

(Nachdruck verboten.)



Auf dem Felde der Ehre sind gefallen:

Dreßler, Lionel, Diplomingenieur, Danzig-Langfuhr,
Gärtner, August, Regierungsbaumeister, Osnabrück,
Kuster, Fritz, Diplomingenieur, Regierungsbauführer, Hannover, Inhaber des Eisernen Kreuzes.

Seine Majestät der König von Preußen haben Allernädigst geruht nachstehenden Personen das Königlich preußische Ordenszeichen des Eisernen Kreuzes zu verleihen. Es haben erhalten:

das Eiserner Kreuz zweiter Klasse:

Firnhaber, Ingenieur, Flensburg,
Fischer, Christian, Architekt, Köln-Nippes,
Franke, Joseph, Diplomingenieur, Bremen,
Rotthoff, Felix, Architekt, Dortmund.

Seine Majestät der König von Preußen haben ferner Allernädigst geruht, den Architekten Heinrich Flaskühler in Orken, Kreis Grevenbroich, und Johann Hädeler in Düsseldorf sowie den Ingenieuren

Julius Giesecke in Hannover und Friedrich Hesse in Saarbrücken die Rote Kreuzmedaille III. Klasse zu verleihen.

Seine Majestät der König von Bayern haben sich Allerhöchst bewogen gefunden, den folgenden Personen das König-Ludwig-Kreuz zu verleihen. Es haben den Orden erhalten:

der Dr.-Ing. e. h. Bodemer in Zschopau, der Oberingenieur Joseph Hammer in Augsburg, der Regierungsbaumeister a. D. Erich Bogatsch in Nürnberg, der Zivilingenieur Hans Seitz in Nürnberg, der Baurat Anton Dörner in Amberg, der Bezirksbaumeister Joseph Vonwerden in Beilngries, der Privatdozent Manfred Bühlmann an der Technischen Hochschule München, der Architekt Karl Ebert in München, der Diplomingenieur Franz Xaver Pröbst in München, der Geheime Hofrat Dr. Moritz Schröter, ordentlicher Professor an der Technischen Hochschule in München, der Stadtbaumeister Karl Aberle in Wertheim, der Diplomingenieur Hans Koch in Brüssel, der Betriebsingenieur Konrad Roedel in Nürnberg, die Oberingenieure Dr. Philipp Steuer in Frankenthal, Hans Stoewer in Heidenheim a. Br. und Otto Weichel in Kaiserslautern, der Baumeister Friedrich Mühlhölfer in Marktredwitz, der Bauamtsassessor Julius Schnltheiß in Ansbach, der Maschineningenieur Anton Zwisler in Lindau, der Diplomingenieur Heinrich Schulze in Ludwigshafen a. Rhein, der Architekt Eugen Schneider und der städtische Ingenieur a. D. Eduard Zottmann in München.

Amtliche Mitteilungen.

Runderlaß, betreffend Beschäftigung von Kriegsbeschädigten.

Berlin, den 9. August 1916.

Über die Beschäftigung von Kriegsbeschädigten wird im Anschluß an meinen Erlaß vom 16. April 1915 — III P 9. 54. C. II. Ang. — folgendes bestimmt:

1. Beamte, Hilfskräfte und Arbeiter der Bauverwaltung, die als Kriegsinvaliden zu ihr zurückkehren, sind tunlichst in ihrer früheren oder aber in einer anderen Stellung, in der sie nach ihrer körperlichen Beschaffenheit und ihrer Befähigung noch verwendet werden können, weiter zu beschäftigen. In gleicher Weise sollen nach Möglichkeit solche kriegsinvaliden Personen, die noch nicht bei der Bauverwaltung beschäftigt waren, aber gegenwärtig schon in einer Bewerberliste aufgezeichnet sind, eingestellt werden. Den sonst geltenden allgemeinen Anforderungen an die körperliche Tauglichkeit braucht in diesen Fällen nicht voll genügt zu werden; es erscheint ausreichend, wenn der Kriegsverletzte zur Wahrnehmung derjenigen Dienstverrichtungen, welche in der begehrten Stelle von ihm verlangt werden müssen, tatsächlich noch geeignet ist. Diese Personen haben ihre Gesuche um Beschäftigung bei denjenigen Behörden einzureichen, in deren Bereich sie beschäftigt waren oder in deren Bewerberliste sie eingetragen sind.

2. Bewerbungen von Inhabern des Zivilversorgungsscheines oder des Anstellungsscheines für den Unterbeamtendienst sind unter möglichster Herabsetzung der Anforderungen an die körperliche Leistungsfähigkeit wohlwollend zu prüfen und gleichfalls tunlichst zu berücksichtigen, wenn die Bewerber zur Wahrnehmung des Dienstes in den von ihnen erstrebten Stellungen noch geeignet erscheinen. Falls ihre körperliche Tauglichkeit zu der erbetenen Stellung zweifelhaft ist, ist ihnen zunächst eine für sie voraussichtlich geeignete Beschäftigung außerhalb des Beamtenverhältnisses anzubieten und erst später auf Grund der praktischen Leistungen über ihre Anstellung als Beamter zu entscheiden. Falls sich nicht alsbald zur Beschäftigung im Dienste der allgemeinen Bauverwaltung Gelegenheit bietet, ist der Bewerber hierfür vorzumerken und gleichzeitig dem zuständigen Ausschuß für die Kriegsbeschädigtenfürsorge Mitteilung zu machen, damit ihm sofort von dort aus eine anderweitige Beschäftigung zugewiesen werden kann. Dazu wird bemerkt, daß nach der in Abschrift beiliegenden Verfügung (S. 470) des Königlich preußischen Kriegsministeriums an die stellvertretenden Generalkommandos vom 18. September 1915 — Nr. 1459/8. 15. C. 2 — der Anstellungsschein nur den Rentenempfängern zu verleihen ist, die ihren früheren oder einen ähnlichen Beruf

nach dem Ergebnis sorgfältiger Prüfung, u. U. durch Inanspruchnahme der Beratungsstellen der Kriegsverletztenfürsorge, zweifellos nicht aufnehmen können.

3. Kriegsbeschädigte, die den Zivilversorgungsschein oder den Anstellungsschein für den Unterbeamtendienst nicht besitzen, sollen tunlichst ihrem früheren oder einem ihrem körperlichen Zustande mehr entsprechenden verwandten bürgerlichen Berufe wieder zugeführt werden. Beschäftigungsgesuche derartiger Kriegsinvaliden, die vor dem Kriege noch nicht im Bauverwaltungsdienst beschäftigt waren, sind deshalb an den zuständigen Ausschuß für Kriegsbeschädigtenfürsorge abzugeben. Wenn der Ausschuß für Kriegsbeschädigtenfürsorge die Einstellung des Bewerbers in den Bauverwaltungsdienst für zweckmäßig hält oder wenn anderweitig eine geeignete Beschäftigung durch den Ausschuß nicht nachgewiesen werden kann, prüft die Bauverwaltung, ob eine Beschäftigung des Bewerbers im Arbeiter-(Lohn-)Verhältnis in ihrem Verwaltungsbereich möglich ist. Bei dieser Prüfung ist das sonst vorgeschriebene Maß körperlicher Tauglichkeit nicht zu verlangen; es genügt, daß der Kriegsinvalid für die zu übertragende Beschäftigung praktisch geeignet ist.

Eure

Die

... ersuche ich, sich mit den im dortigen Bezirk in Betracht kommenden Stellen für die Kriegsverletztenfürsorge (vergl. Zentralblatt für das Deutsche Reich von 1915 Seite 347, „Zusammenstellung der für die soziale Kriegsinvalidenfürsorge geschaffenen Einrichtungen“) zur gleichartigen Behandlung der Beschäftigungsgesuche Kriegsbeschädigter in Verbindung zu setzen, wie ich überhaupt erwarte, daß alle Beamten der allgemeinen Bauverwaltung den Bestrebungen der Kriegsbeschädigtenfürsorge [vergl. insbesondere Erlasse vom 10. Mai 1915 (M. d. I. He 866) und vom 8. September 1915 (M. d. I. He 5105) usw.]

dauernd ihre Aufmerksamkeit zuwenden und ihre

Unterstützung angeeignet lassen werden. Dabei übersende ich in der Anlage zur Kenntnis Abschrift einer Verfügung (S. 470) des Regierungspräsidenten in Schleswig, die hechtenswerte Gesichtspunkte dafür enthält, wie der Bauverwaltung auf dem Gebiete der beruflichen Wiederherstellung der Kriegsbeschädigten Gelegenheit zur Mitwirkung geboten ist. Die Schwierigkeiten, welche der Unterbringung von noch im Militärverhältnis stehenden Kriegsinvaliden bei Handwerksmeistern usw. mit Rücksicht auf die Haftpflicht bei Unglücksfällen anfangs entgegengestanden haben, dürften dadurch beseitigt sein, daß

die Militärverwaltung die von ihr früher verlangten Verpflichtungserklärungen von Unternehmern usw., die beurlaubte Personen des Soldatenstandes versicherungspflichtig beschäftigen, nicht mehr fordert. Überdruckexemplare für die Ortsbaubeamten sind beigelegt.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.

Im Auftrage
Peters.

III. P. 8. 70. II. Ang.

Abschrift.

Kriegsministerium.
Nr. 1459/8. 15. C. 2.

Berlin, den 18. September 1915.

Betrifft: Anstellungsschein für den Unterbeamten dienst.

