

IE NEUE ST. JOSEPHS - KIRCHE IN
LUXEMBURG-LIMPERTSBERG. * * *
ARCHITEKT: STADT - BAUMEISTER
N. PETIT IN LUXEMBURG. * ANSICHT
DER HAUPT - EINGANGSSEITE. * *
DEUTSCHE BAUZEITUNG
* XLIX. JAHRGANG 1915. * NO. 35. *



Gesamt-Ansicht vom Chor und Querschiff, von Osten gesehen.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIX. JAHRGANG. № 35. BERLIN, DEN 1. MAI 1915.

Die neue St. Josephs-Kirche in Luxemburg-Limpertsberg.

Architekt: Stadtbaumeister N. Petit in Luxemburg.

Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 219, 220 und 221.

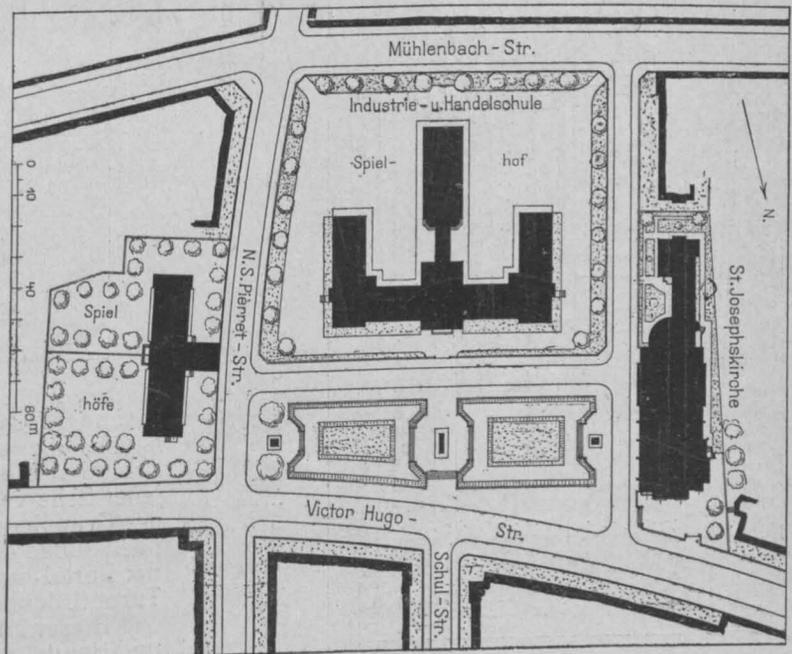


In der Reihe der größeren Neubauten, welche die Stadt Luxemburg im letzten Jahrzehnt errichtete, ist die St. Josephs-Kirche auf dem Limpertsberg der letzte und wohl auch der bedeutendste.

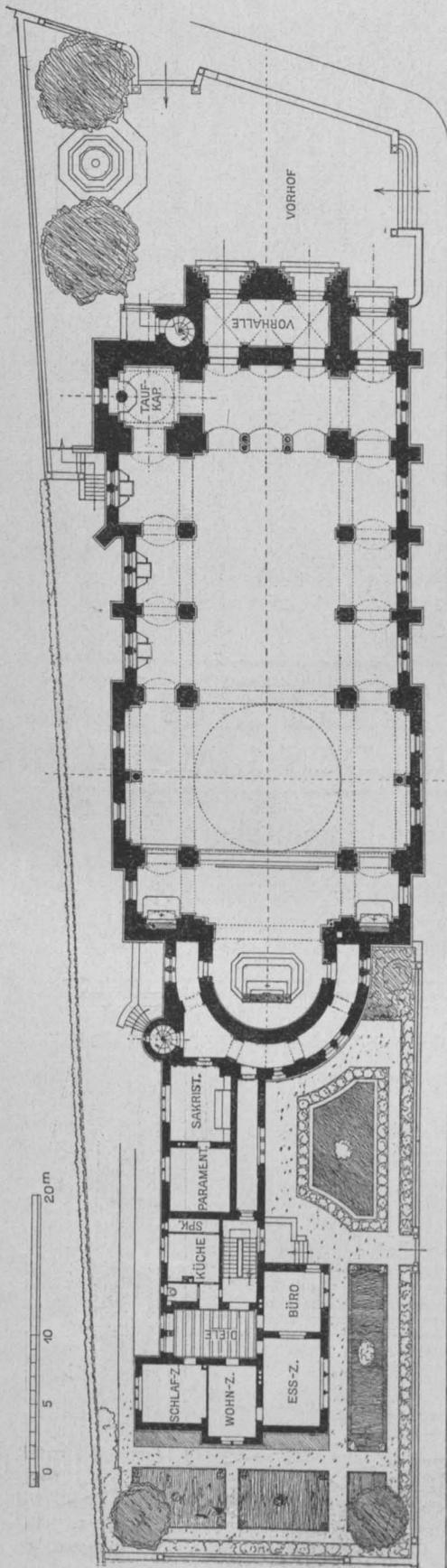
Das Anwachsen der Bevölkerung in diesem neuen Stadtteil in den letzten Jahrzehnten ließ den Mangel einer geräumigen Pfarrkirche immer fühlbarer werden, und nachdem dort an der Avenue Victor Hugo ein Schul-Zentrum geschaffen worden war, ließ sich der Kirchen-Neubau nicht länger hinaus schieben.

Ueber die Platzfrage wurde bereits im Jahre 1909 entschieden, und als die Pläne mit Kostenanschlägen des städtischen Hochbauamtes von Luxemburg am 16. April 1910 die Zustimmung des Gemeinderates gefunden hatten, wurde im Lauf des Monats Juni desselben Jahres mit dem Neubau begonnen. Die Arbeiten wur-

den so gefördert, daß die Einweihung am 28. Mai 1913 stattfinden konnte.



Im Stadtplan schließt die Kirche einen neu angelegten öffentlichen Platz vor der Industrie- und Handelsschule gegen Westen ab. Als Abschluß des

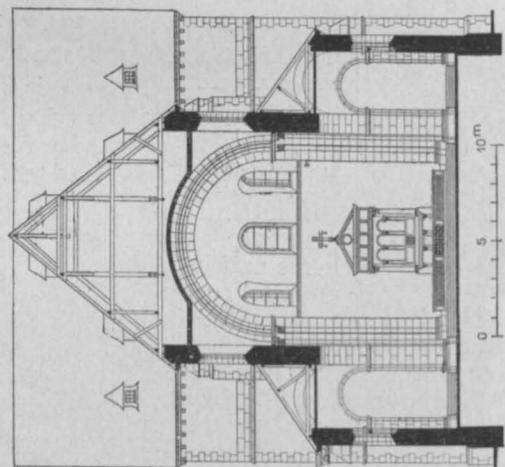


Pfarrhaus: Grundriß des I. Obergeschosses.

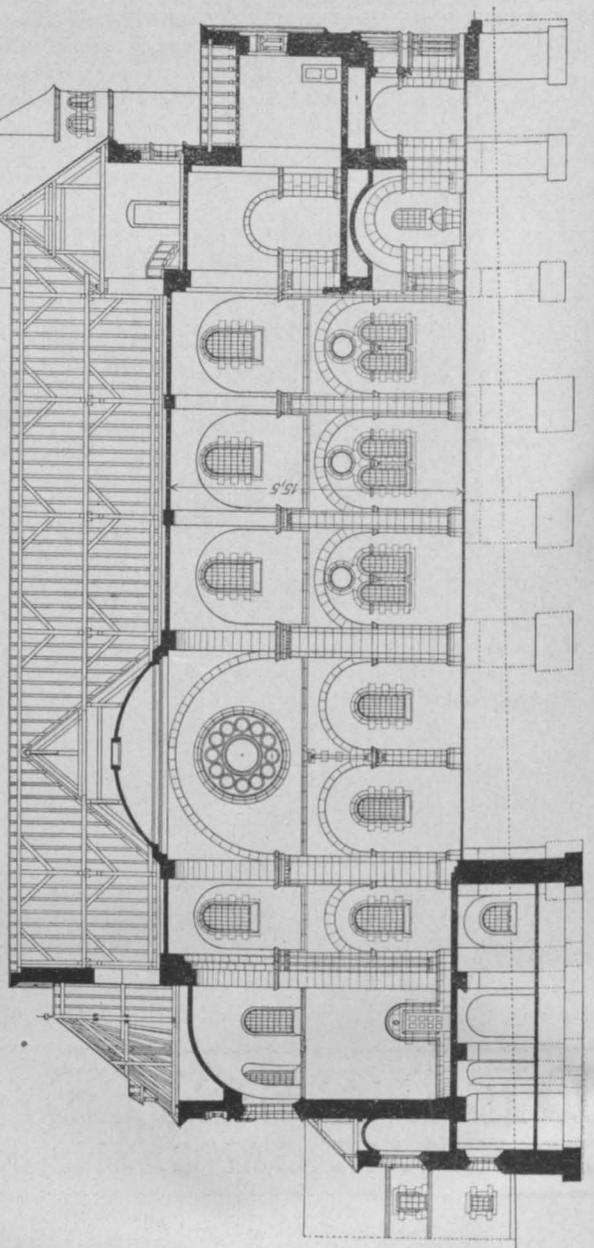
Kirche: Grundriß in Höhe des Mittelschiffes.

Die neue St. Josefs-Kirche in Luxemburg-Limpertsberg. Architekt: Stadtbaumeister N. Petit in Luxemburg.

Längsschnitt in der Hauptachse.



Querschnitt durch Mittelschiff und Seitenschiffe.



Platzes hat sich der Neubau vortrefflich geeignet, besonders da durch die Angliederung des Pfarrhauses die Längsentwicklung ausgedehnt werden konnte und dadurch Lücken in der Bebauung nach jener Seite vermieden wurden. Besonders schön in der Gruppierung und in der Einzel-Ausbildung sind nach Süden die reiche Chorpartie und gegen Norden der Portal- und Frontbau mit dem seitlich gestellten Turm (Bildbeilage).

Dieser öffentlichen Platzanlage vor der Industrie- und Handelsschule ist jedoch bis jetzt die Fertigstel-

lung versagt geblieben. Die Lösung dieser Frage in architektonischem Sinn wird wohl auch einige Schwierigkeiten haben. Die Breite des Platzes ist an beiden Enden verschieden und die Höhen-Verhältnisse sind nicht glücklich. Gewisse Umstände erfordern eine Senkung der Haupt-Platzflächen.

In der Lageplan-Zeichnung ist ein Vorschlag für die Platzlösung dargestellt.

Die Bauplatz-Verhältnisse waren so, daß die Kirche selbst mit der Längsseite am Bürgersteig steht. Das Pfarrhaus und der Sakristeibau konnten durch einen 7 und 11 m breiten Vorgarten von der Straße abgerückt werden. An der Victor Hugo-Avenue wurde die Kirche ebenfalls um einen etwa 18 m tiefen Vorhof zurückgelegt. Alle Portale münden auf diesen Vorhof, durch welchen die Höhenverhältnisse mit den ihn umschließenden Straßen geregelt wurden und der besonders an der Straßenecke eine mustergültige Lösung des Treppenaufganges als Zugang zum Vorhof ermöglichte. —

(Schluß folgt.)

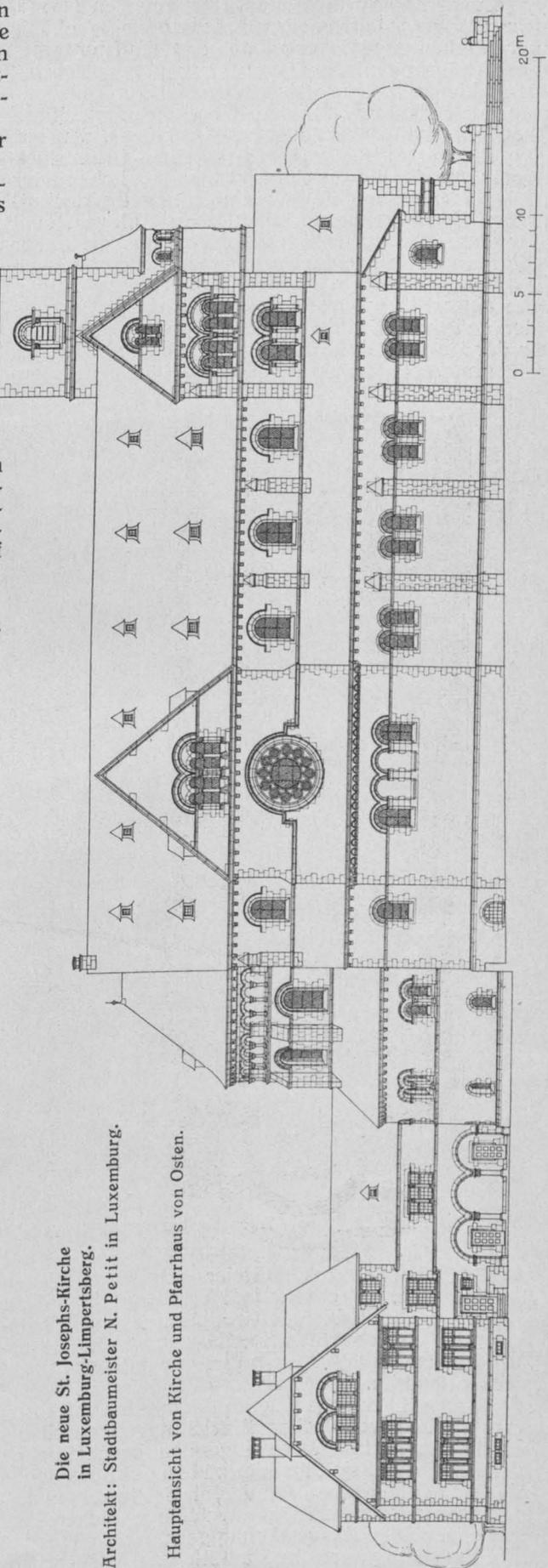
Vom Wettbewerb um Vorentwürfe für eine Obst- und Gemüse-Groß-Markthalle zu Berlin.



Seit dem Jahr 1893 wickelt sich der Berliner Großverkehr des Handels mit Fleisch, Gemüse, Obst und anderen Lebensmitteln in der Zentral-Markthalle ab, die auf dem Grundstücksblock zwischen Kaiser Wilhelm- und Roch-Straße, Neue Friedrich-Straße und Stadtbahn errichtet worden ist und Eisen-

bahnanschluß an die letztere besitzt. Die Räume der nicht mehr erweiterungsfähigen Anlage entsprechen schon längst dem gesteigerten Bedürfnis des Großhandels nicht mehr, die Belastung der benachbarten Straßen durch die Zu- und Abfuhr hat zu unhaltbaren Zuständen geführt. Die Verlegung des Großhandels mit den genannten Lebensmitteln an eine andere Stelle mit größerer Entwicklungsmöglichkeit und Bewegungsfreiheit war daher zu einem unabwiesbaren Bedürfnis geworden. Man entschloß sich dabei zu einer grundsätzlichen Trennung des Verkehrs mit Fleisch und Fleischwaren von dem mit Gemüse, Obst, Fischen usw. Für den ersteren war die gegebene Stelle ein Gelände an der Landsberger-Allee im Zusammenhang mit dem städtischen Schlacht- und Viehhof und mit Anschluß an die Ringbahn. Eine Großmarkthalle ist nach den eigenen Plänen der städtischen Hochbauverwaltung dort bereits im Bau, und zwar hat man sich für das System der Aneinanderreihung niedriger Querhallen verhältnismäßig geringer Spannweiten in Eisenbau entschieden.

Für die Wahl des Bauplatzes der Obst- und Gemüse-Großmarkthalle spielte neben der günstigen Verbindung mit dem städtischen Straßennetz und gutem Eisenbahnanschluß die Möglichkeit des unmittelbaren Anschlusses an die märkischen Wasserstraßen eine wichtige Rolle, da ein größerer Teil dieser Nahrungsmittel zu Schiff eingeführt wird. Unter einer Anzahl von in Betracht kommenden Bauplätzen entschied man sich für ein 16,7 ha großes Gelände am nord-westlichen Weichbildzipfel der Stadt, z. T. übergreifend auf Charlottenburger Gebiet, einerseits begrenzt von der Lehrter Bahn, anderseits vom Verbindungskanal, nicht weit von der Abzweigung des Großschiffahrtsweges Berlin—Stettin aus letzterem und unmittelbar westlich von dem im Bau begriffenen



Die neue St. Josefs-Kirche in Luxemburg-Limpertsberg.

