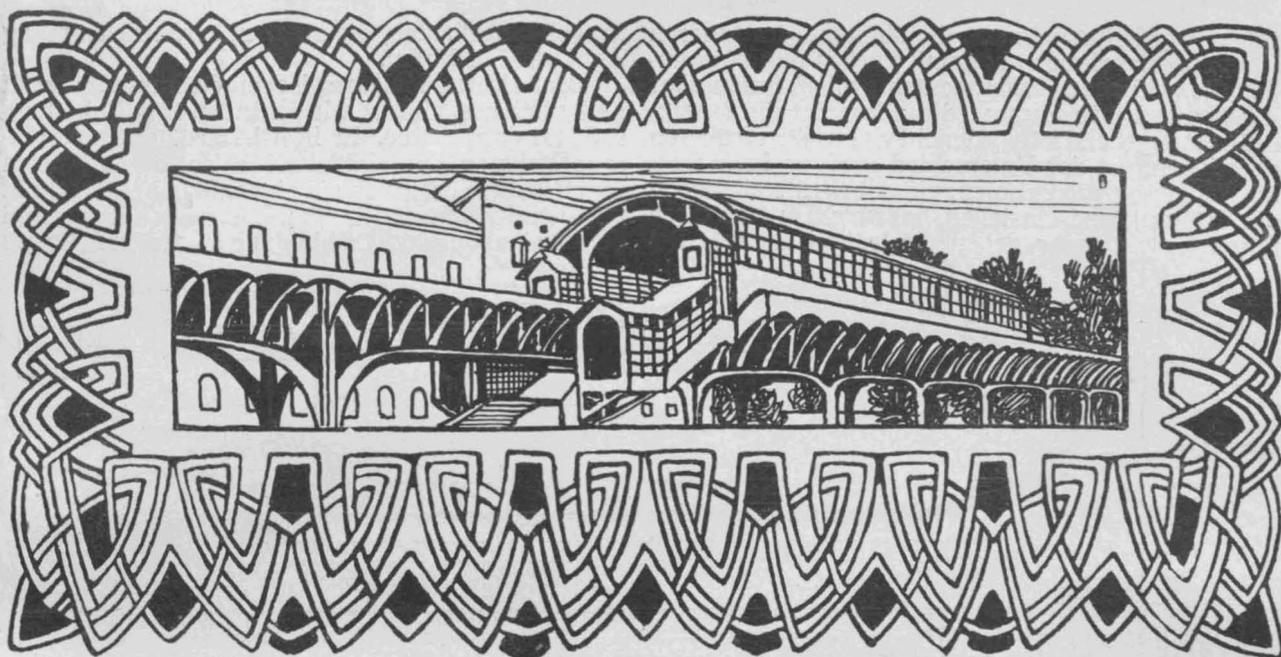




ARTENBAU-AUS-  
STELLUNG ALTONA  
A. E. 1914. \* HAUPT-  
AUSSTELLUNGS-  
HALLE. \* ARCHI-  
TEKT:REGIERUNGS-  
BAUMEISTER DR.-  
ING. KURT MEYER  
\* IN ALTONA A. E. \*  
=== DEUTSCHE ===  
\*\* BAUZEITUNG \*\*  
XLVIII. JAHRG. 1914  
\* \* \* NO. 61. \* \* \*



# DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLVIII. JAHRGANG. NO 61. BERLIN, DEN 1. AUGUST 1914.

## Die Eisenkonstruktionen der Viadukte und Brücken der Hamburger Hochbahn.

Von Ingenieur G. Kapsch in Gustavsburg bei Mainz.

(Fortsetzung aus No. 57.)



nmittelbar hinter der Haltestelle Rödingsmarkt geht die Bahn, indem sie eine Hauptader des Straßenverkehrs der Richtung Burstah—Graskeller und Heiliggeist-Kirchhof kreuzt, in scharfer Krümmung mit einem Halbmesser von 71 m nach der Rampe am Mönckedamm-Fleth. Die Bahn hat hier den kleinsten vor-

kommenden Halbmesser und das größte Gefälle, nämlich 1 : 20,7. Wie man aus dem Lageplan, Abb. 37, Seite 593, sieht, ist der zugehörige eiserne Viadukt im Grundriß gekrümmt; die Hauptträger liegen in gleichem Abstand von der Bahnachse, die Querträger radial. Der Viadukt umfaßt 4 Oeffnungen, deren erste an das Empfangsgebäude der Haltestelle anschließt und deren letzte über einem schon im Fleth stehenden Mauerpfeiler abschließt. In der Mitte, d. h. zwischen der 2. und 3. Oeffnung, ist ein eiserner Bremspfeiler angeordnet, während zwischen der 1. und 2. und der 3. und 4. Oeffnung Pendelstützen stehen.

Die Hauptträger (Abbildung 38) je zweier Oeffnungen sind durchlaufend. Da die Pendelstützen nur lotrechte Drucke aufnehmen, so reicht der Horizontalverband über 2 Oeffnungen als ein Träger; das Gefälle 1 : 20,7 beginnt in der 3. Oeffnung. Die Stützweiten sind von links nach rechts in der Bahnachse gemessen: 25,6, 22,7, 22,7 und 22,8 m. In der 4. Oeffnung ist ein Stück des Viaduktes gerade. Durch die gewählte Anordnung erzielte man erstens eine sehr übersichtliche Stützenstellung, welche den Straßenverkehr so wenig wie möglich beeinträchtigt; zweitens erzielte man die geringste Hauptträger-Entfernung, die überhaupt möglich ist, weil die inneren Hauptträger, wenn es sich um ebene Träger handelt, in den Sehnen liegen müßten, welche von Stützpunkt zu Stützpunkt auf dem inneren Kreis gezogen werden, während die äußeren Hauptträger den äußersten Kreis tangieren müßten. Der gekrümmte Viadukt nimmt also auch die geringste mögliche Lichtfläche von der Straße weg; außerdem fügt er sich, und das

war hier von größter Wichtigkeit, in das Straßenbild der inneren Stadt am günstigsten ein. Die Längskräfte der ersten beiden Oeffnungen werden im linken Widerlager aufgenommen, während die 3. und 4. Oeffnung ihre Längskräfte auf den eisernen Pfeiler überträgt. Die Längskräfte werden durch besondere, in der Mitte der Endquerträger angeordnete, wagrecht liegende Pendel auf die festen Punkte übertragen, Abbildung 39, S. 593. An allen 4 Endpunkten einer über 2 Oeffnungen reichenden Brücke sind Rollenlager angebracht, die nur quer zur Brücke wirkende Kräfte aufnehmen.

Die Hauptträger sind im Grundriß von Knoten zu Knoten polygonal gekrümmt; da die Gurtknoten auf Kreisbögen und die Querträger radial liegen, so fallen die an jedem Knick entstehenden Komponenten der Gurtkräfte in die Querträgerenebene. Ist der Obergurt auf Druck beansprucht, der Untergurt auf Zug, so wirken diese Komponenten oben nach außen, unten nach innen. Wie aus dem in Abbildung 40 dargestellten Brücken-Querschnitt hervorgeht, ist die Fahrbahn versenkt und die Querträger sind mit den Pfosten als Halbrahmen ausgebildet. Die erwähnten Komponenten bewirken nun ein Quermoment, das durch die Halbrahmen auf den äußeren und inneren Hauptträger übertragen wird. Die äußeren Hauptträger werden belastet, die inneren entlastet; erzeugt die lotrechte Belastung negative Momente, so ist der Vorgang umgekehrt. Das zeigt nun gleichzeitig eine Möglichkeit an, das eigentlich vorhandene Raumbachwerk in Teilsysteme zu zerlegen und die statische Berechnung mit Hilfe dieser Teilsysteme durchzuführen.

Der Gang der Rechnung wurde demnach wie folgt eingerichtet: zunächst rechnete man wie bei einer Brücke mit ebenen Hauptträgern jeden Träger für sich in abgewickeltem Zustand; die Seitenkomponenten lassen sich aus den in jedem Knoten auftretenden Biegemomenten unmittelbar herleiten und damit auch die beiden gleich großen Zusatzkräfte im äußeren und inneren Hauptträger; diese Zusatzkräfte fügt man den aus der lotrechten Belastung entstehenden Knotenlasten zu und bestimmt aufs neue die Momente in den Hauptträgern; die Momente im äußeren Haupt-

träger werden zunehmen, die Momente im inneren Hauptträger nehmen ab; damit werden nun zwar außen die seitlichen Komponenten größer, innen aber kleiner und ihre Summe, die allein für die Zusatzkräfte maßgebend ist, wird nicht viel von der früheren abweichen. Ist der Unterschied groß, so kann man die Rechnung wiederholen; einmal wird sich jedoch ein Kräftezustand einstellen, bei welchem sich diese Summe nicht mehr gegen die frühere ändert. Bei

Träger-Einzelheiten, die einer näheren Erläuterung wohl nicht bedürfen.

Der eiserne Pfeiler zwischen Oeffnung II und III ist ähnlich ausgebildet, wie der in No. 47 in Abbildung 9, S. 451 dargestellte. Er besteht aus 2 als geschlossene Rahmen ausgebildeten Rippen, deren Pfosten durch einen Steg zu einem einheitlichen Querschnitt miteinander verbunden sind. Den oberen Riegel und die Pfostenköpfe zeigt Abbildung 39. In der Mitte des

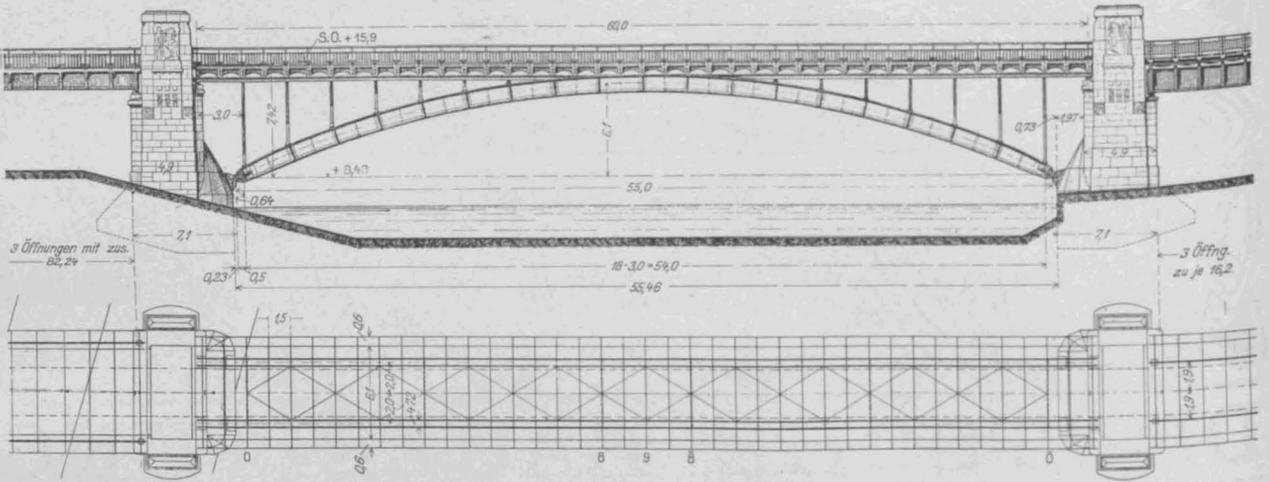


Abbildung 42a. Brücke über den Kuhmühlenteich. (Links anschließend Viadukt über Uhland-Straße und Eilenau.)

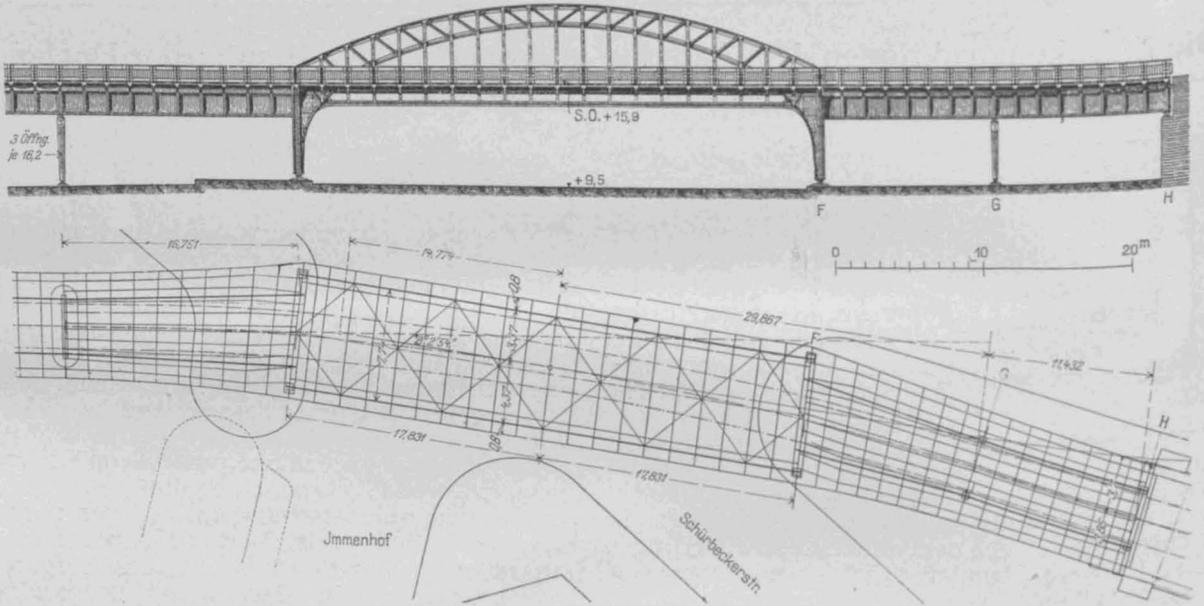


Abbildung 42b. Unterführung der Schürbecker-Straße. (An Abbildung 42a rechts anschließend.)

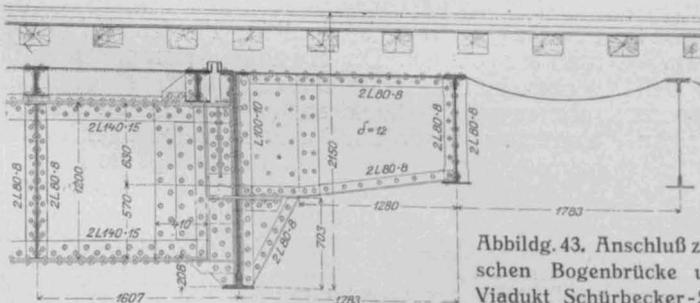


Abbildung 43. Anschluß zwischen Bogenbrücke und Viadukt Schürbecker-Str.

oberen Querriegels ist das schon erwähnte Lager untergebracht, das die Längskräfte aufnimmt. Ebenso sind der Zapfen am End-Querträger und das Horizontalpendel dargestellt. Aehnlich wie dieser Pfeiler sind auch die anderen Pfeiler bei Straßen-Unterführungen ausgebildet worden. Bei besserem Baugrund wurde in einigen Fällen der obere Querriegel fortgelassen.

Abbildung 41, S. 594, zeigt ein Bild des Viaduktes von der Außenseite der Krümmung. Eine andere Aufnahme des Viaduktes mit der Haltestelle Rödingsmarkt zeigt die Bildbeilage zu dem Günthel'schen Aufsatz in No. 66, Jahrg. 1912 der „D. Bauztg.“; es sei hiermit darauf verwiesen. Der Viadukt ist ähnlich jenem der Pariser Métropolitain, über welchen die Bahn vom Orléans-Bahnhof kommend und bei der Austerlitz-Brücke die Seine überquerend in scharfer Krümmung in die Flußrichtung umschwenkt und in die Untergrundbahn übergeht. Uebrigens sollen in Wien bei einem im Bogen liegenden Viadukt der Wiener Verbindungs-

dem vorliegenden Bauwerk haben Proberechnungen ergeben, daß die Zusatzkräfte gegen die allererste Ermittlung um etwa 1,1% größer werden. Ohne die Rechnung zu wiederholen, hat man den aus der ersten Ermittlung sich ergebenden Zahlen für die Zusatzkräfte 1,1% zugeschlagen. Die Pfosten sind zur Uebertragung der Komponenten sehr kräftig ausgebildet worden. Die Fahrbahn besteht aus einer ebenen Blechdecke mit beiderseitigem Gefälle. Die Abbildungen 39 und 40 zeigen auch noch einige Haupt-

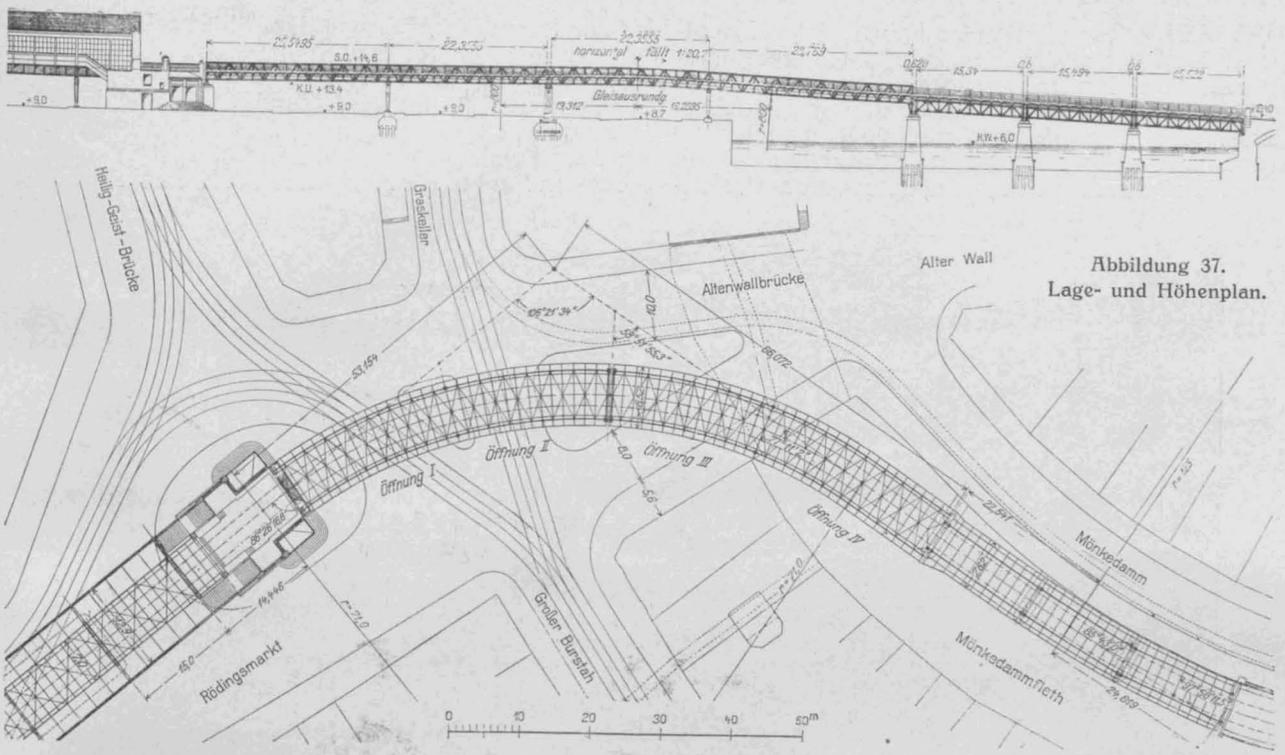


Abbildung 37.  
Lage- und Höhenplan.

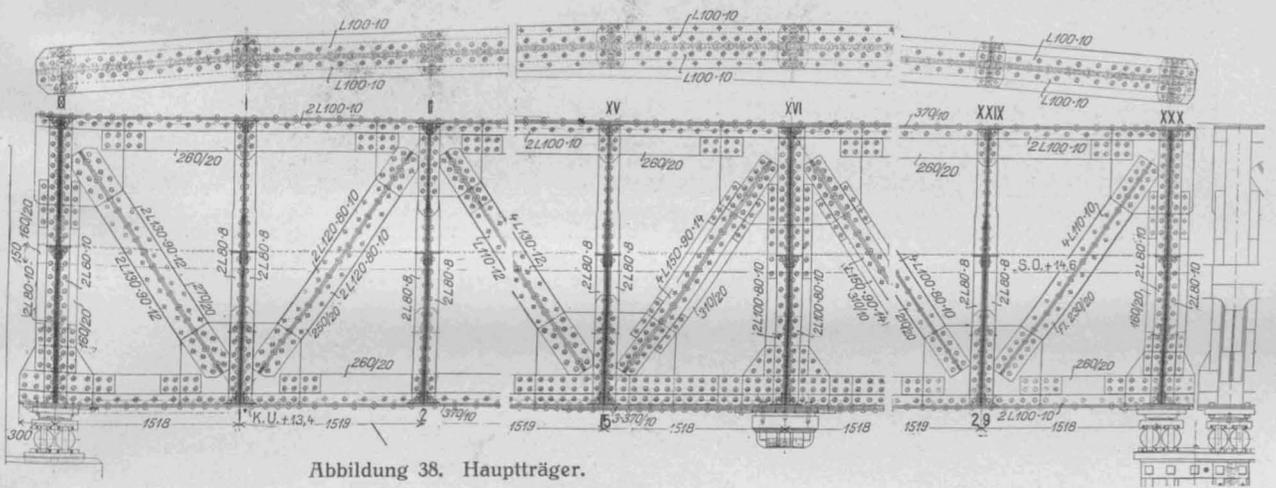


Abbildung 38. Hauptträger.

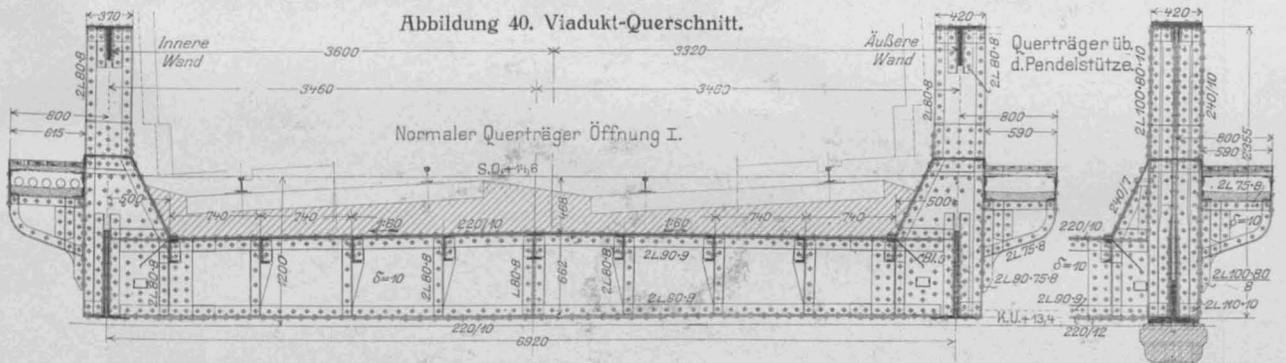


Abbildung 40. Viadukt-Querschnitt.

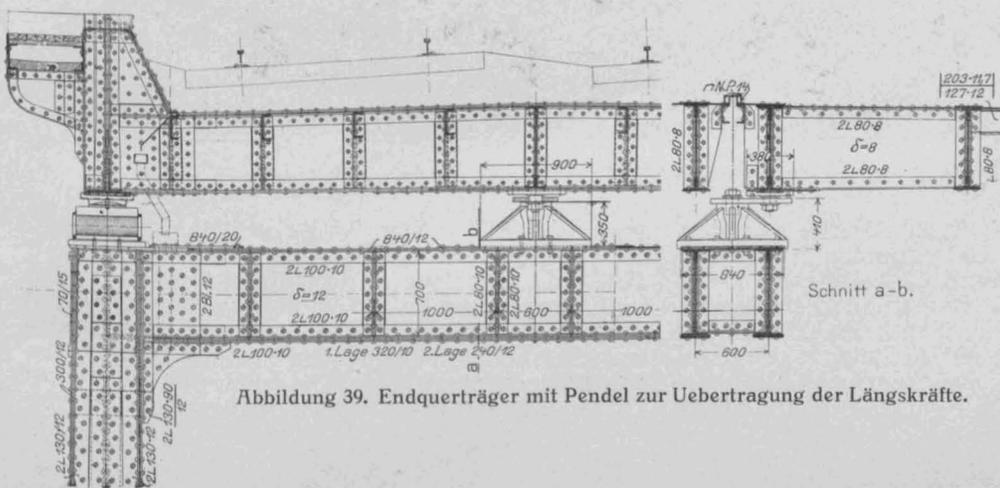


Abbildung 39. Endquerträger mit Pendel zur Uebertragung der Längskräfte.

Abbildungen 37—40.  
Ausbildung des gekrümmten Viaduktes zwischen Haltestelle Rödingsmarkt und Mönkedammfleth. (Einzelheiten 1:60).

Die Eisenkonstruktionen der Viadukte und Brücken der Hamburger Hochbahn.

Bahn Blechbrücken bestanden haben, deren Hauptträger im Grundriß gleichfalls schwach gekrümmt waren; sie stammten aus älterer Zeit und sind seit etlichen Jahren ausgewechselt worden. In der Uebersicht, Abbild. 37 a. v. S., sind anschließend an den gekrümmten Viadukt noch die 3 im Mönkedamm-Fleth liegenden Oeffnungen zu sehen, welche die am Haf-

bis zur ersten Unterführung der Schürbecker-Straße mit der Brücke über den Kuhmühlenteich. (Abbildungen 42 a und b, S. 592.)

Zur Unterführung der Uhland-Straße und der Eilenau dienen 3 Oeffnungen mit 2,4 m hohen Blechträgern auf Pendeljochen. Die Fahrbahn ist versenkt; die festen Punkte zur Aufnahme der Bremskräfte lie-



Abbildung 41. Gekrümmter Viadukt zwischen Haltestelle Rödingsmarkt und Mönkedammfleth.



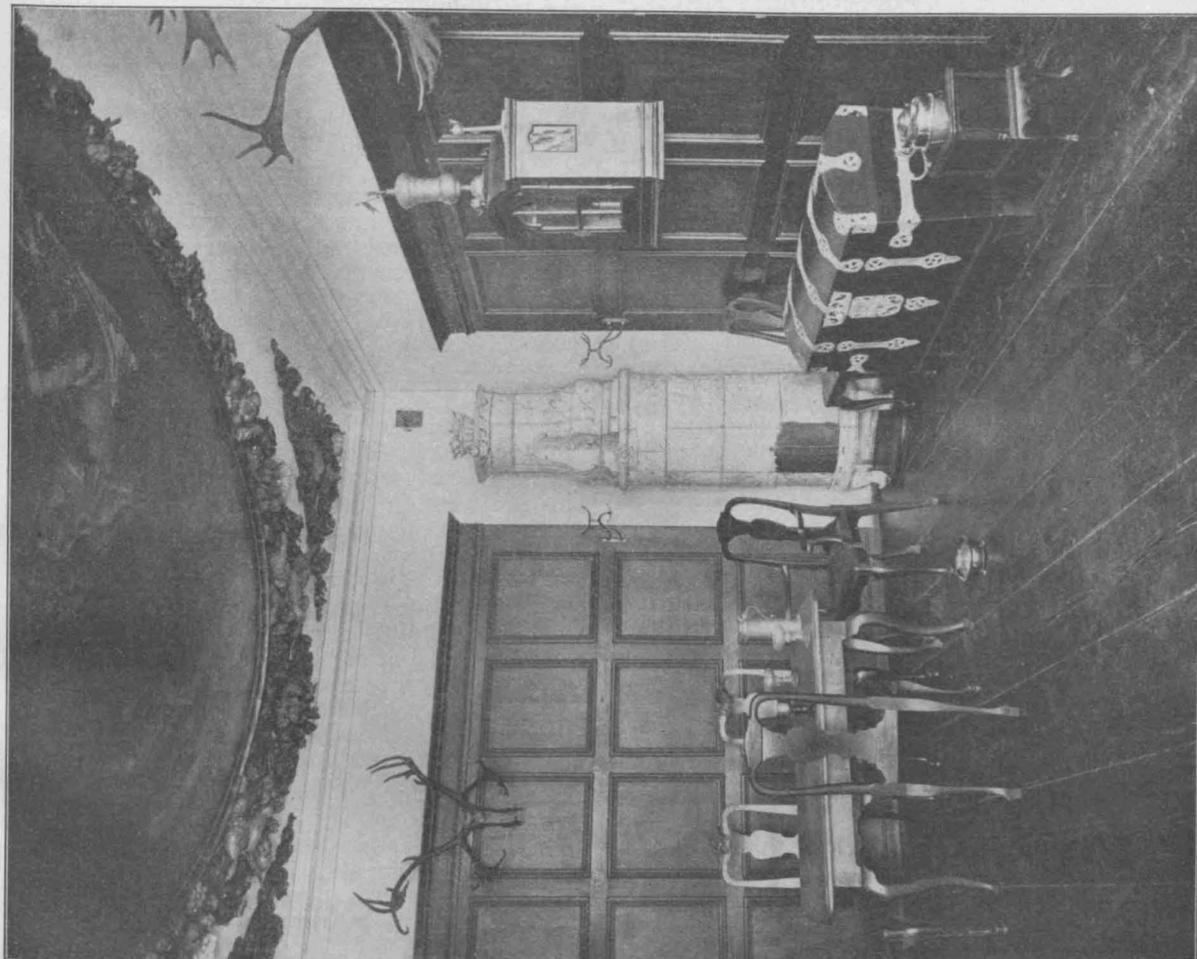
Abbildung 44. Unterführung der Wagner-Straße mit der gleichnamigen Haltestelle.

Tor beginnende eiserne Viaduktstrecke vor dem Uebergang der Bahn zur Untergrundbahn zum Abschluß bringen; sie haben rd. 15 m Weite und bestehen aus normaler Viadukt-Konstruktion auf Mauerpfeilern mit oben liegender Fahrbahn. Die Hauptträger liegen von Stützpunkt zu Stützpunkt frei auf.

Ein bemerkenswerter Brückenzug in Eisenkonstruktion ist jener von der Haltestelle Uhland-Straße

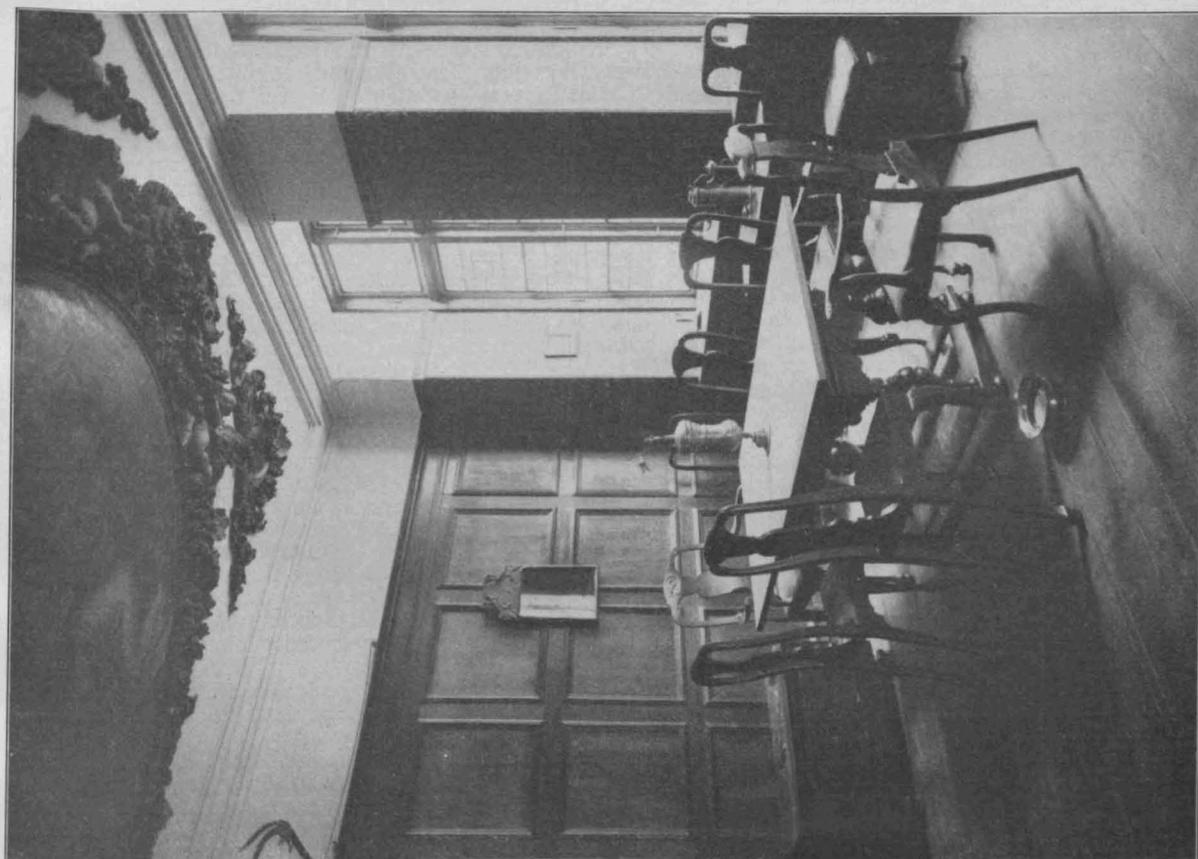
gen an den Enden über den Mauerpfeilern. Die Oeffnungsweiten sind der Reihe nach: 28,76; 27,60 und 25,88 m; das eine Ende bei der Uhland-Straße ist schief. Die Gelenke liegen in den Seitenöffnungen, und zwar in der Höhe der Fahrbahndecke. Das eine ist ein festes Gelenk, das andere ein bewegliches; beim letzteren ist die Fahrbahn durchschnitten. Die größte Stützweite eines Einhängeträgers in den Außenöffnungen beträgt 25,3 m.

Die Brücke über den Kuhmühlenteich (Abbildung 42a) ist eine Bogenbrücke von 55<sup>m</sup> Stützweite; Pfeilverhältnis ist demnach 1 : 9; die Hauptträger sind doppelwandig und haben 1,1<sup>m</sup> Stehblechhöhe; die



Barock-Zimmer mit Ofen und Vertäfelung.

Das wiederhergestellte Schabbel-Haus in Lübeck.



Fenster-Ansicht des Barock-Zimmers.

es ist das die größte Stützweite, die bei der Hochbahn Fahrbahn liegt oben auf einem Streckgurt und entspricht dem normalen Viadukt-Querschnitt.

1. August 1914.

Die Hauptträger der Unterführung der Schürbecker-Straße (Abb. 42b, S. 592) sind Fachwerkbögen mit 2 Gelenken und einem Zugband in der Höhe der Fahrbahn. Das System ist also zweifach statisch unbestimmt. Die Gelenke liegen in Straßenhöhe und übertragen hier die Längskräfte. Der Windverband liegt in der Ebene des Zugbandes und überträgt seine Kräfte auf die Portale an den Enden, die zugleich zur Lagerung der anschließenden Viaduktträger dienen. Die Einzelheiten dieser Lagerung zeigt Abbildung 43. Die beiderseits anschließenden Viadukte haben vollwandige Träger mit oben liegender Fahrbahn; in den unregelmäßigen Grundrissen ist eine ebene Blechdecke angeordnet worden.

Die äußere Erscheinung der Unterführung der Schürbecker-Straße mit den anschließenden Viadukten zeigt die Bildbeilage zu No. 48.

Dem Brückenzug Uhland-Straße—Schürbecker-Straße, der in einem sehr vornehmen Stadtteil liegt, folgen nun eine Reihe von eisernen Viadukten und Straßen-Unterführungen, die mit gewölbten Viadukten in reicher Zahl abwechseln und die Bahn durch den dicht bebauten Stadtteil Barmbeck führen. Eine zweite Unterführung der Schürbecker-Straße ist bereits in No. 48 erwähnt und in dem Kopfbild Abb. 19, S. 453, gezeigt worden. Auf einige zwischenliegende Bauwerke folgt dann der Fachwerk-Viadukt beim Werk- und Armenhaus mit 240<sup>m</sup> Länge und Oeffnungen von 16,5<sup>m</sup> Stützweite in der normalen Konstruktion. Eine größere Unterführung ist die der Wagner-Straße unmittelbar vor der gleichnamigen Haltestelle; ihre äußere Erscheinung ist aus Abb. 44, S. 594, zu entnehmen. Sie trägt einen Teil des Bahnsteiges der Haltestelle und die Bahnsteig-Verlängerung. Das eine, dem

Empfangsgebäude der Haltestelle zugekehrte Ende der Brücke ist senkrecht, das andere Ende ist schief. Auf der einen Seite, dem schiefen Ende zu, liegen in der Straßenflucht Pendelsäulen, auf der anderen Seite, unter dem Bahnsteig, steht ein Pendeljoch senkrecht zur Brücke. Die Hauptträger sind Blechträger mit Gelenken in den Außenöffnungen; die Stützweiten der Mittelöffnungen betragen 21,8 und 26,0<sup>m</sup>; die festen Punkte liegen auf den Widerlagern und die Dilatation ist in der den Bahnsteig tragenden Außenöffnung untergebracht.

Zu erwähnen ist ferner noch der im weiteren Verlauf der Strecke liegende Viadukt am Barmbecker-Markt mit einer Gesamtlänge von rd. 410<sup>m</sup>; er schließt unmittelbar an die Haltestelle Dehnhaide mit 2 Straßen-Unterführungen von 21,6<sup>m</sup> und 25,9<sup>m</sup> Weite an; die beiden Brücken haben versenkte Fahrbahn und liegen in einem Bogen von 100<sup>m</sup> Halbmesser; die Hauptträger sind Fachwerkträger mit parallelen Gurtungen; sie sind auf eisernen Pfeilern gelagert.

Es folgen dann, in der Geraden liegend, 2 durch eine kleinere Straßen-Unterführung auseinander gehaltene Fachwerk-Viadukte mit oben liegender Fahrbahn in der normalen Konstruktion auf Pendelstützen mit je 106<sup>m</sup> Länge (vergleiche die Abbildungen 2 und 7 in No. 47, S. 449, und 12 in No. 48, S. 457). Sie haben 8 Oeffnungen von 13,25<sup>m</sup> Weite; die festen Punkte liegen an den eisernen Pfeilern der Straßen-Unterführungen. Hierauf folgt, den Viadukt zum Abschluß bringend, ein Brückenzug von etwa 135<sup>m</sup> Länge mit Fachwerkträgern und versenkter Fahrbahn auf eisernen Pfeilern und Pendeljochen, mit welchem mehrere Straßen, die an dieser Stelle den Barmbecker-Markt kreuzen, unterführt werden. Die größten Hauptträger-Stützweiten sind hier 28,9<sup>m</sup> und 34,8<sup>m</sup>. — (Schluß folgt.)

### Alexander Conze †.



Am 19. Juli d. J. im Alter von 83 Jahren verschiedenen Alexander Conze ist einer der bedeutendsten Archäologen der Gegenwart, ein Bahnbrecher auf dem Gebiete der griechischen und römischen Altertumskunde dahingegangen. Conze wurde am 10. Dez. 1831 in Hannover geboren. Er machte seine Studien in den Jahren 1851—53 in Göttingen, gab sich jedoch zunächst dem Studium der Rechte hin, um sich dann auf den Rat von Ernst Curtius in Berlin hier bis 1855 der klassischen Archäologie zuzuwenden. Er saß zu den Füßen von Eduard Gerhard (1795—1867), der sich in Rom an einer „Beschreibung der Stadt Rom“ beteiligt hatte, hier 1829 das deutsche archäologische Institut gründete und als Organisator auf dem Gebiete der archäologischen Wissenschaften geschätzt war. Er hörte auch noch Philipp August Böckh (1785 bis 1867), den ausgezeichneten Vertreter der klassischen Philologie, der seit 1811 an der Universität Berlin die Wissenschaft des klassischen Altertums lehrte. Der Aegyptologe Karl Richard Lepsius (1810—1884) führte ihn in die alte Kunst des Pharaonen-Reiches ein und durch Leopold Ranke (1795—1886) wurde er zur weltgeschichtlichen Betrachtung der Ereignisse der Kulturvölker erzogen. In Berlin stand damals auch Gustav Friedrich Waagen (1794 bis 1868) auf der Höhe seines Ruhmes. Auch ihm schloß sich Conze an, um von dem umfassenden kritischen Scharfblick des bedeutenden Museumsmannes Nutzen zu ziehen. Es ist aber charakteristisch für den Wissensdrang Conze's, daß er sich mit den bisher genannten Lehrern, so vielseitig die Wissenschaft, die sie vertraten, war, nicht begnügte, sondern daß er auch noch die Vorlesungen von Wilhelm Stier (1799—1856) aufsuchte, um bei diesem geistreichen Lehrer der Bauakademie in Berlin Geschichte der Baukunst zu hören. Nach Abschluß seiner Studien promovierte der Verstorbene an der Universität Berlin 1855 mit einer Schrift „Ueber die verschiedenen Darstellungen der Psyche“. Mit reichem Wissen ausgestattet ging er auf Reisen, zunächst nach London zum Studium des Britischen Museums, das damals noch die Hauptquelle für das Studium der Ueberreste des klassischen Altertums für den war, der nicht die Mittel besaß, die Reste an der Stelle ihrer Entstehung aufzusuchen. Doch auch das wurde ihm durch ein Reisestipendium des preußischen Archäologischen Institutes bald ermöglicht. Er bereiste nun Italien, Griechenland und Kleinasien und studierte die Antikenschätze in Paris, auf den Schlössern des englischen Adels und in St. Petersburg. Mit Adolf Michaelis machte er sich zu längerem Studium nach Griechenland auf

und ließ 1860 in Hannover als Frucht dieser Reise das Buch: „Eine Reise auf die Inseln des Thracischen Meeres“ erscheinen. Er berührte auf diesen Reisen, die in die Jahre 1856 und 1857 fallen, zunächst nur die nördlichsten Inseln des ägäischen Archipels, Samothrake, Imbros, Lemnos usw., und begnügte sich mit dem Studium der zutage liegenden archäologischen Ueberreste. Das, was seine spätere Größe ausmacht, kam erst später zum Durchbruch.

Bei einem Besuche von Rom 1859 ging er auch in die Ausstellung der Ausgrabungs-Ergebnisse des Engländers Charles Thomas Newton, der Mitglied der archäologischen Abteilung des Britischen Museums in London war, sich dann aber als Vizekonsul nach Mytilene versetzen ließ, um im griechischen Archipel und an der Küste von Kleinasien Ausgrabungen veranstalten zu können. Die Eindrücke, die er hier gewann, waren so tiefe, die Bedeutung dieser Tätigkeit wurde von ihm so klar erkannt, daß sie für sein Lebenswerk bestimmend werden sollte. Man darf wohl sagen, daß der Verfasser der „Discoveries at Halicarnassus, Cnidus and Branchidae“ vorbildlich für die spätere Entwicklung von Conze wurde. Dieser aber sollte vorläufig noch nicht das Gebiet seines Ruhmes betreten. Nach der Rückkehr von seinen Reisen habilitierte sich Conze 1861 als Privatdozent in Göttingen, erhielt aber bereits 1863 einen Ruf als außerordentlicher Professor nach Halle, von wo er 1869 durch den Unterrichts-Minister Leopold von Hasner als Ordinarius der klassischen Archäologie auf die neu errichtete Lehrkanzel der Universität in Wien berufen wurde. Man sah damals in Oesterreich noch vielfach nach Deutschland, wenn es galt, für bestimmte Gebiete ausgezeichnete Vertreter zu gewinnen. Zu jener Zeit wurde z. B. Bruno Bucher an das Oesterreichische Museum berufen. In seiner Antritts-Vorlesung sprach Conze „Ueber die Bedeutung der klassischen Archäologie“. In Wien hatte er Gelegenheit zu organisatorischer Tätigkeit. Er verfolgte das Ziel einer zweckmäßigen Arbeitsteilung bei den archäologischen Forschungen bei räumlich begrenzten Gebieten. So wies er 1872 in einem Vortrag darauf hin, welche großen Aufgaben noch in der Erforschung der ägäischen Inseln der Wissenschaft harrten. Die Kenntnis dieser Inseln hatte er 1865 durch eine Studienreise nach Lesbos noch erweitert. Seine Ausgrabungen fanden die Beachtung der maßgebenden Kreise, und in den Jahren 1873 und 1875 konnte er mit den Arch. Alois Hauser und George Niemann und dem Archäologen Otto Benndorf zu ei Reisen nach der Insel Samothrake unternehmen, als deren Ergebnis 1875 in Wien die Schrift „Archäologische Untersuchungen auf Samothrake“ her-

auskam. 1876 gründete er an der Universität in Wien im Verein mit dem von Prag nach Wien berufenen Otto Hirschfeld und mit Otto Benndorf das archäologisch-epigraphische Seminar. In Wien kam in den Jahren 1870—73 auch ein Werk „Zur Geschichte der Anfänge der griechischen Kunst“ heraus. Noch bis zum Ende der siebziger Jahre war Conze mit der wissenschaftlichen und literarischen Verwertung der Untersuchungen auf Samothrake beschäftigt.

Es lag nun auf der Hand, daß man in Berlin bestrebt war, einen so hervorragend bewährten Gelehrten, den man von Halle unbedenklich hatte in die Fremde hinaus ziehen lassen, in die Heimat zurück zu berufen. 1877 ging denn Conze nach Berlin, um zunächst die Leitung der Skulpturen-Abteilung des Alten Museums zu übernehmen. Bald jedoch setzte er das große Unternehmen ins Werk, mit dem sein Name auf immerwährende Zeiten verknüpft sein wird. Im Jahre 1873 war in Pergamon, der Stadt des Königs Eumenes II. (197—159), der große Zeus-Altar aufgedeckt worden. Es war nun Conze, der durch stetige Einwirkung auf die preussische Regierung diese dazu bestimmte, die Mittel zur Freilegung des gesamten Altares zu bewilligen. Im Verein mit Humann unternahm er darauf in den Jahren 1878—1886 die Freilegungs- und Grabungsarbeiten, welche die Berliner Museen mit Schätzen der griechischen Kunst bereicherten, welche sie an die Spitze der europäischen Museen stellten. Es war ein Erfolg ohne Gleichen, der die deutschen Forschungsarbeiten damals an die Spitze aller kunstwissenschaftlichen Arbeiten brachte. Das Augenmerk der preuß. Regierung blieb von nun an auch stets auf Pergamon gerichtet. Seit 1900 unternahm Conze im Verein mit Dörpfeld weitere Grabungsarbeiten, die im Gegensatz zu den Arbeiten auf der Höhe des Stadtberges nunmehr der eumenischen Stadt am Berghang galten. Durch die Grabungen wurde das glänzende Bild einer hellenistischen Königsstadt enthüllt. Conze, Humann und Bohn berichteten über ihre Tätigkeit in „Die

Ergebnisse der Ausgrabungen zu Pergamon“, die in den Jahren 1880, 1882 und 1888 in Berlin erschienen. Seit 1885 erschien ein Werk: „Altertümer von Pergamon“. Ueber die Ausgrabungs-Ergebnisse von 1886—1899 berichtete Conze im Verein mit C. Schuchardt. In einer Sonder-Schrift gab Conze 1903 „Kleinfunde von Pergamon“ heraus. Dem Studium des pergamenischen Altares widmeten sich Puchstein und Winnefeld. Wenn die neuen Museumsbauten in Berlin beendet sein werden, wird man erst so recht erkennen, was Conze als treibende Kraft der deutschen archäologischen Wissenschaft gewesen ist.

Im Jahre 1887 wurde Conze unter Enthebung von seinem Amte als Direktor an den königlichen Museen zum Generalsekretär der Zentralkommission des Deutschen Archäologischen Institutes zu Berlin ernannt. Im Jahre 1905 legte er diese Stellung nieder, um sich ausschließlich den Forschungsarbeiten in Pergamon zu widmen, die sich nunmehr auf die ganze alte Stadt erstrecken. Noch als Achtzigjähriger besuchte er jedes Jahr auf einige Monate die eumenische Königsstadt, um mit Dörpfeld und Schuchardt die stetig fortschreitenden Grabungsarbeiten zu leiten. Auch an der römischen Limes-Forschung war Conze durch die Gründung einer Abteilung des Deutschen Archäologischen Institutes für römisch-germanische Forschung beteiligt. Es kann als beinahe selbstverständlich gelten, daß der Verstorbene auch Mitbegründer der Deutschen Orient-Gesellschaft war. Die Generaldirektion der königlichen Museen zu Berlin gibt ein Monumentalwerk über „Die Altertümer von Pergamon“ heraus. Es wird ein Denkmalwerk für Alexander Conze sein, der ein Bahnbrecher der Altertumskunde der Gegenwart und ein Führer in der Wissenschaft des Spätens war. Er war der große Stratege der deutschen archäologischen Wissenschaft, ohne den diese nicht den Ruhm erlangt hätte, in dem sie sich heute sonnen darf und der nach der Vollendung der Museumsbauten in Berlin erst voll in die Erscheinung tritt. —

### Adolf Martens †.

**I**m 65. Lebensjahre ist der Direktor des kgl. preuß. Material-Prüfungsamtes in Gr.-Lichterfelde, Geh. Ob.-Reg.-Rat Prof. Dr.-Ing. h. c. Adolf Martens, nach längerem Leiden am 25. Juli d. J. nach einer mehr als 30jährigen verdienstvollen Tätigkeit auf dem Gebiete des Materialprüfungs-Wesens durch den Tod abberufen worden. Aus dem Maschinenbau hervor gegangen, dann bei Brücken- und Eisenbahnbauten tätig, wandte Martens frühzeitig seine Aufmerksamkeit den Eigenschaften der Baumaterialien, dem Zusammenhang zwischen diesen Eigenschaften und den Festigkeiten und den Methoden zur Feststellung derselben zu, einem Gebiet, das damals noch im Anfangsstadium der Entwicklung stand. Die ersten amtlichen Untersuchungen auf diesem Gebiet wurden seit 1870 als Fortsetzung der bekannten Wöhler'schen Versuche in einer der Gewerbeakademie angegliederten „Versuchsstation zur Prüfung der Festigkeit von Stahl und Eisen“ durchgeführt; 1875 wurde an der gleichen Lehranstalt eine Prüfungsstelle für Baumaterialien errichtet und an der Bergakademie war 1877 die „Chemisch-technische Versuchsanstalt“ entstanden. Im Jahre 1879 wurden den beiden ersten Anstalten, die inzwischen die Bezeichnung „Mechanisch-technische Versuchs-Anstalt“ und „Prüfungsstation für Baumaterialien“ erhalten hatten, bestimmte Arbeitsgebiete zugewiesen, sie wurden als besondere Institute der Technischen Hochschule angegliedert und es wurden Grundsätze für ihre Tätigkeit aufgestellt, deren Durchführung von einer kgl. Kommission überwacht werden sollte. Als 1884 die Stelle des Vorstehers der „Mechanisch-technischen Versuchsanstalt“ neu zu besetzen war, wurde Martens, auf dessen einschlägige Arbeiten man inzwischen aufmerksam geworden war, zum Leiter dieser Anstalt berufen. Sie bestand damals aus dem Vorsteher, einem Assistenten, dem jetzigen Unterdirektor im Material-Prüfungsamt Geh. Reg.-Rat Prof. Rudolph und 2 Gehilfen. An Maschinen standen ihr hauptsächlich eine alte von Werder erbaute Prüfungs-Maschine und die zu den Wöhler'schen Dauerversuchen verwendeten Maschinen zur Verfügung. Der gewaltige Aufschwung der Industrie stellte aber bald weitergehende Anforderungen an die Anstalt: es traten Abteilungen für Oel- und Papier-Prüfung und Metallographie hinzu, 1895 wurde die Prüfungsstation für Baumaterialien angegliedert, schließlich auch die chemisch-technische Versuchs-Anstalt als Abteilung für allgemeine Chemie, sodaß 1904 bei der Uebersiedelung nach dem ausgedehnten, mit allen erforderlichen Maschinen und Einrichtungen reich ausgestatteten Neubau in Lichterfelde-West die Anstalt alle Zweige des Materialprüfungswesens umfaßte und mit Recht den

Namen „Material-Prüfungsamt“ erhalten konnte. Sie gliedert sich jetzt in 6 Abteilungen unter selbständigen Vorstehern, 2 Unterdirektoren für die mechanischen und die chemischen Betriebe stehen dem Direktor zur Seite. Beschäftigt werden 229 Personen, darunter 74 akademisch gebildete. In gleichem Maße sind die Aufgaben der Anstalt gewachsen: sie hat die Verfahren, Maschinen und Instrumente und Apparate für das Material-Prüfungswesen der Technik im öffentlichen Interesse auszubilden und zu vervollkommen; sie hat die Prüfung von Baumaterialien vorzunehmen sowohl im öffentlichen und wissenschaftlichen Interesse wie auch gegen Bezahlung für Private; sie hat auf Verlangen als Schiedsrichter bei Streitigkeiten über die Beschaffenheit von Materialien zu wirken; sie hat schließlich auch als Glied der Technischen Hochschule Lehrzwecke auf dem einschlägigen Gebiet zu erfüllen und Männer der Praxis im Material-Prüfungswesen auszubilden.

Diese Entwicklung hat Martens in seiner langjährigen Tätigkeit zielbewußt geleitet, er hat sich mit gleichem Eifer den verschiedenen Aufgaben der Anstalt gewidmet, er hat an ihrer Erhebung zu einem wissenschaftlichen Forschungs-Institut gearbeitet, andererseits aber auch immer wieder betont, daß die Förderung der Industrie und ihrer praktischen Aufgaben, das Zusammengehen mit ihr mit zu den vornehmsten Aufgaben des Amtes gehöre. Diesem Grundsatz ist er als Leiter des Material-Prüfungsamtes treu geblieben, wenn auch die Anschauung des verantwortlichen Staatsbeamten, die auf erprobten Methoden und Erfahrungen beruhende, festgegründete Ueberzeugung des Forschers hier und da zu vorsichtigem Abwarten geführt haben mögen, ehe Neues an die Stelle des bewährten Alten gesetzt wurde, wenn auch, namentlich in späteren Jahren, hier und da wohl ein rascheres Fortschreiten von der drängenden Industrie auf neuen Gebieten erstrebt wurde.

Aber nicht nur als Leiter des neuen Amtes, dessen Anlage und Ausstattung mit Prüfungs-Einrichtungen von ihm bis in die Einzelheiten überwacht worden ist, sondern auch als selbständiger Forscher, als Konstrukteur sinnreicher Prüfungs-Apparate, bei der Ausbildung und Verfeinerung der Prüfungs-Methoden hat sich Martens große Verdienste erworben. Es seien hier aus der großen Zahl der von ihm erdachten Methoden nur seine Festigkeits-Prüfungsmaschinen (namentlich Druckpressen für Stein, Mörtel, Beton), seine Meßdose zur Kraftmessung, seine Apparate, die bei Zementprüfungen mit angewendet werden (für die Ermittlung der Abbindezeit, der Längen-Ausdehnung von Mörtel usw.), seine Maschinen zur Ermittlung der Stoßfestigkeit usw., seine Mitarbeit an der Ausbildung des metallographischen Prüfungsverfahrens

erwähnt. Bei allen diesen Ausführungen ist das Ziel: Einfachheit, Zuverlässigkeit und Genauigkeit mit Erfolg angestrebt, und es ist stets ein klarer Unterschied gemacht zwischen Einrichtungen, die den Anforderungen der Praxis genügen, und solchen, die wissenschaftlichen Untersuchungen dienen sollen. Martens ist auch literarisch auf seinem Sondergebiet vielfach hervorgetreten. Zahlreiche Aufsätze finden sich in den amtlichen „Mitteilungen des Material-Prüfungsamtes“, der „Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure“ und in anderen Fachzeitschriften. Ein größeres Werk aus seiner Feder ist das 1898 erschienene „Handbuch der Materialkunde für den Maschinen-

bau“. Gemeinsam mit Prof. Heyn, dem jetzigen Unter-Direktor für die chemischen Abteilungen, hat er ein wertvolles Werk über Metallographie herausgegeben.

Martens war Vorsitzender des „Deutschen Verbandes für die Material-Prüfungen der Technik“ und gehörte dem Vorstand des internationalen Verbandes an. Er war einer der wenigen technischen Mitglieder der kgl. Akademie der Wissenschaften und wurde von der Technischen Hochschule zu Dresden zum Doktor-Ingenieur ehrenhalber ernannt. Sein Name wird mit der Entwicklung des Material-Prüfungswesens in Preußen und darüber hinaus dauernd verknüpft bleiben. —

### Vermischtes.

**Ehrendoktoren.** Auf einstimmigen Antrag der Abteilung für Ingenieurwesen wurde durch Beschluß von Rektor und Großem Senat der Großherzoglichen Technischen Hochschule zu Darmstadt Hr. Stadtbaurat a. D. Sir William H. Lindley, Zivilingenieur in Frankfurt a. M. in Würdigung seiner hervorragenden, bahnbrechenden Tätigkeit in praktischer und wissenschaftlicher Hinsicht auf dem Gebiete der Wasserversorgung und Entwässerung der Städte, sowie des gesamten städtischen Tiefbaues und der öffentlichen Gesundheitspflege die Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber verliehen. —

### Literatur.

**Hamburg und seine Bauten unter Berücksichtigung der Nachbarstädte Altona und Wandsbek.** 1914. Herausgegeben vom „Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hamburg.“ 90 Bogen Lexikonformat mit 2566 Abbildungen und 22 Tafeln. Zwei Bände in Ganzleinen. Verlag von Boysen & Maasch in Hamburg. Vorzugspreis 20 M., vom Erscheinen ab 30 M.

Die Wanderversammlung des „Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ in Hamburg, der die Fachkreise mit großen Erwartungen entgegen sehen, zeitigt gleich den früheren Wanderversammlungen eine groß angelegte Veröffentlichung, die wir zum Wertvollsten des Bestandes an deutscher bautechnischer Fachliteratur rechnen dürfen. Der „Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hamburg“ gibt mit Unterstützung des Staates und mit Beihilfe der Nachbarstädte Altona und Wandsbek „Hamburg und seine Bauten“, bereichert um die Bauwerke in Altona und Wandsbek, neu heraus. Wer das frühere, beileibe gleichem Anlaß vor 25 Jahren veröffentlichte Werk mit den nunmehr erscheinenden Prachtbänden vergleicht, wird sich am besten einen Begriff davon machen, wie ungeheuer Hamburg im letzten Menschenalter angewachsen ist und welche gewaltigen Fortschritte sowohl die Werke der Architektur wie der Ingenieurwissenschaften aufzuweisen haben. Von den Werften des Hafens bis zum Ohlsdorfer Friedhof, von der Altonaer bis zur Schiffbecker Grenze sind Bauten über und unter der Erde entstanden, von deren Durchführung man vor einem Menschenalter kaum zu reden wagte. Die Sanierung der alten Stadtteile, die Notwendigkeit der Verbindung unserer Elbufer, die Verkehrsbedürfnisse, die staatlichen Neubauten, die Vermehrung der wissenschaftlichen Institute, die für Hamburg so besonders charakteristischen Kontorhausbauten, die durch die gesteigerten Ansprüche hervorgerufenen Etagen- und Einzelhäuser, alles hat zusammengewirkt, um ein ganz neues Hamburg zu schaffen, dessen Beschreibung auch eine ganz neue Darstellung erforderte. Das Inhaltsverzeichnis nennt uns die besten Namen als Mitarbeiter des Werkes; es gibt in diesem keinen Zweig des Bauwesens, der unberücksichtigt geblieben wäre.

