

ANNALEN FÜR GEWERBE & BAUWESEN.

Verein für Eisenbahnkunde.

Versammlung am 8. December 1891.

Vorsitzender: Herr Geheimer Ober-Regierungsrath Streckert. — Schriftführer: Herr Direktor Kolle.

Mit 2 Tafeln und 8 Abbildungen*.)

Der **Vorsitzende** giebt in dieser letzten Jahressitzung die Uebersicht über die Thätigkeit und die Verhältnisse des Vereins für das ablaufende Jahr.

Der Verein, welcher nunmehr in das 50. Jahr seines Bestehens tritt, zählt beim diesjährigen Jahresschluss die bis jetzt erreichte grösste Zahl aktiver Mitglieder; während dieselbe am Schlusse des Jahres 1890 406 betrug, zählt der Verein am Schlusse dieses Jahres 418, von denen 265 einheimische

144 auswärtige
6 korrespondirende und
3 Ehrenmitglieder sind.

Seit Entstehung des Vereins sind im Ganzen 964 Mitglieder aufgenommen worden, so dass hoffentlich am 50. Jahrestag des Vereins die Zahl 1000 erreicht werden wird.

Der Verein hat im verflossenen Jahre die regelmässigen 9 Versammlungen gehalten, welche im Durchschnitt von 74 Mitgliedern und 4 Gästen besucht wurden.

In diesen Versammlungen wurden 18 Vorträge gehalten.

Hat im verflossenen Jahre einerseits das Tarifwesen und die Organisation der Bahnverwaltungen und andererseits die Konstruktion des Oberbaues und die Dauerhaftigkeit der eisernen Brücken nicht nur die öffentliche Meinung sondern auch die Fachkreise beschäftigt, so sehen wir, dass in neuerer Zeit die Anwendung eines neuen Motors zur Fortbewegung auf den Eisenbahnen — die Elektrizität — Aufmerksamkeit und allgemeines Interesse findet, so auch in unserem Vereine.

Aufser den regelmässigen Sitzungen hat der Verein drei Ausflüge unternommen und zwar

- am 20. April zu den Versuchen mit Wasserbuffern auf den Potsdamer Bahnhof.
- * 30. Mai zur Besichtigung der Umbauten auf der Ringbahn und Befahrung eines Theiles derselben.
- * 23. November zur Anwohnung der Fortbewegung eines eisernen Ueberbaues zu einer Ueberführung auf der Stettiner Bahn.

Den Herren Mitgliedern, welche uns diese interessanten Besichtigungen ermöglichten, spreche ich nochmals den Dank des Vereins aus.

Außerdem tagten 3 Ausschüsse, von denen der literarische Ausschuss, aus 18 Mitgliedern bestehend, 12 Sitzungen; derjenige für die Stellung einer Preisaufgabe, bestehend aus 8 Mitgliedern, 2 Sitzungen und derjenige zur Sammlung von Erfahrungen über eisernen Oberbau, 10 Mitglieder zählend, 4 Sitzungen und der Vorstand 3 Sitzungen hielt.

Durch den Tod wurden dem Verein entrissen an einheimischen Mitgliedern: Oberbaudirektor Endell, Kapitain Fairholme, Geh. Regierungsrath H. Grapow, Geh. Ober-Postrath Mafsmann, an auswärtigen Mitgliedern: Baurath Dickhoff in Bonn, Reg.- und Baurath Sternke in Braunschweig, an korrespondirenden Mitgliedern: Generaldirektor von Gross in Wien, Geh. Regierungsrath Professor von Kaven in Aachen, Baudirektor Scheffer in Altona. Wir betrauern den Heimgang von Mitgliedern, welche großes Interesse für die Bestrebungen des Vereins zeigten.

*) Dieser Nummer ist nur die Tafel I beigelegt, während die Tafel II der nächsten Nummer beigegeben wird. D. Red.