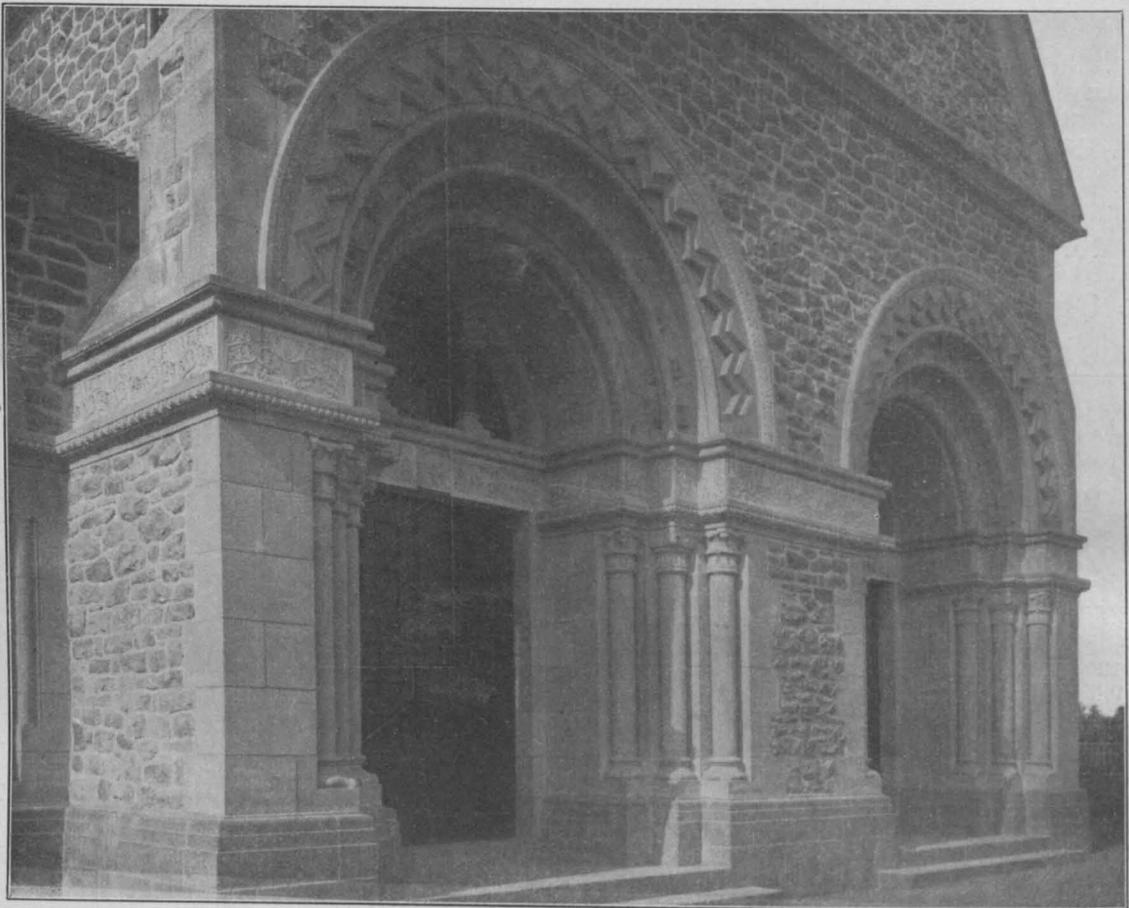
Architekt: Stadtbaumeister N. Petit in Luxemburg.

Hauptansicht von Kirche und Pfarrhaus von Osten.

städtischen Westhafen. Durch die großen und breit angelegten Straßenzüge der Beussel-Straße, See-Straße und des Königsdamms wird das Gelände mit dem Stadtinneren, sowie nach Osten, Westen und Norden in Verbindung gebracht (vergl. hierzu die beiden Teil-Lagepläne Abbild. 1 und 2, S. 222 u. 223).

Eine Wasserfront von fast 1^{km} Länge, an der mit Ufern ausgebauten Kanalstrecke, mit der Möglichkeit der unmittelbaren Ueberladung vom Schiff zur Halle, eine Berührung mit der Eisenbahn in nicht viel geringerer Länge, welche die Gelegenheit zur Entwicklung ausgedehnter Laderampen bot, die unmittelbare Nachbarschaft des städtischen Westhafens, den nur die Beussel-Straße vom Markthallen-Grundstück trennt, mit der hierdurch gegebenen Möglichkeit der Zusammenfassung und Vereinfachung des technischen Betriebes beider städtischen Anlagen, sind für dieses Grundstück gewisse Vorzüge, die es für die Markthalle geeignet erscheinen ließen. Jedoch es stehen diesen Vorzügen Nachteile gegenüber, die einerseits in der ganz exzentrischen Lage an der äußersten Grenze des Weichbildes, andererseits in der Platzgestalt selbst liegen. Letztere zwingt zu einer ausschließlichen Längsentwicklung der Hallen-

Straße in Moabit, dessen Erwerbung erstlich in Erwägung gezogen war, würde nach dieser Richtung hin günstiger gewesen sein. Auf dem für die Ausführung bestimmten Gelände an der Beussel-Straße, das bereits im Herbst 1913 mit einem Kostenaufwand von 16,5 Mill. M. durch die Stadtgemeinde für die Großmarkthalle erworben worden ist, kann diese in tiefer Lage gegen den Hauptstraßenzug, nach der Stadtseite verdeckt durch Bahndämme, umschlossen von Bahnhofs-, Hafen- und Industrie-Anlagen, an einen Stadtteil mit vorwiegend kleinbürgerlichen Wohnungen grenzend, eine bedeutsame Wirkung im Stadtbilde kaum gewinnen. Aufwendige Bauanlagen erscheinen in dieser Umgebung daher nicht am Platze. Das Schwergewicht der Aufgabe liegt hier in der möglichst vollkommenen technischen Lösung der Gesamt-Anlage, für die selbstverständlich zugleich eine der Großstadt würdige, aber schlichte, aus der



Teil-Ansicht des Haupt-Einganges.

Die neue St. Josephs-Kirche in Luxemburg-Limpertsberg. Architekt: Stadtbaumeister N. Petit in Luxemburg.

Anlage, führt damit zu teilweise recht weiten Wegen für den inneren Verkehr und erschwert in hohem Maße eine befriedigende Gruppierung und Gliederung der ausgedehnten Baumassen, welche die erforderlichen rd. 50 000 qm Hallen-Grundfläche überdecken müssen.

Durch diese ungeheueren Baumassen mit ihren verwickelten technischen Einrichtungen, durch die Größe des darin zu bewältigenden geschäftlichen Verkehrs stellt sich die hier zu lösende Bauaufgabe als eine der bedeutendsten dar, die Berlin zurzeit aufzuweisen hat, der man daher auch einen solchen Platz und eine solche Ausgestaltung gewünscht hätte, daß ihre Bedeutung auch im Stadtbilde zu entsprechender Wirkung gekommen wäre. Ein solcher Platz wäre z. B. das Gelände des alten Hamburger Bahnhofes gewesen, das auch in Frage stand, dessen Veräußerung aber durch die Eisenbahn-Verwaltung von vornherein abgelehnt worden ist, und auch das Gelände des alten Lehrter Güterbahnhofes an der Paul-

Zweckbestimmung des Baues zu entwickelnde Form zu finden war. Eine nach beiden Richtungen befriedigende Lösung konnte also nur aus der Zusammenarbeit von Architekt und Ingenieur hervorgehen.

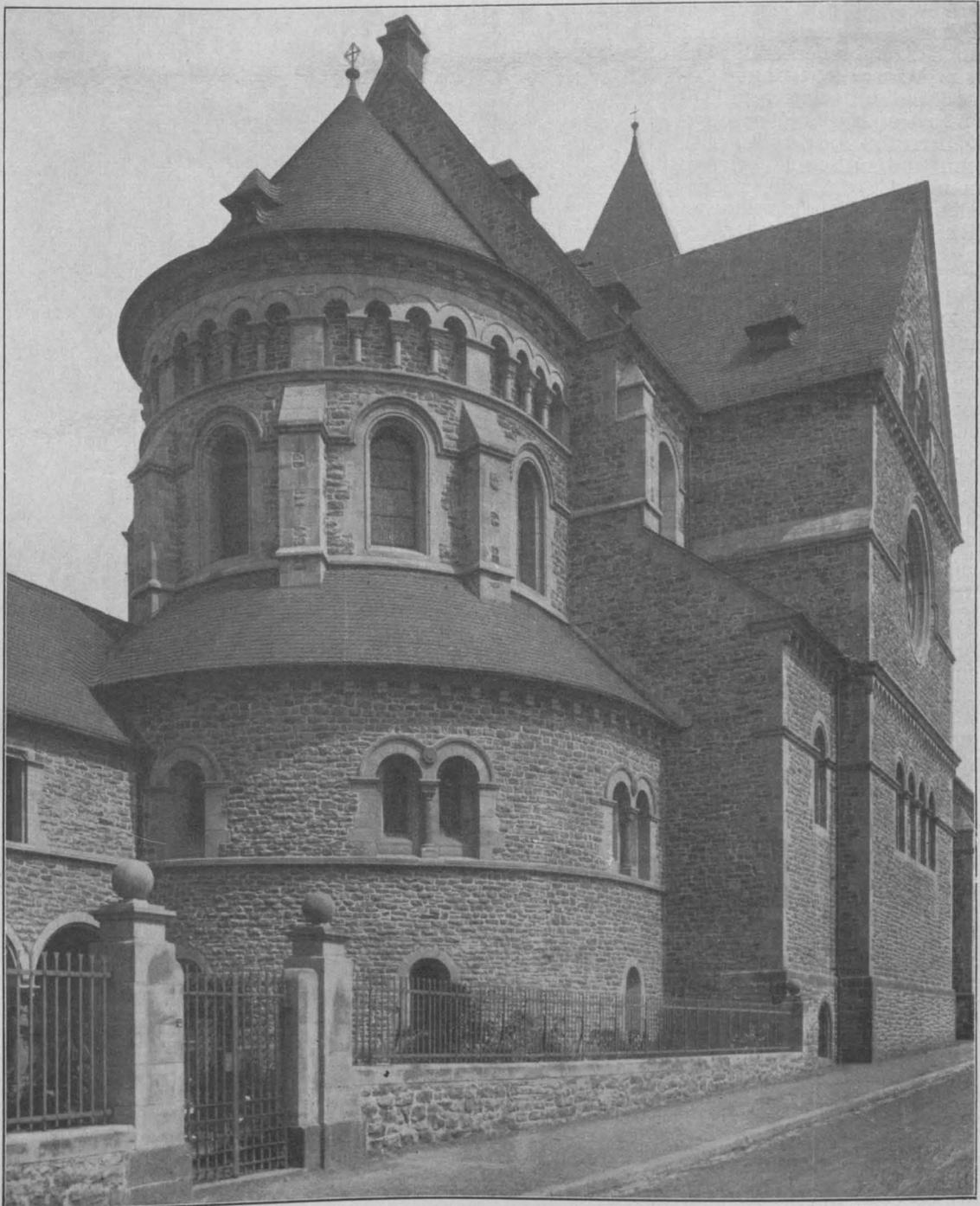
Um die Größe der Aufgabe zu kennzeichnen, sei bemerkt, daß die Großmarkthalle in München eine überbaute Fläche von nur 12 000 qm besitzt; die dem Großverkehr dienende Markthalle am Alexander-Platz zu Berlin hat etwas weniger, die Kölner Markthalle 7500 qm, die Breslauer nur rd. 4400 qm usw. Der Weg, alle leistungsfähigen Kräfte für die Lösung dieser Aufgabe zu interessieren und durch einen allgemeinen Wettbewerb heranzuziehen, wäre daher der gegebene gewesen. Aus Gründen, die der Allgemeinheit nicht bekannt geworden sind, wählte die Stadtgemeinde aber den Weg des engeren Wettbewerbes und forderte im Herbst 1914 zur Einreichung von Skizzen die 5 Berliner Architekten Geh. Brte. Cremer & Wolfenstein, Herm. Jansen, Reg.-Bmstr. Walter Koeppen, Dipl.-Ing. Max Landsberg, kgl.

Brte. Reimer & Körte gegen ein Honorar von je 10 000 M. auf, gleichzeitig einen weiteren Preis von 10 000 M. dem besten der eingereichten Entwürfe in Aussicht stellend.

Die Aufgeförderten, denen es überlassen blieb, für die technische Seite der Aufgabe Mitarbeiter heranzuziehen, haben sämtlich Entwürfe eingereicht, und der Wettbewerb ist bekanntlich kürzlich von dem ein-

technische, dort baukünstlerische Vorzüge der einen oder anderen Lösung anerkennt, so leitet es doch am Schluß seines Gutachtens selbst Richtlinien für eine weitere Bearbeitung der Aufgabe ab, die auch mit den preisgekrönten Arbeiten z. T. in wichtigeren Fragen im Widerspruch stehen.

Nachstehend soll versucht werden, ein Bild der gewählten Lösungen zu geben, wobei wir uns in der



Chor-Ansicht.

Die neue St. Josephs-Kirche in Luxemburg-Limpertsberg. Architekt: Stadtbaumeister N. Petit in Luxemburg.

gesetzten Preisgericht, in welchem Ingenieure und Sonderfachleute nur als Berater zugezogen waren, in dem Sinne entschieden worden,*) daß der Preis an die beiden Entwürfe „Zentral-Platz“ und „1915“ zu gleichen Teilen vergeben worden ist, wozu das Preisgericht nach dem Ausschreiben befugt war. Eine entscheidende Lösung hat der Wettbewerb nicht gebracht, und wenn das Preisgericht hier

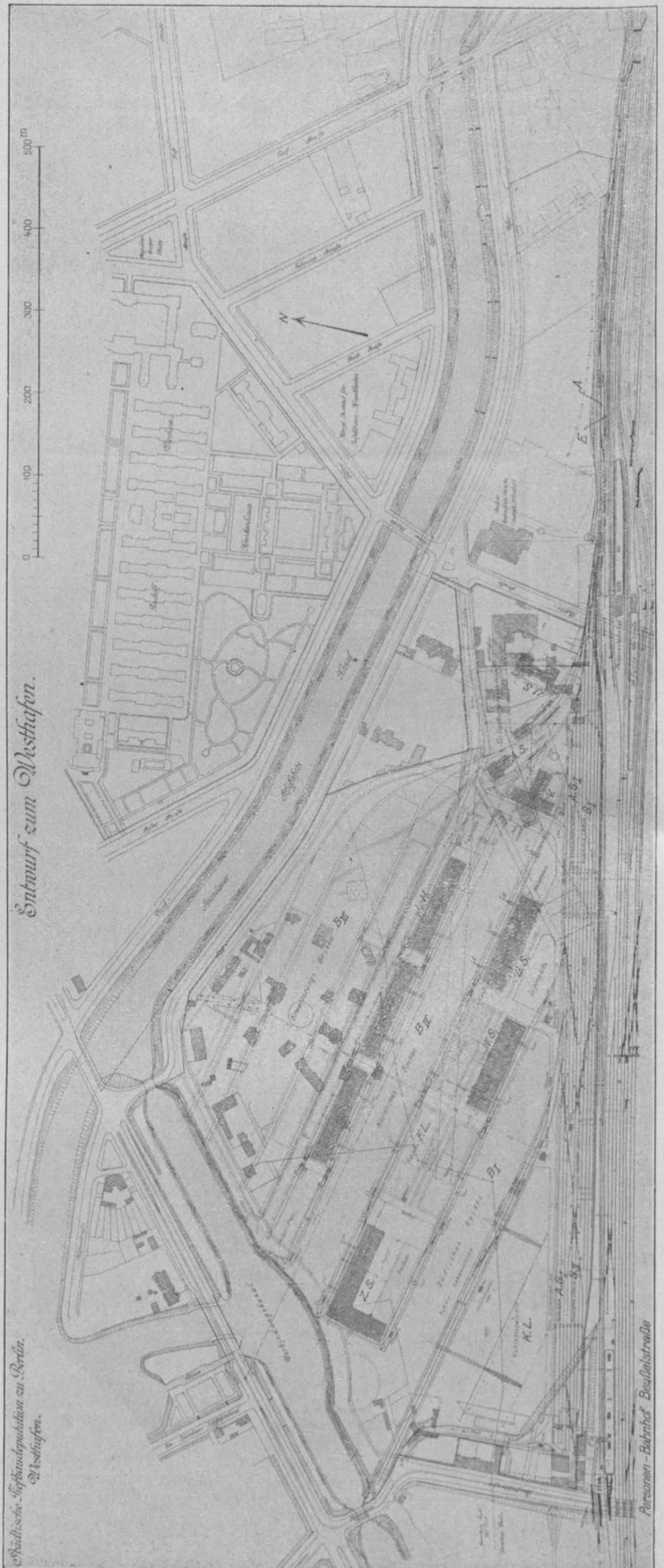
Hauptsache auf die beiden preisgekrönten Arbeiten beschränken müssen. Es sollen dabei die technischen Gesichtspunkte als die bei dieser Aufgabe in erster Linie bestimmenden vorangestellt und etwas eingehender behandelt werden. Aus dem viele Einzelschriften enthaltenden Programm, das dem Wettbewerb zugrunde lag, müssen zuvor die wichtigsten Punkte hervorgehoben werden:

Der Neubau soll den Großhandel in Obst, Gemüse, Fischen und Räucherwaren (geräucherte Fische), so-

*) Vergl. Deutsche Bauztg. No. 29, S. 192.

wie die städtischen Verkaufsvermittler aufnehmen. Es kommen daher 5 unterschiedliche Gruppen in Betracht: 1. Die Gemüsezüchter aus der näheren Umgebung, meist dem Osten Berlins, die Waren ausschließlich mit Straßentransportwerk befördern und nicht in der Markthalle lagern; 2. die Obstzüchter aus dem Havel-Obstgau, die ihre Waren vorwiegend zu Schiff heran bringen, zum Teil aber auch die Bahn benutzen, aber ebenfalls keiner Lagerräume bedürfen; 3. die Obst- und Gemüse-Großhändler, die ihre Waren aus dem weiteren In- und dem Ausland zu Bahn und zu Schiff beziehen und zum Teil auch in ihren Verkaufsständen, auf den Galerien und in Kellern lagern; 4. die städt. Verkaufsvermittler, die als Treuhänder für die Erzeuger im In- und Ausland dienen, die ihre Waren ohne Zwischenhandel absetzen wollen (es handelt sich um 2 Verkaufsvermittler für Obst und Gemüse, 8 für Wild und Geflügel, 2 für Fische; die Veräußerung der Waren findet nur durch Versteigerung statt), das Bedürfnis an Lagerräumen entspricht der Gruppe 3; 5. die Großhändler in See- und Fluß-Fischen, sowie Räucherwaren, die sich aller 3 Transportmittel bedienen, aber keiner Lagerräume bedürfen.