Das Werk gliedert sich in zwei Bände. Der erste Band enthält nach einem Vorwort und nach den üblichen Verzeichnissen einen Abschnitt über Allgemeines mit Geschichte, geographische Lage, Geologisches, Statistik, Topographie, Entwicklung der Hamburgischen Architektur, Verwaltungen, Baugesetzgebung, usw., und geht dann zu den Hochbauten über, die in 22 Abschnitten geschildert werden. Der zweite Band betrachtet die Ingenieurbauten in Hamburg und Cuxhaven in 26 Abschnitten, denen darauf in gleicher Einteilung nach Allgemeines, Hochbauten und Ingenieurbauten die Bauwerke von Altona und Wandsbek folgen. Es ist ein ungeheures Gebiet fruchtbarer und erfolgreicher baukünstlerischer und ingenieurwissenschaftlicher Tätigkeit, das in den beiden stattlichen Bänden als Dokumente der technischen Arbeit des Beginnes des zwanzigsten Jahrhunderts an der Wasserkante zum Niederschlag gelangt. —

### Wettbewerbe.

Ein Fassaden-Wettbewerb 1912 in Paris ist nach langen Verzögerungen jetzt erst entschieden worden. Gleich anderen Großstädten hat sich auch die Stadt Paris ent-

schlossen, zur Verbesserung des Straßenbildes künstlerisch hervorragende Fassaden durch Preise auszuzeichnen. Für 1912 waren 58 Häuser zur Auszeichnung angemeldet, von denen jedoch nur 17 besichtigt wurden. Das Ergebnis stand hinter dem Ergebnis früherer Jahre zurück; es wurden daher auch nicht 6, sondern nur 4 Preise verteilt. Ausgezeichnet wurden die Häuser Boulevard Haussmann 149, Architekt: E. Chiffot, Bildhauer: Seguin; Boulevard de Courcelles 55, Architekt: Guiard, Bildhauer: Roger; Boulevard Suchet 19, Architekt: Labro; Avenue Elisée-Reclus 3, Architekt: Vimort, Bildhauer: Ragon. —

Ein Ideen-Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für einen Saalbau im Rheingarten der Gemeinde Homberg wird vom Bürgermeister daselbst mit Frist zum 21. Sept. d. J. unter den Architekten der Rheinprovinz ausgeschrieben. 3 Preise von 750, 500 und 300 M. Im Preisgericht u. a. die Hrn. Prof. Metzendorf in Essen, Stadtbaust. Elkartd in Bochum und Gem.-Bmstr. Barus in Homberg. Unterlagen gegen 2 M. durch das Gemeinde-Bauamt. —

Einen Ideen-Wettbewerb betr. Entwürfe für den Neubau eines Rathauses in Geyer im Erzgebirge schreibt der Rat der Stadt zum 31. August d. J. aus. Es ist aber ein etwas eigenartiger Wettbewerb, der hier ausgeschrieben wird. Es handelt sich um einen Rathaus-Neubau mit einer Bausumme von etwa 250 000 M., also um ein immerhin nicht ganz unbedeutendes Rathaus. Preise werden jedoch, wie das Ausschreiben ausführt, nicht ausgesetzt. Dafür aber soll der Verfasser des zur Ausführung gewählten — von wem, ist nicht gesagt — Entwurfes mit der weiteren Bearbeitung und der künstlerischen Leitung des Bauwerkes betraut werden. Dagegen wäre nun an und für sich nichts einzuwenden, auch dagegen nicht, daß sich die Stadtgemeinde vorbehält, „ihr“ zur Ausführung geeignet erscheinende Entwürfe anzukaufen. Wir möchten daher nicht ohne Weiteres vermuten, daß in der den üblichen Bedingungen nicht entsprechenden Form des Preisaus Schreibens etwa eine absichtliche Geringschätzung der Arbeit des Architekten zu erblicken sei, möchten vielmehr annehmen, daß hier Unkenntnis über den Brauch in solchen Dingen obwaltet. Wir wählen diese Annahme, obwohl die Unterlagen gegen 2 M. von einem Stadtbaumeister bezogen werden können, das doch wohl auch einen Leiter hat und von welchem man einige Kenntnisse im deutschen Wettbewerbs-Verfahren voraussetzen muß. Aber vielleicht wurde das Ausschreiben in dieser Form gegen den Rat des Stadtbaumeisters erlassen oder vielleicht ist dieser in der Frage überhaupt nicht gehört worden. Beides soll nämlich bisweilen vorkommen. —

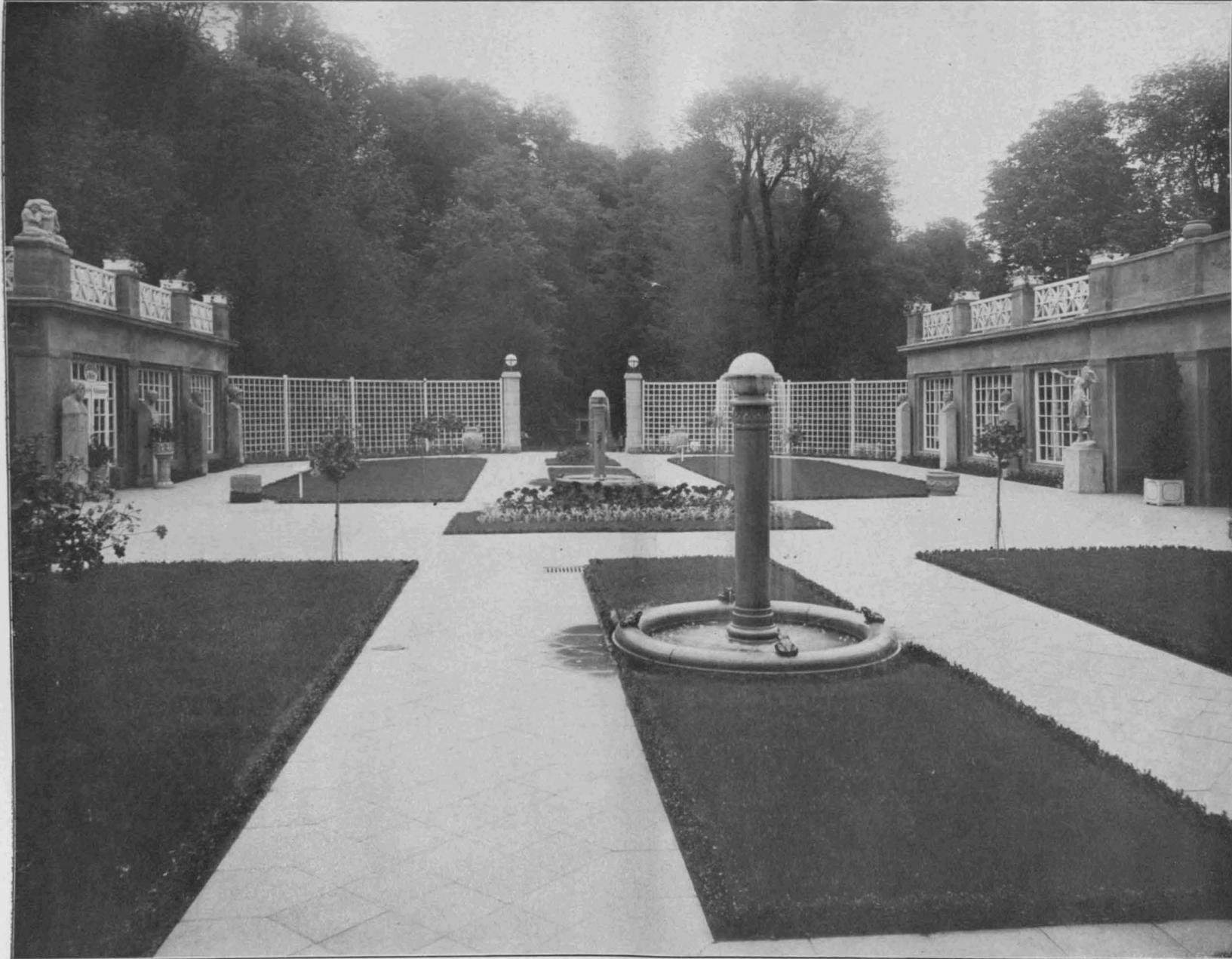
Im Wettbewerb betr. das neue Handwerkskammer-Gebäude in Reutlingen, beschränkt auf Bewerber des württembergischen Schwarzwaldkreises, gingen 66 Entwürfe ein. 10 Arbeiten kamen in die engere Wahl. Der I. Preis wurde nicht verteilt. Zwei II. Preise von je 600 M. wurden den Hrn. Eugen Mäckle in Calw und Remppis in Nürtingen zuerkannt. Den III. Preis erhielt Hr. H. Laichinger in Schwenningen. Zum Ankauf wurden empfohlen Entwürfe der Hrn. Kimmich in Sulz, Frühholz in Tübingen, sowie Bauder & Ehmann in Reutlingen. —

Wettbewerb evangelische Kirche Pfaffenhofen. Die Verfasser der mit einer lobenden Erwähnung bedachten Entwürfe sind die Hrn. Carl Jaeger, sowie Hans Atzenbeck mit Hans Kuenzel, sämtlich in München. Der mit dem I. Preis ausgezeichnete Entwurf der Hrn. Schweighart & Vorhölzer in Augsburg wurde zur Ausführung empfohlen. —

Inhalt: Die Eisenkonstruktionen der Viadukte und Brücken der Hamburger Hochbahn. (Fortsetzung.) — Alexander Conze †. — Adolf Martens †. — Vermischtes. — Literatur. — Wettbewerbe. — Abbildungen: Das wiederhergestellte Schabbel-Haus in Lübeck. —

Hierzu eine Bildbeilage: Hauptausstellungshalle der Gartenbau-Ausstellung Altona a. E. 1914.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin. Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.



ARTENBAU-AUS-  
STELLUNG ALTONA  
A. E. 1914. \* INDU-  
STRIEHOF. \* ARCHI-  
TEKT: REGIERUNGS-  
BAUMEISTER DR.-  
ING. KURT MEYER  
\* IN ALTONA A. E. \*  
≡≡≡ DEUTSCHE ≡≡≡  
\*\* BAUZEITUNG \*\*  
XLVIII. JAHRG. 1914  
\*\*\* No. 62. \*\*\*



# DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLVIII. JAHRGANG. NO 62. BERLIN, DEN 5. AUGUST 1914.

## Die Eisenkonstruktionen der Viadukte und Brücken der Hamburger Hochbahn.

Von Ingenieur G. Kapsch in Gustavsburg bei Mainz.

(Schluß.)



über die Alster führen zwei Bogenbrücken mit oben liegender Fahrbahn in ähnlicher Anordnung, wie die Brücke über den Kuhmühlen-Teich; die eine, im Zuge der Ringlinie, kreuzt die Alster in mäßiger Schräge; sie hat 33 m Stützweite. Die Hauptträger sind einwandige Blechbogen mit 2 Gelenken, die Stehblechhöhe derselben beträgt 0,6 m, der Bogenpfeil 3,65 m; die Querträger dieser Brücke liegen in der Flußrichtung, also nicht senkrecht zur Brücke, ähnlich wie der Grundriß Abbildung 16g auf S. 454 in No. 48 zeigt. Die Brücke ist in der Bildbeilage der No. 67, Jahrg. 1912, dargestellt. Die andere, im Zuge der Zweiglinie nach Ohlsdorf liegende Brücke, kreuzt die Alster in etwas größerer Schräge; ihre Hauptträger sind ebenfalls Blechbogen mit 2 Gelenken von 0,65 m Stehblechhöhe; sie hat 36,4 m Stützweite und 3,75 m Pfeil.

Als größeres Bauwerk ist auch die Brücke über den Isebeck-Kanal erwähnenswert, deren allgemeine Anordnung aus Abbildung 45a—d zu ersehen ist. Die Bahnachse kreuzt den Kanal in einem sehr schiefen Winkel, außerdem sind die Gleise auf der Brücke auseinander gezogen, weil unmittelbar anschließend die Haltestelle Eppendorfer Baum liegt. Ein Teil des Bahnsteiges liegt noch auf der Brücke. Die Brücke hat oben liegende offene Fahrbahn. Die Hauptträger sind durchlaufende Träger auf 4 Stützen. Wegen des unregelmäßigen Grundrisses sind sie verschieden lang und zwar beträgt die Gesamtlänge des einen Hauptträgers 87,4 m, die Gesamtlänge des anderen 81,6 m; die Mittelöffnung hat 46,6 m und 40,8 m Weite. Das Kopfbild in No. 46 zeigt ein Bild der fertigen Brücke.

Auf der anderen Seite, an die Haltestelle Eppendorfer Baum anschließend, liegt der Blechträger-Viadukt in der Ise-Straße; seine konstruktiven Einzelheiten (vergleiche die Abbildungen 1, 3 und 6 in No. 47, S. 449) sind bereits früher besprochen worden; bezüglich der äußeren Erscheinung sei auf die Abbildung 14 in No. 48, S. 457, verwiesen. Der Viadukt hat eine Gesamtlänge von rd. 770 m; diese Länge wird durch einige Straßen-Unterführungen, von denen die Unterführung der Kloster-Allee (Abbildung 17 in No. 48, S. 456) und die des Eppendorfer Baumes (Abbildung 18, S. 457 in No. 48) ebenfalls schon weiter oben erwähnt wurden, unterteilt. Straßen-Unterfüh-

rungen und Viadukt sind ein einheitliches Ganzes. Die Werksteinpfeiler bei den Straßen-Unterführungen bilden gleichzeitig die festen Punkte für den Viadukt in der Längsrichtung. Zwischen den Steinpfeilern je zweier Straßen-Unterführungen liegen 8—10 Viaduktfelder von 13—13,5 m Stützweite auf Pendeljochen; auf einem mittleren Pendeljoch ist die Fahrbahn wegen der Dilatation durchschnitten. Der Viadukt verläuft in ziemlich gerader Richtung; eine leichte Krümmung liegt kurz vor der Haltestelle Eppendorfer Baum, wo auch die Gleise des Mittelbahnsteiges der Haltestelle wegen auseinander gezogen sind und die Viadukt-Fahrbahn vor dem Uebergang auf die zwei eingleisigen Brücken der Unterführung des Eppendorfer Baumes entsprechend verbreitert werden mußte.

Als weiteres größeres zusammen hängendes Bauwerk ist der Viadukt in der Zweiglinie nach Rothenburgsort zu nennen. Die Bahn verläßt unmittelbar hinter dem Unterwerk im Hauptbahnhof die Ringlinie und steigt mit einer Rampe 1:22,6 an. Kurz nach dem Verlassen des Tunnels beginnt auch der eiserne Viadukt, der in der gleichen Neigung auf eine Länge von 112 m weiter läuft bis zur Unterführung der nach Berlin und Lübeck sowie nach Ohlsdorf führenden Hauptbahngleise, einer Fachwerk-Bogenbrücke von 50 m Spannweite. Die Hochbahn liegt hier 12 m über der Straßenhöhe; sie geht nun auf eisernem Viadukt weiter zur Haltestelle Spalding-Straße und von da längs des Nagels-Weges bis zur Haltestelle Süder-Straße; kurz darauf beginnt dann eine Dammstrecke. Wie schon früher erwähnt, beträgt die Gesamtlänge dieses Viaduktes rund 1070 m.

Mit Ausnahme der Fachwerk-Bogenbrücke über die sechsgleisige Hauptbahn ist überall oben liegende Fahrbahn vorhanden. Der eiserne Viadukt hat im Allgemeinen die normale Fachwerk-Konstruktion auf eisernen Pendelstützen und Pfeilern mit der Besonderheit, daß die Quer-Entfernung der Stützen wegen der geringen verfügbaren Bürgersteigbreite längs des Nagels-Weges nur 3,2 m beträgt. (Abbildungen 8 und 10 in No. 47, S. 451.) Die Oeffnungsweiten des Viaduktes betragen normal 16 bis 16,75 m; sie vergrößern sich bei der Unterführung von Straßen und Kanälen bis zu 30 m. Die Unterführung der 6 gleisigen Hauptbahn und die Kanalbrücken haben offene Fahrbahn; sonst ist überall ein durchlaufendes Schotterbett vorhanden. Auf die Unterführung der Hauptbahngleise sei wegen einiger besonderer Ein-

zelheiten noch näher eingegangen. Wie die Ueber-  
sicht, Abbildung 46, zeigt, handelt es sich um eine  
Fachwerk-Bogenbrücke mit Zugband. Die Stützweite  
beträgt genau 49,5 m, der Hauptträgerabstand 7 m,  
der Pfeil des Untergurtes 7 m, die Trägerhöhe am Ende  
4,8 m, in der Mitte 1,8 m. Die Gurtungen sind nach

Brandsverband eingelegt. Zur Aufnahme der Brans-  
kräfte sind die Längsträger durch die Querträger-  
Stehbleche hindurch mittels Flacheisen- Laschen  
durchgebunden. (Abbildung 48, Längsschnitt und  
Draufsicht eines Trägerfeldes.) Zur Ueberleitung  
dieser Kräfte in den Bransverband wurden die in

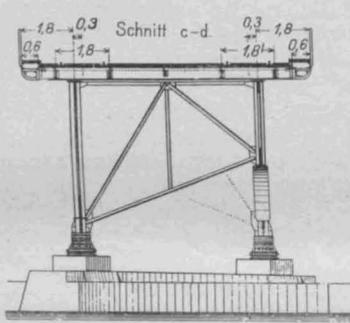
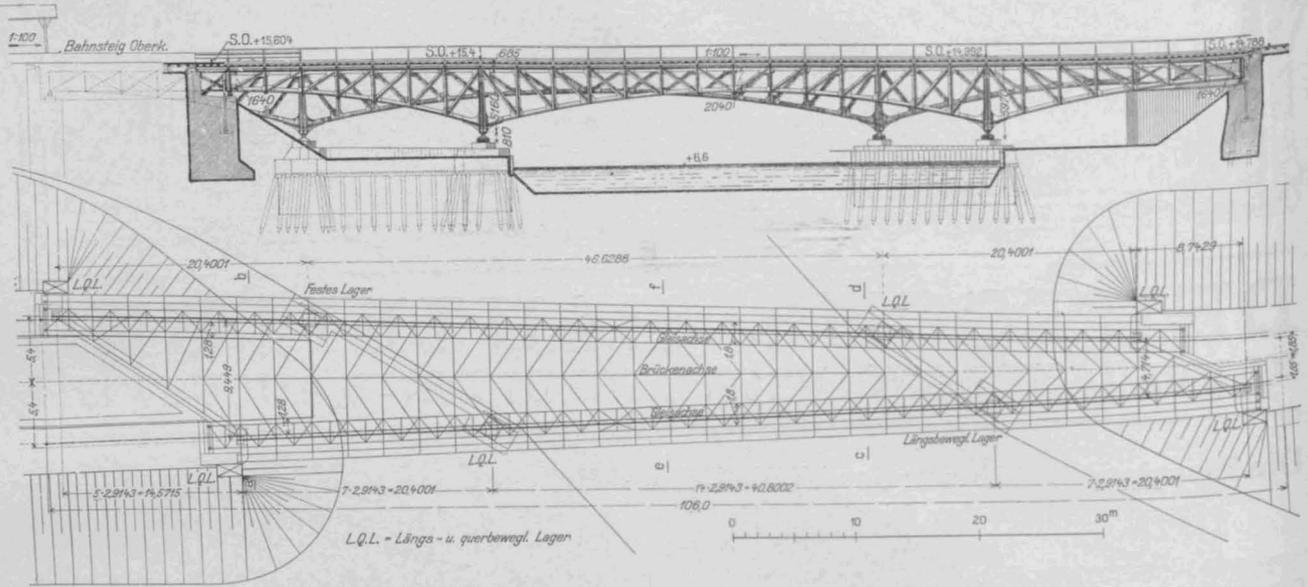
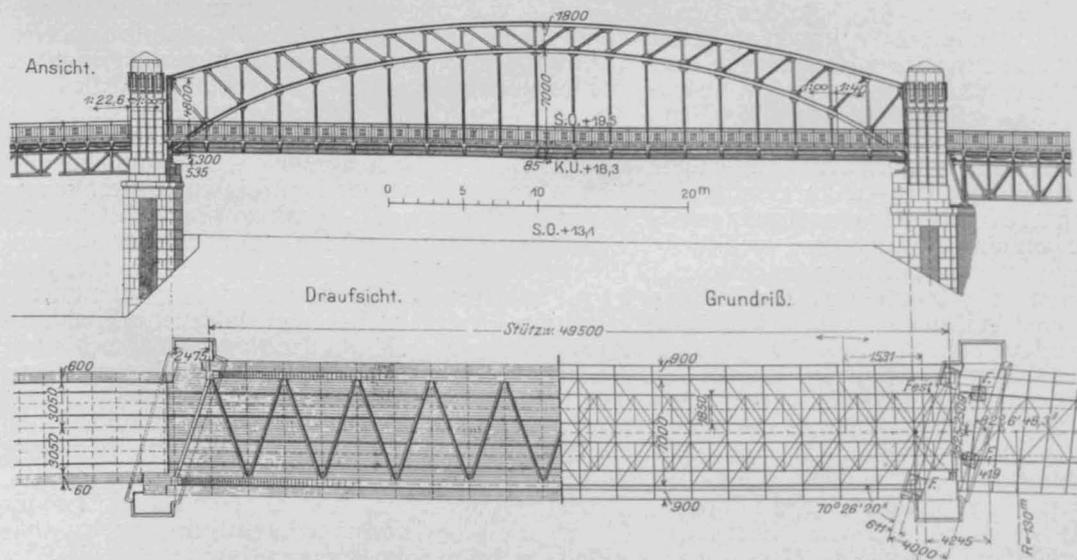


Abbildung 45a (oben). Gesamtanordnung der Brücke über den Isebeck-Kanal.

Abbildung 45b-d (Mitte). Querschnitte zu Abb. 45a.

Abbildung 46 (unten). Fachwerk-Bogenbrücke über die sechsgleisige Hauptbahn (nach Berlin, Lübeck, Ohlsdorf).

dem betreffenden Fach liegenden Längsträger besonders ausgebildet. Der obere Wind-Verband besteht aus einem einfachen Strebenzug, wie die unten stehende Draufsicht auf die Brücke zeigt. Da die Tragwände um ein Fach gegen einander verschoben sind, so ist immer eine Strebe waagrecht, die andere stärker geneigt als die obere Gurtung, weil durch jeden schrägliegenden Stab der Höhen-Unterschied der 2 Fächer ausgeglichen werden muß. Die Windstreben-Anschluß-Bleche sind, wie

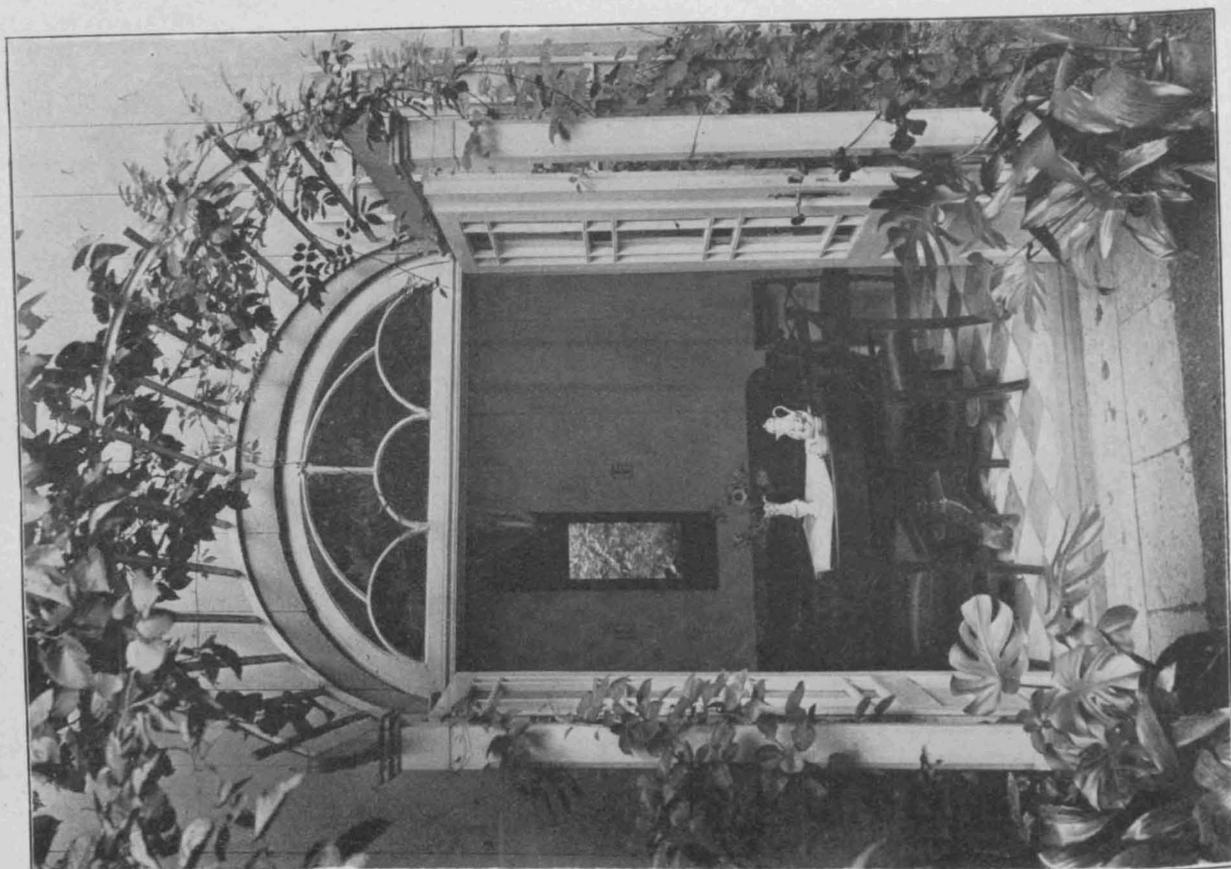


Seil-Linien gekrümmt, deren Belastung von der Mitte nach dem Brücken-Ende zu zunimmt. Die Einzelheiten der Hauptträger und der Fahrbahn sind aus den Abbildungen 47 und 48 zu entnehmen. Die Brücke ist im Grundriß schief und die Hauptträger sind gegen einander um ein Fach verschoben. Die beiden End-Querträger sind an dem vom Hauptträger abliegenden Ende besonders gelagert. Der untere Windverband besteht aus einem Fachwerk mit halben Diagonalen; in den beiden der Mitte benachbarten Feldern ist ein

aus der nebenstehenden Abbildung 47 zu entnehmen ist, nicht auf den Obergurt aufgelegt, sondern seitlich angeschlossen worden; es wurde dadurch ermöglicht, daß die Bleche den jeweiligen Neigungen der Streben entsprechend gebogen werden konnten. Die Anschlußbleche sind für zwei symmetrisch zur Hauptträgermitte liegende Knotenpunkte verschieden; in der Abbildung ist deshalb bei den oberen Gurtknoten mit Windstreben-Anschluß noch der Knoten der anderen Trägerhälfte dargestellt.

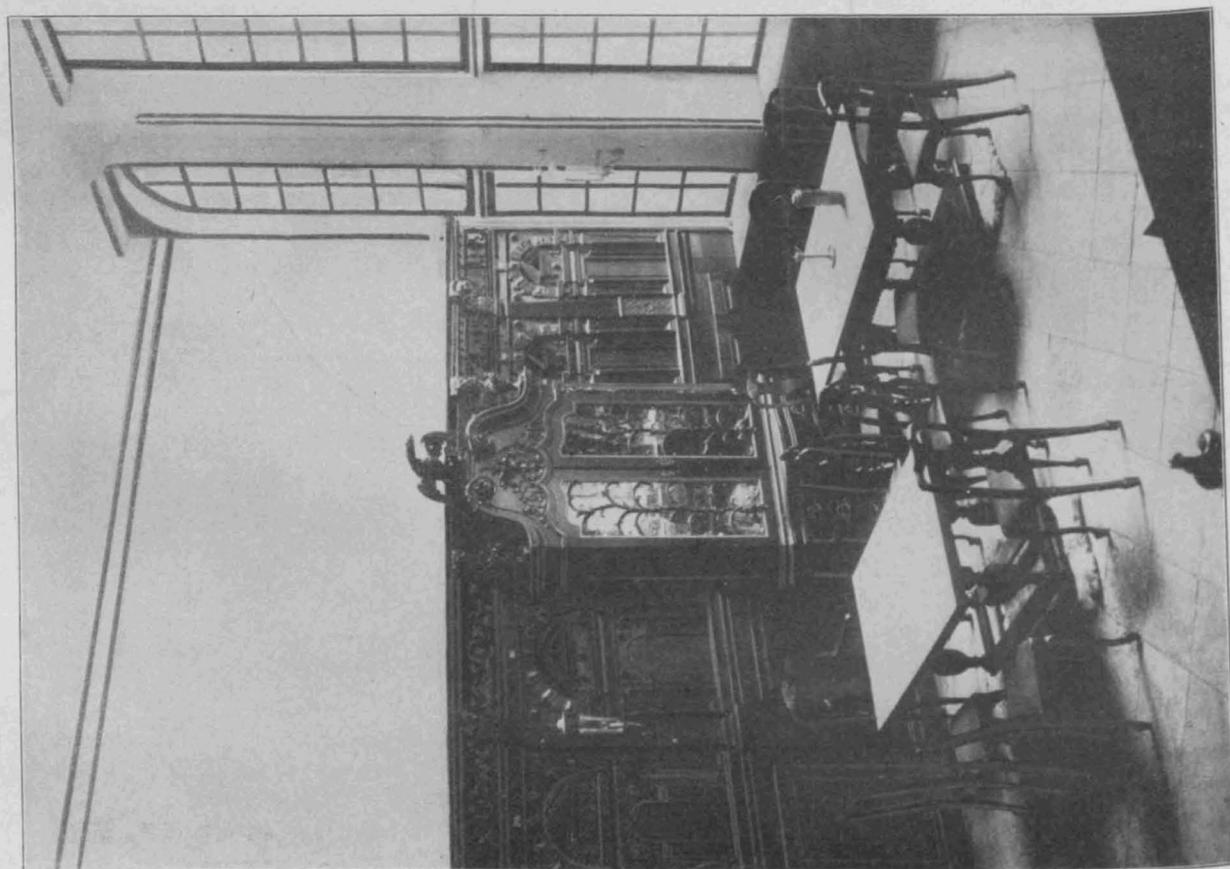


Die besonders gelagerten Endquerträger mußten gegen Abheben und Hämmern gesichert werden. Die Vorrichtungen hierfür sind so konstruiert worden, Schrauben befestigt; die oberen Platten greifen beim festen Lager hakenartig in einander. Beim beweglichen Lager sind einfach zwei Schleifen gebildet,



Ansicht des Einganges des Gartenhauses.

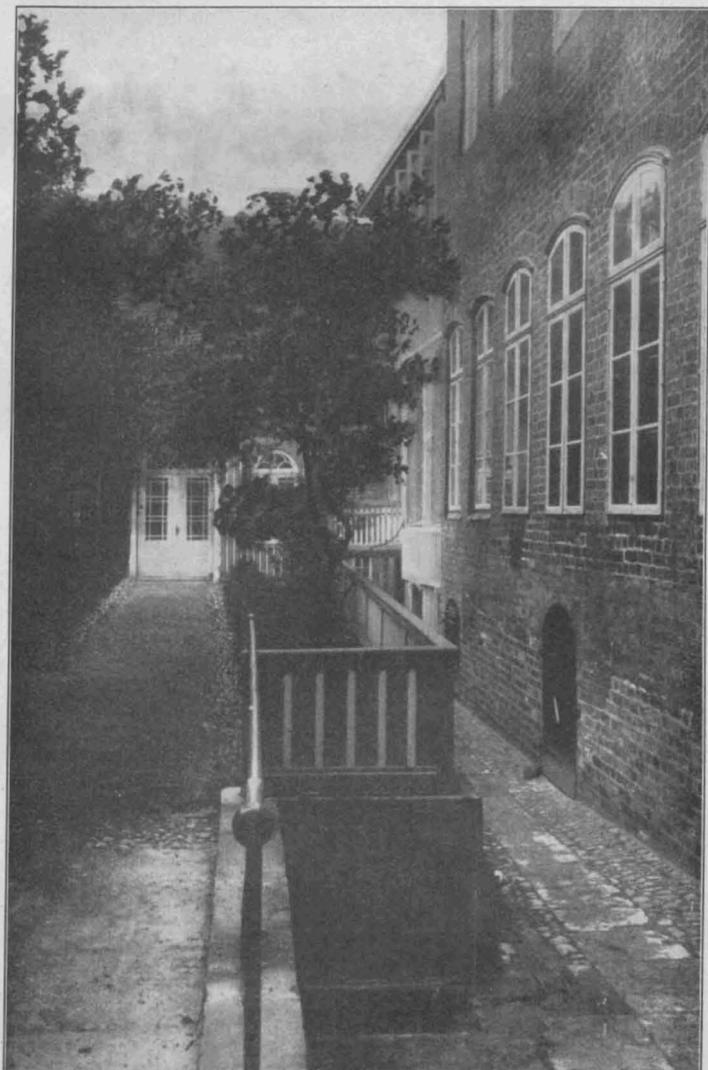
Das wiederhergestellte Schabbelhaus in Lübeck.



Ansicht der Diele gegen den Hof.

daß durchgehende Anker, welche bei dem beweglichen Lager am nördlichen Pfeiler außerdem noch Längsbeweglichkeit zulassen mußten, vermieden werden. Die unteren Lagerplatten werden mit Stein-

durch welche die Walze durchgesteckt wird, sodaß auf diese Weise positive und negative Drücke aufgenommen werden können. (Vergleiche Abbildung 48 Seite 601 die Darstellung beider Lager).



Ansichten des Hofes und des hinteren Teiles des Gartens.

Das wiederhergestellte Schabbel-Haus in Lübeck.

Die Konstruktions-Unterkante der Brücke liegt mit Rücksicht auf die Oberleitung der mit unterführten elektrischen Hauptbahn Blankenese—Ohlsdorf 5,2<sup>m</sup> über S.O. der Hauptbahn; wegen dieses frei zu haltenden Profiles mußte die Brücke zur Unterbringung der notwendigen Rüstung etwa 1,2<sup>m</sup> höher montiert werden und wurde später abgelassen. Zu diesem Zweck sind an den Auflagerknoten *O* die Hauptträger, wie die Einzelheit, Abbildung 47, S. 601, zeigt, nach hinten verlängert worden, um die hydraulischen Pressen beim Absenken ansetzen zu können. —

Die Zahl der bemerkenswerten Eisenkonstruktionen und deren Einzelheiten ist mit den im Vorstehenden erwähnten bei weitem nicht erschöpft; auch über die Durchführung der statischen Berechnung bei den einzelnen Bauwerken wäre noch manches Bemerkenswerte mitzuteilen; ein Eingehen hierauf würde indessen den vorgesehenen Rahmen der Veröffentlichung überschreiten. So viel dürfte aus dem Vorstehenden wohl zu entnehmen sein, daß bei den verschiedenartigsten Aufgaben und Bedingungen, die der Bau dieser Bahn und seine Linienführung in eng bebauten Stadtteilen mit sich brachte, die Durchführung der Eisenkonstruktionen eines gewissen einheitlichen Charakters nicht entbehrt. Die Konstruktion selbst wurde so gewählt und so geformt, daß sie sich harmonisch in das vorhandene weltstädtische Straßenbild im Sinne einer edlen Zweckmäßigkeit einfügt. Wenn das erreicht wurde, so ist es nicht zuletzt dem einträchtigen Zusammenwirken der ausführenden Gesellschaften mit den Auftraggebern zu danken. — Ka.

# Die Aufgaben der Gemeinden auf dem Gebiete der Bauordnung, besonders in künstlerischer Hinsicht.

Vorträge des Geh. Ob.-Brt. Dr.-Ing. Stübßen in der Hochschule für kommunale und soziale Verwaltung zu Köln.\*)

**L**inter der Bauordnung einer Stadt versteht man die Gesamtheit der in ihr herrschenden baupolizeilichen Bestimmungen. Sie können in verschiedenen, nebeneinander gültigen Baupolizeiverordnungen verteilt oder in einer einheitlichen Verordnung zusammengetragen sein. Letzteres ist im eigentlichen Sinne eine städtische Bauordnung.

Die Beantwortung der Frage: „Welche Aufgaben hat die Gemeinde auf dem Gebiete der Bauordnung“ könnte man, für preußische Verhältnisse, vom formalen Rechtsstandpunkt mit dem einfachen Worte erledigen „Keine“. Denn die Polizei ist in Preußen keine kommunale, sondern eine staatliche Einrichtung. Auch wo die Polizei von einem kommunalen Beamten gehandhabt wird, handelt dieser kraft eines jederzeit widerruflichen Staatsauftrages, nicht im Auftrag oder Namens der gewählten Gemeindevertretung. Letztere ist für polizeiliche, also auch für baupolizeiliche Fragen unzuständig.

Nehmen wir den einfachsten und klarsten Fall, daß ein staatlicher Beamter, ein Polizeipräsident, die örtliche Polizei und damit die örtliche Baupolizei ausübt, wie z. B. in Koblenz, so ist dieser Träger der Orts-Polizeigewalt kraft eigener Machtvollkommenheit befugt, eine Orts-Polizeiverordnung, also auch eine örtliche Bau-Polizeiverordnung oder eine ganze städtische Bauordnung zu erlassen; er bedarf dazu nur der Zustimmung nicht der Gemeinde in ihrer Vertretung, sondern des Gemeindevorstandes, d. h. in der Rheinprovinz des Bürgermeisters. Verweigert dieser die Zustimmung, so kann sie auf Antrag durch einen Beschluß des Bezirksausschusses ersetzt werden. Der in diesem Fall scheinbar so geringfügige kommunale Einfluß gewinnt aber dadurch an Bedeutung, daß der Polizeipräsident doch nur ausnahmsweise auf die Zustimmung des Bürgermeisters verzichtet, daß aus dessen Zustimmungsrecht auch ein Vorschlagsrecht folgt und daß der Vorsteher der Gemeindeverwaltung vor seiner Zustimmung oder vor seinen Anträgen die Äußerung einer von der Stadtverordneten-Versammlung gewählten Kommission zu hören pflegt. Die Handhabung der erlassenen Polizeiverordnungen ist freilich ausschließlich Sache des staatlichen Beamten.

Umfangreicher wird der kommunale Einfluß, wenn, wie es in Preußen Regel ist, die ganze Polizei oder beim Bestehen einer staatlichen Orts-Polizeiverwaltung wenigstens die Baupolizei einem Gemeindebeamten übertragen ist. Im Bereich der rheinischen Städteordnung ist das stets der Bürgermeister, der sich durch einen oder mehrere Beigeordnete kann vertreten lassen; im Bereich der Magistratsverfassung ist es der Bürgermeister oder ein anderes Mitglied des Magistrates. Die meisten rheinischen Städte haben in diesem Sinne kommunale Polizei. Kommunale Baupolizei, neben einem königlichen Polizeipräsidenten, haben z. B. die Städte Köln, Aachen, Essen,

Breslau, Posen u. a. Aber auch hier hat die Bezeichnung „kommunal“ nicht den Sinn, daß der Gemeindevertretung, d. h. der Stadtverordneten-Versammlung, irgend eine Zuständigkeit eingeräumt ist. Die Bezeichnung rechtfertigt sich nur im beschränkten Sinne dadurch, daß auf den Bürgermeister und die anderen bei der Handhabung der Baupolizei tätigen Gemeindebeamten die Gemeindevertretung und die Gemeindegewähler einen größeren Einfluß haben, als auf unmittelbare Staatsbeamte; daß ferner der kommunale Polizeibeamte in seinen Amtshandlungen sich unwillkürlich auch von Gemeinde-Interessen leiten läßt. Es besteht also eine gewisse Gefahr, daß die rein staatliche Polizeihöhe zum Nachteil des Bauenden durch außerpolizeiliche Bestrebungen der Gemeinde verdunkelt wird. Die Vorteile der kommunalen Baupolizei für die einheitliche Leitung der baulichen Entwicklung der Gemeinde liegen andererseits auf der Hand.

Der Träger der Orts-Polizeigewalt hat, wie ich vorhin bemerkte, die Befugnis, Orts-Polizeiverordnungen, also auch eine städtische Bauordnung, aus eigenem Recht zu erlassen, wenn er die Zustimmung des Gemeindevorstandes eingeholt hat. In den Magistratsstädten ist also auch der kommunale Inhaber der Polizei an die Zustimmung des Magistrates gebunden. In der Rheinprovinz dagegen, wo der Bürgermeister allein den Gemeindevorstand bildet und wo ihm zugleich fast überall auch die örtliche Baupolizei übertragen ist, erscheint die Person des Bürgermeisters als völlig souverän im Erlaß und in der Handhabung der Bauordnung.

Ich habe absichtlich gesagt „erscheint“. Denn erstens wird er schwerlich darauf verzichten, sich vor dem Erlaß baupolizeilicher Bestimmungen mit seinen sachverständigen Beigeordneten oder Beamten zu beraten, eine Kommission der Stadtverordneten-Versammlung und vielleicht noch andere sachkundige Vertretungen zu hören; zweitens aber ist seine Souveränität dadurch beschränkt, daß er eben die polizeilichen Befugnisse nur als Beauftragter des Staates ausübt, den Staatsbehörden also untersteht. In dieser Beziehung ist zu beachten, daß in kreisangehörigen Städten die Kreis-Polizeiverordnung (erlassen vom Landrat im Einverständnis mit dem Kreisausschuß), in kreisfreien Städten die Bezirks-Polizeiverordnung (erlassen vom Regierungspräsidenten im Einverständnis mit dem Bezirksausschuß) vor der Orts-Polizeiverordnung den Vorrang hat. Besteht also eine Bauordnung für den Regierungsbezirk oder für Teile desselben — und dieser Fall ist in der Rheinprovinz allgemein —, so kann der Bürgermeister eine örtliche Bauordnung für seine Stadt nur insofern erlassen, als der Regierungspräsident seine Bezirks-Bauordnung zurückzieht. Kurz, der Bürgermeister bedarf der Genehmigung des Regierungspräsidenten, und letzterer kann, insbesondere durch eine Bezirksverordnung (die sich stets auf mehrere Kreise beziehen muß), jederzeit die örtliche Bauordnung außer Wirksamkeit setzen. Ferner ist zu beachten, daß die Handhabung polizeilicher Befugnisse dem administrativen und verwaltungsgerichtlichen Instanzenzuge unterworfen ist.

So sind die kommunale Einwirkung auf die Bauordnung und ihre Handhabung beschränkt; aber sie ist vorhanden. In sehr geringem Maße, nur in Form von Begutachtungen, um die der Polizeiverwalter nach seinem Ermessen ersuchen kann oder nicht, liegt sie bei der Gemeindevertretung. In sehr umfangreichem Maß liegt sie dagegen beim Gemeindevorstand. Neben dem rein formalen Rechtsstandpunkt, daß in Preußen die Gemeinde als solche auf dem Gebiete der Bauordnung keine Rechte, also auch keine Aufgaben, besitzt, gilt deshalb der tatsächliche Zustand, daß der Gemeindevorstand für den Erlaß und die Handhabung der Bauordnung, der Regel nach, die ausschlaggebende Stellung hat. In diesem Sinne ist es zwar rechtlich inkorrekt, aber sachlich nicht unrichtig, wenn man zu sagen pflegt: „Die Stadt N. N. hat eine neue Bauordnung erlassen“.

Die Bauordnung ist eine rein polizeiliche Maßregel. Das Baupolizeirecht oder Bauordnungsrecht ist beschränkt durch die Grenzen, die den polizeilichen Befugnissen überhaupt gezogen sind. Diese ergeben sich für die ganze Monarchie aus dem bekannten § 10 des zweiten Teiles vom Titel 17 des Allgemeinen Landrechtes, wonach „die Polizei die nötigen Anstalten zur Erhaltung der öffentlichen Ruhe, Sicherheit und Ordnung und zur Abwendung der dem Publico oder einzelnen Mitgliedern desselben bevorstehenden Gefahren“ zu treffen hat. Auch durch das Gesetz über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 ist

\*) Benutzte neuere Literatur:  
Altenrath. Neuzeitliche Baupflege. Berlin 1914. Carl Heymann's Verlag.  
Behrendt. Die einheitliche Blockfront. Berlin 1911. Cassierer.  
Berger. Ueber den Einfluß der Bauordnungen auf die ästhetische Gestaltung der Bauten. „Zeitschr. f. Wohnungswesen“, Januar 1914, Heft 7 und 8.  
Ehlgötz. Bauordnung und einheitliche Blockbebauung. „Techn. Gemeindeblatt“, Juni 1914, No. 5.  
Gemünd. Die Abstufung der Bauordnung nach Baublockklassen und die einheitliche Blockgestaltung. „Techn. Gemeindeblatt“, Juni 1914, No. 5.  
Goldschmidt. Ueber preußisches Baupolizeirecht und die Notwendigkeit einer Landesbauordnung für Preußen. „Zeitschr. f. Kommunalwissenschaft“, April 1914, Heft 1.  
Hecker. Leitsätze zur Bauordnungsfrage. „Jahresbericht des Rheinischen Vereins für Kleinwohnungswesen für 1909 und 1910“, Anhang.  
Klöppel. Baupolizei, Wohnungsfrage und Heimatschutz. „Verhandlungen des Ersten Kongresses für Städtewesen“, 1912, erster Band, S. 27.  
Klöppel. Die geschichtliche Entwicklung des Verhältnisses zwischen Baupolizei und Aesthetik. „Zeitschr. f. Wohnungswesen“, Mai 1914, W. 15 u. 16.  
Klöppel. Bauberaterung in Westpreußen. Zeitschr. „Die Bauberaterung“, Berlin, Mai 1914, No. 5.  
Koch. Wichtige Ortsstatute nach dem preuß. Verunstaltungsgesetz. Herausgegeben vom Bund Heimatschutz (1910).  
Meyer, C. Zur einheitlichen Gestaltung der Baublöcke. „Techn. Gemeindeblatt“, Juli 1914, No. 8.  
Platz. Das Problem der künstlerischen Einheit im Stadtbau. „Baureichschau“, 1912, No. 37.  
Stübßen. Die Bauordnung in ihrem Einfluß auf Bebauungsplan, Wohnungswesen und Grundeigentum. „Verhandlungen des ersten Kongresses für Städtewesen in Düsseldorf 1912“, erster Band, S. 3.  
Stübßen. Notwendigkeit und Art der Staffellung der Bauordnung. „Centralblatt f. allgem. Gesundheitspflege“, Bonn 1913, Jahrg. XXXII.  
Wolf. Künstlerische Einheit im Städtebau. „Verhandlungen des Ersten Kongresses für Städtewesen in Düsseldorf 1912“, erster Band, S. 150.  
Wolf. Die heutige Wohnstadt als Formproblem. Zeitschr. „Bauen und Wohnen“. Offizielle Monatsschrift der Internationalen Bauausstellung in Leipzig, 1913, No. 7.

der hiernach gesteckte Rahmen polizeilicher Befugnisse nicht erweitert worden. Polizeiliche Verordnungen sind nur gültig, insoweit sie sich in diesem Rahmen halten, es sei denn, daß, wie es für gewisse Rechtsgebiete (z. B. das Gebiet der Verunstaltung) der Fall ist, sondergesetzliche Grundlagen bestehen.

Nicht der Schutz wirtschaftlicher und ästhetischer oder künstlerischer Interessen, sondern ausschließlich die Verhütung von Gefahren ist Sache der Bauordnung. Solche Gefahren können im Bauwesen aus Mängeln in Bezug auf Standfähigkeit, Feuersicherheit, Verkehrssicherheit und Hygiene entstehen. Wird also in meinem Vortragsthema die Frage nach den Aufgaben der Gemeinde auf dem Gebiete der Bauordnungen besonders in künstlerischer Hinsicht gestellt, so könnte man diese Frage „besonders in künstlerischer Hinsicht“ erst recht verneinen, wenn nicht auch die in der Rechtssphäre der Bauordnung sich bewegenden Vorschriften eine indirekte ästhetische Wirkung hätten und wenn nicht neben der Baupolizei andere kommunale Tätigkeitsbereiche beständen, die dem Bauordnungswesen innig verwandt sind. Das sind die Aufstellung des Bebauungsplanes und die Anwendung des sog. Verunstaltungs-Gesetzes. Der Bebauungsplan, der die Anwendung der Bauordnung vorbereitet und mit ihr in engster Wechselwirkung steht, erstreckt sich selbstredend auch auf wirtschaftliche und künstlerische Gesichtspunkte. In letzterer Hinsicht beschränkt sich zwar der ausdrückliche Wortlaut des Fluchtlinien-Gesetzes auf die Vorschrift, daß Verunstaltungen der Straßen und Plätze vermieden werden sollen; darüber hinaus aber liegt es im Wesen der Stadtplanung, daß jede Linie und jede Fläche mit ästhetischen Erwägungen verknüpft und daß es nicht möglich ist, diese Linien und Flächen zu entwerfen, ohne die Vorstellung der körperlichen Gestaltungen, die sie hervorgerufen werden. Die auf das Verunstaltungs-Gesetz vom 15. Juli 1907 sich stützenden Ortstatute haben endlich eine rein schönheitliche, auf Kunstpflege gerichtete Bedeutung; sie können sich nicht auf das ganze Gemeindegebiet, sondern nur auf vorhandene „Straßen und Plätze von geschichtlicher oder künstlerischer Bedeutung“ und ferner auf „die Bebauung bestimmter Flächen wie Landhausviertel, Badeorte, Prachtstraßen“ beziehen, haben aber in manchen Gemeinden einen räumlich recht ausgedehnten Anwendungsbereich. Die Baupolizei hat diese kommunalen Ortsstatute gegen Verunstaltung ebenso wie die Bauordnung selbst zu handhaben; sie pflegt deshalb das Ortsstatut unter den Schutz einer besonderen Polizeiverordnung zu stellen, ohne welche etwaige Verstöße nicht bestraft werden könnten. Nur in einem Punkte bezieht sich das Gesetz von 1907 auf den ganzen Gemeindebezirk, indem es nämlich im § 1 anordnet, daß die baupolizeiliche Genehmigung zu versagen ist, wenn durch Bauten oder bauliche Änderungen Straßen oder Plätze der Ortschaft oder das Ortsbild „gröblich“ verunstaltet werden würden.

Wir haben also eine dreifache Gruppe von Vorschriften, denen die Bauenden unterworfen sind: Vorschriften der Bauordnung, des Bebauungsplanes und des Verunstaltungs-Statutes. Und schließlich verfügen viele Gemeinden noch über ein viertes Mittel der Beeinflussung des Bauwesens, nämlich die Bauberatung, deren Tätigkeit begrifflich auf solche Dinge sich erstrecken soll, die durch behördlichen Zwang nicht zu erledigen sind.

So haben wir also zu betrachten die Aufgaben der Bauordnung, die zwar mit ästhetischen Fragen sich nicht zu befassen hat, deren rein praktisch-polizeiliche Zweige aber ungewollt oder gewollt auch im schönheitlichen Sinne das Ortsbild beeinflussen; die Aufgaben des Bebauungsplanes, des Ortsstatutes gegen Verunstaltung und endlich der Bauberatung.

#### Die Bauordnung.

Die erste Aufgabe der Bauordnung ist, durch geeignete Vorschriften die Standfähigkeit der auszuführenden Bauten zu sichern. Diese Vorschriften beziehen sich auf Fundamente, Mauern, Stützen, Träger, Decken und Dächer. Man kann alles übertreiben. Mancher Bauordnung ist solche Uebertreibung mit Recht oder Unrecht vorgeworfen worden. Andererseits hat man auch ungenügende baupolizeiliche Fürsorge behauptet. Letzteres beispielsweise in Bezug auf Gründungsmaßregeln und auf Verhütung von Bauschäden durch Bergwerke. Uebertriebene Forderungen wurden gerügt bei der Verwendung neuer oder ungewöhnlicher Baustoffe, wie Eisenzement, Flußeisen, Nickelstahl, mehr aber noch bei Uebertragung von Festigkeitsvorschriften vom großen Haus auf das kleine Haus. Aus letzterem Umstand sind die jetzt wohl allgemein eingeführten Abstufungen entstanden in den Vorschriften für Mauerstärken und andere Konstruktionsteile, je nachdem es sich um große Miethäuser oder um Kleinhäuser handelt. Diese

Abstufungen sind von besonderer Wichtigkeit; sie verdienen die Aufmerksamkeit aller Gemeinden, die dem Eindringen des Massenmiethauses entgegen wirken wollen. Sind auch wirtschaftliche und soziale Erwägungen an sich nicht Sache der Baupolizei, so wird man doch mit gutem Grund fordern dürfen, daß sie nicht durch entbehrliche Konstruktions-Vorschriften das kleine Haus verteuert und dadurch dem sozial unerwünschten Großhause die Wege ebnet.

Ähnlich liegt es mit den Bestimmungen, die den Feuerschutz betreffen. Die Uebertreibungen in Bezug auf massive Umfassungsmauern (auch bei freistehenden unbedeutenden Gebäuden), feuersichere Bedachung (auch bei rein ländlichen Verhältnissen), Emporführen der Brandgiebel über die Dachfläche (auch bei kleinen Häusern), massive Treppenhausmauern und Treppen (auch bei Einfamilien-Häusern) usw., sind wohl in jüngster Zeit allgemein besaigt worden und haben gleichfalls zur Staffellung der Bauordnung für verschiedenartige Baulichkeiten geführt. Strengeren Feuerschutz-Vorschriften für Wände, Decken, Treppe und Ausgänge in großen Gebäuden, besonders in Versammlungshäusern, Gasthöfen, Warenhäusern und dergl. soll dadurch keineswegs entgegen getreten werden. Man braucht bloß flüchtig diese Verhältnisse in unserem Nachbarlande Belgien zu beobachten, um zu erkennen, wie die deutsche Gründlichkeit und Vorsicht auf diesem Gebiete weitaus den Vorzug verdient.

Die Vorschriften für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beziehen sich namentlich auf Treppen, Gänge, Einfahrten, Durchfahrten und dergl. Auch hier bedarf es der scharfen Scheidung des kleinen Hauses für eine oder zwei Familien von dem großen Miet- oder Geschäftshaus mit zahlreichen Geschossen, mit Höfen und Hintergebäuden und vielen Bewohnern und Benutzern. Das weitaus wichtigste Gebiet für das Eingreifen der Bauordnung ist das hygienische. Früher vernachlässigt, steht es jetzt in erster Linie. Gesundheitliche Interessen beherrschen das moderne Bauordnungswesen in allen seinen Teilen und Beziehungen. Wenn auch die hygienischen Aufgaben der Gemeinde im Laufe dieses Kurses in einem besonderen Vortrag behandelt werden sollen, so erscheint es mir doch geboten, die grundsätzlichen Gesichtspunkte der öffentlichen Gesundheitspflege hier nicht zu übergehen, weil gerade sie es sind, welche die moderne Bauordnung in Gestalt der Staffel-Bauordnung hervorgerufen haben.

Die gesundheitlichen Forderungen erstrecken sich auf die Versorgung mit Luft, Licht, Sonnenstrahlen und Trinkwasser, auf Reinhaltung der Zimmer- und Außenluft sowie des Untergrundes, Schutz vor Kälte, Wärme und Feuchtigkeit. Alle diese Forderungen sind bis zu gewissem Grade relativ. Wissenschaftlich festgestellte Mindestgrenzen gibt es nur in sehr geringem Umfang. Mit ihnen begnügt sich die Hygiene nur im äußersten Notfall; das Streben geht dahin und muß dahin gehen, im Interesse der Volkskraft und der nationalen Zukunft dem Individuum ein wesentlich höheres Maß an gesundheitlichen Gütern zuzuführen, als für seine bloße Existenz erforderlich ist. Die Verminderung der Volkskraft ist erst recht eine „dem Publikum bevorstehende Gefahr“, zu deren Abwendung auch die Bauordnung berufen ist. Hierbei berührt sie sich mit der sozialen Fürsorge und den allgemeinen Kulturbestrebungen.

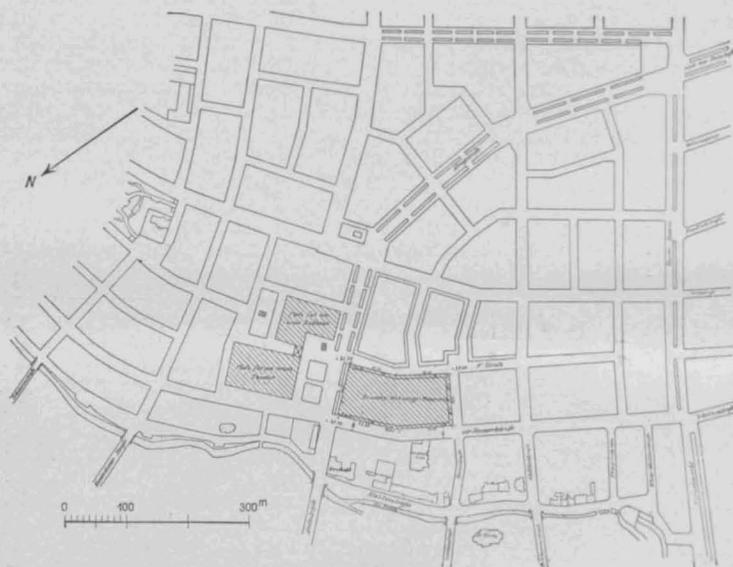
In den älteren Teilen unserer Groß- und Mittelstädte, oft sogar unserer Kleinstädte, herrscht zumeist ein sehr engeräumiges Bauwesen. Schmale Straßen, kleine Höfe, mehrere Geschosse (3, 4, 5, 6) über einander und zahlreiche Wohnungen in demselben Haus; luft-, licht- und sonnenarme Räume, Mangel an öffentlichen Freiflächen, an Erholungs- und Spielplätzen. Die für solche Stadtteile bestimmte Bauordnung, nach welcher Neu- und Umbauten einzurichten sind, befindet sich in einer Zwangslage. Sie möchte durch vorteilhafte hygienische Vorschriften (in Bezug auf die Größe der Höfe, die Belichtung und Lüftung der Wohn- und Aufenthaltsräume, die Größe dieser Räume, die lichte Höhe der Stockwerke, die zulässige Gebäudehöhe, die Höchstzahl der Wohnungen in demselben Haus, das Wohnen im Keller- und Dachgeschoß, die Zahl und Beschaffenheit der Aborte und sonstige bauliche Verhältnisse), die Gesundheit der Bewohner schützen und pflegen, ist aber durch die notwendige Rücksichtnahme auf wirtschaftliche Werte, die sich zumeist im Bodenpreis ausdrücken, zu einer starken Einschränkung ihrer Forderungen genötigt. Muß auch das gesundheitlich dringend Notwendige unbedingt verlangt werden, so sind doch Vorschriften zu unterlassen, welche die bestehenden wirtschaftlichen Werte zerstören, auf die in Kauf und Beleihung anerkannten Bodenpreise nicht Rücksicht nehmen und Personen in ihrer Existenz gefährden würden, denen man

gesundheitlich nützen will. So wird also infolge wirtschaftlichen Zwanges den meisten hygienischen Baupolizei-Vorschriften, die für alte Stadtteile bestimmt sind, der Stempel der Unzulänglichkeit aufgeprägt sein, wenn man sie an dem hohen Ziel mißt, die Volksgesundheit und nationale Kraft der Zukunft sicher zu stellen.