Das Andenken von die Verstorbenen ehrt die Versammlung durch Erheben von den Sitzen.

Gemäss § 17 der Satzungen findet die Neuwahl des Vorstandes statt. Die Herren Regierungsrath Donath und Regierungs- und Baurath Mellin erklärten eine Wiederwahl als Stellvertreter des Schriftführers bzw. als Stellvertreter des Kassenführers nicht wieder annehmen zu können.

In schriftlicher Abstimmung wurden gewählt als Vorsitzender: Herr **Streckert**, Geheimer-Ober-Regierungsrath und vortragender Rath im Reichseisenbahnamt, als Vertreter des Vorsitzenden: Herr **Golz**, Generalleutnant, Chef- des Ingenieur- und Pionier-Corps und General-Inspekteur der Festungen, Excellenz; als Schriftführer: Herr **Kolle**, Eisenbahnbau- und Betriebs-Inspektor a. D., Direktor der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft; als Stellvertreter des Schriftführers: Herr **Kemmann**, Kaiserlicher Regierungsrath im Patentamt; als Kassenführer: Herr **Ernst**, Verlagsbuchhändler; als Stellvertreter des Kassenführers: Herr **Diechmann**, Ober-Ingenieur.

Der Kassenführer Herr **Ernst** gab einen Ueberblick über die Einnahmen und Ausgaben im abgelaufenen Jahre.

Herr **Kolle** hält hierauf den angekündigten Vortrag:

Der Entwurf einer elektrischen Untergrundbahn für Berlin.

Meine Herren! Es ist der Zweck meiner heutigen Mittheilungen, Ihnen eine allgemeine Beschreibung insbesondere des technischen Theiles eines Entwurfes für eine elektrische Untergrundbahn zu geben, welcher von der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft aufgestellt ist und der seit einiger Zeit den maßgebenden Behörden zur Prüfung vorliegt. Nach den mannigfachen Erörterungen in der Tagespresse darf wohl angenommen werden, dass jede Anregung, der Reichshauptstadt neue Verkehrsmittel zu verschaffen, für zeitgemäss gelten kann und das Interesse weiter Kreise finden wird. Die Frage ist an sich nicht neu, sie läst verschiedene Arten der Lösung zu und sie wird wohl endgültig entschieden und verwirklicht sein, ehe das Jahrhundert zur Neige geht.

Meine Herren! Es sind jetzt fast neun Jahre her, seitdem in unserem Verein (im Januar 1883) Herr Oberbaurath Dircksen einen Vortrag über Stadtbahnen insbesondere über eine neue Stadtbahn in Berlin hielt. Die Bahn war als Hochbahn gedacht, die Anwendung der Elektrizität als Zugkraft stellte schon damals Herr Dircksen als das beste Mittel hin, die Bahn für die ihr zufallende Aufgabe leistungsfähig zu machen. Seit der Zeit ist der Gedanke nicht wieder von der Bildfläche verschwunden. Die Elektrotechnik hat inzwischen gewaltige Fortschritte gemacht und, was damals für Zukunftsmusik gelten konnte, hat greifbare Gestalt bekommen. Ferner hat die vielfach erörterte Frage, ob es zweckmässiger sei, für den schnellen Stadtlokalverkehr eine Hochbahn oder eine Untergrundbahn zu wählen, eine Klärung durch das Vorgehen in anderen Weltstädten gefunden und wenn vor neun Jahren jemand, der ernstlich von einer Untergrundbahn in Berlin hätte reden wollen, gewärtig sein musste, dass gute Freunde wohlmeinend seinen Pulsschlag untersuchen würden, so hat man jetzt weniger zu befürchten, nicht für ernst genommen zu werden, wenn man behauptet, dass eine Untergrundbahn auch in Berlin ausführbar ist. Ich darf wohl auf die durch den Bau des 3,2 km langen Mersey-Tunnels zwischen Liverpool und Birkenhead, des Severn-Tunnel von 7,25 km Länge ge-