

Berlin, den 4. Oktober 1890.

Inhalt: Der Wettbewerb zum Kaiser Wilhelm-Denkmal für die Provinz Westfalen. — Weltausstellungs-Pläne. — Welche Bedeutung und Berechtigung haben Wege-Signale? — Die Architektur auf der Münchener Jahres-Ausstellung. —

Verbindung zur Feststellung einheitlicher Prüfungs-Methoden von Bau- und Konstruktions-Materialien. — Preisaufgaben. — Personal-Nachrichten. — Offene Stellen.

Der Wettbewerb zum Kaiser Wilhelm-Denkmal für die Provinz Westfalen.



Im vergangenen Jahre beschloss der westfälische Provinzial-Landtag mit geringer Mehrheit die Errichtung eines Kaiser Wilhelm-Denkmal für Westfalen auf dem Wittekindsberge der Porta westfalica, auf der am linken Weser-Ufer belegenden Höhe des lang gezogenen Höhenrückens, welcher hier von dem Strome in thorartiger Oeffnung durchbrochen wird. Eine starke Minderheit stand der Wahl entgegen und wünschte entweder ein Denkmal in einer Stadt, wie z. B. auf dem Domplatze in Münster oder auf einer inmitten des Landes belegenden Höhe wie der Hohensyburg. Der Lage nach hätte sich der gewählte Platz vorzüglich für ein das ganze ehemalige Niedersachsen, also die Provinzen Hannover und Westfalen, Bremen, Hamburg u. die Lippe-schen Lande umfassendes großartiges Denkmal geeignet; allein dieser Gedanke wurde von westfälischer Seite ziemlich schroff zurückgewiesen und ist dadurch unter allen Umständen aussichtslos geworden.

Das infolge jenes Beschlusses des Landtages erlassene Ausschreiben verlangte, dass das Denkmal ein wesentlich architektonisches sein soll, das dem landschaftlichen Charakter sich anpasst, den Gedanken eines Kaiser-Denkmal schon aus der Ferne erkennen lässt und ein Bildniss des Kaisers enthält. Als Kosten-summe waren etwa 600 000 M. einschließ-lich des plastischen Schmuckes festgesetzt, deren Innehaltung durch einen Ueber-schlag nachzuweisen war. Auffällig war die Niedrigkeit der Preise. Zwei erste Preise zu 1500 und zwei zweite zu 1000 M., zusammen also 5000 M. waren ausgesetzt, während für die gleiche Aufgabe bei fast gleicher Arbeit für das Denkmal in Köln 16 000 M., für dasjenige auf dem Kyffhäuser 13 000 M., für das der Rheinprovinz 12 000 M. ausgeworfen waren. Während aber für das Kölner Denkmal nur 16, für diejenigen des Kyffhäusers und der Rheinprovinz je 24 Arbeiten ein-liefen, wurde das Porta-Denkmal mit 58 Arbeiten beschiekt. Die Neigungen der deutschen Architektenschaft sind eben unberechenbar und unabhängig von der Höhe der Preise, sobald die Aufgabe an sich irgend etwas Verlockendes in sich birgt oder zu bergen scheint. Bei der Entscheidung des Preisgerichts (anstelle des verhinderten Geh. Reg.-Raths Hase war Baurath Ludolf aus Münster getreten), konnten die Preise vertheilt und eine der gekrönten Arbeiten, diejenige von Bruno Schmitz, ohne Eingehen auf eine etwaige engere Bewerbung zur Ausführung vorgeschlagen werden, so dass also der seltsame für die Niedrigkeit der Summe angeführte Beweggrund (Vergl. D. Bztg. No. 15 d. J.), der Wettbewerb solle ja nur ein vorbereitender

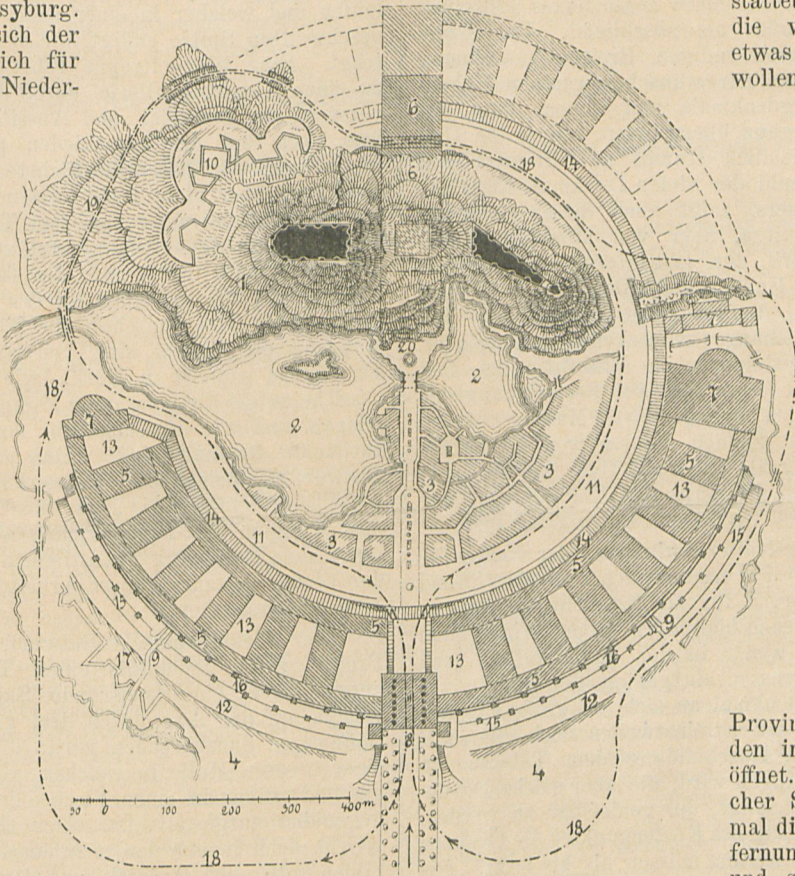
sein, sich als gänzlich hinfällig erwiesen hat. Was heißt es denn auch: ein Künstler solle seine Ideale nur als eine vorbereitende Lösung betrachten und darum den Preis für dieselbe billiger ansetzen? Kurz, die Provinz Westfalen hat für ihre kläglichen Preise genau dasselbe erhalten, wofür andere fast das Dreifache der Summe zahlten, nämlich einen Denkmals-Entwurf, der ausgeführt werden soll. Wir wollen wünschen, dass der Vorgang ohne weitere Nach-folge bleibt.