Ein solcher Zwang liegt nicht vor oder besteht in weit geringerem Grad, wenn es sich um die Bauordnung handelt, die für äußere Stadtteile oder für neu anzulegende Stadtteile bestimmt ist. Hier kann die Hygiene größere Höfe, geräumigere Wohnungen, bessere Licht- und Luftverhältnisse, geringere Gebäudehöhen, eine mindere Zahl der Geschosse und der in einem Haus zulässigen Wohnungen, das Verbot von Kellerwohnungen, die Beschränkung und bessere Beschaffenheit der Dachwohnungen,

### Wettbewerbe.

**Wettbewerb betr. Entwürfe von Baulichkeiten in den deutschen Kolonien.** Für eine Krankenhaus-Anlage in der Südsee erhielt den I. Preis Hr. Rich. Seel in Berlin; den II. Preis gewannen die Hrn. Freyschmidt und Herm. Graaf in Nürnberg. Für ein Regierungs-Gebäude in Deutsch-Südwest-Afrika erhielten 3 gleiche Preise die Hrn. Emil Brünesholz in Nürnberg, Otto Völkers in München und Ernst Leistner in Stuttgart. Für ein Küstenwohnhaus in Kamerun erhielten den I. Preis die Hrn. Nagl und Schütz in Posen, den II. Preis die Hrn. Giesecke & Wenzke in Charlottenburg. Für ein Wohnhaus in Deutsch-Ost-Afrika wurden verteilt der I. Preis an Hrn. Max Krampe in Dresden, der II. Preis an Hrn. Emil Brünesholz in Nürnberg. Es wurden die preis-



gekrönt und die angekauften Entwürfe der Werkbund-Ausstellung in Köln überwiesen. —

**Im Wettbewerb betr. Grabschmuck für Bielefelder Friedhöfe** erhielten I. Preise die Hrn. Rud. Kitzinger in Detmold und W. Moormann in Wiedenbrück; II. Preise die Hrn. Schlüter und Klarhorst in Bielefeld, W. Moormann in Wiedenbrück, sowie Edel & Decker in Bielefeld; III. Preise die Hrn. Schierbaum in Gütersloh, Schlüter und Klarhorst in Bielefeld, W. Moormann in Wiedenbrück, Ernst Jüngst in Gadderbaum, H. Meier in Detmold, sowie Georg Fröhlich in Herford. Angekauft wurden Entwürfe der Hrn. Schierbaum in Gütersloh, Beyer, Eggert, Schoen, Lossie, Kreff, Peters in Bielefeld, Kitzinger in Detmold, Moormann in Wiedenbrück und Jüngst in Gadderbaum. —

**Im Wettbewerb betr. Entwürfe für eine Schule in Mauer bei Wien** liefen 63 Arbeiten ein. I. Preis den Hrn. Fendl & Ahlfeld; II. Preis den Hrn. Lehrmann & Walter, III. Preis den Hrn. Kolarz & Ruby, sämtlich in Wien. Angekauft ein Entwurf des Hrn. Karl Brünner in Laibach. —

**Im Wettbewerb um Entwürfe für den Erweiterungsbau des Gebäudes der Handelskammer von Paris**, einem der bedeutendsten Wettbewerbe, die in den letzten beiden Jahrzehnten die französische Architektenschaft beschäftigten, liefen 58 Arbeiten ein. Das Gebäude liegt an der Place de la Bourse, an der Rue Feydeau und an der Rue Nouvelle. Für die Erweiterung war eine Bausumme von 6 Mill. Frs. angenommen. Obwohl an dem Wettbewerb die bedeutendsten Kräfte beteiligt waren, sind bei ihm doch eine Reihe unbekannter Namen in den Vordergrund getreten. Es erhielten den I. Preis die Architekten Viard & Dastuque;

einen Spül-Abort für jede Familie und Aehnliches vorschreiben, ohne auf wirtschaftliche Unmöglichkeiten zu stoßen oder wirtschaftliche Schädigungen hervor zu rufen. Kurz, in äußeren und neueren Stadtteilen kann die Bauordnung ein weiträumigeres, gesünderes Bauen und Wohnen fordern, als im Stadtkern. Das ist das Prinzip der Zonen- oder Staffel-Bauordnung, das sich in den 90er Jahren des vergangenen Jahrhunderts seine Existenz-Berechtigung erkämpfte, nachdem man die Erfahrung gemacht hatte, daß unter der Herrschaft der einheitlichen Bauordnung in neuen Stadtteilen, z. B. in Köln, noch engeräumiger und hygienisch ungünstiger gebaut wurde, als man es in der Altstadt gewohnt war. Es ist lehrreich, die Entwicklung der Abstufung der Bauordnungen kurz bis auf die Gegenwart zu verfolgen. — (Fortsetzung folgt.)

den II. Preis die Architekten Arvidson, Bassompierre und de Rutté; den III. Preis der Architekt Guidetti und den IV. Preis die Architekten Caignard de Mailly und Guéritte. Fünf gleiche V. Preise wurden den Architekten Ernest Hébrard, Bévière, Ad. Henri, Duquesne, sowie Duval mit Gonse zuerkannt. Mit einer silbernen Medaille ausgezeichnet wurden die Arch. Paul Denis und J. Le Blond. Außerdem wurden acht ehrenvolle Erwähnungen ausgesprochen. —

**Wettbewerb zur Erlangung von Plänen für den Beamten-Wohnungs-Bauverein in Graudenz.** Der Verein beabsichtigt, in der Nähe des Kreishauses zu Graudenz auf einem ihm gehörigen Gelände, welches von vier neuen Straßen eingeschlossen wird und eine Größe von rund 15230 qm hat, Wohnhäuser für mittlere und untere Beamte zu errichten. Das Gelände soll unter möglichster Ausnutzung des Grund und Bodens bei gleichzeitiger ansprechender Durchbildung sowohl der gesamten Straßenseiten als auch des einzelnen Hauses vollständig bebaut werden. Die Bebauung soll mit Reihenhäusern erfolgen derart, daß bei drei vollen Wohngeschossen das oberste Stockwerk durch Gesimse, Giebel, Ausbauten und dergl. in der Höhenwirkung beschränkt erscheint. Bei den Häusern der König-Straße und möglichst bei den Eckhäusern sollen in gleicher Weise vier volle Wohngeschosse angeordnet werden. Ein großer gemeinsamer Innenhof soll eine derartige Ausgestaltung erfahren, daß für die Wirtschaftshöfe nur der unbedingt notwendige Raum in unmittelbarem Anschluß an die Häuser belassen, der übrige Teil aber als einheitliche Grünanlagen zu Spiel- und Erholungsplätzen hergerichtet werden. Unterzubringen sind etwa 40% Vierzimmerwohnungen, 40% Dreizimmerwohnungen und 20% Zweizimmerwohnungen. Die Vier- und die Dreizimmerwohnungen sollen an die Bismarck- und König-Straße gelegt werden. Sämtliche Wohnungen müssen einen eigenen Zugang, einen Abort und eine Speisekammer, die Vier- und die Dreizimmer-Wohnungen außerdem je ein Mädchengelaß und eine Badestube erhalten. Auch etwa für die Hälfte der Zweizimmerwohnungen ist Bade-Einrichtung vorzusehen. Die Waschküchen sind für jedes einzelne Haus im Zusammenhang mit den Trockenböden anzuordnen. Die vier Eckhäuser des Baublockes sollen im Erdgeschoß Läden erhalten. An der König-Straße sind die Wohnungen im Erdgeschoß so einzurichten, daß sie ohne Schwierigkeiten später zu Läden umgewandelt werden können. Die Bauten sollen in einfacher, ansprechender Weise als Putzbauten unter Ziegeldach bei mäßiger Verwendung von Erkern, Loggien und Balkonen ausgebildet werden. Auf der Rückseite sind Wirtschaftsbalkone oder Loggien anzulegen. Vor den Häusern sind mit Ausnahme der König-Straße Vorgärten von nicht unter 5 m Tiefe anzuordnen. Hauptzeichnungen 1:200, dazu Schaubilder sämtlicher Straßenseiten und des Innenhofes, sowie 1 Fassadenteil 1:100 der Straßen- und Hofseiten. Die Uebertragung der eigentlichen Entwurfs-Bearbeitung sowie der Bauleitung an einen der Preisgekrönten oder an einen anderen Architekten behält sich der „Beamten-Wohnungs-Bauverein“ vor. —

Inhalt: Die Eisenkonstruktionen der Viadukte und Brücken der Hamburger Hochbahn. (Schluß.) — Die Aufgaben der Gemeinden auf dem Gebiete der Bauordnung, besonders in künstlerischer Hinsicht. — Wettbewerbe. — Abbildungen: Das wiederhergestellte Schabbel-Haus in Lübeck. —

Hierzu eine Bildbeilage: Hauptausstellungshalle der Gartenbau-Ausstellung Altona a. E. 1914.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin. Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber in Berlin.



ARTENBAU-AUS-  
STELLUNG ALTONA  
A. E. 1914. \* INDU-  
STRIEHOF MIT BLICK  
AUF DAS PARK-  
CAFÉ. \* ARCHITEKT:  
REG. - BMSTR. DR.-  
ING. KURT MEYER  
\* IN ALTONA A. E. \*  
≡ DEUTSCHE ≡  
\*\* BAUZEITUNG \*\*  
XLVIII. JAHRG. 1914  
\* \* \* NO. 63. \* \* \*



Industriehof.

# DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLVIII. JAHRGANG. NO 63. BERLIN, DEN 8. AUGUST 1914.

## Die Gartenbau-Ausstellung Altona a. E. 1914.

Hierzu die mit den Nummern 61 und 62 vorausgeschickten Bildbeilagen, die Bildbeilage dieser Nummer, sowie die Abbildungen S. 609.



ur Feier des Abschlusses einer Periode von 250 Jahren seit dem Zeitpunkt, an welchem Altona zur Stadt erhoben wurde, beschloß die Stadt Altona die Abhaltung einer Ausstellung für Gartenkunst und Gartenbau. Ein recht bescheidenes Fischerdorf war es, das sich noch im XVI. Jahrhundert in der Pfarre

der Kirche von Ottensen befand. Das Dorf aber wuchs schnell an infolge der strengen Maßregeln, die das benachbarte Hamburg am Schluß des XVI. und im Beginn des XVII. Jahrhunderts gegen Einwohner vornahm, die nicht dem protestantischen Bekenntnis angehörten, also gegen Katholiken, Juden, Mennoniten und andere Sekten, die nun auswanderten und in Altona eine Zuflucht fanden. Das Dorf wurde 1604 zum Flecken erhoben, kam im Jahre 1640 unter dänische Oberhoheit und erhielt 1664 Stadtrechte nebst einer Reihe von Privilegien und städtischen Freiheiten. Diesen immerhin bedeutenden Zeitabschnitt in der Geschichte der Stadt-Entwicklung beschloß die Stadt zu feiern. Man wählte die ansprechende Form einer Ausstellung für Gartenkunst, die durch besondere örtliche Verhältnisse, wie sie sich in Altona in der letzten Zeit entwickelt hatten, nahe gelegt und gefördert wurde.

Hierüber führt ein Erinnerungsblatt, das die Stadt Altona ihren Gästen zur Eröffnung der Ausstellung darbot, aus, daß die Besitz-Ueberrnahme des Wriedtschen Parkes am Elbufer, die vor einigen Jahren erfolgte, sowie die kürzliche Erwerbung des Donner-

schlosses mit Park die Stadt Altona in den Besitz eines Geländes an den Abhängen der Elbe brachte, wie es malerischer und reizvoller nicht gedacht werden konnte und für die Aufnahme einer Ausstellung für Gartenkunst eine unübertroffene Eignung besaß. „Diese getrennten Anlagen zu erschließen und zu einem einheitlichen öffentlichen Park zu vereinigen“ erschien als glücklichste Jubiläumsgabe für die Bevölkerung. Hiermit war der Grundgedanke für die Ausstellung für Gartenkunst gegeben.

Das alte Donner'sche Schloß wurde etwa um 1850 von Heinrich Strack im Stile der englischen Gothik mit Turmbauten errichtet. Die Bewachung seiner Elbfront mit Epheu, sowie die bewegte Umrißlinie der Höhen wie der Vorsprünge geben den strengen Linien der Architektur jenes weiche malerische Gepräge, das überleitet zu den schönen Park-Anlagen, die wohl um die gleiche Zeit entstanden sind und den Grundsätzen folgen, die Fürst Pückler in Branitz und Muskau so beredt und in so künstlerischer Weise verfolgte. Es war also ein landschaftlicher Garten, der das Haus, das während der Dauer der Veranstaltung eine Ausstellung von Kunstwerken aus dem Besitz des Adels von Schleswig-Holstein aufgenommen hat, umgibt. Aehnlich liegen die Verhältnisse beim Wriedtschen Park am Elbufer. Es galt nun, diese beiden Park-Anlagen mit einander zu verbinden und unter Hinzunahme weiteren Geländes die Grundlage für eine vielseitige Ausstellung für Gartenkunst zu schaffen. Das weitere Gelände wurde gewonnen durch Hinzunahme eines Gebietes jenseits der Flottbeker-Chaussee, die überbrückt wurde. —

(Fortsetzung folgt.)

## Die Aufgaben der Gemeinden auf dem Gebiete der Bauordnung, besonders in künstlerischer Hinsicht.

Vorträge des Geh. Ob.-Brt. Dr.-Ing. Stübgen in der Hochschule für kommunale und soziale Verwaltung zu Köln.

(Fortsetzung.)

**D**ie erste baupolizeiliche Abstufung geschah in Köln, und zwar durch die auf meine Veranlassung erlassene Polizei-Verordnung vom 14. Januar 1888. Bis dahin herrschte hier wie anderwärts eine einheitliche Bauordnung für den ganzen Stadtbezirk, die sich kurz kennzeichnete durch 4 Wohngeschosse und  $\frac{1}{4}$  Hof. In der Altstadt erreichte die Baudichtigkeit keineswegs überall diese Grenze; auch im Gelände der Stadterweiterung, dessen Bebauung im Frühjahr 1882 begann, wurden zunächst vorwiegend Einfamilienhäuser nach einer verbesserten Art des Drei- oder Vierfensterhauses vom und für den Eigentümer erbaut und die polizeilich zugelassene Baudichtigkeit nur ausnahmsweise verwirklicht. Das änderte sich aber, als nach wenigen Jahren der Unternehmerbau vorherrschend wurde und infolgedessen das Mehrfamilienhaus das Einfamilienhaus verdrängte. Naturgemäß suchte der Unternehmer die baupolizeilichen Möglichkeiten auszunutzen, und nun entstand jene dichte Miethaus-Bebauung mit kleinen Höfen, Seiten- und Hintergebäuden, die das Innere der Baublöcke aufs engste anfüllte und die bis dahin üblichen Privathäuser für eine Familie fast unmöglich machte. Die erste Abwehr war der Beschluß der Stadt, auf gewissen Teilen der Umwallung, besonders an dem neu angelegten Sachsenring, den Bau des Einfamilienhauses durch die vertragliche Kaufbedingung der zweigeschossigen, offenen Bauweise zu sichern. Der zweite Schritt war, durch eine besondere Polizeiverordnung diese offene Bauweise mit nur einem Obergeschoß auch auf nichtstädtische Gelände in zwei Bezirken, zwischen Sachsenring und Volksgarten im Süden und zwischen dem Deutschen Ring und dem Rieker Tor im Norden der Neustadt, vorzuschreiben. Allein diese Staffelung der Bauordnung war damals etwas ganz Neues. Es herrschte fast allgemein die Rechtsanschauung, daß innerhalb einer Gemeinde nur eine einzige, gleiche polizeiliche Bauordnung zulässig sei. Die Baupolizei lag zudem damals nicht in der Hand des Bürgermeisters, sondern in der des königlichen Polizei-Präsidenten, der sich zu der Staffelung nicht entschließen konnte. Erst auf Grund einer zustimmenden Entscheidung des Ministers der öffentlichen Arbeiten wurde schließlich die genannte Polizeiverordnung vom 14. Januar 1888 erlassen.

Von einer solchen Ausnahmestellung zweier Bezirke bis zur Abstufung der Bauordnung im ganzen Gemeindebezirk war indes noch ein weiter Schritt. Diesen unternahm der damalige Oberbürgermeister Adickes zuerst in Altona und dann in Frankfurt a. M. Besonders war es der „Deutsche Verein für öffentliche Gesundheitspflege“, der in seinen Versammlungen die Zonenbauordnung, wie der ursprüngliche Name lautete, behandelte und mit Erfolg empfahl. Auch das Oberverwaltungsgericht nahm eine günstige Stellung ein, und so sehen wir seit der ersten Hälfte der 1890er Jahre die Abstufung der Bauordnung in ganz Deutschland allmählich sich verallgemeinern. Köln erhielt seine erste Staffelbauordnung — dieser Name ersetzte bald den ungeeigneten Zonenbegriff — am 20. Februar 1896. Sie wurde ergänzt im Juni 1901 und ist jetzt abgelöst durch die neue Bauordnung vom 8. August 1913. Zu den bisherigen vier Bauklassen sind zwei neue Klassen und viele Unterabteilungen hinzugekommen, so daß 14 Bebauungsarten entstanden sind.

Aber nicht bloß in Köln, sondern auch an manchen anderen Orten, besonders stark im Königreich Sachsen, ist an die Stelle der ursprünglich geringen Klassenzahl eine nach Zonen und Klassen sehr große Verschiedenheit getreten, die sich in der Zahl der zulässigen Geschosse (5 bis  $1\frac{1}{2}$ ), in der wechselnden Hofgröße (80 bis 20% des Grundstückes), in geschlossener und offener Bauweise, im Reihen- und Gruppenbau, in der Mindestbemessung seitlicher Abstände (2,5 bis 10 m von der Grenze), in der Zahl der zulässigen Wohnungen in demselben Geschoß oder in einem Hause, und in anderen Verschiedenheiten ausdrückt. Fußend ursprünglich auf gesundheitlichen Forderungen, sind immer mehr soziale Absichten und die Wohnbedürfnisse der verschiedenen Bevölkerungsschichten für die Ausgestaltung der Bauklassen und die Umgrenzung ihrer Anwendungsbezirke maßgebend geworden, derart, daß oft an derselben Straße und in demselben Block die vorgeschriebene Bauart mehrfach wechselt. Zugleich ist auch die Abstufung der Konstruktionsvorschriften (Mauerstärken, Treppen, Gänge, Durchfahrten, Brandmauern, Stockwerkshöhen usw.) für große, mittlere und kleinere Häuser immer mehr spezialisiert worden.

Es liegt auf der Hand, daß mit dieser Entwicklung in vielgestaltige Einzelheiten der Bauklassen hinein es immer schwieriger wird, das Richtige zu treffen, die Wohnbedürfnisse von vornherein genau zu erfassen, die Bodenwerte und wirtschaftlichen Notwendigkeiten genügend zu berücksichtigen. Unvermeidliche Mißgriffe verlangen oft rasche und mehrmalige Aenderung. Geschieht das nicht, so kann leicht aus dem gewollten Segen ein unbeabsichtigter Unsegen hervorgehen.

Haben wir bisher die der Bauordnung gesetzlich zur Behandlung überwiesenen Gebiete der Standfestigkeit, der Verkehrs- und Feuersicherheit und der Gesundheit betrachtet, so ist es nicht minder wichtig, solche Einwirkungen der Bauordnung zu betrachten, die das ästhetische oder künstlerische Gebiet betreffen. Wir haben dabei zu unterscheiden: rechtsunwirksame unmittelbare Schönheitsvorschriften einerseits und die aus den sonstigen Bestimmungen mittelbar hervorgehenden Einwirkungen auf die Schönheit der Erscheinung.

Zu den unmittelbaren Schönheitsvorschriften gehört die Bestimmung, daß alle Ansichtsflächen der Gebäude ausgefugt oder verputzt oder in übereinstimmenden Farben gestrichen werden müssen, daß auch die von Straßen, Plätzen, Eisenbahnen und anderen Verkehrsflächen sichtbaren Rückfronten oder sogar alle Rückfronten ein gefälliges Ansehen haben müssen. Erst der in der Beratung der gesetzgebenden Körperschaften befindliche Entwurf eines Wohnungsgesetzes will in diesen Punkten der Baupolizei schönheitliche Rechte verleihen; bisherige Vorschriften dieser Art sind rechtsungültig. Dahin gehören ferner Schönheitsbestimmungen für Vorgartengitter, Einfriedigungsmauern und Bauzäune, über Mansarden- und Walmdächer, das Verbot, Abortfenster an die Straße zu legen, oder über einem Vollgeschoß einen Kniestock anzubringen, wenn dieser nicht etwa die zulässige Gebäudehöhe überschreitet, die Forderung perspektivischer Architekturskizzen und anderes mehr.

Von großer positiver Bedeutung sind dagegen viele im polizeilichen Rahmen zweifellos gültigen Bauvorschriften in der Richtung, daß sie mittelbar die Schönheit der Erscheinung ungünstig oder günstig beeinflussen. So die Bestimmungen über Innehaltung der Fluchtlinie, über zulässige Vorsprünge vor der Baufluchtlinie oder vor der Straßenfluchtlinie, über Balkone und Erker, Gebäudehöhe, Dachgesimse, Dachneigung, Dachfenster, Ziergiebel, Brandmauern, Abstände von der Seiten- oder Hintergrenze, über eine nicht zu überschreitende hintere Baulinie, über Anlage der Vorgärten, und endlich über die ganze Staffelung.

Es war früher üblich, zu gestatten, daß die Gebäude hinter die Baufluchtlinie beliebig zurücktreten, wenn sie nur parallel zu dieser Linie errichtet wurden; bei offener Bauweise verzichtete man zudem allgemein auf die Vorschrift der Parallel-Stellung. Man suchte dadurch eine möglichst große Vielgestaltigkeit der Erscheinung herbeizuführen. Heute, wo man umgekehrt die Einheitlichkeit des Straßenbildes anstrebt, hält man meist auf genaue Innehaltung der Fluchtlinie und läßt auch bei offener Bauweise sehr wenig individuelle Freiheit in der Gebäudestellung.

In ähnlicher Weise suchte man früher an breiten Straßen die Anordnung von Vorsprüngen, sogenannten Risaliten, an den Häusern bis zu gewissen Maßen zu begünstigen, weil man ein starkes, abwechslungsreiches Relief der Straßenwand wünschte. Heute sucht man dem Einzelnen diese Freiheit zu verwehren, wenn sich der vortretende Baukörper nicht rhythmisch in das einheitlich gedachte Gesamtbild einfügt. Nur in Vorgärten ist dem individuellen Relief mehr Spielraum gelassen. Ebenso begünstigte man früher aus Abneigung gegen die bis dahin üblichen einförmigen, glatten Fassaden die Anordnung von Erkern und Balkonen, belohnte sie stellenweise sogar mit Geldpreisen. Dann suchte man dem Uebermaße durch Besteuerung und durch Beschränkung nach Breite und Ausladung entgegen zu wirken. Heute beklagt man, daß die ungeordnete Anbringung schwerer Balkone an einer vielgeschossigen Häuserreihe den Eindruck mache, als ob eine nachlässige Hausfrau Schubfächer ihrer Kommode habe offen stehen lassen. Man empfiehlt deshalb, von einer Reglementierung abzusehen, möchte aber der Baupolizei das Genehmigungsrecht in jedem Fall vorbehalten, also die eingeschränkte Berechtigung des Einzelnen durch das Ermessen der Polizei ersetzen. Es ist zu beachten, daß das polizeiliche Bestimmungsrecht in diesen Punkten der Sor-

ge für die Gesundheit, nämlich der Abwehr von Luft- und Lichtbeeinträchtigung der öffentlichen Straße, entspringt,

Die Beschränkung der Gebäudehöhe und der Ausladung des Dachgesimses hat gleichfalls ihren Rechts-



Ansichten der Musik-Terrasse des Haupt-Festplatzes. Architekt: Reg.-Bmstr. Dr.-Ing. Kurt Meyer in Altona a. E.  
Die Gartenbau-Ausstellung Altona a. E. 1914.

wenn schon die Handhabung des Rechtes der Kunst-  
pflege dient.

grund in der Hygiene; die Wirkung liegt aber zugleich auf  
ästhetischem Gebiet, fördernd oder störend, je nach der

8. August 1914.

609

Ausführung und künstlerischen Empfindung. Eine sehr beträchtliche Einwirkung auf die Schönheit des Gesamtbildes geht von der Dachneigung aus. Antikisierende oder Renaissance-Gebäude ohne sichtbares Dach können dem vollendetsten Kunstgeschmack entsprechen; mittelalterlich ausgebildete oder moderne Bauten mit Steildächern, barocke und moderne Mansarden ebenso. Nur kann man das Eine nicht unvermittelt in bunter Reihe neben das Andere stellen. Am unvorteilhaftesten aber wirken im städtischen Straßenbilde, der Regel nach, die Flachdächer von nicht mehr als 45° Neigung; und gerade sie sind es, die einem unzweifelhaft wichtigen hygienischen Grundsatz ihre weit verbreitete Anwendung verdanken.

Dieser Grundsatz geht dahin, daß jedem Wohn- und Aufenthaltsraum das Himmelslicht unter einem Winkel gesichert sein soll, der, gegen die Senkrechte gemessen, nicht kleiner als 45° ist. Aus diesem Satz folgt die Vorschrift, daß die Gebäude bis zur Dachtraufe nicht höher sein dürfen, als die Straße breit ist; und weiter ist zu folgern, daß über der Dachtraufe die Dachfläche nicht steiler als unter 45° ansteigen darf. Zwar hat man, unter Beeinträchtigung des hygienischen Grundsatzes, statt dessen oft einen Dachwinkel von 50 oder 55° zugelassen, dadurch dem Uebelstand der flauen Wirkung aber kaum abgeholfen. Aus demselben Grunde sind die vielfach geltenden einschränkenden Vorschriften über vortretende Dachfenster (Mansardenfenster, Lukarnen), Ziergiebel, Türmchen und sonstige Aufbauten über dem Dachgesims entsprungen; sie hatten ihre Bedeutung in einer Zeit, wo man sich in vielgestaltigem Schmuck des Daches nicht genug tun konnte. Das Geschmackspendel ist inzwischen nach der anderen Seite umgeschlagen. Das ruhige Dach, der breit gelagerte Giebel sind herrschend geworden; die Bauordnung kann mehr persönliche Dachfreiheit lassen, wenn sie logischerweise die Traufkante tiefer legt, als die 45 Grad-Linie es ergibt.

Aus Gründen des Feuerschutzes fordert man, daß die Brandmauern zwischen zwei Häusern über die Dachfläche um ein bestimmtes Mindestmaß emporgeführt werden, was die Fortpflanzung des Feuers erschweren soll. Für große Gebäude ist das gewiß von Wert und erregt auch kaum künstlerische Bedenken. Anders bei schmalen Gebäuden, bei Kleinbauten und Einfamilien-Häusern, die in der Reihe oder Gruppe aneinander gebaut sind. Hier kann die Forderung der so häufigen, rohen Durchbrechung der Dachfläche recht unschöne Wirkungen zur Folge haben; sie ist deshalb wohl in allen neueren Bauordnungen fallen gelassen oder nur für längere Häusergruppen beibehalten.

Ein schwieriges Kapitel ist die Minimalvorschrift für die seitlichen Abstände bei offener Bauweise. Das vorgeschriebene Mindestmaß pflegt zu schwanken zwischen 3 und 6 m bis zur Nachbargrenze, also zwischen 6 und 12 m von Gebäude zu Gebäude. Es ist wohl zu beachten, daß das im baupolizeilichen Sinn Mindestmaße, nicht Normalmaße sein sollen. Aber im Unternehmerbau und weit bis in den Privatbau hinein sind die polizeilich geforderten Minima das Normale geworden, weil der Bauende in der Regel bestrebt ist, sein Eigentum bis zur stattlichen Grenze auszunutzen. Sieht man somit ab von den eigentlichen vornehmen Landhausvierteln, wie Grunewald bei Berlin oder, bis zu gewissem Grade, Marienburg bei Köln, so wiederholt sich der polizeiliche Mindestabstand von Haus zu Haus in ganzen Straßenzügen. Selbst Grunewald und Marienburg sind nicht ganz frei von dieser einförmigen und unbefriedigenden Erscheinung. Man hat eine Gegenwirkung versucht, indem man auch Doppelhäuser mit etwas größerer gegenseitiger Entfernung zuließ; die Folge war, daß sich nunmehr die Hauspaare mit gleichem Abstand nebeneinander stellten. Ich habe dann schon vor zwei Jahrzehnten vorgeschlagen, daß der Mindest-Abstand nicht durch eine absolute Zahl, sondern durch eine aus der Höhe, Frontlänge und Tiefe des einzelnen Gebäudes oder der Gebäudegruppe ab-

zuleitende Formel ausgedrückt werde. Diese Methode, welche heute noch vielfach angewandt wird — in der neuen Kölner Baupolizei-Ordnung heißt die Formel

$$b = \frac{h + l + l}{8}$$

wobei  $h$  die Gebäudehöhe,  $l$  die durchschnittliche Gebäudetiefe,  $l$  die Länge der Baugruppe an der Straße bedeutet, und besteht neben absoluten Mindestmaßen —, gibt indes beim eigentlichen Unternehmerbau ebenso wenig befriedigende Resultate, weil die Häuser in ihrer großen Mehrzahl sich einem Normaltyp nähern, wie er der betreffenden Klasse der Bauordnung entspricht. Die teilweise Schließung der Lücken durch Portale, Säulenstellungen und dergl. verbessert das Bild. Weiterhin aber ist man zur Empfehlung des Baues von Gruppen von 3—5 Häusern und des Reihenbaues gekommen, bei welchem letzteren Unterbrechungen in der Häuserfront nur nach längeren Entfernungen, besonders in der Nähe der Block-Ecken eintreten. Für diese Mittelstufen zwischen offener und geschlossener Bauweise sind freilich nicht bloß schönheitliche, sondern mehr noch wirtschaftliche Erwägungen maßgebend. Beide Arten von Erwägungen liegen gesetzlich außerhalb der Zuständigkeit der Baupolizei. Da aber gleichzeitig hygienische Gründe mit Erfolg ins Feld geführt werden können, so hat eine Beanstandung der Vorschriften für Lücken und Reihen von Seiten der Verwaltungsgerichte meines Wissens bisher nicht stattgefunden.

Einfacher liegt die Sache bei Festsetzung von Mindestabständen von der hinteren Grundstücksgrenze, die ja gleichfalls gesundheitlichen Rücksichten entspricht. Hier ist, da die freistehende Hinterseite der Baulichkeiten freiwillig bis zu gewissem Grade architektonisch ausgebildet oder gärtnerisch geschmückt zu werden pflegt, der schönheitliche Vorteil gegenüber kahlen Grenzmauern im Allgemeinen gesichert, auch ohne daß die Bauordnung über ihre Zuständigkeit hinaus eine weitere ästhetische Beeinflussung versucht.

Dasselbe gilt für die sogenannte rückwärtige Baulinie. Das Fluchtliniengesetz gestattet zwar den Gemeinden nicht, im Bebauungsplane rückwärtige Baulinien, d. h. Linien innerhalb des Blockes, festzustellen, die von den Gebäuden nicht nach dem Blockinneren hin überschritten werden dürfen. Wohl aber ist die Baupolizei berechtigt, eine derartige eminent hygienische Maßregel in der Bauordnung zu treffen, um das Innere eines Baublockes als Luft- und Lichtquelle, als ein Ganzes von Einzelgärten oder als Gemeinsamkeits-Anlage frei zu halten. Die Maßregel drückt sich in der Regel so aus, daß an bestimmten Straßen oder Straßenstrecken oder in bestimmten Blöcken die Gebäude, von der Baufluchtlinie ab gemessen, nicht tiefer als 12, 15, 20 m sein dürfen, und daß hinter der hieraus sich ergebenden Linie nur niedrige Bauteile und Baulichkeiten oder nur Lauben, Terrassen und dergl. statthaft sind. Auch hat man eine doppelte rückwärtige Baulinie vorgeschrieben, derart, daß hinter der ersten nur niedrige (z. B. zweigeschossige) Bauteile, hinter der zweiten nur Gartenbaulichkeiten zugelassen werden. Aus der hygienischen Vorschrift entspringt in allen diesen Fällen ein schönheitlicher Vorteil für das ganze Blockinnere, und nicht selten werden hierbei die Rückseiten der Häuser wegen ihrer schönen Lage im Grünen von den Bauenden architektonisch bevorzugt.

Auch in der Anlage der Vorgärten können durch Bestimmungen, die in der Zuständigkeit der Bauordnung liegen, schönheitliche Wirkungen herbeigeführt werden; so durch die Untersagung der gewerblichen Benutzung, die Vorschrift der Erhaltung der Fläche in der Straßenebene, das Verbot der Trennung durch massive Mauern oder hohe Gitter, durch Zulassung einfacher Hecken, kurz durch Anordnungen, welche zur Sicherung der Zweckbestimmung der Vorgärten als Teile des freien Luftraumes der Straße dienlich sind. Bei manchen anderen Bauordnungs-Bestimmungen über Vorgärten mag freilich die Rechtswirksamkeit zweifelhaft sein. —

(Fortsetzung folgt.)

## Wettbewerbe.

Wettbewerb der Bauberatungsstelle der Landkreise Lennep, Mettmann und Solingen. In diesem Wettbewerb ist seitens der ausschreibenden Stelle ein Name unrichtig wiedergegeben worden. Es muß bei Klasse 2, I. Preis und Ankauf, sowie bei Klasse 4, III. Preis nicht Jos. Wengler, sondern Jos. Wentzler in Köln heißen. —

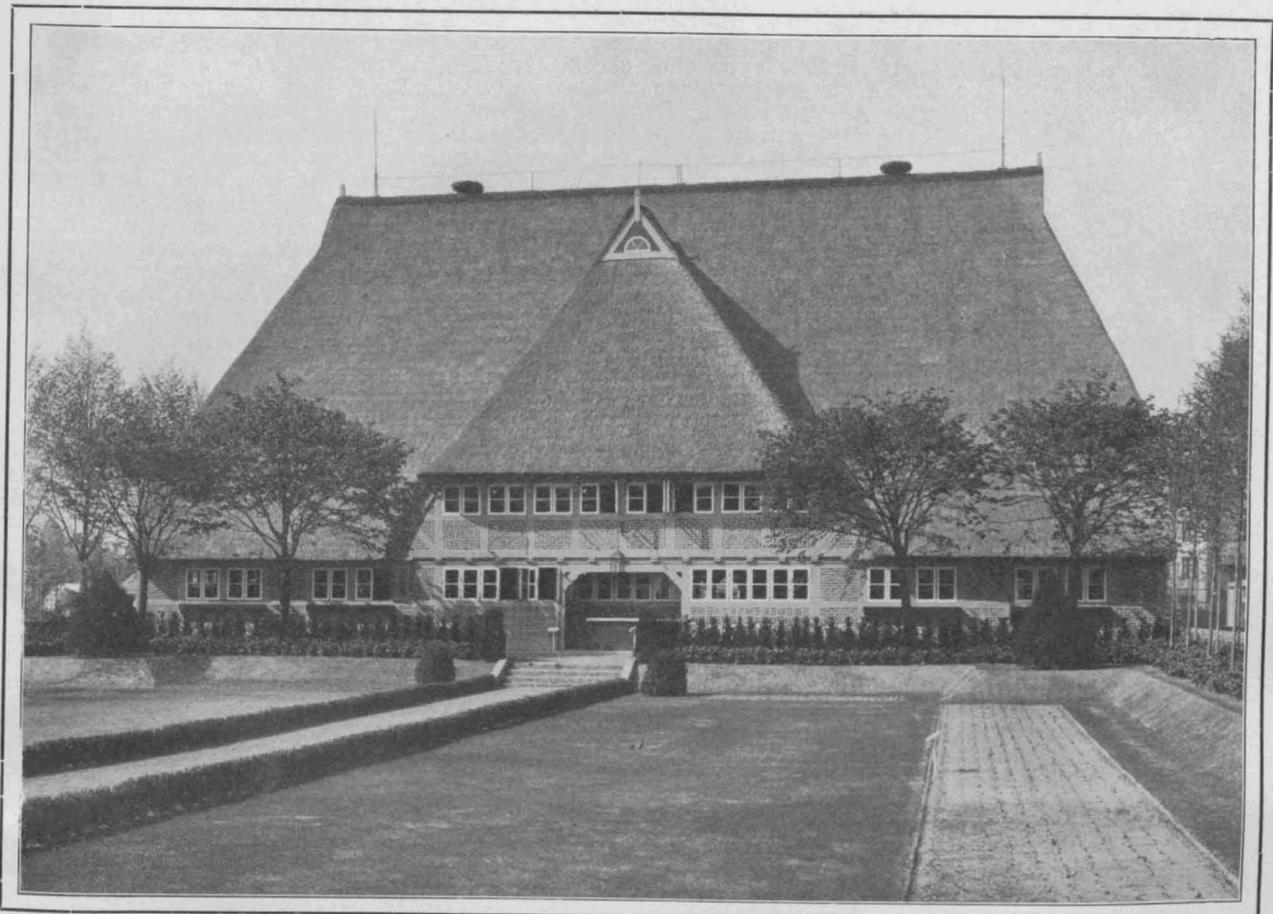
Im Wettbewerb betr. Realgymnasium Eupen gewannen den I. Preis von 1800 M. und den II. von 1200 M. die Hrn. Otto Silberberg und Karl Saurenbach in Barmen. Den III. Preis von 500 M. erhielt Hr. Hans Tietmann in Düsseldorf. Zum Ankauf für je 500 M. wurden empfoh-

len Entwürfe der Hrn. Thurn in Essen, Emil Karwath in Elberfeld mit W. Linse in Aachen, sowie Silberberg und Saurenbach in Barmen. Ausstellung bis 12. Aug. im Jünglings-Vereinshaus zu Eupen. —

Inhalt: Die Gartenbau-Ausstellung Altona a. E. 1914. — Die Aufgaben der Gemeinden auf dem Gebiete der Bauordnung, besonders in künstlerischer Hinsicht. (Fortsetzung.) — Wettbewerbe. — Vereinsmitteilungen. —

Hierzu eine Bildbeilage: Hauptausstellungshalle der Gartenbau-Ausstellung Altona a. E. 1914.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin. Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.



Das niederdeutsche Bauernhaus. Architekt: Regierungs-Baumeister Dr.-Ing. Kurt Meyer in Altona a. E.  
Die Gartenbau-Ausstellung Altona a. E. 1914.

# DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLVIII. JAHRGANG. Nº 64. BERLIN, DEN 12. AUGUST 1914.

## Die Aufgaben der Gemeinden auf dem Gebiete der Bauordnung, besonders in künstlerischer Hinsicht.

Vorträge des Geh. Ob.-Brt. Dr.-Ing. Stübgen in der Hochschule für kommunale und soziale Verwaltung zu Köln.

(Fortsetzung.)

**S**chließlich kommen wir in diesem Zusammenhang auf die ästhetische und künstlerische Wirkung der Staffelung der Bauordnung, die ja rechtlich sich auf gesundheitliche Gründe stützen muß, wenn schon die leitenden Gedanken des Verfassers der Bauordnung oft weit mehr auf sozialem und künstlerischem Gebiete liegen mögen.

Man hat der einheitlichen Bauordnung mit Recht vorgeworfen, daß sie das Stadtbild durch die fortwährende Wiederholung desselben Haustypus ungünstig beeinflusse. Von der Einführung mehrerer Bauklassen, darunter auch einer oder zwei Klassen für offene Bauweise, erhoffte man eine künstlerische Bereicherung des Stadtbildes. Sie ist in gewissem Grade eingetreten, aber die stete Wiederholung der gleichen Hausart an langen Straßenzügen blieb bestehen; die Schematisierung, so hieß es, werde nur örtlich verteilt. Die Spezialisierung der Bauklassen durch zahlreiche Unterabteilungen soll die schematische Wirkung durchbrechen und den Wechsel verschiedenartiger Straßenbilder hervorrufen, deren einheitliche Wirkung in sich, d. h. für die einzelne Straßenstrecke, nicht als Mangel, sondern als künstlerischer Vorteil empfunden wird.

Allerdings tritt mit der Vielheit der Bauweise auch die Gefahr des Wirrwarrs und der Unruhe auf, die zu vermeiden eine besondere Aufgabe der örtlichen Abgrenzung der einzelnen Bauklassen und Unterklassen ist.

An einem langen Straßenzug die Bauart in der Längsrichtung rhythmisch zu wechseln, ist nicht bloß unbedenklich, sondern von vortrefflicher Wirkung. Eines der bekanntesten Beispiele dieser Art ist die Andrassy-Straße

in Budapest. Der Wechsel darf aber nicht regellos in höheren und weniger hohen Häusern, in geschlossener Reihe und offener Stellung derselben erfolgen, und die gegenüber stehenden Straßenseiten bedürfen stets derselben Bauklasse, damit die Straße ein befriedigendes Raumbild gewähre.

Wie es unrichtig ist, daß die Höhe eines Eckhauses nach der Breite der schmalere Straße oder nach dem Durchschnitt der beiden Straßenbreiten sich richten soll, weil dadurch in der breiteren Hauptstraße unschöne Höhenverschiedenheiten entstehen, so wäre es auch unrichtig, wollte man zwei verschieden hohe Bauklassen auf der Blockecke zusammen stoßen lassen und das Eckhaus der niedrigen Bauklasse zuteilen.

An einem freien Platz darf unter Umständen die eine Querseite von den anderen Seiten in der Bebauungsart abweichen. Der Regel nach aber wird an dem ganzen Platz dieselbe Bauklasse herrschen müssen. In geringem Maße eignet sich zur Umrahmung eines freien Platzes die offene Bauweise; zur wirksamen Schließung des Platzraumes ist eine möglichst wenig durch Straßenöffnungen unterbrochene Wandung ohne Baulücken erwünscht, also die geschlossene Bauweise oder ein Reihenaufbau, dessen Lücken nicht an der Platzseite liegen.

Der Uebergang von der einen zur anderen Bauklasse, insoweit damit eine Änderung der Gebäudehöhe, der Geschoszahl oder der Reihenanordnung verknüpft ist, vollzieht sich am leichtesten an einer Querstraße. Aber aus dem Wunsche gleicher Bauweise an zwei gegenüber liegenden Straßenseiten folgt die Notwendigkeit des Bauklassenwechsels in der dazu quer gerichteten Bauflucht,

also im Block, sobald zwei parallele Straßen verschiedenen Staffeln angehören. Der Uebergang von einer zur anderen Bauklasse im Block vollzieht sich wieder am einfachsten an einer Lücke; aber auch in der geschlossenen Reihe ist der Uebergang nicht bloß ausführbar, sondern kann zu besonders schönen Lösungen Veranlassung geben. Wollte man indes die vier Seiten eines Blockes vier verschiedenen Bauklassen überweisen, ohne diese auf den gegenüberliegenden Straßenseiten wiederholen zu können, so würde man zu einer verwirrenden Zerstörung des Stadtbildes gelangen. Ueberhaupt ist eine allzu starke Staffelung künstlerisch schwierig zu bemeistern. Aus diesem Grunde, wie aus wirtschaftlichen Rücksichten, ist deshalb im Allgemeinen der Satz richtig, daß der Höhenunterschied der Bebauung an Haupt- oder Verkehrsstraßen einerseits und Neben- oder Wohnstraßen andererseits der Regel nach nicht mehr als ein Geschoß betragen soll.

Obschon Kunst- und Schönheitspflege gesetzlich nicht Gegenstand der Bauordnung sind, obwohl sogar solche Bestimmungen, welche ausdrücklich ästhetischen Zwecken dienen, rechtlich ungültig sind, hat der Verfasser einer Baupolizei-Verordnung nicht bloß das Recht, sondern nach höherer Auffassung die Pflicht, bei jeder Vorschrift, die sich gesetzmäßig auf Standfestigkeit, Verkehrssicherheit, Feuerschutz oder Gesundheitspflege, sowie auf die örtliche Verteilung der Baustaffeln bezieht, die voraussichtliche schönheitliche Wirkung derselben sich vor Augen zu führen. In diesem Sinn stellt die Bauordnung eminent künstlerische Aufgaben, an deren Lösung die Gemeinde durch ihre Verwaltung und ihre sachkundigen Beamten hervorragend beteiligt ist. —

Vorhin schon habe ich mitgeteilt, daß der von der Staatsregierung den gesetzgebenden Körperschaften vorgelegte Entwurf eines Wohnungs-Gesetzes in Bezug auf die äußere Erscheinung der Gebäude den Baupolizei-Behörden gewisse ästhetische Befugnisse zuerkennen will. Der Satz des Entwurfes lautet wie folgt: „Durch die Bauordnung kann insbesondere geregelt werden . . . . der Verputz und Anstrich oder die Ausfugung der vornehmlich Wohnzwecken dienenden Gebäude und aller an Straßen und Plätzen liegenden Bauten“. Die Kommission des Abgeordnetenhauses hat diesen Satz wesentlich erweitert durch folgenden Vorschlag: . . . . „Der Verputz und Anstrich oder die Ausfugung der vornehmlich Wohnzwecken dienenden Gebäude und aller von Straßen, Plätzen oder anderen öffentlichen Verkehrsflächen aus sichtbaren Bauten, sowie die einheitliche Gestaltung des Straßenbildes“. Die Ausdehnung der ersteren Forderung auf alle von öffentlichen Verkehrsflächen (also auch von Eisenbahnen, Flüssen, Seen) sichtbaren Bauten wird hoffentlich in die endgültige Fassung des Gesetzes aufgenommen werden; dagegen dürfte die zweite Forderung, daß die Baupolizei die einheitliche Gestaltung des Straßenbildes zu regeln habe, in dieser unbeschränkten Form kaum Gesetz werden. So sehr auch die einheitliche Gestaltung des Straßen- und Platzbildes dem modernen künstlerischen Empfinden entspricht, so bezweifle ich doch, daß der Baupolizei gesetzlich die Macht übertragen werden wird, nicht bloß die Grenzen der Bodenausnutzung und Baugestaltung, sondern diese Ausnutzung und Gestaltung selbst in der ganzen Stadt vorzuschreiben, soweit nach ihrem polizeilich-ästhetischen Ermessen das einheitliche Bild es erfordert! Diese — in beschränktem Umfang gewiß zulässige — Unterdrückung des wirtschaftlichen und künstlerischen Einzelwillens darf nach meiner Meinung nicht dem polizeilichen Ermessen überantwortet werden, sondern ist im Rahmen des kommunalen Ortsstatutes zu regeln, wovon später die Rede sein wird.

#### Der Bebauungsplan.

Entwurf und Feststellung des Bebauungsplanes sind fast ausschließlich Sache der Gemeinde. Die Polizeibehörde ist nur insofern beteiligt, als sie zu prüfen hat, ob der Plan nicht gegen die Interessen des Verkehrs, der Feuersicherheit und Gesundheit verstößt. Nach dem gegenwärtig den gesetzgebenden Körperschaften vorliegenden Entwurf eines Wohnungsgesetzes soll der Polizei auch das Recht zustehen, vor ihrer Zustimmung zu prüfen, ob der Plan dem Wohnbedürfnis entspricht. Aus denselben Rücksichten ist die Polizeibehörde berechtigt, von einer lässigen Gemeinde die Aufstellung eines Fluchtlinienplanes oder Bebauungsplanes zu verlangen. Ueber Meinungsverschiedenheiten zwischen Gemeinde und Polizei entscheidet der Bezirks-Ausschuß; dieser erkennt auch über die Einwendungen Privater, die in der vierwöchentlichen Offenlegungsfrist gegen den Plan eingelaufen sind. Aber im Großen und Ganzen ist doch die Gemeinde in der Ausdehnung und Art der Bebauungspläne völlig frei und übt

dadurch auch auf die Bauordnung, die ja nebst ihrer Anwendung vom Bebauungsplan abhängig ist, einen entscheidenden Einfluß aus.

Das preußische Fluchtlinien-Gesetz vom 2. Juli 1875 besitzt, wie schon erwähnt, nur eine Vorschrift in schönheitlicher Beziehung, nämlich diejenige, daß Verunstaltungen der Straßen und Plätze zu vermeiden sind. Positive Vorschriften künstlerischer oder ästhetischer Art enthält es nicht. Und mit Recht. Denn einerseits können solche Vorschriften, wie die verwandten Gesetze anderer deutscher Staaten zeigen, nur aus Sätzen allgemeinen Inhaltes von geringem Wert bestehen, und andererseits ist der Kunstgeschmack in beständiger Wandlung.

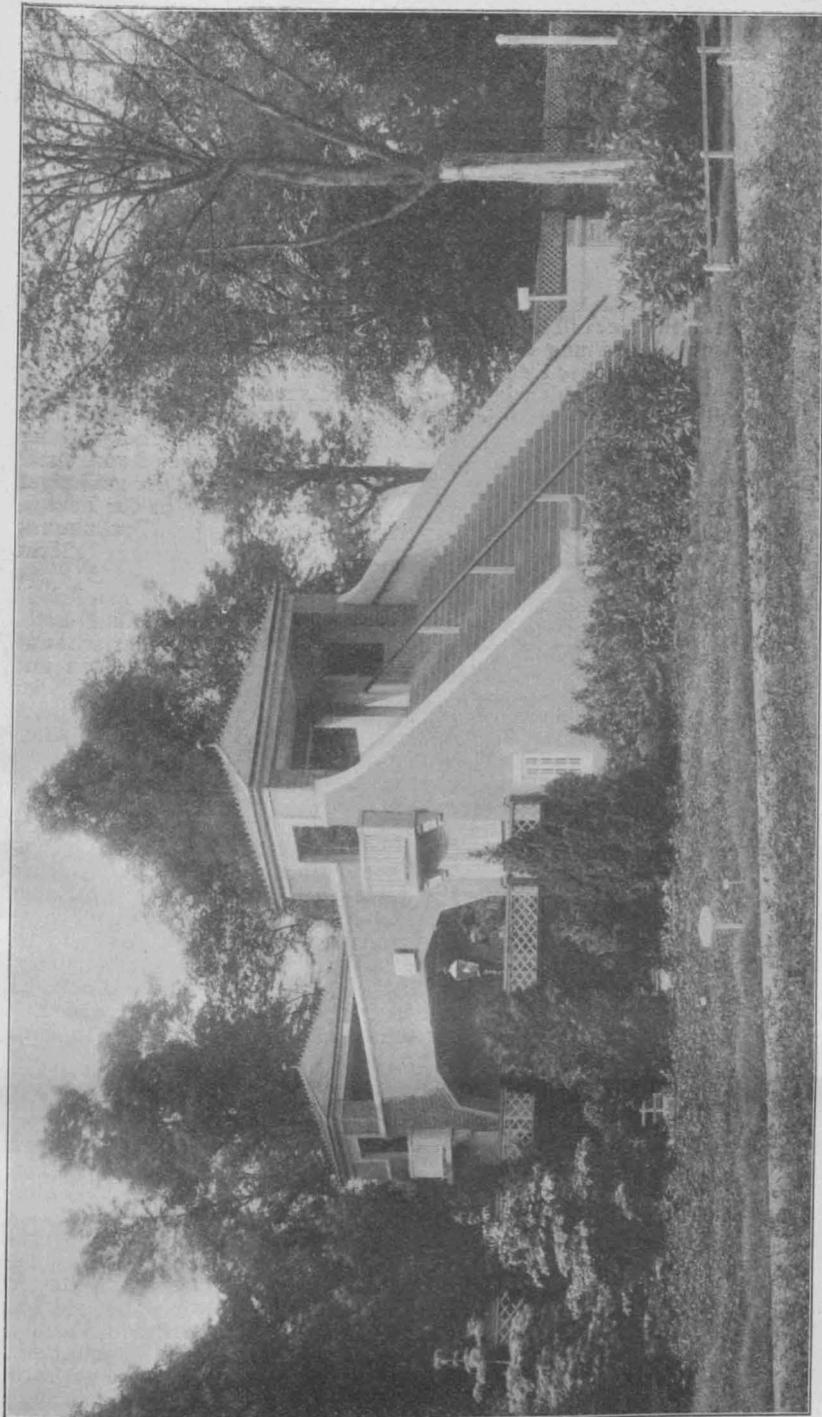
Die 1860er, 1870er und 1880er Jahre des deutschen Städtebaues standen unter dem beherrschenden Einfluß der Umgestaltung und Erweiterung von Paris durch den Präfekten Haussmann und den Architekten Alphand; nur wenig machte sich die gleichzeitige Stadterweiterung von Wien geltend. Die Freude an breiten, bepflanzten Straßen, lang und geradlinig, an schattigen Baumreihen, an Schmuckplätzen, an offenen Verkehrsplätzen zumeist in Fächer- oder Sternform, und an monumentalen Straßenzentren kennzeichnet jene Stilrichtung. Gegenüber der grundsätzlichen harten Geradlinigkeit wies in den 1870er Jahren Beyaert in Brüssel zuerst wieder auf den malerischen Reiz krummer Straßen hin, und in den 1880er Jahren sehen wir in der Kölner Stadterweiterung die gekrümmte Linie vereinzelt wieder angewendet, wo sie der Oertlichkeit entsprach, so am Hansaring, am Salierring und an einigen anderen Punkten. In den 1890er Jahren kam dann eine starke Vorliebe für das Krumme und Unregelmäßige dadurch in Aufnahme, daß man sich, wie es Beyaert schon getan hatte, für die Schönheiten frühmittelalterlicher Städtebilder begeisterte und sie mit allen Mitteln nachzuahmen suchte. Es brach eine romantische Periode im Städtebau an.

Während sich in Frankreich vom 18. Jahrhundert her die Neigung zu einheitlicher Straßen- und Platz-Architektur erhalten, beispielsweise auch unter Haussmann beim Pariser Opern-Platz betätigt hatte und bis heute fortbesteht, wurde in Deutschland die individuelle Gestaltung des einzelnen Hauses gepflegt. An Giebeln und Türmchen, Erkern und schmückenden Dachverschiedenheiten konnte man sich nicht genug tun. Ein Beispiel dieser damals allgemeinen Geschmacksrichtung ist der Kölner Hohenzollernring, der in den 1880er Jahren ebensoviel Lob erfuhr, als er heute Bedenken erweckt. Von der romantischen Neigung im Städtebau wurde die individualisierende Richtung erst recht gepflegt. Um bessere Wirkungen zu erzielen, sollten die Straßen nach Möglichkeit gekrümmt und geschwungen, an den Kreuzungen gegen einander versetzt, mit wechselnden Vor- und Rücksprüngen ausgestattet werden; Haus für Haus sollte individuell behandelt sein, die Plätze sollten in unregelmäßiger Grundform umschlossen, kurz es sollten die in jahrhundertlangem Schaffen und Umgestalten entstandenen malerischen Straßen- und Platzbilder des Mittelalters künstlich neu geschaffen werden. Anstelle der Einheit des Baukörpers förderte man die Zersplitterung. Allein es erwies sich, daß die modernen Erfordernisse des Verkehrs und der Hygiene mit einem derartigen Streben nicht verträglich waren.

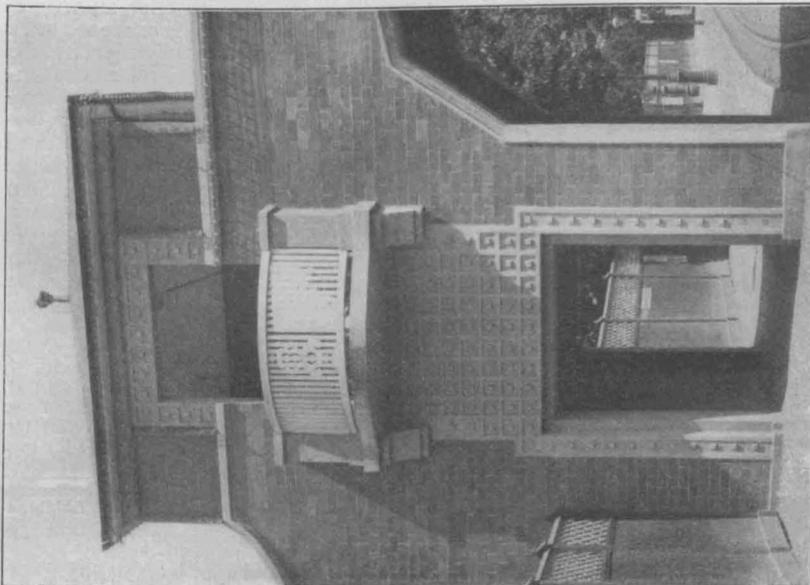
Straßenbahnen und Automobile verlangen breite und, wenn auch nicht völlig geradlinige, so doch weithin zu übersehende Straßen, ohne Hemmung durch künstliche Verengungen und Versetzungen. Neben dem geschlossenen Architekturplatz ist der offene Verkehrsplatz mit weiten Durchblicken eine Notwendigkeit, und geräumige Frei- und Grünflächen widerstreben der Bauart des Mittelalters.

Das, was an romantischen Uebertreibungen noch übrig blieb, wurde überwunden durch das allmähliche Vordringen der Staffel-Bauordnung, durch das von Amerika aus überkommene Streben nach zusammenhängenden, die Stadt durchziehenden Grünflächen und schließlich durch das Wiederaufleben der Freude an den einheitlichen Architekturstädten der landesfürstlichen Zeit.

Mit den Bauklassen der Staffelbauordnung muß der Bebauungsplan in allen seinen Teilen in Uebereinstimmung stehen. Straßen und Baublöcke für Kleinhäuser haben andere Abmessungen, als solche für mehrgeschossige Miethäuser. Reine Wohnblöcke sind anders zu behandeln wie diejenigen Teile des Baulandes, die für Geschäftshäuser, für Gewerbebetriebe oder gar für Fabriken bestimmt sind. Der Entwerfer eines modernen Stadtbauplanes muß die Bauklassen, die gemäß der Bauordnung auf dem Plangelände Anwendung finden sollen oder die er vorschlagen will, vor Augen haben und ihnen entsprechend seine Linien ziehen und seine Flächen verteilen. Mag die rechtliche Zuständigkeit für Bebauungsplan und



Brücke über die Flottheker-Chaussee. Architekt: Regierungs-Baumeister Dr.-Ing. Kurt Meyer in Altona a. E.  
Die Gartenbau-Ausstellung Altona a. E. 1914.