Nach den von den Königlichen stellvertretenden Generalkommandos hier eingegangenen Äußerungen wird hinsichtlich der Gewährung des Anstellungsscheins für den Unterbeamten dienst folgendes bemerkt:

Nach Ziffer 8 der Ausführungsbestimmungen des Kriegsministeriums zum M. V. G. 1906 kommt — der Begründung zum Entwurf dieses Gesetzes entsprechend — die Verleihung des Anstellungsscheins für den Unterbeamten dienst nach § 17 auf ausdrücklichen Antrag für diejenigen Nichtkapitulanten in Frage, die infolge ihrer Gesundheitsstörungen die frühere oder eine dieser ähnliche Erwerbstätigkeit nicht wieder aufnehmen können oder die für den Unterbeamten dienst besonders geeignet sind.

Die Frage, ob ein Berufswechsel erforderlich ist, muß auch von dem sozialen Gesichtspunkte aus geprüft werden, daß die infolge einer Dienstbeschädigung mit Rente zu versorgenden Personen, soweit es irgend möglich ist, ihrem vor dem Eintritt in den Heeresdienst ausgeübten Beruf erhalten bleiben oder einem ähnlichen zugeführt werden.

Der Anstellungsschein wird daher nur denjenigen Rentenempfängern zu verleihen sein, die ihren früheren oder einen ähnlichen Beruf zweifellos nicht aufnehmen können.

Auch die Fälle, in denen für den Unterbeamten dienst besonders geeignete Personen, bei denen ein Berufswechsel nicht erforderlich ist, den Anstellungsschein beantragen, dürften auf das eingehendste zu prüfen sein.

Für die Beurteilung der Frage der Notwendigkeit des Berufswechsels lassen sich allgemein bindende Vorschriften nicht geben. Oft wird es neben der ärztlichen Begutachtung von Wert sein, die Ansicht berufstechnischer vertrauenswürdiger Sachverständigen zu hören. In geeigneten Fällen wird es sich empfehlen, hierbei auch die Einrichtungen der Berufsberatung der Fürsorgestellen in Anspruch zu nehmen, soweit dies ohne Schwierigkeit und besonders ohne Verzögerung des Verfahrens nach den örtlichen und sonstigen Verhältnissen angängig ist.

Durch die sorgfältige Prüfung der Zulässigkeit einer Verleihung des Anstellungsscheins wird eine über die Absicht des Gesetzgebers hinausgehende Zahl von Bewilligungen, die eine Entwertung des Scheins zur Folge hätte, vermieden. Auch werden manchem Bewerber herbe Enttäuschungen erspart, da mit der übermäßigen Vermehrung der Scheine die Zahl der Bewerbungen derart anwachsen würde, daß es nicht mehr möglich wäre, die Bewerber unterzubringen.

Im Auftrage:

Fhr. v. Langermann u. Erlencamp.

Abschrift.

Der Regierungspräsident.
I A IV. 114. 7 usw.

Schleswig, den 5. Januar 1916.

Unter den Aufgaben der Kriegsbeschädigtenfürsorge spielt die berufliche Wiederherstellung der Beschädigten eine besonders wichtige

Rolle. Nach Möglichkeit erfolgt die allmähliche Wiedereingewöhnung in das frühere Handwerk bezw. den sonstigen alten Beruf in Lehrwerkstätten, die mit Hilfe der Fachschulen an die Lazarette angegliedert sind. Natüergemäß ist dies aber nur in einer sehr beschränkten Zahl von Städten und auch in diesen nur bei einer sehr kleinen Zahl von Berufsarten möglich. Für bestimmte Berufe, wie z. B. landwirtschaftliche Arbeiter, ist es im eigentlichen Berufe überhaupt so gut wie ausgeschlossen.

Ein vollwertiger Ersatz für die oben erwähnten Einrichtungen läßt sich schaffen, wenn es gelingt, die Kriegsbeschädigten rechtzeitig vor ihrer Entlassung aus dem Lazarett bei tüchtigen Handwerksmeistern unterzubringen, bei denen sie Gelegenheit haben, etwa in einigen täglichen Übungsstunden sich allmählich wieder an die praktische Ausübung ihres Berufes zu gewöhnen. Für die ländlichen Arbeiter bedeutet es eine erhebliche Steigerung ihres Wertes — wodurch selbst nicht unbeträchtliche Behinderungen im eigentlichen Berufe ausgeglichen werden —, wenn sie Gelegenheit erhalten, sich mit den häufigsten Ausbesserungsarbeiten, die in ländlichen Betrieben vorkommen, soweit vertraut zu machen, daß sie diese gelegentlich selbst ausführen können. Hierher gehören z. B. die einfachsten Handgriffe des Mauerns, Herstellung von Beton, Ausbessern von Pferdegeschirr, von Ackergeräten, also einfachste Sattler-, Stellmacherarbeiten und ähnliches.

Bei der vielseitigen Berührung, welche die Königlichen Bauämter mit den verschiedenartigsten Handwerken haben, wird es leicht sein, auf die betreffenden Handwerksmeister aufklärend und anregend zu wirken; die Wasserbauämter werden überdies auf ihren Werften und Bauhöfen unmittelbar Gelegenheit finden, Kriegsbeschädigten geeignete Anleitung zu verschaffen.

Auch auf dem Gebiete der Berufsberatung und der Stellenvermittlung wird sich leicht umfangreiche Gelegenheit zu erfolgreicher Betätigung finden.

Allen nach diesen Richtungen an die Königlichen Bauämter herantretenden Bitten von seiten der Kriegsbeschädigtenfürsorgestellen ersuche ich ergebenst, mit besonderem Wohlwollen — der hohen Bedeutung der Angelegenheit entsprechend — entgegenzukommen.

Über die Frage etwaiger Haftpflicht bei Unfällen von Kriegsbeschädigten, die noch im Militärverhältnis stehen, werde ich noch Mitteilung machen. Zwecks Unterrichtung über die Aufgaben der Kriegsbeschädigtenfürsorge empfiehlt es sich, daß auch die Bauämter der Deutschen Vereinigung für Krüppelfürsorge, Berlin W 62, Bayreuther Straße 13 I, beitreten.

Unterschrift.

Preußen.

Seine Majestät der König haben Allergnädigst geruht, dem etatmäßigen Professor an der Technischen Hochschule in Aachen Geheimen Baurat Schupmann den Roten Adler-Orden III. Klasse mit der Schleife zu verleihen.

Versetzt sind: die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbauamtes Franz Koester, bisher in Altona, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Posen und Wirth, bisher in Nauen, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Altona.

Der Geheime Baurat Blümner, Landesbaurat in Breslau, ist gestorben.

Deutsches Reich.

Der Marine-Schiffbaumeister Gramberg von der Kaiserlichen Werft Kiel in Kiel ist gestorben.

[Alle Rechte vorbehalten.]

Nichtamtlicher Teil.

Schriftleiter: Friedrich Schultze und Gustav Meyer.

Die Haltestelle Witzleben der Berliner Stadt- und Ringbahn.

Vom Stadtbaumeister Erwin Neumann in Charlottenburg.

Als ein besonderes Merkmal für die schnell fortschreitende Besiedlung Berlins und seiner Nachbarstädte im Bereiche der Stadt- und Ringbahn ist es anzusehen, daß es sich im Laufe der Zeit als notwendig herausgestellt hat, immer wieder neue Haltepunkte zwischen den bestehenden anzulegen. Eine beträchtliche Vermehrung der Bahnhöfe ist besonders in den südlichen und südwestlichen Vororten Berlins festzustellen. Die Entwicklung hat sich in der Weise vollzogen, daß die an dem Grundbesitz längs der Stadt- und Ringbahn Beteiligten von der Staatseisenbahnverwaltung unter Bereitstellung der nötigen Mittel die neuen Haltepunkte haben anlegen lassen, um durch Schaffung einer leistungsfähigen Verkehrsverbindung ihre Gelände der Bebauung möglichst schnell zu erschließen. Diesen Weg hat auch die Stadtgemeinde Charlottenburg beschritten, als sie nach

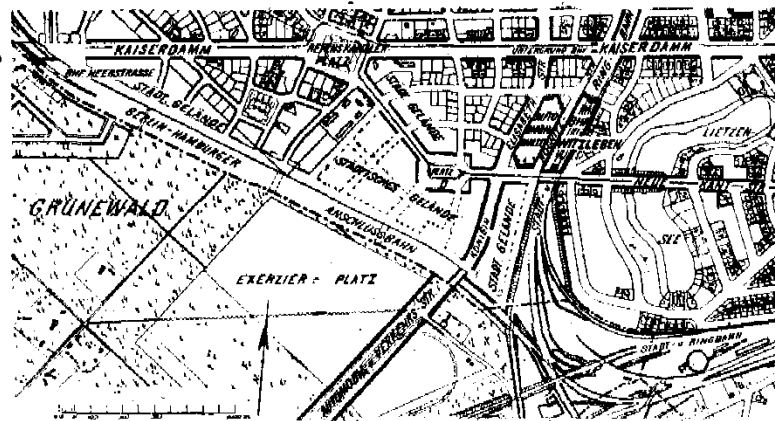


Abb. 1. Übersichtsplan.



Abb. 2. Blick von der Neuen Kantstraße.