Es war den Bewerbern überlassen, ob sie diese Gruppen in getrennten Hallen unterbringen wollten. Bestimmt war, daß der Verkauf ausschließlich im Erdgeschoß stattfinden sollte, während die nur in einem Geschoß anzulegenden Galerien zunächst nur zum Aufstapeln von Kisten und Waren dienen sollten. Keller waren in einem Geschoß in möglicher Ausdehnung vorzusehen, für Fuhrwerke durch Fahrstraßen zugänglich zu machen und es war auch die Möglichkeit vorzusehen, später Eisenbahnwagen unmittelbar in das Kellergeschoß einzuführen. Ueber Anordnung der Stände, Breite der Gänge und Straßen (darunter eine die ganze Hallen-Anlage durchziehende 9 m breite Fahrstraße), Bedarf an Kühlräumen für Verkaufsvermittler und Obst- und Gemüse-Großhändler, über Treppen und Ausgänge, Aufzüge und Dez.-Wagen waren genaue Vorschriften gegeben. An Raumbedarf im Erdgeschoß waren 25 700 qm, ohne Gänge, für die verschiedenen Stände gefordert, und zwar 3750 qm für Gemüsezüchter, 2000 qm für Obstzüchter, 12 000 qm für Obst- und Gemüse-Großhändler, 950 qm für Fische und Räucherwaren, 7000 qm für die Verkaufsvermittler. Nur für die Räume der Gruppe 3, Obst- und Gemüse-Großhändler, war eine Erweiterungsfähigkeit um 25% gefordert, und zwar auch in den Keller- und Kühlräumen. Dazu kommen dann noch die Verwaltungsräume für Direktion und Inspek-



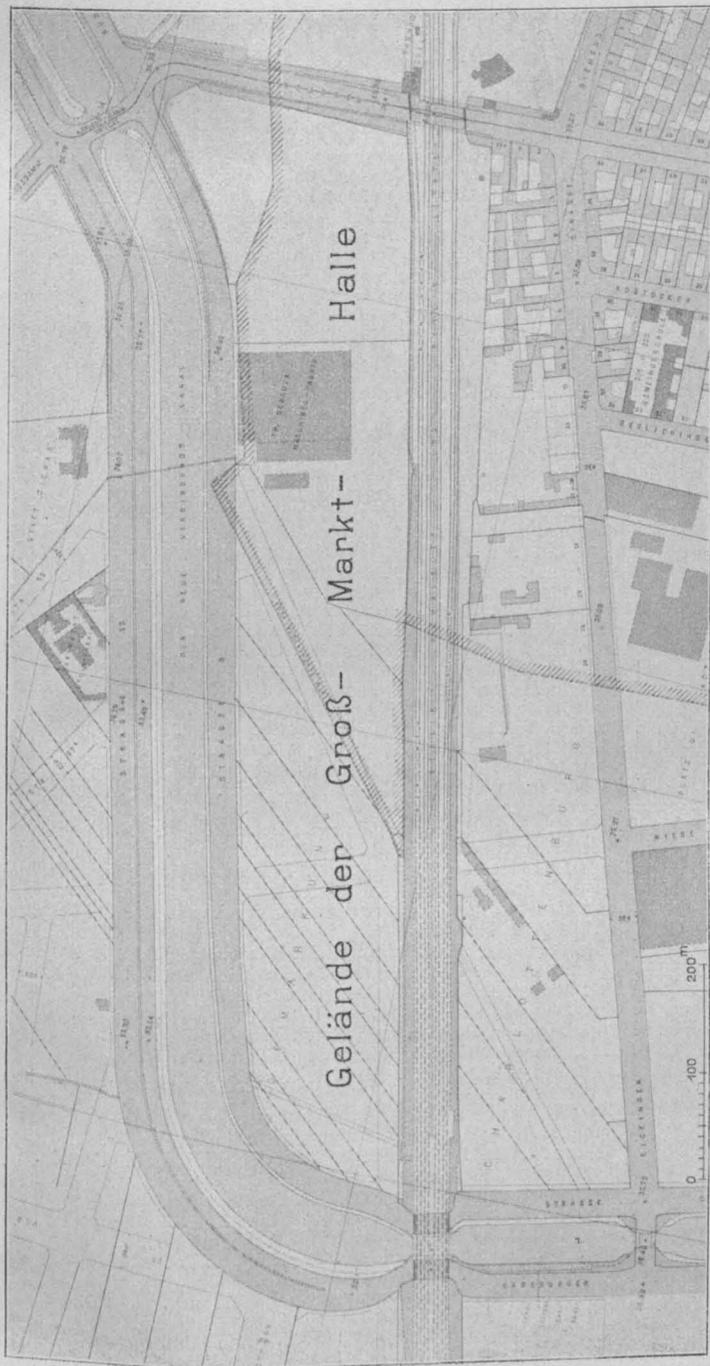


Abbildung 1 (S. 222) und 2 (hierüber) zeigen im gleichen Maßstabe das Gelände des Westhafens nebst Umgebung und das Markthallen-Gelände. Beide Pläne schließen unmittelbar an einander an.

tion, für Eisenbahn- und Zoll-Verwaltung, für Polizei und Post, teils im Erdgeschoß, teils auf den

Wettbewerbe.

Rückerstattung der Kosten für die Unterlagen von Wettbewerben. Daß an den zuständigen Stellen immer noch falsche Auffassungen über die große Summe von Arbeit bestehen, welche die deutsche Architektenschaft bei Wettbewerben ohne Entgelt leisten und daß sie daher tunlichst vor Barauslagen bewahrt bleiben sollte, beweist der Fall des Wettbewerbes Werne an der Lippe. Die Unterlagen hierzu waren nur gegen 3 M. zu erhalten, deren Rückzahlung nach Erledigung des Wettbewerbes jedoch verweigert worden ist. Der Amtmann des Amtes Werne schrieb einem Teilnehmer am Wettbewerb am 15. April wörtlich: „Das Amt Werne hat die Unterlagen anfertigen lassen, wodurch Kosten entstanden sind. Um diese Kosten zu decken, sind die 3 M. erhoben worden.“ Bei dieser Sachlage wundern wir uns nur, daß man diese schöne Logistik nicht noch weiter verfolgt und die Teilnehmer am Wettbewerb überhaupt hat die Kosten des Wettbewerbes aufbringen lassen, also auch die Kosten für die Aufnahme des Geländes, die Summe der Preise usw. —

vorzusehen, für das besondere Dienst-Wohngebäude 20 M. —

(Fortsetzung folgt.)

In einem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen zu Künstler-Postkarten, veranstaltet vom Karlsruher Hilfs-Ausschuß des „Wirtschaftlichen Verbandes bildender Künstler West-Deutschlands“, liefen 77 Arbeiten ein, die durch ein Preisgericht aus den Hrn. Kultus-Minister Dr. h. c. Böhm, Prof. Bühler, Prof. Göhler, Prof. v. Volkmann und Prof. Ule begutachtet wurden. Preise von je 100 M. fielen an Karl Bartels, Wilh. Hempfing, Herm. Goebel, Frau Hagemann, Hans Ad. Müller, Frl. B. Walter und Hans Reger. Preise von 50 Mk. wurden W. Morano und Karl Stempel zugesprochen. —

Chronik.

Ein Bismarckturm bei Leipzig ist am 1. April d. J., am 100. Geburtstag des Alt-Reichskanzlers, eingeweiht worden. Er ist nach dem Entwurf des Architekten Hermann Kunze in Leipzig erbaut worden. Der 32 m hohe Turm ist in Stampf- und Eisenbeton von der Firma Max Pommer in Leipzig ausgeführt und enthält eine Gedächtnishalle, die eine Kolossalbüste Bismarck's, nach einem Modell Harro Magnussen's in Bronze gegossen, umschließt. —



Die Verleihung des
im Völker-



Eisernen Kreuzes
Krieg 1914—15

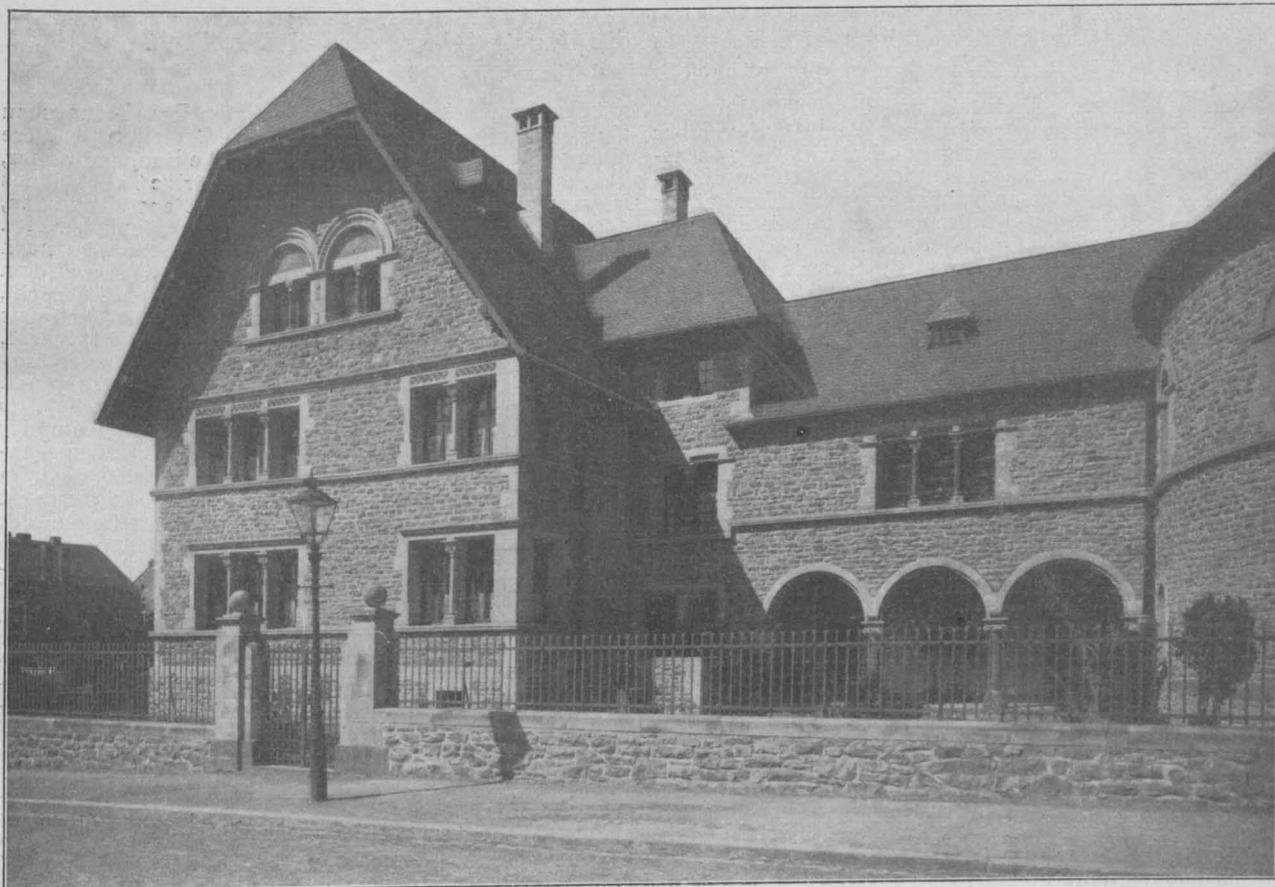
ist, soweit wir Kenntnis davon erhielten, für hervorragende Taten an folgende Angehörige unseres Faches erfolgt:

- Adolf Kleinlogel, Dr.-Ing., Priv.-Doz. an der Techn. Hochschule in Darmstadt.
Walter Kleinow, Reg.-Baumeister in Breslau.
Georg Klinner, Stadtbaurat in Hagen i. Westf.
Knöll, Prof., Dir. der Baugewerkschule in D.-Krone.
Ewald Koch, Reg.-Baumeister in Berlin-Friedenau.
Oskar Koch, Reg.-Baumeister in Berlin.
Erich Köhler, Stud. d. Techn. Hochschule in Dresden.
Harry Köhler, Architekt in Charlottenburg.
Karl König, Dipl.-Ingenieur.
Georg Königsberger, Reg.-Baumeister in Berlin-Grünau.
Max Koerner, Dipl.-Ing. bei Krupp in Essen.
Eugen Koester, Reg.-Baumeister in Wanne.
H. Kolb, Dipl.-Ingenieur in Oetzsch.
Rudolf Kolde, Reg.-Bauführer in Berlin.
Dr. Herm. Koller (†), Dipl.-Ing., Oberlehrer an der Baugewerkschule in Kassel.
Felix Krafft, Bauinsp. bei der Dom-Dir. in Stuttgart.
Peter Krammer, Arch. bei der Eisenb.-Dir. Würzburg.
Hans Kraske aus Freiburg i. B., Stud. d. Techn. Hochschule in Dresden.
Friedr. Krause, Geh.-Brt., vortr. Rat im Min. der öff. Arb. in Berlin.
W. Krautmann, Reg.-Bmstr. bei der kgl. Gebäude-Brandversicherungsanstalt in Stuttgart.
Hans Detlef Krey, Reg.- u. Baurat in Berlin.
Hermann Krieger, Reg.-Bauführer in Frankfurt a. M.
Wilhelm Krüger, Marine-Oberbaurat in Wilhelmshaven.
Hermann Krohn, Architekt in Kiel.
Heinrich Krug, Architekt in Hamburg.
Hans Kürschner aus Witten, Stud. der Techn. Hochschule in Darmstadt.
Werner Kühn aus Barmen i. Sa. } Stud. der Techn. Hochschule in Dresden.
Karl Kugler aus Frankfurt a. M. }
Kurt Kunath aus Dresden }
Max Kumbier, Geh. Brt., vortr. Rat im Min. der öff. Arb. in Berlin.
E. A. Kunitz, Bauamt. beim Neubauamt Dresden-A.-W.
Paul Kunitz, Stadtbaumeister in Duisburg.
Artur Kunz, Reg.-Baumstr. in Ebersbach, Bez. Löbau.
Wilh. Kunz, Reg.-Baumeister in Rosenberg i. Oberschles.
Friedrich Kunze, Reg.-Baumeister in Berlin.
Arno Kypke-Stürmer, Architekt aus Berlin.
Walter Laber, Reg.-Bauführer in Köln a. Rh.
Lahr, Ing., Betr.-Insp. der städt. Wasser- und Gaswerke in Frankfurt a. M.
Kurt Lange, Architekt in Berlin-Schöneberg.
Paul Lange, Ingenieur in Charlottenburg.
Werner Lange, Architekt am Hochbauamt in Dresden.
Langer, Feldtrigonometer in Berlin.
Langsdorff, Oberbauinspektor in Donaueschingen.
Richard Lauster, Dipl.-Ingenieur.
Emil Leber, jung, Architekt von Durlach.
Max Leibbrand, Reg.-Bmstr. im Min. der öff. Arb. in Berlin.
Max Lenk (†), Masch.-Ing. bei der Gen.-Dir. der Staatseisenbahnen in Karlsruhe i. B.
Paul Lerch, Reg.-Baumeister in Kassel.
Adolf Lerche, Brt., Dir. der Siemens & Halske A.-G. in Berlin.
- Rob. Lieffers, Reg.-Bmstr., z. Zt. Vorst. des Eisenb.-Betr.-Amtes in Mons.
Otto Lienau, Dipl.-Ing., Prof. an der Techn. Hochschule in Danzig.
Georg Linde, Mar.-Hafenbaumeister in Wilhelmshaven.
Albrecht Lindemann aus Reichenau i. Pr., Dipl.-Ing. an der Techn. Hochschule in Dresden.
W. Lindmüller, Landesbauinspektor in Düsseldorf.
Walter Lingner, Ingenieur von Berlin.
Erwin Link, Stadtbauinspektor in Stuttgart.
Linnenkohl, Reg.-Bmstr. bei der Eisenb.-Dir. in Essen.
Robert Lissig, Geometer in Berlin-Pankow.
Wilh. Loebell (†), kais. Brt. bei der Oberpostdir. in Posen.
Rudolf Löwel, Geheimer Baurat in Berlin.
Heinrich Lott, Ingenieur von Elgersweier.
Ludwig, Oberingenieur von Karlsruhe.
Wilhelm Lübbert, Reg.-Bmstr. beim Polizeibauamt in Berlin-Lichtenberg.
Karl Luedecke, Ing. der Fa. A. Borsig in Berlin.
Hermann Lumpp, Dr.-Ing. aus Stuttgart.
Albert Lusser, Reg.-Baumeister.
Henry Lutter, Dipl.-Ingenieur in Hannover.
Robert Mack, Ingenieur aus Steinheim a. A.
Frank Mäckbach, Dipl.-Ingenieur in Berlin.
Otto Mangeot, kgl. Landmesser in Köln a. Rh.
Hans Markert, Reg.-Bmstr. im Min. d. öff. Arb. in Berlin.
Paul Martin, Reg.-Baumeister in Stade.
August Marx (†), Bauamts-assessor in Augsburg.
Mathiesen, Ing. von der Schiffswerft in Flensburg.
Robert Mattar, Dipl.-Ingenieur in Berlin.
Friedrich Mau, Reg.-Baumeister in Trier.
Karl Mauck, Reg.-Baumeister in Schwerin.
Martin Mauersberg, Reg.-Bmstr., Krs.-Bmstr. in Templin.
Hans Mayer, Ingenieur aus Eilenburg.
Hermann Mayer, Dipl.-Ingenieur von Stuttgart.
Walter Meienreis, Dipl.-Ingenieur in Berlin.
Hermann Meier, Dipl.-Ing., Oo.-Ing. in Berlin.
Willi Meilicke, Reg.-Baumeister in Bremen.
Joseph Meißl, Architekt in München.
Theodor Meißner (†), Bauamtsass. beim kgl. Straßen- und Flußbauamt in Traunstein.
O. Mende, kgl. Brandinspektor in Berlin.
Siegfried Menge, Reg.-Baumeister in Altona a. E.
Friedr. Merkel aus Gröningen i. Pr., Stud. der Techn. Hochschule in Dresden.
Merkelbach, Reg.-Landmesser bei der Verw. der Duisburg-Ruhrorter Häfen.
Julius Mertens, Arch. beim Bau des Kammergerichtes in Berlin.
August Metzger, Reg.-Baumeister in Friedberg i. H.
Franz Meurer, Arch., Dipl.-Ingenieur in Berlin.
Franz Meyer, Dr.-Ing., Int.- u. Brt. beim III. Armeekorps.
Herm. Meyer, Reg.- u. Brt., Mitgl. der Eisenb.-Dir. in Kassel.
Robert Meyer, Reg.-Baumstr. der Dortmunder Union.
Albert Meyerhof, Ing. bei den Siemens-Schuckertwerken in Hannover.
Felix Michaelis, Architekt in Kottbus.
Hermann Mierzinsky, Dipl.-Ingenieur in Hannover.
Wilhelm Mithoff, Reg.-Bmstr. beim Melior.-Bauamt Danzig.
Albert Mock, Reg.-Baumeister in Kiel.
Albert Möller, Reg.-Bauführer in Weilburg.
Bruno Möller, Dipl.-Ingenieur in Elbing.
Alfred Mössinger, Reg.-Baumeister in Stuttgart.
Karl Mohr aus Mühlhausen i. Th., Stud. d. Techn. Hochschule in Darmstadt.
Heinrich Moll, Reg.-Baumeister in Luxemburg.
Karl Mühlentfordt, Baurat in Lübeck.
Alfred Müller aus Dresden } Stud. der Techn. Hochschule in Dresden.
Max Müller aus Leipzig }
Karl Müller, Reg.-Baufhr. bei der Straßen- und Wasserbau-Verw. in Dresden.
Otto Müller aus Lachêne bei Lorry, Stud. der Techn. Hochschule in Darmstadt.
Rud. Müller, Dipl.-Ing., Assist. an der Techn. Hochschule in Dresden.
Nadermann, städt. Bauingenieur in Magdeburg.
Friedrich Neesen, Reg.-Bauführer in Berlin.
Nell, Bezirksbaumeister in Kelheim.
Fritz Neufeldt, Staatsbaurat in Lübeck.
Johann Neumann, Reg.-Baumeister in Offenbach a. M.
Neumann, Distrikts-Baumeister in Hagenow.
Heinrich Niemann, Reg.-Bauführer.
Jul. Nierhoff, Reg.-Bmstr. in Dortmund, Vorst. eines Mil.-Eisenb.-Betr.-Amtes.
Walter Nordhausen, Reg.-Baumeister in Michendorf.
Friedrich Oltersdorf, Reg.-Bauführer in Berlin.
Richard Opitz, Architekt in Kiel.
Max Oppenheim (†), Dipl.-Ingenieur in Frankfurt a. M.
Georg Ortman, Reg.-Bmstr. beim Kanalbauamt Linden.
Robert Otzen, Prof., Rektor der Techn. Hochschule Hannover.
Reinhold Paffendorf, Reg.-Baumeister in Münster i. W. —
(Fortsetzung folgt.)