Der knapp bemessene, uns für die Besprechung zur Verfügung stehende Raum gestattet es uns leider nur, auf die vier gekrönten Arbeiten etwas näher einzugehen. Wir wollen aber vorweg bemerken, dass sich auch unter den übrigen Entwürfen eine Anzahl recht tüchtiger Arbeiten befand, welche wohl auch noch eine Auszeichnung irgend welcher Art verdient hätten.

Der Wittekindsberg, welcher zum Platz für das Denkmal ausersehen ist, bildet die östliche Endigung des lang gedehnten scharfen Grates des Wiehen-gebirges, als ein fast gleichmäßig ansteigender, oben spitz zulaufender Kegel von 180^m Höhe über der Ebene. Die Ostseite schaut in das enge Portathal herab, während nach Süden sich der Blick in die

Provinz Westfalen, nach Norden in die Provinz Hannover öffnet. Ein Denkmal an solcher Stelle hat natürlich einmal die Aufgabe, auf weite Entfernungen hin sichtbar zu sein und seine Bestimmung auszusprechen; es bedarf daher neben einer ziemlich massigen Gestaltung vor allem eines charakteristischen, bedeutsamen, von der Luft sich abhebenden Um-risses. Einzelheiten verschwinden in der Entfernung, namentlich auch der plastische Schmuck; es muss daher für diese eine Betrachtung in der Nähe ermöglicht, und müssen geeignete Standpunkte hierzu geschaffen werden. Letztere Rücksicht wird bei Berg-Denkmalern oft versäumt und macht z. B. das Hermanns-Denkmal für die Nähe fast ungenießbar. In unserem Falle kommt noch die Rücksicht auf die nach allen Seiten hin sich bietende entzückende Aussicht hinzu.

Die eine der mit dem ersten Preise gekrönten Arbeiten, diejenige von Bruno Schmitz, hat wie die Mehrzahl der Arbeiten die Hauptaxe des Denkmals gegen den Engpass der Porta gerichtet und dasselbe als eine sechseckige, ringsum geöffnete Halle aufgefasst, unter deren Gewölbe die 7^m hohe Kolossalfigur des Kaisers zu Fuß steht. Ein stumpfes Kegeldach schließt den Bau ab und endigt mit der plasti-schen Nachbildung einer Kaiserkrone. Die Mehrzahl der Bewerber hat zur Erfüllung der Forderung, dass das Denkmal schon aus der Ferne als Kaiser-Denkmal zu erkennen sei, zu diesem, nachgerade verbrauchten Hilfsmittel gegriffen. Die Halle, welche einen Durchmesser von etwa 15^m be-sitzt, steht auf einen kreisförmigen Unterbau, an welchem



Skizze für die Anordnung einer Weltausstellung in Berlin.

- 1. Berg. 2. See. 3. Stadt. 4. Vorstadt. 5. Haupt-Ausstellungs-Gebäude. 6. Maschinen-halle. 7. Wirthschaften usw. 8. Hauptthor. 9. Nebenthore. 10. Alte Befestigung. 11. Innere Ring-straße. 12. Aeußere Ringstraße. 13. Höfe. 14. Wandelgang. 15. Stadt-graben. 16. Zwinger. 17. Schanze. 18. Endlose Eisenbahn. 19. Tunnel. 20. Haupt-eingang der Maschinenhalle.

zwei gewundene Treppenläufe zu ihr herauf führen. Nach vorn begrenzt eine gewaltige, halbkreisförmige Terrassenmauer, nach hinten eine Abschlusswand mit vorspringenden Flügeln, deren Obertheil durch eine doppelte Pfeilerstellung durchbrochen ist, den Bau, dessen Gesamthöhe etwa 40^m beträgt. Zur Gewinnung des erforderlichen Raums für diese Anlage sehr bedeutenden Maassstabes muss natürlich ein ganzer Theil des Berges abgetragen werden.