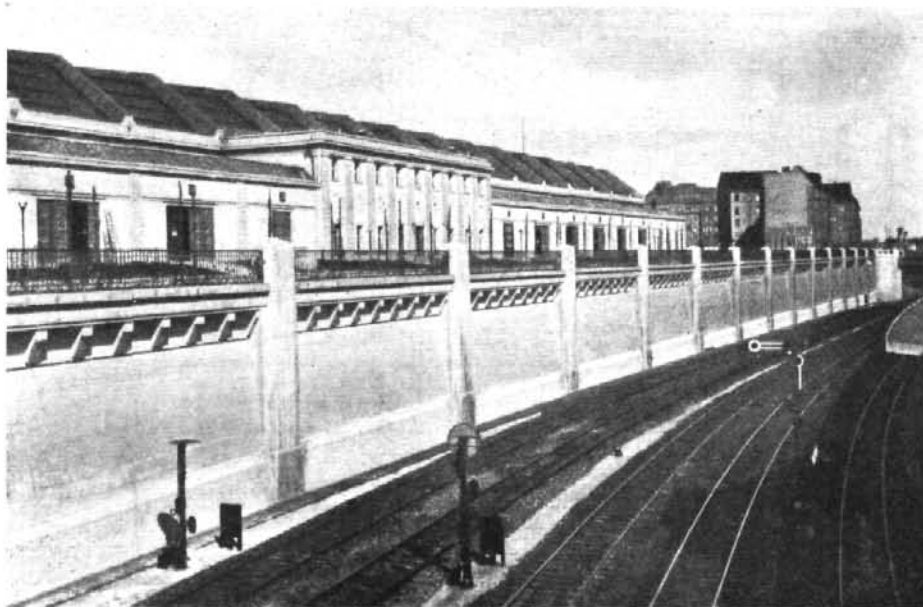


Abb. 3. Blick gegen die Automobilhalle.



Abb. 4. Blick gegen das Fahrkartengebäude

Durchführung des 50 m breiten Straßenzuges Bismarckstraße—Kaiserdamm—Döberitzer Heerstraße durch das im Südwesten liegende, zum großen Teil noch unerschlossene Gemeindegebiet den Bau einer neuen Haltestelle an dem Schnittpunkt dieser Straße mit der Stadt- und Ringbahn betrieben hat. Da die Entstehung dieses Bahnhofs, der den Namen „Witzleben“ erhalten hat, in engem Zusammenhang mit dem Bau der Döberitzer Heerstraße steht, so empfiehlt es sich, kurz auf die Vorgeschichte dieser Unternehmung einzugehen.

Im Jahre 1904 schloß die Stadtgemeinde Charlottenburg mit dem Königlichen preussischen Fiskus einen Vertrag, in dem sie sich verpflichtete, die Bismarckstraße, deren Breite damals 26,3 m betrug, und die auf beiden Seiten bereits mit Wohnhäusern bebaut war, zwischen dem Knie- und dem Sophie-Charlotte-Platz auf 50 m zu verbreitern und in der gleichen Breite eine neue Straße (Kaiserdamm) in der Verlängerung der Bismarckstraße nach Westen hin bis zur Gemarkungsgrenze (Berlin-Hamburger Anschlußbahn zwischen Charlottenburg—Spandau) herzustellen. Als Entschädigung erhielt die Stadt gegen eine mäßige Barzahlung von etwa 500 000 Mark das fiskalische Gelände neben der Berlin-Hamburger Anschlußbahn, bestehend aus dem ehemaligen Exerzierplatz (an die Stadt- und Ringbahn grenzend) und dem forstfiskalischen Gelände zu beiden Seiten des Kaiserdamms; beide Gelände in der Größe von zusammen rund 47 ha. Die Verbreiterung und Verlängerung der Bismarckstraße ist bis zum Jahre 1908 fertiggestellt worden. Die Stadt hat dafür bis jetzt rund 18,5 Mill. Mark verausgabt. Die anbaufähige Herstellung des vom Fiskus erworbenen Geländes wird noch einen weiteren Betrag von rund 4,5 Mill. Mark erfordern, so daß im ganzen ein Aufwand von 23 Mill. Mark entstehen wird. Es kann schon heute übersehen werden, daß es nicht möglich ist, durch Verkauf des städtischen Baugeländes einen ähnlichen Betrag herauszuwirtschaften. Vielmehr wird die Stadtgemeinde Charlottenburg einen nicht geringen Fehlbetrag aus eigenen Mitteln decken müssen.

Das erworbene Gelände hat zu den bestehenden und noch neuzuschaffenden Verkehrsmitteln eine recht günstige Lage (vgl. Übersichtsplan, Abb. 1). Es grenzt im Westen an den unter geldlicher Beteiligung der Stadt hergestellten Bahnhof Heerstraße (an dem Schnittpunkt der Berlin-Hamburger Anschlußbahn mit der Döberitzer Heerstraße), andererseits an die Untergrundbahnhöfe Reichskanzlerplatz und Kaiserdamm, und außerdem an die im Kaiserdamm verkehrenden Straßenbahnlinien. Im Osten berührt es die Ringbahn. Es liegt auf der Hand, daß die Einschaltung eines Bahnhofs an dieser Stelle der schnellen Aufschließung, insbesondere des östlichen Teiles dieses Geländes, förderlich sein muß. Die Stadtgemeinde hat sich daher wegen Herstellung dieses Bahnhofs bereits vor längerer Zeit in Gemeinschaft mit zwei benachbarten größeren Grundstücksgesellschaften an die Königliche Eisenbahndirektion Berlin gewandt. Im Jahre 1913 ist zwischen ihr und der Stadtgemeinde ein Vertrag zustande gekommen, wonach die Stadt und die beiden Grundstücksgesellschaften die Kosten für die Herstellung des Bahnhofs und den Zuschuß zu den Betriebskosten für die ersten fünf Jahre in vollem Umfange zu tragen haben. Der Bau des Bahnhofs ist darauf im Jahre 1913 begonnen und am 1. April 1916 dem Verkehr übergeben worden. Inzwischen ist das Exerzierplatzgelände auf seiner nördlichen Hälfte durch Straßen erschlossen worden. Das Rückgrat des Straßennetzes bildet die bereits fertiggestellte Verlängerung der Neuen Kantstraße, die nach Überschreiten der Bahnlinie mittels einer 27 m breiten Brücke bis zum Platz D in westlicher, dann in nordwestlicher Richtung nach dem Reichskanzlerplatz verläuft. Diese Straße, die in 34 m Breite angelegt ist und mehrere Straßenbahnlinien aufnehmen wird, kann gleichfalls als eine Ausfallstraße betrachtet werden, so daß der Bahnhof

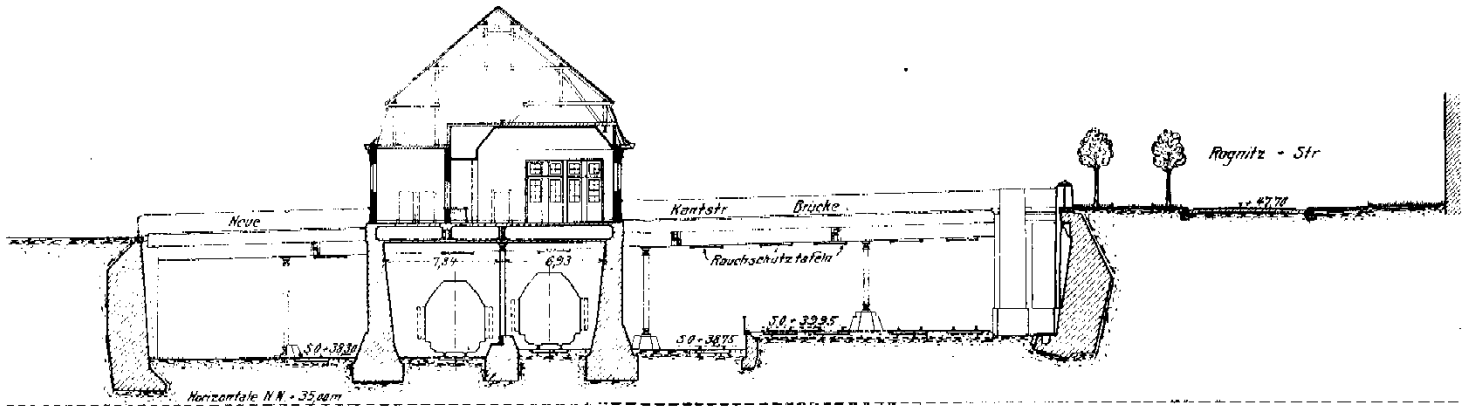


Abb. 5. Schnitt durch das Empfangsgebäude und den Bahnkörper. M. 1: 500.