Inhalt: Die neue St. Josephs-Kirche in Luxemburg-Limpertsberg. — Vom Wettbewerb um Vorentwürfe für eine Obst- und Gemüse-Großmarkthalle zu Berlin. — Wettbewerbe. — Chronik. — Die Verleihung des Eisernen Kreuzes im Völkerkrieg 1914—15. —

Hierzu eine Bildbeilage: Die neue St. Josephs-Kirche in Luxemburg-Limpertsberg.

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.



Pfarrhaus mit Verbindungsgang.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIX. JAHRGANG. N^o 36. BERLIN, DEN 5. MAI 1915.

Die neue St. Josephs-Kirche in Luxemburg-Limpertsberg.

Architekt: Stadtbaumeister N. Petit in Luxemburg.

(Schluß.) Hierzu die Abbildungen S. 227.



Nach der Grundriß-Anlage ist die St. Josephs-Kirche eine Pfeilerbasilika mit kurzen Querschiff-Armen. Die Spannweite des Mittelschiffes beträgt 11 m. Die Seitenschiffe, welche ausschließlich als Gänge dienen sollen, sind nur 3 m weitgespannt. Der Chor, durch drei Stufen gegen den Fußboden des Mittelschiffes erhöht, verjüngt sich in der Altarnische auf 8,4 m. Die Gesamtlänge des inneren Kirchenraumes beträgt 48,5 m, die Breite einschließlich der Seitenschiffe 19,6 m und die Höhe des Mittelschiffes bis zum Gewölbescheitel 15,5 m. Alle Gewölbe sind nach alter Art gemauert; dabei hat dasjenige des Mittelschiffes im Scheitel eine Stärke von 25 cm erhalten.

Die Kirche faßt etwa 1500 Personen. Alle drei Portale haben Vorhallen, die durch Windfangtüren vom Inneren getrennt und im äußeren Aufbau gekennzeichnet sind. Die Empore hat am Fuß des Treppenturmes einen besonderen Zugang von außen her. Am Chor, durch einen Korridor-Umgang getrennt, liegen die Sakristei-Räume nebst dem Verbindungsgang mit dem Pfarrhaus. Durch letzteren wurden Kirche und Pfarrhaus zu einer gewissen Einheitlichkeit verbunden.

Das Pfarrhaus enthält im Erdgeschoß die Wohnung des Pfarrers und im Obergeschoß die der Kapläne. Das Dachgeschoß ist ausgebaut; in ihm liegen Fremden- und Schlafzimmer. Vom Podest der Treppe nach dem Obergeschoß ist der Verbindungsgang zur

Sakristei der Kirche erreichbar. Pfarrhaus und Kirche haben eine verschiedene Höhenlage der Ergeschoß-Fußböden erhalten, die durch den Verbindungsgang vermittelt wurde.

Zu sämtlichen Architekturteilen und Gebäudekanten des Äußeren von Kirche und Pfarrhaus wurde reichlich Werkstein verwandt; die Flächen sind in ausgefugten, lagerhaften Bruchsteinen ausgeführt. Durch die breiten weißen Fugenbänder treten die vielen Bruchsteinfarben besonders hervor und geben den Flächen ein lebhaftes und kraftvolles Aussehen.

Das Innere hat erst teilweise seine beabsichtigte Ausstattung erhalten. Die Mittel für die gemalten Fenster, die bei der Einweihung im ganzen Bau schon endgültig eingesetzt waren, wurden zum größten Teil durch Stiftungen aufgebracht. Ausgeführt wurden die Fenster im Atelier von Glasmaler Prof. A. Linne-mann in Frankfurt a. M. und sind zum Teil von hervorragender Bedeutung.

Das sechsarmige Vierungskreuz als Beleuchtungskörper wurde von Wilh. Maus in Frankfurt a. M. hergestellt; die Modelle zu den Bildhauerarbeiten nebst den Relief-Darstellungen am Hochaltar sind Arbeiten des Bildhauers Joh. Belz gleichfalls aus Frankfurt a. M.

Für die Baukosten des Rohbaues mit Pfarrhaus waren 432 000 Franken bewilligt worden, wozu der Gemeinderat in einer späteren Sitzung für Mobiliar und Geläute eine weitere Summe von 37 000 Franken zur Verfügung stellte. Die Gesamtkosten belaufen sich demnach auf 469 000 Franken oder rd. 376 000 M., eine in Anbetracht der Größe des Bauwerkes verhältnismäßig geringe Summe. —

Ein Urteil des Reichsgerichtes über die Rechtsstellung des Architekten.

Besprochen von Justizrat Prof. Dr. Paul Alexander-Katz in Berlin.



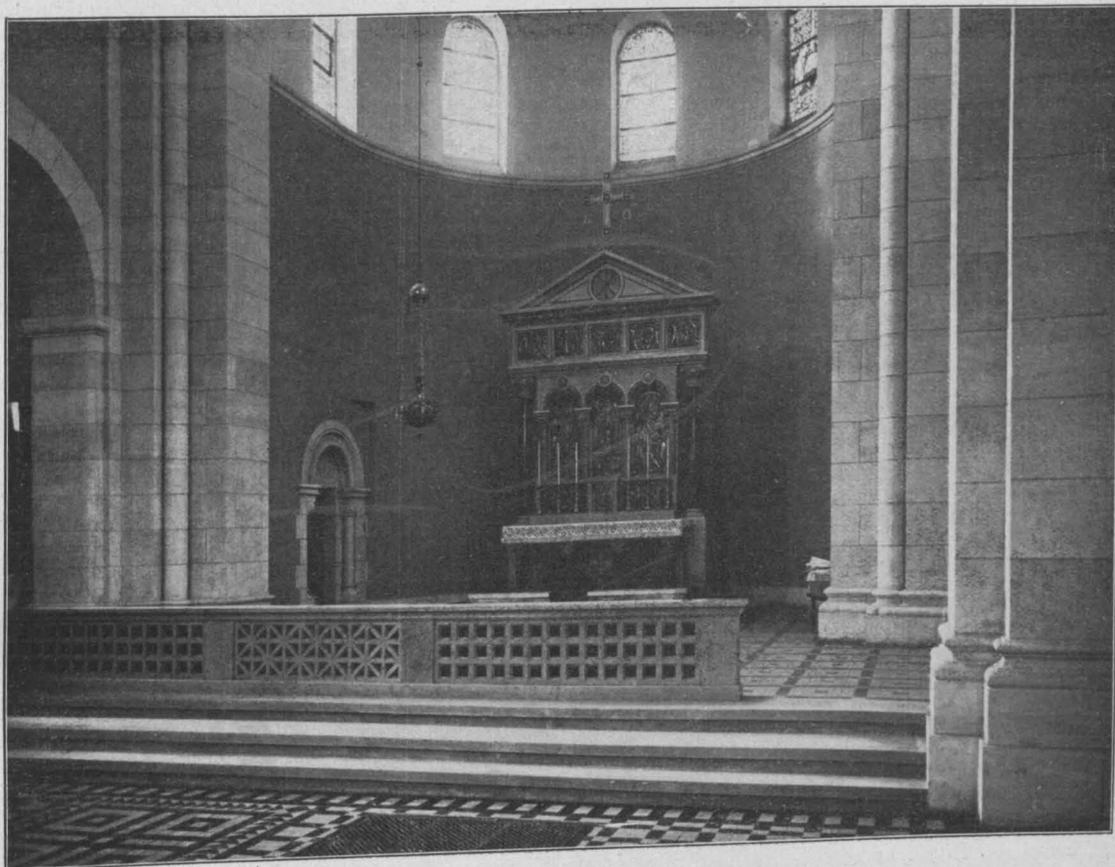
Über die Rechtsstellung des Architekten hat das Reichsgericht unter dem 27. November 1914 die hier folgende Entscheidung erlassen, welche in rechtlicher Beziehung außerordentlich anfechtbar erscheint. Hier hat das Reichsgericht allerdings nur für den einzelnen Fall und nicht allgemein festgestellt, daß der Honorar-Anspruch des betreffenden Architekten der zweijährigen Verjährungsfrist unterlag, da es diesen Architekten für einen Gewerbetreibenden erachtete, und den vorliegenden Architekten-Vertrag für einen Dienst-Vertrag und nicht für einen Werk-Vertrag. Ich habe mich wiederholt dahin ausgesprochen, daß die mit Architekten abgeschlossenen Verträge, welche nicht bloß die Herstellung eines Entwurfes, sondern zugleich die Bauleitung und Bauaufsicht betreffen, Dienst-Verträge und nicht Werk-Verträge sind. Hiermit stimmt das Reichsgericht im vorliegenden Fall überein. Dagegen nimmt das Reichsgericht an, daß, wenn es sich auch um die Bauleitung handelt und die Bauleitung nicht bloß nebensächlicher Natur ist, der Architekt grundsätzlich nicht unter den Begriff des Künstlers, sondern den des Gewerbetreibenden falle. Denn bei der Bauleitung handle es sich um Leistung von Diensten und um die Besorgung von Geschäften, die nicht oder nicht in erster Linie auf künstlerischem Gebiet liegen. Diese Auffassung des Reichsgerichtes entspricht offensichtlich nicht seiner sonstigen Praxis, wie sie sich namentlich bei der Beurteilung der Aerzte, Rechtsanwälte, Patentanwälte und mehrfach auch der Ingenieure ergeben hat.

Der Bildhauer, welcher die Ausführung seines Kunstwerkes für Rechnung des Bestellers leitet, ist in allen Teilen seiner Tätigkeit Künstler. Genau so verhält es sich mit den künstlerisch tätigen Architekten. Insofern ist das Urteil des Reichsgerichtes sicherlich ein Fehlspruch. Die Entscheidung lautet:

„Der Beklagte kaufte am 15. Januar 1909 ein in W. gelegenes Haus, nachdem er vorher mit dem Kläger wegen Umbaues desselben für seine ärztlichen Zwecke in Verbindung getreten war. Er reichte dann bei der Polizeidirektion einen Bauentwurf ein, in welchem ein einfacher Anbau an der Südseite des Hauses vorgesehen war, sah aber von der Ausführung dieses Planes, der die baupolizeiliche Genehmigung fand, ab, reichte einen anderen Entwurf mit Baudispens-Gesuch ein und ließ den Bau nach diesem Entwurf, nach welchem nicht nur an der Südseite, sondern auch an der Westseite ein Anbau vorgesehen war und der gleichfalls genehmigt wurde, zur Ausführung bringen, allerdings mit gewissen Abweichungen, die teils durch Wünsche des Beklagten, teils dadurch veranlaßt wurden, daß in dem Hause Hausschwamm und Trockenfäule vorgefunden wurden. Der Kläger hat den Bauplan aufgestellt, die baupolizeiliche Genehmigung und Dispens-Erteilung erwirkt und die Bauleitung geführt. Als Honorar waren ihm 8% der gesamten Bausumme versprochen. Der Kläger hat auf Zahlung eines Teilbetrages von 3000 M. seiner Honorarforderung nebst Zinsen Klage erhoben, im Laufe des Rechtsstreites aber den Klageanspruch auf 7265 M. nebst Zinsen erhöht. Der Beklagte hat Klageabweisung beantragt und auf Zahlung von 5000 M. Widerklage erhoben. In erster Instanz ist durch Teilurteil der Beklagte zur Zahlung von 7050 M. nebst Zinsen verurteilt, zugleich ist die Widerklage abgewiesen worden. Die gegen diese Entscheidung vom Beklagten eingelegte Berufung ist zurückgewiesen worden. Aus den Gründen: Die Gründe, aus denen der Berufungsrichter zur Zurückweisung der Verjährungs-Einrede des Beklagten gelangt ist, geben zu rechtlichen Bedenken Anlaß, soweit die Vorschrift in § 196 Nr. 7 BGB. in Frage kommt. Nach dieser Vorschrift verjähren in zwei Jahren die Ansprüche Derjenigen, welche, ohne zu den in Nr. 1 bezeichneten Personen zu gehören, die Besorgung fremder Geschäfte oder die Leistung von Diensten gewerbsmäßig betreiben, wegen der ihnen aus dem Gewerbebetrieb gebührenden Vergütungen einschließlich der Auslagen. Der Berufungsrichter hält diese Vorschrift im gegebenen Fall aus dem doppelten Grunde nicht für anwendbar, weil er das zwischen den Parteien zustande gekommene Vertragsverhältnis nicht als Dienst-Vertrag, sondern als Werk-Vertrag auffaßt und außerdem das Merkmal der Gewerbsmäßigkeit nicht für gegeben hält. In beiden Richtungen sind aber die Ausführungen des Urteils zur Begründung des Standpunktes des Berufungsrichters unzureichend. Nach den vorliegenden Feststellungen hatte der Kläger, der ein akademisch gebildeter Architekt ist und die Errichtung von Bauten nicht selbst übernimmt, sondern lediglich den Bauplan aufstellt und die Bauausführung überwacht, im gegebenen Fall