Einzelheiten der Brücke.

Bauordnung noch so sehr von einander verschieden sein, den Grund zur Bauordnung und ihren Staffeln, sowohl in wirtschaftlicher als künstlerischer Hinsicht, legt Derjenige, der den Bebauungsplan entwirft und beschließt. Das ist die Gemeinde. Hier ist die bedeutendste Aufgabe gestellt, die ihr in Bezug auf die Bauordnung obliegt. Mit der Beschlußfassung über den Bebauungsplan verbinden sich naturgemäß der Antrag oder die Anregung an die zuständige Stelle, die entsprechenden Klassen der Bauordnung polizeilich anzuordnen und räumlich zu umgrenzen, wie sie dem Plan zugrunde liegen, es sei denn, daß der Plan von vornherein mit der bereits erlassenen Bauordnung in Uebereinstimmung sich befindet. Im Königreich Sachsen, wo die Zuständigkeit über Bebauungsplan und Bauordnung gleichmäßig bei der Gemeinde liegt, auf beiden Gebieten jedoch in Abhängigkeit von der Staatsbehörde, vollzieht sich die Uebereinstimmung von selbst; aber auch in Preußen, wo die Zuständigkeit verschieden ist, sind ernste Schwierigkeiten meines Wissens bisher nicht vorgekommen.

Die Differenzierung des Bebauungsplanes nach den Baustaffeln ergibt den wesentlichsten Unterschied eines heutigen Bebauungsplanes gegenüber einem solchen aus den 1880er Jahren, wo die einheitliche Bauordnung den Plan gleichmäßig beherrschte. Auch der Unterschied zwischen Haupt- und Nebenstraßen, Verkehrs- und Wohnstraßen, der stets bestanden hat, muß sich im modernen Stadtplan deutlicher ausprägen als früher, weil es zweckmäßig ist, daß zugleich mit der Straßenart auch die Bauart wechselt, wie schon erwähnt wurde. Als Beispiel sei ein normaler Stadtteil von Groß-Berlin betrachtet, wo eine einheitliche Bauklasse fünfgeschossige Haushöhen von 22 m gestattet. Hier werden auch verkehrlose Wohnstraßen mindestens 22 m, meist aber 26 m breit angelegt, um den Wohnungen genügend Licht und Luft zuzuführen; da aber 26 m schon für einen sehr ansehnlichen Verkehr ausreichen, so tritt ein Unterschied zwischen Verkehrs- und Wohnstraßen kaum hervor. Anders, wenn an den Nebenstraßen nur der dreigeschossige Häuserbau mit 11 m Höhe und nur an den Hauptstraßen der Höherbau statthaft ist: Hier ergeben sich ungewohnten Wohnstraßen von 12 m Breite ohne oder von 9 m Breite mit Vorgärten, dagegen Verkehrsstraßen von 22 m, 26 m Weite und mehr. Bei welcher Anordnung der Vorteil in Bezug auf Wohnen und künstlerische Erscheinung liegt, kann nicht zweifelhaft sein. So beherrscht und kennzeichnet die Staffelung der Bauordnung den modernen Bebauungsplan, und umgekehrt.

Als zweites Moment für die Modernisierung der Bebauungspläne nannte ich die amerikanischen Grünbänder.

Nie hat eine solche Neigung zu öffentlichen Grünflächen im Stadtkörper bestanden wie heute. Wir

kennen solche starke Neigung weder aus der Antike noch aus dem Mittelalter, noch aus der frühen Renaissance, noch aus der landesfürstlichen Zeit. Die Renaissance-Gärten waren im wesentlichen Privat-Anlagen, und auch die städtebauenden Fürsten des 17. und 18. Jahrhunderts verbanden ihre großen Parkanlagen vorwiegend mit ihren Schlössern, wie uns beispielsweise Versailles, Karlsruhe, Mannheim, Düsseldorf zeigen. Um die Mitte des vorigen Jahrhunderts erwacht, ist unsere Liebe zu öffentlichen Parkanlagen und Großstadtgrün immer mehr entwickelt worden durch das Beispiel Englands, und die von dort nach Deutschland übertragene allgemeine Neigung zu Sport und Spiel im Freien. Früher waren Schmuckplätze nach französischer Art, heute sind Rasenflächen und Spielplätze nach englischer Art das belebende Element im Steinkörper der Stadt. Die Amerikaner aber, vor allem in Boston und Washington, lehrten uns, die öffentlichen Parkanlagen durch zusammenhängende Grünflächen mit einander zu verbinden, ein einheitliches Grünflächensystem an die Stelle verteilter Schmuck- und Spielplätze zu setzen. Dabei sind die Grünbänder getrennt von den eigentlichen Verkehrsstraßen. Sie sollen ruhige Spazierwege und Sitzgelegenheiten, auch zurückgezogene Kinder-Spielplätze darbieten, unter Umständen das Innere der Blöcke durchziehen und des Wassers nicht entbehren. Der Innen-Hygiene der Wohnungen soll sich die Außenhygiene des Stadtkörpers zugesellen.

Und schließlich die einheitlichen Architekturbilder: Es sind die französischen Stadtschöpfungen des 17. und 18. Jahrhunderts, wie in Paris, Bordeaux, Nantes, Tours, Orléans, Nancy, und nicht weniger die deutschen Fürstenstädte wie Karlsruhe, Ludwigsburg, Erlangen, Potsdam, ferner aus England Städte wie Bath, aus Rußland St. Petersburg, aus Dänemark Teile von Kopenhagen, die das Empfinden der heutigen Städtebaukünstler so stark ergriffen haben. Einheitlich entworfene und ausgeführte Architekturen ganzer Straßen und Plätze mit gleichen Simsen und Dachlinien, rhythmisch gegliedert, nach dem Willen eines Einzigen und unter der Hoheit einer befehlenden künstlerischen Zentralstelle, gerade Straßen, regelmäßige Platzbildungen sind die Grundzüge dieser künstlerischen Einheit im Städtebau. Das künstlerische Geschmacks-Pendel ist aus dem Streben nach malerischer Vielgestaltigkeit weit über die Gleichgewichtslage zurück geschlagen in das Feld klassischer Einförmigkeit. Wie das Wohnhaus nicht mehr durch Erker und Vorsprünge und Türmchen zersplittert, sondern womöglich mit Stall und Garage unter einem einheitlich ruhigen Dach mit wagrechter Firstlinie zu einem geschlossenen Baukörper vereinigt werden soll, so ist auch der Stadt ein einheitliches Gewand zugeordnet, in welchem das Individuum des einzelnen Hauses verschwindet, oder nur als Teil des Ganzen ein bescheidenes Dasein führt.

Der Bebauungsplan soll, so schlägt man vor, sich auch auf diese einheitliche architektonische Gestaltung der Straßen und Plätze beziehen. Mit der Bau- und Straßenflucht und dem Längsprofil der Straße soll auch die Gesamt-Ansicht der an der Straße zu errichtenden Gebäude im vorhinein amtlich festgestellt werden, nicht in den Einzelheiten, wohl aber in Bezug auf die Gliederung der Baumasse durch die Gesimslinien, Dachtraufen, Dachprofile, Risalite, Giebel und dergl. Die Fluchtlinien-Gesetze kennen zwar ein solches Festlegungsrecht der Gemeinden nicht; daß diese aber im Bereich des Gemeinde-Eigentums, des kommunalen Bauverbotes und des Verunstaltungs-Statutes, wovon noch die Rede sein wird, eine derartige Kunstpolizei praktisch zu handhaben in der Lage sind, ist, wie wir später sehen werden, nicht zweifelhaft.

Und wie auf die äußere einheitliche Erscheinung, so soll der Bebauungsplan sich auch auf die innere Gestaltung des Blockes ausdehnen. Man möchte sich mit der Festsetzung einer rückwärtigen Baulinie, die das Blockinnere frei hält, nicht begnügen, sondern einen amtlichen Zwang auch in dem Sinne ausüben, daß das einzelne Haus nur einen kleinen Wirtschaftshof erhält, auf einen Privatgarten aber zugunsten eines gemeinsamen Innenparkes

verzichtet. Ja, auch der private Wirtschaftshof ist teilweise gestrichen worden, sodaß das einzelne Haus mit der Vorderseite an der Straße, mit der Rückseite an einer öffentlichen oder halböffentlichen Grünfläche steht, die von der Gemeinde oder von einer Genossenschaft unterhalten wird. Das Recht, derartige Gemeinschaftsanlagen unter Beseitigung individueller Freiheit des Besitzers zu erzwingen, gedenkt man dem kommunalen Bauverbot zu entnehmen. Diese Möglichkeit ist nicht zu bestreiten; denn ein Bodenbesitzer oder eine Bodengesellschaft, die ihr Eigentum zur Bebauung bringen möchten, sind nach der Rechtslage in Preußen den Forderungen der Gemeinde ohne Einschränkung unterworfen. Das Bauverbot der Gemeinde steht über den Rechten, die dem Einzelnen aus der Bauordnung erwachsen. Eine andere Frage aber ist, ob ein solcher Zwang zu billigen, oder ob es nicht weit mehr zu empfehlen ist, durch Maßnahmen der Bauordnung die Freihaltung des Blockinneren zu sichern und die freiwillige Schaffung gemeinsamer Spiel- und Erholungsflächen innerhalb der Blöcke zu fördern. Ersteres kann durch rückwärtige Baulinien und Einschränkung der zulässigen Bebauungsquote, letzteres z. B. durch die in der Königsberger und Kölner Bauordnung enthaltene Bestimmung geschehen, daß ein Teil der freien Gemeinschaftsfläche auf das einzelne Baugrundstück angerechnet wird.

Wo kein kommunales Bauverbot besteht, nämlich in allen Staaten mit Ausnahme von Preußen und Elsaß-Lothringen, sind die Gemeinden, wenn sie eine künstlerische und wirtschaftliche Beeinflussung der Straßenansichten und des Blockinneren ausüben wollen, auf Vorschriften der Bauordnungen, wie die angegebenen, angewiesen; die polizeilichen Rechte der Gemeinden gehen in diesen Staaten meist erheblich weiter, als in Preußen.

Ein Bebauungsplan setzt sich aus Straßen, Plätzen, Baublöcken und Freiflächen zusammen. Nach dem heutigen Stande des Städtebaues wird die gerade Straße wieder bevorzugt, die gekrümmte aber keineswegs ausgeschlossen. Sie wird angewandt, wo die Öortlichkeit sie verlangt oder ergibt, namentlich im Hügelgelände, in Landhausvierteln oder in der regelmäßigen Bogenform bei architektonischer Gesamtanordnung. Die Straßenbreite ist planmäßig verschieden, je nach der Zweckbestimmung; sie kann von 3<sup>m</sup> für Fußwege in Kleinhaussiedelungen steigen bis 60<sup>m</sup> und mehr für große Zugstraßen. 8 bis 10<sup>m</sup> sind gute Maße für Wohnstraßen mit einseitigen Vorgärten an der Sonnenseite, oder mit Vorgärten beiderseits. 12 bis 15<sup>m</sup> sind gute Maße für längere und bedeutendere Wohnstraßen oder für Verkehrsstraßen geringer Art. Mit 17<sup>m</sup> Breite beginnt die eigentliche Verkehrsstraße, die auf ihrem 10<sup>m</sup> breiten Fahrdamm ein Doppelgleis der Straßenbahn derart aufnehmen kann, daß beiderseits Streifen für haltendes und überholendes Fuhrwerk verbleiben. Verkehrsfreier sind Straßen von 18 bis 22<sup>m</sup> Breite; mit der letzteren, zwischen den Hausfronten gemessen, beginnt die Möglichkeit zweiseitiger Baumreihen. Die Hauptverkehrsstraßen fangen etwa mit 26<sup>m</sup> Breite an und richten sich weiterhin nach den örtlichen Bedürfnissen. In Großstädten oder gar in Millionenstädten mit dem stets wachsenden Straßenbahn- und Automobilverkehr und dem Bedarf getrennter Wegeteile für Gleise, für rasches und langsames Fuhrwerk, für Durchgangs- und Anliegerverkehr, für Reiter, Radfahrer und Fußgänger, sind Straßen von 50<sup>m</sup> und mehr Breite eine Notwendigkeit. Die neue Döberitzer Heerstraße in Berlin erweist sich mit ihren 50<sup>m</sup> Breite eher zu schmal als zu weit; eine Fußgänger-Allee fehlt. Aber diese ganze Verschiedenartigkeit der Straßenbreiten reflektiert auf die Vorschriften der Bauordnung. An dem 3<sup>m</sup> breiten Gartenweg findet das kleinste Einfamilienhaus, an der 10<sup>m</sup> breiten Vorgartenstraße das normale Eigenhaus, an der 25<sup>m</sup> breiten Verkehrsstraße das mehrgeschossige Miet- und Geschäftshaus, an der 50<sup>m</sup> breiten Zugstraße der größte Hausbautypus der Stadt seinen angemessenen Ort. Den schmalen Wohnstraßen entsprechen die zurückgezogenen Rasenplätze und Grünflächen, den Verkehrsstraßen die unruhigen Verkehrsplätze, während die Architektur- oder Monumentalplätze hauptsächlich für öffentliche Gebäude bestimmt sind.—

(Fortsetzung folgt.)

## Chronik.

Der Plan eines Industriefahns in Düsseldorf, der ursprünglich nur ein einziges 4 km langes Hafenbecken erhalten sollte, dessen Mündung auf Kaiserswerther Gebiet vorgesehen war, hat eine Abänderung dahin erfahren, daß die Mündung an die Stadtgrenze gelegt wird und von ihr 2 Becken nach Norden und Osten abzweigen. Das nördliche soll teilweise für den Güterumschlag dienen und 70 m Breite erhalten, das südliche 50 m Breite. Der Bahnanschluß soll, wie bisher, von der Duisburger und Rather Linie her erfolgen. Die Kosten des veränderten Planes dürften mit dem Grunderwerb zus. rd. 20 Mill. M. betragen.—

Der Neubau des katholischen Gesellenhauses in Stuttgart, eines Werkes der Architekten Hummel & Förstner daselbst, ist kürzlich eingeweiht worden. Der Neubau liegt an der Ecke der Immenhofen- und Heusteig-Straße und enthält 217 Betten für ständige, sowie 14 Betten für durchreisende Mitglieder und 7 Betten für Gäste.—

Inhalt: Die Aufgaben der Gemeinden auf dem Gebiete der Bauordnung, besonders in künstlerischer Hinsicht. (Fortsetzung.) — Abbildungen: Die Gartenbau-Ausstellung Altona a. E. 1914. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.  
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.  
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.

## Versammlungen und Berichte.

**A**rchitekten- und Ingenieur-Verein für Niederrhein und Westfalen. In der II. Versammlung am 9. Februar 1914 hielt Hr. Krings vor ungefähr 80 Mitgliedern, Damen und Gästen des Vereins einen Vortrag über „Italienische Städtebilder“, der von etwa 100 Lichtbildern begleitet war. Der Vortragende kennzeichnete zunächst in treffenden Bemerkungen das italienische Volksleben und gab praktische Ratschläge für Italienreisende. Dann führte er an der Hand der reizvollen selbst aufgenommenen Lichtbilder durch die malerischen mittleren und kleineren Städte Italiens und verweilte besonders an den Plätzen, welche dem Durchschnittsreisenden weniger bekannt sind. Hervorzuheben sind die schönen Aufnahmen vom Comer See und seinen herrlichen Ufern, von Brescia, Pisa, Lucca und als ganz hervorragend schön die malerischen Türme von S. Gimignano im Val d'Elsa. Dann führte der Vortragende Pistoja, Prato, Fiesole, Ravenna, Ascoli, Piceno, Benevent und Pozzuoli vor. Sehr fesselnd waren hierbei die Bilder vom heute noch tätigen Vulkan Solfatara bei Pozzuoli. Weiter wurden auf Sizilien Bilder von Palermo, Monreale, Segesta und besonders von Taormina gezeigt, welche letzteres Natur, Kunst und Geschichte zu einem einzigartigen Paradies gestaltet haben. Eine Besteigung des Monte Venere bildete den Schluß des Vortrages, für welchen der Vorsitzende, Hr. Heilmann, in herzlichen und auch humorvollen Worten den Dank des Vereins abstattete.

III. Versammlung am 9. März 1914. Zu Beginn der Versammlung widmete zunächst der Vorsitzende, Hr. Bluth, dem verstorbenen Mitglied Hrn. Ziv.-Ing. Carl Schott einen warmen Nachruf. Dann sprach Hr. Dir. v. Jarotzky über die „Gefängnis-Baukunst einst und jetzt“. Eine Gefängnis-Baukunst gibt es erst seit Beginn der neueren Zeit, seit dem Anfang des 18. Jahrhunderts, als die Bestrebungen sich in weiteren Kreisen geltend machten, die Freiheitsstrafe nicht nur

als Sühne und Vergeltung zu betrachten, sondern auch eine Besserung des Gefangenen anzustreben. Der Bau des „Bösen Bubenhauses“ von San Michele in Rom durch Papst Clemens XI. im Jahre 1705 kann als der Ursprung der Gefängnis-Baukunst bezeichnet werden. Es lagen diesem Bau bereits alle Elemente zugrunde, die auch jetzt noch für den Strafvollzug an Gefangenen volle Geltung besitzen, vor allem die Aufhebung der schädlichen Gemeinschaft durch vollständige Absonderung bei Tag und Nacht in Einzelzellen. Das Gefängnis enthielt in 3 Stockwerken übereinander 60 von einer Galerie aus zugängliche Zellen mit der auch heute noch als ausreichend zu betrachtenden Größe von 25 cbm Rauminhalt. Die ganze Anlage und die Durchführung in den Einzelheiten entspricht schon jener Form, die jetzt als panoptisches System das Grundelement jedes Gefängnisbaues bildet. Das im Jahre 1720 erbaute Zuchthaus in Kassel ist eine nicht gelungene Nachahmung dieses Gefängnisses. Einen weiteren Fortschritt auch nach der philanthropischen Richtung zeigt das 1774 von Vilain erbaute Gefängnis zu Gent mit 8eckigem Grundriß und zentrischem Hof. Das erste Gefängnis von sternförmigem Grundriß, der für die ganze spätere Entwicklung vorbildlich werden sollte, ist das von Haocland im Anfang des 19. Jahrhunderts erbaute Gefängnis in Philadelphia. Nach völligem Ausbau faßte das Gefängnis gegen 600 Gefangene, eine Zahl, die auch jetzt nicht überschritten werden sollte. Die Baukosten waren, dank einem unangebrachten Luxus, sehr hohe, 5600 M. für die Einzelzelle, während sie bei uns jetzt etwa 2000 M. betragen. Diese Ueppigkeit, die man auch in England, Frankreich, Deutschland zuerst nachahmte, hat das System der Einzelhaft sehr in Mißkredit gebracht und die Entwicklung des Gefängnisbaues lange gehemmt. Redner bespricht dann als weitere Etappen der Entwicklung die Gefängnisse von Auburn, Pentonville (1840—42), welch' letzteres die gestellte Aufgabe in für damalige Zeit mustergültiger Weise löste. Nach seinem Muster wurden die Zellen-Gefängnisse von Moabit, Breslau, Münster i. W. unter Friedrich Wilhelm IV. erbaut. Die Kosten waren in Moabit auch hoch und betragen 3700 M. für die Zelle. Erst 20 Jahre später wurde ein neues Zellengefängnis dieser Art in Rendsburg gebaut, das aber noch höher im Einzelpreis ausfiel. Elf Jahre darauf folgte der größte deutsche Gefängnisbau in Plötzensee bei Berlin, teils als Zellengefängnis, teils als solches für gemeinsame Haft ausgebildet. Mit 1400 Insassen belegt, ist die Anstalt eigentlich zu groß, als daß der Direktor noch genügenden Einfluß auf den Einzelnen gewinnen könnte. Die Kosten stellen sich auf 4523 M. für den einzelnen Gefangenen.

Auf der Grundlage des Gefängnisses von Pentonville ist man dann in Deutschland zu einem einheitlichen Typus von Gefängnisbauten gekommen. Sie werden durchweg nach dem Einzelhaft- und gemischten Haftsystem erbaut. In Einzelhaft sind selbstverständlich die Untersuchungs-Gefangenen, ferner die jugendlichen Verbrecher unterzubringen, während bei den Rückfälligen, doch nicht mehr zu Bessernden die gemeinschaftliche Haft weniger schadet. Redner geht dann auf die zu erfüllenden Anforderungen im Einzelnen ein, auf Lage, Grundriß - Anordnung, Ausbildung der Haftzellen, hygienische Einrichtungen usw. Der interessante Vortrag wurde mit großem Beifall aufgenommen. —

**Münchener (Oberbayerischer) Architekten- und Ingenieur-Verein.** Sehr eingehend behandelte am 26. März ds. Js. der kgl. Professor der Technischen Hochschule in Charlottenburg, W. Franz, das Thema „Ingenieur-Architekturen in Stadt und Land“. Dieses Kapitel wurde im hiesigen Verein, namentlich bei Besprechungen, schon häufig gestreift und es war somit interessant, es einmal in seiner Gesamtbedeutung erörtert zu hören. Für den Redner liegt die Ursache der Nüchternheit der Mehrzahl der Ingenieurbauten darin, daß sie lediglich vom konstruktiven und Zweckmäßigkeit-Prinzip ausgehen. Der Ingenieur ist heute nach dieser Richtung hin einseitig, nicht mehr wie früher zugleich Architekt. Während früher selbst rein technischen Zwecken dienende Nutzbauten harmonisch in das Landschaftsbild, die sonstige Umgebung eingefügt wurden, wird hierauf jetzt nur selten noch Rücksicht genommen. Als Beispiel führte Prof. Franz den uralten Kran zu Trier, den wenig jüngeren zu Andernach und als Gegenstücke einige moderne eiserne Kranbauten im Lichtbilde vor. An einer Reihe von Brückenbauten zeigte er, wie hier der Architekt und der Ingenieur, einer ganz unbekümmert um den anderen, zu Werke gehen. Der Architekt baut seine gewaltigen, so oder so stilisierten Brückenköpfe und der Ingenieur legt dazwischen die nicht selten förmlich filigranmäßig wirkenden Eisenkonstruktionen ein. Daß auf das Landschaftsbild vielfach gar

keine Rücksicht genommen wird, beweisen zur Genüge so manche Transformatorenhäuser an elektrisch betriebenen Bahnen ebenso, wie manches als kahler Mauerwürfel neben eine alte malerische Mühle hingestellte Turbinenhaus. Erfreulicherweise gebe es jedoch auch gegenläufige Bauwerke und durch Gegenüberstellung von einschlägigen Bauten wie Getreide- und Kohlenilos, Stauwerke, Wassertürme und -Schlösser usw. zeigte Redner, daß auch durch wechselseitiges Zusammenwirken von Architekt und Ingenieur, wie das beispielsweise bei den Gebirgerrank der Fall sei, sich sehr glückliche Lösungen erzielen lassen. Für Gebirgsbahnen und -Straßen empfahl der Redner sehr warm den Eisenbeton- oder den Steinbau für Brücken und Viadukte, ebenso bekannte er sich als ein Gegner der nüchternen Ausgestaltung der Schaltbretter, überhaupt der Innenausstattung von Elektrizitäts-Werken und dergl. Es bestehe an der Charlottenburger Technischen Hochschule das Bestreben, auch beim Ingenieur-Architekten das Empfinden für weniger nüchterne Formgebung zu wecken.

In der nachfolgenden recht angeregten Aussprache wurde betont, daß das an der Münchener Technischen Hochschule schon seit geraumer Zeit üblich sei. K—r.

**Verband Deutscher Kunstgewerbe-Vereine.** Der 24. Delegiertentag in Köln wurde am 2. Juli im Saale der Farbenschau der Kölner Werkbund-Ausstellung durch den Vorsitzenden, Geh. Reg.-Rat Dr.-Ing. Muthesius-Berlin, eröffnet, der die Vertreter der Behörden sowie die Delegierten mit herzlichen Worten begrüßte. Nach Begrüßungsreden aus dem Kreise der Vertreter der Regierung, der Stadt Köln und der Handwerkskammer wurde das Büro gebildet und zur Leitung des Delegiertentages wurden durch Zuruf die Hrn. Geh. Rat Muthesius-Berlin, Arch. Kaaf-Köln, Prof. Dr. Lehnert-Berlin und Bibliothekar Wittmann-Köln gewählt.

Nachdem sodann der Vorsitzende den Bericht des Verbands-Vorstandes und Prof. Lehnert den Kasenbericht erstattet hatten, folgten die Berichte der Verbands-Ausschüsse. Der Ausschuß für die Gebühren-Ordnung beantragte, die bereits im Vorjahr angenommene Gebühren-Ordnung mit den inzwischen ausgearbeiteten Beispielen endgültig zu genehmigen, was mit Einstimmigkeit erfolgte. Bezüglich der Wettbewerbs-Ordnung wurde auf Antrag des zuständigen Verbands-Ausschusses beschlossen, den bereits hierfür ausgearbeiteten Entwurf im Zusammenhang mit den in jüngster Zeit erschienenen und zum Teil von Behörden genehmigten Wettbewerbs-Bestimmungen für die Architekten und Bildhauer nochmals durchzuarbeiten, so daß der nächstjährige Vertretertag die Angelegenheit endgültig zu erledigen habe. Gemäß Antrag des Verbands-Ausschusses für die Schiedsgerichts-Ordnung wurde beschlossen, dem neu gegründeten „Deutschen Verband für Schiedsgerichtswesen“ beizutreten.

Auf Antrag des Ausschusses für die Frage der Privatschulen wurden die vom Aachener Gewerbeschulitag angenommenen Leitsätze mit kleinen Aenderungen genehmigt; es wurde hierbei gewünscht, daß die deutschen Gewerbeschulmänner mit den Kunstgewerbe-Vereinen in dieser Frage zusammengehen. Ferner wurde auf Antrag Weiß-Berlin noch folgender Antrag des Verbands-Ausschusses angenommen: „Die Kunstgewerbe-Vereine zu ersuchen, die Lehrerschaft und die Beratungsstellen für die Berufswahl zur Aufklärung der Jugend zu interessieren, sie auf die städtischen und staatlichen Schulen für ihre weitere Berufsbildung hinzuweisen und sie vor der irreführenden Reklame von privaten Schulen mit unzureichenden Leistungen zu warnen. Eine kurz gefaßte Flugschrift soll diesen Akt der Selbsthilfe unterstützen.“ Auch der weitere Antrag: „Der Verband möge seinen Ausschuß ersuchen, die Notwendigkeit einer erhöhten Allgemeinbildung für kunstgewerbliche Berufe in nähere Beratung zu ziehen“, gelangte zur Annahme.

Der Antrag des Verbands-Vorstandes auf Beitritt des Werkbundes zum Verband und auf Beitritt des Verbandes zum Werkbund gelangte nach längerer Aussprache mit erdrückender Mehrheit gegen 1 Stimme zur Annahme. Der Antrag des Elsaß-Lothringischen Kunstgewerbe-Vereins zu Straßburg, der vom Referenten A. Herborth vertreten wurde, auf Errichtung einer Zentralstelle zur Förderung der Volkskunst-Bestrebungen wurde dem Verbands-Ausschuß zur weiteren Bearbeitung überwiesen.

Zur Frage der Honorierung künstlerischer Veröffentlichungen, über die Prof. Karl Groß berichtete, wurde folgender Antrag des „Dresdener Kunstgewerbe-Vereins“ gutgeheißen: „Der Verbands-Ausschuß möge beauftragt werden, die Frage zu klären, inwieweit die Verpflichtung

der Künstler, für Veröffentlichungen Honorar zu fordern, die kunstgewerbliche Praxis beeinflussen wird.

Prof. Dr. Lehnert erstattete dann das ausführliche Referat des „Vereins für deutsches Kunstgewerbe“ zu Berlin über „Praktische Beispiele aus dem Rechtsleben des Kunstgewerblers“, unter besonderer Hervorhebung der Schwierigkeiten, welche sich der gesetzlichen Verfolgung von Diebstahl an geistigem Eigentum, von Fälschungen usw. entgegen stellen. Redner kam zu folgenden Schlußsätzen: 1. An sich entsprechen Geschmacksmuster-Gesetz und Kunstschutz-Gesetz den Anforderungen, die das Kunstgewerbe an den gesetzlichen Schutz des geistigen Eigentums stellen muß. Aber die Kenntnis der Gesetze und ihrer Anwendungsmöglichkeiten läßt noch zu wünschen übrig; sie zu fördern, wäre Aufgabe der Kunstgewerbe-Vereine. 2. Das Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb bietet in Verbindung mit dem Bürgerlichen Gesetzbuch jede notwendige Handhabe zum Vorgehen gegen unstatthafte Konkurrenz-Manöver. Aber die Anwendungsmöglichkeiten des Gesetzes sollten die Kunstgewerbetreibenden mehr beachten, als es bisher geschehen ist. 3. Der Kampf des Kunstgewerbes gegen die Fälschungen verspricht wenig Erfolg, wenn die als falsch erkannten Stücke nach wie vor im Verkehr bleiben; es muß daher mit allen Mitteln dahin gewirkt werden, daß anerkannte Fälschungen eingezogen werden.

Ueber die Anregungen des Württembergischen Kunstgewerbe-Vereins zu Stuttgart: Wie läßt sich der wachsenden Zunahme von Fälschungen begegnen? verbreitete sich Syndikus Dr. Marquard in anschaulicher Weise. Ueber die Aufklärungsarbeit durch Presse und Museen empfahl er, daß der Verbands-Ausschuß sich mit dem Reichstag in Verbindung setzen solle zur besseren Ausgestaltung des Patent- und Warenzeichen-Gesetzes. In der regen Aussprache über diese beiden wichtigen Berichte empfahl Prof. Hoffacker-Karlsruhe besonders die bessere Erziehung der Käuferschaft zum guten Geschmack. Geh. Rat Muthesius befürwortete die Herausgabe einer Broschüre, deren Vorbereitung Dr. Marquard übertragen wurde.

Der nächstjährige Delegiertentag findet zu Karlsruhe mit Ausflug nach Straßburg statt. —

**Der Deutsche Bauschutztag.** Der Zentralverband sämtlicher deutschen Bauschutzvereine hat vor einiger Zeit an sämtliche Hypothekenbanken und sonst für den Baumarkt in Betracht kommende Geldinstitute das nachstehende Rundschreiben gerichtet:

„In den letzten Jahren hat sich bedauerlicherweise das Privatkapital mehr und mehr von der Beleihung zweiter Hypotheken zurückgehalten. Der Grund hierfür ist nicht allein in der allgemein ungünstigen wirtschaftlichen Lage zu sehen, sondern auch hauptsächlich darin, daß die Hypothekengläubiger bei dem Erwerb eines Grundstückes in der Zwangsversteigerung gezwungen sind, ganz außerordentlich hohe Kosten aufzuwenden, ja, unter Umständen sogar vom Erwerb des Grundstückes, das sie, um ihr Geld zu retten, erstehen wollen, abzusehen, weil sie die zur Bezahlung der Zwangsversteigerungskosten erforderlichen Mittel nicht aufbringen können. Der „Deutsche Bauschutztag“ ist deshalb auch schon zu wiederholten Malen an Regierung und Parlament mit der Bitte herantreten, von der Erhebung der Umsatzsteuer bei Zwangsversteigerungs-Grundstücken abzusehen. Außer diesen hohen Abgaben erwächst aber dem Ersteher eines Grundstückes in der Regel noch eine weitere bedeutende Last. Im Falle der Zwangsversteigerung werden bekanntlich immer die ersten Hypotheken fällig, die in der Regel nach den getroffenen Abmachungen nur bei Bewilligung hoher Provision und erhöhter Zinsen für den Erwerber stehen bleiben. Selbstverständlich kann es den geldgebenden Instituten nicht verdacht werden, wenn sie bei der Zwangsversteigerung des Grundstückes von dem ihnen zustehenden Rechte, die Hypotheken als fällig anzusehen, Gebrauch machen. Wünschenswert wäre es aber, wenn sie in den Fällen, in denen sie durch die Zwangsversteigerung des Grundstückes und den Eintritt eines neuen Eigentümers in der Sicherheit keineswegs gefährdet werden, von der Erhöhung des Zinsfußes, sowie von der Zahlung einer Provision u. Umst. unter Amortisation der Hypothek Abstand nehmen würden. Durch die Erfüllung dieses in den weitesten Kreisen des deutschen Baumarktes geteilten Wunsches würden die geldgebenden Institute einerseits zur Förderung und Hebung des Baugewerbestandes in außerordentlich dankenswerter Weise beitragen, zum anderen aber würden sie nur zu ihrem eigenen Vorteil handeln, da es nur in ihrem Interesse liegen kann, dem Baumarkt Kapitalien für zweite Hypotheken zugeführt zu sehen. Unsere Bitte an sämtliche geldgebenden Institute

geht deshalb dahin, bei Zwangsversteigerung von ihnen beliebiger Grundstücke bezüglich des Stehenbleibens der Hypotheken keine allzuschärferen Anforderungen zu stellen und eine möglichst milde Geschäftshandhabung walten zu lassen. Für ein Entgegenkommen in diesem Sinne würden sich die geldgebenden Institute den Dank des gesamten deutschen Handel- und Gewerbestandes sichern“.

**Verband verein. Baumaterialien-Händler Deutschlands E. V.** Am 15. Juni d. J. fand in Berlin die XII. General-Versammlung des Verbandes statt, deren Leitung in den Händen des Vorsitzenden Hrn. Friedr. Kiefer-Karlsruhe lag. Folgende Behörden hatten Vertreter entsandt: Ältesten der Kaufmannschaft, Handelskammern Berlin und Potsdam, „Deutscher Bauschutztag“, „Deutscher Verein der Ton-, Zement- und Kalk-Industrie“, „Schutzverein der Berliner Bauinteressenten, gegr. 1878, E. V.“, „Verband der Baugeschäfte von Groß-Berlin“, „Hansa-Bund“. Der gegenwärtige Stand der Beziehungen zwischen den Zementfabrikanten und Zementhändlern wurde eingehend erörtert. Hierbei kam auch besonders die Gestaltung der Verhältnisse auf dem Berliner Zementmarkt (Zement-Zentrale) zur Sprache.

Sodann hielt Hr. Dr. Hillenbrand, der Direktor des „Deutschen Bauschutztages“, einen Vortrag über den „Bauschutz auf dem deutschen Baumarkt“. Er wies hin auf das außerordentlich starke Emporblühen des Bauschutz-Gedankens, der seine jüngste und größte Verkörperung in dem „Deutschen Bauschutztag“ gefunden hat und dessen Bedeutung auch in der Denkschrift der Regierung über Bauhandwerker-Verluste anerkannt sei, und forderte weitere einmütige Arbeit. Im Anschluß an den sehr beifällig aufgenommenen Vortrag brachte Hr. Kommerz.-Rat Mannheimer, Vorsitzender des „Vereins der Steinhändler von Berlin und Umgebung“, folgende Entschließung ein, die einstimmige Annahme fand: „Die am 15. Juni 1914 in Berlin tagende Generalversammlung des „Verbandes verein. Baumaterialien-Händler Deutschlands E. V.“ bekennt sich einmütig zu folgender Entschließung: Der Verband erblickt in dem gegenwärtigen Notstand auf dem Bau- und Immobilienmarkt eine Gefahr für das gesamte deutsche Wirtschaftsleben. Der Verband bittet daher dringend die verbündeten Regierungen des Reiches und die Kommunen, auf Mittel zu sinnen, um den Grundbesitz steuerlich zu entlasten. Der Verband richtet ferner an die verbündeten Regierungen des Reiches die Bitte, die gesetzlichen Maßnahmen zur Beschränkung der Miets- und Zinszessionen zu beschleunigen und Unzulänglichkeiten des Zwangsverwaltungs- und Zwangsversteigerungs-Verfahrens zu beseitigen. Alle die Verhältnisse haben dazu geführt, daß sich das Privatkapital für zweite Hypotheken ganz vom Baumarkt zurück zieht und selbst erste Hypotheken nur sehr schwer und teuer zu erhalten sind. Zur Beseitigung dieses Notstandes ist die Hilfe der verbündeten Regierungen des Reiches und der Kommunen dringend erforderlich. Der Verband bezeichnet es im Uebrigen als eine unbedingte Notwendigkeit, auf die Hypothekenbanken in dem Sinne einzuwirken, daß sie den wirtschaftlichen Verhältnissen Rechnung tragen und von erschwerenden Bedingungen bei der Rückforderung fälliger Hypotheken durch Zinssteigerungen und Provisionen Abstand nehmen, damit nicht auch ferner viele Hausbesitzer und Gläubiger zweiter Hypothek zugrunde gerichtet werden. Der Verband beauftragt seinen Vorstand, durch geeignete Maßnahmen auf Abstellung der gesamten Mißstände hinzuwirken, damit auf dem Baumarkt bald wieder gesunde, dem gesamten deutschen Wirtschaftsleben ersprießliche Verhältnisse Platz greifen.“

Hr. Dr. Müller-Leipzig hielt darauf einen Vortrag über „Baumaterialien-Industrie und -Handel“. Er besprach alle wesentlichen Artikel des Baumaterialien-Handels, soweit von wirtschaftlichen oder technischen Gesichtspunkten aus dem letzten Jahr Mitteilungen von allgemeinem Interesse zu machen waren.

Endlich sprach der Geschäftsführer des Verbandes, Hr. Wehner-Leipzig, über „Berufsgenossenschaften in ihren Beziehungen zur Baumaterialien-Branche“.

Am 2. Verhandlungstag wurden innere Angelegenheiten erledigt, außerdem erstreckten sich die Beratungen ausschließlich auf die gegenwärtigen Verhandlungen mit den Plattenfabrikanten. —

**Badischer Verband gemeinnütziger Bauvereinigungen.** Mitte Juni d. J. hielt in Mannheim der genannte Verband seine Jahresversammlung ab, die gut besucht war. Im Anschluß an den vom Vorsitzenden, Landes-Wohnungs-Insp. Dr. Kampfmeyer, erstatteten Bericht über die Entwicklung der gemeinnützigen Bautätigkeit

sowie des Verbandes entspann sich eine lebhafte Aussprache darüber, wie den großen Schwierigkeiten, mit denen zurzeit die gemeinnützige Bautätigkeit in Baden zu kämpfen hat, abgeholfen werden könne. Die Landesversicherungsanstalt sei an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angekommen; während bis zum Jahre 1911 der durchschnittliche Jahresbedarf der gemeinnützigen Bautätigkeit mit 200000—300000 M. befriedigt worden sei, sei die Darlehenssumme im Jahre 1912 auf rd. 1 Mill. M. und 1913 auf 1,4 Mill. M. gestiegen. Der Verband begrüßte die in der Kammer von der Regierung gegebene Erklärung, wonach für die laufende Budgetperiode jährlich 200000 M. aus den Mitteln der Schuldentilgungskasse bereit gestellt werden sollen. In Anbetracht des jetzt schon vorhandenen und durch die rasche Entwicklung der gemeinnützigen Bautätigkeit stark wachsenden Geldbedarfes halten die im Verband vertretenen Bauvereinigungen die Summe für unzureichend und beauftragen den Vorstand, an die großh. Regierung den Antrag zu stellen, sie möge dem Landtag bei seinem nächsten Zusammentreten eine Gesetzesvorlage über die Schaffung eines ausgestatteten Wohnungsfonds zugehen lassen, deren Mittel dem Geldbedarf der gemeinnützigen Bautätigkeit entspricht. Nach Erledigung des geschäftlichen Teiles hielt Prof. Dr. Sackur von der Technischen Hochschule in Karlsruhe einen Lichtbilder-Vortrag über die Bauberatung gemeinnütziger Bauvereinigungen. Im Anschluß an den Vortrag wurde einstimmig beschlossen, den Vorstand zu beauftragen, eine Bauberatungsstelle unter dem Vorsitz von Prof. Sackur einzurichten, welche im ganzen Lande auf dem Gebiet des Kleinwohnungsbaues und der Geländeerschließung Erfahrungen sammeln und bei Inangriffnahme neuer Kleinwohnungen diese Erfahrungen dann verwerten soll. —

**Württembergischer Verein für Baukunde.** Die 6. ordentliche Versammlung am 7. März wurde vom Vorsitzenden mit geschäftlichen Angelegenheiten, Erledigung von Aufnahmegesuchen usw. eröffnet. Sodann erhielt Ob.-Ing. Dr.-Ing. Max Mayer das Wort zu einem Vortrag über „Die Anregungen Taylors für den Baubetrieb“ nach seiner in Deutschland nicht bekannten Werken des amerikanischen Zivil-Ingenieurs. Der Redner ging davon aus, daß der Name Taylor heutzutage in aller Mund ist und in jeder Tageszeitung gelesen werden kann, ja daß er geradezu für die ganze technisch interessierte Welt ein Symbol für den nächsten großen Fortschritt der Technik geworden ist. Wer heute über diese Ideen etwas erfährt, der hat sofort das Gefühl, daß es sich hier um eine höchst bedeutsame, um eine weltbewegende Sache handelt. Er spürt aber auch, daß diese Gedankengänge, so einfach sie erscheinen, zu ihrer folgerichtigen Durchführung einen unendlichen Aufwand an Mut, Geduld und Ausdauer erfordern.

Im Allgemeinen sind die Taylor'schen Ideen bis jetzt nur in Bezug auf die Maschinenwerkstätten durchgedrungen, während ihre Anwendung auf den Baubetrieb bei uns noch ziemlich unbekannt ist. Und doch hat Taylor, der Anfang der 80er Jahre damit begonnen hat, seine Ansichten über die Organisation der Fabrikarbeiten praktisch zur Geltung zu bringen, vom Jahre 1894 an mit samt seinem Freund Thompson und einer Reihe anderer Mitarbeiter volle 17 Jahre die Arbeitsplätze aller größeren Betriebe und Unternehmerfirmen in Amerika studiert und nachher die gesammelten Erfahrungen wissenschaftlich verarbeitet, ehe er an eine Veröffentlichung ging. Die Ergebnisse dieser Studien sind niedergelegt in zwei Büchern: „Beton- und Eisenbeton“ und „Kosten der Betonarbeiten“. Das erstere ist mehr eine Art Konstruktionslehre wie andere Eisenbetonbücher, während das zweite die eigentlichen Ideen Taylors vorführt. Ein vollständiges System ist darin allerdings noch nicht enthalten, wohl aber ein sehr weit durchgeführter Versuch einer wissenschaftlichen Behandlung der Einzelarbeiten. Zweifellos hat die Organisation der Baubetriebe ihre ganz besonderen Schwierigkeiten. Während der Werkstattbetrieb ein stationärer ist und als solcher bloß einmal richtig eingerichtet zu werden braucht, um dann jahrelang gleichmäßig abzulaufen, muß der Baubetrieb als ein ständig wechselnder bezeichnet werden und ist eigentlich jeden Tag neu zu organisieren. Der letztere ist daher in der Regel viel primitiver eingerichtet, als der erstere, auch muß hier die Arbeit einer gründlichen Neuorganisation eine viel umfangreichere, mühsamere und kostspieligere sein. Der Ausgangspunkt Taylors war wohl die Erkenntnis, daß die Einzelanordnung der Ausführungsarbeiten in technischer und besonders wirtschaftlicher Hinsicht ein wunder Punkt im Baugewerbe ist. Während wir hinsichtlich der Konstruktionsweise und Festigkeit der Bauten heute eine gründlich durchge-

bildete Wissenschaft haben, begnügen wir uns bei der Ausführung in der Regel damit, daß die Arbeit überhaupt getan wird, ohne nach der bestmöglichen und wirtschaftlichsten Lösung zu fragen. Demgegenüber will Taylor eine Arbeit, die bisher häufig dem Zufall und der Willkür untergeordneter Organe überlassen war, besser tun und das Ganze unter Verwertung der vorhandenen Erfahrungen von Grund aus neu aufbauen. Sein Vorgehen hierbei läßt sich in die drei Tätigkeiten einteilen: 1. Analysieren, 2. die Elemente studieren, 3. Wiederkombinieren. Zunächst wird die Bauarbeit, sowie sie jetzt erledigt wird, nach ihrer technischen, konstruktiven sowie physiologischen Seite untersucht und alsdann erst der Zeitbedarf näher betrachtet. Bei der Untersuchung über die tatsächlichen Kosten der Bauarbeiten kommt Taylor auf die Kostenberichte zu sprechen, die er in ihrer gegenwärtigen Form durchaus verwirft. Er findet den Grundfehler darin, daß wir da mit Schätzungen arbeiten, wo nur exakte wissenschaftliche Forschung am Platz ist. Damit solche Kostenberichte einigermaßen brauchbar sind, müßten sie vielmehr ins Einzelne gehen und eine sorgfältige Unterteilung der ganzen Arbeit vornehmen. Eine genaue Notierung des Zeitbedarfes stößt aber beim Baubetrieb auf ganz überraschende Schwierigkeiten. Taylor kommt damit darauf, daß die Kostenberichte überhaupt nicht das richtige Hilfsmittel sind. Vielmehr ist er überzeugt, daß das, was sich im Werkstattbetrieb bewährt hat, auch für den Baubetrieb paßt. Bei der Zerlegung der Einzelarbeiten treffen wir immer wieder auf die gleichen Elemente, die nur einmal wissenschaftlich genau untersucht zu werden brauchen, um sofort auch bei ähnlichen Fällen immer wieder verwendet werden zu können. Taylor sagt voraus, daß sich als einfache Folge der wissenschaftlichen Betriebsführung das Penum-System, d. h. die Bezahlung einer Prämie an jene Arbeiter, welche das vorgeschriebene Arbeitsmaß erledigt haben, immer mehr einführen wird. Die einzig richtige Lösung der Lohnfrage ist die, daß der Mann entsprechend seiner Leistung bezahlt wird. Es ist klar, daß die Anwendung dieser Ideen eine Menge schwieriger Arbeiten mit sich bringt. Das von ihm geforderte gründliche Studium aller Arbeitselemente kann nicht auf der Baustelle selbst, sondern nur auf dem Büro geschehen und zwar unter Verteilung der Pflichten auf verschiedene Organe. Der Geschäftsleitung erwachsen vier Aufgaben: An Stelle der alten Handwerksregeln die Wissenschaft jedes Arbeitselementes zu setzen, die Arbeiter hierin zu unterrichten, sie darin stets auf dem Laufenden zu erhalten und schließlich ihnen jedes Stück geistiger Arbeit abzunehmen, für das der gebildete Techniker besser geeignet ist. So sind insbesondere auch die Vorarbeiter von jeglicher Skizzen- und Kontrolltätigkeit zu entlasten, welche auf das Büro gehört. Zur Ermittlung des Zeitbedarfes der einzelnen Arbeitselemente gibt Taylor nur das eine Mittel an: Beobachtungen mit der Stoppuhr und peinlich genaues Auftragen der gemachten Beobachtungen in entsprechende Formulare. Bei der Abhandlung über die Kosten des Baubetriebes begnügt er sich keineswegs mit den Löhnen, sondern er zieht die sämtlichen Ausgaben in den Rahmen seiner Untersuchungen; dahin gehören die Fragen des Mischungsverhältnisses beim Betonbau, der Steineinlagen, des Lösens und Brechens von Schottermaterial, der Materialbeförderung, des Siebens, des Kieses, des Handmischens, der Maschineneinrichtungen, der Eiseneinlagen, ganz besonders aber die Frage der Schalung. Auf letzterem Gebiet ist sein System am besten ausgebaut und er sagt selbst, daß die Anwendung hierauf am leichtesten und erfolgreichsten möglich ist. Ein Schlußkapitel behandelt schließlich noch die Aufmachung der Kalkulationen.

Damit schloß der Redner seinen hochinteressanten Vortrag und betonte, daß, so verschieden auch die Baubetriebe in Deutschland organisiert sind, doch ausnahmslos diese Organisation eine weit primitivere ist als die, welche uns Taylor vor Augen führt, daß es in unserem eigenen Interesse gelegen ist, langsam der Besserung zuzustreben. Hr. Euting dankte dem Redner für seine Ausführungen und bemerkte, daß sich hier die Wissenschaft eines bisher der Praxis vorbehaltenen Gebietes zu bemächtigen beginne, und daß wir allen Anlaß haben, die hieraus sich ergebenden Folgerungen zu beachten und weiter zu verfolgen. —

7. ordentliche Versammlung am 4. April 1914. An diesem Tage sprach Hr. Abt.-Ing. Barth über den neuen Rosensteintunnel und die neue Eisenbahnbrücke über den Neckar in Cannstatt. Da über dieses Thema in den „Mitteilungen über Zement, Beton- und Eisenbetonbau“ No. 10 bis 13, Jahrg. 1914 bereits ausführlich berichtet worden ist, so sei hier nur auf diese Veröffentlichung hingewiesen. —



# DEUTSCHE BAUZEITUNG

## XLVIII. JAHRGANG. NO 65. BERLIN, DEN 15. AUGUST 1914.

### Die Aufgaben der Gemeinden auf dem Gebiete der Bauordnung, besonders in künstlerischer Hinsicht.

Vorträge des Geh. Ob.-Brt. Dr.-Ing. Stübgen in der Hochschule für kommunale und soziale Verwaltung zu Köln.

(Fortsetzung.)

**D**ie Abmessung der Baublöcke steht erst recht in Wechselwirkung mit der Bauordnung. Von der Regel, die Blöcke genau den zu erwartenden Bauobjekten anzupassen, sie also nicht tiefer als notwendig oder so klein wie möglich zu machen, kommt man zurück zugunsten einer größeren, durch rückwärtige Baulinien geschützten Tiefe. Daneben aber verlangen Geschäftshäuser auch bebaubare Hinterflächen, Landhausviertel geräumige Baublöcke, Fabriken weite Geländeflächen in passender Verkehrslage an Bahngleisen und Wasserwegen; Kleinhäuser endlich eine Blockaufteilung, die ein Minimum von Straßenkosten erheischt.

Die Grünflächen endlich sollen ein selbständiges, systematisches Glied des Stadtbauplanes sein; sie sollen ihn durchdringen und durchweben und von lautem Verkehr frei sein. In Groß-Berlin werden (neben den Verkehrsflächen) gegenwärtig 15% des Geländes in Form derartiger Freiflächen verlangt. Sie sind vielfach, z. B. an Flußläufen, in Bachtälern oder das Innere der Blöcke durchquerend, nicht zur selbständigen Umbauung bestimmt. Sind sie es, so muß die Bebauung vorwiegend dem Wohnzweck dienen und den Aufwendungen entsprechen, welche von den Freiflächen veranlaßt werden. Handelt es sich nicht um den einheitlichen Besitz einer Gemeinde oder einer Bodengesellschaft, so liefert das hoffentlich bald zur allgemeinen Rechtsgültigkeit gelangende Umlegungsgesetz sowohl der Gemeinde als den Einzelbesitzern das Mittel zur sachgemäßen Verteilung der erforderlichen Aufwendungen an Land und Einrichtungskosten.

Grundflächen, welche das Blockinnere durchziehen, verlangen schließlich eine besondere Berücksichtigung in der Bauordnung, damit nicht unschöne Rückfronten und Hintergebäude den Genuß beeinträchtigen und das Ganze verunstalten. Offene, Gruppen- und Reihenbauweise tut hier ihren Dienst, Geschäftshäuser und gewerbliche Niederlassungen sind nicht am Platz.

Niemand vermag die Entwicklung einer Stadt in allen diesen Beziehungen auf eine lange Zukunft vorherzusehen. In gewissen Staaten des Auslandes sind deshalb mit Recht Fristen festgesetzt für die Dauer der Gültigkeit von Bebauungsplänen und Baupolizei-Verordnungen. Bei uns ist theoretisch die Gültigkeitsdauer eine ewige. In Wirklichkeit aber sind Bebauungsplan und Bauordnung, den wirtschaftlichen Bedürfnissen und dem Wechsel der Anschauungen entsprechend, beständiger Abänderung in kurzen Zeitabständen unterworfen. Starres Festhalten würde überaus großen Schaden stiften können.

Die innigen Wechselwirkungen, die zwischen Bauordnung und Bebauungsplan bestehen, dürften es rechtfertigen, daß in einem Vortrag, der dem Einfluß der Ge-

meinde auf die Bauordnung gewidmet ist, auch dem Bebauungsplanwesen eine eingehende Aufmerksamkeit geschenkt wurde.

#### Das Verunstaltungsgesetz.

Das preußische Gesetz gegen die Verunstaltung von Ortschaften und landschaftlich hervorragenden Gegenden vom 15. Juli 1907 bezieht sich auf vier verschiedene Gegenstände. Es erteilt zunächst in § 1 allgemein der Baupolizei eine bestimmte ästhetische Befugnis, darin bestehend, das sie das Recht erhält, Bauausführungen und bauliche Änderungen zu untersagen, wenn dadurch Straßen oder Plätze der Ortschaft oder das Ortsbild „gröblich verunstaltet“ werden würden. Unter gröblicher Verunstaltung ist nach einer Entscheidung des Oberverwaltungsgerichtes dasselbe zu verstehen, was § 71 Titel 8 Teil 1 des allgemeinen Landrechtes mit „grober Verunstaltung“ bezeichnet. Die etwas mildere Fassung „gröblich“ statt „grob“ soll der Rechtsprechung keine neue Aufgabe stellen. Es handelt sich hiernach nur um die Bekämpfung eines für Jedermann als „positiv häßlich“ erkennbaren Zustandes, und es ist recht wenig, was nach diesem eng umgrenzten Begriff die Baupolizei (und indirekt die Gemeinde) zugunsten der eigentlichen Schönheits- oder Kunstpflege tun kann.

Der zweite § des Gesetzes ermächtigt die Gemeinden, durch ein Ortsstatut bestimmte Gebäude, Straßen und Plätze von künstlerischer oder geschichtlicher Bedeutung in dem Sinne zu schützen, daß die baupolizeiliche Genehmigung zur Ausführung von baulichen Änderungen oder von Neubauten zu versagen ist, wenn dadurch die fraglichen Bauwerke oder ihre Umgebung, die Straßen oder Plätze in Bezug auf die Eigenart der Erscheinung benachteiligt werden. Gemildert ist diese Bestimmung dadurch, daß, wenn die Aufwendungen für die auf Grund des Ortsstatutes geforderten Entwurfsänderungen in keinem angemessenen Verhältnis zu den dem Bauherrn zur Last fallenden Kosten der Bauausführung stehen würden, von der Anwendung des Ortsstatutes abzusehen ist. Die ortsstatutarische Bestimmung kann auch auf Reklameschilder, Schaukästen und ähnliche Einrichtungen ausgedehnt werden.

Während sich der § 2 auf vorhandene Ortsteile bezieht, erteilt das Gesetz im § 4 eine weitere, wichtige Befugnis für neue Ortsteile. Es können nämlich durch Ortsstatut für die Bebauung bestimmter Flächen, wie Landhausviertel, Badeorte, Prachtstraßen, besondere, über das sonst baupolizeilich zulässige Maß hinausgehende Anforderungen gestellt werden.

Und endlich — das ist das vierte Anwendungsgebiet des Verunstaltungsgesetzes — ist der Regierungspräsi-

dent befugt, mit Zustimmung des Bezirksausschusses für landschaftlich hervorragende Teile des Regierungsbezirkes vorzuschreiben, daß die baupolizeiliche Genehmigung zur Ausführung von Bauten und baulichen Aenderungen außerhalb der Ortschaften versagt werden kann, wenn dadurch das Landschaftsbild gröblich verunstaltet werden würde und das durch die Wahl eines anderen Bauplatzes oder einer anderen Baugestaltung oder die Anordnung anderer Baustoffe vermieden werden kann.

In der Regel sind vor Erteilung oder Versagung der baupolizeilichen Genehmigung Sachverständige zu hören.

Uns interessieren hier hauptsächlich der ortsstatutarische Schutz vorhandener Bauwerke und Ortsteile und die ortsstatutarischen Vorschriften für neue Ortsteile. In beider Hinsicht sind der Gemeinde rein ästhetische, künstlerische Aufgaben übertragen.

Was den Schutz des Vorhandenen anbetrifft, so hat schon der Denkmalpfegetag in Mainz im Jahre 1904 den leitenden Gedanken ausgesprochen, daß die Baulichkeiten sich in ihrer äußeren Erscheinung harmonisch und ohne Beeinträchtigung der Baudenkmäler in das Gesamtbild einfügen sollen und daß zur Erzielung der nötigen Harmonie hauptsächlich die Höhen und Umrisslinien, die Gestaltung der Dächer, Brandmauern und Aufbauten, sowie die anzuwendenden Baustoffe und Farben der Außenarchitektur maßgebend sind, während hinsichtlich der Formgebung der Einzelheiten künstlerische und wirtschaftliche Freiheit gewährt werden kann. Auch der übertriebene Kostenbedarf, der das Ortsstatut unwirksam macht, wird dadurch vermieden. Wenn hiernach in einigen Orten durch Ortsstatut oder Verordnung in gewissen Straßen oder in der Umgebung gewisser Bauwerke die Anwendung bestimmter Stilformen vorgeschrieben worden ist, z. B. Formen des 16. oder 17. Jahrhunderts, so wird dadurch das ästhetische Bedürfnis überschritten und dem modernen Bauen eine unnötige kunstpolizeiliche Fessel angelegt. Wesentlich im Sinne des Straßenbildes und der Rücksichtnahme auf bedeutende Bauwerke ist nur der äußere Gesamteindruck der Neu- und Umbauten, sind vor allem die Höhen und die Umrisslinien, was bei weitem noch nicht genügend erkannt wird.