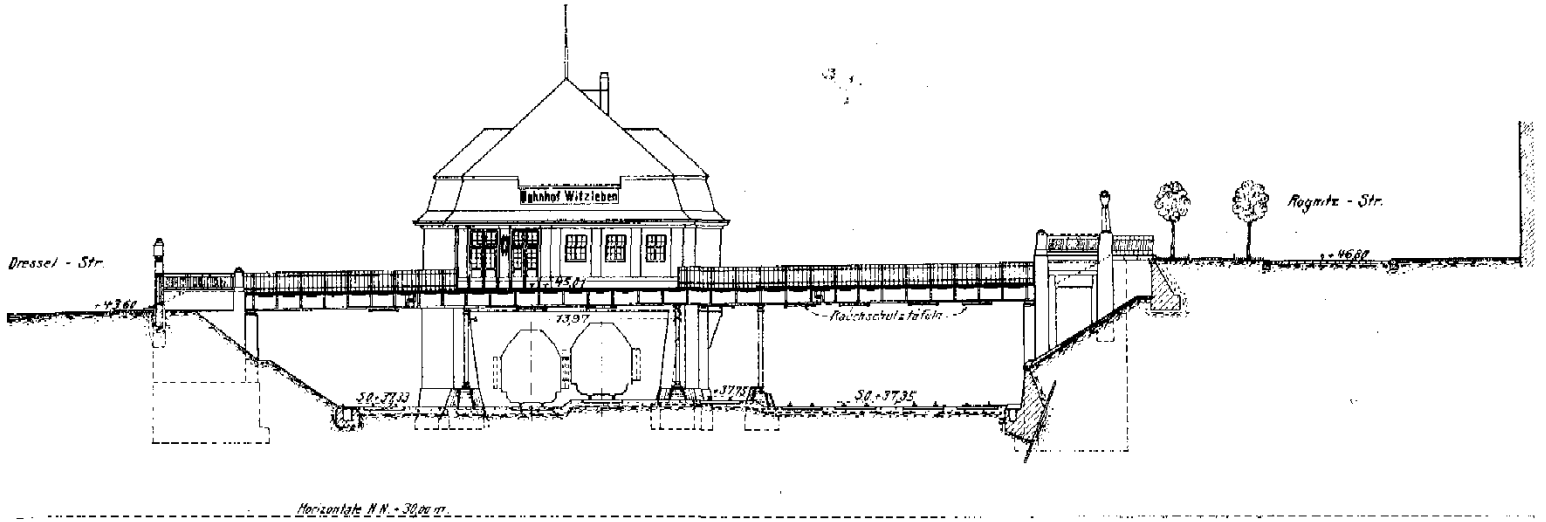


Abb. 6. Ansicht des Fahrkartengebäudes mit dem Fußgängersteg zwischen Dressel- und Rognitzstraße. M. 1: 500.

Witzleben sogar zwischen zwei Ausfallstraßen liegt und damit an Bedeutung gewinnt. Westlich des Bahnhofs zweigt von der verlängerten Neuen Kantstraße, im Zuge der Königin-Elisabeth-Straße, die Zufahrt zur nördlichen Schleife der in den Jahren 1914 und 1915 hergestellten Automobilübungs- und Verkehrsstraße ab, die vom Bahnhof Witzleben leicht zu erreichen ist. Als eine Folge der Anlage der Automobilstraße ist der Bau der Ausstellungshalle zu betrachten, die vom Verein Deutscher Motorfahrzeugindustrieller unmittelbar neben dem Bahnhof auf dem westlich anschließenden Baublock zwischen Rognitz- und Königin-Elisabeth-Straße errichtet ist (Abb. 3). Diese Halle ist mit 16 500 qm Grundfläche die größte Halle Deutschlands, und dazu bestimmt, neben Ausstellungen auf dem Gebiete des Motorfahrzeugbaues auch andere Ausstellungen, Sportfeste, Versammlungen u. a. m. aufzunehmen. Hier wie auf der Automobilstraße werden bei besonderen Gelegenheiten große Menschenmengen zusammenströmen, deren Beförderung zum großen Teil die neue Haltestelle Witzleben zu übernehmen haben wird. Daher kann schon heute übersehen werden, daß der Verkehr des Bahnhofs Witzleben zeitweilig ein ganz erheblicher sein wird. Diesen Verhältnissen hat man die Bahnhofsanlage anpassen müssen.

Die Stadt- und Ringbahn verläuft auf der Strecke, an der die neue Haltestelle etwa in der Mitte zwischen den Bahnhöfen Char-

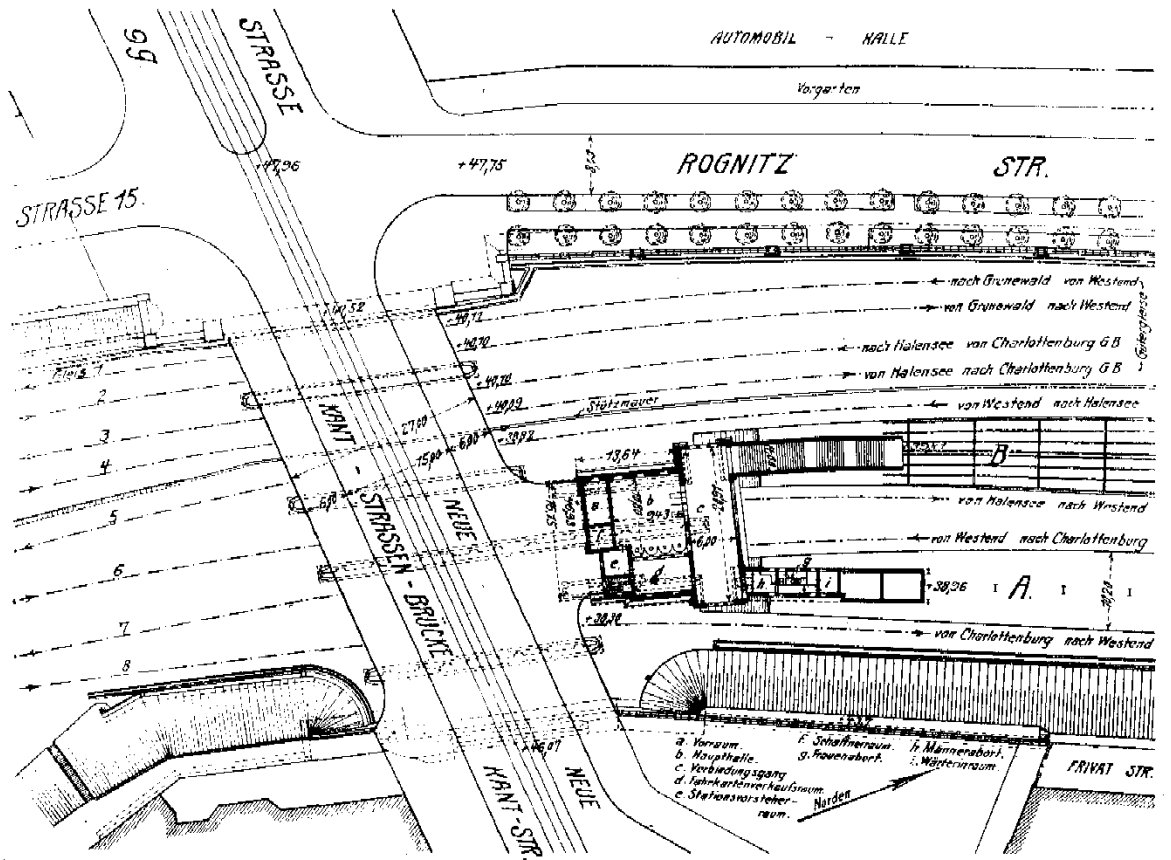


Abb. 7. Lageplan des Empfangsgebäudes an der Brücke im Zuge der Neuen Kantstraße. M. 1: 1000.

lottenburg und Westend eingeschoben ist, in einem tiefen Einschnitt. Die Bahnsteige befinden sich daher in erheblicher Tiefe, rund 7 bis 8 m unter der Oberfläche der städtischen Straßen. Von zwei Brücken über die Bahnstrecke, die bei Anlage des Bahnhofs miterbaut worden sind, werden die Zugänge zu ihm vermittelt. Der Hauptzu-

gang befindet sich im Süden, an der 27 m breiten Straßenbrücke im Zuge der Neuen Kantstraße, die an Stelle der alten hölzernen Überführung des Königsweges erbaut worden ist, ein Nebenzugang im Norden an einer 4 m breiten, nur für Fußgänger bestimmten Brücke, die die Dresselstraße mit der an der Bahnlinie im Westen entlangführenden Rognitzstraße verbindet. Dieser Steg liegt nur etwa 120 m von der Kaiserdammbrücke entfernt (vgl. Abb. 1, 7 u. 9).

Zwischen diesen beiden Brücken ist die gesamte Bahnhofsanlage untergebracht. Die Ringbahn ist auf dieser Strecke achtgleisig (Abb. 7). Die Gleise 1 bis 4, von Westen gerechnet, dienen dem Güterverkehr, Gleis 5 vermittelt den Völlringverkehr Westend-Halensee, Gleis 6 Halensee-Westend. Zwischen diesen beiden Gleisen liegt der Bahnsteig B — Ringbahnsteig —. Über Gleis 7 laufen die Züge Westend-Charlottenburg, über Gleis 8 Charlottenburg-Westend. Zwischen den beiden letztgenannten Gleisen ist der Bahnsteig A — Stadtbahnsteig — angelegt. Die Bahnsteige sind etwa 173 m lang und haben 10 m nutzbare Breite zwischen den Kanten. An ihren beiden Enden führen Treppen nach den schon genannten Zugangsgebäuden an der Neuen Kantstraßenbrücke und an dem Fußgängersteg.

Das Hauptgebäude, im Süden, an der Neuen Kantstraßenbrücke, Empfangsgebäude genannt, zur Unterscheidung von dem anderen, das mit Fahrkartengebäude bezeichnet wird, ist um einige Meter von der Brücke abgerückt (Abb. 7). Da die Brücke mit den Gleisen einen Winkel von 74° bildet, die Vorderfront des Gebäudes aber winkelrecht zu den Gleisen liegt, wird ein trapezförmiger Raum zwischen der Brücke

liegen in einer Nische vier Fahrkartenschalter. Den Eingangstüren gegenüber befinden sich die Bahnsteigsperrn. Durch diese Anordnung werden Zu- und Abgangsverkehr, ohne sich zu schneiden, aneinander vorübergeführt. Nach Durchschreiten der Sperren betritt man einen 6 m breiten Verbindungsgang (c), von dem aus die Treppen nach den Bahnsteigen hinunterführen. Da dieser Raum innerhalb der Sperren liegt, kann sich hier auch der Übergang von einem Bahnsteig zum andern vollziehen. Das Hauptgebäude enthält außer dem 35,3 qm großen Fahrkartenverkaufsraum (d) mit den vier Schalterfenstern noch einen 11,9 qm großen Raum für den Stationsvorstand (e), einen 9,8 qm großen Schafferraum (f) und eine Treppe zum Dachboden, neben der Abort- und Waschgelegenheit untergebracht sind.