Der Gedanke, für ein Kaiser-Denkmal eine solche Halle zu wählen, ist nicht neu; Wallot hat ihn seiner Zeit für das Denkmal auf dem Niederwald durchgebildet; am reifsten wohl hat ihn Eggert für das Kaiser Wilhelm-Denkmal in Berlin, leider ohne Anerkennung, bearbeitet, auch sonst ist er vielfach bei ähnlichen Bewerbungen aufgetreten, ohne je zu durchschlagendem Erfolge gelangt zu sein. Schmitz hat es verstanden, ihm diesmal zum Siege zu verhelfen durch eine grofsartige Massenhaftigkeit, die, der steil anlaufenden Kegellinie des Berges sich anschliessend, gewissermaassen als architektonisch gegliedertes Felsstück die Berghöhe weniger krönt als abschließt. Der Zwiespalt, welcher in der nothwendigen Breiten-Ausdehnung einer Halle im Gegensatz zur wünschenswerthen Höhen-Entwicklung eines Bergdenkmals nun einmal liegt, ist auch von Schmitz nicht ganz überwunden, zumal die Umrisslinie des Entwurfs ziemlich stumpf und uninteressant verläuft. Wie die Mehrzahl der vielen Denkmals-Entwürfe des hochbegabten Verfassers, zeigt auch dieser einen mit grofsem Geschick behandelten, aber von allen nationalen Beziehungen losgelösten Stil, der, fast international, beinahe auf jeden Boden passt. Und doch hätten gerade im vorliegenden Fall Platz und Aufgabe eine entschiedene Betonung erstgenannter Beziehungen wünschenswerth gemacht. Für eine anziehende Ausbildung im Einzelnen ist fast nichts geschehen, sie ist nur auf die Fernwirkung berechnet; die Pfeiler bilden ungegliederte Massen von 7^m Höhe und 4^m Breite, die Zinnen Klötze von 4^m zu 3^m Gröfse ohne irgend ein Profil; andere Motive, wie die rückwärtige Mauer mit ihren Pfeilern und Endigungen, sind aus früheren Arbeiten des Verfassers sattsam bekannt.

Das Kolossalbild des Kaisers wird aus der Ferne für die meisten Ansichten von den umstehenden Pfeilern störend zerschnitten werden, während für die Betrachtung eines so mächtigen, an die Cäsaren-Schöpfungen Roms erinnernden Bildwerks aus der Nähe weder in der Halle selbst, noch auf den umliegenden Terrassen ein genügender Standpunkt sich bietet. Kurz, das Denkmal an sich, so grofsartig der Grundgedanke aufgefasst ist, ist einstweilen noch eine rudis indigetaque moles, deren Durchbildung dem Talente von Schmitz ja zweifellos gelingen wird, die aber solche Durchbildung auch durchaus verlangt, um geniefsbar zu werden. Freilich werden dann inbezug des Kostenpunktes die Grenzen erheblich weiter gesteckt werden müssen als bis jetzt. Die

Weltausstellungs-Pläne.

(Hierzu die Abbildung auf S. 481.)

Während man in Nordamerika noch mit den Vorbereitungen für die nächste, i. J. 1893 zu Chicago abzuhaltende Weltausstellung sich beschäftigt und verschiedenartige Vorschläge inbetreff des bei dieser Gelegenheit in Scene zu setzenden, grofsen baulichen Schaustücks sich den Rang streitig zu machen suchen, ist auch der Gedanke einer künftigen deutschen Weltausstellung wieder ans Tageslicht getreten.

Bekanntlich hatte bereits die vorletzte Pariser Weltausstellung von 1878, bei der Deutschland unvertreten geblieben war, in weiten Kreisen das Gefühl wachgerufen, dass es einerseits eine Ehrenpflicht des deutschen Volkes sei, den fremden Nationen gleichfalls einmal einen Beweis unserer Leistungsfähigkeit und unserer Gastfreundlichkeit zu geben, und dass andererseits eine längere Zurückhaltung in dieser Beziehung auch die Stellung Deutschlands auf dem Weltmarkte empfindlich schädigen müsse. Die betreffende Bewegung kam jedoch bald wieder zum Stillstande, nachdem die Vertreter des in erster Reihe maassgebenden Großgewerbes, wie auch die Regierungen sich gegen dieselbe wenig geneigt verhalten hatten. Abschreckend wirkten wohl in erster Linie die grofsen Fehlbeträge, welche frühere Weltausstellungen ergeben hatten. Man glaubte, dass ein an natürlichen Hilfsquellen verhältnissmäfsig so armes, in erster Linie auf den Ertrag seiner Arbeit angewiesenes Land wie Deutschland sich um so weniger auf derartige gewagte Unternehmungen einlassen könne, als ja auch selbst die mittelbaren Vortheile der Weltausstellungen für den betreffenden

mehr als geniale Weise, mit welcher Schmitz in seinen Erläuterungen und sogenanntem Kosten-Ueberschlag diese Seite der Frage einstweilen behandelt hat, wirkt theils imponirend, theils verblüffend. Für die Ausführung des Entwurfs ist schon jetzt von einer Million die Rede; wahrscheinlich wird der endgiltige Betrag das Doppelte der in Aussicht gestellten Summe, 1 200 000 M., erreichen. Das Mittel, welches die Preisrichter vorgeschlagen haben sollen, (eine Veröffentlichung ihres Gutachtens ist u. W. bisher nicht erfolgt), den Entwurf nämlich zu verkleinern, muss durchaus zurückgewiesen werden. Er würde der Arbeit dasjenige nehmen, worauf ihr Werth vornehmlich beruht — ihre Massenhaftigkeit.