In amerikanischen Städten kommt es nicht selten vor, daß eine Kirche mit Kirchturm bescheiden und klein zwischen Wolkenkratzern steht; auch Kirchen mit vielen Obergeschossen zu versehen, hat man dort noch nicht gewagt. Für die Erscheinung unserer Städte und Dörfer ist es charakteristisch, daß die Kirchen aus der Menge der Häuser emporragen, die Häuser sich also unterordnen. Vielfach aber hat man den Schmerz, wahrzunehmen, daß aus den sonst niedrigen Häusern einer alten Straße sich ein neues vielgeschossiges Haus oder mehrere erheben und der benachbarten Kirche nicht bloß Konkurrenz zu machen scheinen, sondern in plumper Masse mit kahlen Brandgiebeln und ähnlichen Bauteilen das Gesamtbild auf das empfindlichste stören. Das kommt davon, daß man beispielsweise in bisher zweigeschossig bebauten alten Straßen baupolizeilich vier Geschosse zuläßt und die unästhetischen Folgen glaubt ertragen zu müssen. Gewiß verdienen die neuzeitlichen Bedürfnisse volle Berücksichtigung und es wäre eine Uebertreibung, wollte man die niedrige Bebauung alter Stadtteile ohne weiteres polizeilich oder ortsstatutarisch allgemein festlegen. Aber zum Schutze alterwürdiger Bauwerke und zur Erhaltung alter schöner Straßen und Platzbilder kann man einen gangbaren Mittelweg einschlagen. Das ist die Aufgabe der gemeindlichen Ortsstatute gemäß § 2 des Verunstaltungsgesetzes. Es kann nicht gesagt werden, daß in diesem Punkte alle Gemeinden ihre Aufgabe bereits erfüllt hätten. Manche Gemeinde hat im Gegenteil durch kommunale Bauten, durch hoch bebauten Straßendurchbrüche oder durch Feststellung neuer Fluchtlinien und Höhenlinien in alten Stadtteilen unwiederbringliche Schäden verursacht. Die in dieser Hinsicht aufgestellten Regeln des Erfurter Denkmalpfegetages von 1903 werden keineswegs überall berücksichtigt. Eingriffe in alte Stadtteile sind aus Verkehrsrücksichten unvermeidbar; es ist eine schwere, aber schöne Aufgabe, diese Eingriffe so zu gestalten, daß die Eigenart der berührten Ortsteile und Straßen, soweit das möglich ist, auf das sorgsamste gewahrt bleibt. Hohe und wichtige Warenhäuser und Geschäftshäuser, fünfgeschossige Bürohäuser oder gar Mietkasernen passen schlecht zwischen die schmalen Häuschen und zierlichen Giebel alter enger Straßenzüge. Ein noch so schönes altes Haus, neben welchem die Neubauten nach dem Fluchtlinienzwang zurückgerückt sind und das nun als ein Stein des Anstoßes in die Straße vortritt, ist zum sicheren Tod verurteilt. Ein altes Bauwerk, um welches herum die Straßen- und Platzfläche beträchtlich erhöht worden ist, reizt zum Abbruch, und nur ausnahmsweise folgt alsdann dem Ab-

bruch, wie beim Rheinthor zu Andernach, der treue Wiederaufbau entsprechend der neuen Höhenlage.

Wenn die Gemeinden auf Grund des Gesetzes sachgemäße Ortsstatute erlassen und sie sachgemäß handhaben, nicht bloß gegen die bauenden Privatpersonen, sondern auch bei ihren eigenen baulichen Unternehmungen und Handlungen, so sind Verunstaltungen wertvoller Straßen-, Platz- und Ortsbilder für die Zukunft so gut wie ausgeschlossen.

Ebenso wichtig aber sind die den Gemeinden durch das Gesetz verliehenen Handhaben zur ortsstatutarischen schönheitlichen und künstlerischen Beeinflussung neu entstehender Straßen und Stadtteile. Wenn die Gemeinden bisher von diesen Handhaben noch wenig Gebrauch gemacht haben, so liegt das wohl hauptsächlich daran, daß das sogen. kommunale Bauverbot aus § 12 des Fluchtlinien-Gesetzes dem Gemeinde-Vorstand eine bequemere, durch Rechtsvorschriften und Verwaltungs-Aufsicht wenig eingeengte Machtstellung verleiht. Ich werde später darauf zurück kommen, möchte aber nicht unterlassen, die ortsstatutarischen Bestimmungen auf Grund des Verunstaltungsgesetzes noch etwas näher zu betrachten. Das — nach Anhörung von Sachverständigen — zu erlassende Ortsstatut kann, wie erwähnt, über die Bestimmungen der Bauordnung hinaus höhere Anforderungen stellen, nicht für das ganze Gebiet der Städterweiterung, wohl aber für Landhausviertel, Prachtstraßen und dergleichen. Die Anforderungen sind nicht beschränkt auf den polizeilichen Zuständigkeitsbereich; sie können sich, das liegt im Wesen des Gesetzes, ebensowohl auf rein ästhetische, künstlerische Erwägungen stützen. So kann also die Gemeinde, d. h. Gemeinde-Vorstand und Gemeinde-Vertretung, in den vorliegenden, sehr ausdehnungsfähigen Fällen ohne Mitwirkung der Polizeibehörde beträchtliche Ausschnitte aus der Bauordnung regeln und durch schönheitliche Anordnungen ergänzen, und die Baupolizei ist zur Handhabung dieser kommunalen Vorschriften verpflichtet. Während die polizeiliche Bauordnung beispielsweise anordnen kann, daß in einer bestimmten Straße nicht mehr als dreigeschossig gebaut werden darf und nicht höher als 12 m, eine niedrige Bebauung aber nicht verboten kann, darf das kommunale Ortsstatut vorschreiben: In dieser bevorzugten Straße hat Jedermann dreigeschossig zu bauen und zwar derart, daß die Hauptgesimse aller Häuser genau 12 m über der Straßenhöhe liegen. Das Statut kann auch vorschreiben, daß die Fassaden der Häuser in künstlerischer Beziehung der kommunalen Genehmigung bedürfen, daß sie nach einem bestimmten Gesamt-Entwurf gezeichnet, mit bestimmten Baustoffen ausgeführt oder bestimmten Farben gestrichen werden, daß die Zielhäuser am Ende von Straßen oder die Häuser auf Platzecken höher aufgeführt und nach einer bestimmten Umrisslinie erbaut, daß die Vorgärten in bestimmter Art einheitlich angelegt und einheitlich umfriedigt oder nicht eingefriedigt oder terrassenförmig erhöht werden.

Hier ist also der Gemeinde die volle Gelegenheit gegeben, „die einheitliche Gestaltung des Straßenbildes“ durch den Inhalt ihres Ortsstatutes herbeizuführen, freilich nicht in der ganzen alten und neuen Stadt, sondern nur in bestimmten Ortsteilen. Das genügt aber vollständig. Sollte man der Ansicht sein, daß der Wortlaut des Verunstaltungsgesetzes nicht weit genug geht, um „die einheitliche Gestaltung des Straßenbildes“ durch Ortsstatut vorzuschreiben, so wäre es nach meiner Meinung weit wichtiger, den Wortlaut zu ergänzen, als der Baupolizei die gefährliche allgemeine Belugnis einzuräumen, nach ihrem Ermessen in der ganzen Stadt die einheitliche Gestaltung des Straßenbildes zwangsweise zu regeln, wie es die Wohnungsgesetz-Kommission des Abgeordnetenhauses vorgeschlagen hat.

Selbst in der Form des kommunalen Ortsstatutes sind derartige Vorschriften nicht unbedenklich; um Auswüchse zu vermeiden, bedürfen deshalb die Ortsstatute der Genehmigung des Bezirks-Ausschusses. Immerhin aber besitzt die Gemeinde für beschränkte Teile ihres Erweiterungs-Gebietes die volle Möglichkeit, die ganze Gestaltung der Bebauung von einer Zentralstelle aus künstlerisch zu leiten und alle privaten Seitensprünge der Bauenden und ihrer Architekten zu verhindern. Sie kann den Einzelnen zwingen, so zu bauen, wie sie, die Gemeinde, es will, vorausgesetzt, daß er bauen will. Zum Bauen selbst kann sie ihn freilich nicht zwingen; in diesem Punkt ging bekanntlich die Macht der landesfürstlichen Städtegründer des 18. Jahrhunderts weiter.

Uebrigens verdient hervor gehoben zu werden, daß Ortsstatute dieser Art — sie sind noch nicht sehr verbreitet — gleichmäßig für die Bauten Privater, der Gemeinden selbst, des Staates und des Reiches gültig sind, was vor

einer etwaigen Neigung nach allzu hoch gespannten Forderungen und vor etwaigem Mißbrauch schützen wird. Die bisher erlassenen Statute scheinen sich im Wesentlichen auf die Sicherung von Landhausvierteln oder offen



Kramladen im Zwischengeschoß des Vorderhauses.



Ansicht des Hof-Ausganges des Vorderhauses.  
Das wiederhergestellte Schabbel-Haus in Lübeck.

zu bebauenden Straßen (was ebensowohl durch Polizei-Verordnung erreicht werden kann), auch auf die Vorschrift von Reihenbauten von bestimmter Höhe, auf das Verbot von Papp-, Holzzement- und sonstigen Flachdächern sowie von Ziegelrohbauten, auf die gefällige Ausbildung von Seiten- und Rückfronten zu beziehen.

## Rechtsfragen.

**Enteignungs-Entschädigungen.** (Verschiebung der Baulinie. — Hinterland als Industrieland verwendbar. — Berücksichtigung der Werterhöhung durch die Kaufmöglichkeit eines zwischen den enteigneten Grundstücken gelegenen Grundstückstreifens.) Interessante Ausführungen in Bezug auf die Bemessung von Enteignungs-Entschädigungen enthält ein Reichsgerichts-Urteil, aus dem Folgendes mitgeteilt sei: Den Kaufleuten Joh. und Herm. H. sind zum Zweck der Umgestaltung und Erweiterung der Bahnhofs-Anlagen in Andernach von mehreren ihnen gemeinschaftlich gehörenden Grundstücken einige Teilflächen zugunsten des preuß. Eisenbahn-Fiskus enteignet worden. Die Entschädigung hierfür ist durch Beschluß des Bezirks-Ausschusses auf 5861 M. festgesetzt worden. Auf ihre Klage hat das Landgericht Köln den beklagten Fiskus zur Zahlung weiterer 15180 M. verurteilt. Auf die Berufung des Beklagten hat das Oberlandesgericht Köln die von den Klägern verlangte Mehrforderung auf 8377 M. herabgesetzt. Gegen dieses Urteil hat der Fiskus Revision beim Reichsgericht eingelegt und vollständige Abweisung der Mehrforderung begehrt. Das Reichsgericht hat die Revision zurück gewiesen und dazu unter anderem Folgendes ausgeführt:

Der Bezirks-Ausschuß hatte den Klägern 4,5 M. für 1 qm zugebilligt. Diesen Betrag hält auch das Berufungsgericht für angemessen, und zwar nicht nur für die enteigneten Landstücke, sondern auch, bei der Bestimmung des Minderwertes des den Klägern verbliebenen Restbesitzes (§ 8 Abs. 2 Enteignungs-Gesetz), für diejenigen Teile, welche nach den dem Berufungsgerichts-Urteil zugrunde gelegten Gutachten die Kläger von dem Restbesitz auf beiden Seiten des sehr erhöhten Landsegnungsweges zur Benutzung als Straßenland liegen lassen müssen, um auf diese Weise die Bebauungsfähigkeit ihres alsdann beiderseits noch übrig bleibenden Landes an den Fluchten dieser beiden neuen Parallelstraßen wieder herzustellen. Gegen diese Wertbemessung richtet sich der erste Angriff der Revision. An sich zutreffend ist die von ihr geltend gemachte Auffassung, daß, wenn einem Grundstück von entsprechend bedeutender Tiefe ein Streifen vorn, wo die Erbauung gegebenenfalls zu erfolgen hat, im Wege der Enteignung weggenommen wird, regelmäßig nur eine Verschiebung der Baulinie eintritt, indem nämlich Bebauungsland in gleichem Umfang wie vorher, nur zurück geschoben, verbleibt und in Wahrheit also nur das Hinterland durch die Enteignung vermindert wird. Das kann aber zur Aufhebung der angefochtenen Entscheidung nicht führen. Das Hinterland im vorliegenden Fall war nach der auf die Gutachten gegründeten und von der Revision auch nicht bemängelten Feststellung des Berufungsgerichtes zu Industriezwecken geeignet. Den Betrag von 4,5 M. für 1 qm bezeichnet das Berufungsgericht als Durchschnittssatz für das ganze Gelände; es erklärt aber außerdem diesen Betrag gerade für Industrieland als angemessen, was naturgemäß auf in der Revisions-Instanz nicht nachzuprüfenden Erwägungen tatsächlicher Art beruht.

Auch der zweite Revisionsangriff geht fehl. Das den beiden Klägern gemeinschaftlich gehörige Gelände östlich des Landsegnungsweges hing nicht völlig zusammen. Auf eine dazu gehörige, entlang dem genannten Weg sich hinziehende Parzelle folgte nämlich zuerst eine dem Gymnasium gehörige Parzelle und hinter dieser schloß sich erst das übrige Gelände der Kläger an. Das Berufungsgericht erkannte an, daß die, vom Landsegnungsweg gesehen, geringe Tiefe der Parzelle der Kläger die Ausnutzungsfähigkeit beeinträchtigte. Es zieht aber in Betracht, daß die dazwischen liegende Parzelle des Gymnasiums leicht hätte dazu erworben werden können, um so den unterbrochenen Zusammenhang des ganzen Geländes herzustellen. Die Revision bekämpft zunächst grundsätzlich die Berücksichtigung solcher Möglichkeit des Erwerbes fremden Eigentumes. Richtig ist, daß den Klägern ein Recht auf den Hinzuerwerb der Gymnasial-Parzelle, soweit ersichtlich, nicht zustand. Aber auch Vorteile rein tatsächlicher Art, wenn nur ihr Bestehen hinreichend gesichert erscheint, sind nach feststehender Rechtsprechung bei der Grundstücks-Bewertung im Enteignungs-Verfahren mit in Anschlag zu

bringen, und es ist auch kein Grund vorhanden, hiervon bei der Frage, ob einem Gelände durch Hinzuerwerb einer der Bebauung hinderlich im Wege stehenden fremden (aber nicht etwa im Eigentum des Unternehmers selbst stehenden) Parzelle bessere Ausnutzungsfähigkeit verliehen werden kann, abzuweichen. In dem Urteil des Reichsgerichtes vom 5. Juli 1912, VII. 32/12, ist gerade auch für einen Fall solcher Art jener Grundsatz bereits angewendet worden. Das grundsätzliche Bedenken der Revision ist demnach zu verwerfen. Ohne entscheidende Bedeutung ist aber auch der Umstand, daß nach der Annahme des Berufungsgerichtes das Gymnasium im Hinblick auf das Enteignungs-Verfahren, um nämlich dem Beklagten den erforderlichen Grunderwerb zu erleichtern, mit der Veräußerung der Parzelle an die Kläger gezögert hat. Es kann lediglich darauf ankommen, ob überhaupt für hinreichend nahe Zeit der Hinzuerwerb dergestalt als gesichert erschien, daß hierdurch Kauflustige, die den Erwerb des den Klägern gehörigen Geländes beabsichtigten, sich in der Wertbeurteilung und in der Bemessung des zu bewilligenden Preises beeinflussen ließen, mit anderen Worten: ob auf dem Grundstücksmarkt die Möglichkeit jenes Hinzuerwerbes als preissteigernder Umstand für die Bewertung des den Klägern gehörigen Geländes Wirkung übte. Daß aber das der Fall war, ist ersichtlich von den Sachverständigen und, ihnen folgend, vom Berufungsgericht angenommen, und hiergegen ergibt sich kein Anstand rechtlicher Art. (Aktenzeichen: VII. 68/14. Urteil vom 8. Mai 1914.) —

(Schluß folgt.)

K. M. in L.

## Vermischtes.

**Arbeit-Vermittlungsstelle für Ingenieure.** Der „Verband Deutscher Diplom-Ingenieure“ hat seinen Stellen-Nachweis zu einer Arbeit-Vermittlungsstelle für alle Gebiete der Technik und für verwandte Gebiete eingerichtet und bittet alle diejenigen Stellen, die Ingenieur-Arbeiten zu vergeben haben, sich an die Geschäftsstelle des „Verbandes Deutscher Diplom-Ingenieure“, Berlin W. 15, Meineke-Straße 4 zu wenden. Die Vermittlung erfolgt kostenlos. —

**Zentralstelle für Ingenieurarbeit.** Auch an die Ingenieure aller Fachrichtungen, denen es nicht vergönnt ist, mit der Waffe ins Feld zu rücken, kann die Aufforderung treten, ihr technisches Können in den Dienst des Vaterlandes zu stellen. Unsere Wasserwerke, Gas- und Elektrizitätswerke usw. müssen unbedingt in Betrieb gehalten werden. Für die verschiedensten Ingenieur-Aufgaben und vor allem auch für die Fabriken, die Kriegsmaterial herstellen, können über kurz oder lang Ingenieure erforderlich werden. Wir richten deshalb in unserem Geschäftshaus, Berlin NW. 7, Sommer-Straße 4a, eine Zentralstelle für Ingenieurarbeit ein. Wir bitten alle unsere Fachgenossen, die bereit und abkömmlich sind, uns umgehend ihre genaue Adresse anzugeben und kurz mitzuteilen, auf welchen Arbeitsgebieten sie besondere Erfahrungen haben. Alle in Frage kommenden Behörden und Werke bitten wir, sich bei Bedarf der Auskunftsstelle zu bedienen. —

Verein Deutscher Ingenieure.

## Wettbewerbe.

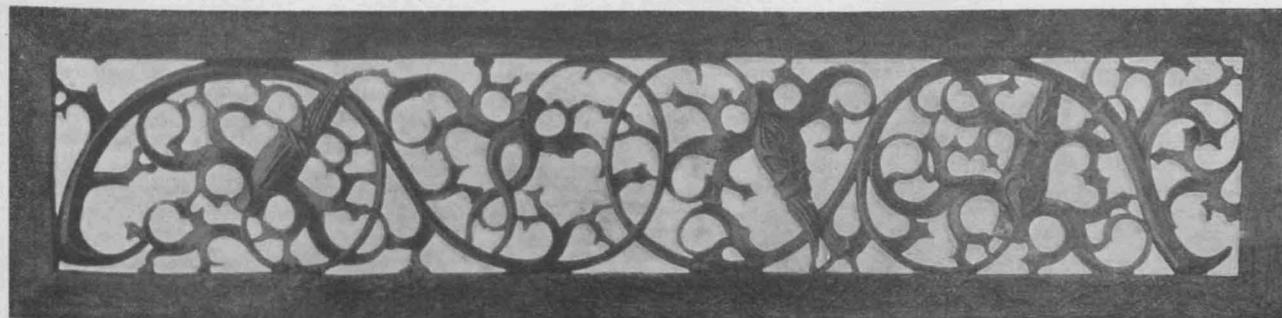
**Wettbewerb Fassadengestaltung der Häuserreihe auf dem Gelände der ehemaligen Kommandantur in Danzig-Langgarten.** Der Termin für die Einlieferung der Entwürfe ist auf unbestimmte Zeit verschoben worden und wird seinerzeit bekannt gemacht werden. —

**Im Wettbewerb betr. die architektonische Ausgestaltung des Vorplatzes am Potsdamer-Bahnhof in Berlin** ist der Termin für die Einlieferung der Entwürfe durch die kgl. Eisenbahn-Direktion Berlin aufgehoben. Die Bestimmung eines neuen Termines ist vorbehalten. —

**Im Wettbewerb Friedhof-Anlage Magdeburg** ist der auf 1. Sept. d. J. festgesetzt gewesene Termin für die Einreichung von Entwürfen auf unbestimmte Zeit verlegt worden. —

Inhalt: Die Aufgaben der Gemeinden auf dem Gebiete der Bauordnung, besonders in künstlerischer Hinsicht. (Fortsetzung). — Rechtsfragen. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.  
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.  
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.



# DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLVIII. JAHRGANG. N<sup>o</sup> 66. BERLIN, DEN 19. AUGUST 1914.

## Die Aufgaben der Gemeinden auf dem Gebiete der Bauordnung, besonders in künstlerischer Hinsicht.

Vorträge des Geh. Ob.-Brt. Dr.-Ing. Stübgen in der Hochschule für kommunale und soziale Verwaltung zu Köln.  
(Schluß.)

### Die Bauberatung.

**D**ie Bauberatung ist eine Errungenschaft der letzten Jahre. Ihre Organisation ist eine außerordentlich verschiedene. Die Art ihrer Einfügung in das Wesen staatlicher oder kommunaler Ämter und die Umgrenzung ihrer Tätigkeit oder ihrer Befugnisse sind durchaus streitig. Gute Erfolge sind indes während der kurzen Zeit ihres Bestehens unstreitig anzuerkennen.

Zu unterscheiden sind zunächst die privaten Bauberatungsstellen von Bauvereinigungen, landwirtschaftlichen Vereinen und Heimatschutz-Organisationen. Diese Stellen erteilen bautechnischen und baukünstlerischen Rat auf Verlangen des Baulustigen oder auch ohne dessen Antrag, in beiden Fällen aber frei von jedem Zwang. Die Entschlußfreiheit des Beratenen bleibt gewahrt. Aber vermöge des inneren Wertes der erteilten Ratschläge werden sie fast immer freiwillig im Ganzen oder im Wesentlichen befolgt. Gerade der fehlende Zwang begünstigt das Vertrauen auf die Persönlichkeit des Bauberaters, wenn dieser der richtige Mann am richtigen Orte ist. Der Zweck der Bauberatung, das Häßliche, Verunstaltende zu vermeiden, Neu- und Umbauten in das Gesamtbild der Ortschaft oder Landschaft einzupassen, wird in der Regel, wenn auch nicht restlos, erreicht. Der einzige, zu Bedenken Veranlassung gebende Punkt ist der, daß Architekten und Bautechniker sich in der Ausübung ihres Berufes durch den Wettbewerb der Bauberatungsstelle geschädigt fühlen können. Eine solche Schädigung kann eintreten, wenn die Stelle sich nicht mit der Bauberatung begnügt, sondern selbst Entwürfe anfertigt, und zwar vermöge der ihr zur Verfügung stehenden Vereinsmittel zu Honorarsätzen, für welche der private Techniker nicht arbeiten kann. Daß ein Verein neben der Beratung seiner Mitglieder für die letzteren auch ein Entwurfsbüro unterhält, kann ihm meines Erachtens nicht verdacht werden. Nicht zu ihm billigen aber wäre, wenn er die normalen Honorare unterbietet und zugleich sogar seine Entwurfstätigkeit über den Kreis seiner Mitglieder ausdehnt. Hier liegt die Grenze, wo aus Segen Unsegen werden kann. Denn es muß ein Hauptstreben aller Bauberatung sein, das Bauen aus der Hand Unberufener in berufene Hände zu leiten, nicht aber die individuelle Tätigkeit auszuschalten. Das ist zugleich das beste Mittel, unvermeidlichen Einseitigkeiten des Bauberaters ein Gegengewicht zu bieten und die üblen Folgen einzuschränken, wenn etwa die Person des Beraters der Aufgabe nicht gewachsen ist. Auf letzteren Punkt werde ich noch zurückkommen.

Als zweite Art der Bauberatung möchte ich die Tätigkeit halbamtlicher Stellen bezeichnen, wie sie von Provinzialverwaltungen, Regierungspräsidenten, Kreisverwaltungen eingerichtet sind. Auch hier handelt es sich nicht um amtlichen Zwang, oder doch nur sehr ausnahmsweise. Sondern die Freiheit der Entschließung bleibt den Beratenen gewahrt. Namentlich im Anschluß an Technische Hochschulen, wie in Danzig und Aachen, und in Verbindung mit Vorträgen und Ausstellungen ist der Nutzen ein sehr großer. Die Satzungen der Bauberatungsstelle für den Regierungsbezirk Aachen scheinen mir geradezu musterhaft zu sein. Darin heißt es ausdrücklich: „eine Betätigung der Bauberatungsstelle, aus der den Privatar-

chitekten eine Schädigung erwachsen könnte, ist zu vermeiden; die Bauberatung wird vielmehr dahin wirken, daß die Bearbeitung von bedeutungsvolleren Entwürfen und deren Bauausführung bewährten Kräften übertragen wird.“ In ähnlicher Weise betonen beispielsweise die Grundsätze der Bauberatungsstelle des Kreises Grevenbroich die Notwendigkeit, die Baulustigen auf den Wert der Zuziehung wirklicher Architekten aufmerksam zu machen, jede Verteuerung des Bauwerkes durch die Bauberatung zu vermeiden und durch Sprechstunden den Bauenden auf Wunsch zur Klärung ihrer Baugedanken an die Hand zu gehen. Zugleich aber wird schon der Weg des sanften Zwanges angedeutet, indem Ausnahme-Genehmigungen und Dispens-Befürwortungen von der Erfüllung der Anordnungen des Bauberaters abhängig gemacht werden sollen. Mit diesem Zwang beginnt für die Bauberatung die Gefahr, auf der schiefen Ebene der Kunstpolizei hinabzugleiten. Denn mit Ausnahme der Fälle, in denen es sich um die Vorschriften eines Ortsstatutes gegen Verunstaltung handelt, liegt die ästhetische Einwirkung außerhalb der Befugnisse der Baupolizei; ihr auf Umwegen diese Befugnis zu verschaffen, kann nicht der Sinn der Bauordnungs-Bestimmung sein, daß unter Umständen von der einen oder anderen Vorschrift dispensiert werden könne. Es soll hiermit nicht behauptet werden, daß es in allen Fällen verwerflich sei, die Bewilligung polizeilicher Dispensgesuche mit einer sachgemäßen Bauberatung zu verbinden. Aber es muß hingewiesen werden auf die Gefahr, baupolizeiliche Ausnahme-Bewilligungen z. B. von hygienischen Vorschriften zum Handelsobjekt gegen Verschönerungen zu machen, über deren Wert die subjektive Auffassung eines Beamten entscheidet.

Ich habe diese privaten und halbamtlichen Bauberatungen hier besprochen, weil sie gewissermaßen eine Vorstufe sind zu der amtlichen kommunalen Bauberatung, wie sie in zahlreichen Gemeinde-Verwaltungen seit Kurzem gepflegt wird.

Diese Pflege ist segensreich zunächst in Verbindung mit den Ortsstatuten gegen Verunstaltung. Wenn in schönen alten Straßen die Einpassung des einzelnen Neubaus oder Umbaus in das Gesamtbild verlangt wird, so ist damit vielen Eigentümern, Baugewerbetreibenden und Architekten eine Aufgabe gestellt, zu deren Lösung die Mitwirkung einer erfahrenen Bauberatungsstelle dringend erwünscht, ja mitunter notwendig ist. Und der gute Erfolg kann nicht ausbleiben, wenn dem kunstgebildeten Vorsteher der Stelle für schwierige Fälle und für Streitfälle eine Sachverständigen-Kommission mit beschließender Befugnis zur Seite steht. Freilich wird sich diese Beschlußkraft beschränken auf den Rahmen der Bauberatungsstelle; die Entscheidung liegt gesetzlich bei der Baupolizei und den ihr vorgesetzten Behörden.

In gleichem Maße ist die Bauberatung nützlich bei Ausführung der auf das Verunstaltungs-Gesetz sich stützenden Ortsstatute über die Anlage neuer Straßen oder Stadtteile von besonderer künstlerischer Bedeutung. Der Rat kann hier äußerst erwünscht sein, sowohl an die Adresse des Baulustigen, auf daß ihm keine Schwierigkeiten erwachsen, als an die Adresse der Baupolizei, damit sie im treuen Sinn des Ortsstatutes handle und Mißgriffe vermeide.

Der dritte Gesichtspunkt des Verunstaltungs-Gesetzes, daß die Erlaubnis zu gröblichen Verunstaltungen zu versagen ist, bedarf nicht der Bauberatung, da es sich hierbei um solche positiven Häßlichkeiten handelt, die auch der Nichtfachmann sofort als solche erkennt.

Indes geht die amtliche kommunale Bauberatung weit über die Anwendung des Verunstaltungs-Gesetzes hinaus; sie erstreckt sich vielfach auf das ganze Gebiet der Baupolizei und oft auch auf dasjenige des Städtebaues.

Was die Baupolizei betrifft, wenn sie in der Hand eines Gemeindebeamten liegt, so pflegen die Entwürfe, nachdem sie auf ihre etwaigen Verstöße gegen die Bauordnung geprüft sind, an die Bauberatungsstelle zu gehen, wo die ästhetische Prüfung stattfindet. Der Bauberater teilt dem Baulustigen mündlich seine Bedenken mit, gibt ihm auch Skizzen für die Aenderung seines Entwurfes oder rät ihm, zur Umarbeitung derselben an einen fähigen Architekten sich zu wenden. In der Regel befolgt der Baulustige den Rat, sei es, daß er dessen Vorzüge einsieht, sei es, daß er Wert darauf legt, sobald als möglich in den Besitz der Bauerlaubnis zu gelangen, sei es, daß er den Kampf mit Behörden überhaupt nicht liebt. Der Entwurf wird nach den Wünschen des Bauberatungs-Beamten geändert und die Bauerlaubnis erteilt. Liegen die Aenderungen auf rein ästhetischem Gebiet, so ist die rechtliche Verpflichtung, sich nach ihnen zu richten, durchaus zweifelhaft. Allein eine solche Streitfrage aufzuwerfen und durchzukämpfen, hat selten ein Bauender genügende Lust oder ausreichendes Interesse. Die Bauberatung erlangt also in der Anlehnung an die Baupolizei einen amtlichen Einfluß, der ihr an sich nicht zusteht, der aber sehr segensreich zu wirken vermag, wenn der Beratungsbeamte eine künstlerisch feinfühligke, taktvolle, maßhaltende Persönlichkeit ist. Zeigt aber der zur Prüfung eingereichte Bauentwurf Abweichungen von der Bauordnung, und zwar örtlich begründete Abweichungen, welche die Baupolizei durch Ausnahme-Bewilligung zu genehmigen berechtigt ist, so besitzt der Leiter der Baupolizei eine große Macht, als Preis für die Ausnahme-Bewilligung die Erfüllung von Bauberatungswünschen zu fordern. Aus der Beratung wird Zwang. Und aus dem Zwang entsteht die Gefahr, daß die Bauberatung selbst diskreditiert wird. Denn darüber sind alle führenden Kräfte einig, daß eine wirkliche Förderung künstlerischer Bestrebungen nur dann zu erwarten ist, wenn die Bauberatung zu belehren und zu überzeugen bestrebt ist, wenn sie wirklich berät, nicht aber zwingt. Die Bauberatung darf keine geschmackspolizeiliche Machtfrage werden. Sie ist ja, wie alle menschlichen Einrichtungen, dem Irrtum unterworfen.

In dem Umstand, daß der eine künstlerisch empfindende Architekt einen Entwurf fertigt und der andere in diesen Entwurf mit seiner anders gearteten künstlerischen Empfindung hinein arbeitet, liegt an sich schon eine Gefahr. Sie wird gemildert durch Zuziehung eines aus mehreren Sachverständigen gebildeten Ausschusses, aber ganz beseitigt wird sie auch dadurch nicht. Die Monopolisierung des Kunstgeschmackes durch eine entscheidende Zentralstelle hemmt die künstlerische Bewegungsfreiheit des Einzelnen, ohne die eine Fortentwicklung der Kunst nicht zu denken ist. Was man gern dem einheitlich geleiteten staatlichen Bauwesen vorwirft, daß es die frische individuelle Kunstschöpfung vereilt und an seine Stelle eine behördliche Kompromiß-Architektur setze, diese Gefahr kann durch Bauberatung mit Zwangsbefugnis auch für das private Bauwesen heraufbeschworen werden. Eine weitgehende baupolizeiliche künstlerische Bevormundung kann im Ernst als dauernde Einrichtung nicht gewollt werden; die Bauberatung soll ohne Zwang erzieherisch wirken und sich dadurch allmählich selber entbehrlich machen.

Besonders gefährlich kann aber die Zwangsberatung werden, wenn sie in der Hand einer ungeeigneten Persönlichkeit liegt. Es ist kaum nötig, hierauf näher einzugehen. Aber es mag darauf hingewiesen werden, daß nach kurzem Bestehen nicht bloß viele günstige Erfolge zu verzeichnen und durch Gegenüberstellung der ursprünglichen Entwürfe und der Ergebnisse der Bauberatung veranschaulicht worden sind, daß vielmehr auch schon Beispiele veröffentlicht wurden, welche die von der Bauberatung gemachten Fehler vorführen sollen.

Die auf das Gebiet des Städtebaues sich ausdehnende Bauberatung beruht auf der richtigen Grundauffassung, daß die Stadt und ihre Erweiterung einen logischen Organismus darstellen und daß die Ausführung der in einer Stadtplanung verkörperten leitenden Gedanken nicht durch die Feststellung der Fluchtlinien und Bauklassen allein gesichert ist, sondern einer beständigen Ueberwachung und Führung bedarf.

So erscheint es gegenüber vielen Bauenden fast als

eine Notwendigkeit, an den Stellen des Ueberganges von einer Bauklasse zu einer anderen, z. B. von der viergeschossigen zur dreigeschossigen, von der geschlossenen zur offenen Bauweise, eine Bauberatung eintreten zu lassen, um Härten und Dissonanzen zu vermeiden.

Und mehr noch bedarf es der Beratung, wenn die vorhin besprochene alte Richtung der Städtebaukunst mit einheitlicher Straßen- und Platzarchitektur sich aufs neue verwirklichen soll. Nicht die Baupolizeiordnung, wohl aber das Gemeinde-Eigentum, die Unterstützung des Bauens mit kommunalen Geldmitteln, das Verunstaltungsgesetz und das kommunale Bauverbot geben der Gemeinde-Verwaltung die erforderlichen Mittel zur Handhabung einer Kunstpolizei, die den Rat nötigenfalls durch Zwang ersetzen kann.

Das Gemeinde-Eigentum insofern, als es der Gemeinde frei steht, mit der Veräußerung des Baulandes diejenigen Baubedingungen zu verbinden, die sie für nötig hält, um die künstlerische Erscheinung der Neubauten im Einzelnen und im Ganzen nach ihrem Willen und Geschmack zu sichern. Eine Grenze stellt sich indes derartigen Bedingungen in wirtschaftlicher Beziehung insofern entgegen, als das Bauen rentabel bleiben muß, ohne die Mieten ins Ungemessene zu steigern. Innerhalb dieses Rahmens aber kann die Gemeinde es zweifellos erreichen, daß eine ganze Straße oder ein Platz nach vorgeschriebener Gesamtzeichnung erbaut, daß die Individualität des einzelnen Hauses unterdrückt wird, das einzelne Gebäude sich vielmehr nur noch als Bauteil mit soldatischem Gehorsam in das Ganze einfügt.

Ähnlich liegt die Sache in Fällen, in denen die Gemeinde die gemeinnützige oder genossenschaftliche Bautätigkeit durch Hergabe von Bauland oder Kapital, durch Verzicht auf Straßenbaukosten oder sonstige Abgaben materiell unterstützt. Der vertragliche Vorbehalt maßgeblicher ästhetischer Einwirkung der städtischen Bauberatung und Bauverwaltung im Sinne einheitlicher Architektur oder rhythmischer Gliederung ist hier durchaus am Platze. Ebenso wird bei hypothekarischer Beleihung mit städtischen Geldern eine künstlerische Beeinflussung des Baues mit Recht vorbehalten.

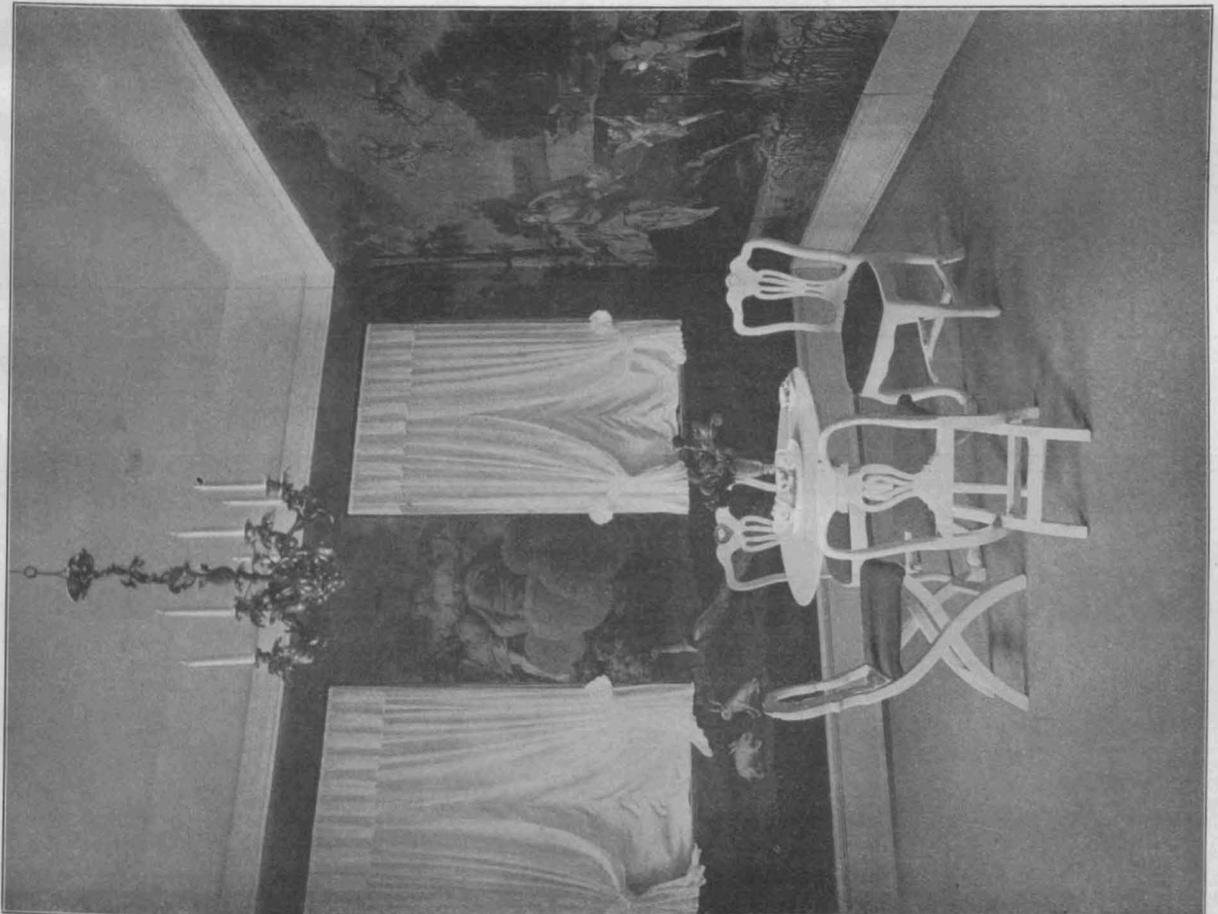
In verwandter, wenn auch weniger kategorischer Weise kann, wie wir gesehen haben, ein auf Grund des Verunstaltungsgesetzes erlassenes Ortsstatut jene moderne städtebauliche Kunstforderung zur Erfüllung gebracht werden. Weniger kategorisch, weil das Ortsstatut der höheren Genehmigung bedarf, die Anforderungen über das sonst baupolizeilich zulässige Maß zwar hinaus gehen, aber doch nicht willkürlich sein dürfen, und weil schließlich für die Handhabung des Ortsstatutes die Baupolizei und die höheren Staatsbehörden zuständig sind.

Schließlich das in manchen seiner Anwendungsarten so unberechenbare kommunale Bauverbot, das fügsame Mädchen für alles in der Hand einer willensstarken Gemeinde-Verwaltung. Um das wilde Bauen zu verhüten, hat § 12 des Fluchtlinien-Gesetzes den Gemeinden das Recht verliehen, das Bauen an unfertigen Straßen durch Ortsstatut zu verbieten. Unfertig sind, gemäß den erlassenen Bestimmungen, i. d. R. alle Straßen und Wege im Gebiete der Stadterweiterung, mit Ausnahme jener wenigen, die nach der Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichtes als „historische“ zu betrachten sind. Das Bauen ist somit im allgemeinen im Außengelände der Städte verboten; auch kann Niemand eine unfertige Straße fertig stellen als die Gemeinde selbst. Sie wird sich hüten, das zu tun, weil sie dann das diskretionäre Recht des Bauverbotes verliert. Und wer das Untersagungsrecht besitzt, hat auch — und das ist der entscheidende Punkt — das Recht, an die Gestattung beliebige Bedingungen zu stellen, nach seinem freien Ermessen. Hier sind also die Gemeindeverwaltungen in Preußen völlig souverän: sie können an die Erlaubnis, ein Haus zu bauen oder eine neue Straße zum Zweck der Bebauung anzulegen, Bedingungen stellen nach freier Entschliebung, ohne administrativer oder richterlicher Nachprüfung unterworfen zu sein. Nicht die Baupolizei als solche, wohl aber die Gemeindeverwaltung oder der zuständige Gemeindebeamte können die Forderung einheitlicher Straßen- und Platzarchitektur nach vorher festgestelltem Entwurf Jedem zur unbedingten Pflicht machen, der bauen will. Anderenfalls muß er das Bauen unterlassen. Die Art der Architektur kann auch in den zur Aufschliebung von Bauland erforderlichen sogenannten Regulierungs-Verträgen den Eigentümern zwangsweise auferlegt werden. Der Gemeindevorstand kann sich die Aueferlegung jeder Fassade und jedes Grundrisses, aller Baustoffe, Farben und Formen vorbehalten, ganz so, wie in der autokratischen Zeit der fürstlichen Städtebauer. Aus dem schönen Begriff „Bauberatung“ wird dann ein unbedingter kommunaler Zwang. Die Kulturstimmung in der Baukunst

weist heute, wie man sagt, auf die Zeit um 1800. Andere schauen einige Jahrzehnte ins neunzehnte Jahrhundert hinein. Wieder Andere verlangen, daß wir ganz auf eigen- Straßen die Häuser der Einheitlichkeit wegen von einem und demselben Baumeister in bestimmter Stilrichtung entworfen und gebaut, daß auch alle Bauausführungen



Teil-Ansicht des Barockzimmers des XVII. Jahrhunderts im Vorderhause.  
Das wiederhergestellte Schabbel-Haus in Lübeck.



Zimmer mit Wandgemälden im Obergeschoß des Vorderhauses.

nen Füßen stehen. Aber alle solche Ansichten gelten nichts vor dem allein entscheidenden Willen der Gemeindeverwaltung. Entspricht es diesem, daß an ganzen

unter den maßgebenden Befehl städtischer Beamten gestellt werden, so hat eben der einzelne Bauherr und der einzelne Architekt kein Recht mehr. Daß hierbei nicht

immer Nachahmungswürdiges hervorgebracht wird, zeigt beispielsweise die wenig erfreuliche Einförmigkeit der Rivoli-Straße in Paris.

Ich habe die Rechtslage so stark hervorgehoben, um die äußerste Grenze dessen zu bezeichnen, was eine Gemeinde sich als Aufgabe auf dem Gebiete der Bauordnung besonders in künstlerischer Hinsicht zu stellen befugt ist, wenn nicht etwa bezüglich des Bauverbotes eine gesetzliche Aenderung eintreten sollte.

Indes bis jetzt ist man über Anläufe in der Erzwingung einheitlicher Straßenarchitektur nicht hinaus gegangen, und ich kann mir auch nicht denken, daß verständige Gemeindeverwaltungen in Zukunft erheblich über den § 4 des Verunstaltungsgesetzes hinausgehen werden. Denn die Uniformierung hat doch auch ihre gewaltigen Schattenseiten. Nicht ohne Grund sind der selbstherrliche Städtebau und die autokratische Städtearchitektur zugrunde gegangen, als eine freiere Luft die eiseige politische Erstarrung schmolz. Auf die Dauer können die wirtschaftliche Freiheit des Bürgers und die Individualität des Künstlers und Baumeisters zwar dem Allgemeinwohl entsprechend eingeschränkt, aber nicht unterdrückt werden. Man kann zwar einheitliche Straßenarchitekturen nach Willkür schaffen, aber nicht auf die Dauer erhalten. Schon die Frage des Gebäudeanstriches und seine Erneuerung rufen beständige Schwierigkeiten hervor.

Am meisten hat in Bezug auf einheitliche und rhythmische Bindung der Architektur an gewissen Plätzen und Straßen die französische Hauptstadt geleistet. Aber von den 31 Architektur-Regelungen, die der Pariser Chefarchitekt Bonnier auf dem Londoner Städtebau-Kongreß vortrug, hat die große Mehrzahl auf die Dauer nur einen recht unvollkommenen Erfolg gehabt; bei vielen hat die Regelung überhaupt versagt, denn die wirtschaftlichen Verhältnisse üben schließlich immer noch entscheidenderen Zwang aus, als Verträge und Polizeivorschriften. Wer den fortwährenden Umbau der den heutigen wirtschaftlichen Anforderungen nicht mehr genügenden Häuser in alten Stadtteilen beobachtet, der muß erschrecken bei dem Gedanken, daß alle diese Häuser in ihrer äußeren Erscheinung, ja in ihrem Grundriß, von einer früheren Gemeindeverwaltung durch vertraglichen oder ortsstatutarischen Zwang gebunden gewesen wären.

Daraus folgt, daß es im Interesse der wirtschaftlichen Entwicklung einer Stadt notwendig ist, den einheitlichen Architekturzwang auf vornehme Plätze und auf Straßen von besonderem Rang einzuschränken, im Allgemeinen aber bei alten und neuen Stadtteilen sich mit einer wohl abgewogenen Staffel-Bauordnung und einer maßvollen Bauberatung ohne kommunalen oder polizeilichen Zwang zu begnügen. Die Freiheit des entwerfenden Architekten und des bauenden Bürgers wird dann nicht mehr als nötig beschränkt, dem künstlerischen und wirtschaftlichen Fortschritt werden keine Fesseln angelegt, und die Privat-Unternehmung wird nicht gelähmt.

Fragt man in diesem Sinne nach der besten Organisation einer kommunalen Bauberatungsstelle, so wird die Antwort lauten: sie gehört nicht in die Hand der Baupolizei, weil sie (abgesehen vom Verunstaltungsgesetz) nicht mit polizeilichem Zwang arbeiten soll; sie gehört auch nicht in die Hand eines Stadterweiterungsamtes, weil sie nicht mit den kommunalen Zwangsmitteln der Regulierungs-Verträge und des Bauverbotes vorgehen

darf; sie soll vielmehr eine Organisation für sich sein, die ihre Erfolge auf Grund des Vertrauens zu erringen sucht, das ihr die Beratenen entgegen bringen. Die Gründe, aus welchen Baupolizei und Gemeinde-Verwaltung in wichtigen Fällen zu Zwangsmitteln zu greifen haben, dürfen nicht aus der künstlerischen Tätigkeit der Bauberatung entnommen werden. Dieser würde dadurch ihre Aufgabe, erzieherisch zu wirken, aufs äußerste erschwert werden.

#### Schluß.

Wenn ich zu Anfang meines Vortrages die Frage, welche Aufgaben die Gemeinde auf dem Gebiete der Bauordnung habe, mit dem einfachen Wort „keine“ beantwortete, so entsprach das zwar dem formalen Recht. In Wirklichkeit aber liegt, wie wir gesehen haben, die Sache so, daß die Gemeinde aus sehr verschiedenen Befugnissen heraus den umfangreichsten Einfluß auf Alles, was mit der Bauordnung zusammen hängt, und besonders auf die künstlerische Gestaltung der Baulichkeiten auszuüben in der Lage ist. Daß sie das in verständiger, wohl überlegter Weise tut, ist ihre vornehme Pflicht.

Wir haben den Einfluß des Gemeinde-Vorstandes betrachtet, der in der Regel den Baupolizei-Verordnungen zustimmen hat, ferner den Einfluß des vom Staat mit der Handhabung der Baupolizei betrauten Gemeindebeamten, der nicht aufhört, sich als Glied der Gemeinde-Verwaltung zu fühlen und kommunale Interessen unwillkürlich auf sich einwirken läßt. Wir haben die Vorzüge und Nachteile der kommunalen Baupolizei gestreift, sodann den bedeutsamen baupolizeilichen Wirkungskreis kennen gelernt, den das Fluchtlinien-Gesetz und das sogenannte Verunstaltungs-Gesetz der Gemeinde-Ver tretung eröffnet haben, und der in Verbindung mit kommunaler Baupolizei der Gemeinde einen entscheidenden Einfluß auf die künstlerische Gestaltung der Bauten in wertvollen alten Stadtteilen und in bedeutenderen neuen Stadtteilen zugesteht. Den Vorteilen der Bauberatung ohne polizeilichen Zwang stehen die Nachteile des kommunalen Zwanges gegenüber. Ebenso sind hohe künstlerische Vorteile mit vorgeschriebener einheitlicher Platz- und Straßen-Architektur verbunden, aber auch wirtschaftliche und künstlerische Nachteile bei übertriebenem Einheits- und Einförmigkeitszwang unvermeidlich. Uebertreibungen rufen Widerstand und Gegenmaßregeln hervor. Manches an sich Gute ist an Uebertreibung zugrunde gegangen. Der Eingriff der Gesetzgebung, wie er gegenwärtig gegenüber dem kommunalen Bauverbot versucht wird, trifft aber leicht nicht bloß die Uebertreibungen und Auswüchse. So dringend man es den Gemeinden an's Herz legen muß, mehr als bisher vermöge ihrer gesetzlichen Machtmittel einerseits und durch eine auf Vertrauen und Freiheit der Entschließung beruhende Bauberatung andererseits auf die künstlerische Schönheit des Straßen- und Ortsbildes einzuwirken, ebenso dringend muß man den Gemeinde- und Polizei-Verwaltungen zurufen: Ne quid nimis! —

Inhalt: Die Aufgaben der Gemeinden auf dem Gebiete der Bauordnung, besonders in künstlerischer Hinsicht. (Schluß.) — Julius Raschdorff †. — Abbildgn.: Das wiederhergestellte Schabbel-Haus in Lübeck. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.  
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.  
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachfig. P. M. Weber in Berlin.

## Julius Raschdorff †.

Am 13. August ist im hohen Alter von über 91 Jahren der Architekt Geh. Ob.-Reg.-Rat Dr.-Ing. h. c. Julius Raschdorff, ehemaliger Professor an der Technischen Hochschule Berlin, verschieden. Mit ihm ist ein außerordentlich fruchtbarer Baukünstler dahin gegangen, der in seinen Anfängen, die dem Geiste der Kunst der deutschen Vergangenheit angehörten, viel versprach und dessen erste Werke das glückliche Gepräge der nationalen Wandlung und des Aufschwunges nach der Mitte des 19. Jahrhunderts zeigten und auch persönlichen Charakter besaßen. Bei dem ersteren aber blieb er stehen und den letzteren hatte er nicht weiter entwickelt, sodaß sein Hauptwerk, der Berliner Dom, bei aller Größe der Auffassung der altruistischen Rücksicht auf die Umgebung wie der künstlerischen Fortentwicklung und des starken individuellen Gehaltes entbehrte. Raschdorff war ein anregender Lehrer und als solcher bis in seine letzten Lebensjahre tätig. Die Technische Hochschule in Hannover verlieh ihm die Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber. Wir haben den Lebensgang und die Wirksamkeit des Verstorbenen aus Anlaß seines achtzigsten Geburtstages im Jahrgang 1903 unserer Zeitung eingehend geschildert. Wir werden sein Andenken als das eines bedeutenden Mannes stets dankbar bewahren!



Abschluß-Gesims einer Vertäfelung in der Diele.

**DEUTSCHE  
BAUZEITUNG**  
XLVIII. JAHRG.  
\* N<sup>o</sup> 67. \* BERLIN,  
DEN 22. AUG. 1914.

**Das wiederhergestellte  
Schabbel-Haus in Lübeck.**

(Fortsetzung aus No. 59.)

Hierzu die Abbildungen in den Nummern 61,  
62, 65 und 66, sowie Seite 630 und 631.



Das am Schluß  
des vorherge-  
henden Auf-  
satzes wieder  
gegebene Wie-  
derherstell-  
ungs - Pro-  
gramm ent-  
sprach dem  
Zwecke der

Stiftung, die der am 12. Dezember  
1904 verstorbene Bäckermeister  
Heinrich Schabbel als letztwillige  
Verfügung seiner Vaterstadt  
Lübeck mit der Bestimmung ver-  
machte, entweder ein Museum für  
lübische Altertümer oder ein Stift  
für Bedürftige aus den gebildeten  
Ständen zu errichten. Der Senat,  
dem die Entscheidung anheim ge-  
stellt war, entschied sich für ein  
Museum für Lübische Altertümer.  
Er übernahm weiter aus dem Testa-  
ment die Verpflichtung für den  
Staat Lübeck, das erforderliche  
Gelände mit Garten unentgeltlich  
zu beschaffen. Beide Stiftungsbe-  
dingungen konnten durch Ankauf  
des Hauses Meng - Straße 36 vom  
letzten Besitzer, Kaufmann Hein-  
rich Heyke, erfüllt werden. Das



Barock-Schrank aus den Sammlungen des Vorderhauses.

Haus hatte in seiner Raumanordnung den Charakter des alten Lübecker Bürgerhauses in fast unveränderter Form bewahrt. Da, wie erwähnt, der Staat die Verpflichtung hatte, den Grund und Boden zu beschaffen, so entrichtete er an die Stiftung den Betrag von 39 600 M. als Kaufwert für das Gelände. Diese Summe trat zu der Stiftungssumme von 125 000 M. für Ankauf, Wiederherstellung und Einrichtung.

Nachdem nun das am Schluß des vorhergehenden Aufsatzes wiedergegebene Programm für die Wiederherstellung aufgestellt war, ging es an eine sorgfältige Untersuchung und Aufnahme des baulichen Zustandes des Hauses. Hierzu teilte uns Hr. Stadtbauinspektor C. Meyer in Kiel mit, daß die Durcharbeitung des Programmes und der Entwurf für die Wiederherstellung, sowie die Leitung der eigentlichen Bauausführung sein Werk gewesen seien. Diese Arbeiten seien ihm als Bauinspektor im Hochbauamt Lübeck in den Jahren 1906 und 1907 übertragen worden. Hr. Baurat Mühlenpfordt habe den Bau nach seinem Abgang übernommen, nachdem der Ausbau nahezu vollendet gewesen sei, dann allerdings das ganze Haus in trefflichster Weise ausgestattet und eingerichtet.

Die baugeschichtliche und technische Untersuchung der Baugruppe — als solche ist die Wohnhaus-Anlage zu bezeichnen — hat ergeben, daß die Anlage, wie die meisten alten Häuser Lübecks, kein einheitlicher Bau aus einer bestimmten Zeit ist; er ist vielmehr als Agglomerationsbau im Laufe mehrerer Jahrhunderte entstanden. Der älteste Teil ist wohl das zweigeschossige Hintergebäude an der nördlichen Grenze des Geländes, ein unverputzter Ziegelfugengebäude in schlichten Formen, bereichert durch ein graziöses Treppentürmchen (S. 577). In der Zeit der Renaissance hat dieser Bauteil einige Veränderungen erfahren. Er schließt im Winkel einen Hofraum ein, der durch ein Gartenhaus vom Garten des Vorderhauses getrennt ist. Das letztere ist als eine einheitliche Anlage erbaut und besteht aus einem viergeschossigen Straßentrakt mit hohem Giebel-Aufbau, der sich in der Garten-Ansicht wiederholt, und dem zweigeschossigen Seitenflügel an der Ostseite des Geländes. Die Anlage der Diele ist von unzweifelhaft großer Auffassung und übertrifft erheblich andere lübische Dielen-Anlagen, die trotz der Einengung der Stadt durch Befestigungswerke und Wasserläufe eine stattliche Weiträumigkeit aufweisen. Wenige Stufen führen vom Bürgersteig durch eines der schönsten Renaissance-Portale, die auf uns überkommen sind (S. 573). Seine Architektur reicht durch die beiden Straßengeschosse, die durch ein bescheidenes Gurtgesims zu einer Einheit zusammen gefaßt sind; dann kommt man in einen Hausgang mit Glas-Abschluß, zu dessen Seiten sich zwei Zimmer befinden, ein zweifenstriges und ein einfenstriges, die dem Wirtschaftsbetrieb überwiesen wurden. An ihren Türen vorbei gelangt man in die Diele, in deren vorderer Hälfte sich zur Linken ein Treppen-Aufgang befindet, der zu dem als eine Art Zwischengeschoß behandelten ersten Obergeschoß führt, in dem nach der Straße zu ein Kramladen und ein lübisches Kontor liegen, beide in ihrer Art wohl erhalten (S. 621). Gegenüber diesem Treppen-Aufgang liegt die Küche; sie erhält nur mittelbares Licht. Sie ist in guter Erhaltung wieder hergestellt und auf der Bildbeilage zu No. 59, sowie in der Abbildung S. 630 links sichtbar. Ueber ihr ist zur Hälfte des Raumes ein Abteil für Vorräte angeordnet, das mit dem Laden des Zwischengeschoßes in Verbindung steht, während die andere Hälfte zu einer Diensthofkammer wurde, zu der ein Lauf der stattlichen dreiteiligen Haupttreppe führt, wie die Bildbeilage und der Längsschnitt in No. 59 zeigen. Unter dem entgegengesetzten Lauf dieser Treppe führt der Weg in die Räume des Erdgeschosses des Seitenflügels, die in ihrer heutigen Ausstattung zu Haupträumen der Wohnhaus-Anlage geworden sind. Derselbe Lauf führt zu der Zimmerflucht des Obergeschosses des Seitenflügels.

Die beiden obersten Vollgeschosse des Vorderhauses zerfallen der Tiefe nach in zwei annähernd gleiche Teile; der vordere, Straßenteil, enthält je eine Zimmergruppe, die von einer zweiten geräumigen Dielen-Anlage zugänglich ist, die durch die beiden obersten Vollgeschosse reicht. Sie ist in den beiden Grundrissen S. 574 zu erkennen; ihre architektonische Ausbildung geht aus dem Längsschnitt und den Querschnitten S. 576 und 577 hervor. Beide Dielen erhalten vom Gartenhof durch die sehr großen Fenster ein reichliches Licht, das nicht in dem gleichen Maße einzelnen Zimmern zuteil wird, die teils ihr Licht von der Diele erhalten, teils ohne ausreichende Beleuchtung sind. Von diesem praktischen Nachteil abgesehen, ist die Anlage eine außerordentlich reizvolle; sie wäre ohne erhebliche Veränderungen auch für unsere heutigen Verhältnisse brauchbar.

In der Straßenfassade sind die beiden obersten Vollgeschosse in der gleichen Weise zu einer architektonischen Einheit zusammen gefaßt, wie die beiden darunter liegenden Geschosse. Auf diesen beiden Einheiten nun ruht als oberer Abschluß der großlinige, geschwungene Giebel, hinter dem noch ein Zimmergeschoß und der Speicher liegen. Aus mächtigen Voluten entwickeln sich die einwärts geschwungenen Seitenlinien des Giebels, die in einem antiken Giebeldreieck ihren Abschluß finden. Der Giebel der Hoffassade folgt in seiner Außenlinie streng dem Dachstuhl. Durch die großen Dielenfenster erhält die Rückfassade ein charakteristisches Gepräge. In beiden Fassaden sind die Fenster ohne besondere Umrahmung lediglich als Oeffnungen aus der Fläche herausgeschnitten. Dadurch kommt an der Straße das reiche Eingangsportal zu gesteigerter Wirkung.