Die Grundrißanlage des Fahrkartengebäudes (Abb. 9) entspricht derjenigen des Empfangsgebäudes in etwas verkleinertem Maßstab. Das Gebäude ist gleichfalls etwa 2,5 m von dem Fußgängersteg abgerückt, um dadurch den allmählichen Übergang des Brückenverkehrs mit dem Bahnhofsverkehr zu vermitteln. Die beiden Eingangstore liegen in der Nordostecke. Die Haupthalle (a) hat 79,9 qm Fläche und der Fahrkartenraum (b) 25,4 qm mit drei Schalterfenstern. Von dem Raum, der die nach dem Boden führende Treppe enthält, ist noch ein Abort und Waschraum abgezweigt. Auch ein kleiner Schafferraum (c) von 10,2 qm Fläche ist vorhanden. Die neben der Eingangstür sich ergebende Nische (e) ist für die Unterbringung von Fahrplänen bestimmt. Hinter den Sperren, die auch hier den Eingangstüren unmittelbar gegenüberliegen, erstreckt sich, genau wie bei

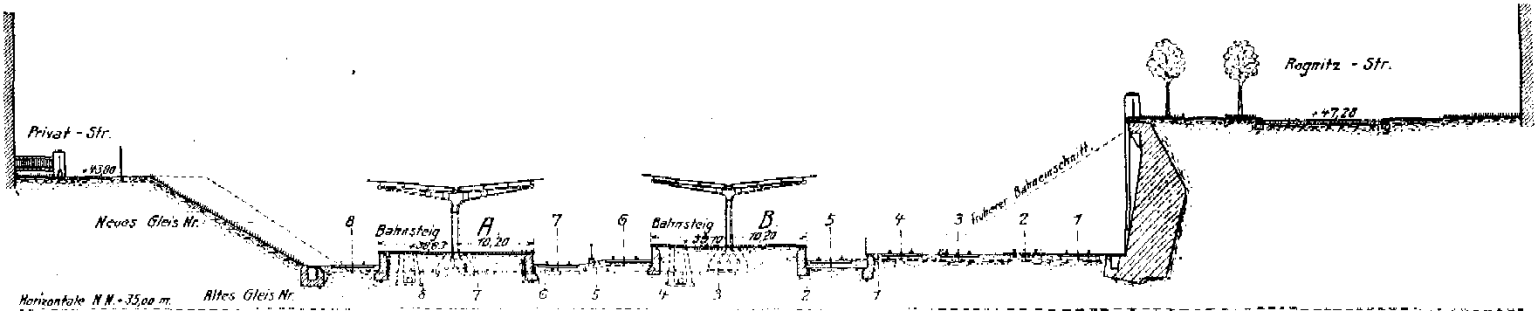


Abb. 8. Schnitt durch den Bahnkörper mit Angabe des Zustandes vor Anlage des Bahnhofes. M. 1:500.

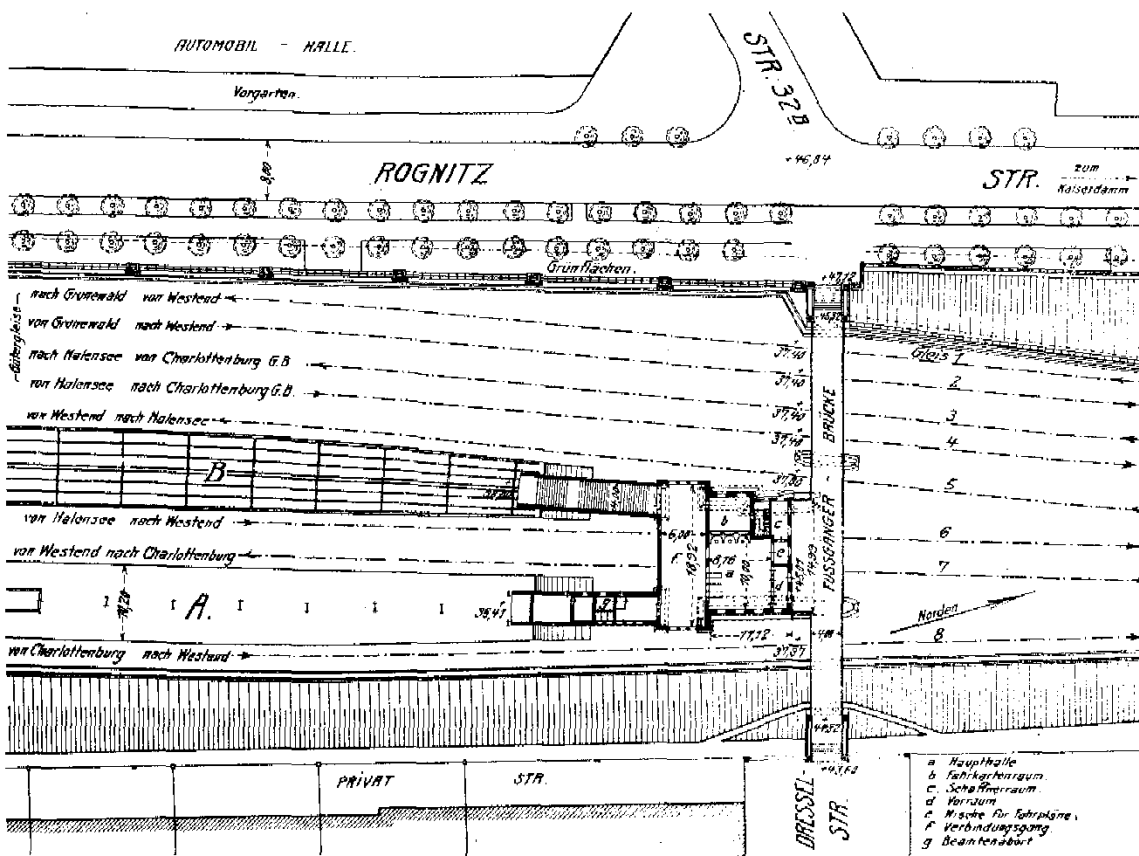


Abb. 9. Lageplan des Fahrkartengebäudes an dem Fußgängersteg zwischen Dresselstraße und Rognitzstraße.

und dem Gebäude gebildet, auf dem sich der Bahnhofsverkehr verteilen kann, ehe er mit demjenigen auf der Brücke in Berührung kommt. Der Eingang zum Empfangsgebäude befindet sich an der Südwestecke. Durch einen schmalen Vorraum (a der Abb. 7) mit Windfang betritt man die 98,7 qm große Haupthalle (b). Zur Rechten

dem Empfangsgebäude, der 6 m breite Verbindungsgang (f), an den sich die Treppenläufe zu den Bahnsteigen anschließen.

Beide Gebäude erheben sich frei über den Gleisen 6 und 7. Sie sind durch einen Rost aus genieteten und gewalzten Trägern abgefangen. Diese finden ihr Auflager auf kräftigen Betonmauern, die zwischen den Gleisen 5 und 6 und 7 und 8 errichtet sind. Die lichte Spannweite der Träger erreicht beim Empfangsgebäude 6,93 m und 7,84 m. Hier hat der reichliche Abstand zwischen den Gleisen 6 und 7 den Einbau einer Säulenreihe zwischen den Betonpfeilern gestattet (Abb. 5).

Bei dem Fahrkartengebäude spannen sich die Träger frei über eine Öffnung von 13,97 m (Abb. 6). Die etwa 1 m hohen Hauptträger sind bei beiden Gebäuden mit Beton ausgekleidet und tragen auf ihrer Unterseite eine 10 cm starke Eisenbetondecke zum Schutze gegen die Rauchgase. Die obere Eisenbetondecke trägt die Nutz- und Verkehrslasten. Der entstandene Hohlraum zwischen den beiden Decken ist unter denjenigen Räumen, die dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen

werden, mit einer Wärmeschutzmasse ausgefüllt.