Der zweite erste Preis, die Arbeit der Herren Reuter und Fischer ist ein seltsames Werk, ein ziemlich schlanker Thurmbau, an einen Leuchthurm erinnernd, dessen Schaft durch eine Anzahl von Halbsäulen gebildet wird, welche ohne Kapitel in einen Fries von Adlern und Kränzen auslaufen und welcher in einer nach einer flachen Kehle ausgeschweiften Spitze endigt, die wiederum eine Kaiserkrone trägt. Eine Wendeltreppe führt im Innern des Thurmes zu einer Aussichtsgalerie unter der Spitze, so dass hier versucht ist Denkmal und Aussichtsturm zu vereinigen, was doch bei der entschieden profanen Benützung des letzteren gerade dieser die höchste Würde erlangenden Aufgabe gegenüber nicht recht passend erscheint. Eine Reiterstatue des Kaisers ist vor dem Thurm ohne in besondere Beziehung zu demselben gesetzt zu sein, aufgestellt. Eine Halbkreismauer durch zwei Brücken mit dem Thurm verbunden umgibt denselben an der Rückseite. Der Umriss des Thurms wirkt unschön, die Einzelheiten wie jene Verwendung der Säulen sind von zweifelhaftem Geschmack. Das Ganze erinnert an Werke, wie unsere Nachbarn jenseits des Rheins sie für verwandte Zwecke häufiger zu entwerfen pflegen und wie sie uns aus den Veröffentlichungen des Intimclub bekannt sind. Das Verdienst, welches dem Entwurf zu einem ersten Preis verholfen hat, will sonach nicht recht einleuchten und sogar das Laienpublikum, welches dem Urtheil des Preisgerichts als einem Gottesgerichte sonst ohne Besinnung zuzustimmen pflegt, befindet sich bei der Werthschätzung dieser Arbeit in entschiedenem Gegensatz zu demselben.

Der Neckelmannsche-Entwurf, einer der beiden zweiten Preise, zeigt gleichfalls einen Thurm mit Kaiserkrone, unten durch eine kreisrunde Säulenstellung verbreitert, welche auf der Axe durch drei gröfsere triumphthorartige Oeffnungen durchbrochen wird; dieselben öffnen sich nach einer inneren Halle in welcher, von aufsen nicht sichtbar, die Kaiserfigur in einer Nische, der einen Eingangsöffnung gegenüber aufgestellt ist. Der Gedanke die Kaiserfigur, welche doch immer den sichtbaren Mittelpunkt des Ganzen bilden soll, dem Anblick aus der Ferne zu entziehen ist

Staat nur schwer messbar wären und von manchen Seiten völlig bestritten würden.

Dass der schlummernde Funke neuerdings wiederum entfacht worden ist, darf als eine Wirkung der vorjährigen Pariser Ausstellung angesehen werden, die scheinbar unter den ungünstigsten Verhältnissen veranstaltet wurde und dennoch nach jeder Richtung hin einen offen zutage liegenden grofsartigen Erfolg geliefert hat. Die Eile, mit welcher die Amerikaner sich angelegen sein lassen, die nächste Weltausstellung ihrer Lande zu sichern, hat des weiteren dazu mitgewirkt, den Glauben an die bürokratische Theorie von der Nutzlosigkeit bzw. Schädlichkeit derartiger Veranstaltungen zu erschüttern. So wird denn abermals von der Nothwendigkeit einer deutschen Weltausstellung gesprochen und man erwägt mit neuem Eifer ob die Bedenken, welche s. Z. gegen den Plan einer solchen geltend gemacht wurden, noch zutreffend und stichhaltig sind.

Es kann nicht Wunder nehmen, dass bei solchen Erwägungen die Techniker mit in erster Reihe stehen. — Dem einmal hat sich die Rolle, welche bei jenen Unternehmungen der Technik zufällt, immer bedeutsamer gestaltet. Sie liefern nicht nur einen wesentlichen und nicht den geringwerthigsten Theil der eigentlichen Ausstellungs-Gegenstände, sondern auch für die Form zu sorgen, in welcher diese überhaupt geführt werden sollen; letztere aber hat sich im Verlaufe der bisherigen Weltausstellungen, wenn auch nicht als das absolute Wichtigste, so doch als dasjenige Moment ergeben, dass Besucher weitaus am meisten anlockt und somit über die Lebensfähigkeit des Unternehmens im wesentlichen entscheidet. — Dann aber ist unter jenen Bedenken, die wir an die

kein glücklicher zu nennen, obgleich sonst der schön gestaltete in wirkungsvoller Masse sich erhebende Aufbau sowie die in Formen italienischer Renaissance, entsprechend groß behandelten Einzelformen den hochbegabten, viel erfahrenen Künstler erkennen lassen.

