer Seite liegenden Häuser in eine neue Flucht verbreitert werden sollen, die gegenwärtige oder die zukünftige Breite der Straße als bestimmend betrachtet werden soll. Dass Bauten, die an der neuen Flucht errichtet werden, auf die neue, an diesem Punkt ja schon faktisch hergestellte Normalbreite bezogen werden können, ist natürlich selbstverständlich; das Bezirks-Verwaltungsgericht hat jedoch — gegen die Ansicht der Baupolizei-Behörde — entschieden, dass dies auch bei Neubauten geschehen kann, die an der gegenüber liegenden, in ihrer Flucht unverändert bleibenden Straßenseite errichtet werden.

Die hyperboloidische Strassenwalze (No. 80 cr. d. Ztg.) verdient den Vorwurf, dass sie bei Berührung der Steinbahn in ganzer Breite entweder in der Mitte, oder an den Rändern gleiten muss. Jedenfalls ist eine solche Walze auch nur für Strassen brauchbar; nicht aber für chaussirte Plätze und dergl.; auch kann sie nicht gedreht werden, sondern muss beiderseits mit Anspannvorrichtung versehen sein.

Tauereibetrieb auf russischen Flüssen. Von dem Direktor der Moskwa-Schiffahrt Hr. Janicki erhielt ich folgende wohl für weitere Kreise interessante Mittheilungen über den Tauereibetrieb auf russischen Flüssen. Die erste Tauereigesellschaft bildete sich für den Betrieb auf der oberen Wolga zwischen Rybinsk und Twer. einer Strecke von etwa 375 km Länge, welche nicht gut regulirt ist und häufig nur 0,52 m Wassertiefe besitzt. Die Tauerei existirt schon über 10 Jahre und wirft nur kleine Dividenden ab.

Der 2. Tauereibetrieb mittels Kette wurde auf der Cheksner, einem Flusse, welcher die Wolga mit den nach Petersburg führenden Kanälen verbindet und etwa 445 km lang ist, vor etwa 10 Jahren eingerichtet. Der Betrieb ging anfangs sehr schlecht; als aber die Gesellschaft an einer etwa 278 km langen Strecke mit sehr schwachem Gefälle den Schleppdampfer-Betrieb an Stelle der Tauerei einführt und letztere nur auf einer ca. 165 km langen Strecke mit starker Strömung beibehält, warf das Unternehmen in manchen Jahren mehr als 30 % Dividende ab. Vielleicht veranlassen diese Notizen zur Einsendung weiterer Mittheilungen über die Technik etc. des Betriebs. Klett.

Aus der Fachliteratur.

Mittheilungen des Sächsischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Neue Folge. Jahrgang 1880 und 1881, 1. Hälfte, Leipzig B. G. Teubner. Wird auch unter der Rubrik „Mittheilungen aus Vereinen“, von den bei den Versammlungen des sächsischen Ingenieur- und Architekten-Vereins gehaltenen Vorträgen in diesem Blatte Kenntniss geben, so erscheint es doch nicht unerlässlich, speziell auf diejenigen aufmerksam zu machen, welche in den oben erwähnten Mittheilungen Aufnahme gefunden haben. Wir können dabei unser Bedauern nicht unterdrücken, dass in Folge geringer Verbreitung der „Mittheilungen“ unter den nicht-sächsischen Fachgenossen die zum Theil sehr interessanten Vorträge für das größere technische Publikum verloren gehen, da nur ausnahmsweise ein Abdruck aus diesen Mittheilungen in technischen Zeitschriften Eingang findet.

Der Inhalt des Jahrg. 1880 der Mittheilungen ist folgender: Ueber die Regulirung der Elbe innerhalb des Königreichs Sachsen und die Kanalisations-Frage von Wasserbau-Direktor Schmidt, ein Beitrag mit reichem statistischen Material über Wasserstände und Schiffsverkehr, welcher die Anlegung eines Kanals für die Ober-Elbe auf beiden Ufern gegenüber der Kanalisation des Flusses selbst beleuchtet. — Ueber Kleinmotoren von Dr. Pröll; Beschreibung einzelner Gas-, Heißluft-, Wasser-, Petroleum-, Feder- und elektrischer Motoren. — Ueber zentrale Rauchab-

führungen in Lokomotiv-Heizhäusern von Ober-Maschinenmeister Klien; Vergleich und Angaben über derartige Ausführungen an den sächsischen Staats-Eisenbahnen, (nämlich zu Dresden-Alstadt und Neustadt, Chemnitz, Leipzig (Dresdner Bahnhof) und Adorf), sowie der Bedingungen, unter welchen sich dergl. Anlagen bewährt haben. — Ueber die Entwicklung und die städtischen öffentlichen Bauten der Stadt Chemnitz von dem (leider zu früh verstorbenen) Stadtbaurath Andrae zu Chemnitz. Die Mittheilung gestattet einen Einblick in die Bauthätigkeit der industriellen Großstadt. — Die Johnsdorfer Mühlsteinbrüche bei Zittau von Prof. Dr. Friedrich; Beschreibung der Fabrikation der Mühlsteine aus, durch Basalt gefrittetem, festem und porösem Sandstein. — Bau der Interimsbrücke bei Riesa von Ingenieur Toller. Zeichnung und Beschreibung der verwendeten hölzernen Fachwerks-Gitterträger. — Umbau des Bahnhofs Riesa von Ingenieur Piltz. Darstellung der Vereinigung der früher in Riesa vorhanden gewesenen 2 Bahnhöfe in Folge Ankaufs der ehem. Leipzig-Dresdener Eisenbahn durch den Staat, Veränderung der Brückenanlage in Folge Einsturzes der Elb-Brücke und Einführung einer neuen Linie. — Geschichtliches über die Leipziger Wasserkunst von Prof. Berndt. Interessante Darstellung der früheren Wasserleitungs-Verhältnisse Leipzigs, welche der Verfasser aus den städtischen Rathsakten mit vielem Fleiß ausgezogen hat. —