Die Umfassungsmauern und Innenwände der Gebäude sind in Ziegelmauerwerk ausgeführt und außen mit feinkörnigem Terranovaedelputz in gelber Farbe geputzt, nur die Eingangstore beider Gebäude sind durch Vorbauten aus Dorlaermuschelkalk, die in schlichten

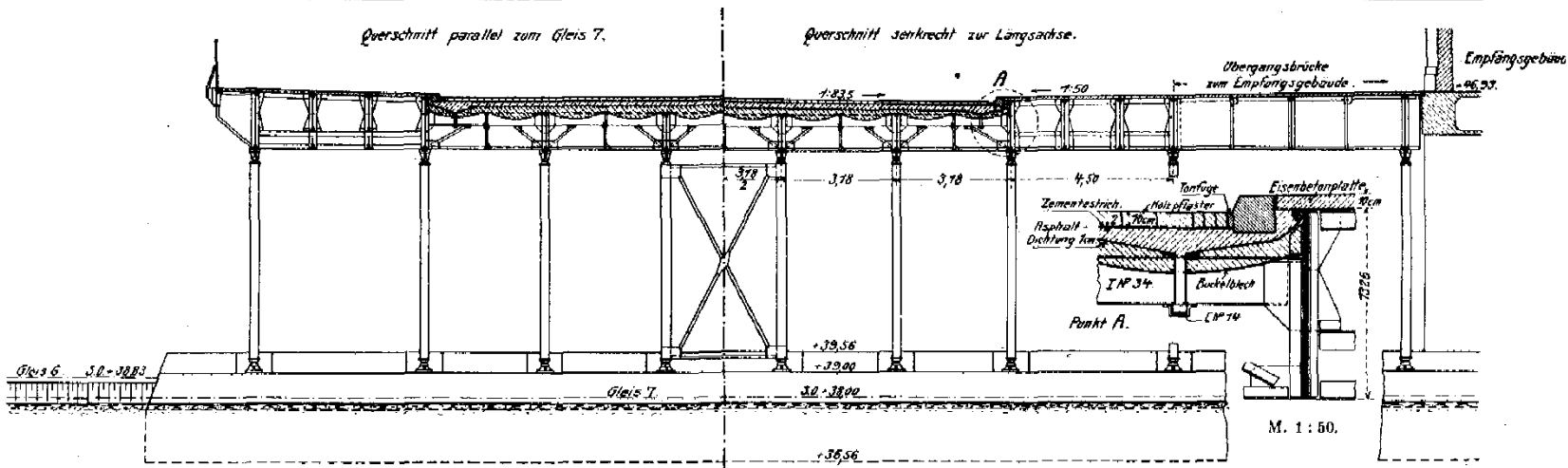


Abb. 10. Querschnitt durch die Neue Kantstraßenbrücke mit Verbindungsbrücke zum Empfangsgebäude. M. 1:200.

Formen gehalten sind, betont (vgl. Abb. 6 u. 11). Beide Gebäude haben Mansarddächer auf hölzernem Dachstuhl, die mit grauen holländischen Pfannen gedeckt sind. Die Decken der Diensträume und der Quergänge werden aus Balken mit Stakung gebildet, sie sind gerohrt und geputzt. Über den Haupthallen beider Gebäude spannen sich Rabitzdecken in der Form abgestumpfter Pyramiden mit abgesetzten Linien (vgl. Querschnitt, Abb. 5).

Das Innere der Räume ist schlicht gehalten. Die Fußböden der Haupt- und Querhallen sind mit hydraulisch gepreßten und geschliffenen Betonplatten ausgelegt, deren Oberfläche aus Granit oder Grünstein besteht. Die Diensträume haben Linoleumfußböden mit Korkzwischenlage erhalten. Die Wände sind geputzt und gestrichen. In den dem öffentlichen Verkehr dienenden Räumen sind die unteren Wandflächen bis auf etwa 0,9 m Höhe mit gebrannten Fliesen aus den Werkstätten der Rother'schen Kunstziegelei ausgekleidet. Alle diejenigen Wandflächen, die für Fahrplantafern oder der Unterbringung von Ankündigungen dienen werden, haben eine Belegung mit grünem Linoleum erhalten, das von Holzleisten eingerahmt wird. Es verdient vielleicht hervorgehoben zu werden, daß in den Gebäuden auf jede Verwendung von Kupfer und Messing verzichtet worden ist. Vielmehr sind alle Beschlagteile der Türen und Fenster, die Gitter und elektrischen Belichtungskörper aus Schmiedeeisen hergestellt worden, das entweder schwarz gebrannt ist oder einen farbigen Anstrich erhalten hat. Bei der elektrischen Belichtungsanlage sind die kupfernen Drähte und Leitungsteile durch Zink ersetzt worden. Die Zuführungsleitungen von der in den Räumen der Ringbahnsteigtreppe des Empfangsgebäudes angeordneten Umformerstelle nach den Schalttafeln der Bahnsteigtreppe und der Fahrkartenausgabe sind als Freileitungen in Eisen unter den Dächern der Bahnsteige verlegt.

Die Wangen der vier Treppengebäude sind bis zur Höhe der Fenster gleichfalls aus Mauerwerk hergestellt. Den Abschluß bildet eine treppenförmig absetzende Brüstung aus Muschelkalksteinkunstbeton. Darauf setzt sich eine verglaste eiserne Halle, die ein mit Schiefer gedecktes Dach trägt (Abb. 2). Die Stufen und Absätze der Treppenläufe sind aus Eisenbeton hergestellt. Um die Trittstufen gegen Abnutzung widerstandsfähiger zu gestalten, ist die vordere Fläche auf 18 cm Tiefe mit Vorsatzbeton, dem Karborundum zugesetzt ist, belegt. Die Restflächen der Stufen und Absätze haben eine Gußasphaltdecke erhalten.

Auf der Ostseite des Empfangsgebäudes und auf der Westseite des Fahrkartengebäudes hat man die Treppenmauern unterhalb der Treppenläufe auf etwa 80 cm zurücksetzen müssen, damit sie nicht in die Umgrenzung des lichten Raumes der danebenliegenden Gleise hineinragen. Aus demselben Grunde sind auch die Betonpfeiler, auf denen die Gebäude ruhen, an diesen Stellen etwas eingezogen, so daß die östliche Schmalseite des Querganges bei dem Empfangsgebäude und die westliche bei dem Fahrkartengebäude auf Kragträger gesetzt worden sind, wie die Abb. 4 erkennen läßt.

Die öffentlichen Aborträume sind unter den Treppen des Empfangsgebäudes untergebracht (Abb. 7, h und i). Der Abort für die Bahnangestellten befindet sich unter der von dem Fahrkartengebäude zum Stadtbahnsteig führenden Treppe (Abb. 9, g). Alle anderen, unter den Treppen sonst noch ausnutzbaren Räume, sind so hergerichtet, daß sie als Aufenthaltsräume für Arbeiter oder als Lagerräume benutzt werden können.

Die Ausrüstung der Bahnsteige mit je einem Abfertigungsgebäude, einer Wartehalle, mit Fahrtrichtungstafeln, Sitzbänken und Fahrplantafern ist die übliche.

Die Ausführung des Bahnhofs hat eine erhebliche Umwälzung des

früheren Zustandes zur Folge gehabt. Der mit Böschungen eingefasste Bahneinschnitt hat früher auf der Strecke zwischen der Kaiserdammbrücke und der alten Königswegbrücke und südlich davon nur die für acht Gleise erforderliche Breite besessen. Um die neuen Bahnsteige von insgesamt 20 m Breite zwischen den Gleisen unterbringen zu können, hat daher eine entsprechende Verbreiterung des Einschnitts vorgenommen werden müssen. Sie ist im wesentlichen nach Westen hin erfolgt, weil auf der Ostseite bereits Wohngebäude errichtet sind. Zur Raumbewinnung hat man die westliche Böschung ganz abgetragen und durch eine 8 bis 10 m hohe Stützmauer ersetzt (Abb. 3). Die östliche Böschung ist nur begradigt worden. Der Umfang der ganzen Verbreiterung ist durch die Querschnittsabbildung 8 erläutert. Die Bauausführung ist unter vollständiger Aufrechterhaltung des sehr regen Zugverkehrs auf den Personen- und Gütergleisen vonstatten gegangen. Begonnen ist auf der Westseite mit der Herstellung der Stützmauern und der Widerlagmauern der beiden Brücken. Nach Beseitigung der noch stehengebliebenen früheren Böschungsteile hat man in dem dadurch gewonnenen Raum das erste neue Gleis verlegt, an Stelle des alten Gleises Nr. 1. Dieses wurde in einer Zugpause an seinen Enden an das westlichste alte Gütergleis angeschlossen und dann dem Verkehr übergeben. Danach ist das auf diese Weise dem Verkehr entzogene frühere Gleis 1 aufgenommen und an seiner Stelle das entwurfsmäßig anschließende Gütergleis 2 verlegt worden. Nach diesem Verfahren sind alle acht Gleise der Reihe nach ungelegt worden. Da die vier Gütergleise auf der Südseite des Bahnhofs nach Süden hin mehr ansteigen als die Personengleise, ist die Verlegung des westlichsten Personengleises (Gleis 5) erst vorgenommen worden, nachdem die zwischen Gleis 4 und 5 vorgesehene Stützmauer aufgeführt war. In gleicher Weise sind die neuverlegten Personengleise erst an die alten Gleise angeschlossen, nachdem die zwischen ihnen liegenden Unterbauten für die Brückenpfeiler und die Gebäudemauern hergestellt worden waren. Während der Gleisverlegungsarbeiten sind die östlichen Widerlager der Brücken mit den anschließenden Flügelmauern und die Stützmauern südlich der Neuen Kantstraßenbrücke fertiggestellt worden. Nach Beendigung sämtlicher Gleisverlegungen ist dann mit dem Aufbau der beiden Brücken, des Empfangs- und Fahrkartengebäudes und mit dem Ausbau der Bahnsteige begonnen worden. Um die Baustoffe von der Stadt her ohne Überschreitung der Gleise heranzuführen, hat man zwei Behelfsbrücken angelegt, die sich über die drei östlichen Gleise bis zum Ringbahnsteig erstreckten. Die Ausführung der Gebäude selbst und der Bahnsteige hat in der üblichen Weise erfolgen können.