für den vom Beklagten beabsichtigten Erweiterungsbau die Aufstellung des Bauplanes und die Bauleitung, letztere ohne die Vergebung der Arbeiten an die Bauhandwerker, übernommen. Die zur Bauleitung gehörige Tätigkeit des Klägers sieht der Berufungsrichter als Dienstleistung an, aber sie war nach seiner Ansicht nebensächlicher Art. Die Aufstellung des Bauplanes dagegen, die sich nach seiner Meinung als die Hauptleistung darstellt und dem Vertragsverhältnis seinen eigentlichen Stempel aufdrückt, ist, so wird ausgeführt, den Regeln des Werk-Vertrages zu unterstellen und fällt deshalb nicht unter § 196 Nr. 7, da dieser auf Werk-Verträge regelmäßig keine Anwendung findet. Die Unterscheidung zwischen Dienst-Vertrag und Werk-Vertrag ist im Wesentlichen danach zu treffen, ob nach dem Willen der Vertragschließenden ein bestimmter Erfolg oder die Arbeitstätigkeit selbst den Vertragsgegenstand bildet. Die Grenze ist der Natur der Sache nach im einzelnen Fall oft schwer zu ziehen, es bedarf dazu meist eines genauen Eingehens auf die Besonderheiten des betreffenden Falles. Das gilt ganz besonders von dem Verhältnis zwischen dem Bauherrn und dem Architekten. Der Begriff des Architekten ist dehnbar und steht keineswegs in der Verkehrsanschauung derart fest, daß man mit ihm als mit einem für alle Einzelfälle maßgebenden Begriff rechnen kann. Die zwischen dem Bauherrn und dem bauleitenden Architekten abgeschlossenen Verträge haben erfahrungsgemäß einen sehr verschiedenen Inhalt. Demgegenüber erscheint es nicht als eine ausreichende und überzeugende Begründung, wenn der Berufungsrichter, wie geschehen, mit allgemeinen, nicht auf den gerade vorliegenden Fall zugeschnittenen, sondern die Stellung und Tätigkeit eines bauleitenden Architekten von der Art des Klägers überhaupt betreffenden Ausführungen darzutun versucht, daß die Aufstellung des Bauplanes sich als Gegenstand eines Werk-Vertrages, nicht eines Dienst-Vertrages darstelle. Je nach den Umständen kann sie recht wohl auch den Gegenstand eines Dienstvertrages darstellen, sie ist auch in der Rechtsprechung der Gerichte vielfach so aufgefaßt worden (vergl. Silberschmidt in Gruchots Beitr. 1914, S. 343, 349; RG. 63, S. 312, 315; 81, S. 8; Seuff, Arch. 60, S. 350). Auch beim Dienstvertrag wird ein Erfolg erstrebt, zu dessen Erreichung eben die Dienstleistung bestimmt ist, und es ist, wenn es sich um die Ausarbeitung eines Bauplanes für die Errichtung eines Bauwerkes handelt, dem Besteller selbstverständlich um die Gewinnung eines zweckentsprechenden, für die Ausführung des beabsichtigten Baues dienlichen Bauplanes zu tun. Regelmäßig bildet aber in solchem Fall die Herstellung des Bauplanes nur ein Glied der Kette der auf den schließlichen Enderfolg, die Errichtung des Baues, gerichteten Handlungen. Selbständige Bedeutung kommt hierbei dem Bauplan nicht zu, sein Wert besteht eben nur darin, daß er der Ausführung des geplanten Baues zur Grundlage dient und sie ermöglicht. Dies trifft um so mehr zu, wenn, wie im vorliegenden Fall, der Architekt mit der Entwerfung des Bauplanes und zugleich mit der Leitung der Bauausführung betraut wird, seine Tätigkeit mithin für die Herbeiführung des erstrebten Enderfolges, eben der Herstellung des Bauwerkes, einheitlich in Anspruch genommen wird. Es ist nicht anzuerkennen, daß die Anfertigung des Bauplanes der Bauleitung gegenüber das die Art des Vertrages als eines Werk-Vertrages schlechthin Bestimmende ist. Der Plan bereitet die spätere Tätigkeit des Architekten vor; selbständige Bedeutung kommt ihm in diesem Fall — anders, wenn es sich lediglich um die Anfertigung des Planes handelt — nicht zu. Vielmehr ist die Bauleitung der eigentliche Gegenstand des Vertrages, wobei die Verteilung des Honorares nach der Hamburger Norm nicht entscheidend ins Gewicht fällt. Daß es im vorliegenden Fall anders sei, ist bislang vom Berufungs-Richter nicht festgestellt. Einen typischen Architekten-Vertrag gibt es nicht. Das Merkmal der Gewerbsmäßigkeit hält der Berufungs-Richter um deswillen nicht für gegeben, weil nach seiner Meinung in der Hauptsache künstlerische Leistungen in Frage kommen. Was aber zur Begründung dieser Anschauung weiter ausgeführt wird, besteht wiederum in Erwägungen ganz allgemeiner Art und ist nicht, wenigstens nicht in erkennbarer Weise, der besonderen Eigenart des vorliegenden Falles entnommen. Der Vorderrichter geht dabei von der Erwägung aus, die Auffassung des Verkehrs verlange vom Architekten vor allem die Betätigung künstlerischen Empfindens und bewerte danach seine Leistungen. Das ist nach der täglichen Erfahrung in dieser Allgemeinheit sicherlich nicht zutreffend. Die Aufgaben, die dem Architekten zufallen, sind überaus verschiedener Art.

Bei den gewöhnlichen Profanbauten, namentlich bei Wohnhäusern, pflegt auf den Gebrauchszweck das Hauptgewicht zweiter Stelle Bedeutung beigemessen wird. Wie sich dies im vorliegenden Fall verhält, ist aus den Urteilsausführ-



Ansicht des Chores mit Hochaltar und Inneres des Hauptschiffes.
Die neue St. Josephs-Kirche in Luxemburg-Limpertsberg. Architekt: Stadtbaumeister N. Petit in Luxemburg.

gelegt zu werden, während der künstlerischen Ausgestaltung, soweit sie überhaupt in Betracht kommt, erst an ungen nicht ersichtlich. Jedenfalls fehlt es für die Annahme, daß der Kläger, der doch in seinem Beruf zum
5. Mai 1915.

Zwecke des Erwerbes tätig wird, gleichwohl seine Berufstätigkeit nicht gewerbsmäßig ausübe, an genügenden, die Eigenart gerade des klägerischen Geschäftsbetriebes berücksichtigenden Feststellungen. Dabei kommt noch wesentlich in Betracht, daß es sich gegenwärtig auch um die Bauleitung und zwar, wie ausgeführt, nicht bloß nebensächlich handelt. Diese besteht aber in der Leistung von Diensten und in der Besorgung von Geschäften, die nicht

oder nicht in erster Linie auf künstlerischem Gebiet liegen. Daß der Architekt grundsätzlich als Künstler nicht unter den Begriff des Gewerbetreibenden falle, kann nicht anerkannt werden. Dies führt in teilweiser Berücksichtigung des Rechtsmittels des Beklagten zur Aufhebung des angefochtenen Urteils, soweit die Verjährungs-Einrede des Beklagten reicht*. B. c. L., U. v. 27. Nov. 1914, 266, 14 VII, Frankfurt a. M. —

Karl König †.



Am Abend des 27. April 1915 ist in Wien im Alter von 74 Jahren der Hofrat Karl König, Professor an der Technischen Hochschule in Wien, nach längerem Leiden verschieden. Durch das Hinscheiden dieses bedeutenden Künstlers hat die Hauptstadt Cisleithaniens einen Hauptvertreter ihrer zweiten künstlerischen Wiedergeburt nach der ersten, in welcher das Triumvirat Ferstel, Hansen und Schmidt die Architektur der schönen Donau-Stadt beherrschte, verloren. Die Ring-Straße, die am 1. Mai ihr goldenes Jubiläum feiern konnte, ist vorwiegend das Denkmal dieser ersten Wiedergeburt; die zweite Wiedergeburt ist nicht so örtlich beschränkt, daher sind auch die Hauptwerke Königs über das Stadtbild und die Umgebung der Stadt zerstreut.

Karl König wurde am 3. Dezember 1841 in Wien geboren und machte seine Studien an der Technischen Hochschule und an der Akademie der bildenden Künste seiner Vaterstadt. An letzter war er der Schüler Friedrich Schmidt's. Man kann sich den Urheber des Philippshofes, den Meister dieses lebendigen, nach allen Seiten ausstrahlenden Barock-Bauwerkes, nur schwer als den Schüler des strengen Gothikers Schmidt vorstellen, wenn man nicht zugeben will, daß in der starken Kunst Schmidt's wohl auch von dem Geiste des echten Mittelalters, jedoch viel mehr von Geiste der Renaissance steckt und beide die geschichtlichen Stile zur gemeinsamen Grundlage haben. Zu Beginn der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts, als der Philippshof entstand — es war 1883 —, war das Barock der Modestil der zweiten Wiedergeburt Wiens, die mit der Einwirkung von Gottfried Semper anhebt. Das Neubarock zog in die innere Stadt ein, „bald gemäßigter, bald wieder übermütiger“, wie es in einer Darstellung der geschichtlichen Entwicklung heißt. „Die bedeutenderen Architekten sahen wohl beizeiten ein, daß es dringend geraten sei, von dem Barock in neuer Auflage einen besonnenen Gebrauch zu machen und dasselbe ja nicht aus dem Zusammenhang mit der normalen Renaissance, selbst mit der Antike völlig loszulösen, weil ein Spätstil bei unbedingter Wiederaufnahme sich um so rascher ausleben müßte. Karl König hat die Aufgabe in diesem Sinne verstanden und echt künstlerisch gelöst.“ Das war nun aber gerade bei seinem bedeutendsten Werk, dem Philippshof, der der Ausgangspunkt seines künstlerischen Rufes wurde, nicht der Fall. An diesem Werk ist von Besonnenheit im einschränkenden Sinn nicht viel die Rede; vielmehr mit jugendlichem Ungestüm verwandte der Künstler völlig frei die Architekturformen und selbstherrlich stattete er sie mit dem reichsten bildnerischen Schmuck aus. Und gerade diese charaktervolle Wahrheit im künstlerischen Gebaren ist es, was uns dieses frühe Hauptwerk des Meisters so wert macht. Der Philippshof entstand in den Jahren 1883 auf 1884 als allseits freies Bauwerk auf einem dreieckigen Gelände an der Augustiner-Straße. Die beiden anderen Seiten werden

begrenzt durch die Tegetthof-Straße und die Führich-Gasse. Es hatte in seinen verschiedensten Teilen die heterogenste Bestimmung und wurde doch ein einheitliches Bauwerk. Der Börse für landwirtschaftliche Produkte, die König von 1887—1890 in der Tabor-Straße errichtete, ist es weit überlegen. In diesem Bauwerk ringt das Barock noch mit der Hochrenaissance und keiner der beiden Stile kam dabei zu seiner vollen Geltung. Gewiß, die Produkten-Börse erhielt eine stattliche Prunkfassade mit korinthischen Dreiviertelsäulen; die dekorative Pracht jedoch macht das Gebäude nur unruhig, während sie dem Philippshof Lebendigkeit verleiht.

Als eines der frühesten Werke Königs entstand von 1871—1872 die 15. Synagoge in der Turner-Gasse in Wien, eine dreischiffige Anlage im Stil der Renaissance, eine Jugendarbeit ohne ausgesprochenen Charakter. Etwas früher, 1870, errang König in einem Wettbewerb um Entwürfe für das Gebäude des Oesterreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins in der Eschenbach-Gasse in Wien den III. Preis. In diese erste Schaffensperiode fällt auch die Villa Taussig am Küniglberg in Hietzing bei Wien, eine in einem umfangreichen Park auf abfallendem Gelände gelegene, auf große Repräsentation berechnete Anlage in den Formen der französischen Renaissance mit starkem deutschen Einschlag. In den Werken dieser Periode ist König noch der Schüler Schmidt's. In die Hauptentwicklungszeit des Meisters fallen die beiden Monumentalbauten in der Augustiner-Straße und in der Tabor-Straße. In eine dritte Periode endlich kann man das Palais des Grafen Josef Herberstein in der Nachbarschaft der kaiserlichen Hofburg, das Palais Friedrich Böhler in der Theresianum-Gasse, das Wohnhaus des Malers Probst und das Palais Dr. Max Landau in der Heu-Gasse einreihen. Haus Landau entstand 1900—1901, Haus Böhler 1904—1905. Beides sind Herrschaftshäuser, deren Baukosten 320000 und 350000 Kr. betragen. Den Abschluß der Entwicklung Königs bildet das Industriehaus auf dem Schwarzenberg-Platz in Wien.

Als Lehrer genoß der Künstler das größte Ansehen und hatte maßgebenden Einfluß auf einen zahlreichen Schülerkreis. Schon mit 25 Jahren war er Assistent Heinrich Ferstels und behandelte später, als selbständiger Dozent, die Baukunst des klassischen Altertums und der Renaissance, verbunden mit Uebungen. Seine befähigtesten Schüler sind Ohmann und Kraus.

Man hat Karl König Otto Wagner gegenüber gestellt. Es will nicht recht einleuchten, warum. Vielleicht, weil beide den größten Einfluß auf die zeitgenössische Baukunst Oesterreichs ausgeübt haben. Ihre Wege und Grundsätze jedoch sind völlig getrennt und Jedem geschieht Unrecht, wollte man ihn am Anderen messen. Begnügen wir uns daher damit, festzustellen, daß mit Karl König einer der bedeutendsten Baukünstler des heutigen Oesterreich dahingegangen ist, zugleich ein Lehrer von weit reichendem Einfluß, den eine große Schülerzahl aufrichtig verehrte. —

Vermischtes.

Das fünfzigjährige Jubiläum der Wiener Ring-Straße. Am 1. Mai dieses Jahres waren es 50 Jahre, daß die Ring-Straße in Wien dem Verkehr übergeben wurde. Am 1. Mai 1865 durchfuhr Kaiser Franz Joseph mit seiner Gemahlin Kaiserin Elisabeth den Straßenzug, der von diesem Augenblick an als dem Verkehr erschlossen gelten konnte. Gegen den Schluß des Jahres 1857 wurde das kaiserliche Handschreiben veröffentlicht, durch das die Krone dem Fall der alten Stadtmauern und der die innere Stadt umgebenden Gräben und Basteien zustimmte, um dem damals eine Bevölkerung von noch nicht einer halben Million Seelen zählenden Wien eine Entwicklungsmöglichkeit der Stadt aus ihrem inneren Kern heraus zu geben. Das Handschreiben vom 20. Dez. 1857 verkündigte es als den Willen des Monarchen, „daß die Erweiterung der inneren Stadt mit Rücksicht auf eine entsprechende Verbindung derselben mit den Vorstädten ehemöglichst in Angriff genommen und zugleich auch auf die Verschönerung meiner Residenz- und Reichshauptstadt Bedacht genommen werde. Zu diesem Zwecke bewillige ich die Auffassung der Umwallung der

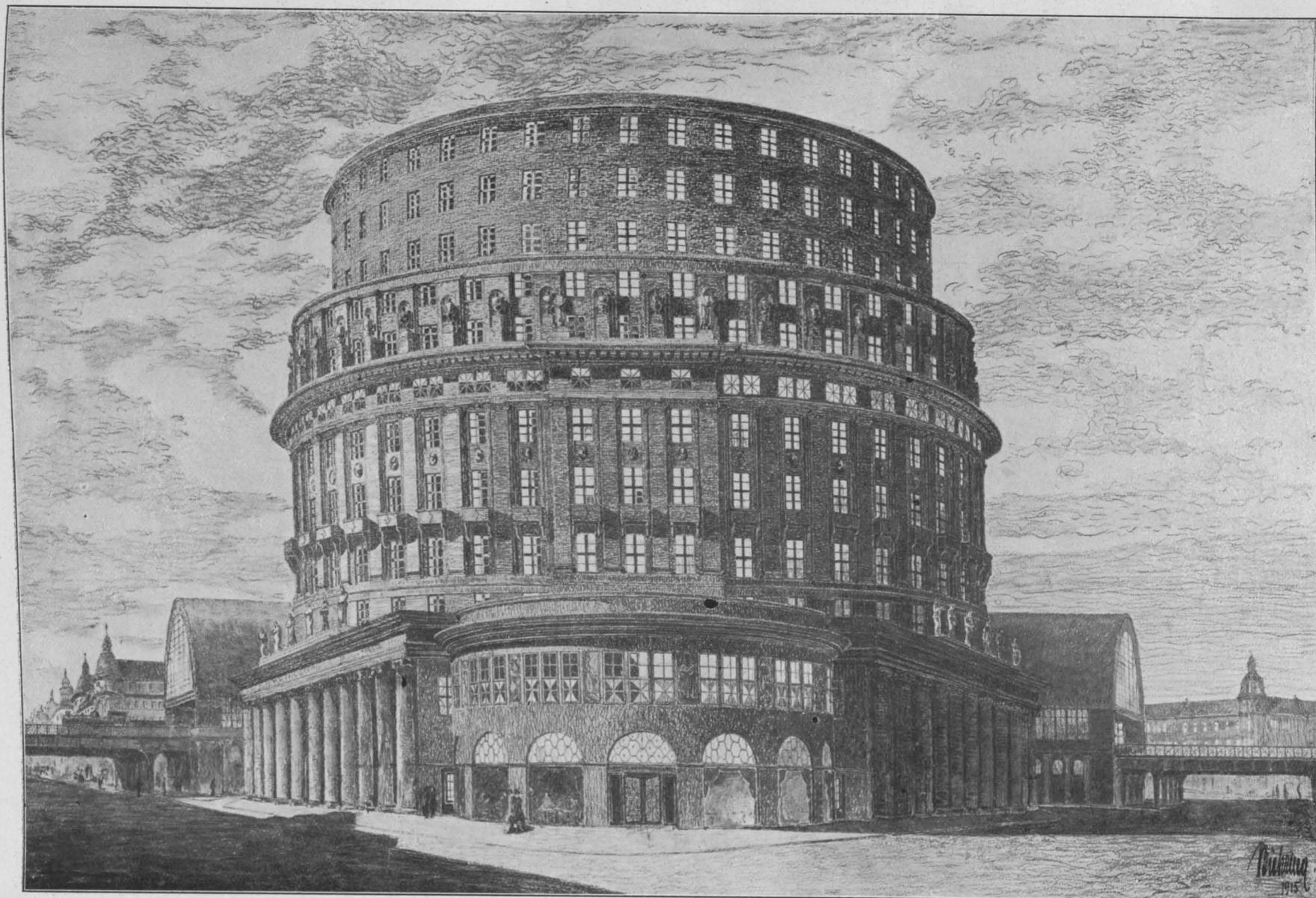
inneren Stadt, sowie der Gräben um dieselbe.“ Zugleich Zeit ordnete das Handschreiben die Ausschreibung eines öffentlichen Wettbewerbes zur Erlangung von Entwürfen für einen Stadterweiterungsplan an, an dem sich 85 Bewerber beteiligten. Auf der Grundlage des Ergebnisses dieses Wettbewerbes verfaßte dann das Baudepartement des Ministeriums des Inneren den Plan, der am 1. September 1859 die kaiserliche Genehmigung erhielt und aus dem die heutige Ring-Straße hervorging, die 6 Jahre später dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde. —

Wettbewerbe.