Im entschiedenen Gegensatz zu den vorigen drei Arbeiten steht der andere zweite Preis, der Stier'sche Entwurf. Stier liebt es, nicht immer zum Vortheil seiner Arbeiten, seine eigenen Wege zu gehen. Er hat, fast der Einzige unter allen Bewerbern, das Denkmal nicht auf die vordere Spitze, sondern etwas höher hinauf, auf den Kamm des Gebirges gestellt, auch die Hauptaxe nicht gegen Osten zum Porta-Pass, sondern nach Süden gegen Westfalen gerichtet. Ein thurmartiger Bau erhebt sich kräftig gegen die Luft und endigt in einem Abschlusse, welcher den Gedanken der Krone in Bauformen übertragen zeigt. Die Architektur erinnert an deutsche Kunst ohne eigentlich streng gothisch zu sein. Der Thurm ist mit einer Nische geöffnet, vor welcher das Reiterbild des Kaisers steht. Eine Statue der Westfalia am Postament desselben. Die Gestalten von Krieg und Frieden zu den Seiten des Thurmes, Standbilder vor den Strebepfeilern des letzteren, bilden einen sehr reichen bildnerischen Schmuck, mit mannigfachen

sinnigen Beziehungen zur Aufgabe. Eine lang gestreckte in zwei Absätzen aufsteigende Terrassenanlage dient dem Ganzen als Unterbau und gewährt ebensowohl einen ungehinderten Blick in die Umgebung, wie auf die, erst für den Anblick aus der Nähe berechneten Bildwerke. Hierin liegt offenbar die Schwäche des Stier'schen Entwurfes, obgleich die Reiterfigur die gleiche Größe mit dem Standbilde Friedrichs des Großen erhalten hat, wird sie doch für die Ferne nicht genügend groß erscheinen. Auch die gesammte Einzelausbildung wirkt im ausgesprochenen Gegensatz zu dem Schmitz'schen Entwurfe zu klein. Vielleicht hat bei der sehr sorgfältig berechneten Arbeit die Rücksicht auf die einzuhaltende Kostensumme hier hemmend eingewirkt.

Der weitere Verlauf der Angelegenheit dürfte sich wohl so gestalten, dass der Schmitz'sche Entwurf den Provinzialständen unter einigen Abänderungen und unter Erhöhung der Kostensumme zur Ausführung vorgeschlagen wird, um die im Eingange des Artikels angedeuteten Strömungen gegen den Platz auf der Porta zu überwinden. Vorhanden sind dieselben noch in erheblichem Maße wie es die vor einiger Zeit erfolgte Bildung eines Ausschusses für ein Denkmal auf der Hohensyburg beweist. H.

Welche Bedeutung und Berechtigung haben Wege-Signale?

(Hierzu eine Beilage.)

Die Reichs-Signalordnung vom 30. Novemb. 1885 kennt den Begriff der Wege-Signale nicht; obgleich zur Zeit ihres Erlasses solche Signale bei mehreren deutschen Bahnen schon in Gebrauch waren, haben sie in die Signalordnung keinen Eingang gefunden und man muss wohl annehmen, dass dies mit voller Absicht geschah. Die Signalordnung führt unter II b 13 und 14, sowie unter II b A und B nur Abschluss- und Ausfahrts-Telegraphen auf, welche sowohl vor und auf Bahnhöfen, als auch zur Abschließung einzelner Bahnhofgruppen zur Anwendung kommen sollen. Sie stellen übereinstimmend die gesperrte Fahrt durch den wagerechten Signalarm und rothes Licht dar; ferner gilt da: „wo es für notwendig erachtet wird, die Ablenkung der Züge vom durchgehenden Gleise durch Signale am optischen Telegraphen kenntlich zu machen,“ für allelei Signalarten die Bestimmung: „Die Ablenkung in ein abzweigendes Gleis ist stets an demselben Telegraphenmast zu signalisieren, an welchem sich das Signal für das Verbleiben im durchgehenden Gleise befindet.“ Die Darstellung der Ablenkung erfolgt daher durch eine Mehrzahl unter einander an demselben Maste angebrachter Arme oder Lichter und außerdem ist voraus gesetzt, dass diese Telegraphenmaste vor dem zu deckenden Gefahrpunkt aufgestellt werden. Bei den Ausfahrts-Signalen ist diese Voraussetzung ausdrücklich als Regel hingestellt, bei den Abschluss-Signalen, wo sie der Natur der Sache nach viel notwendiger und wichtiger ist, allerdings nicht; es darf aber wohl angenommen werden, dass dies lediglich deshalb unterblieb, weil diese Voraussetzung bei Signalen, welche einen Bahnhof oder Bahnhofstheil abschließen sollen, für etwas Selbstverständliches gilt, nicht aber, weil sie etwa nicht für

zutreffend gehalten wurde. So ist z. B. im Bahnpolizei-Reglement auch nicht ausdrücklich verboten, auf eingleisiger Bahn zwei Züge auf derselben Strecke gegen einander abzulassen, weil eben auch dieses Verbot so selbstverständlich ist, dass es nicht besonderer Erwähnung bedarf.

Die Abschluss- und Ausfahrts-Signale kennzeichnen also nicht nur die Thatsache, ob für einen Zug die Einfahrt oder Ausfahrt frei oder gesperrt ist, sondern sie stellen auch überall da, wo für den betreffenden Zug mehrere Wege in Frage kommen können und wo das Kenntlichmachen dieser Wege für notwendig erachtet wird, diese Wege selbst dar.