Heft 1 des Jahrg. 1881: Der Schienenbruch im Eisenbahnbetriebe von Betriebs-Oberingenieur Neumann. Mit reichen statistischen Angaben und unter Vergleich der bestehenden Verhältnisse bei den sächsischen Staats-Eisenbahnen, einigen anderen deutschen, den gesammten deutschen sowie den amerikanischen Eisenbahnen, behandelt Verfasser die Schienenerzeugung, mit besonderer Beziehung auf die Entstehung der Schienenbrüche, den Schienenbruch als Unfallsursache, einige Beispiele von Schienenbrüchen, den Schienenbruch auf den sächsischen Staats-Eisenbahnen, Zeiten sowie Strecken, die zu Schienenbrüchen geneigt sind und endlich Mittel zur Abwendung der Schienenbrüche überhaupt. — Ueber Korrekturen-Kurven-Daumensteuerung von Maschinenfabrikant Rost. Verfasser beschreibt eine ihm patentirte Konstruktion, welche die Unvollkommenheiten beseitigen soll, die der Anwendung von Kurbel und Pleuelstange auf Dampfmaschinen mit variabler Expansion anhaftet. — Einiges über Schlagwetter von Oberbergrath R. Kühn. Mittheilung über Eigenschaften der Schlagwetter, dagegen angewendete Vorbeugungsmittel und die zur möglichsten Milderung der durch eingetretene Unfälle dienlichen Mittel, aus reichen persönlichen Erfahrungen geschöpft und nach einem von Prof. Haton de la Goupillière in Paris 1880 erstatteten Bericht. —

Konkurrenzen.

Monats-Konkurrenzen des Architekten-Vereins zu Berlin zum 5. Dezember cr. I Für Architekten: Geräth zum Einsammeln von Stimmzetteln. II Für Ingenieure: Kopfstation für Personen-Verkehr am Zusammenlauf zweier Bahnen.

Personal-Nachrichten.

Preußen.

Die Baumeister-Prüfung für das Bauingenieurfach nach den Vorschriften vom 27. Juni 1876 und den Ergänzungs-Bestimmungen vom 24. September ej. d. hat der Bfhr. Martin Elze aus Scheukditz, Kr. Merseburg bestanden. —

Die Bauführer-Prüfung nach den Vorschriften vom 27. Juni 1876 haben bestanden: a) für das Hochbaufach: Moritz Sorge aus Lüssow bei Stralsund, Oscar Semmelmann aus Soest, Robert Elksich aus Berlin und Robert Koldewey aus Blankenburg a. H.; — b) für das Bauingenieurfach: Rudolf Menckhoff aus Herford.

Württemberg.

Dem Baurath v. Martens b. d. Minist.-Abthlg. ist die Stelle eines Ober-Bauraths für den Strassen- u. Wasserbau b. ders. Abthlg. übertragen und in die Stelle eines techn. Raths b. d. Minist.-Abthlg. f. d. Hochbauwesen der Baurath Männer b. d. Abthlg. f. Str.- u. Wasserbau seinem Ansuchen gemäß versetzt.

Brief- und Fragekasten.

Hrn. R. in Hamburg und R. in Berlin. Ueber das Erscheinen der Schlusslieferungen unseres Deutschen Bauhandbuchs wird eine der nächsten Nummern d. Ztg. ausführliche Nachricht geben.

Hrn. R. Z. No. 25. Genaue Auskunft über Ihre Zweifel könnte Ihnen nur ein Mitglied des Preisgerichts geben. Wir sind der Meinung, dass Sie die Grundflächen zu groß angenommen haben, und dass die Vorschrift, den Raum „incl. der Strebpfeiler“ zu messen, dahin verstanden werden muss, zu der Grundfläche excl. der Strebpfeiler den Flächen-Inhalt der letzteren hinzu zu rechnen, nicht aber die von den äußeren Begrenzungslinien der Strebpfeiler umschlossene Figur als Grundfläche anzusehen. Der bezgl. Irrthum würde Ihnen indess zu gute kommen. Niedrigere Bautheile, wie die Sakristei, werden natürlich für sich berechnet. Dass die Höhe des Thurms „bis zum Helm“ nur bis zum Fuße und nicht bis zur Spitze des Helms gerechnet werden kann, scheint uns selbstverständlich.