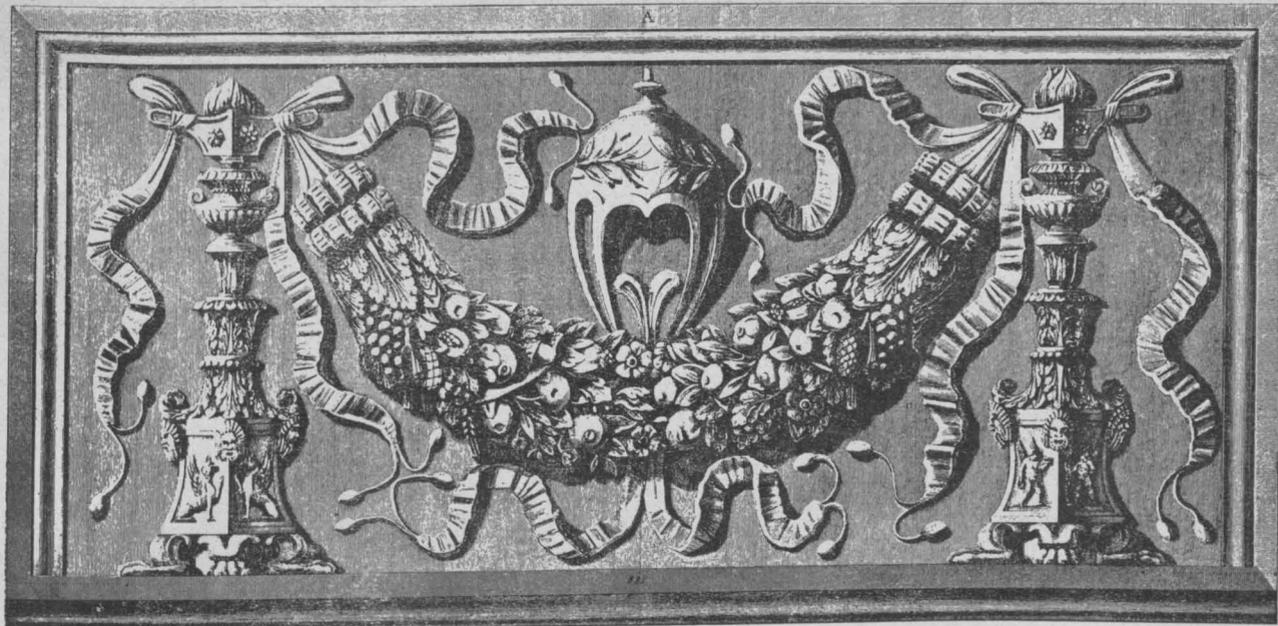
Im Wettbewerb Oberrealschule Brandeis an der Elbe ist die Frist für Einsendung der Entwürfe auf den 15. Mai d. j. festgesetzt worden. —

Inhalt: Die neue St. Josephs-Kirche in Luxemburg-Limpertsberg. (Schluß). — Ein Urteil des Reichsgerichtes über die Rechtsstellung des Architekten. — Karl König †. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

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



IN VORSCHLAG
FÜR DIE BEBAU-
UNG DES GELÄN-
DES AM BAHN-
HOF FRIEDRICH-
STRASSE ZU BER-
LIN. * ARCHIT.:
STADTBRT. CARL
JAMES BÜHRING
IN LEIPZIG. ***
≡ DEUTSCHE ≡
* BAUZEITUNG *
XLIX. JAHRG. 1915.
*** NO. 37. ***



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIX. JAHRGANG. NO 37. BERLIN, DEN 8. MAI 1915.

Vom Wettbewerb um Vorentwürfe für eine Obst- und Gemüse-Groß-Markthalle zu Berlin.

(Fortsetzung aus No. 35).



on den beiden preisgekrönten Entwürfen ist derjenige mit dem Kennwort „1915“ ein Werk der Architekten Bauräte Reimer & Körte, von denen der erstere während der Bearbeitung erkrankte und starb, unter Mitarbeit der Ing. Reg.-Bmstr. Karl Bernhard und Dipl.-Ing. Paul Simon für den technischen Teil.

Für die Gesamt-Anordnung des Planes sind 2 Fragen von besonderer Bedeutung: 1. Zusammenfassung des gesamten geforderten Raumes an Standflächen usw. in einer einheitlichen Hallen-Anlage, oder Trennung in eine Anzahl von Einzelhallen nach den verschiedenen Bedürfnissen der genannten Interessenten-Gruppen. 2. Höhenlage des Hallenfußbodens zu den umgebenden Straßen, Gleisen und dem Kanalspiegel. Beide sind von großer Wichtigkeit für die glatte und einfache Abwicklung des Verkehrs, die letztere beeinflusst außerdem in hohem Maße die Bau- und Betriebskosten.

Wie der Gesamtplan Abbildung 3, Seite 231 zeigt, haben die Verfasser sich zu einer Dreiteilung der Hallen-Anlage entschlossen, deren durchgehende geradlinige Längsachse die geforderte 9^m breite fahrbare Hallenstraße bildet. Am Ostende des Grundstückes, nächst der Beussel-Straße, aber von dieser getrennt durch einen geräumigen Vorplatz, auf dem die geforderten Standplätze für 200 große Gemüsegewagen bequem untergebracht sind, wurde die Halle für die Gemüsezüchter (77 · 117^m = rd. 9010^{qm} Grundfläche) angeordnet, die keinen Anschluß an Eisenbahn und Wasserstraßen braucht. Eine Halle für die Obstzüchter und für die Obst- und Gemüse-Großhändler (356,6 · 81,6 = rd. 28 950^{qm} Grundfläche) wurde an das westliche Ende verwiesen mit der verlangten Erweiterungsmöglichkeit nach dem Kanal zu, deren spätere Ausnutzung sich ohne Betriebsstörung hier leicht vollzieht. Zwischen die beiden Hallen, aber von diesen durch breite Plätze für die Aufstellung von Fuhrwerk getrennt, schiebt sich eine dritte Halle (81,6 · 195 = 15 910^{qm}), die den Verkaufsvermittlern und den

Fisch- usw. Großhändlern dient, die programmäßig möglichst nahe zusammen zu fassen waren. Soweit auf den schon erwähnten Plätzen die unterzubringende Zahl von Straßenfuhrwerken (1300 später 1500) nicht mehr Platz findet, können diese auf der breiten Uferstraße aufgestellt werden, ohne den Durchgangsverkehr oder den Ladeverkehr am Ufer zu stören, der sich auf einem besonderen, von den Standplätzen abgetrennten Streifen vollzieht.

In der Nordostecke des Grundstückes an der Beussel-Straße ist das Dienstwohngebäude für Beamte und für den Pächter der Markthallen-Gastwirtschaft vorgesehen.

Für den Hallenfußboden der beiden großen Hallen, die sie begleitenden Uferstraßen, die zwischen ihnen liegenden Standplätze für Fuhrwerke und für die Laderampe längs der südlich der Hallen gelegenen Gleisgruppe ist eine Höhenlage auf + 37 NN. gewählt. Das ermöglicht kurze und dabei nicht zu steile Zufahrtsrampen an beiden Enden des Grundstückes, ferner günstige Verhältnisse für die Rampen der zu den Kellern führenden Fahrstraßen und für die unmittelbare Einführung von Eisenbahngleisen in den Keller. Trotz Wahl einer bedeutenden Lichthöhe von 4^m für die ganze Kelleranlage (sodaß die Kellerstraßen von hohen Wagen befahren werden können), liegt dann der Kellerfußboden nicht tiefer als + 32,3 NN. (vergl. den Querschnitt Abbildg. 5), also über Kanal-Hochwasser, sodaß eine Abdichtung der Kellersohle nicht erforderlich wird. Nur die beiden Kellergleise (ein Lade- und ein Verkehrsgleis, die mit Weichen verbunden sind und die ladegerechte Aufstellung von mindestens 50 Güterwagen ermöglichen) müssen in das Grundwasser eingesenkt werden. Das Kellergleis schließt mit einem Gefälle von 1 : 65 an das Hauptzufahrtsgleis an. Dieses selbst nebst den Aufstellungs- und Ladegleisen ist gegenüber dem vorläufigen Plan der Eisenbahn-Verwaltung etwas geändert, die mittlere Höhe der Gleisanlage etwa + 36,4 NN., also 60^{cm} unter Hallenfußboden. Die Randstreifen der 9^m breiten, zungenförmigen Lade- steige, an denen nach völligem Ausbau 250 Eisenbahnwagen Aufstellung finden können, sind nach dem

der Hallen möglichst herabsetzt, um an Bau- und Betriebskosten zu sparen.

Es sind daher beiderseits der mittleren Fahrstraße, die mit einer Galerie überdeckt in 10 m brei-

Räume untergebracht sind. Die Seitenbauten sind mit 11 m nur gerade so hoch gehalten, daß die Räume unter den Galerien noch ausreichend beleuchtet werden konnten und daß die oberen Räume genügende

Höhe erhalten. Für die Ueberbauung der Mittelstraße ist dann dieselbe Höhe gewählt und auch hier eine Galerie eingeschoben. Für die Hallen selbst war für die Höhenentwicklung die erforderliche Lichtfläche an Seitenlicht maßgebend. Steil geneigte Mansard-Flächen ergaben hier gegenüber senkrechten bei gleicher Lichtwirkung eine nicht unerhebliche Raumerparnis, daher wurde diese Form der Ueberdachung gewählt. Es ergibt sich dann eine Lichthöhe im Scheitel von nur 17,8 m. Wirtschaftliche Beweggründe sind also für die Querschnitts-Ausbildung ausschlaggebend gewesen.

Konstruktiv ist die Ausbildung derart gedacht, daß die in 13 m Entfernung liegenden Doppel-Binder der Mittel- und Seitenbauten in Eisenbeton ausgeführte steife Stockwerks-Rahmen darstellen, zwischen die sich die als Zweigelenkbogen ohne Zugband in Eisen und Beton ausgeführte Dach-Konstruktion spannt. Die Wände zwischen den Bindern sind in Mauerwerk oder Beton, die Dachflächen in Beton oder porösen Hohlsteinen mit Pappolin-Abdeckung gedacht, so daß die Wärmedurchlässigkeit verringert wird.

Die grundsätzlich gleiche Ausbildung hat die Halle der Gemüsezüchter erhalten, nur ist bei dieser, da sie einen breiteren Raum in der Quere des Grundstückes ausnutzen konnte, die Querachse zur Haupt-Achse gemacht, so daß die Halle ihre Giebel dem Wasser und der Eisenbahn zukehrt.

In konstruktiver Beziehung ist noch zu erwähnen, daß die geforderte Ueberdeckung der zungenförmigen Laderampen nicht durch Einzeldächer, sondern, um unter möglicher Beschränkung der Stützzahl größte Bewegungsfreiheit zu erhalten, durch eine zweischiffige Längshalle, die sich der Hallenflucht unmittelbar anschließt (vergl. Querschnitt, Abbildung 5) erreicht ist. Die Halle ist in leichter Eisenkonstruktion gedacht mit Pappolin-Eindeckung auf Holzschalung.

Was die Verteilung der Nebenräume auf die einzelnen Hallen betrifft, so sind an der Vorderfront der Halle der Gemüsezüchter Pförtneraum, ein Neben-Restaurant, Bade-Anlagen für das Arbeitspersonal und mehrere Räume für Büro-

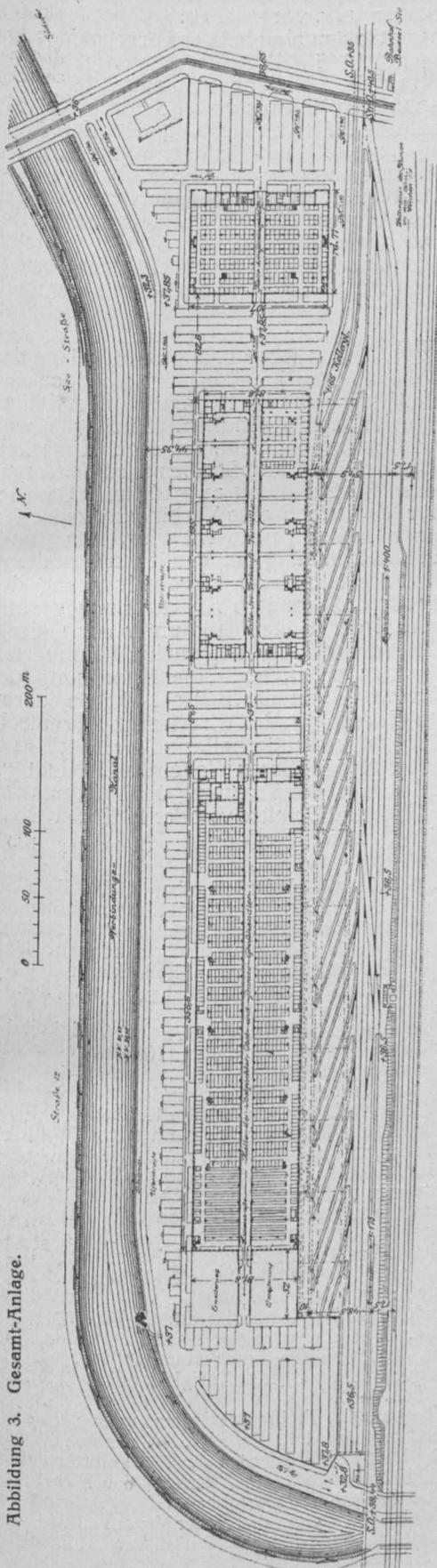


Abbildung 3. Gesamt-Anlage.

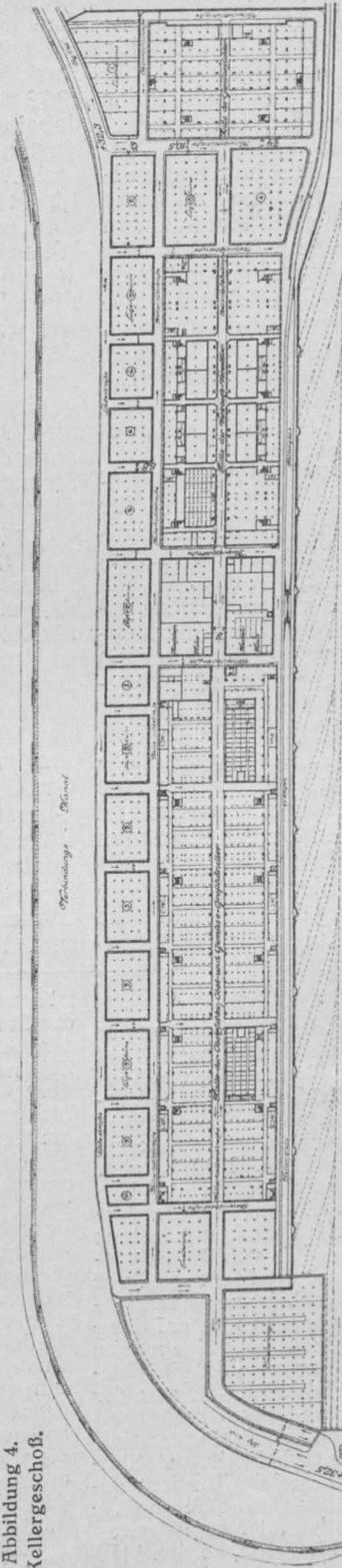


Abbildung 4. Kellergeschoß.

Entwurf mit dem Kennwort „1915“.
Architekten:
Brte. Reimer & Körte,
Ingenieure:
Reg.-Bmstr. Karl Bernhard und Dipl.-Ing. Paul Simon,
sämtlich in Berlin.

tem niedrigem Bauteil untergebracht wird, die eigentlichen Hallen von je 26 m Stützweite angeordnet und neben diesen wieder niedrige Bauteile von je 10 m Breite vorgelagert, in denen Galerien und Kontor-

und sonstige Geschäftszwecke untergebracht. Die Halle der Verkaufs-Vermittler nimmt ein Neben-Restaurant und an der Westfront die geforderten Geschäftsräume für 5 Banken auf. Hier sind ferner auf den Galerien die Kontore der Verkaufs-Vermittler, ferner an der Ostfront der Halle, also ziemlich im Zentrum der ganzen Anlage, die Räume für die Marktpolizei usw. untergebracht. In der Halle für Obstzüchter und Obst- und Gemüse-Großhändler ist am Ostende, also auch nahe der Mitte der Gesamt-Anlage, der Zolboden nebst zugehörigen Kontoren, außerdem die Haupt-Gastwirtschaft angeordnet. Diese Halle nimmt im Obergeschoß auch die umfangreichen Verwaltungsräume auf. Wie aus dem Teil-Längsschnitt, Abbildung 6, hervorgeht, sind die Galerien über den Hauptquerwegen der Hallen auch in der Quere verbunden. In allen Hallen zusammen stehen abzüglich der anderweit in Anspruch genommenen Teile der Obergeschosse rd. 16 300 qm zu Lagerungszwecken und zu etwaiger späterer Erweiterung der Standplätze auf den Galerien zur Verfügung. Insgesamt beträgt die Fläche des Obergeschosses rd. 24 500 qm.

Von der gesamten bebauten Fläche der 3 Markthallen von rd. 54 000 qm sind im Erdgeschoß für Standzwecke rd. 25 900 qm ausgenützt. Der Rest entfällt, abgesehen von den für Nebenräume erforderlichen Flächen, auf die Gänge, Treppen usw.

Die Betriebs-Einrichtungen der Markthallen-Anlagen waren im Entwurf nur grundsätzlich anzudeuten. Von der Einrichtung einer eigenen elektrischen Kraftzentrale ist aus wirtschaftlichen Gründen abgesehen, der Strom wird aus der öffentlichen Leitung entnommen. Alle übrigen erforderlichen Maschinen- und Kessel-Anlagen sind in zentraler Lage zusammen gefaßt in Räumen unter dem westlichen Hof, die durch die umgebenden Lichtstraßen ausreichend Licht und Luft erhalten. Hier sind die Schaltanlagen und Umformer für den elektrischen Strom in besonderen Räumen untergebracht, hier sind die Heizkammern für die Warmluftheizung der Hallen und die Ventilatoren, welche die warme Luft in die Halle pres-

sen, ferner die Kessel-Anlagen für die Warmwasser-Pumpenheizung der Verwaltungsräume und die Warmwasser-Versorgung, die Kältemaschinen für den Kühlbetrieb, die Druckluft-Einrichtungen für die Hebung der Schmutzwässer aus den Kellern, außerdem Werkstätten usw. vorgesehen.