Diesen letzten Zweck verfolgen nun auch die Wegesignale, aber sie weichen dabei von den eigenartigen Formen und Merkmalen der genannten Signale der Reichs-Signalordnung wesentlich ab. Denn die Wegesignale stellen die verschiedenen, bei der Einfahrt oder Ausfahrt von Zügen in Betracht kommenden Fahrstraßen nicht durch Arme dar, welche — wenn in Mehrzahl an einem Maste vorhanden — an den, vor den zu deckenden Punkten, aufgestellten Telegraphen-Masten unter einander angebracht sind, sondern sie bestehen aus mehreren neben einander aufgestellten gesonderten Signalen, und sie stehen sehr häufig, ja man kann wohl sagen, in der Regel, nicht vor, sondern hinter dem Gefahrpunkt. Diese Stellung ergibt sich daraus, dass grundsätzlich die Signale für die Einfahrt und Ausfahrt möglichst an denselben über den Bahnhofsgleisen aufgestellten Signal-Gerüsten angebracht werden, während nach der Signalordnung diese Vereinigung der Signale zur Einfahrt und Ausfahrt an einer Stelle in der Regel nicht, sondern nur ausnahmsweise stattfinden soll, damit eben die Signale nicht

Stelle natürlich nicht in ihrer Gesamtheit zu erörtern gesonnen sind, auch das eine vertreten: ob wir Deutsche wohl imstande sein dürften, gerade auf diesem Gebiete erfolgreich mit den Architekten und Ingenieuren anderer Nationen zu wetteifern und eine Weltausstellung zu schaffen, deren eigenartige Form auf die Schaulust der Kulturvölker die nöthige Anziehungskraft ausüben würde. Und dieses Bedenken scheint um so mehr begründet zu sein, als die nähere Umgebung unserer Reichshauptstadt, welche als Schauplatz einer deutschen Weltausstellung einzig in Frage kommen könnte, an natürlichem Reize gegen die Landschaften von London, Paris, Wien, Philadelphia und Chicago durchaus zurück steht. Hat man doch ernstlich in Zweifel gezogen, dass es überhaupt möglich sei, bei Berlin einen zur Abhaltung einer Weltausstellung geeigneten Platz ausfindig zu machen.

Aber je größere Anfechtungen der Gedanke erfährt, um so stärker ist auch der Anreiz, sie zu besiegen. Es dürfte eine nicht geringe Zahl von Technikern sein, die gelegentlich schon diesem Anreize gefolgt sind und über die Mittel zur Erreichung des Ziels nachgesonnen haben. Und soweit das Zustandekommen einer deutschen Weltausstellung auch noch im Felde stehen mag, so dürfte es für jenes Ziel doch immerhin förderlich sich erweisen, wenn derartige Pläne — trotz ihrer noch unfertigen Form — nicht völlig verborgen bleiben, sondern vor der Gesamtheit der deutschen Architekten und Ingenieure ausgetauscht werden. Es besteht einerseits kein besseres Mittel, sie ausreifen zu lassen, bezw. zur Aufstellung neuer, vollkommenerer Pläne die Anregung zu geben; andererseits kann auch die Phantasie der großen Masse des Volks,

welche bürokratischer Aengstlichkeit und Schwerfälligkeit gegenüber dereinst den Ausschlag geben muss, auf keine bessere Weise geweckt und genährt werden. —

In diesem Sinne geben wir im Folgenden unsern Lesern Kenntniss von einem Plane, den ein süddeutscher Architekt für die Anordnung einer Weltausstellung bei Berlin ersonnen hat. Der Plan ist bereits einige Monate alt und es hat, da derselbe M-hren bekannt worden ist, nicht ausbleiben können, dass Einiges davon schon in der politischen Presse durchgesickert ist. Die sehr mangelhaften und zum Theil völlig missverstandenen Mittheilungen, welche diese darüber gebracht hat, machen es jedoch um so wünschenswerther, dass an ihre Stelle richtigere Nachrichten treten.

Abweichend von der üblichen Art des Vorgehens, bei welcher man zunächst nach einem Ausstellungs-Gelände sucht und erst, wenn dieses gefunden ist, über die besten, den Verhältnissen entsprechende Art seiner Ausnutzung sich schlüssig macht, ist der Urheber des in Rede stehenden Plans davon ausgegangen, dass in erster Linie der Grundgedanke für die Gestaltung der Ausstellung gewonnen werden müsse, während die Aufsuchung des Platzes, auf welchem derselbe sich am besten verwirklichen lässt, erst an zweiter Stelle in Frage kommen könne. Denn er vertritt in sehr entschiedener Weise die Ansicht, dass dieser Grundgedanke, gleichsam das „Leitmotiv“ der ganzen Anlage, es sein muss, welcher durch seine Eigenart die Besucher der Ausstellung von vorn herein bestrickt und dafür sorgt, dass ihrer Schaulust voll und genügt werde.

Selbstverständlich kann es sich dabei nicht darum han-

hinter, sondern vor den zu deckenden Gefahrpunkten aufgestellt werden können.

Wohl die ausgedehnteste Anwendung haben die Wegesignale im Bereiche der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen gefunden, und die nachfolgenden Erörterungen sollen sich an die dort bestehenden Einrichtungen anschließen. In Elsass-Lothringen weisen die Wegesignale noch eine weitere, sehr eigenartige Abweichung von der Reichs-Signalordnung auf, indem bei Nacht in der Haltestellung die Signale der Einfahrts-Richtung beiderseits grünes, die Signale der Ausfahrts-Richtung dagegen beiderseits rothes Licht zeigen. Diese Abweichung gehört zwar nicht nothwendiger Weise zu den Wege-Signalen überhaupt, ist aber doch bei ihrer großen Verbreitung in den Reichslanden so auffallend und eigenartig, dass sie besonderer Hervorhebung bedarf.