Es konnten nun die beiden Dielen ohne erhebliche fremde Zutaten in ihrer ursprünglichen Form wieder hergestellt werden. Schon in der Renaissancezeit wurde die untere Diele mit der reich geschmückten Täfelung ausgestattet, von der die Kopfabbildungen in No. 59 und dieser Nummer Beispiele der stilistisch-ornamentalen Auffassung geben. Diese Täfelung, die aus dem Längsschnitt S. 577 in ihrer ganzen Ausdehnung zu erkennen ist, zeigt eine stilistische Verwandtschaft mit dem Eingangsportal und gehört zu den reichsten ähnlichen Werken, die uns aus der Vergangenheit der alten Hansastadt erhalten sind. Sie steht als erlesenes Werk neben den Täfelungen der Kriegsstube und des Fredenhagen-Zimmers des Rathauses. Auf ihr wurde eine Jahreszahl — 1595 — gefunden, die die einzige Zeitangabe aus der Vergangenheit des Schabbel-Hauses ist. Sie läßt vermuten, daß die Täfelung ein Werk der gleichzeitigen Schnitzerfamilien Tönnies Evers oder des Joachim Wernke ist und daß sie unter dem Besitzer Hein Becker entstanden sein muß, der das Haus i. J. 1589 erwarb und es 1601 Witwe und Kindern hinterließ. Es ist jedoch vielleicht die Barockzeit, die dem Inneren des Hauses das große Gepräge gegeben hat, das es heute wieder besitzt. Während das Haus bis in jene Zeit nicht über den Charakter eines größeren geräumigen Bürgerhauses der letzten Zeit des Mittelalters und der Zeit der Renaissance hinausging, erhielt es wahrscheinlich jetzt schon die reiche, große Treppenanlage der beiden Dielen mit dem charakteristischen Küchen-Einbau. Es ist jedoch nach anderen hervorragenden Beispielen aus Lübeck auch die Vermutung nicht ausgeschlossen, daß der Dielen-Ausbau in der Zeit des Rokoko oder des beginnenden Klassizismus entstanden ist. Wenn angenommen werden kann, daß die reiche Haustür mit ihrem schönen Oberlicht und eine Anzahl Ornamente an der Diele gleichzeitig mit dieser selbst entstanden sind, so dürfte eine spätere Zeit der Entstehung eine größere Wahrscheinlichkeit für sich haben, als eine frühere. Eine offene Frage bleibt dabei, ob die Straßenfassade, abgesehen vom Eingangsportal, gleichzeitig mit dem Dielen-Ausbau entstanden ist. Jedenfalls ist in dieser Zeit das geschaffen worden, was uns heute so sehr anzieht. —

(Schluß folgt.)

## Ausbau des Eisenbahnnetzes in Rußland.



in vor einiger Zeit veröffentlichter Bericht des Deutschen kaiserlichen General-Konsulates in St. Petersburg gibt eine Uebersicht über die in Rußland zurzeit im Bau befindlichen und geplanten wichtigeren Bahnen, nach den einzelnen Gebieten geordnet. Wenn auch diese Unternehmungen zum großen Teil durch den Krieg unterbrochen sein dürften, so wird die Zusammenstellung doch im jetzigen Augenblick für deutsche Leser nicht ohne Interesse sein:

**Nördliches Rußland (ohne Finland).** Der Norden Rußlands ist mit Eisenbahnen sehr gering bedacht. Nur eine einzige Linie führt dorthin, und zwar von Wologda nach Archangelsk. Zurzeit beschäftigt sich die Kommission für neue Eisenbahnen mit einigen neuen Plänen, von denen der eine eine neue Linie von der Station Ussolskaja der Permbahn über die Städte Solikamsk und Tscherdyn längs der Wasserscheide der Flüsse Kama und Petschora nach dem an der Petschora gelegenen Kirchdorf Troizkoje und weiter nach Uchta vorsieht. Die Länge der Linie soll etwa 380 Werst (1 Werst = 1,067 km), die Baukosten werden ungefähr 23 Mill. Rbl. betragen.

Nach dem zweiten Plan soll eine Eisenbahn von der Nadeshdinsky-Fabrik (Endpunkt der Bogosloffer-Eisenbahn) nach Norden längs den östlichen Abhängen des Uralrückens in einer Länge von 300 Werst gebaut werden, worauf sich die Linie in zwei Teile teilt: der westliche führt nach Archangelsk, der östliche bis zum Fluß Ob (ungefähr an der Einmündungsstelle des Irtytsch); die Gesamtlänge der Bahn soll gegen 1500 Werst, die Bausumme etwa 95 Mill. Rbl. betragen. Diese Linie würde die Sibirische Hauptbahn und die Flußgebiete des Ob und Irtytsch mit den Seehäfen Archangelsk auf dem kürzesten Wege verbinden und somit für die Ausfuhr des sibirischen Getreides und anderer Massengüter von großer Bedeutung werden. Die Kommission hat diese beiden Pläne gebilligt, eine Konzession ist jedoch einstweilen noch nicht erteilt worden.

**Nordwestliches Rußland.** Unter dem Namen Olonez-Bahn ist einer privaten Unternehmungsgruppe eine neue Linie konzessioniert worden, die vom Dorfe Dubowicki der Bahn St. Petersburg—Wjatka (wo sie den Fluß Wolchow überschreitet), über Koltschanowo und Lodeinoje Polje nach Petrosawodsk am Omega-See führt. Die Länge der Bahn beträgt 265 Werst, die Baukosten sind auf 13,295 Mill. Rbl. veranschlagt.

Die schon seit längerer Zeit geplante Eisenbahn St. Petersburg—Hitola in Finland soll nunmehr auf Staatskosten gebaut werden. Die Kosten der 68,2 Werst langen Strecke St. Petersburg—Rasuli betragen einschl. Zufuhrbahnen und Kosten für Zollhäuser 9,034 Mill. Rbl., von denen 1,5 Mill. Rbl. im Jahre 1913 und 2 Mill. Rbl. für 1914 angefordert sind.

Eine Bahn, die die Südküste des finländischen Meerbusens erschließen soll, die sogenannte Koporski-Bahn, ist den Unternehmern bereits konzessioniert worden. Die Bahn führt von der Station Weimarn (östlich Jamburg) der Baltischen Bahn nach Krasnaja Gorka bei Oranienbaum (St. Petersburg) in einer Länge von 78 Werst. Die Baukosten sind auf 4 Mill. Rbl. veranschlagt.

Der früher wiederholt aufgetauchte Plan einer Bahn zwischen Orel und Narva hat nicht den Beifall der Kommission für neue Eisenbahnen gefunden. Dagegen sollen dafür einige andere für die Verbindung des Donez-Beckens mit den Häfen der Ostsee bedeutsame Linien von der Gesellschaft der Moskau—Windau—Rybinsk-Eisenbahn auf Verlangen der Regierung in Angriff genommen werden. Die von der Bahn eingereichten und von der Kommission für neue Eisenbahnen gebilligten Pläne sehen folgende neue Linien vor: a) von Orel bis Zarskoje-Sselo ohne Bau eines neuen Bahnhofes in St. Petersburg in einer Länge von 878 Werst; b) von Smolensk über Poretshje, Welisch, Nowo-Sokolniki, Nowo-Rshew, Ostroff, Petschora bis Jurjew (Dorpat) — 521 Werst, mit einer Zweigbahn nach Opotschkaz; c) von Waldai über Nowgorod nach Luga — 172 Werst. Die Kosten für alle diese Linien sind auf 140 Mill. Rbl. veranschlagt.

Eine von der Wollmar'schen Zufuhrbahn-Gesellschaft beantragte Konzession sieht den Bau einer Bahn von Smilten nach Riga in einer Länge von etwa 120 Werst vor. Die Genehmigung zum Bau dürfte demnächst erteilt werden.

Für einige andere kleinere Linien ist die Konzession bereits erteilt worden. Die eine dieser Linien ist die sogenannte Bauske-Eisenbahn von der Station Bausk in Kurland bis zum Haltepunkt Rollbusch der Riga—Orel-Bahn, mit einer Zweiglinie nach dem Gute Mesoten in

einer Gesamtlänge von 57 Werst. Die Baukosten sind auf 2,02 Mill. Rbl. veranschlagt. Die Gesellschaft der schmalspurigen Zufuhrbahn Libau—Hasenpoth hat die Konzession zum Bau und Betrieb von zwei weiteren schmalspurigen Eisenbahnen erhalten, die von Hasenpoth nach Goldingen (etwa 38 Werst) und von Hasenpoth nach Frauenburg (etwa 56 Werst) führen sollen. Die Kosten sind auf 2,202 Mill. Rbl. veranschlagt.

**Südwestliches und südliches Rußland.** Unter den im Südwesten Rußlands in Aussicht genommenen neuen Linien hat die der Podolischen Eisenbahngesellschaft konzessionierte Strecke Shlobin—Schepetoffka eine große Bedeutung. Die neue Linie geht von Shlobin (Station der Riga—Orel-Bahn) über Mosyr, Owrutsch, unter Kreuzung der Linie Kiew—Kowel bei der Station Korosten bis Schepetowka in einer Länge von 370 Werst. Die Baukosten betragen 24,7 Mill. Rbl. Ferner hat die 1. Gesellschaft für Zufuhrbahnen in Rußland die Konzession zum Bau der Strecke Korosten bis Shitomir in einer Länge von 84 Werst sowie zum Umbau der Schmalspurbahn von Berditschew nach Shitomir auf normale Spurweite erhalten. Zugleich ist der ganzen Strecke von Berditschew nach Korosten der Name Shitomirbahn beigelegt worden. Die Kosten der Bahn sind auf 8,2 Mill. Rbl. veranschlagt.

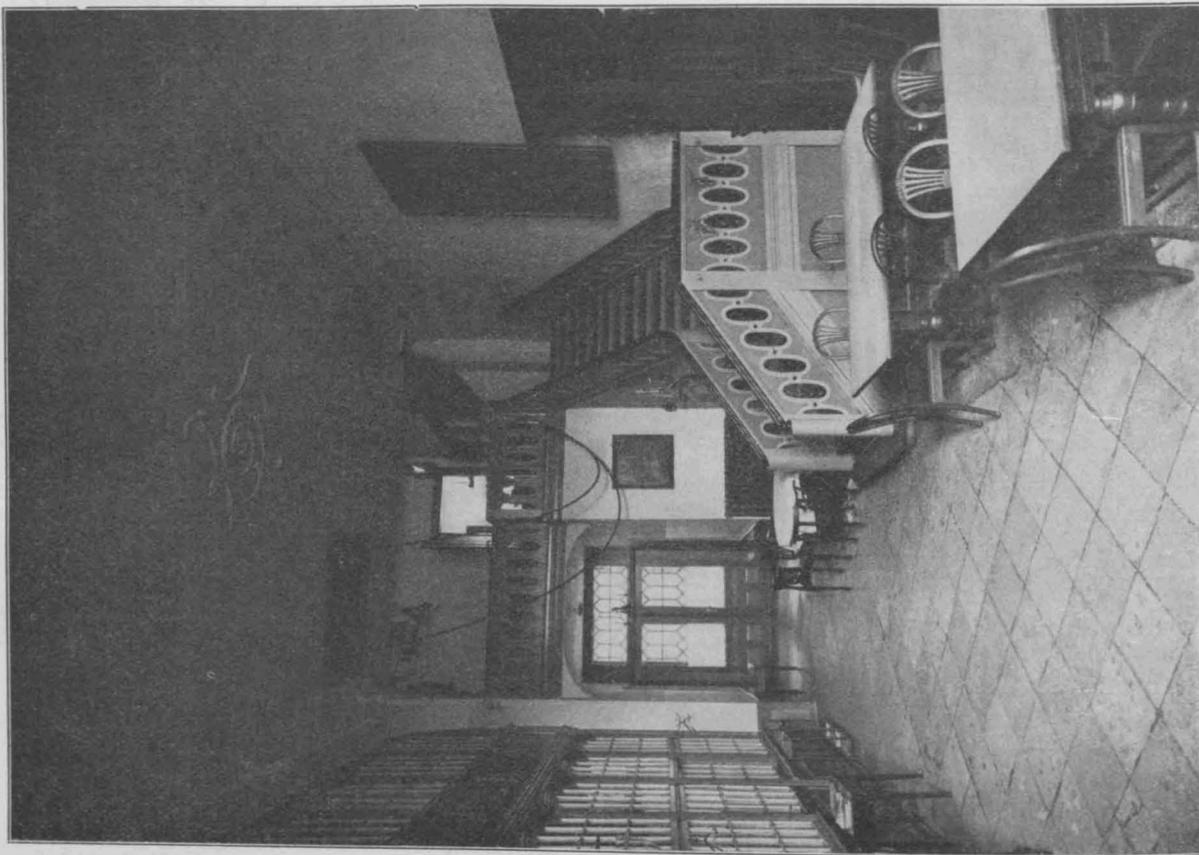
Weitere Eisenbahnpläne von ganz erheblichem Umfang sind von der Gesellschaft der Moskau—Kiew—Woronesh-Eisenbahn in Aussicht genommen. Auch hinsichtlich dieser Eisenbahn hat die Regierung von dem Rückkaufsrecht keinen Gebrauch gemacht und dafür der Gesellschaft den Ausbau ihres Schienennetzes links vom Dnjepr zur Pflicht gemacht. Hierher gehört zunächst der geplante Ausbau der Strecke Woroscha—Chutor—Michailowski in eine Normalspurbahn und Weiterführung dieser Linie über Unetscha, Surash, Tscherikow entweder bis Mohilew oder über Tschaussy bis Orscha. Die Länge der Linie bis Mohilew beträgt 429 Werst, bis Orscha 479 Werst und von zwei nach Schostka und Gluchow in Aussicht genommenen Zweiglinien 56 Werst. Die Kosten sollen etwa 47,1 Mill. Rbl. betragen.

Ein zweiter Plan betrifft eine Verbindung von Nowobjeliza bei Homel, über Tschernigoff, Njeshin nach Priluki. Die Länge der Bahn dürfte etwa 240 Werst betragen. In Priluki würde sie an die von der Moskau—Kiew—Woronesh-Eisenbahngesellschaft bereits in Bau genommene neue Linie Bachmatsch—Odessa anschließen und damit die kürzeste Verbindung St. Petersburgs mit Odessa herstellen. Ein von anderen Unternehmern ausgearbeiteter Konkurrenzplan sieht die Verbindung von Mohilew über Homel, Tschernigoff, Koselez nach Solotonoscha mit einer Zweiglinie von Koselez nach Kiew vor. Eine Entscheidung über diese Pläne ist noch nicht ergangen. Ein für die Verbindung des Donezbeckens mit dem westlichen und nordwestlichen Gebiete wichtiger Plan privater Unternehmer sieht eine Linie von der Station Losowaja der Südbahnen nach Kasatin (Station der Südwestbahnen) in einer Länge von 800 Werst und von der Station Shashkoff dieser neuen Linie zur Station Dolinskaja der Südbahnen von 550 Werst Länge vor. Im Hinblick darauf, daß diese Linien inmitten eines dichten Netzes von Staatsbahnen liegen, hält es der russische Verkehrsminister jedoch für zweckmäßiger, sie auf Staatskosten zu erbauen und zunächst einen Kredit von 160000 Rbl. für die Vorarbeiten zu verlangen.

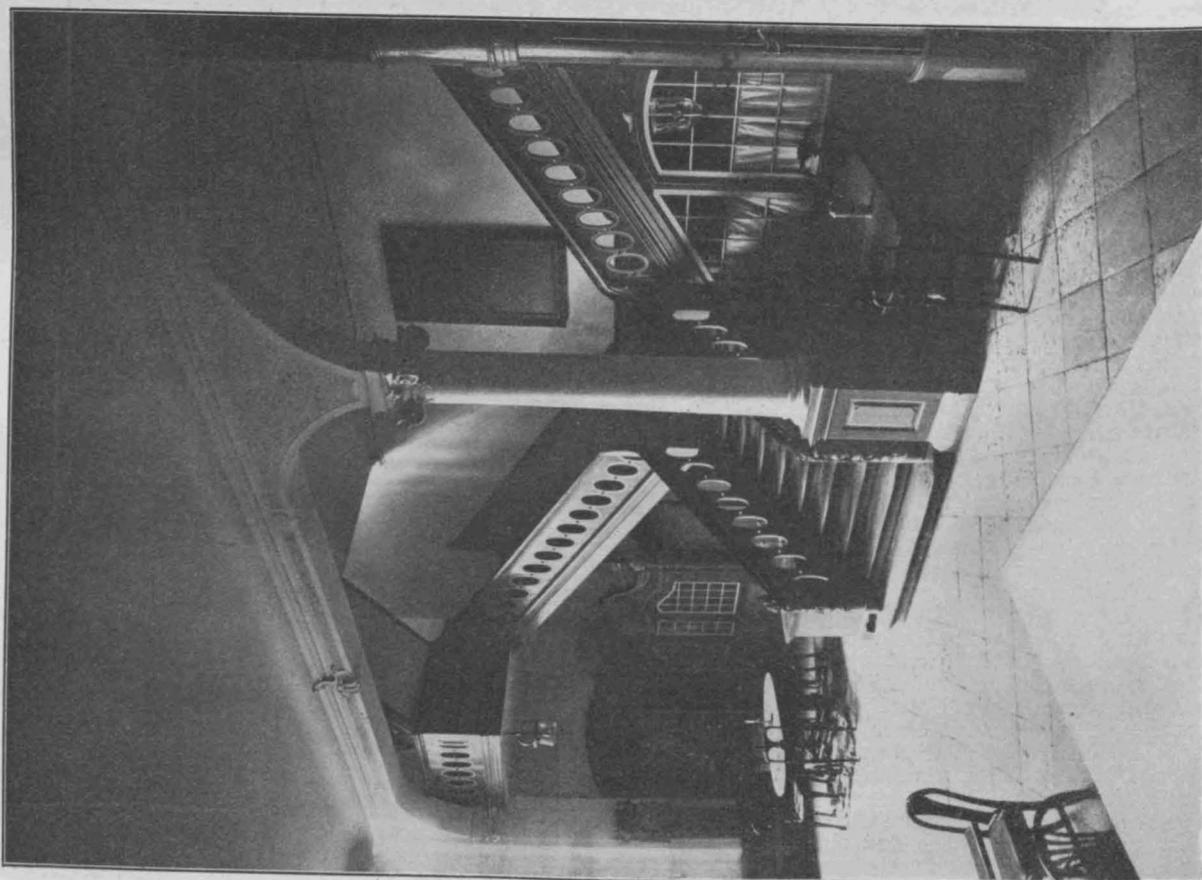
Gleichfalls auf Staatskosten zu erbauen und bereits in Angriff genommen ist die Linie Harkoff—Chersson. Von Chersson aus soll eine von der Tokmak-Eisenbahngesellschaft geplante neue Linie mit einer Brücke über den Dnjepr nach der Station Shankoi der Südbahnen in der Krim führen. Bisher hat die Kommission für neue Eisenbahnen zu diesem Plan noch nicht Stellung genommen. Dagegen hat sie sich bereits mit zwei anderen, von derselben Gesellschaft geplanten und auf eine bessere Verbindung des südlichen Schienennetzes mit den Häfen des Schwarzen Meeres abzzielenden Unternehmungen befaßt. Diese Unternehmungen betreffen eine Linie von Fedorowka (Station der Südbahnen, nördlich Melitopol) nach einem der Schwarzmeerbahnen Skadowk oder Chorla. Die Kommission hat sich für eine Linie nach beiden Häfen erklärt und die Trasse Fedorowka—Kolontschak mit je einer Abzweigung nach Skadowk und Chorla für wünschenswert befunden. Diese Linie würde mit der Tokmak-Eisenbahn-Gesellschaft konzessionierten und bereits im Bau befindlichen Strecke Fedorowka—Werchne—Tokmak—Zarekonstantinowka (sogen. Tokmakbahn), sowie mit der oben erwähnten neuen Linie Chersson—Shankoi für den Export von Getreide usw. über die Häfen des Schwarzen Meeres eine große Bedeutung gewinnen.

Geplant sind ferner von der Regierung einige kleinere Linien im westlichen Donezbecken, um die daselbst befindlichen Kohlenvorkommen (insbesondere das Grischinsche Kohlenrevier) an das Eisenbahnnetz anzuschließen.

Schließlich sind noch zwei kleinere Bahnen zu erwähnen: Es ist einerseits die sogenannte Krimbahn von Sewastopol nach Aluschtsa in einer Länge von etwa 114 Werst, deren Baukosten auf 27,3 Mill. Rbl. veranschlagt sind,



Ansicht der Diele mit Ausgang zum Zwischengeschloß.  
Das wiederhergestellte Schabbel-Haus in Lübeck.

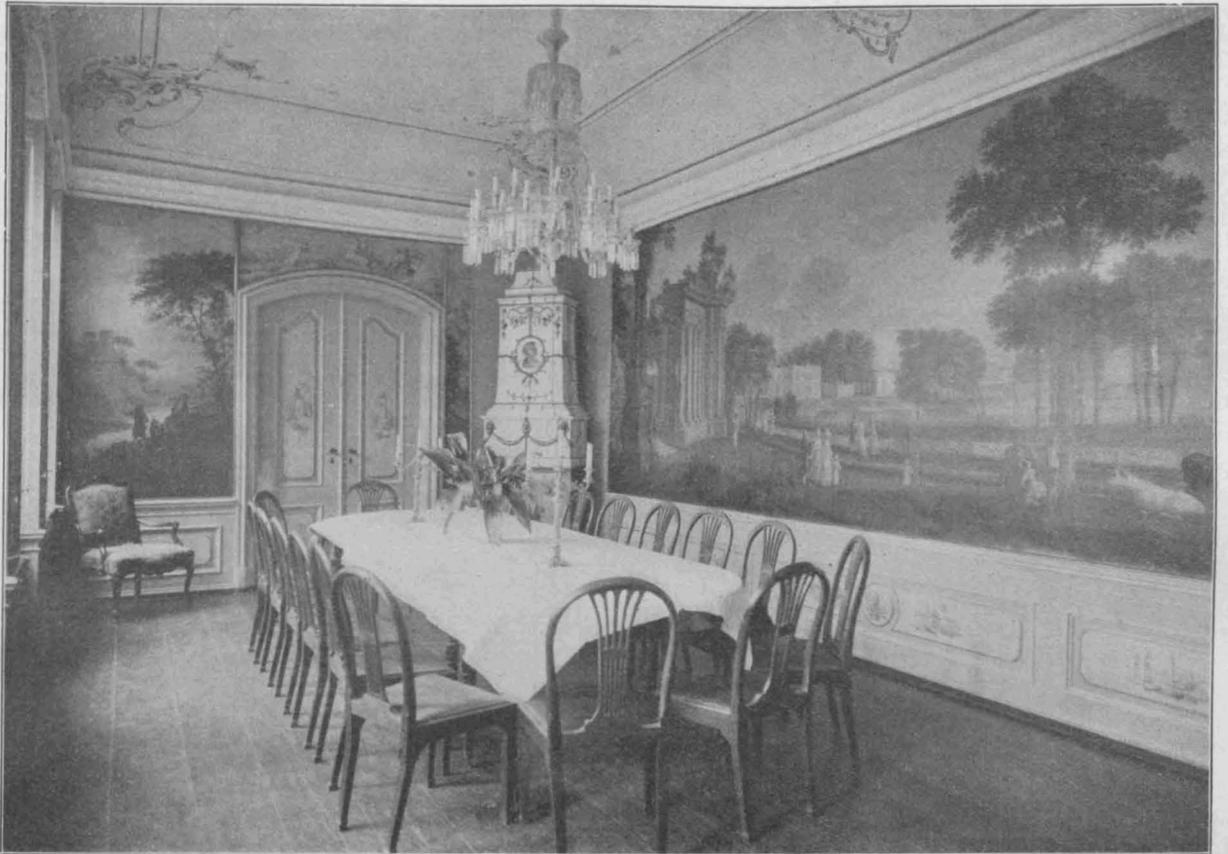


Ansicht der Diele gegen die Hofseite.

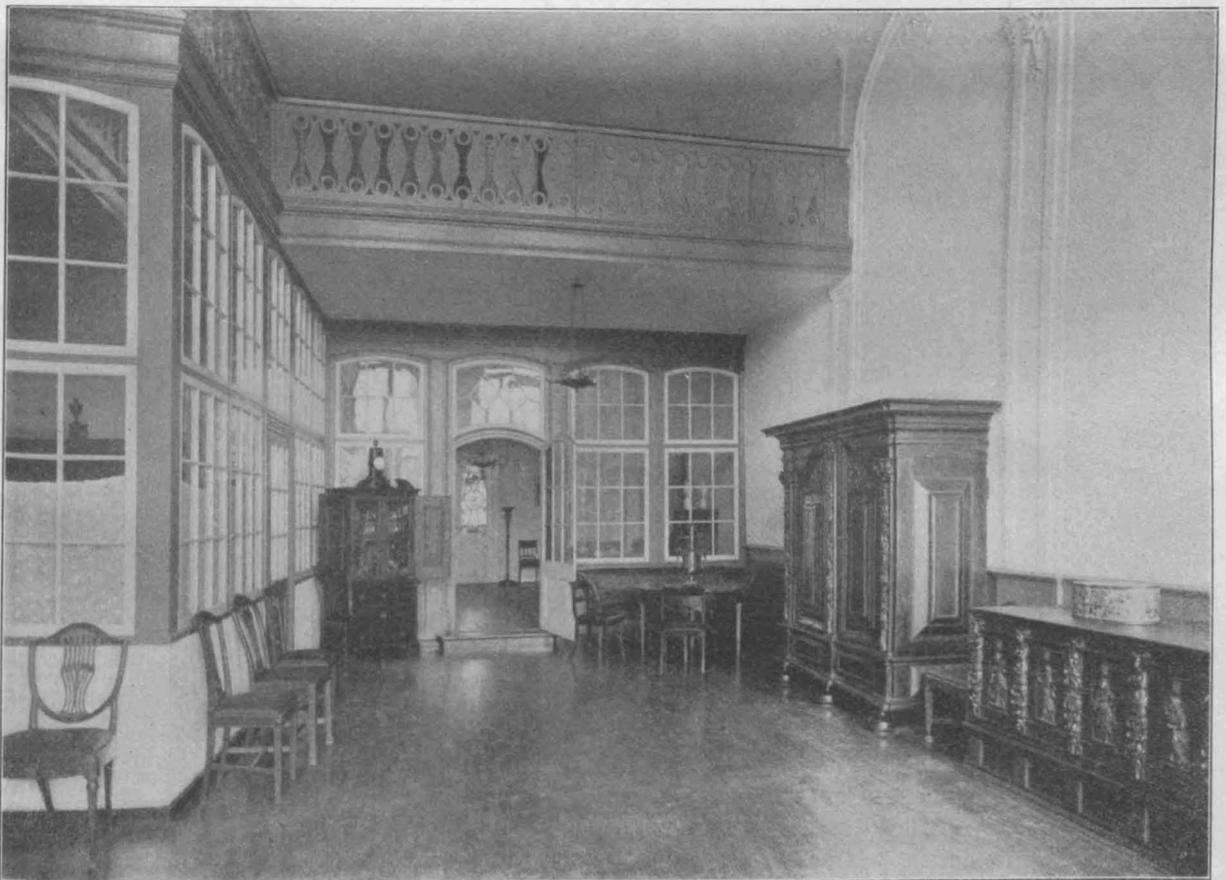
Es sind das eine Linie von der Station Rutschenkowo der Katharinenbahn bis zur Station Grischino derselben Bahn in einer Länge von 70 Werst, sowie verschiedene Zweiglinien von dieser Station in den nördlichen Teil des Grischin'schen Revieres in einer Länge von 50 Werst.

andererseits die Bahn von der Stadt Akkermann im Gouvernement Bessarabien zur Station Leipzigskaia der Südwestbahnen in einer Länge von 149 Werst. Letztere befindet sich bereits im Bau. Die Kosten sind auf 6,166 Mill. Rubel veranschlagt.

Kaukasus. Hier ist eine ganze Anzahl neuer Linien zum Teil bereits im Bau, zum Teil konzessioniert, sodaß Kubanbahn bereits in Angriff genommen, die von Krymskaja über Timoschewskaja nach Kuschtschewka in einer



Saal mit Landschafts-Wandmalereien im Erdgeschoß des Seitenbaues.



Vorplatz im Obergeschoß des Vorderhauses.  
Das wiederhergestellte Schabbel-Haus in Lübeck.

die wirtschaftliche Erschließung dieses Gebietes in absehbarer Zeit bedeutende Fortschritte machen dürfte. So ist im nördlichen Kaukasus die sogenannte Schwarzmeer— Länge von 277 Werst und von Jekaterinodar über Timoschewskaja nach Primorskaja Achturskaja in einer Länge von 150 Werst führt.

Bereits im Bau befindlich ist auch ein Teil der von der Gesellschaft der Wladikawkas-Eisenbahn in Aussicht genommenen Strecken, die ihr von der Regierung zur Pflicht gemacht worden sind. Es sind das eine ganze Anzahl größerer und kleinerer Zweigbahnen in einer Gesamtlänge von mehr als 600 Werst, von denen, um nur die bedeutendsten zu erwähnen, die Strecken: Neslobnaja—Swjatoi Krest (101 Werst), Prochladnaja—Gudermes (174 Werst), (eine weitere Verbindung nach Kisljar ist bereits konzessioniert worden), Kotlarskaja—Naltschick (39 Werst) bereits im Bau sind, während aus der Zahl der erst konzessionierten Strecken die Linie Welikoknjashewskaja—Bataisk als wichtigste zu nennen ist. Diese Linie würde insbesondere für den Getreidebau und -Export im nördlichen Kaukasus von Bedeutung werden, wenn ein weiteres von privaten Unternehmern geplantes Projekt, das eine Verbindung zwischen Welikoknjashewskaja und Astrachan am Kaspischen Meer vorsieht, verwirklicht wird. Ueber diesen Plan, der zugleich eine Zweiglinie von Welikoknjashewskaja nach Diwnoje ins Auge faßt, ist eine Entscheidung noch nicht ergangen. Durch diese Zweiglinie nach Diwnoje würde zugleich der Anschluß an das Armawir-Tuapse-Eisenbahnnetz hergestellt werden. Die Gesellschaft hat die Konzession nachgesucht und erhalten zur Weiterführung ihrer Linie über Armawir—Stawropol—Petrowskoje—Blagodarnoje (267 Werst) mit einer Zweiglinie nach Diwnoje (77 Werst). Von der nach der Westküste bestimmten Bahn ist die Strecke von Armawir—Gansha bereits fertig, die Strecke von Gansha nach Tuapse im Bau, desgleichen die von Kurgannaja nach Labinskaja führende Zweiglinie.

Konzessioniert ist ferner auch die seinerzeit viel umstrittene sogenannte Schwarzmeerbahn längs der Westküste des Kaukasus von Tuapse nach Kwaloni. Von den vier Gruppen, die sich hierum bewarben, erhielt der Konzern der Russisch-Asiatischen Bank und der Internationalen Handelsbank die Konzession. Diese umfaßt den Bau und Betrieb einer Bahn von der Station Tuapse über Suchum bis zum Anschluß an die Transkaukasische Bahn bei Kwaloni (27 Werst östlich Poti) in einer Länge von 322 Werst. Die Baukosten sind auf 55 Mill. Rbl. veranschlagt.

Unter dem Namen „Mittelkaukasische Eisenbahn“ ist eine neue Linie konzessioniert worden, die von der Station Znoris—Zohali der im Bau befindlichen Kachetischen Bahn nach Baku in einer Länge von 405 Werst führt. Die Kachetische Bahn geht von Nawtug, einer Station der Transkaukasischen Eisenbahn unweit Tiflis, in nordöstlicher Richtung nach Terlach in einer Länge von 174 Werst. Die Baukosten sollen etwa 34 Millionen Rubel betragen.

Sodann hat die Naphta-Industrie-Gesellschaft Saruchanowo-Kurinski die Konzession zum Bau der sogenannten Schuscha-Eisenbahn erhalten, einer Schmalspurbahn von

der Station Jewlach der Transkaukasischen Bahn bis zur Stadt Schuscha in einer Länge von 98 Werst.

Eine Anzahl weiterer Pläne beschäftigt noch die Kommission für neue Eisenbahnen. Die bedeutsamsten hierunter sind diejenigen, die nach der türkischen Grenze führen. Es sind das die Linien Borschom—Kars mit Abzweigung nach dem Flecken Olta unweit der türkischen Grenze und nach dem Dorfe Balkai. Die Linie Kars—Sarykamisch, die auf Staatskosten erbaut wird, ist bereits in Angriff genommen. Sie bildet das Bindeglied zu den von Rußland in der kleinasiatischen Türkei angeblich erstrebten Bahnkonzessionen Pokerridsch—Erzerum und Erzerum—Trapezunt.

Ein anderes Unternehmen sieht eine Linie von Kars nach Batum vor, wodurch eine direkte Verbindung Persiens mit dem Meer hergestellt würde. Die Kommission für neue Eisenbahnen hat über diesen Plan noch keine Entscheidung getroffen, dagegen ein anderes für die persisch-indische Bahn bedeutungsvolles Unternehmen, die sogenannte Kaspische Bahn, als wünschenswert befunden. Diese soll in einer Länge von 200 Werst von der Station Aljata der Transkaukasischen Bahn (etwa 70 Werst von Baku) längs der Küste des Kaspischen Meeres über Soljani und Lenkoran bis Astara an der persischen Grenze führen. Sie soll das Kopfstück der geplanten transpersischen Bahnlinie in der Variante Calais—Warschau—Rostow—Baku—Astara Rescht—Kaswin—Teheran—Nain—Jezd—Kerman—Tschaschbar bilden, d. h. eine der ins Auge gefaßten fünf Varianten der transpersischen Bahn, von denen eine den Aralsee umgeht und über Taschkent, Kabul, Lahore und Aschmedabad führt, eine andere zwischen dem Kaspischen Meere und dem Aralsee über Chiwa, Tscherschui, Nuschki und Aschmedabad geplant ist, die dritte längs der Küste des Schwarzen Meeres und über Tiflis, Dschulfa, Täbris und Teheran geht und die letzte endlich russisches Gebiet garnicht berührt (Konstantinopel, Bagdad, Ispahan, Aschmedabad). Von Astara angefangen würde die erste Variante alle wichtigeren Orte im inneren und südöstlichen Persien berühren, die außer Teheran eine Bevölkerung von je etwa 20000 bis 25000 Einwohnern haben. Es sind das Rescht, Kaswin, Kum, Kaschan, Nain, Jezd, Anar, Kirmen und Basch. Von Rescht würde eine etwa 40 Werst lange Zweigbahn nach Enseli führen.

Eine im Südosten von der Gesellschaft der Rjasan—Ural-Eisenbahn geplante neue Linie soll von der Station Alexandrow bis zur Stadt Gurjew und der Emba-Mündung am Kaspischen Meer führen. Es wäre diese Strecke zugleich das erste Glied der nördlichen Variante auf Indien. Von weiteren Unternehmungen dieser Gesellschaft wird weiter unten bei den geplanten neuen Verbindungen mit der Sibirischen Hauptbahn die Rede sein. — (Schluß folgt.)

## Das Verhältnis des Architektenstandes zum Bauhandwerk.



Das Verhältnis des Architektenstandes zum Bauhandwerk und die Auffassung, die in Kreisen des Bauhandwerkes noch vielfach über den Architektenstand herrscht, sind Gegenstand von Untersuchungen und einer Sammlung von Material gewesen, die der „Verband hessischer Privat-Architekten“ als Landesverband der „Deutschen Freien Architektenschaft“ veranstaltete und deren Ergebnis er in einer Denkschrift niedergelegt hat, die im Januar dieses Jahres der „Handwerkskammer für das Großherzogtum Hessen“ überreicht wurde. Die Denkschrift verbreitet sich über das derzeitige Verhältnis des Bauhandwerkes zum Architektenstand unter Bezugnahme auf ein zukünftiges Zusammenarbeiten bei möglichster Ausschaltung gegenseitiger Konkurrenz. Wir entnehmen der Denkschrift u. a. Folgendes:

„Die Privat-Architekten müssen sehr oft die unangenehme Beobachtung machen, daß ihnen von seiten mancher Bauhandwerker in nicht immer einwandfreier und daher erst recht empfindlicher Weise Konkurrenz gemacht wird. Es macht der Architekt hierbei oft die betrübende Erfahrung, daß von manchem Handwerker — häufig unbewußt — beim bauenden Publikum die Ansicht erweckt wird, als ob bei seiner Inanspruchnahme für den Entwurf der Bauherr das Honorar des Architekten ersparen könne und deshalb letzterer überflüssig sei. Es liegt diese Anschauung aber ebenso wenig im Interesse eines gesunden Fortschrittes des Bauhandwerkes, als in der künstlerischen Fortentwicklung der Baukunst. Schlechterdings ist es dem Handwerker ganz und gar unmöglich, zu seinen verantwortungsvollen Meisteraufgaben, die doch seine volle Kraft erfordern, auch noch so nebenbei die Tätigkeit eines Architekten auszuüben.

Es liegt auf der Hand, daß sich das nicht vereinigen

läßt, da doch bei unseren neuzeitlichen Anforderungen der Architekt bei der Bewältigung seiner künstlerischen Aufgaben mit seiner ganzen Schaffenskraft in Anspruch genommen wird und die zu bewältigen er überdies erst nach langem Studium und nach vieljähriger Erfahrung in der Lage ist. Nicht zum Geringsten ist die Minderwertigkeit von glatt zwei Dritteln aller ausgeführten Bauten auf die unverstandene Erstellung derselben von seiten des Handwerkes zurück zu führen.

Es darf hier nicht der Vergleich mit dem Kunsthandwerker des Mittelalters herangezogen werden, denn auch dort waren es nur sehr wenige Auserwählte, die gut geschult und mit vieljähriger Erfahrung an solche Aufgaben herantreten durften, während heute fast Jeder — ob berufen oder nicht — glaubt, „Meister“ zu sein auf Gebieten, denen er selbst innerlich fremd gegenüber steht. Zudem gingen ja unserm Handwerk durch die vielen Kriegsjahre usw. die urwüchsige und vererbte Handwerkerkunst und die handwerkliche Schulung fast gänzlich verloren. Es bedarf heute recht vieler und jahrelanger Anstrengungen, bis wir im Allgemeinen auch nur wieder annähernd so weit wie in vergangenen Zeiten sind.

Um dieses Ziel jedoch zu erreichen, sollte der Handwerksmeister eifrigst bemüht sein, nur nach guten Entwürfen des Baukünstlers zu arbeiten, in den Geist der betreffenden Aufgaben einzudringen und sich hierdurch so zu schulen, daß es ihm gelingt, den künstlerischen Geist der Arbeiten zu erfassen und diese meisterhaft fertig zu stellen. Nur auf diese Weise wird es ihm möglich sein, mitzuhelfen beim Schaffen von Meisterwerken, die denen früherer Kunstepochen sich würdig anreihen können. Wie steht es aber heute hiermit? Oft machen z. B. Maurermeister oder sonstige Bauhandwerker Entwürfe, die vielfach durch ungenügend vorgebildete technische Bürokräfte

angefertigt werden. Wie oft führen ferner beispielsweise Schreiner, Schlosser, usw. Arbeiten nach eigenen Entwürfen aus, die wohl in technischer Beziehung meisterhaft sind, aber nach der künstlerischen Seite hin abgelehnt werden müssen.

Es ist deshalb unbedingt notwendig, dem Tiefstand des Bauhandwerkes in Bezug auf künstlerische Durcharbeitung durch eine stärkere Heranziehung des Baukünstlers zu begegnen. Das Handwerk sollte es im eigenen Interesse nur begrüßen, hierdurch vor bessere und lohnendere Aufgaben gestellt zu werden.

Wie sehr sich aber heute Mißstände in dieser Beziehung herausgebildet haben, zeigt das Gebahren von vielen Meistern, welche sich nicht scheuen, dem Architekten dort Konkurrenz zu machen, wo letzterer die betreffenden Handwerker eingeführt hat. Gar zu gern versuchen viele, besonders bei nachträglichen Bauarbeiten, den Architekten langsam bei Seite zu schieben und sich weitere Aufträge vom Bauherrn — oft unter bewußter Umgehung des Architekten — zu verschaffen. Außer einer starken geschäftlichen Schädigung für den Architekten wird das Bauwerk dann meist noch in künstlerischer Beziehung durch nachträgliche Zutaten ohne Mitwirkung des Architekten empfindlich verdorben. Dem Architekten aber wird die Freude an dem bisher von ihm — meist unter großer Mühe und Hingabe Erreichten und Geschaffenen — völlig verleidet. Es kommt vor, daß der Architekt unter diesen Umständen sein Werk geradezu verleugnen muß, denn er kann ja nicht an jeden Teil hinschreiben, „das habe ich entworfen und jenes nicht“. Nicht zu reden von dem Schaden, den der Architekt durch den Entgang dieser Arbeiten für seine künstlerische Weiterbildung hat.

Um nun diese heute noch vielfach vorhandenen grossen Mißstände zu beseitigen, ist es in Anbetracht einer gesunden Weiterentwicklung der ganzen Baukunst wie des hierzu gehörigen Bauhandwerkes unbedingt erforderlich, daß alle Beteiligten darauf bedacht sind, hier Ordnung zu schaffen. Durch ein einträchtiges Hand- in Handarbeiten und bei gegenseitigem guten Willen läßt sich das — sicherlich zum Wohl Aller — erreichen. Dem Meister steht die einwandfreie, meisterhafte und künstlerisch durchgebildete Ausführung zu, dem Architekten jedoch der Entwurf, die geistige Durcharbeitung und die Überwachung bei der Ausführung des Bauwerkes oder der sonstigen Aufgaben des Kunsthandwerkes. Es gelte einfach der Grundsatz: Dem „Meister“, was ihm gebührt, dem „Künstler“, was diesem zukommt. Nach unseren Erhebungen treffen die geschilderten Zustände im Allgemeinen fast überall zu, an der einen Stelle vielleicht mehr, an anderer weniger; besonders fühlbar aber treten sie in manchen Städten unseres Hessenlandes auf. Die immer wiederkehrenden Klagen unserer Kollegen machen es uns daher zur Pflicht, zu versuchen, diesen die Baukunst so sehr schädigenden Mißständen entgegen zu wirken und Wege zur Abhilfe zu finden. Wir haben gerne unsere Hand dazu geboten, um nach Tunlichkeit ein die Wünsche des Bauhandwerkes befriedigendes Muster für Verträge zwi-

schen Bauherrn und Unternehmer aufzustellen. Manche Bedenken wurden bei Seite gestellt im Interesse eines guten Gelingens und in der Voraussetzung, daß eine gegenseitige verständige Handhabung die Anwendung der Verträge erleichtern werde. Wir waren dabei uns selbst wohl bewußt, daß wir hierdurch ein erkleckliches Maß von Mehrarbeit und Mehrverantwortung übernommen haben, als wir zu übernehmen verpflichtet sind. Die Privatarchitekten Hessens hoffen auch deshalb, daß sich in den Kreisen des gesamten Bauhandwerkes die Ueberzeugung von der Berechtigung ihrer Wünsche Bahn brechen möge.

Möge die Handwerkskammer hierbei mithelfen, den berechtigten Erwartungen Geltung zu verschaffen, damit in Zukunft sich Architekten und Handwerker in keinem Falle als Konkurrenten, sondern als Mitarbeiter ansehen. Nur ein auf gegenseitigem Vertrauen, auf Achtung und Wertschätzung beruhendes Verhältnis zwischen dem Bauhandwerk und dem Architektenstand kann zum Vorteil für beide Teile ausschlagen. Es gelte ferner der Grundsatz: „Der Bauhandwerker sei kein Architekt, der Architekt kein Unternehmer“.

Wir möchten mit Vorgesagtem die Anregung gegeben haben, durch gegenseitige Vereinbarungen Wandel zu schaffen, zum Segen des gesamten Bauhandwerkes wie der Baukunst im Allgemeinen. Wir beantragen deshalb die Einsetzung eines Ausschusses von Vertretern der Hauptstädte Hessens von Seiten des Bauhandwerkes und der Architekten. Dieser Ausschuss könnte unter Hinzuziehung der Handwerkskammer und des Vorstandes zusammentreten“.

Wir freuen uns, feststellen zu können, daß die Bestrebungen der hessischen Privat-Architekten von Erfolg begleitet waren. Denn nach Mitteilungen der Handwerkskammer in Hessen haben eingehende Besprechungen über den Gegenstand mit Vertretern der Architektenschaft und des Baugewerbes stattgefunden. Man kam zur Bearbeitung eines Normal-Entwurfes für private Submissions-Angebote, der den vielseitigen Klagen des Handwerkes über schädigende Bestimmungen privater Submissions-Bedingungen Rechnung trägt. Der Entwurf trägt aber weiter noch den so oft geäußerten und von der Handwerkskammer stets vertretenen Wünschen des Bauhandwerkes, soweit das bei privaten Vergeben möglich ist, Rechnung, ohne die berechtigten Interessen der Architektenschaft zu gefährden. Die Vertragsformulare werden unter der Bezeichnung „Aufgestellt vom Landesverband Hessen der Deutschen Freien Architektenschaft D. F. A. und der Handwerkskammer für das Großherzogtum Hessen“ heraus gegeben. Auf dem Boden gegenseitigen Verstehens ist hier eine Angelegenheit zum Abschluß gelangt, die geeignet ist, das Vertrauen zweier großer Berufsstände, der Bauberatung und des Bauhandwerkes, zu stärken und zu fördern. Das wurde von der Versammlung anerkannt und der Wunsch geäußert, daß auch in anderen Fragen die beiderseitigen Interessengebiete durch verständiges Zusammenarbeiten geklärt werden möchten. —

## Vermischtes.

**Vom Bau des badischen Murg-Kraftwerkes bei Forbach.**  
Das staatliche badische Murg-Kraftwerk besteht bekanntlich aus 2 Druckstufen, von denen die untere das Gefälle der Murg von der Landesgrenze bis Forbach verwertet, während die obere das Wasser des Raumünzsch-Gebietes ausnutzt, das in zwei großen Staubecken angesammelt wird. (Vergl. Jahrg. 1912, S. 523ff.) Nachdem der Plan im Herbst 1912 die Genehmigung beider Kammern gefunden hat, ist im Frühjahr 1913 bereits mit dem Ausbau der ersten Stufe begonnen worden. Diese umfaßt ein oberes Wehr in der Murg, den Murgstollen mit Wasserschloß und Druckrohrleitung, Krafthaus, Schalthaus und ein Ausgleichbecken, außerdem eine Fernleitung und Verteilungsleitungen für die Fortführung des erzeugten elektrischen Stromes. Ueber den derzeitigen Stand der Arbeiten entnehmen wir badischen Tageszeitungen folgende Mitteilungen, die bezüglich der Turbinen-Anlagen noch etwas ergänzt sind: Mit den Bauarbeiten ist im März 1913 begonnen worden, und zwar zunächst mit der Herstellung von 3 Probestollen (je einer im Raumünzachtal, in der Nähe der künftigen Station Raumünzsch und im Holderbachtal bei Forbach). Im August 1913 wurde ein vierter Probestollen bei Kirschbaumwasen in Angriff genommen. Die Probestollen bezweckten die Feststellung der Gebirge-Beschaffenheit, sie wurden aber so angelegt, daß sie zugleich geeignete Angriffsstellen für den Hauptstollen ergaben und als Querschlag zur Förderung des Stollenausbruches benutzt werden können. Sie haben Längen von 80—170 m. Inzwischen wurden die eigentlichen Bauarbeiten, und zwar in erster

Linie der Hauptstollen, von dessen Fertigstellung die Inbetriebnahme des ganzen Werkes in erster Reihe abhängt, vergeben. Der Zuschlag hierfür erfolgte im November 1913, worauf die Arbeiten sofort eingeleitet wurden. Zur Kraftlieferung für die Bohrmaschinen und für die Stollenlüftung wurden an fünf Stellen zusammen 585 PS. installiert. Die Gesteinsbohrung geschieht mit Bohrhämmern und es erfolgt die Förderung der Ausbruchmassen mittels Benzin-Lokomotiven von 16 PS. Leistung. Die ganze Länge des Murgstollens beträgt rd. 5,7 km. Von dem Vortriebstollen sind zurzeit 2000 m hergestellt. Das an den Stollen anschließende Wasserschloß ist nahezu ausgebrochen, sodaß demnächst mit der Ausbetonierung begonnen werden kann.

Das obere Murgwehr beim Hornbachsteg für das Sammelbecken daselbst wurde bereits vergeben und es sind die Einrichtungs-Arbeiten für den Bau im Gange. Die durch dieses Wehr bedingte Verlegung der Landstraße befindet sich in Ausführung und ist schon so weit vorgeschritten, daß die neue Straßenstrecke Anfang September dem Verkehr übergeben werden kann.

Des Weiteren sind auch das untere Murgwehr bei Forbach und die Schützen und Aufzieh-Vorrichtungen für beide Wehranlagen bereits vergeben. Auch wurden die Tiefbauarbeiten für die Druckrohrleitung, für den Platz des Kraft- und Schalthauses, für das Krafthaus selbst und die Zufahrtstraße hierzu im Mai d. Js. begonnen und so gefördert, daß das Krafthaus, dessen Arbeiten ebenfalls vergeben sind, voraussichtlich noch vor Eintritt des Frostes unter Dach kommen wird. Unterhalb des Wehres

bei Forbach ist ein Verwaltungs- und Dienstwohngebäude in Ausführung begriffen.

Die 5 Hauptturbinen des Hochdruckkrafthauses, die bei 145 m Gefälle bis 7000 PS. leisten sollen, samt Erreger-turbine von 400 PS., die Turbinen des Niederdruckwerkes, die Druck- und Verteilungsrohrleitung mit Drosselklappen und Absperrschiebern, sowie die Seilbahn für den Rohrtransport sind ebenfalls in Auftrag gegeben; ebenso der Laufkran für das Hochdruckkraftwerk, der noch in diesem Jahre eingebaut werden soll. Die Arbeiten sind auf Grund eines öffentlichen Wettbewerbes unter 6 deutschen Turbinen-Baufirmen der Maschinen-Fabrik J. M. Voith in Heidenheim a. Brenz übertragen worden. Diese haben die Lieferung der geschweißten Druckrohrleitungen an Thyssen & Co. in Mülheim a. d. Ruhr übertragen, während die Maschinen-Fabrik Augsburg-Nürnberg, Werk Gustavsburg deren Zusammenbau besorgt. Ferner gelangten zur Vergebung: Die Drehstromgeneratoren der Hochdruckturbinen, die Generatoren der Niederdruckturbinen und die Erregermaschinen (an Brown, Boveri & Co. in Mannheim), sowie die Schaltanlagen in Forbach und Karlsruhe mit den zugehörigen Transformatoren, sowie die Fernleitung von Karlsruhe nach Mannheim (für 110000 Volt Spannung), mit deren Bau (durch mehrere Firmen) demnächst begonnen werden soll. Für die übrigen Fernleitungen sind die Absteckungsarbeiten im Gange.

Die sämtlichen Arbeiten schreiten so voran, daß mit der Inbetriebnahme des Murgwerkes unter normalen Verhältnissen im Jahre 1916 hätte gerechnet werden können. —

**Sächsischer Kongreß über Wohnungsaufsicht und Wohnungspflege.** Infolge der politischen Verhältnisse wird der von der „Zentralstelle für Wohnungsfürsorge im Königreich Sachsen“ für Ende September d. J. angekündigte Kongreß über Wohnungsaufsicht und Wohnungspflege bis auf weiteres verschoben. —

**Die Wohnung des Kaisers im Felde** wird durch die „Nat.-Ztg.“ folgendermaßen geschildert: Man hat für den Kaiser Wohnhallen erbauen lassen, die zwar einfach gehalten sind, aber durch ihre Bauart Schutz gegen Kälte und Nässe bieten. Die Hallen, die für Manöverzwecke vor zwei Jahren erbaut wurden und nun auch im Krieg Verwendung finden dürften, bestehen aus Holz und Eisenträgern. Sie werden nach Art der transportablen Sommer-villen zusammen gesetzt und erscheinen äußerlich als kleine Häuschen. Die einzelnen Teile, aus denen die Wände gebildet werden, schließen luftdicht gegen einander ab. Der Fußboden wird von einem kräftigen Eichenholzbelag gebildet. Die Größe jeder Halle beträgt 60 qm. Zu der Halle gehören leichte Korbmöbel, die dem Raum einen wohnlichen Eindruck verleihen. Einer der beiden Wohnräume wird als Schlafzimmer benutzt; zu diesem Zweck wird ein Feldbett mitgeführt. Transport und Aufbau der Hallen sind einfach und leicht. Durch diese Hallen hat der Kaiser die Möglichkeit, auch auf freiem Felde verhältnismäßig bequem zu wohnen. Für die Mahlzeiten ist ein Küchenauto vorhanden, in dem sich ein Kochherd sowie mehrere große Eisbehälter befinden. Auch ein großes Speisezelt für den Kaiser wird mitgeführt. Das Zelt ist 6 m lang, 4 m breit und in der Mitte 3,6 m hoch. Ein zusammenklappbarer ovaler Tisch bildet den Speisetisch, und 12 einfach zusammenklappbare Stühle Sitzgelegenheiten. Das Küchenauto kann schnell überallhin geführt werden und ein abnehmbarer Herd gestattet das Kochen der Speisen auf freiem Feld. Der Kochherd hat 5 Kochstellen und wird mit Spiritus geheizt. Ein Metallbehälter an dem Autoküchenzug führt 60 l Brennspritus mit. Alle zum Kochen und Braten notwendigen Speisen werden in Eisbehältern des Autoküchenwagens mitgeführt. —

**Eine Polizei-Verordnung vom 8. Juli 1914 für den Landes-Polizeibezirk Berlin betr. die Anlage von Vorgärten** bestimmt Folgendes:

§ 1. Wo die Bebauungspläne Vorgärten vorsehen, dürfen diese weder ganz noch in einzelnen Teilen tiefer als der Bürgersteig angelegt werden. Ein zur Herstellung der Entwässerung der Vorgärten erforderliches Gefälle von höchstens 1 : 30 nach dem Bürgersteig ist zulässig.

§ 2. Die Vorgärten sind in ihrer ganzen Ausdehnung an der Straße, wie auch an den Nachbargrenzen mit einer durchsichtigen Einfriedigung auf massivem Sockel zu versehen, dessen Höhe 0,50 m nicht überschreiten darf. Wird ausnahmsweise für einen Straßenteil von der Einfriedigung abgesehen, so muß eine massive Einfassung von 20 cm Höhe angelegt werden.

§ 3. Die Vorgärten sind in ihrer ganzen Ausdehnung als Ziergärten anzulegen und dauernd als solche zu unterhalten. Unterbrechungen der Garten-Anlagen sind nur zur Herstellung der notwendigen Wege, Zugänge und Einfahrten zulässig. Diese sind in gleicher Höhenlage mit

dem Vorgarten anzulegen. Die Gesamtfläche des nicht gärtnerisch angelegten Teiles eines Vorgartens darf nicht mehr als ein Fünftel der Gesamtfläche des Vorgartens betragen, abgesehen von der Fläche, die eine von der Bauordnung vorgeschriebene Durchfahrt von höchstens 2,5 m Breite erfordert.

§ 4. Vor Anlegung oder Veränderung des Vorgartens oder seiner Einfriedigung ist die Genehmigung der Orts-Polizeibehörde unter Beifügung von Zeichnungen in dreifacher Ausfertigung schriftlich nachzusuchen.

§ 5. Die Ortspolizeibehörde ist berechtigt, Ausnahmen von vorstehender Polizei-Verordnung zuzulassen.

§ 6. Zuwiderhandlungen gegen diese Verordnung werden mit Geldstrafe bis zu 60 M., an deren Stelle im Unvermögensfalle eine entsprechende Haftstrafe tritt, bestraft. —

Diese Polizei-Verordnung, die „nach Anhörung des Verbands-Ausschusses des Zweckverbandes Groß-Berlin“ erlassen ist, beeinträchtigt die künstlerische Freiheit in der Anlage und architektonischen Durchbildung von Vorgärten empfindlich; dafür bieten die in § 5 zugelassenen Ausnahmen kein genügendes Äquivalent. —

## Wettbewerbe.

**Im Wettbewerb Neubau Oberrealschule zu Crefeld** ist die auf den 2. Nov. d. J. festgesetzte Ablieferungsfrist der Entwürfe lt. Bekanntmachung des Oberbürgermeisters vom 10. d. M. bis auf Weiteres aufgeschoben. —

**Im Wettbewerb Elias Holl-Denkmal in Augsburg** ist durch den Magistrat die Erledigung des Wettbewerbes bis auf Weiteres vertagt. —

## Chronik.

**Der Ausbau der apulischen Trinkwasser-Leitung**, die vom wasserreichen Westabhang des Apennin die Quellen des Flusses Selo nach Durchbrechung des Gebirgskammes der kleinen Stadt Spinazzola am Ostabhang zuführen soll, wo ein Netz von Kanälen das Wasser in den Provinzen Foggia, Bari, Lecce verteilen wird, nähert sich ihrer Vollendung. Im Mai d. J. ist der letzte 7 km lange Tunnel der Hauptlinie Croce de Monaco bei Rionero durchschlagen worden, sodaß die Hauptlinie in diesem Herbst voraussichtlich nach 7jähriger Bauzeit fertig gestellt sein wird. Es waren große Schwierigkeiten zu überwinden, zahlreiche Tunnel herzustellen und bei den Talübergängen Kunstbauten bis zu 40 m Höhe über Talsohle herzustellen. Der Erfolg wird aber auch die aufgewandte Mühe lohnen, da dann der alljährlich wiederkehrende Wassermangel in den genannten apulischen Provinzen gründlich behoben sein wird. —

**Für das Rheinstadion in Düsseldorf**, das nach den Plänen des Arch. Seiffert-Charlottenburg errichtet wird, bewilligte die Stadtverordneten-Versammlung am 21. Juli d. Js. die erforderlichen Mittel, die ohne Grunderwerb auf rd. 800 000 M. veranschlagt sind. Nach Mitteilungen der „Köln. Ztg.“ umfaßt das gesamte Gelände 24 Morgen, wovon 12 Morgen durch das Stadion selbst in Anspruch genommen werden, während der Rest zu breiten Zufahrtsstraßen, Sammelplätzen usw. Verwendung findet. Die Grundform ist die eines Hufeisens, an der offenen Seite abgeschlossen durch eine Schwimmbahn und ein Kopfgebäude. Das Stadion selbst hat bei 245 m Länge 122 m Breite, die Schwimmbahn, die allein einen Aufwand von 150 000 M. erfordert, 100 m Länge bei 16 m Breite. Die Tiefe wächst von 1,80 auf 4,48 m. Alle Bauten, auch das Kopfgebäude, das einen 40 m hohen Turm mit Uhr und Anzeige-Apparat erhält, sind in Eisenbeton geplant. Im Stadion sind Fußballplatz, Turnplätze und eine 450 m lange Laufbahn angeordnet. Die Tribünenplätze sind überdeckt vorgesehen. Unter ihnen liegen Umkleieräume mit Brause- und Fußbädern. Die Anlage wird aus Sparkassen-Ueberschüssen von der Stadt-Gemeinde erbaut, Verwaltung und Betrieb übernimmt ein eingetragener Verein „Rheinstadion“. Mit den Arbeiten sollte am 1. August d. J. begonnen werden, sodaß die Anlagen am 1. April 1915 hätten betriebsfertig sein können. —

**50jähriges Jubiläum der kgl. Baugewerkschule in Höxter.** Die kgl. Baugewerkschule zu Höxter a. d. Weser, die im Jahre 1864 von Direktor Möllinger als Privat-Anstalt gegründet worden ist, steht zurzeit in ihrem hundredsten Semester. Von vielen Seiten ist der Wunsch ausgesprochen, das 50jährige Jubiläum durch eine größere Feier festlich zu begehen. Als Zeitpunkt der Feier waren durch Beschluß des Kuratoriums die Tage vom 22.—24. August ds. Js. festgesetzt. —

**Ein neuer Staudamm im weissen Nil**, etwa 40 km südlich von Khartum, soll nach einem Beschluß der ägyptischen Regierung baldigt mit einem Kostenaufwand von rd. 20 Mill. M. (1 Mill. ägypt. Pfund) erbaut werden, um auch bei so ungünstigen Wasserständen des Nil, wie sie z. B. im Vorjahre aufgetreten sind, sodaß gegen 400 000 Feddan Land (1680 qkm) in Oberägypten unbewässert bleiben mußten, den erforderlichen Wasservorrat zu besitzen. Das Staubecken soll 2,5 Mill. cbm Wasser aufstauen können, sodaß einschl. der schon vorhandenen Staudämme bei Assuan und Esne 6 Milliarden cbm Wasser aufgespeichert werden können. —

Inhalt: Das wiederhergestellte Schabbel-Haus in Lübeck. (Forts.) — Ausbau des Eisenbahnnetzes in Rußland. — Das Verhältnis des Architektenstandes zum Bauhandwerk. — Vermischtes. — Wettbewerbe. — Chronik. — Vereinsmitteilungen. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.  
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.  
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachf. P. M. Weber in Berlin.