Die Gesamtkosten sind bei der vorgeschlagenen Ausführung mit 19,65 Mill. M. veranschlagt, wovon 13,72 Mill. M. auf die 3 Hallenbauten entfallen. Es ist dabei angenommen, daß aus dieser Summe auch die Kosten der maschinellen Einrichtungen für Heizungs- und Lüftungs-, sowie Kühl-Anlagen mit zusammen 1,26 Mill. M. bestritten werden können.

Der Entwurf ist in weitgehender, sorgfältiger Weise, namentlich auch in verkehrstechnischer Beziehung und hinsichtlich der technischen Betriebs-Einrichtungen durchgearbeitet und eingehend erläutert, was auch das Preisgericht anerkennt, das nach dieser Richtung in dem Entwurf viele brauchbare Anregungen für die Ausführung findet. Besonders gelobt wird der Bahnanschluß, auch der Anlage der Straßen wird im Allgemeinen zugestimmt, jedoch eine bessere Zufahrt von der Beussel-Straße zu der Keller-Straße für erforderlich gehalten. Auch die weitgehende Ausnutzung des Geländes durch Unterkellerung auch der Plätze und Straßen wird hervorgehoben, ebenso die Schaffung ausgedehnter Galerie-Flächen, für die jedoch eine Verbindung zwischen den einzelnen Hallen gewünscht wird. Der grundsätzlichen „Beschränkung der baulichen Gestaltung im Interesse der tunlichsten Herabminderung der Baukosten“ wird besondere Anerkennung gezollt, sowie der Wahl der Höhenmaße unter der Galerie und im Obergeschoß. Die allgemeine Raumverteilung wird gutgeheißen, auch die Anordnung der Gemüsezüchterhalle an der Beussel-Straße, deren Querstellung jedoch getadelt wird, ferner die zentrale Lage der Verkaufsvermittlerhalle und der Maschinen-Zentrale unter dem mittleren Wagenplatz. Nicht gebilligt wird jedoch die Trennung der Verkaufsvermittler für Obst und Gemüse von der Halle der Obst- und Gemüse-Großhändler. —

(Fortsetzung folgt.)

Vermischtes.

Die Wiederbesetzung der Stelle des Stadtbaurates für Hochbau in Dresden ist bis nach Beendigung des Krieges verschoben worden, zunächst vermutlich, weil ernste Kandidaten für diese Stelle zurzeit im Felde stehen. Die Verschiebung ist von den Stadtverordneten beschlossen worden, obwohl der Rat von Dresden die Wiederbesetzung der Stelle bereits zweimal beantragt hatte. Nun ist aber durch den Rücktritt des Oberbürgermeisters Dr.-Ing. h. c. Beutler vom Amte ein weiterer Grund zu einer Verschiebung der Wahl entstanden, vorläufig wohl mindestens bis zum Hochsommer. Denn abgesehen von der Kriegslage wird man das neue Oberhaupt der Stadt nicht vor die Tatsache der bereits erfolgten Wahl eines seiner wichtigsten Mitarbeiter stellen wollen, sondern ihm auf diese Wahl weitreichenden Einfluß gewähren. Das läge nur im Interesse einer ersprießlichen gemeinsamen Tätigkeit beider. Wie nun aus Dresden gemeldet wird, soll von der öffentlichen Ausschreibung der Stelle des Oberbürgermeisters abgesehen werden; es soll die Wahl unter einigen wenigen bemerkenswerten Persönlichkeiten stattfinden. Bei dieser Wahl, die für Ende Mai in Aussicht genommen ist, dürfte die Parteizugehörigkeit eine gewisse Rolle spielen. Als Nachfolger Beutlers, der zum Verwaltungsrat der Dresdener Bank gewählt wurde, werden 4 Namen von gutem Klang genannt. Zunächst der frühere Oberbürgermeister von Freiberg, jetziger Oberverwaltungs-Direktor Blüher, von dem der Ruf eines ausgezeichneten Verwaltungsbeamten ausgeht. Ferner wird der frühere Dresdener Stadtrat, jetzige Geh. Reg.-Rat Koch genannt, dessen finanzielle Fähigkeiten in hohem Maße gerühmt werden. Weiter wird als ernster Kandidat betrachtet der frühere Stadtrat von Dresden, jetzige Oberbürgermeister Dähne in Plauen, der sich in seinen Ämtern hervorragend bewährt hat. Auch der zweite Bürgermeister von Dresden, Kretschmar, dessen Tätigkeit mit großen Hoffnungen begleitet wurde, wird als Kandidat ernsthaft besprochen.

Ob damit der enge Kreis der für diese bedeutende Stelle in Betracht kommenden Kandidaten erschöpft ist,

ist uns nicht bekannt. Jedenfalls aber dürfte die Wahl des Stadtbaurates für Hochbau nur im Einvernehmen mit dem neugewählten Oberbürgermeister und wohl erst einige Zeit nach Amtsantritt desselben erfolgen können. Darüber wird der Hochsommer heran kommen und wenn bis dahin der Krieg noch nicht beendet sein sollte, könnte die Wahl noch weiter verschoben werden.

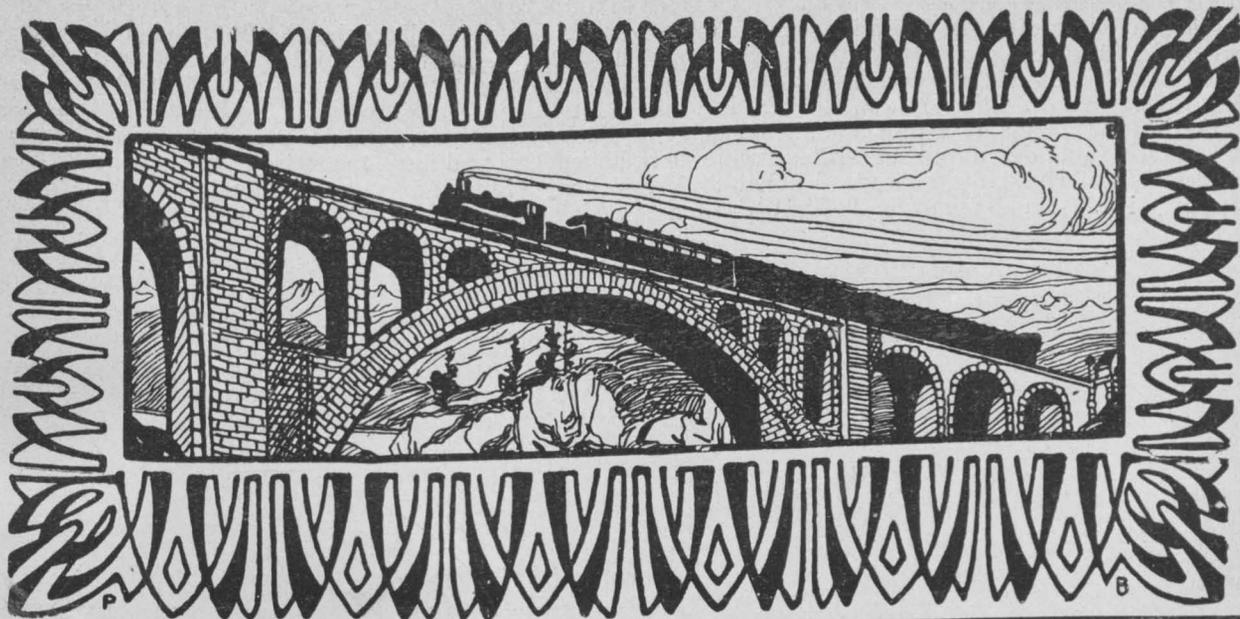
Ueber die Eigenschaften und die Art der Tätigkeit des neuen Stadtbaurates — ob vorwiegend Künstler oder vorwiegend Verwaltungsbeamter — haben die Fachkreise in Dresden ihre z. T. recht widersprechenden Wünsche zum Ausdruck gebracht. Unter den ernsthaften Kandidaten für diese wichtige Stelle befinden sich denn auch sowohl bewährte Künstler, wie bewährte Verwaltungsbeamte. Wir wünschen im Interesse des Faches und der Stadt an diese Stelle vor allem einen ganzen Mann von ruhigem, einsichtigem Charakter, der nicht von dem brennenden Ehrgeiz verzehrt wird, Alles machen zu wollen, sondern der weitblickend und selbstlos genug ist, anzuerkennen, daß neben der Befriedigung des künstlerischen Ehrtriebes, die wir als eine natürliche Regung für selbstverständlich ansehen, noch reichlich Raum ist für die Betätigung anderer Kräfte. Nur ein verzagter Stümper könnte diese ausschalten wollen; ein starker Künstler aber wird sie zur Anspornung seiner eigenen Tätigkeit mit Freuden und offen begrüßen. —

Dem Ausbau des Freiburger Domes nach dem abgeänderten Entwurf des Geh. Brt. Prof. Dr. Bruno Schmitz in Charlottenburg ist Nachrichten der Tagesblätter zufolge in der kgl. Kommission zur Erhaltung der Kunstdenkmäler in Sachsen mit Stimmenmehrheit zugestimmt worden. Zugleich wird berichtet, daß der Veranstaltung einer Dombau-Lotterie nach Friedensschluß zur Aufbringung der Mittel die Genehmigung erteilt wurde. —

Inhalt: Vom Wettbewerb um Vorentwürfe für eine Obst- und Gemüse-Groß-Markthalle zu Berlin. (Fortsetzung.) — Vermischtes. —

Hierzu eine Bildbeilage: Ein Vorschlag für die Bebauung des Geländes am Bahnhof Friedrichstraße zu Berlin.

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



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIX. JAHRGANG. № 38. BERLIN, DEN 12. MAI 1915.

Ein Vorschlag für die Bebauung des Geländes am Bahnhof Friedrich-Straße in Berlin.

Architekt: Stadtbaurat C. J. Bühring in Leipzig.

Hierzu die mit No. 37 vorausgeschickte Bildbeilage.

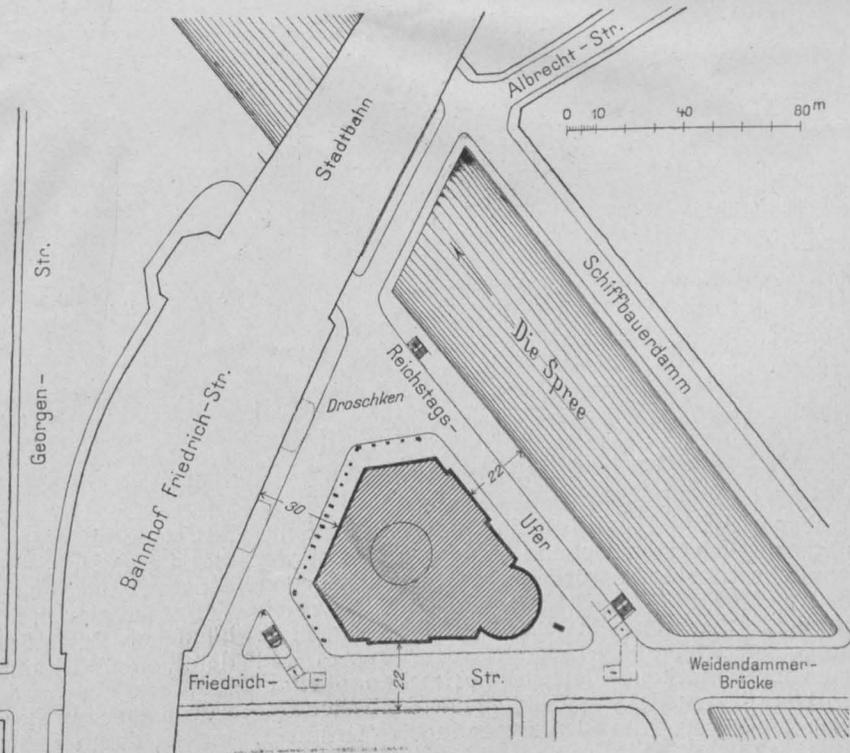


Die Art der Bebauung des Geländes der ehemaligen Pépinière am Bahnhof Friedrich-Straße in Berlin, begrenzt von der Friedrich-Straße, dem Bahnhof und der Spree mit dem an ihr entlang ziehenden Reichstags-Ufer, steht seit einiger Zeit schon im Brennpunkt lebhafter verkehrstechnischer und künstlerischer Erwägungen. Die Gegend ist ein Verkehrs-Mittelpunkt erster Bedeutung und könnte als solcher Anspruch erheben auf eine städtebauliche und architektonische

die Art der Bebauung dieses Platzes setzt der Verfasser einen bestimmten Vorschlag entgegen. In einigen von anderer Seite gemachten Vorschlägen wurde die Lösung durch die Anlage eines großen Platzes gesucht, den man dadurch zu schaffen gedachte, daß der Neubau mit dem Empfangs-Gebäude des Bahnhofs Friedrich-Straße zu einer großen Baugruppe vereinigt wurde. So verlockend und selbstverständlich dieser Gedanke auf den ersten Blick erscheint, so wenig hält er nach der Ansicht des Verfassers Stand bei eingehender Prüfung infolge der weiteren Bearbeitung. Denn bei der großen Breite der vorbeifließenden Spree kann einerseits eine ge-

Ausbildung, die von der Schablone abrückt und nicht eingezwängt wird in die Fesseln baupolizeilicher Bestimmungen und Vorschriften, welche für Durchschnitte-Verhältnisse für Durchschnitte-erlassen, nur Durchschnitte-Früchte reifen können. Das war auch die Empfindung des Verfassers des Vorschlages, der hier in Kürze besprochen werden soll. Der Verfasser meint, den einseitigen Bestimmungen der Baupolizei müsse in dieser Sache der Kampf angesagt werden und da für diesen Kampf seine Feder nicht ausreiche, greife er zum Zeichenstift. Was er mit dem Stift darstellt, ist eine Möglichkeit von vielen, aber nach unserer Ansicht im Grunde ein Gedanke, der in hohem Grade die Beachtung aller der Kreise verdient, die in Verkehr, Verwaltung und Kunst die bestimmende Macht im Gebiete der Reichshauptstadt haben.

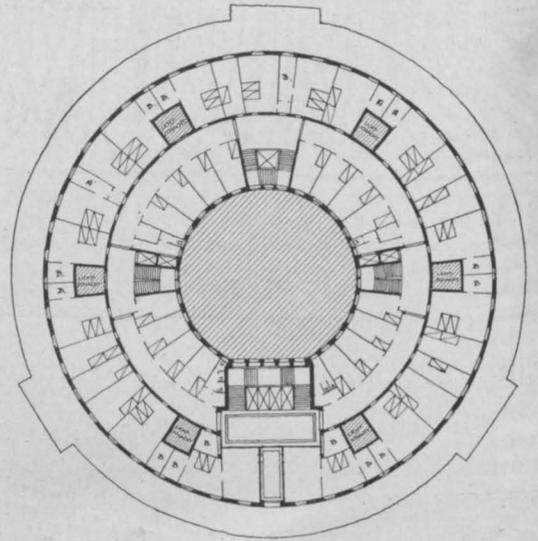
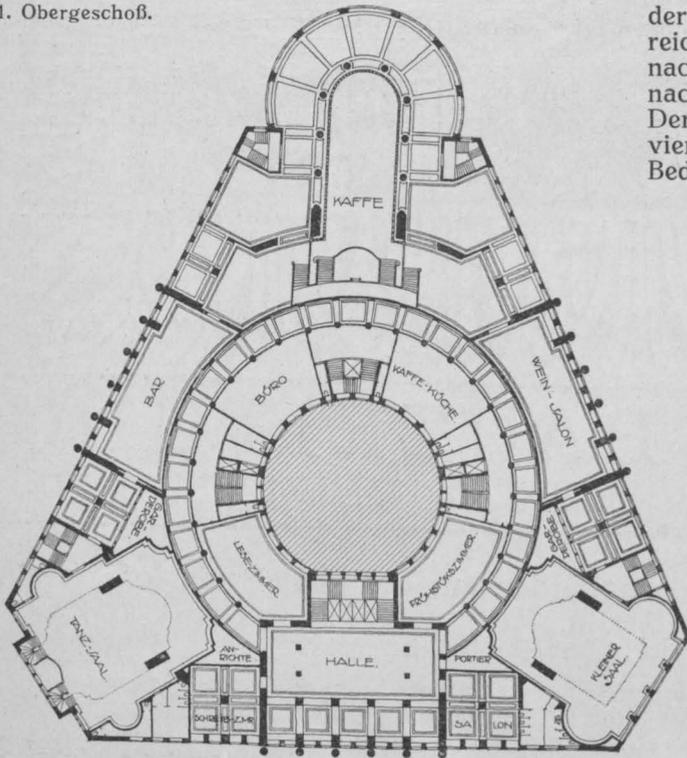
Den vielen einander widersprechenden Ansichten über



schlossene Platzwirkung nicht erzielt werden, andererseits ist die Ausbildung als selbständiger Platz ohne Einbeziehung der Spree in die Gesamt-Anlage nicht wohl denkbar. Dazu kommt, daß der Platz mit seinen im spitzen Winkel zusammenlaufenden beiden Wandungen, gebildet durch die Häuserreihe der Friedrich-Straße und die Fassade des Bahnhofes, zwei der wichtigsten Elemente für die Platzgestaltung,