Die Wege-Signale sollen nun, wie dies bei ihrer Stellung im Innern des Bahnhofes oder eines gewissen Gleisbereiches auch sachgemäß ist, nicht etwa die Fahrt in oder aus diesen sperren oder frei geben, sondern lediglich dem Bahnhofs-Personal anzeigen, ob auf der betreffenden Fahrstraße binnen kurzem ein Zug zu erwarten ist oder nicht. Die Absperrung des Bahnhofes, in seltenen Fällen auch der einzelnen Gleisgruppen, erfolgt daher noch nebenher durch besondere, allerdings grundsätzlich nur einarmige Bahnhofs-Abschlüsse oder Ausfahrts-Signale und nur diese sind für das Fahr-Personal bei Haltestellung unbedingt bindend, während die Wege-Signale in der Regel nur dann zum Halten zwingen, wenn die Signale aller Wege, welche für den fraglichen Zug überhaupt in Betracht kommen können, sich in Haltestellung befinden.

Werden nun die Wegesignale mit den Abschluss- und Ausfahrtsignalen in solche Abhängigkeit gebracht, dass Freiefahrten an letzteren nicht eher hergestellt werden kann, als bis die Fahrstraße richtig gestellt und durch das zugehörige Wegesignal verriegelt ist, so ist zwar bei Einhaltung der gewöhnlichen Fahrordnung die Betriebssicherheit gewahrt; allein der Lokomotivführer erhält doch erheblich später sichere Kenntniss darüber, ob der für seinen Zug vorgeschriebene Weg auch tatsächlich offen ist, als wenn dieser Weg schon am Abschluss- oder Ausfahrts-Maste durch mehrflügelige Signale dargestellt wird. Sobald aber von der regelmässigen Fahrordnung abgewichen werden muss, kann diese späte Erkennung der Sachlage verhängnissvoll werden; es ist daher nothwendig in solchen Fällen den Zug unter allen Umständen am Abschluss-Signal zu nächst festzuhalten, um ihm hier das Weitere mitzuthemen; ein Verfahren, welches bei Anwendung mehrflügeliger Abschluss-Signale nicht unbedingt nothwendig ist und jedenfalls die Pünktlichkeit des Betriebes, welche auch ein Theil der Betriebssicherheit ist, nicht günstig beeinflussen kann. Tritt nun aber gar der immer und überall mögliche Fall ein, dass im Bahnhofs-Innern plötzlich ein Fahrthinderniss sich ergibt, zu einer Zeit, in welcher der erwartete Zug den Einfahrt gestattenden Abschluss-Mast bereits überfahren hat, so kann bei Anwendung von Wege-Signalen dem Zuge mit diesen vor dem Gefahrpunkte kein Halt mehr geboten werden. Dies ist aber wohl möglich, wenn an Stelle der Wege-Signale vor den verschiedenen Bahnhofsgruppen im Bahnhofs wieder ein- oder mehrflügelige Abschluss-Signale aufgestellt sind, wie das überall da, wo sich die Anwendung besonderer Wegesignale überhaupt nothwendig

deln, etwas zu wiederholen, was schon auf früheren Ausstellungen gesehen worden ist. Abgesehen davon, dass der in Aussicht zu nehmenden Schöpfung der für die große Masse zugkräftigste aller Reize, der Reiz der Neuheit, nicht fehlen darf, muss derselbe auch derart in eine natürliche Beziehung zu ihrem Standorte gesetzt werden, dass sie — soweit wie möglich — dasjenige ergänzt, was die betreffende Landschaft an sich zu bieten nicht imstande ist. Ihre Wirkung wird um so verblüffender und grossartiger sein, wenn sie vor Augen führt, was man in dieser Landschaft zu sehen am wenigsten erwarten konnte.

Da es aber ein gröfserer Unterschied der Bodenerhebung ist, welcher der Umgegend von Berlin am meisten mangelt, so dürfte die Herstellung eines künstlichen Berges mehr als alles Andere zum Ausgangspunkt und Leitmotiv für die Anordnung einer Berliner Weltausstellung sich empfehlen. Und zwar in der Weise, dass dieser Berg nicht etwa blos das hervor ragendste Schaustück, die „great attraction“, der Anlage wäre, sondern dass er in Wahrheit den Kern derselben bildete, auf welchen ihre übrigen Theile mehr oder weniger sich beziehen.

Wie der Verfasser des in Rede stehenden Plans die Verwirklichung seines Gedankens vorläufig sich gedacht hat, zeigt die auf S. 481 mitgetheilte Grundriss-Skizze, welche die Phantasie des Technikers leicht ausgestalten und im Aufrissbilde sich vorstellen wird und welche daher dem zunächst angestrebten Zwecke besser entsprechen dürfte, als ein schon weiter ausgearbeiteter Entwurf, bei dem die Kritik der Einzelheiten nur gar zu leicht einer Würdigung des Grundgedankens Abbruch thut. Es wird an dieser Stelle nur verhältnissmäßig kurzer Erläuterungen dazu bedürfen.

macht, in der Regel der Fall sein wird, wenn einfach die Signale der Reichs-Signalordnung zur Anwendung gekommen sind.