## Bekanntmachungen.

**A**rchitekten- und Ingenieur-Verein zu Hamburg. Die Not des Vaterlandes verbietet, an festliche Veranstaltungen zu denken. Die Abgeordneten- und Wander-Versammlung des „Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ können daher nicht stattfinden. Inzwischen ist das als Festgabe für die Teilnehmer der Versammlung gedachte zweibändige Werk „Hamburg und seine Bauten“, dessen Herausgabe dem Hamburger Verein trotz eines namhaften Staatszuschusses sehr bedeutende Kosten verursacht hat, nahezu fertig gestellt; sein Erscheinen ist für den 31. August in Aussicht genommen. Wir halten uns des Einverständnisses aller Beteiligten versichert, wenn wir ihnen ungeachtet des Fortfalles der Wanderversammlung dieses Werk nach seinem Erscheinen kostenfrei zusenden und bei Rücksendung der bereits eingezahlten Beiträge für die Wanderversammlung hierfür den auf das Werk entfallenden Betrag von 20 M. für jeden Herrenbeitrag zurück behalten. Die Rücksendung der Gelder und die Zusendung des Buches sollen erfolgen, sobald die durch die Kriegslage erschwerten Postverhältnisse es gestatten. —

Der Vorstand des Arch.- u. Ing.-Vereins.  
J. Classen, Vors. A. Burchard, Geschäftsfhr.

## Versammlungen und Berichte.

**M**ünchener (Oberbayer.) Architekten- und Ingenieur-Verein. Ministerial-Rat Ludwig v. Stempel gab am Abend des 2. April d. Js. in seiner gewissenhaften Art ein schönes klares Bild von zwei in der letzten Zeit fertig gestellten Staatsbauten von hervorragender Bedeutung, die seiner Oberleitung unterstanden. Der eine davon ist der neue botanische Garten beim Nymphenburger-Schloß. Die Lage des alten botanischen Gartens inmitten des Häusermeeres der Stadt, getrennt in zwei ungleich große Teile,



genügte längst nicht mehr, und die Rauch-Atmosphäre setzte den Pflanzen übel zu. Da fand sich im Nordwesten der Stadt ein geradezu ideales Gelände, frei der Luft und Sonne zugänglich und durch Waldbestand, der, soweit er einbezogen, in eine reizvolle Park-Anlage mit Weiher, alpiner Gebirgsgruppe verwandelt wurde, auch windgeschützt. Die Bauten selbst wurden im Äußeren und Inneren den Lehrzwecken entsprechend einfach gehalten, nur der Haupteingang zeigt reicheren plastischen Schmuck und die Stiegenhalle malerischen in musivischer Art. Die Hauptfassade ist, obgleich von stattlicher Länge, gut gegliedert, von einer mächtig hohen Kuppel beherrscht und dahinter ist der große amphitheatralische Hörsaal in den Garten ausspringend angeordnet. Das Wohngebäude des Direktors ist gleich dem des Inspektors isoliert, und das Maschinenhaus für die ganze Heiz-Anlage mit Einschluß der Treib- und sonstigen Glashäuser ist abseits gerückt. Mit 4 175 000 M. wurden die gesamten Hochbauten mit den Einrichtungen und der gartentechnischen Ausgestaltung in drei Jahren fertig gestellt. — Der zweite von Minist.-Rat v. Stempel vorgeführte Neubau war die Landesanstalt für krüppelhafte Kinder mit angeschlossener orthopädischer Klinik. Hier gruppieren sich die Baulichkeiten um einen großen mit Garten-Anlagen versehenen Hof. Auch hier waren frische, rauch- und staubfreie Luft und Sonne die Vorbedingungen und deshalb wählte man das rechte Isar-Hochufer gegen Südosten bei Harlaching als Baugelände. Die gesamte Anlage, an die sich gegen Süden die Stiftung des Dr. Krause, die nach ihm benannt wird, organisch anschließt, ist in ihrer architektonischen Wirkung sehr ansprechend. Mit ihrer ausspringenden Kirchen-Apside, dem daneben aufstrebenden Turm klingt sie an die reizvollen altbayerischen Klosterbauten der Barockzeit an. Die Baukosten werden sich auf rd. 3 Mill. M. belaufen, sodaß auch hier wie beim Botanischen Garten 1 <sup>cbm</sup> überbauter Raum mit Installation usw. auf 26,50 M., ohne diese auf 17,50 M. zu stehen kommt. Der Vortragende schloß mit Dankesworten an seine Mitarbeiter und stellte für später eine Führung der Vereinsmitglieder durch beide Bauanlagen in Aussicht, die sich schon in dem reichen Lichtbilder-Material so interessant darstellen. —

Am 8. April d. J. sprach Hr. Geh. Brt. Gerstner aus Frankfurt a. M. über „Hamburg zu Wasser und zu Land“. In einem trefflichen Vortrag mit reichem Lichtbildmaterial führte Redner die Hörer durch das deutsche Handels-Emporium. Da gab es den „Imperator“ zu sehen, als er noch im Bau war, dann das gigantische Bismarck-Denkmal, sowie den imposanten Tunnel unter der Elbe, mit dem der Hamburger Senat mit einem Kostenaufwand von 11 Mill. M. in der Tat den Arbeitern ein Geschenk machte, da der Tunnel Tausenden von ihnen weiten Umweg erspart. Weiter galt der Besuch der deutschen Seewarte, dem städtlichen Opernhaus, dem neuen Oberlandesgerichts-Gebäude, dem „langen Michel“, diesem von so vielen nach monatelanger Seefahrt freudig begrüßten Wahrzeichen Hamburgs. Der Nikolai- und Katharinen-Kirche wurde nicht vergessen, doch ebenso wenig der pittoresken Flotte. Das Luther- und das Lessing-Denkmal wurden aufgesucht, aber auch das schicksalsreiche und lange ruhelose von Heinrich Heine, das endlich auf dem Grund und Boden eines freimütig kunstsinnigen Privatmannes seine Stätte gefunden hat. Vom stolzen Rathaus ging es zu den großen Kontorhäusern und sonstigen Neubauten, unter denen die Backsteinbauten des Baudir. Schumacher besonderes Interesse in Anspruch nahmen. Der Besichtigung des Tropenhauses reihte sich eine Fahrt auf der Alster an und dann gab es sogar Gelegenheit, Hamburg und seine Umgebung vom Bord eines Luftschiffes aus der Vogelschau zu betrachten. Schließlich mischte man sich in das Verkehrsgedränge des Zentralbahnhofes, um dem berühmten Tierpark Hagenbeck's in Stellingen einen Besuch abzustatten.

Der Vortrag wird in manchem Zuhörer den Wunsch rege gemacht haben, all diese Herrlichkeiten in der Wirklichkeit zu schauen. —

J. K.

**Württembergischer Verein für Baukunde zu Stuttgart.** Auf Einladung der Stuttgarter Stadtverwaltung versammelten sich die Mitglieder des Vereins nebst einer Anzahl gleichfalls geladener Vertreter der Behörden am 2. Mai im großen Saal des Stuttgarter Rathauses, um dort die neuesten, für die Gesundheits-Ausstellung bestimmten Pläne über die Stuttgarter Stadterweiterung in Augenschein zu nehmen. Zu diesen haben, wie Hr. Gemeinderat Sigloch betonte, die bürgerlichen Kollegien noch keinerlei Stellung genommen, es handle sich vielmehr vorerst um bloße Entwicklungsmöglichkeiten, de-

ren tatsächliche Durchführung aber ganz von der politischen und wirtschaftlichen Entwicklung unseres engeren und weiteren Vaterlandes abhängig. Der Zweck, weshalb die Pläne jetzt schon an die Öffentlichkeit gelangen, sei der, die Allgemeinheit darauf aufmerksam zu machen und zu eingehender Beschäftigung damit zu veranlassen, weil es nur auf diese Weise gelingen könne, Fehler auszumerken und etwas durchaus Einwandfreies zu schaffen. Sodann ging Hr. Stadtbrt. Maier zur Erläuterung der vom Städt. Tiefbauamt unter seiner Oberleitung durch Hrn. Stadtgeometer Schmelz angefertigten Pläne über. Er verbreitete sich zunächst über die Bevölkerungszunahme. Die angestellten Untersuchungen haben ergeben, daß von 1900 — 1905 in Stuttgart eine Zunahme von 15 % zu verzeichnen ist, von 1905 — 1910 etwa 13 % und seither nur noch 12 %. Unter Fortsetzung dieser Reihe gelangte man für das Jahr 1950, bis zu welchem die Untersuchungen ausgedehnt wurden, nur noch auf 3,5 %. Dabei wurde nicht nur die ständige Abnahme der Zuwanderung berücksichtigt, sondern auch der bekanntlich jetzt überall bemerkbare Geburten-Rückgang in Rechnung gezogen. Natürlich beruhen die genannten Zahlen auf Annahmen, über deren Zulässigkeit man verschiedener Ansicht sein kann. Unter den obigen Voraussetzungen gelangte man nun für Groß-Stuttgart, das heute 320 000 Einwohner zählt, auf eine Bevölkerungszunahme von 180 000 Seelen, sodaß also die Stadt im Jahre 1950 rd. 500 000 Einwohner zählen würde. Gleich zu Anfang der Planbearbeitung hat es sich ferner herausgestellt, daß es nicht genügt, die heutigen Markungsgrenzen von Groß-Stuttgart zu berücksichtigen, daß vielmehr der Einfluß der Residenz bis vor die Tore Eßlingens und Ludwigsburgs reicht. Es wurde daher ein 10<sup>km</sup>-Kreis gezogen und die Planbearbeitung auch auf diesen ausgedehnt. Dieses Gebiet hat heute etwa 450 000 Einwohner, für 1950 ist mit 700 000 Seelen zu rechnen; es muß also für diese Zunahme der erforderliche Wohnraum beschafft werden. Rechnet man nun für Stuttgart, dessen Steilhänge nur schwach bebaut werden können, mit 100 Einwohnern auf 1 ha, so sind also bis 1950 für Groß-Stuttgart 1800 ha, für den 10<sup>km</sup>-Kreis 2500 ha Wohnfläche zu beschaffen. Es dürften wohl zunächst die Hänge von Alt-Stuttgart ausgebaut werden, sodann das Neckartal bis gegen Eßlingen, weiter die Ludwigsburger Gegend bis nach Kornwestheim zu, sowie die Fellbacher Gegend und zum Schluß die Filder-Ebene.

Es genügt aber nicht, bloß den erforderlichen Wohnraum vorzusehen, es müssen schon jetzt auch die entsprechenden Verkehrs-Einrichtungen entworfen werden. Hierzu ist eine genaue Kenntnis der einzelnen Verkehrsstärken erforderlich. Auf Grund von Zahlenangaben der verschiedenen staatlichen Behörden war das städtische Tiefbauamt in der Lage, die ständigen Einwohnerzahlen sowie die täglichen Zu- und Abgänge der einzelnen Orte genau festzustellen und planmäßig aufzuzeichnen. Hieraus ersieht man, daß z. B. Stuttgart, Cannstatt, Esslingen, Kornwestheim, Untertürkheim vorwiegend Arbeitsgemeinden darstellen, während die Filderorte noch ausschließlich Wohngemeinden sind. Abgesehen von dem Durchgangs-Verkehr haben die Verkehrs-Einrichtungen vor allem dieser täglichen Bevölkerungs-Bewegung Rechnung zu tragen. Als Verkehrsmittel kommen in Betracht die Eisenbahnen (Staats- und Privatbahnen), Straßen- und Vorortbahnen, sowie die Kraftfahrzeuge. Die Staatseisenbahnen sind zur Zeit in einem weitgehenden Umbau begriffen, nach dessen Vollendung die Anlagen wohl Jahrzehnte lang den Anforderungen des Verkehrs genügen dürften. Die Privatbahnen dagegen sind noch bedeutend erweiterungsfähig, sie dürften wohl mit den zu erstellenden Vorortbahnen zu einem einheitlichen Netz zusammengefaßt werden. Dabei muß man in Zukunft zwischen Straßen- und Vorortbahnen scharf unterscheiden. Die ersteren sind wegen des anderweitigen Straßenverkehrs zu einem verhältnismäßig langsamen Fahren verurteilt, die letzteren dagegen sollen möglichst rasch fahren und wenig anhalten; zu diesem Zweck müssen sie außerhalb der bewohnten Gegenden auf besondere Bahnkörper gelegt werden. Außer den Fildern, der Ludwigsburger und der Fellbacher Gegend ist vor allem eine Vorortbahn auf dem linken Neckarufer bis nach Esslingen dringendes Bedürfnis. Zweckmäßig wird diese Bahn unmittelbar an den Neckar verlegt, weil auf diese Weise die Straßenüberschneidungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden können. Für den Durchgangsverkehr schnellfahrender Kraftwagen müssen außerhalb der Wohnplätze neben den Hauptstraßen besondere asphaltierte Fahrbahnen geschaffen werden, in den Städten selbst, wo eine Verbreiterung der Straßen nicht möglich ist, besondere Pflasterarten zur Verwendung gelangen. Die Straßen liegen, ähnlich wie die Eisenbahnen, in ihren Hauptzügen schon

längst fest; doch sind noch verschiedene neue Hauptstraßen zu schaffen. Im übrigen gilt es, die neuen Wohnbezirke durch entsprechende Zufahrten mit den Hauptstraßen zu verbinden. Als Gegenpol der Verkehrs-Einrichtungen sind für den Großstädter Erholungsplätze vorzusehen; hierbei ist bekanntlich Stuttgart durch seine ausgedehnten Wälder auf den Höhen in einer überaus günstigen Lage. Diese natürlichen Grünplätze müssen für alle Zeiten unangetastet bleiben; es gilt nur, sie durch entsprechende Zugänge und geeignete Verbindungen bequem erreichbar und benutzbar zu machen. Ein weiterer Schritt in dieser Richtung ist im letzten Jahr durch den Ankauf der Villa Berg geschehen. Es wird dort nunmehr eine große Festhalle errichtet und im Anschluß daran die ganze Gegend am Neckar in großzügiger Weise für Ausstellungszwecke umgestaltet. Zum Vergleich verschiedener anderer, ähnlich großer Städte mit Stuttgart waren deren Grundpläne auf besonderen Tafeln zusammen gestellt. Alle diese Pläne sind auf der Gesundheits-Ausstellung der weitesten Öffentlichkeit zur Beurteilung unterbreitet worden, um so einen Ueberblick über die verschiedenen Wünsche und Abänderungs-Vorschläge zu erhalten.

Nach Schluß des Vortrages stattete Herr Ob.-Baurat Euting der Stadtverwaltung sowie dem Vortragenden den Dank des Vereins ab und sprach die Hoffnung aus, daß die in den Entwürfen niedergelegte Saat dereinst reiche Früchte tragen möge. —

W.

**Die Bezirksvereinigung der Architekten- und Ingenieur-Vereine im Regierungsbezirk Düsseldorf** hielt am 30. Juni d. J. in Barmen unter Teilnahme der Vereine aus Essen, Düsseldorf, M.-Gladbach, Rheydt und Barmen unter dem Vorsitz des Reg.- u. Brts. Hagemann ihre 1. Wanderversammlung ab. Nach Begrüßungsworten und Erledigung geschäftlicher Angelegenheiten sprach Arch. Rud. Schnell über Siedelungs- und Wohnwesen und die Boden- und Wohnungspolitik unserer Städte, die heute den Architekten ebenso sehr beschäftigt, wie die Stadtverwaltungen heute dem Hausbau selbst ihre Aufmerksamkeit schenken. Er betonte, daß man allgemein in den Städten leider in der Einführung der Belastungen des Hausbesitzes zu weit gegangen sei, da man die örtlichen Verhältnisse, die bodenständige Industrie und die Zusammensetzung der Bevölkerung nicht genügend berücksichtigt hätte. Der Frage, ob die Industrie einer Stadt eine Mietsteigerung, wie sie die schweren Belastungen des Hausbesitzes zur Folge haben müßten, ertragen könne oder nicht, sei zu wenig Bedeutung beigelegt worden. Der Ruf nach Hilfe ertöne überall und in vielen Städten habe man schon begonnen, die Belastungen herabzusetzen. Man leide an einer gewissen Verallgemeinerung, die auch in der Einführung zweier Hypotheken zum Ausdruck komme, die auch nicht für alle Verhältnisse passe und in den wenigsten Fällen das wirksam geben könne, was die Städte dringend nötig hätten: die Entschuldung des Hausbesitzes. Möglichkeit zur Entschuldung sei heute den gemeinnützigen Bauvereinen gegeben, soweit ihnen die Mittel der Landesversicherungs-Anstalt und der Angestellten-Versicherung erreichbar seien. Sie müsse auch für den Hausbesitz angestrebt werden. Eine Stadt, durchsetzt mit Oasen gemeinnütziger Bautätigkeit, biete eine neue Gefahr für den Hausbesitz, wenn diese Gesellschaften nach 28 oder 36 Jahren abgeschlossen hätten. Es sei eine vornehme Pflicht einer weitsichtigen Stadtverwaltung, das zu berücksichtigen, solange der Hausbesitz als Steuerquelle in Frage komme und ihm eine Entschuldung steuern möglich sei. Der Redner empfahl deshalb, die gemeinnützige Bautätigkeit möglichst auf Neuland oder in die äußersten Viertel zu legen, wo die Bodenwerte noch gering sind. Eine weitere Notwendigkeit sei, Bebauungspläne weit über das Weichbild der Städte hinaus in Fühlungnahme mit den Nachbargemeinden zu revidieren. Arch. Otto Engler (Düsseldorf) erstattete an Stelle des verhinderten Arch. Korn Bericht über den Entwurf zur neuen Gebühren-Ordnung für Architekten- und Ingenieur-Vereine. Die Angelegenheit wird noch in den einzelnen Vereinen erörtert. Der Syndikus des Architekten-Vereins, Dr. Coelsch, sprach über den Zusammenschluß und die Geschäftsführung der Architekten- und Ingenieur-Vereine. Er schlug einen Zusammenschluß sämtlicher technischen Vereine und die Betätigung der Techniker in den ihnen nahe stehenden politischen Parteien vor, um hierdurch einen größeren Einfluß in der Öffentlichkeit, bei den Stadtverordneten-, Landtags- und Reichstagswahlen zu erlangen. —

**Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure.** In der am 19. Mai 1914 unter dem Vorsitz des Wirkl. Geh. Rates Dr.-Ing. Wichert abgehaltenen Versammlung sprach nach

22. August 1914.

geschäftlichen Erledigungen Hr. Dr. Hübner von der Firma Julius Pintsch A.-G. zu Berlin unter Vorführung zahlreicher Lichtbilder über: „Neuerungen auf dem Gebiete der Beleuchtung von Eisenbahn-Personenwagen“. Aus den Ausführungen des Vortragenden geben wir kurz Folgendes wieder: Zuerst wurden die Verbesserungen der augenblicklich im Gebrauch befindlichen Gasglühlicht-Beleuchtung besprochen und an Hand von Lichtbildern und Vergleichslampen näher erläutert. Danach bedeutet die neue Pintsch-Preßgas-Beleuchtung, die mit einem Druck von 1500 mm Wassersäule arbeitet, einen ungeheuren Fortschritt, da abgesehen von einer Gasersparnis von rd. 50% gegenüber der jetzigen Beleuchtung eine noch günstigere Lichtverteilung in den Eisenbahn-Personenwagen erzielt wird, die den lesenden Reisenden zugute kommt. Da die für die jetzige Gasglühlicht-Beleuchtung vorhandenen Rohrleitungen für einen Gasdruck von mehreren Atmosphären ausreichend abgedichtet sind, können die Leitungen für die neue Beleuchtungsart ohne Abänderung verwendet werden. Die Dalén-Gasglühlicht-Waggonbeleuchtung wurde gleichfalls ausführlich erläutert. Sie erfordert die Anschaffung neuer teurer Einrichtungen und dadurch sehr erhebliche Kosten. Zudem verwendet das Dalén-Verfahren ein explosives Gasluftgemisch, das von einem Misch-Apparat den einzelnen Lampen zugeführt wird. Obschon das Rohrleitungssystem und die Apparate vor Explosionen durch besondere Einrichtungen geschützt sind, dürften sich der Einführung dieses Systems erhebliche Schwierigkeiten entgegenstellen. Die Versuche mit der Preßgasbeleuchtung haben dagegen zu äußerst günstigen Betriebserfahrungen geführt und die Einführung derselben ist bereits von einer Reihe deutscher Eisenbahn-Verwaltungen beschlossen worden.

Hierauf wurden die Neuerungen der elektrischen Zugbeleuchtung ausführlich behandelt und es wurde besonders der Einfluß der neuesten Fortschritte auf dem Gebiet der Metalldrahtlampen für die Einführung der elektrischen Zugbeleuchtung durch Akkumulatoren oder durch Dynamos in Verbindung mit Akkumulatorenbatterien besprochen. Redner kam zu dem Schluß, daß, wenn auch durch die Fortschritte in der Herstellung der Einwatt- und Halbwatt-Lampen die Verwendungsmöglichkeit der elektrischen Beleuchtung für Personenwagen erheblich gestiegen sei, dennoch die neuesten Fortschritte auf dem Gebiet der Waggon-Gasbeleuchtung einen großen Vorsprung vor der elektrischen Beleuchtung bedeuten. Wenn sich die preuß. Staatsbahnverwaltung trotzdem zur Durchführung von größeren elektrischen Beleuchtungsversuchen durch Einführung der Akkumulatoren-Beleuchtung für neu zu beschaffende D-Zugwagen entschlossen habe, so ist das um so mehr anzuerkennen, als hierbei die Möglichkeit gegeben ist, die Vorzüge und Nachteile der elektrischen Zugbeleuchtung eingehend zu studieren.

Zum Schluß wurden die Transport-Einrichtungen mit ihren jüngsten Verbesserungen besprochen, die für die Versorgung der Personenwagen mit Gas und elektrischer Energie zur Verfügung stehen.

Als zweiter Redner sprach Hr. Reg.-Baumeister H. Nordmann, Berlin-Steglitz, über die Entwürfe des Ausschusses für Einheiten und Formelgrößen „A. E. F.“, der, aus Vertretern der bedeutenden naturwissenschaftlichen und technischen Vereine gebildet, bekanntlich den Zweck verfolgt, genaue Begriffsbestimmungen für die physikalischen Größen und ihre Einheiten aufzustellen und einheitliche Formelzeichen für ihre mathematische Behandlung festzusetzen. —

**Architekten- und Ingenieur-Verein für Niederrhein und Westfalen zu Köln.** Am 18. April d. J. fand eine Besichtigung der im Bau begriffenen festen Straßenbrücke statt, die den Ersatz für die Schiffbrücke bilden soll. Die Besichtigung fand unter Führung des Brts. Bauer und Reg.-Bmstrs. Woltmann statt, welcher letzterer über die Art der Ausführung der Ueberbrückung des Leystapels und über die Grundzüge der Herstellung der eigentlichen Montage der Eisenkonstruktion zunächst Mitteilungen machte. Nach Beschluß der Brückenbau-Kommission ist von der im Wettbewerbs-Entwurf vorgesehenen Ueberbrückung der Uferstraßen durch Blechbalken Abstand genommen und im Hinblick auf die bessere architektonische Wirkung eine massive Ueberbrückung dieser Straßen gewählt worden. Die Ueberwölbung des Leystapels befindet sich augenblicklich in der Ausführung. Unter Berücksichtigung der äußerst geringen Konstruktionshöhe mußte ein Dreigelenkbogen (Stahlguß-Gelenke) gewählt werden, der außerdem zur Erhöhung seiner Tragfähigkeit noch Eisen-Einlagen hat. Durch Einlagen von Gipsdielen wird während des Betonierens die genaue Breite der Gelenkfuge freigehalten. Nach erfolgter Ausrüstung werden die Gips-

dielen wieder entfernt. Durch die wechselseitige Ausführung von Längslamellen wird beim Betonieren ein gleichmäßiges Setzen des Lehrgerüsts erzielt, wodurch die Rissbildung in den einzelnen Bogenteilen vermieden wird.

Bei der Ausführung der Eisenmontage muß beachtet werden, daß der in diesem System angeordnete Versteifungsträger nach erfolgter Ausrüstung den ganzen Zug der Hängekette aufnehmen muß und infolgedessen eine Verkürzung erleidet, die von vornherein jetzt beim Auslegen des Trägers insofern zu berücksichtigen ist, als der Träger um dieses Maß von rd. 8 cm in der Werkstatt länger hergestellt und auch auf dem Gerüst um ein entsprechendes Maß von rd. 60 cm überhöht ausgelegt werden muß. Bei der Aufstellung der Kette tritt das Entgegengesetzte in Erscheinung; die Kette wird nach erfolgter Ausrüstung länger werden. Infolgedessen muß sie jetzt beim Aufstellen um ein gewisses Maß, das rechnerisch ebenfalls genau festgelegt ist, kürzer hergestellt werden, und zwar in der Mittelöffnung rd. 10 cm, wobei noch beachtet werden muß, daß die Hängestangen unter der freischwebenden Last nachher ebenfalls eine Verlängerung erfahren, sodaß die einzelnen Kettenpunkte von vornherein um dieses Maß höher gelegt werden müssen, und zwar bis 60 cm. Ferner ist noch zu beachten, daß, falls man hierbei die Pylonen von vornherein senkrecht aufstellen wollte, sie nach erfolgter Ausrüstung durch den Zug der Kette eine Neigung nach der Strommitte erfahren würden. Es ist deshalb erforderlich, daß die Pylonen von Anfang an beiderseits eine Neigung landwärts erhalten, die westlichen rd. 8 cm, die östlichen rd. 9 cm.

Das Eisen-Eigengewicht beträgt etwa 8300 t. Das Material der Kette der Versteifungsträger und der Fahrbahn-Querträger ist Nickelstahl, das Material der Pylonen, der sonstigen Fahrbahn-Konstruktion und aller Nebenbestandteile normales Flußeisen. Die Lager sind aus Stahlguß. Die Spannweiten der Brücke betragen bei der Mittelöffnung 184,46 m, bei den Seitenöffnungen je 92,23 m. Da der Versteifungsträger in seiner endgültigen Lage ein Träger auf vier Stützen ist, bekommt er jetzt, um später die Einflüsse durch das Eigengewicht der Fahrbahn richtig ausgleichen zu können, in der großen Mittelöffnung drei Gelenke, von denen die beiden äußeren rd. 50 cm von den Pylonen wasserwärts liegen, während das dritte in der Mitte der ganzen Brücke angeordnet ist. Wenn die Brücke unter dem Einfluß ihres Eigengewichtes und auch der übrigen Belastungen, die durch die Schwere der Fahrbahn, durch die Gas- und Wasserrohre, sowie der Kabel, durch den Oberbau der Straßenbahn usw. verursacht werden, nach der Ausrüstung sich gesetzt hat, werden diese Gelenke vernietet.

Für den rechtsseitigen Flußpfeiler war zur Zeit der Besichtigung der Luftdruck-Senkkasten bis auf rd. 1,5 m über seiner endgültigen Stellung angelangt. Er ist aus Eisenbeton hergestellt und die Senkkastenschneide hat eine Größe von 23,5 · 9,5 m im Grundriß; die Stärke der Betondecke, unter welcher gearbeitet wird, beträgt 1,8 m. Der Zeitpunkt der Besichtigung war sehr günstig, da nur noch wenige Tage bis zur endgültigen Tiefe, d. i. 6 m K.P., abgesehen zu werden brauchte, womit dann die Gründung der Brücke ihr Ende erreicht hat. —

**Verband technischer Gemeindebeamten.** Am 6. Juni d. J. fand (wie wir der „Köln. Ztg.“ entnehmen) in Köln die VI. ordentl. Hauptversammlung der Verbandes unter Leitung des Verbands-Vorsitzenden Wießner-Bonn und des Vorsitzenden des Kölner Zweigvereins „Kölner Bauhütte“ Kopf statt. Nach einigen Ansprachen hielt Hr. Rechtsanwalt Dr. Hottenrott-Bonn einen Vortrag über das Thema: „Der Techniker im Kommunal-Verwaltungsdienst“. Nach einer Würdigung der hohen Bedeutung der deutschen Industrie und Technik führte er aus, daß man dem Techniker in der deutschen Volksgemeinschaft nicht die Stelle einräume, die ihm gebühre, daß ein gewisses Vorurteil gegen die Techniker bestehe, besonders hinsichtlich der Befähigung des Technikers für die Verwaltung, ein Vorurteil zugunsten der juristischen Intelligenz. Die Gründe hierfür lägen darin, daß den Juristen auf Grund gesetzlicher Vorschrift die Möglichkeit geboten sei, in den Verwaltungssämtern tagtäglich das Verwalten zu lernen, während dem Techniker das alles verschlossen sei. Es müsse deshalb den technischen Beamten ebenfalls die Möglichkeit, sich in der Verwaltung auszubilden, geboten werden. Weiter untersuchte der Redner dann die Frage, welche Rechte die technischen Beamten besäßen, und ging hierbei auf den § 8, Abs. 2, des Kommunal-Beamten-Gesetzes ein, durch den die Techniker benachteiligt und zu Beamten zweiter Klasse herabgewürdigt würden. Was die Anstellung und Pensionsberechtigung der technischen Beamten betreffe, so seien

nach einer Statistik 26% auf Lebenszeit, 29,9% auf Kündigung und 43,8%, also fast die Hälfte, auf Privatdienstvertrag ohne jede Pensionsberechtigung, also genau wie Arbeiter, angestellt. Abgesehen von einigen besonderen Fällen sei es aber unbedingt erforderlich, daß die Gemeinden die Zukunft ihrer Techniker, die ihnen ihre Arbeitskraft widmen, sicher stellen. Die auf Kündigung angestellten Techniker erhielten die Pensionsberechtigung auch nur unter ganz bestimmten Voraussetzungen. Es sei notwendig, daß dem Gekündigten die Möglichkeit gegeben werde, sich noch an eine andere Instanz, etwa an den ordentlichen Richter, zu wenden.

Nachdem der Redner dann noch das Koalitionsrecht der Beamten, das Disziplinarrecht, die Beamten-Ausschüsse, Zeugniserteilung, Kündigungstermin und Kündigungsfrist kurz gestreift hatte, verlas er nachfolgende Entschliebung, die dann ohne Aussprache angenommen wurde: 1. Die Erweiterung der Gemeindeaufgaben und die Wirtschaftlichkeit in der Kommunal-Verwaltung bedingt die fortschreitende Vermehrung fachmännisch ausgebildeter technischer Kräfte. 2. Das allgemeine Staatsinteresse und das Gemeindeinteresse erfordern, daß diese Kräfte gleichwertig dem übrigen Beamtenkörper, dementsprechend auch in feste, pensionsberechtigte Beamtenstellen eingegliedert werden. 3. Die Lösung dieser aktuellen Frage hat in einer Ausgestaltung (Novelle) des preussischen Kommunal-Beamten-Gesetzes unter Wegfall der technischen Angestellten (Betriebsbeamten) benachteiligenden Vorschrift in § 8, Abs. 2, des genannten Gesetzes zu erfolgen. 4. Die Kgl. Staatsregierung soll gebeten werden, den gesetzgebenden Faktoren einen entsprechenden Gesetzentwurf vorzulegen unter Berücksichtigung der vom Verbandsverbande technischer Gemeindebeamten, Sitz Bonn, überreichten, eingehend begründeten Eingabe.

Den Schluß der Beratungen bildeten innere Angelegenheiten des Verbandes, die in geschlossener Versammlung besprochen wurden. —

**Deutsche Gesellschaft für Gartenkunst. E. V.** Aus dem im Juli d. Js. erschienenen Jahresbericht über das 27. Geschäftsjahr der Gesellschaft mit Mitteilungen über ihren Stand vom 1. Juli d. Js. entnehmen wir, daß der bisherige Vorsitzende, kgl. Gartenbaudir. und Gartendir. der Stadt Köln Encke, sein Amt niedergelegt hat und an seine Stelle Hr. Gartendir. Kube-Hannover getreten ist; ferner, daß durch die Hauptversammlung in Breslau 1913 die Stelle eines Geschäftsführers der Gesellschaft im Hauptamt geschaffen worden ist, für die Hr. Gartendir. Heicke-Frankfurt a. M. gewählt worden ist. Die Zahl der Mitglieder ist von 1308 auf 1339 gestiegen. Die Gesellschaft setzt sich aus 12 Einzelgruppen zusammen, welche die Bezeichnung führen: Gruppe Bayern, Brandenburg, Hannover, Hamburg-Schleswig-Holstein, Hessen-Nassau, Rheinland, Sachsen-Anhalt, Kgch. Sachsen, Schlesien-Posen, Südwest, Thüringen, Westfalen. Aus den Arbeiten der Gesellschaft sei Folgendes erwähnt:

Die Arbeiten des Ausschusses zur Sichtung des Gehölzmaterials, den die Gesellschaft gemeinschaftlich mit dem „Bund Deutscher Baumschulenbesitzer“ und den dem „Verband der Handelsgärtner“ angeschlossenen Gruppen selbständiger Garten-Architekten und Landschaftsgärtner gebildet hat, sind im Berichtsjahr zu einem gewissen Abschluß geführt, der in dem kleinen Heft „Baum- und Strauch-Auslese für den deutschen Garten“ seinen Ausdruck gefunden hat. Das Heft, an dessen Vervollkommnung dauernd weiter gearbeitet werden soll, hat allgemein beifällige Aufnahme gefunden. Ueber die Arbeiten für die Herausgabe eines Werkes „Der Baum auf der Straße“ ist zu berichten, daß ein außerordentlich reichhaltiges Material an Bildern zusammengekommen ist, welches sowohl in technischer Beziehung eine wertvolle Ausstattung des Buches bilden wird, wie es auch die Rolle, welche der Straßenbaum in der Belegung des Stadtbildes spielt, anschaulich zum Ausdruck bringt. Die Mitarbeiter für die einzelnen Abschnitte des Buches, dessen Herausgabe unter Leitung des Hrn. Gartendir. Encke steht, sind ausgewählt, sein Erscheinen darf im Laufe dieses Jahres erwartet werden. Auch an der vom Vorstand den Gruppen überwiesenen Frage betr. Auswahl und Verwendbarkeit der Rosensorten für die Zwecke der Gartenkunst unter besonderer Berücksichtigung städtischer Verhältnisse ist gearbeitet worden, der Abschluß und die Verwertung des Materials, welches sich ergeben hat, sind im laufenden Jahre zu erwarten. Die Zeitschrift „Gartenkunst“ wird weiter ausgebaut und reicher ausgestattet werden. Es ist mit der „Deutschen Gartenbau-Gesellschaft“ ein Vertrag vereinbart, wonach diese Zeitschrift zugleich Organ dieser Gesellschaft sein soll. —



# DEUTSCHE BAUZEITUNG

## XLVIII. JAHRGANG. N<sup>o</sup> 68. BERLIN, DEN 26. AUGUST 1914.

### Ausbau des Eisenbahnnetzes in Rußland.

(Schluß.)

**Z**entralgebiet. Unter den neuen Bahnen in diesem Gebiet sind an erster Stelle diejenigen zu erwähnen, die der notleidenden Industrie des Urals durch Ausbau des Eisenbahnnetzes zu Hilfe kommen sollen. Zur inneren Erschließung des Urals sind bereits mehrere neue Linien in Bau genommen und zwar: die sogenannte West-Uralbahn von Berdjauisch nach Laßwa in einer Länge von 524 Werst, die Nordost-Uralbahn von Alapajewsk nach Bogdanowitsch (133 Werst) und von Jekaterinburg nach Saitkowo (437 Werst) und die auf Staatskosten zu erbauende Bahn Sinarskaja—Schadrinsk (110 Werst). Geplant ist ferner von der Troizk-Eisenbahn-Gesellschaft eine Linie, die die Stadt Orsk mit der Samara—Slatoust-Eisenbahn verbinden soll und zwar von Orsk nach Troizk in einer Länge von 398 Werst — eine Zweiglinie Troizk—Kustonai (167 Werst) ist ihr bereits konzessioniert worden und im Bau —, und von Orsk auf den Magnetberg bis zur Station Berdjauisch in einer Länge von 544 Werst. Eine andere Gruppe von Unternehmern plant eine Linie von Orsk über den Magnetberg und Werschneursk nach Miaß und weiter nach Kyschtym, Station der Perm-Eisenbahn. Die Länge dieser Strecke beträgt etwa 700 Werst. Eine Entscheidung der Kommission über diese Unternehmungen ist noch nicht ergangen, dagegen hat die Moskauer—Kasan-Eisenbahngesellschaft die Konzession zum Bau der viel umstrittenen Strecke Kasan—Jekaterinburg erhalten. Mit der von der Gesellschaft bereits in Bau genommenen neuen Linie von Arsamas nach Schichran wird somit eine direkte Verbindung des Urals mit Moskau und dem Zentral-Gebiet hergestellt. Zugleich hat die Gesellschaft aber auch den Bau einer Bahn von Nishnij-Nowgorod nach Kotelnitsch mit einer Abzweigung nach Jaransk übernehmen müssen, um Nishnij-Nowgorod durch einen Anschluß an die Nordbahn für den Verlust der erhofften direkten Verbindung mit Jekaterinburg zu entschädigen.

Für eine bessere Verbindung dieses durch seine Jahresmessung bekannten Platzes mit dem Nordwesten unter Umgehung Moskaus will die sogenannte Ober-Wolgabahn Sorge tragen. Nach dem von der Kommission für neue Eisenbahnen bereits gebilligten Plan führt diese Bahn von der Station Kaschin der Moskau—Windau—Rybinskbahn bis zur Station Nowki der Moskau—Nishnij-Nowgoroder Bahn und von der Station Sarelowo der Nordbahn über Kaljasin bis zur Stadt Uglitsch in einer Gesamtlänge von 332 Werst.

Ein weiterer Plan im Gebiet der oberen und mittleren Wolga will für die sibirischen und mittelasiatischen Erzeugnisse einen kürzeren Transitweg nach Moskau und den Ostseehäfen schaffen. Es handelt sich im Wesentlichen um zwei Linien, die beide Jermolino, Station der Nordbahn, zum Ausgangspunkt nehmen und über Simbirsk nach Kinel führen. Unter den vielen Vorschlägen, die der Kommission für neue Eisenbahnen eingereicht sind, bezweckt der der Moskau—Kasan-Eisenbahngesellschaft die Bahn von Jermolino über Nishnij-Nowgorod, Arsamas,

Alatyr, Simbirsk nach Smyschlajewska (zwischen Samara und Kinel) zu führen. Ein anderer Vorschlag wählt die Route von Jermolino über Schuja—Goroschowe, Nawlowo, Ardatoff, Alatyr, Simbirsk, Smyschlajewsk. Eine Konzession ist noch nicht erteilt worden.

Zu erwähnen ist schließlich noch die von der Wolga-Bugulma-Eisenbahngesellschaft bereits in Bau genommene Strecke Bugulma—Tschischma in einer Länge von 215 Werst. Zugleich ist der Gesellschaft der Bau einer Brücke über die Wolga bei Simbirsk übertragen worden.

Sibirien. Die bereits seit langer Zeit geplante bessere Verbindung der Sibirischen Hauptbahn mit dem Schwarzen Meer über Saratoff ist durch Konzessionierung eines Teiles der in Aussicht genommenen Linien ein wesentliches Stück vorwärts gekommen. Ueber die von Saratoff nach dem Schwarzen Meer gedachten Linien, von denen die über Millerowo nach Mariupol anscheinend die meisten Aussichten hat, ist noch keine Entscheidung ergangen, dagegen ist die Verbindung Saratoffs in östlicher Richtung zur Taschkenter Bahn bereits der Gesellschaft der Rjasan-Uralbahn konzessioniert worden. Die Konzession umfaßt den Bau einer Brücke über die Wolga bei Saratoff, Umwandlung der Strecke Jerschoff-Uralsk in eine normalspurige Bahn und Weiterführung der Linie bis Ilesk, südlich Orenburg. Die Länge der neuen Strecke Uralsk—Ilesk beträgt 246 Werst. Von der Taschkenter Bahn soll eine Verbindungsbahn nach Orsk führen, das bisher noch ohne Eisenbahnen ist und durch die in Aussicht genommenen Bahnen ein wichtiger Knotenpunkt des südöstlichen Eisenbahnnetzes werden wird. Denn es wird, wie bereits oben erwähnt, Orsk als Ausgangspunkt der neuen Uralbahnen Orsk—Troizk und Orsk—Berdjauisch in Aussicht genommen; ferner ist eine Linie Orsk—Orenburg der Troizker-Eisenbahngesellschaft bereits konzessioniert worden und schließlich soll von hier aus auch die neue Hauptlinie nach Semipalatinsk weiter geführt werden. Nach der von der Kommission für neue Eisenbahnen festgesetzten Trasse soll diese Linie über Orsk (wobei nicht Ilesk, sondern die Station Martsch südlich desselben als Anschlußpunkt an die Taschkenter Bahn in Aussicht genommen ist), Ambassarsk und Akmolinsk bis Semipalatinsk in einer Länge von 1800 Werst gebaut werden. Die Kosten sind auf 130 Mill. Rbl. veranschlagt. Die Konzession dürfte vielleicht der Unternehmergruppe zu fallen, die bereits die Konzession für die Endstrecke dieser südsibirischen Magistrale, die sogenannte Altaibahn, d. h. für die Strecke Semipalatinsk—Barnaul nach Nowonikolajewsk (613 Werst) mit einer Zweigbahn von Barnaul nach Biisk (151 Werst) erhalten hat. Biisk ist zugleich der Endpunkt einer auf Staatskosten geplanten Bahn von Minussinsk über Kusnezsk, die ihrerseits eine Fortsetzung der der Atschinsk—Minussinsker-Eisenbahngesellschaft konzessionierten Linie ist, die von der Station Atschinsk der Sibirischen Bahn nach Minussinsk führt in einer Länge von 451 Werst. Die Baukosten dieser Strecke sind auf 31,85 Mill. Rbl. veranschlagt.

Die Koltschugino-Eisenbahn führt von der Station Jurga oder einem anderen benachbarten Punkte der Sibirischen Bahn bis zu den Kohlengruben von Koltschugino im Gouvernment Tomsk, Kreis Kusnezsk, in einer Länge von 187 Werst. Die Kosten sind auf 9,85 Mill. Rbl. veran-

die sogenannte Lenabahn und die Bahn zur mongolischen Grenze. Die Lenabahn, die gleich vielen anderen großen Plänen schon seit Jahren die öffentliche Meinung beschäftigt, soll das Lenagebiet an die Sibirische Hauptbahn anschließen und damit die Goldindustrie die-



Aus Leuchtesdorf am Rhein. Photographische Aufnahme von Frans Huysser in Godesberg am Rhein.  
Malerische Architekturbilder vom Rhein.

schlägt. Ferner hat die Kommission für neue Eisenbahnen einem Plan zugestimmt, der eine Bahn von Petropawloffsk (zwischen Kurgan und Omsk) in südlicher Richtung nach Koktschetawa in Aussicht nimmt.

Ein wesentlich größeres Interesse beanspruchen die zwei letzten noch zu besprechenden Projekte in Sibirien,

ses Bezirkes beleben. Unter den zahlreichen Unternehmungen ist dasjenige, das die Station Tulun der Sibirischen Bahn zum Ausgangspunkt nimmt und eine Linienführung in nordöstlicher Richtung nach Ust-Kust am Lenafluß vorsieht, das am meisten ausgearbeitete. Es hat jedoch den Nachteil, daß es seine Aufgabe nur un-

vollkommen erfüllen kann. Denn da die Schiffsperiode auf der Lena und dem Witimfluß nur vier und einhalb Monat im Jahr dauert, müßten die für die weiter gelegenen Gebiete des Lenabezirkes bestimmten Waren ganz wie bisher den Winter über bis zur Eröffnung der Schiffsahrt liegen bleiben. Bessere Aussichten scheint der Vorschlag des Generalgouverneurs von Irkutsk zu haben, der eine Bahn von Irkutsk nach Bodaibo am Witimfluß in Anregung bringt. Er umgeht nämlich den Baikalsee im Norden und könnte später bis zur Amurbahn weiter geführt werden. Das wäre aus dem Grunde sehr wichtig, weil die jetzige südliche Ringbahn um den Baikalsee durch ein Gebiet führt, in dem vulkanische Erscheinungen eine Zerstörung der Tunnel herbeiführen könnten. Die Verwirklichung des Planes dürfte nunmehr in greifbare Nähe gerückt sein, nachdem die Lena-Goldindustrie-Gesellschaft sich bereit erklärt hat, eine besondere Gesellschaft zum Bau der Eisenbahn zu bilden, sofern ihr gewisse Vorrechte und Vergünstigungen eingeräumt werden.

Nicht minder bedeutungsvoll für die zukünftige Gestaltung der Dinge im fernen Osten ist der Plan der be-

eingereichten Plan sollte die Linie von Kagan (Stadt Buchar) in südöstlicher Richtung nach Karschi gehen, von hier zum Fluß Amu-Darja nach der Stadt Kerki und dann am Fluß entlang über Kalif nach Termes an der Grenze von Afghanistan. Das Baukapital beträgt etwa 27 Mill. Rbl.

Den Bedürfnissen des nördlichen Turkestan soll die unter dem Namen Semiretschje-Bahn konzessionierte Linie dienen, die von Arys, Station der Taschkentbahn über Waldybai nach Pischpek mit Abzweigung nach dem Flecken Tokmak im Semiretschje-Gebiet und der Stadt Werny führt. Die Länge der Strecke Arys—Pischpek beträgt 536 Werst, die Kosten sind auf etwa 40 Mill. Rbl. veranschlagt. Die Weiterführung dieser Bahn in nördlicher Richtung bis Semipalatinsk mit Anschluß an die bereits früher erwähnte neue Linie Semipalatinsk—Nowonikolajewsk (Altaibahn) dürfte gleichfalls in absehbarer Zeit in Angriff genommen werden. Es verlautet auch, daß die Regierung die Verlängerung der Bahn über Dscharkent bis zur chinesischen Grenze ins Auge gefaßt hat.

Ein weiteres, die bessere Erschließung des Ferghana-Gebietes bezweckendes Projekt der Kokand-Namagan-



Biedermeier-Zimmer im Obergeschoß des Vorderhauses.  
Das wiederhergestellte Schabbel-Haus in Lübeck.

reits genannten Mongolischen Bahn, die von der Sibirischen Hauptbahn an die mongolische Grenze führen soll. Die Bahn soll auf Staatskosten erbaut werden.

Zentralasien. Unter den in Turkestan in Aussicht genommenen neuen Eisenbahnen interessiert vornehmlich die sogenannte Bucharische Eisenbahn von Kagan über Karschi bis Termes und von Karschin bis Kitob in einer Gesamtlänge von 585 Werst. Ueber die nähere Linienführung dieser Strecke ist im Statut nichts gesagt. Nach dem

Eisenbahn-Gesellschaft ist von der Kommission für neue Eisenbahnen gebilligt und vom Ministerrat befürwortend dem 2. Departement des Reichsrates zur Entscheidung überwiesen worden. Es sieht zwei neue Linien vor, von denen die eine von der Stadt Namangan über Andishan zum Dorfe Dshela-Abad führt, die andere von Andishan in nördlicher Richtung bis zum Dorfe Kokand-Kischlak. Die Länge der ersten Linie beträgt etwa 162 Werst, die der zweiten ungefähr 20 Werst. —

### Der Bodensee als Mittelpunkt des mitteleuropäischen Wirtschaftslebens.

In einem Buche „Probleme des Weltverkehrs“ behandelt Dr. Rich. Hennig die Bedeutung des Bodensees als Mittelpunkt des europäischen Wirtschafts- und Verkehrslebens. Für die Entwicklung des nordamerikanischen Wirtschaftslebens ist die Tatsache von hervorragender Bedeutung gewesen, daß die fünf „Großen Seen“ sich als ein natürlicher Brennpunkt des Verkehrs und des Güteraustausches darboten. In ähnlicher Weise werden die drei großen Seen im inneren Afrika wirken. Europa besitzt ziemlich in der Mitte seines Hauptwirtschafts-Gebietes seinen größten, wasserreichsten und bedeutendsten See, den Bodensee. Auch

dieser würde unschwer der wichtigste Brennpunkt für das zentraleuropäische Wirtschaftsleben werden können, wenn er über einen guten natürlichen oder künstlichen Schiffsahrtsweg zum Meer verfügte, der ihm aber bis heute versagt ist.

Im Laufe der letzten Jahre ist das Problem der Rheinschiffahrt bis zum Bodensee viel erörtert worden, und die Aussichten des Planes sind dermaßen günstig gestaltet worden, daß an der baldigen Verwirklichung des Projektes kaum noch gezweifelt werden kann. Daß alsdann das ganze Bodenseebcken einschließlich seines gesamten Hinterlandes einen starken wirtschaftlichen Aufschwung nehmen wird, ist selbstverständlich, um so mehr, als von den fünf Bo-

denseeländern bis in die jüngste Zeit hinein zwei (Württemberg, Schweiz) eines vollwertigen Wasserweges zum Meere entbehren. Nach vier anderen Seiten — außer der Rheinstraße — darf der Bodensee hoffen, späterhin einmal einen Anschluß ans Meer zu erlangen. Neben der durch den Rhein geschaffenen Küstenverbindung besteht die Aussicht, eine Wasserstraße zu den deutschen Nordseebädern, ferner eine nach Osten, zum Schwarzen Meer, eine vierte nach Süden, zum Adriatischen Meer (Bahnlinie) und eine fünfte nach Südwesten, zu den französischen Mittelmeerhäfen zu erhalten.

Der Verfasser widmet diesen vier weiteren großen Verkehrslinien einige Erläuterungen und sagt dann:

An das Nordufer des Bodensees knüpfen großartige Verkehrspläne an, die darauf abzielen, den Bodensee zu einem Mittelpunkt des ganzen mitteleuropäischen Wirtschaftslebens zu machen. Seit längerer Zeit wird der Plan erörtert, für den König Ludwig von Bayern lebhaft eingetreten ist: unter Benutzung der in den Bodensee fließenden Schussen und des zur Donau gehenden Rißbaches einen Donau-Bodenseekanal herzustellen, der dann künftig eine große Wasserstraße zwischen dem schiffbaren Rhein und der schiffbaren Donau und somit einen fortlaufenden Großschiffahrtsweg von der Nordsee bis ins Schwarze Meer darbieten würde.

Damit aber nicht genug. Durch den Donau-Bodenseekanal würde der Bodensee auch Anschluß an das große bayerische Wasserstraßennetz gewinnen, dessen Neu-

schaffung als gesichert erachtet werden kann... Mehr und mehr verdichten sich die bayerischen Großschiffahrtspläne zu einem festen Beschluß, nicht nur den bayerischen Main ausreichend zu kanalisieren, sondern auch dem veralteten Ludwigskanal zwischen Main und Donau einen des 20. Jahrhunderts würdigen Nachfolger zu geben, etwa in Gestalt eines großartigen, von Bamberg über Nürnberg bis nach München und Augsburg reichenden, die Mitte des Landes von Nord nach Süd durchziehenden Kanals. Damit eröffnet sich dem künftigen Donau-Bodenseekanal die willkommene Aussicht, fast ganz Bayern als Hinterland zu gewinnen.

Der Verfasser spricht dann von einem neuen Weser- und von einem Main-Elbe-Kanal und meint, auch diese Pläne würden einst so gut wie sicher zur Ausführung gelangen, wenn auch darüber noch lange Zeit vergehen werde. Somit eröffnet sich das insbesondere für deutsche Verhältnisse ideale Ziel, daß eine fortlaufende Schiffahrtsstraße von der Weser- oder Elbmündung bis zum Bodensee entsteht, mit anderen Worten, daß der Bodensee, und mit ihm der Donaulauf, verkehrsgeographisch ins Hinterland Hamburgs oder Bremens einbezogen werden könnten... Dann würde der Bodensee eine Verkehr ansaugende Wirkung ausüben, die heute noch nicht annähernd übersehen werden könne und eine zentrale Stellung im europäischen Wirtschaftsleben einnehmen, die hinter der großen nordamerikanischen Seen an Bedeutung kaum zurückstehen würde. —

### Vermischtes.

**Die Nebenbahn Maulbronn Bahnhof—Maulbronn Stadt.** Viele unserer Leser, die das einzigartige Kloster Maulbronn besuchten und bisher den dreiviertelstündigen Waldweg von der Station Maulbronn zum Kloster zurücklegen mußten, wird es interessieren, daß am 1. Aug. 1914 die vollspurige Nebenbahn von Maulbronn Bahnhof nach Maulbronn Stadt dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde. Die Länge der Nebenbahn von Mitte zu Mitte der Verwaltungsgebäude Stadt beträgt 2,343 km. Zwischenstationen sind nicht vorhanden. Die größte Steigung der Bahn ist 1 : 100, der kleinste Krümmungshalbmesser 200 m. Die Bahn zweigt vom Hauptbahnhof Maulbronn auf der östlichen Seite ab, wo ein neuer Verladeplatz und ein neuer Bahnsteig von 120 m Länge angelegt worden sind. Anlässlich der im Gang befindlichen Erweiterung des genannten Bahnhofes wird die Gleisanlage so gestaltet, daß im Bedarfsfall die Nebenbahnzüge unmittelbar bis Mühlacker weitergeführt werden können.

Die Nebenbahn verläßt den auf Höhe 268,65 gelegenen Hauptbahnhof Maulbronn in nördlicher Richtung, kreuzt die Bahnhof-Zufahrtsstraße in Schienenhöhe und erreicht, sich nach Osten wendend, ihren höchsten Punkt bei km 0 + 374. Von da aus führt die Bahn am Hang des Salza-Tales in nordöstlicher und nördlicher Richtung im Gefälle bis zur Endstation Maulbronn Stadt. Der am westlichen Stadt-Ende gelegene Bahnhof ist 800 m von den Klostergebäuden und 1300 m von den Steinbrüchen entfernt und liegt auf Höhe 260,8, also 7,85 m tiefer, als der Hauptbahnhof.

An Hochbauten sind auf dem Stadtbahnhof hergestellt worden: ein Verwaltungsgebäude mit angebautem Güterschuppen nebst Rampe für Seiten- und Kopfverladung, ein Nebengebäude, ein Lokomotivschuppen und ein Dienstwohngebäude für 2 Unterbeamte. An Gleisanlagen sind vorhanden: 2 Zugaufstellungsgleise, ein Verladegleis mit Kranen für den Holz- und Steinverkehr, ferner ein Abstellgleis. Die Hochbauten sind größtenteils aus Maulbronner Sandstein hergestellt und im Äußeren dem baulichen Charakter der Stadt angepaßt worden.

Die Bahneinschnitte liegen durchweg in den Gipskeupermergeln; insgesamt wurden 85000 cbm Erdmasse bewegt. Der größte Damm ist 9 m hoch, der größte Einschnitt 11,5 m tief. Der größte Kunstbau ist eine gewölbte Waldweg-Unterführung von 4 m Lichtweite. Die Bahn ist mit gebrauchtem Oberbau des Profiles E ausgestattet. Die Bahnbettung besteht aus einer Vorlage von Maulbronner Sandstein und einem Schotterbett aus Muschelkalkstein.

Die Kosten der Nebenbahn betragen ohne Betriebsmittel und ohne die von der Stadtgemeinde Maulbronn zu tragenden Grunderwerbskosten rund 550000 M., für 1 km demnach rund 235000 M.

Die Bahn wurde unter der Oberleitung des Oberbauates v. Zügel bei der General-Direktion der Staatseisenbahnen durch die Eisenbahn-Bauinspektion Mühlacker (Vorstand Baurat Klein) erbaut. Die Bauzeit betrug etwas mehr als ein Jahr. Die Unterbauarbeiten sowie ein Teil der Hochbauarbeiten waren den Bauunternehmern Gebrüder Kiefer aus Calmbach, die Gleislegungsarbeiten dem Unternehmer G. Kammerer aus Ebhausen übertragen. Die sonstigen Arbeiten an den Hochbauten wurden von Handwerksmeistern der Gegend ausgeführt. —

### Tote.

**Großherz. Oberbaurat Speer †.** In Ueberlingen ist nach den Mitteilungen badischer Blätter nach längerem schwerem Leiden Oberbaurat Hermann Speer, Kollegialmitglied der Großherz. Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen, gestorben. Oberbaurat Speer stammte aus Donaueschingen und stand im 63. Lebensjahr. Nach seiner Dienstzeit als Baupraktikant wurde der Verstorbene 1885 zum Baumeister und 1891 zum Zentralinspektor bei der Generaldirektion der Badischen Staatsbahnen mit dem Titel Hochbauinspektor ernannt. Acht Jahre später erhielt er den Titel Oberbauinspektor und 1904 den Titel Baurat. Oberbaurat Speer war in den letzten Jahren hauptsächlich mit den Neubauten des Aufnahme-Gebäudes des neuen Karlsruher Personenbahnhofes betraut. Bald nach der Eröffnung des Bahnhofes mußte er sich infolge schwerer Erkrankung vom Dienst zurückziehen. Er gedachte in Ueberlingen, wo er ein Landhaus besaß, Genesung zu finden. —

### Wettbewerbe.

**Wettbewerb Badeanstalt Cassel.** Der Termin zur Einreichung der Entwürfe ist auf unbestimmte Zeit verschoben worden. —

**Wettbewerb Stadthalle Erfurt.** Der Einreichungs-Termin für die Entwürfe ist auf unbestimmte Zeit vertagt worden. —

### Chronik.

**Schelde—Rhein-Kanal.** Die belgische Regierung hat einen Ausschuß mit den Vorarbeiten für die Herstellung eines Wasserweges vom Schelde-Strom bis zum deutschen Rhein betraut. Dieser Wasserweg verkürzt die Strecke von Antwerpen nach dem Rhein um 175 km. Die Kosten, an denen Belgien und Preußen sich nach Maßgabe des Gebietes, das der Kanal durchschneiden soll, beteiligen, werden auf 80 Mill. M., die jährlichen Verwaltungsausgaben auf 2400000 M. veranschlagt. Der Kanal wird den ungehinderten Verkehr von Dampfern bis zu 2000 t Gehalt ermöglichen. —

**Kleinhauussiedelung in Köln-Bickendorf.** Wie aus dem gelegentlich der Hauptversammlung der „Gemeinnützigen Aktiengesellschaft für Wohnungsbau in Köln“ am 23. Juli d. J. erstatteten Geschäftsbericht hervorgeht, sind Ende Mai d. J. die Fluchtlinien für das Siedelungsgebiet festgestellt worden, das 600 Wohnungen umfassen soll. Die weitere Planbearbeitung und die Bauleitung sind nach eingehender Prüfung des Ergebnisses des s. Zt. abgehaltenen Wettbewerbes dem Arch. Dipl.-Ing. C. M. Grod übertragen worden. Mit der Bauausführung, die zunächst etwa 300 Wohnungen umfassen soll, ist begonnen worden; die Wohnungen sollen Januar 1915 beziehbar sein, dann wird auch, um den Anmeldungen auf Wohnungen zu genügen, gleich der 2. Abschnitt begonnen werden müssen. Die Kosten einschl. Grundstücks- und Straßenbaukosten werden sich etwa auf 4 Mill. M. stellen. Die genannte Aktiengesellschaft will gleichzeitig die Schaffung einer ähnlichen Siedelung im Gebiet von Köln-Nippes ins Leben rufen, wo die Nachfrage nach Kleinhauungen besonders stark ist. —

Inhalt: Ausbau des Eisenbahnnetzes in Rußland. (Schluß.) — Der Bodensee als Mittelpunkt des mitteleuropäischen Wirtschaftslebens. — Vermischtes. — Tote. — Wettbewerbe. — Chronik. — Abbildungen: Malerische Architekturbilder vom Rhein. — Das wiederhergestellte Schabbel-Haus in Lübeck. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.  
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.  
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.