Die Stützmauern und Widerlager der Brücken sind in Stampfbeton hergestellt worden, die Ausführung in Eisenbeton ist erwogen, aber wegen des hohen Preises nicht in Frage gekommen. Die Stützmauer hat im Schnitt die Form der Abb. 5 erhalten. Die Länge der westlichen Stützmauer zwischen den Widerlagern der Neuen Kantstraßenbrücke und des Fußgängersteiges beträgt 270 m. Betonbauwerke von solchen Abmessungen dürfen aber nicht aus einem Stück hergestellt werden, weil sich sonst in ihnen durch Wärmeschwankungen Risse bilden; demgemäß ist das ganze Widerlager in Einzelmauern aufgeteilt worden. Jeder Abschnitt wird durch einen kräftigen Pfeiler betont. Auf der Nordseite der Pfeiler ist eine Fuge vorgesehen, in der die Bewegung der Mauer vor sich gehen kann. Der vorspringende Pfeiler deckt mit einem Ansatz diese Fuge, so daß sie nach außen hin gar nicht in Erscheinung tritt. Die Pfeiler sind über der Abdeckplatte der Stützmauer in einer sich leicht verjüngenden Linie hochgeführt und endigen über der Straßenhöhe in kräftigen Aufbauten, die das eiserne Geländer, das auf der Mauerkrone steht, unterbrechen.



Abb. 11. Empfangsgebäude.



Abb. 12. Zugang von der Dresselstraße.

Die Abdeckplatte springt weit vor die mit einer schwachen Neigung versehene Mauer und ist durch mehrere kräftige Kragsteine gestützt. Diese Aufteilung in kräftigen Bauformen hat starke Schattenwirkungen zur Folge, die den Mauern ein kraftvolles Aussehen verleihen (vgl. Abb. 3). Die Betonaußenflächen haben zum Schutze gegen die Witterungseinflüsse einen dichten Muschelkalkvorsatzbeton erhalten, der eine gleichmäßige Färbung der Mauer hervorruft. Da erfahrungsgemäß bei Stampfbetonbauten sich die einzelnen Arbeitsschichten späterhin durch feine Risse bemerkbar machen, ist von vornherein der Unternehmer angehalten worden, den Vorsatzbeton mit größter Sorgfalt einzubringen und längerdauernde Unterbrechungen möglichst zu vermeiden. Da sich bisher an den Stützmauern keinerlei unregelmäßig verlaufende Risse gezeigt haben, kann man annehmen, daß die getroffenen Maßnahmen erfolgreich gewesen sind. Zum Schutze gegen die Bodenfeuchtigkeit und Eindringen des Niederschlagwassers haben die Mauern auf ihrer Rückseite einen Anstrich mit Diagolit, einer fast reinen Asphaltmischung, erhalten. Undichtigkeiten haben sich daher bis jetzt noch nicht gezeigt.

Die Widerlager der Neuen Kantstraßenbrücke entsprechen in der Form und Art des Baustoffs den Stützmauern. Auf der Westseite springt das Widerlager etwas vor die Linie der Stützmauern vor, es ist auch etwas über die eigentliche Breite der Brücke verbreitert, um einen Ausbau zu schaffen. Auf der Südwestseite schließt sich eine Stützmauer von 50 m Länge an, die in einfacheren Formen gehalten, mit Vorsatzbeton verkleidet und mit Ausdehnungsfugen versehen ist. Auch auf der Südostseite ist die Anlage einer kurzen Böschungsmauer notwendig geworden. Das an dieser Stelle an die Brücke angrenzende Wohnhaus hat die Ausführung dieser Stützmauer und des östlichen Widerlagers der Brücke recht erschwert und starke Absteifungen erfordert. Es ist aber gelungen, diese Bauteile ohne Beeinträchtigung des Gebäudes auszuführen (Abb. 7).

Bei der Straßenbrücke im Zuge der Neuen Kantstraße wie beim Fußgängersteg ist es möglich gewesen, die Hauptträger unter den Fahrbahnen anzuordnen, weil der reichliche Gleisabstand den Einbau von Pfeilern gestattet hat und bei der tiefen Lage des Bahnkörpers unter der Krone der benachbarten Straßen reichlich Bauhöhe über den Gleisen vorhanden gewesen ist. Die Hauptträger beider Brücken sind als Blechträger mit Gelenken ausgebildet.

Die Brücke im Zuge der Neuen Kantstraße schneidet die Bahnachse unter einem Winkel von 74°. Sie hat eine Steigung 1:50. Der Fahrdamm hat eine Breite von 15 m, die beiderseitigen Bürgersteige von je 6 m erhalten. Zwei Straßenbahngleise sind vorgesehen. Die Fahrbahn wird aus Buckelblechen gebildet, die mit Beton ausgefüllt sind. Darauf liegt eine wasserdichte Abdeckung aus Asphaltfilzplatten. Darüber ist nochmals eine im Mittel 13 cm starke Betonschicht als Unterbau für die Fahrbahndecke aus 10 cm hohen, getränkten Kiefernholzstöckeln verlegt. Das unter dem Holzpflaster und Beton sich ansammelnde Niederschlagwasser wird an mehreren Stellen mit Zinkfüllen durch den wasserdicht abgedeckten Teil der Fahrbahn abgeführt, in Zinkrinnen gesammelt und hinter den Widerlagern in die Stadtentwässerung geleitet. Die Bürgersteige der Brücke sind mit Kunstbetonplatten mit Eiseneinlagen belegt, die auf den Längs- und Querträgern aufliegen (vgl. Querschnitt, Abb. 10). Die Anordnung der Stützen und Gelenke ist in dem Querschnitt (Abb. 5) erläutert. Alle Gelenke sind feste Bolzengelenke, die Dehnungsfuge befindet sich an dem westlichen Widerlager, an dem auch die Fahrbahn unterbrochen ist.

Der Fußgängersteg zwischen der Rognitz- und Dresselstraße hat eine Länge von 51,05 m und eine nutzbare Breite von 4 m. Die Fahrbahn besteht aus Buckelblechen, die mit Beton ausgefüllt sind. Darüber liegt eine wasserdichte Abdeckung aus Asphaltfilzplatten. Der darüberliegende Belag besteht aus einer im Mittel 4 cm starken Betonausgleichsschicht mit einer 3 cm starken Gußasphaltdecke.

Die Brücke hat nur zwei Hauptträger, die in einem Abstand von 2,5 m liegen und aus etwa 1 m hohen Blechträgern bestehen. Sie ruhen auf zwei Zwischenstützen und sind als Gelenkträgerbrücken ausgebildet (vgl. Abb. 6). Die Brücke hat ein Gefälle 1:100 von der Rognitzstraße nach der Dresselstraße. Diese Neigung hat aber nicht genügt, um den beträchtlichen Höhenunterschied zwischen den beiden Straßen auszugleichen. Man hat vielmehr auf beiden Widerlagern noch Treppen anlegen müssen. Auf der Seite der Dresselstraße ist der Treppenaufgang mit dem Abschluß der Straße gegen die Bahn in Verbindung gebracht worden (Abb. 9 u. 12). Der Aufbau auf dem Widerlager auf der Seite der Rognitzstraße steht im Zusammenhang mit der Stützmauer und dem Geländerabschluß, wie aus der Abb. 6 zu erkennen ist. Als Baustoff ist Beton mit Muschelkalkvorsatzbeton verwendet, dessen Oberfläche steinmetzmäßig bearbeitet ist.

Die Baukosten des Fußgängersteges von etwa 70 000 Mark werden von einer Baulandverwertungsgesellschaft getragen, die östlich und westlich der Bahn die Aufschließung besorgt hat. An den Kosten für die Bahnhofsanlage beteiligen sich gleichfalls zwei Grundstücksgesellschaften mit Beträgen von je 275 000 Mark. Die verbleibenden Kosten trägt die Stadtgemeinde. Auf die einzelnen Bauteile mit Zubehör verteilen sich die Kosten folgendermaßen:

| | |
|---|-----------|
| 1. westliche Stützmauer, 270 m lang, nördlich der Brücke | 324 000 „ |
| 2. westliche Stützmauer, 140 m lang, südlich der Brücke | 75 800 „ |
| 3. Empfangsgebäude | 180 000 „ |
| 4. Fahrkartengebäude | 135 000 „ |
| 5. Verlegung mit Ausrüstung, Bahnsteighallen, Sicherungsanlagen, einschließlich der Verwaltungskosten | 400 000 „ |
| 6. der von den beiden Grundstücksgesellschaften allein zu tragende Betriebszuschuß für fünf Jahre | 417 500 „ |
| 7. Straßenbrücke im Zuge der Neuen Kantstraße einschließlich der Widerlager und Flügelmauern | 500 000 „ |

Mit dem Bau ist im November 1913 begonnen worden. Die Ausführung der Stützmauern, die zuerst in Angriff genommen sind, ist im Juni 1914 soweit gefördert gewesen, daß die Gleisverlegung er-

folgen konnte. Sie hat indessen durch die Mobilmachung eine Unterbrechung erlitten und ist erst im Dezember 1914 beendet worden. Den Gleisverlegungen haben sich sofort die Brückenbauten und die Gründungen der Gebäude angeschlossen, so daß die Brücke im Zuge der Neuen Kantstraße bereits im Mai 1915 für den Fußgängerverkehr freigegeben werden konnte. Der Bahnhof ist am 1. April 1916 dem Verkehr übergeben worden. Das Fahrkartengebäude ist allerdings erst am 1. Mai 1916 in Benutzung genommen worden.