Es ist zwar wohl kaum zu leugnen, dass es für das Bahnhofspersonal bequemer, vielleicht auch übersichtlicher ist, sich über die jeweilig offenen oder geschlossenen Fahrstrassen, sowohl der einfahrenden, wie der ausfahrenden Züge, an einem einzigen Signalgerüst, welches für das ganze betr. Gleisbereich gilt, unterrichten zu können. Für das Fahrpersonal wird aber wohl immer eine Einrichtung vorzuziehen sein, welche diesem die erforderliche Kenntniss möglichst frühzeitig und jedenfalls vor Erreichung des Gefahrpunktes giebt. Und da dieser letztere Gesichtspunkt auch im Interesse der Betriebssicherheit von ganz besonderer Bedeutung ist, so erscheint es doch ausserordentlich fraglich, ob die für das Bahnhofspersonal zu gewinnende gröfssere Bequemlichkeit und Uebersichtlichkeit so werthvoll ist, dass ihr zu Liebe Einrichtungen geschaffen werden, welche mit der Reichs-Signalordnung nicht recht in Einklang stehen, und welche dem fahrenden Zug nicht so bald und so gebieterisch ihre Weisungen ertheilen, wie dies bei einfacher Anwendung der Signalordnung möglich ist.

Allerdings kann man sich in besonderen Fällen auch bei Anwendung von Wegesignalen, besonders wenn diese zufällig vor den zu deckenden Punkten stehen, dadurch helfen, dass man ganz bestimmten Wege-Signalen die Bedeutung beilegt, dass ihre Haltestellung unbedingt beachtet werden muss, wie dies z. B. bei den Reichseisenbahnen mehrfach vorgekommen ist. Aber damit durchbricht man den eigenen Grundsatz und wenn es sich um Signale der Einfahrtsrichtung handelt, kommt noch der missliche Umstand hinzu, dass grünes Licht unbedingt Halt bedeutet, also eine weitere Durchbrechung sonst gültiger Regeln mit in den Kauf genommen werden muss. Solche Abweichungen von sonst gültigen Grundgesetzen können aber auf die sämtlichen Eisenbahn-Bediensteten niemals günstig einwirken, sondern sind in hohem Grade geeignet, Unsicherheit in diese hinein zu tragen.

Im allgemeinen sind also Wegesignale nur Zeichen, dass demnächst gewisse Fahrstrassen befahren werden sollen; sie sind aber nicht gleichzeitig Deckungs-Signale, während die Abschluss- und Ausfahrts-Signale die Möglichkeit gewähren, sowohl alle gefährdeten Punkte rechtzeitig vor Gefahr zu decken, als auch dem Bahnhofs- und dem Fahrpersonal den für den erwarteten Zug offenen Weg in bestimmtester Weise kenntlich zu machen. Die letzteren Signale vereinigen in sich also den Begriff der Deckungs- und der Wege-Signale, dabei ist aber jedes Signal für sich und unabhängig von der Stellung der andern Signale ein Deckungs-Signal, welches bei Haltestellung die Weiterfahrt unbedingt verbietet. Im Gegensatz hierzu sprechen im allgemeinen die Wege-Signale nur in ihrer Gruppen-Zusammenfassung ein solches Verbot aus, aber sehr häufig zu spät, weil sie erst hinter dem Gefahrpunkte aufgestellt sind.

Am besten wird das Gesagte durch einige Beispiele veranschaulicht. Abbild. 1 und 2 zeigen Theile des Bahnhofes Metz, woselbst die Wege-Signale eine sehr ausgedehnte Anwendung gefunden haben, um die ziemlich verwickelten Fahrstrassen zur Darstellung zu bringen. Die überhaupt vorkommenden Fahrstrassen und die zugehörigen vorhandenen Wege-Signale sind auf den Abbildungen mit schwarzer Farbe, die anstelle der Wege-Signale etwa aufzustellenden Abschluss- und Ausfahrts-

Zunächst einige Worte über die geplante Gesamt-Anlage. Am Fusse des Berges, der als ein lang gestreckter Höhenzug mit zwei, durch eine Einsattelung getrennten, steil empor ragenden Spitzen gedacht ist, sehen wir einen See. Nicht allein als landschaftlicher Gegensatz zu dem Berge hat derselbe Berechtigung, sondern auch aus rein technischen Gründen empfiehlt sich seine Herstellung, weil der dabei ausgehobene Boden zur Bekleidung des Berges unmittelbare Verwendung finden kann. Könnte er mit einem natürlichen Wasserlaufe in Verbindung gebracht werden, so wäre das für die Herbeischaffung der Baumaterialien, wie später der Ausstellungs-Güter und für die Beförderung der Besucher zum Ausstellungs-Platze ein nicht zu unterschätzender Gewinn. — Der Anordnung der Bauten, die sich um diese beiden Mittelpunkte in der Ebene gruppieren, liegt der Gedanke einer grossartigen Stadt-Anlage zugrunde. Am See die Reste einer alten Stadt — ein Gewirr von Gassen und Gässchen, in denen die mannichfaltigsten Proben der Bauweise vergangener Jahrhunderte aus verschiedenen Ländern vorzuführen wären — das Innere der Häuser zugleich die Stätte für Schausstellungen archäologischer Art, denen — trotz voran gegangener Beispiele — noch manche neue Seite abgesehen werden könnte. Eine breite, platzartige Prachtstrasse, welche diese Altstadt durchschneidet und in der Hauptaxe der Anlage auf den Berg zuführt, sowie die Ringstrasse, welche Altstadt sowie einen Theil des Sees und des Berges umgeht und auf der äufseren Seite von dem eigentlichen Ausstellungs-Palast begrenzt wird, sind dagegen als die Orte gedacht, wo die Baukunst unserer Zeit im Verein mit der bildenden Kunst und der Gartenkunst ihr Können vorzugsweise zu entfalten hätte.