# DEUTSCHE BAUZEITUNG

## XLVIII. JAHRGANG. NO. 69. BERLIN, DEN 29. AUGUST 1914.

### Das wiederhergestellte Schabbel-Haus in Lübeck.

(Schluß aus No. 67.) Hierzu die Abbildungen in No. 68 und früher, sowie Seite 646 und 647.



**L**n dieses nun so wiederhergestellte Haus wurden eine Reihe von Sammlungen und Bestandteile fremder Häuser in Lübeck übernommen, für die bei aller Verschiedenheit der Rahmen des Hauses immerhin eine gewisse Einheitlichkeit schuf. Aus dem zum Abbruch bestimmten Hause Breite - Straße 46 in Lübeck

wurde eine Diele gewonnen, die sich in ihren Abmessungen so glücklich den Maßen des Schabbel-Hauses anschmiegte, daß sie die Grundlage der oberen Dielen-Anlage bilden konnte. In ihrer weiteren Ausgestaltung konnte diese dann so vervollständigt werden, daß sie eine bedeutungsvolle Fortsetzung der großen unteren Diele geworden ist. An sie reiht sich eine bemerkenswerte Raumgruppe.

Ferner wurde in das Schabbel-Haus die Sammlung aus dem Nachlaß des Malers und Konservators Carl Julius Milde (1803—1875) aufgenommen. Milde war in Hamburg geboren und machte seine künstlerischen Studien in Dresden. Wiederherstellungsarbeiten an den Kirchen Lübecks brachten ihn in Beziehung zur Kunst und zum Kunstgewerbe des Mittelalters. Er war der erste Konservator von Lübeck und hat als solcher eine bemerkenswerte Privatsammlung zusammen gebracht, die lange Zeit in der Stadtbücherei aufbewahrt wurde. Nach Vollendung der Wiederherstellungs-Arbeiten des Schabbel-Hauses wurde sie in Räumen der obersten Geschosse des Vorderhauses untergebracht. Diese obersten, unter dem Giebel gelegenen Geschosse waren durch Feuer zerstört. Es trat infolgedessen an die Stelle der Wiederherstellung dieses Teiles des Hauses eine Neuherstellung der Räume, die darauf mit Ausstellungsgut bedacht wurden. Ein Teil der Milde-Sammlung wurde noch im obersten Vollgeschoß in einem Oberlicht-Raum aufgestellt.

Was nun neben den beiden Dielen die Haupträume des Hauses in ihrer jetzigen Ausstattung anbelangt, so liegt zunächst rechts vom Eingang ein Zimmer der frühen Barockzeit (XVII. Jahrhundert), dessen Teile aus dem Kowalsky'schen Hause, Braunschweig 21 in Lübeck, hierher übertragen wurden. Eichene Wandbekleidung mit Rechteckfüllungen, ein Deckengemälde mit der Auferweckung des Lazarus, umgeben von einem plastischen Kranz aus Laubwerk und Putten, weiße Wandflächen, ein weißer Ton-Ofen späterer Zeit, schweres Mobiliar aus Eichen-

holz bilden den Hauptschmuck des Raumes (S. 595 in No. 61). Links vom Eingang liegt ein kleines Zimmer mit Wandgemälden vom Ende des 18. Jahrhunderts, die aus dem Hause Breite - Straße 12 in Lübeck hierher übertragen wurden.

An der Diele liegt die Küche; bis zur Mitte des XVIII. Jahrh. lag sie in Lübeck offen an der Diele, von da ab wurde sie durch Glaswände von ihr abgeschlossen und zu einem Einbau, über dem die Räume für die Dienstboten lagen. So auch hier. Der offene Herd mit Rauchfang ist mit Delfter und Holsteiner Kacheln ausgekleidet. Künstlerisch verzierte gußeiserne Ofenplatten schützen die Rückwand gegen die Einwirkungen des Feuers.

Der erste Raum des Seitenflügels im Erdgeschoß erhält seinen Eindruck durch eine aus dem Matz'schen Hause in der Breite-Straße 14 in Lübeck hierher übertragene groß gemusterte Tapete, die vielleicht aus der Tapetenfabrik des Bürgermeisters Rodde stammt. Barocke Ornamente sind in Oelfarbe und Vergoldung auf Leinen schabloniert, worauf das Ganze zur Erzielung eines stoffartigen Eindruckes mit Wollstaub überstreut wurde. (S. 625 in No. 66 und S. 646.)

Auf diesen Raum folgt der Bildersaal, der im Hause war und, wie ähnliche Räume in den meisten Bürgerhäusern, geselligen Zwecken diente. Die Malereien der Wände wurden unter der Tapete und der Tünche entdeckt und zeigen landschaftliche Darstellungen aus der Zeit des Rokoko. Die Decke ist durch frei angetragene, durch teilweise Vergoldung gehobene plastische Stuckornamente im Stile des Rokoko belebt. Die Malereien der Kurzwände scheinen von anderer Hand zu sein; sie zeigen im Gegensatz zu den nordischen Park-Landschaften der Langwand Landschaften italienischen Charakters. (S. 631, No. 67.)

Im Zwischengeschoß des Vorderhauses befindet sich das alte lübische Kontor mit ursprünglicher Wandtäfelung und Wandschränken des XVIII. Jahrhunderts, die sich an Ort und Stelle fanden. Der Kachelofen mit Chinesereien entstammt dem XVIII., die übrige Einrichtung der Mitte des XIX. Jahrhunderts.

Der im gleichen Geschoß gelegene Kramladen stammt aus dem Hause Mühlen-Straße 73 in Lübeck und geht wohl auf das Ende des XVIII. Jahrhunderts zurück. Er war für kleine Verhältnisse berechnet und in der Hauptsache das Reich des Krämers und seines Lehrlings (S. 621 in No. 65). Die Mädchenkammer über der Küche mit freiem Blick auf die Diele enthält unter der üblichen Ausstattung auch einen Spinnrocken mit Spinnstuhl.

Im Obergeschoß des Seitenflügels ist ein Raum als Spiegelbild der Wohlhabenheit und Prachtliebe des Lübecker Kaufmannes um die Wende des XVII. und des XVIII. Jahrhunderts ausgestattet. Seine Wände sind mit einer goldbraunen Ledertapete aus dem Hause König-Straße 31 in Lübeck bekleidet. Die wirkungsvolle Stuckdecke ist die Nachbildung einer Decke im Hause Fisch-Straße 31 in Lübeck. Die Ofennische ist bis an die Decke mit Holsteiner Fliesen belegt. Bemerkenswert sind die Möbel, vor allem der zweitürige Kleiderschrank mit Einlegearbeiten (S. 646).

Der folgende saalartige Raum, etwas kleiner als der Bildersaal im Erdgeschoß, zeigt den Zopfstil der Zeit Ludwigs XVI. Seine Ausstattung stammt aus verschiedenstem Besitz. Die Ausstattung eines an diesen Raum anschließenden kleinen Zimmers zeigt den Charakter des ersten Drittels des XVIII. Jahrhunderts und rührt von dem Abbruch eines Gartenhauses an der Einsiedel-Straße in Lübeck her. In den Gemälden der die Wände bedeckenden Holzverkleidung sind in malerischen Landschaften Liebes- und Schäfer-Szenen dargestellt (S. 625, No. 66).

Aus der Ausstattung der oberen Diele ist bemerkenswert ein großer Wandschrank aus dem Hause König-Straße 100 in Lübeck mit einer Bekrönung, die das Wappen der Lübecker Familie Green zeigt (S. 627). Die Wendeltreppe, welche die untere mit der oberen Diele verbindet und aus der Zeit des Barock stammt, wurde aus dem Kowalsky'schen Hause in der Braun-Straße in Lübeck hierher überführt. Nach der Straße zu liegt im ersten Obergeschoß des Vorderhauses ein Wohnzimmer mit einer Ausstattung etwa aus der Zeit um 1820 (S. 641, No. 68). Aus den Räumen dieses Geschosses ist noch die „gute Stube“ zu erwähnen. „Die beschriebene, vornehme Eleganz der Empire- und Biedermeiermöbel ist in dieser Zeit verschwunden und etwas Aufdringlicheres, das in dem sich wieder einstellenden Schnitzwerk der Möbel sich kund gibt, ist an deren Stelle getreten.“

Vom zweiten Obergeschoß des Vorderhauses ist außer den Räumen der Milde-Sammlung noch die Architektur-Ausstellung zu erwähnen, die in zwei Räumen zeichnerische Darstellungen und pho-

tographische Aufnahmen zeigt, die in lückenloser Weise die Entwicklung des Bürgerhauses in Lübeck von der romanischen bis zur klassizistischen Zeit sowohl im Äußeren wie im Inneren wiedergeben. Die Ausstellung ist hervorgegangen aus einer Ausstellung des Tages für Denkmalpflege, die 1908 in erweiterter Form in der Katharinen-Kirche in Lübeck veranstaltet war.

Ein Wort noch verdient der Garten hinter dem Hause, der in alter Weise bepflanzt und eingerichtet ist (S. 621) und den ein Gartenhaus, auch „Portal“ genannt, von einem Hof trennt, den die hintersten Flügel der Anlage umschließen. Das Gartenhaus ist mit einfachen Möbeln aus der Biedermeierzeit und mit zierlichen Tapeten ausgestattet (S. 602 u. 603, No. 62).

Im Hasten und Treiben unserer Tage ist das Schabbel-Haus in der unteren Meng-Straße in Lübeck eine stille Oase, die zur Beschaulichkeit und zur Erinnerung einladet. Dem Senat von Lübeck gebührt der Dank aller Kunstfreunde, daß er das großzügige Vermächtnis des Bäckermeisters Schabbel im Sinne der Kunst verwendete. In Lübeck sind die Bedingungen für die Bewahrung des Alten günstiger, als anderswo. Wenn die frische Entwicklung der Handelsstadt der Gegenwart auch hier schon manche Einbuße verursacht hat, so hat die vom Wasser umflossene Insel, auf der die Altstadt liegt, doch in der Hauptsache ihren alten Charakter bewahren können, wenn auch in die Hauptverkehrsstraße manches Warenhaus, manches Geschäftshaus einen schrillen Mißklang gebracht hat. Dem soll in Zukunft ein Ortsstatut vorbeugen. Dabei besitzt die staatliche Verwaltung in Baltzer und Mühlenpfordt, sowie in dem Museums-Direktor Schäfer Hüter des Alten, die wissen, was sie wollen und tun. Den Seitensprung des letzteren zugunsten des nicht nach Lübeck, wenigstens nicht in die Altstadt gehörigen Behrens wollen wir ihm nicht allzu hoch anrechnen. Mit jedesmaliger Freude verlassen wir Lübeck im Hinblick auf das, was dort in den letzten Jahren geschehen ist und geplant wird. Die Eröffnung des neuen Museums im alten Annen-Kloster, das Schäfer leitet, wird erneut Kunde von dem geben, wie Lübeck seinen alten, stolzen Kunstbesitz wahr und verwaltet. — H.—

## Die Herstellung der Unterführung der Windscheid-Straße unter dem Bahnhof Charlottenburg.

Von Geh. Baurat Wambsgans und Stadtbaumeister Zangemeister.



Die im Jahre 1877 erfolgte Planfeststellung der Berliner Stadtbahn sah am Bahnhof Charlottenburg nur die beiden Straßenunterführungen an der Wilmersdorfer- und an der Holtzendorff-Straße in einem Abstand von rd. 1600 m vor (vergl. den Lageplan der Abbildung 1). Da das Gelände noch ungebaut war, waren für die damaligen Verhältnisse in der Umgegend des Bahnhofes Charlottenburg diese beiden Unterführungen ausreichend. Seit der am 6. Februar 1882 erfolgten Inbetriebnahme der Stadtbahn schritt indessen die Bebauung Charlottenburgs von dem am Wilhelm-Platz gelegenen Zentrum immer weiter nach Süden vor, bis sie im Jahre 1895 am Stadtbahnhof Charlottenburg angelangt war.

Für den weiteren Fortschritt der Bebauung nach dem Gelände südlich vom Bahnhof bis zum Kurfürsten-Damm bildete der Eisenbahnkörper auf längere Zeit ein Hindernis, da infolge der großen Entfernung zwischen den beiden Straßen-Unterführungen an der Holtzendorff- und Wilmersdorfer-Straße dieses Gelände schwer zugänglich war. Erst als die Kurfürstendamm-Baugesellschaft im Jahre 1905 für einen neuen Durchgang zwischen den beiden Unterführungen sorgte, indem sie die Eisenbahn-Verwaltung zur Durchlegung des östlichen Personen-Tunnels am Bahnhof Charlottenburg veranlaßte und so eine weitere Verbindung zwischen dem Gelände nördlich und südlich des Bahndammes herstellte, nahm die Bebauung auf dem Gelände südlich des Bahnhofes ihren Fortgang.

Je dichter nunmehr die beiden Stadtteile nördlich und südlich des Bahnhofes Charlottenburg bewohnt wurden, desto stärker machte sich das Bedürfnis nach einer neuen Straßen-Verbindung zwischen diesen Stadtteilen fühlbar. Infolgedessen beschloß die Stadtgemeinde Charlottenburg 1913, die Windscheid-Straße unter dem Bahnhof bis zur Droysen-Straße hindurch zu führen und so eine

neue Verbindung zwischen den nördlich und südlich vom Bahndamm gelegenen Stadtteilen herzustellen, deren Konstruktion und Ausführung nachstehend beschrieben werden.

Wie aus dem in der Abbildung 2 dargestellten Querschnitt hervorgeht, hat die neue Unterführung eine lichte Weite von 20 m erhalten, wovon 10 m auf den Fahrdamm und je 5 m auf die beiden Bürgersteige entfallen. Die kleinste lichte Höhe beträgt 4,55 m.

Die bei dem Entwurf und der Ausführung dieses Bauwerkes zu überwindenden technischen Schwierigkeiten waren sehr erheblich, da die Unterführung am westlichen Ende des Bahnhofes Charlottenburg liegt und unter einem Stellwerk sowie unter den ausgedehnten und vielfach verzweigten Weichen-Verbindungen der Gleise hindurch gelegt werden mußte (vergl. Abbildungen 3 und 4), um eine geradlinige Verbindung zwischen der Windscheid- und der Droysen-Straße herzustellen. Bei der Ausarbeitung des Entwurfes war zu beachten, daß bei der dichten Zugfolge auf den Stadtbahngleisen und den Gleisen des Fernverkehrs eine Außerbetriebsetzung des Stellwerkes, eine Sperrung der Gleise oder eine auch nur vorübergehende Verlegung der Gleise nicht vorgenommen werden konnte. Nur während der nächtlichen 3 bis 4 Stunden dauernden Betriebspausen konnten Arbeiten ausgeführt werden, die ohne Außerbetriebnahme der Gleise nicht möglich waren.

Unter Berücksichtigung dieser Anforderungen wurden 2 Entwürfe durchgearbeitet. Ein Entwurf sah eine aus Blechbalken bestehende Eisenkonstruktion vor, die auf 4 Stützen gelagert und mit Buckelblechen abgedeckt war. Diese Eisenkonstruktion sollte in einzelnen Teilen neben dem Bahnplanum zusammengesetzt werden; dann sollten die fertig montierten Teile mit Kranen während der kurzen Betriebspausen eingebaut werden. Bei dem anderen Entwurf wurde die Eisenkonstruktion durch eine in Beton



eingehüllte Trägerdecke ersetzt, die während des Betriebes unter den vorübergehend auf Trägern gelagerten Gleisen eingebaut werden konnte. Die Durcharbeitung und Kostenberechnung ergab, daß die Baukosten bei dem zweiten Entwurf geringer waren, als bei der reinen Eisenkonstruk-

tion und daß auch die Ausführung unter den vorliegenden Verhältnissen leichter und in kürzerer Zeit zu bewerkstelligen war. Es wurde daher die Betonkonstruktion gewählt, deren Einzelheiten nachstehend etwas näher beschrieben werden sollen. —

(Schluß folgt.)



Prunkzimmer im Obergeschoß des Seitenflügels.



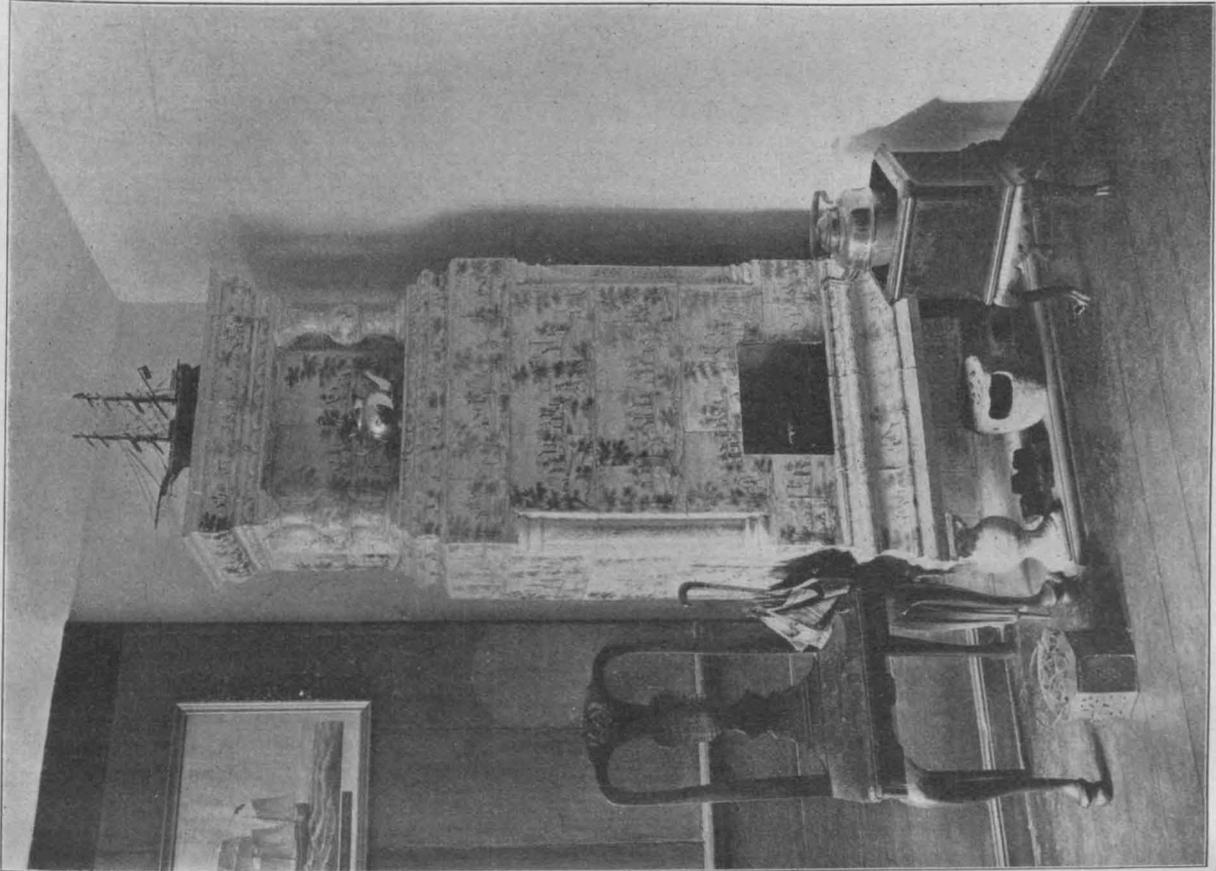
Barockzimmer aus dem Ende des XVII. Jahrhunderts im Erdgeschoß des Seitenflügels.  
Das wiederhergestellte Schabbel-Haus in Lübeck.

## Die Technik und die Kultur der Gegenwart.

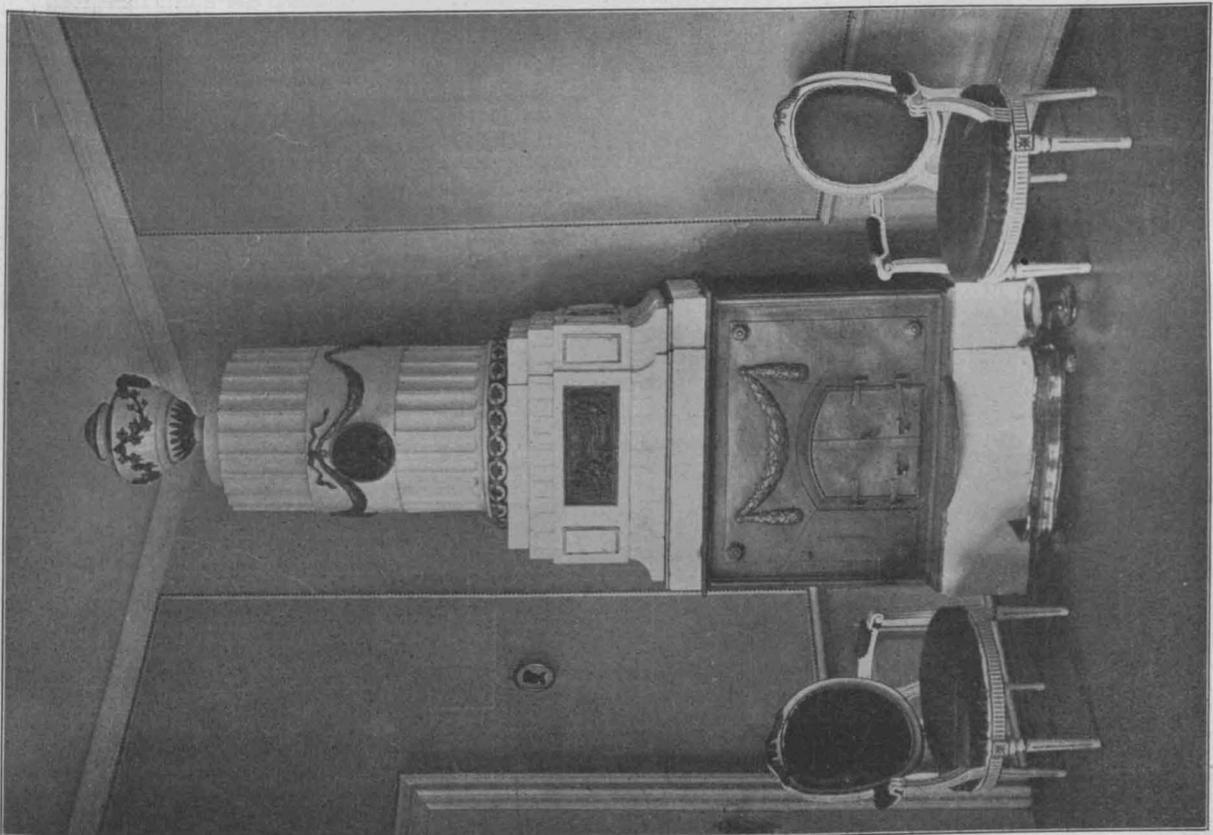


Bereits im Jahre 1913 hat auf der 54. Hauptversammlung des „Vereins Deutscher Ingenieure“ in Leipzig der Prof. an der Universität daselbst, Geh. Hofrat Dr. K. Lamprecht, einen Vortrag über „Die Technik und die Kultur der Gegenwart“ gehalten, der auch

namentlich der letzte Absatz Beachtung finden dürfte: Innerhalb des Gesamtverlaufes der höheren menschlichen Entwicklung hat die Technik vor allem Beziehungen zu den Naturwissenschaften. Die Naturwissenschaften einschließlich der Mathematik sind aber nicht isolierte, nur für sich und allein aus sich heraus verlaufende Er-



Barock-Ofen in bemalten Holsteiner Kacheln.  
Das wiederhergestellte Schabbel-Haus in Lübeck.



Ofen im Louis XII.-Saal.

heute noch von Interesse sein dürfte und den wir im Nachfolgenden auszugsweise wiedergeben, wobei unter den augenblicklichen inneren politischen Verhältnissen

scheinungen der geschichtlichen Entwicklung, sondern nur eine der vielen und wichtigen Ausdrücke des jeweiligen seelischen Lebens; sie sind daher in ihren jeweiligen

Grundlehren, z. B. in der Vorstellung von den Atomen, unmittelbar von der Eigenart dieses Seelenlebens abhängig und eben aus ihm heraus produziert. Indem dieses der Fall ist, ist die Technik, soweit ihre Entwicklung von den Naturwissenschaften abhängt, an den Charakter der jeweiligen Kultur überhaupt gebunden.

An den Charakter dieser Kultur ist sie aber auch in einer zweiten Weise, nämlich durch das Wirtschaftsleben, gebunden. Die Wissenschaft eröffnet der Technik alle Möglichkeiten, die dem Denken der Zeit jeweils zugänglich sind; das Wirtschaftsleben begrenzt die Durchführbarkeit dieser Möglichkeiten auf den engeren Kreis des finanziell Erreichbaren.

In diesem Verhältnis zur Technik stehen Wissenschaft und Wirtschaftsleben natürlich nicht in einem prinzipiellen Gegensatz zu einander; im Gegenteil: sie harmonisieren im Tiefsten, weil sie in jedem Kultur-Zeitalter im Sinne etwa kommunizierender Röhren auf den beiden gemeinsamen Boden des jeweiligen Seelenlebens hinabreichen.

Das individualistische Zeitalter, welches die großen europäischen Nationen zwischen dem 15. und 19. Jahrhundert durchlaufen haben, hat sich naturwissenschaftlich in der mechanischen Naturanschauung ausgewirkt; ihren vollen Abschluß hat diese Anschauung zum Teil erst jenseits der sonst gültigen chronologischen Grenzen dieses Zeitalters im Gesetz von der Erhaltung der Kraft und in Darwins mechanischer Erklärung der biologischen Vorgänge erreicht. Die heutige Technik fußt noch auf der Grundlage, welche diese Entwicklung geschaffen hat.

Inzwischen scheint es, als ob sich erste Ansätze zu einer veränderten naturwissenschaftlichen Grundanschauung bilden wollten. Vom Standpunkt kulturgeschichtlicher Betrachtung aus ist das wahrscheinlich; denn seit der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts sind wir in ein neues Kulturzeitalter eingetreten, dessen Charakter eine nicht mehr mechanische, sondern in irgend einer Weise dynamische Naturauffassung entsprechen würde. Wie dem aber auch sei: mit Sicherheit ergibt die wissenschaftliche Entwicklung der letzten Jahrhunderte, daß die heutige Technik sich in ihrer Denkgrundlage auf einem Reifezustand, nicht auf tastenden Anfängen neuer Denkrichtungen aufbaut. In einem solchen Reifezustand befindet sich die Technik

### Vermischtes.

**Weiterführung öffentlicher Arbeiten in Deutschland.** Die „Nordd. Allg. Zeitung“ schreibt: „Beim Ausbruch des Krieges sind infolge der starken Entziehung von Arbeitskräften der Unternehmer durch die Mobilmachung auch Bauarbeiten im Bereich des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten an manchen Stellen eine Zeitlang ins Stocken geraten. Der Minister hat angeordnet, daß die Bauarbeiten seines Ressorts ungesäumt wieder aufzunehmen und nach Möglichkeit zu fördern sind, um der Arbeitslosigkeit in tunlichst weitem Umfang zu steuern. Auch der Ersatz zur Fahne einberufener Bahnunterhaltungs-, Werkstätten- und sonstiger Arbeiter wird einer Anzahl von Arbeitslosen Arbeitsgelegenheit geben.“ Ähnliche Verfügungen sind vom preussischen Kriegs-Ministerium, von der Stadt Berlin und von einer Reihe anderer Städte und Stellen getroffen worden.

Diese Verfügungen berühren angesichts der durch den Krieg aufs Äußerste verschärften Notlage im Baugewerbe doppelt erfreulich. Sie stehen in wohlthuendem Gegensatz zu entsprechenden Verfügungen der Behörden anderer deutscher Bundesstaaten. So haben die Staatsministerien und die Militär-Behörden in Bayern die Einstellung zahlreicher bereits in Angriff genommener staatlicher Bauten verfügt. Infolgedessen ist naturgemäß die Mehrzahl der in Betracht kommenden Bauunternehmer und der mit Lieferungen für Bauten beschäftigten Betriebe zur Entlassung ihrer Arbeiter gezwungen, was vor allem schweren Notstand für diese, aber auch große finanzielle Schädigungen für die Unternehmer selbst bedeutet. Die Handelskammer München hat im Hinblick darauf an das Staatsministerium des kgl. Hauses und des Äußeren die Bitte gerichtet, daß in Angriff genommene Bauten im Bereich der Staatsministerien wie der Militärbehörden, falls irgend zugänglich, weiter geführt werden. Es hat sich dann auch das badische Finanz-Ministerium, dem der Hauptteil der bautechnischen öffentlichen Arbeiten im Großherzogtum Baden unterstellt ist, veranlaßt gesehen, die ihm unterstellten Ämter zu bestimmen, alle laufenden bautechnischen Arbeiten einzustellen und neue Arbeiten nicht beginnen zu lassen. Eine solche Verfügung in einer solchen Zeit muß die herrschende Notlage, die gleichermaßen die Arbeitgeber wie die Arbeitnehmer trifft, erheblich steigern. Man darf daher im Interesse aller bautechnischen Kreise in Baden dem Wunsch Ausdruck geben,

aber auch mit Rückhalt auf ihre wirtschaftliche Basis. Das Wirtschaftsleben des modernen Kulturzeitalters, des Kapitalismus, wie man zu sagen pflegt, oder des Unternehmertums, ist ausgebaut.

Aus dieser doppelten, aber gleichmäßigen Lage ergeben sich für die Fortentwicklung der Technik überaus wichtige Folgerungen und Pflichten. Es ist eine kulturgeschichtlich tausendfach bestätigte Erfahrung, daß große geistig-wirtschaftliche Bewegungen, die mit groben kommunistisch-naturalistischen Formen beginnen, die volle Höhe ihrer Entfaltung erst erreichen, indem sie aus dem Quantitativen ins Qualitative, aus dem Naturalismus in den Idealismus, aus der Leugnung der Persönlichkeit im wirtschaftlich Tätigen in die Anerkennung und Förderung vielmehr der Persönlichkeits-Entwicklung umschlagen. So ist z. B. das Kunstgewerbe Italiens und Deutschlands in den Jahrhunderten der Spätgotik und der Renaissance aus dem primitiven Handwerk der vorhergehenden Zeiten hervorgegangen. In dem Zeitpunkt eines solchen Umschlages zur Qualitätsproduktion und zu stärkerer Anerkennung und zugleich Indienstellung der Persönlichkeit des Arbeiters befindet sich heute die Technik; tausend Erscheinungen des Lebens im Einzelnen bestätigen diesen auf dem Wege kulturgeschichtlicher Betrachtungen in voller Tiefe und Weite verständlich werdenden Satz, und schon haben sich ganze Volkswirtschaften auf das Ideal einer vornehmlich qualitativen Produktion eingerichtet.

Betritt die Technik diesen Weg, den ihr ihre innere Entwicklung vorschreibt, in steter Energie und in klarer Erkenntnis des neuen Zieles, so wird sie zugleich die sogenannte soziale Frage lösen. Die volle Einrangierung der neuen Schicht der arbeitenden Klassen in die vorhandene soziale Schichtung kann niemals auf dem Wege irgendwelcher staatlicher oder gar nur charitativer Fürsorge oder durch sonst ein mechanisch von außen herangebrachtes Mittel, sondern nur aus der inneren Fortbildung der Berufstätigkeit des neuen Standes selbst heraus, in der Entwicklung wirklicher Persönlichkeits-Leistungen der ihm Angehörigen, erfolgen. —

daß das genannte Ministerium Veranlassung nehme, den die öffentlichen Arbeiten unterbindenden Erlaß zurück zu nehmen und alle Arbeiten anzuordnen, die fortzusetzen oder zu beginnen in seiner Macht liegt.

In einem halbamtlichen Artikel der amtlichen „Karlsruher Zeitung“ wird zwar darauf hingewiesen, daß es nicht richtig sei, der Staat habe seine sämtlichen Bauarbeiten eingestellt. Es wird dann weiter ausgeführt: „Wenn auch der Stand der badischen Staatskassen zurzeit glücklicherweise ein solcher ist, daß man zuversichtlich hoffen darf, die gegenwärtige schwere Zeit, die dem Staat sehr große unvorhergesehene Lasten auferlegt, ohne erhebliche finanzielle Schwierigkeiten bestehen zu können, so gebot doch, insbesondere bei der Ungewißheit der Dauer des Krieges, die Vorsicht, die Zahlungsfähigkeit der Staatskasse durch Entlastung von allen nicht unbedingt notwendigen und dringlichen Ausgaben zu sichern. Das Staatsministerium hatte deshalb angeordnet, daß das Staatsbudget für 1914/15 mit möglichster Sparsamkeit zu vollziehen sei, und daß insbesondere alle im außerordentlichen Etat der allgemeinen Staatsverwaltung und im Eisenbahnbau-Etat vorgesehenen Bauten, soweit sie noch nicht begonnen sind, bis auf Weiteres nicht auszuführen sind.“

Es wurde jedoch ausdrücklich angeordnet, von dieser Vorschrift abzuweichen, wo es sich darum handelt, bei eingetretener Arbeitsmangel Arbeitsgelegenheit zu schaffen und dadurch zur Besserung der wirtschaftlichen Lage einheimischer Gewerbetreibender beizutragen. Wo das zutrifft, sollen die staatlichen Bauarbeiten in angemessenem Umfang wieder aufgenommen und soweit die geeigneten Kräfte zur Verfügung stehen und die Materialien beschafft werden können, fortgeführt werden.“

Da die Notlage eine allgemeine ist und sich keineswegs auf bestimmte Bezirke beschränkt, so sei der Erwartung Ausdruck gegeben, daß die Abweichungen von der gegebenen Vorschrift in tunlichst weitem Umfang stattfinden mögen. Es sei in dieser Beziehung auch auf den nachfolgenden Aufruf des „Betonbau-Arbeitgeber-Verbandes für Deutschland“ an seine Mitglieder verwiesen. —

**Der deutsche Betonbau während des Krieges.** Der „Betonbau-Arbeitgeber-Verband für Deutschland“ mit dem Sitz in Leipzig, hat an seine Mitglieder einen vom Kommerzienrat Rudolf Wolle in Leipzig unterzeichneten Aufruf erlassen, der ernste Beachtung verdient und dem wir Folgendes entnehmen:

„Bald nach der Mobilmachung sind nicht nur viele industrielle Betriebe und Fabriken, sondern auch eine große Anzahl Baustellen geschlossen oder derart eingeschränkt worden, daß dieses einem Stillstand fast gleich kommt. Soweit die Stilllegung erfolgen mußte, weil wegen Einstellung des Güterverkehrs Mangel an den notwendigen Rohstoffen, wie Kohlen, Zement, Eisen, Sand, Kies, Ziegel usw. eingetreten ist, dürfte zu hoffen sein, daß in Kürze der Bahnverkehr wieder soweit aufgenommen werden wird, daß die notwendigen Materialien zur Fortführung der Betriebe herangeschafft werden können. Soweit eine Störung, Einschränkung, Stilllegung erfolgt ist wegen Einziehung zur Fahne, wird es nicht schwer sein, einen Ausgleich oder Ersatz durch beschäftigungslose Kräfte zu schaffen, deren es ja leider viel zu viele gibt. Soweit eine Stilllegung aber infolge von Kleinmut oder ängstlicher Selbstsucht erfolgt ist, muß solche aufs tiefste beklagt und schleunige Aenderung erwartet werden.

In allen Fällen, in welchen es irgend angängig ist, muß erstrebt werden, die Betriebe aufrecht zu erhalten oder sie wieder aufzunehmen.

Es ist natürlich die erste Pflicht: für unsere zu den Fahnen einberufenen Krieger und deren Angehörige zu sorgen. Außer der staatlichen Verpflichtung und der kommunalen Unterstützung setzt hier das „Rote Kreuz“ ein. Die zweite, ebenso wichtige Pflicht ist es, dafür zu sorgen, daß die Zurückbleibenden, denen es nicht vergönnt ist, zum Heere einberufen zu werden, Arbeit und damit Nahrung und Brot behalten. Die Mehrzahl von diesen, die mit ihren Angehörigen das Doppelte bis Dreifache der Kriegsteilnehmer zählen dürften, wird bei Arbeitslosigkeit in die bitterste Not geraten. Für die erfolgreiche Durchführung des uns aufgenötigten schweren Krieges um Deutschlands Existenz und Deutschlands Außenhandel ist die Aufrechterhaltung der Arbeitsmöglichkeit für die Zurückbleibenden eine unbedingte Notwendigkeit. Darum: Jeder Industrielle, Gewerbetreibende oder Privatmann, der Personal und Arbeiter hält, bestrebe sich, sie weiter zu beschäftigen und Eingezogene durch Arbeitslose zu ersetzen. Allerdings wird das für die Arbeitgeber vielfach mit Opfern verknüpft sein, die unter Umständen (beispielsweise wenn mangels Aufträgen in den Fabriken nur auf Vorrat gearbeitet werden kann) erheblich sein können und die nicht so in die Erscheinung treten, wie eine öffentlich gegebene Liebesgabe. Diese Opfer sind deshalb nicht minder notwendig; sie müssen im Interesse des Vaterlandes gebracht werden.

Es ist die vaterländische Pflicht eines jeden Arbeitgebers, seinen Betrieb weiter zu führen, soweit es nur irgend geht.

Es ist vaterländische Pflicht der Auftraggeber, nicht durch Zurückziehung oder Zurückhaltung von Aufträgen die Arbeitsmöglichkeit zu verkürzen und durch Zurückhaltung von Zahlungen die Lage zu erschweren, im Gegenteil, durch Erteilung neuer Aufträge die in Wegfall kommende Arbeitsgelegenheiten zu ersetzen und möglichsten Entgegenkommen zu zeigen. Besonders legen wir das auch den Behörden ans Herz.

Es ist vaterländische Pflicht der Banken und Geldgeber, nicht durch übermäßig hohe Zinsen und Stellung unerfüllbarer Bedingungen die Existenz, namentlich auch der vielen kleinen, zum Mittelstand gehörigen Betriebe, zu gefährden und die Schaffung neuer Arbeitsgelegenheiten zu unterbinden.

Es ist vaterländische Pflicht der Rohstoff-Lieferanten, die Preise nicht übermäßig in die Höhe zu treiben und hinsichtlich der Zahlungen keine verschärften Bedingungen einzuführen, sondern entgegenkommend zu sein. Wir legen das namentlich auch der Schwerindustrie nahe.

In diesem Sinne wirke und handle Jeder in seinem Kreise.

Reicht trotz allem die Arbeitsgelegenheit nicht aus, so empfiehlt es sich dringend, eine möglichst große Zahl vorzugsweise verheiratheter Arbeitsloser dadurch an der vorhandenen Arbeitsmöglichkeit zu beteiligen, daß Wechselschichten eingerichtet werden, sei es, daß man eine Schicht vormittags, die andere nachmittags, oder sei es, daß man die eine am ersten Tage, die andere am zweiten Tage arbeiten läßt u. s. f., natürlich bei voller Einhaltung des vertraglichen oder üblichen Stundenlohnes! Der „Deutsche Bauarbeiterverband“ ist mit der Einrichtung solcher halben oder Wechselschichten nicht nur einverstanden, er empfiehlt sie vielmehr selbst.

Sollte wider Erwarten durch den Abgang zu den Fahnen oder bei Vorhandensein von Arbeitsgelegenheit für den Kriegsbedarf irgendwo Arbeitermangel vorhanden sein, so wird dieser mit Leichtigkeit aus Gegenden, die Ueberfülle an Arbeitslosen haben, auszugleichen sein. Hierfür: „Reichszentrale der Arbeitsnachweise in Berlin“.

Gedenken wir auch der Frauen und Kinder unserer einberufenen Angestellten und Poliere, indem ihnen der Gehalt oder Lohn ihres Ernährers ganz oder zum Teil weiter gewährt wird.

Allen wünschen wir eine glückliche, sieggekrönte Heimkehr! —

**Zur Führung des Titels Regierungsbaumeister in Baden** berichten süddeutsche Blätter: Durch landesherrliche Verordnungen wurden die im Jahr 1906 erlassenen Vorschriften über die Vorbereitung der Ingenieure und Architekten in verschiedenen Punkten geändert. Eine wichtige Aenderung bringt die Erfüllung eines alten Wunsches der nicht im Staatsdienst befindlichen Ingenieure und Architekten. Nach den Vorschriften vom Jahr 1906 durften sich die Ingenieur- und Baupraktikanten, die die Staatsprüfung bestanden haben, aber nicht im Staatsdienst Verwendung finden, „staatlich geprüfte Baumeister“ nennen, während die in den Staatsdienst eingetretenen Praktikanten den Titel Regierungsbaumeister führen. Nach den neuen mit dem 1. Okt. d. J. in Kraft tretenden Vorschriften sind die Ministerien des Inneren und der Finanzen ermächtigt, den staatlich geprüften Praktikanten die Führung des Titels Regierungsbaumeister zu gestatten, auch wenn sie nicht im Staatsdienst beschäftigt sind. —

**Die goldenen Medaillen der Großen Berliner Kunstausstellung 1914** sind ausschließlich Malern, Radierern und Bildhauern verliehen worden. —

**Ausfall des Tages für Denkmalpflege 1914.** Der diesjährige Tag für Denkmalpflege, der im September in Augsburg stattfinden sollte, fällt des Krieges wegen aus. —

### Wettbewerbe.

**Die Aufhebung von Wettbewerbsfristen infolge des Krieges** ist in den letzten Wochen wiederholt in unserer Zeitung angezeigt worden. In allen uns bekannt gewordenen Fällen handelte es sich nur um eine Aufschubung der Einlieferungsfrist auf unbestimmte Zeit, also um eine Vertagung des Wettbewerbes. Wie aus einer Zuschrift aus Hamburg hervorgeht, sollen aber auch Wettbewerbe einfach aufgehoben sein oder nicht erledigt werden. Es wird angefragt, wie die Rechtslage sei, namentlich wenn die Aufhebung kurz vor dem Termin erfolgte, also schon der größte Teil der Arbeit durch die Teilnehmer am Wettbewerb geleistet worden ist. Nach unserer Kenntnis ist die Sachlage folgende:

Die Ausschreibung von Wettbewerben findet in den Ländern deutscher Zunge — Deutschland, Oesterreich, Schweiz —, die uns hier zunächst interessieren, eine gesetzliche Regelung nur im „Deutschen Bürgerlichen Gesetzbuch“ und seit 1912 auch im „Schweizerischen Obligationenrecht“. Sie wird im „Bürgerlichen Gesetzbuch“ unter dem Begriff der „Auslobung“ §§ 657—661 behandelt, und zwar gibt der letztgenannte Paragraph Sonderbestimmungen über die Auslobungen, die eine „Preisbewerbung“ zum Gegenstand haben. Es heißt dort: „Eine Auslobung, die eine Preisbewerbung zum Gegenstand hat, ist nur gültig, wenn in der Bekanntmachung eine Frist für die Bewerbung bestimmt ist“. Außerdem sagt § 658 zwar, daß „die Auslobung bis zur Vornahme der Handlung (die den Gegenstand der Auslobung bildet, hier also die Einreichung von Entwürfen) widerrufen werden kann, andererseits aber auch „Auf die Widerruflichkeit kann in der Auslobung verzichtet werden; ein Verzicht liegt im Zweifel in der Bestimmung einer Frist für die Vornahme der Handlung“. Aus der Verbindung dieser beiden Paragraphen wird in verschiedenen Kommentaren zur Frage der Auslobung übereinstimmend gefolgert, daß ein Widerruf eines Preisausschreibens, also eine einfache Aufhebung desselben unzulässig ist, falls nicht das Recht des Widerrufs ausdrücklich in der Bekanntmachung des Preisausschreibens vorbehalten worden ist. Es ist uns bisher kein deutsches Wettbewerbs-Ausschreiben bekannt geworden, in dem ein solcher Vorbehalt gemacht worden wäre.

Etwas anders liegt die Sache nach schweizerischem Recht. Im § 8 des „Schweiz. Obligationenrechtes“ wird dem Ausschreibenden, solange die Leistung noch nicht erfolgt ist, d. h. vor Ablauf der Einreichungsfrist der Entwürfe, der Rücktritt gestattet, jedoch muß er Denjenigen, „die auf Grund der Auskündigung in guten Treuen Aufwendungen gemacht haben“, Schadenersatz leisten und zwar bis höchstens zum Betrag der ausgesetzten Belohnung.

Rechtlich klar liegt auch der Fall, wenn die Wettbewerbsfrist bereits abgelaufen ist und die Entwürfe in den Besitz des Ausschreibers gelangt sind. Dann hat der Ausschreiber zweifellos die Pflicht, in einer der Bedeutung der Aufgabe entsprechenden angemessenen Frist die Be-

urteilung des Wettbewerbes durch das Preisgericht herbei zu führen und die ausgesetzten Preise auszuführen. „Wer durch öffentliche Bekanntmachung eine Belohnung für die Vornahme einer Handlung, insbesondere für die Herbeiführung eines Erfolges, aussetzt, ist verpflichtet, die Belohnung Demjenigen zu entrichten, der die Handlung vorgenommen hat“, heißt es in § 657 BGB. über die Auslobungen. Mit der Bekanntmachung eines Wettbewerbes übernimmt der Ausschreiber also eine Verpflichtung, an die er gebunden ist und von der er nach den vorhergehenden Ausführungen nicht mehr zurück treten kann. Das gilt unter allen Umständen nach § 658 BGB., wenn er die Gegenleistung, hier die Entwürfe der Bewerber, schon entgegen genommen hat. Da die Preisrichter in der Regel dem reiferen Alter angehören werden, dürfte der Fall, daß die überwiegende Mehrzahl derselben zum Felddienst eingezogen wäre, wohl nur ganz ausnahmsweise zutreffen, der Ausschreiber wird also auch für sich nicht anführen können, daß ihm die Herbeiführung einer bedingungs-gemäßen Entscheidung unmöglich sei. Man darf sich also wohl der bestimmten Hoffnung hingeben, daß die Wettbewerbe mit bereits abgelaufener Einreichungsfrist, nachdem nun nach der Mobilmachung und den ersten großen Erfolgen eine gewisse Beruhigung eingetreten und auch die Reisemöglichkeit wieder gegeben ist, in nicht zu langer Frist ihre Erledigung finden werden.

Weniger klar ist die Rechtslage in dem dritten, jedenfalls häufigsten Fall, daß die Frist für die Einreichung der Wettbewerbsarbeiten auf unbestimmte Zeit mit Rücksicht auf die Kriegslage vertagt wird. Stellte man sich auf den strengen Standpunkt, ein Preisausschreiben als einen Vertrag anzusehen, so wird man auch ein solches Vorgehen als unzulässig bezeichnen können, da an den Bedingungen des Vertrages durch den einen Kontrahenten, also den Ausschreiber, nicht einseitig etwas geändert werden darf. Es müßten alle Gegenkontrahenten, d. h. die am Wettbewerb Beteiligten, sich mit der Änderung einverstanden erklären, wozu es genügt, wenn in einer angemessenen Frist sich gegen die öffentlich bekannt gegebene Änderung kein Widerspruch erhebt. Die allgemeine Praxis im Wettbewerbswesen nimmt aber einen so strengen Standpunkt nicht ein, die Zahl der nachträglichen Änderungen der Wettbewerbsfristen, an den Personen der Preisrichter, ja selbst an den Wettbewerbsbedingungen ist eine recht große, sodaß man gegen die Vertagung der vor dem Ausbruch des Krieges ausgeschriebenen Wettbewerbe, namentlich derjenigen, die in die ersten Monate nach dem Kriegsausbruch fallen, kaum mit Erfolg einen Einspruch erheben können. Eine solche Maßregel ist natürlich außerordentlich schmerzlich für alle diejenigen, die bei Vertagung des Wettbewerbes bereits ihre Zeit und Kraft auf dessen Bearbeitung verwendet, an diesen Wettbewerb vielleicht besondere Hoffnungen geknüpft hatten. Es ist das für sie um so schmerzlicher, als der Einsender der Anfrage aus Hamburg mit Recht hervorhebt, daß die „Privat-Architekten durch das Zurückziehen aller Aufträge mit dem Kriegsanfang einer schweren Notlage entgegensehen“. Es muß aber doch berücksichtigt werden, daß unter der großen Zahl von Architekten, die dem Rufe zu den Fahnen gefolgt sind, sich auch solche in nicht geringer Zahl befinden werden, die ebenfalls schon Zeit und Kraft auf die Bearbeitung von Wettbewerben verwendet haben, und daß diese doch einfach ausfallen würden, wenn jetzt in nächster Zeit die Entscheidung gefällt würde. Auch der Erfolg für den Ausschreiber würde voraussichtlich ein geringerer sein, da die Zahl der eingereichten Arbeiten gegenüber normalen Verhältnissen sicherlich erheblich niedriger sein würde.

Hat sich der Ausschreiber durch solche Motive bei der Vertagung des Wettbewerbes leiten lassen, so wird man dagegen nach unserer Auffassung Einwendungen nicht erheben dürfen. Etwas Anderes ist es, wenn lediglich die Ersparung von Ausgaben zur jetzigen Zeit der entscheidende Gesichtspunkt gewesen wäre. Dann müßte vor allem, soweit Behörden und solche Körperschaften dabei in Frage kommen, bei denen man nicht eine Notlage annehmen kann, entschieden gegen ein solches Verfahren Front gemacht werden. Wir möchten aber nicht glauben, daß ein solcher Gesichtspunkt bisher entscheidend gewesen ist, um so mehr, als sich bereits mehr und mehr die Auffassung Bahn bricht, daß nichts gefährlicher für unser ganzes Wirtschaftsleben wäre, als mit Rücksicht auf die Kriegslage ganzen Berufsständen die Erwerbsmöglichkeit zu entziehen. —

**Ein Preisausschreiben des „Dürerbundes“ betreffend Heimat- und Naturschutz** wird des Krieges wegen aufgehoben. Der „Dürerbund“ behält sich vor, das Preisausschreiben zu gelegener Zeit wieder aufzunehmen. —

## Chronik.

**Ein neues Verwaltungsgebäude des Stahlwerkes Hösch in Dortmund**, nach den Plänen der Arch. Steinbach & Lutter mit einem Kostenaufwand von über 1 Mill. M. erbaut, ist in Benutzung genommen worden. Das 5geschossige Gebäude bedeckt eine Fläche von 2200 qm und enthält 45 500 cbm umbauten Raumes. Der Bau soll nur die kaufmännische Abteilung aufnehmen, während im alten Verwaltungsgebäude die technische Abteilung und der Kassenbetrieb verbleiben. Der große Bau, der seiner Zweckbestimmung entsprechend im Allgemeinen schlicht ausgestattet ist und nur im großen Treppenhaus und den Direktorenzimmern auf vornehme Repräsentation abgestimmt wurde, ist mit besonderer Be- und Entlüftungs-Anlage ausgestattet und besitzt einen sämtliche Geschosse verbindenden Paternoster-Aufzug. —

**Eine neue Verbindungsstraße zwischen Duisburg und Ruhrort**, die über die Hafen-Anlagen hinweg eine unmittelbare, um etwa 800 m abgekürzte Verbindung zwischen dem Duisburger Bahnhof und dem Herzen der Ruhrorter Altstadt herstellt, ist, wie wir der „Köln. Ztg.“ entnehmen, vor einiger Zeit dem Verkehr übergeben worden. Ermöglicht wurde die Herstellung dieses Straßenzuges, der nicht mehr durch Eisenbahn-Uebergänge und unzureichende Brücken gestört wird, durch die Zuschüttung des dem Verkehr ohnehin nicht mehr genügenden alten Hafens und des westlichen Armes des Schleusenhafens. Um die erforderliche Schifffahrtsverbindung wieder herzustellen, ist ein neuer Kanal vom Hafenmund zum Nord- und Südhafen angelegt worden. Ueber den Rheinhafenarm führt eine neue Klappbrücke. Durch Zuschüttung der alten Hafenteile ist ein Baugebiet von rd. 90 000 qm gewonnen worden, von dem die Stadtgemeinde Duisburg etwa 60 000 qm für rd. 1,4 Mill. M. erworben hat. Die Ausführung des ganzen Unternehmens lag in der Hand der Ruhrort-Duisburger Hafenverwaltung, die zur architektonischen Ausgestaltung der Bauten den Arch. Eberlein in Köln zuzog. Die Kosten — ohne die von der Stadt noch besonders aufzuwendenden Beträge für die städt. Straßen — belaufen sich auf rd. 3,3 Mill. M., von denen die Stadtgemeinde etwa 860 000 M. zugesteuert hat. —

**Ein Neubau der Kaiser Franz Josef-Brücke über die Donau in Wien** ist nach Mitteilungen der „Oesterr. Wochenschr. f. d. öffentl. Baudienst“ in Ausführung begriffen. Sie soll den Ersatz für die anfangs der 70er Jahre erbaute alte schmale Brücke bilden, 24 m Breite und 846 m Länge erhalten. Die als vollwandige Zweigelenkbogen mit Zugband auszubildenden Oberbauten der 4 Stromöffnungen erhalten je 84 m Stützweite, die Vorland-Öffnungen je 35 m. Das Gesamt-Gewicht der Eisenkonstruktion ist auf 11 500 t veranschlagt. Die alten Pfeiler sollen wieder benutzt und entsprechend verbreitert werden. Der Neubau wird auf dieser Verbreiterung zur Hälfte errichtet, während die alte Brücke noch im Betrieb bleibt. —

**Ein Wasserwerk des Kreises Niederbarnim** in der Nähe des Bahnhofes Erkner ist vor einiger Zeit seiner Bestimmung übergeben worden. Es ist ein Grundwasserwerk, dessen Brunnen-Galerie vorläufig 8 Tiefbrunnen bis zu 40 m Tiefe umfaßt. Das Versorgungsgebiet ist etwa doppelt so groß als das Weichbild der Stadt Berlin. Mit den betr. Gemeinden ist ein Abkommen dahin getroffen, daß das Werk, das auch die Verteilungsleitungen anlegt, bis 1925 das Wasser unmittelbar an die Verbraucher liefert, während von diesem Zeitpunkt ab den Gemeinden das Recht zusteht, das in ihrem Gebiet liegende Verteilungsnetz zu erwerben und die Wasserabgabe an die Verbraucher dann zu vermitteln. Zum Wasserwerk gehört ein Maschinenhaus nebst Filter-Anlagen, Verwaltungs- und Wohngebäude. —

**Die Einweihung des Neubaus der Rudolf-Sophien-Stiftung in Stuttgart** hat am 14. Aug. d. J. stattgefunden. Das Stift ist ein Erholungsheim für Rekonvaleszenten des Mittelstandes. Es liegt in 400 m Höhe bei der Wildpark-Station bei Stuttgart und wurde mit einer Summe von 765 000 M. mit innerer Einrichtung nach den Entwürfen der Architekten R. Lempp und H. Riethmüller in Stuttgart erbaut. Es bietet Raum für 82 Insassen. Die Zimmer enthalten 1 oder 2 Betten; an gemeinschaftlichen Räumen sind vorhanden ein Speisesaal, ein Lese-, ein Musikzimmer, offene und geschlossene Tagräume für beide Geschlechter, Bade-Anlagen, Wandelgänge usw. Das Gebäude selbst erforderte 548 000 M. Baukosten, die Neben-Anlagen kamen auf 130 000 M., die Einrichtung erforderte 87 000 M. —

**In die neue Rheinbrücke Honnef-Grafenwerth**, die den Altarm des Rheines mit 5 flachen Eisenbetonbögen von 26, 22 und 18 m Lichtweite überspannt und schon seit längerem fertig gestellt ist, wurde kürzlich mit einer kleinen Feier der Schlußstein eingefügt. Sie hat eine Länge von 130 m bei 8 m Nutzbreite (5 m Fahrbahn, je 1,5 m Bürgersteig). Die Brückenstirnen sind teils mit Hausteine, teils mit Muschelkalk-Vorsatzbeton verkleidet. Die Architektur ist eine einfache. Die Flächen werden belebt durch die kräftigen Konsolen der Bürgersteig-Auskrägung, Wappen in den Wölbcheiteln und kanzelartige Ausbauten über den Stropfpfeilern. Von der Wasserbau-Verwaltung war ursprünglich eine eiserne Brücke mit über der Fahrbahn liegender Konstruktion verlangt, es gelang aber, die Ausführung einer Massivbrücke nach den Plänen des Arch. Bmstr. Stein in Honnef durchzusetzen. Die konstruktive Durchbildung im Einzelnen und die Ausführung erfuhr die Brücke durch die Firma Helff & Heinemann in Köln. (Vergl. auch unsere „Mitteilungen über Zement-, Beton- und Eisenbetonbau“, Jahrg. 1912, S. 20). —

**Inhalt:** Das wiederhergestellte Schabbel-Haus. (Schluß). — Die Herstellung der Unterführung der Windscheid-Straße unter dem Bahnhof Charlottenburg. — Die Technik und die Kultur der Gegenwart. — Vermischtes. — Wettbewerbe. — Chronik. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.  
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.  
Buchdruckerel Gustav Schenck Nachf. P. M. Weber in Berlin.