Nach den von der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin festgelegten Unterlagen für die Anordnung der Gleise, der Bahnsteige und Gebäudegrundrisse sind die Entwürfe für die gesamte Bahnhofsanlage einschließlich der Stützmauern und Brücken von der Tiefbau-

verwaltung der Stadt Charlottenburg unter Oberleitung des Stadtbaurats Bredtschneider aufgestellt worden. Die Bauausführung der Gleisverlegung und der Bahnsteiganlagen mit Zubehör ist durch das Königliche Eisenbahnbetriebsamt 2 Berlin erfolgt.

Alle anderen Ausführungen, wie Erdarbeiten, Stützmauern, Gebäude und Brücken, sind unter Aufsicht des für diese Strecke zuständigen Eisenbahnbetriebsamts 2 Berlin durch das städtische Tiefbauamt IV, Bauamtsvorsteher Zaugemeister, bewirkt worden. Infolge seiner Einberufung zum Heeresdienst hat er die Bauten nicht zu Ende führen können, er ist von der Mobilmachung an von dem Vorsteher des Tiefbauamts 1, Stadtbaumeister Neumann, vertreten worden.

Vermischtes.

Elektromagnetischer Zeichentisch. Unter diesem Namen bringt die A. E. G., Turbinenfabrik, einen Zeichentisch in den Handel, der dazu bestimmt ist, solchen Kriegsteilnehmern, die der Beruf zur Erledigung zeichnerischer Arbeiten zwingt, die aber nur noch im Besitze eines Armes sind, die ungehinderte Fortsetzung ihrer gewohnten Tätigkeit zu ermöglichen, er soll also den Gebrauch der anderen Hand, die in erster Linie alle Hilfeleistungen, das Zurechtlegen, Festhalten und Verschieben der einzelnen Zeichengeräte: Schiene, Winkel usw. besorgt, unnötig machen. Beim elektromagnetischen Zeichentische geschieht das in der Weise, daß innerhalb der Zeichenplatte in regelmäßigen, nicht zu großen Abständen Elektromagnete angeordnet sind.

Die Zeichengeräte bestehen aus Stoffen, die magnetisierbar sind, oder sind mit solchen belegt und wirken als Anker für die Magnete, deren Verteilung geschlossene Kraftlinienbahnen für jede Lage des Zeichengeräts möglich macht. Wird also ein elektrischer Strom durch die Magnete geschickt, so liegen die Zeichengeräte fest. Zum Betriebe genügt der Anschluß an ein vorhandenes Lichtleitungsnetz oder auch die Verwendung von Akkumulatoren. Bei dauernder Einschaltung würden etwa 0,3 KW. stündlich aufzuwenden sein, doch ist auch eine Schaltung möglich, die nur einen Teil der Magnete (bei Anfertigung kleinerer Zeichnungen) unter Strom setzt. Die Einschaltung wird mit Hilfe der Füße durch einen Quecksilberkontakt bewirkt. Auf diese Weise läßt sich der Stromverbrauch mühelos regeln, so daß das Verschieben und Einstellen der Zeichengeräte in stromlosem Zustande jederzeit schnell und leicht erfolgen kann. Die Reißschiene selbst bleibt von dem Strom unbeeinflusst. Sie ist aus Holz gefertigt und mit Parallelführung am Brette angebracht. Die Maßstäbe sind zweckmäßigerweise mit den Zeichenwinkeln vereinigt.

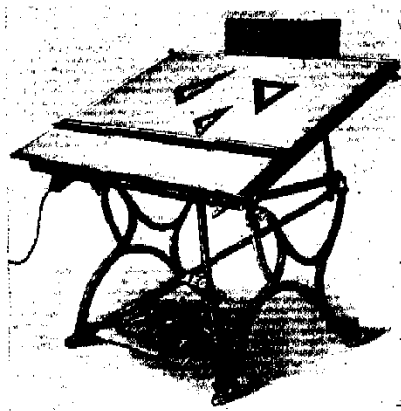
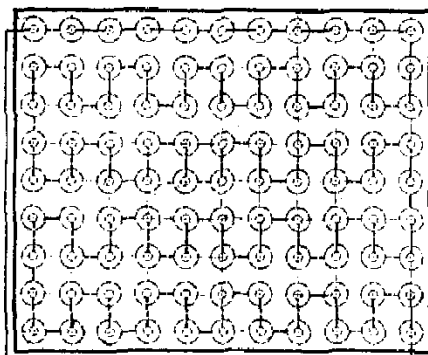
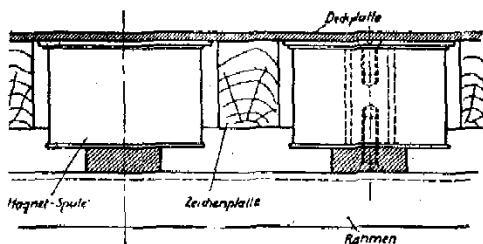


Abb. 1. Zeichentisch.



Schaltung der Magnete.



Anordnung der Magnete.

Abb. 2.

Der in der Abbildung dargestellte Tisch befindet sich zur Zeit in der „Sonderausstellung von Ersatzgliedern und Arbeits-hilfen für Kriegsbeschädigte“ Charlottenburg, Fraunhofer Straße 11/12 und wird dort im Betriebe vorgeführt. Aus Abb. 2 ist die Art der Schaltung und die Anordnung der Magnete ersichtlich. Sm.

Selbsttätige Deichschleuse, welche an winklig zueinanderliegenden Stangen o. dergl. aufgehängt ist. D. R.-P. 287 555. Viktor August Tärnsten in Sula — Die Erfindung verfolgt den Zweck, die Öffnungs- und Schließbewegung einer Deichschleuse, die in bekannter Weise vom Wasserdruck geöffnet und durch ihre eigene Schwere geschlossen wird, derart zu regeln, daß die Wasserhöhe, für welche die Schleuse sich öffnet oder schließt, verschieden gewählt werden kann. Abb. 1 zeigt die Schleuse gemäß der Erfindung in Seitenansicht und Abb. 2 in Endansicht (von der Unterwasserseite her gesehen). Hiernach ist die Deichschleuse 1 durch Glieder 2 miteinander kreuzenden Stangen 3 verbunden, die die Schleuse gegen den Druck des Oberwassers 4 solange aufrecht halten, bis das Oberwasser eine gewisse Höhe erreicht hat, wobei die Schleuse sich dreht und die gestrichelt angedeutete Lage einnimmt. Ist der Oberwasserspiegel wieder genügend gefallen, so dreht sich die Schleuse durch ihre eigene Schwere wieder zurück. Die Bewegung der Schleuse wird nun für verschiedene Wasserhöhen dadurch geregelt, daß die

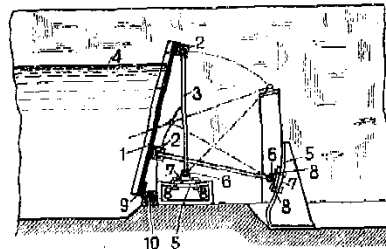


Abb. 1.

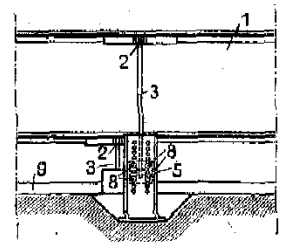


Abb. 2.

Stangen oder Gruppen von untereinander parallelen Stangen an kreisbogenförmigen Lagern 5 einstellbar befestigt sind. Die Stangen sind z. B. durch Glieder 6 mit segmentförmigen Schlitten 7 verbunden, die von Schrauben 8 mit Muttern festgehalten werden. Für die Schrauben sind mehrere Löcher vorgesehen (Abb. 2), so daß jeder Schlitten in mehreren Lagen festgeschraubt werden kann. Aus Abb. 1 ist ersichtlich, daß, wenn einer oder beide Schlitten in der Richtung des Uhrzeigers bewegt und festgestellt werden, die Schleuse sich für einen niedrigeren Oberwasserstand und bei umgekehrter Bewegung der Schlitten für einen höheren Oberwasserstand öffnen wird. — Die Schleuse ist, wie üblich, mit einer Dichtungsleiste 9 an dem unteren Rande und mit einem Anschläge 10 zur Begrenzung der Bewegung versehen.

Bücherschau.

Das Sachverständigenwesen. Die gesetzlichen Bestimmungen und Verordnungen über die Anstellung und Beerdigung von Sachverständigen durch die Handelsvertretungen und die Gerichte im Deutschen Reiche sowie die einschlägigen Gebührenordnungen. Im Auftrage des Verbandes deutscher Gutachterkammern e. V. zusammengestellt und mit Hinweisen versehen. Von Kurt Perlewitz. Berlin 1915. Julius Springer. VII u. 84 S. in 8°. Steif geb. 2 M.

Die sehr dankenswerte Zusammenstellung umfaßt die gesetzlichen Bestimmungen und ministeriellen Verfügungen über die von den Handelsvertretungen öffentlich angestellten Sachverständigen sowie über die von den Gerichten ein für allemal beeidigten Sachverständigen, und zwar sowohl in reichsgesetzlicher als auch in landesgesetzlicher Hinsicht, sowie die Gebührenordnungen; sie ist in erster Linie für Sachverständige geeignet, da Nachfragen und Nachsuchen in den einschlägigen Schriften erspart werden. Jedoch auch für Gerichte und alle sonstigen, die mit dem Sachverständigenwesen zu tun haben, ist die kleine Schrift ein brauchbares Nachschlagewerk und kann als solches nur empfohlen werden. Eine eingehende Inhaltsübersicht und ein Sachverzeichnis erleichtern den Gebrauch des Büchleins ungemein. Gi.