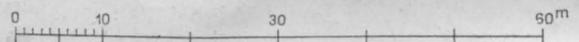
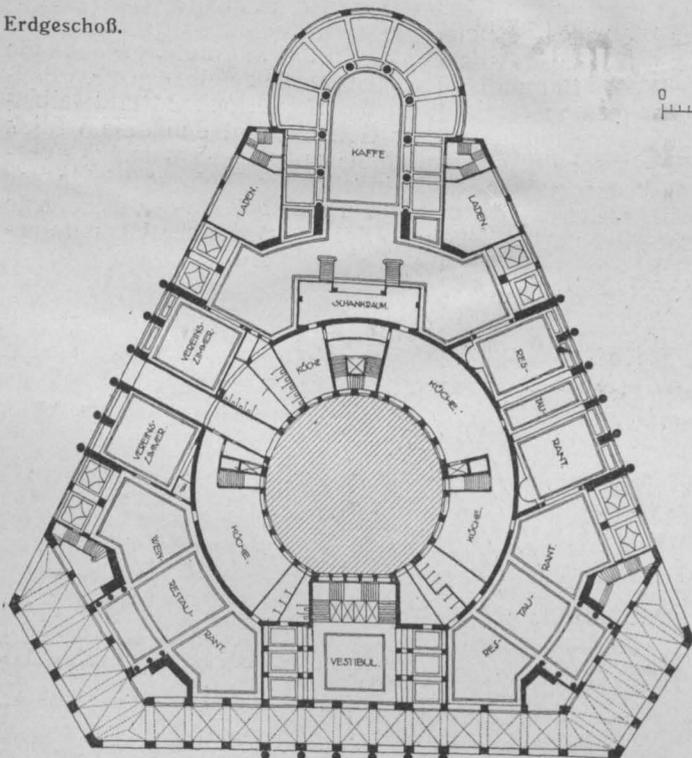
zu welchen noch die realen der finanziellen Notwendigkeiten kommen, erscheint dem Verfasser eine Bebauung des Geländes geboten. Mit diesem Entschluß allein ist aber noch nicht viel erreicht, denn das Glücken des Gedankens der Bebauung im städtebaulichen Sinn und der künstlerische wie der wirtschaftliche Erfolg sind durchaus abhängig von der Frage: „Wie soll die Bebauung sein?“ Die Hauptforderung in dieser Beziehung ergibt sich aus den Verhältnissen der Lage. Als einer der wichtigsten und verkehrsreichsten Punkte im Stadtbilde von Groß-Berlin muß nach der Auffassung des Verfassers dieser Punkt nachdrücklich hervorgehoben und betont werden. Der hier zu errichtende Bau muß einen das Stadtviertel beherrschenden Charakter haben und in seiner Bedeutung das Bahnhofs-Gebäude, das seiner ganzen

1. Obergeschoß.

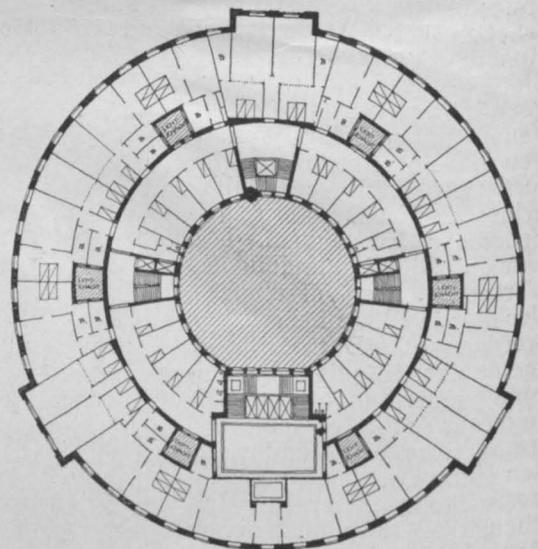


9. bis 11. Geschoß.

Erdgeschoß.



2. bis 8. Geschoß.

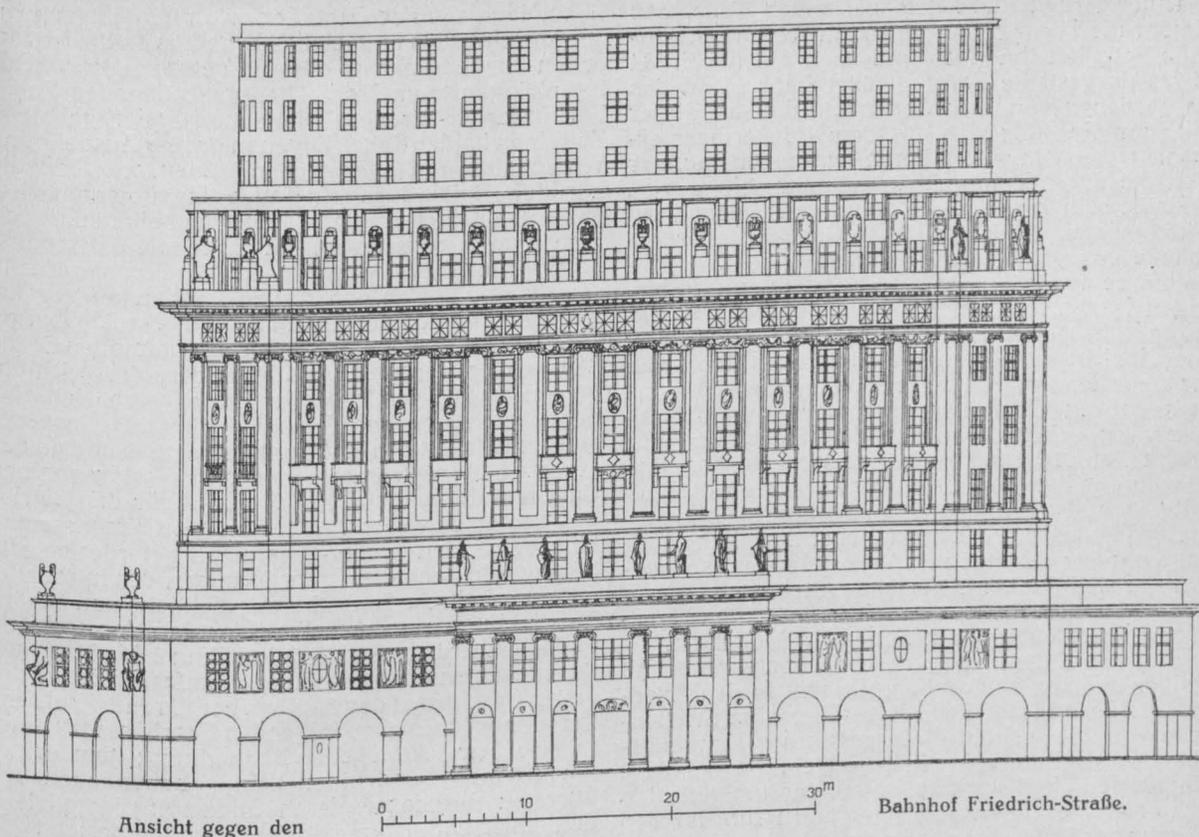


die aber völlig heterogen sind, nach dieser Seite wahrscheinlich eine unschöne Wirkung haben würde. Ähnliche Umstände würden sich im Blick gegen Norden ergeben. Als wichtigster Umstand dürfte sich aber die Erscheinung einstellen, daß der fertige Platz infolge der Oeffnungen nach Norden, Westen und Osten überhaupt keine Platzwirkung im Sinne der Forderungen des entwickelten Städtebaues der besten Zeiten haben würde. Aus allen diesen idealen Gründen,

Struktur und Anlage nach nicht geeignet ist, im Stadtbild dieser Stelle die erste Bedeutung zu haben, im äußeren Ausdruck übertreffen. Das kann, wie der Verfasser glaubt, nur durch einen die anderen Gebäude an Höhe überragenden Bau geschehen und damit eine Wirkung erreicht werden, der zufolge das Bauwerk ein tatsächlicher Mittelpunkt wird. Das würde aber nur geschehen können durch eine Bau- masse, deren Entwicklung nach der Höhe die bau-

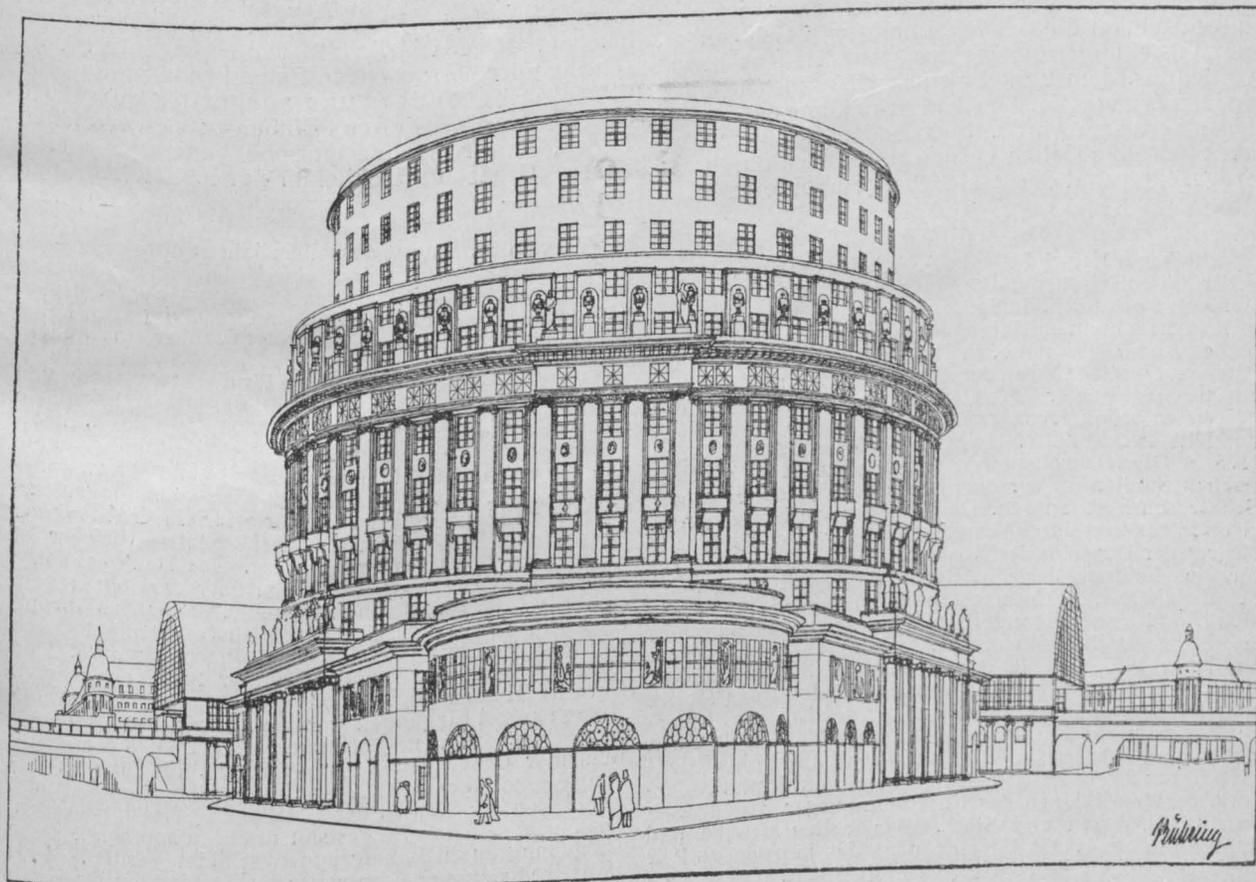
polizeilich gestatteten 5 Geschosse bei weitem überschreitet. Der Verfasser nimmt einen 12-geschossigen Bau an, ohne aber damit den amerikanischen Zerr-

doch für ein zwölfgeschossiges Gebäude erklärt der Verfasser mit Recht als ein Unding. Er wählte daher zunächst das Dreieck mit abgestumpften Ecken, kam



Ansicht gegen den

Bahnhof Friedrich-Straße.



Perspektivische Ansicht von Norden.

bildern in der Geschäftshaus-Entwicklung Eingang in der deutschen Reichshauptstadt verschaffen zu wollen. Das Grundstück bildet ein beinahe gleichschenkeliges Dreieck. Die Form des Dreieckes je-

dann auf das Sechseck und von diesem auf den Kreis. Infolge dieser stufenweisen Entwicklung des Baugedankens entstand ein Gebäude, das in seiner Umrißlinie eine gewisse Ähnlichkeit mit dem in No. 81,

Jahrgang 1913 der „Deutschen Bauzeitung“ veröffentlichten Gerichtsgebäude für New-York von Lowell hat. Der Künstler erklärt jedoch, daß dieser Entwurf bei seiner Arbeit nicht Pate gestanden habe, daß vielmehr die Theorie Ostendorfs für das architektonische Schaffen ihn nach und nach auf die S. 234 und 235 dargestellte Form geführt habe. Und das stets getrieben von dem Gedanken, daß an dieser Stelle nur ein stolz sich aus dem Häusermeer erhebender, auch in weiter Ferne wirkender Bau, der durch die Spree von weither sichtbar sein würde, am Platze sein könne. Das könne ein Gasthof, ein Geschäftshaus, ein Verwaltungs-Gebäude oder ein Gebäude von gemischter Bestimmung sein. Jedenfalls müsse und könne an dieser Stelle von dem bisherigen Zwang, der keine Häuser mit über fünf Stockwerken Höhe zuläßt, abgesehen werden. Der Künstler ist der Ansicht, daß für Monumentalbauten staatlicher oder kommunaler Art und für Privatgebäude, die sich ihrem ganzen Charakter nach dem Monumentalbau nähern, schon deshalb größere Höhen und eine größere Zahl an Stockwerken, als die bisher baupolizeilich gestatteten, notwendig werden, um die Bauwerke eben als Monumentalbauten im Stadtbilde erscheinen zu lassen. Die in baulicher Beziehung ewig nivellierenden Gesetze und Verordnungen, so heilbringend sie in anderer Beziehung seien, das dürfe nicht verkannt werden, seien jedoch für den künstlerischen Städtebau von hemmender Bedeutung.

Auf den Entwurf an sich brauchen wir nur mit wenigen Worten einzugehen. Er läßt in der Friedrich-Straße und am Reichstags-Ufer eine Straßbreite von 22^m, erhöht diese gegen das Empfangsgebäude des Bahnhofes Friedrich-Straße auf 30^m, stumpft die Ecken stark ab, sodaß geräumige Halteplätze für Droschken und genügend Raum für den Verkehr der Untergrundbahn entstehen, und schiebt in nördlicher Richtung einen Rundbau vor, der dem spitzen Winkel die Schärfe nimmt und Gelegenheit zur Aufstellung irgend eines Denkzeichens bieten würde, das, dem Verkehr entrückt, in diesem doch ein interessantes Zeichen der Entwicklung des Schönheitssinnes sein würde. Nach Süden sind dem Bauwerk gewölbte Hallen vorgelegt, die sich durch das Erdgeschoß und das erste Obergeschoß erstrecken

Tote.

Bildhauer Heinrich Bauke †. Wieder hat ein vortrefflicher künstlerischer Mitarbeiter des Architekten den Heldenod gefunden. In der Nacht vom 12. auf den 13. April erlag plötzlich einem Herzleiden, das er sich in den Karpathen zugezogen hatte, in Ratingen bei Düsseldorf im Alter von erst 40 Jahren der Bildhauer Heinrich Bauke, ein ausgezeichnete Vertreter der plastischen Kunst, der bei vielen schon errungenen Erfolgen noch große Hoffnungen geweckt hatte. Heinrich Bauke war am 15. April 1878 in Düsseldorf geboren und machte seine künstlerischen Studien an der dortigen Kunst-Akademie in der Schule von Karl Janssen. Der Künstler wurde in weiteren Kreisen bekannt durch seine Bronzefigur „Der Barbarensieger“ der Düsseldorfer Ausstellung des Jahres 1902, die für die Nationalgalerie in Berlin angekauft wurde. Er schuf weiterhin die Bronzestandbilder des Königs Friedrich I. und seiner Gemahlin in Mörs, sowie das Standbild König Friedrich Wilhelms III. am Rathaus in Elberfeld. Im Jahre 1903 siedelte Bauke nach Berlin-Wilmersdorf über. Aus dieser Zeit stammt das Standbild des Moritz von Nassau, das aus einem Auftrag des Kaisers hervorging. In diese Zeit aber fallen vor allem die beiden prächtigen dekorativen Bronzefiguren des Königs Friedrich I. von Preußen und seiner Gemahlin Sophie Charlotte vor den Pylonen der Charlottenburger Brücke zwischen Tiergarten und Stadt. Wir haben Brücke und Figuren in Nr. 41 des I. Halbbandes des Jahrganges 1909 der „Deutschen Bauzeitung“ veröffentlicht. Diese Veröffentlichung hat uns damals die entrüstete Zuschrift eines Fachgenossen eingetragen, der jedoch nicht den Mut hatte, mit Namen für seine Zuschrift einzustehen, den wir aber durch Schriftenvergleich festgestellt haben. —

Wettbewerbe.

Im Wettbewerb betr. Entwürfe für einen Bebauungsplan für Salzburg-Nonnthal, der am 10. Febr. 1914 mit Frist

und hier liegen bleiben, um lediglich dem Rundbau die weitere Entwicklung mit 10 Geschossen zu lassen. Der vorliegende Entwurf stellt einen weltstädtischen Gasthof mit allen den Abteilungen und Raumgruppen dar, die ein gutes finanzielles Ergebnis an dieser teuersten Stelle einer Großstadt gewährleisten. Der Haupteingang zum Gasthof liegt gegenüber dem Bahnhof Friedrich-Straße; er ist sehr stattlich gehalten. Zu seinen beiden Seiten liegen in großer Ausdehnung Wirtschaften mit allen Nebenräumen, während die nördliche Spitze durch ein Kaffee eingenommen wird, zu dessen beiden Seiten 2 Läden sich befinden. An einem inneren kreisrunden Hof liegen alle Wirtschafts-gelasse; von ihm aus werden auch die Treppen erhellt, soweit sie nicht an den Außenfassaden angeordnet wurden. Das Kaffee reicht durch das erste Obergeschoß. In diesem wurden an den abgestumpften Ecken Säle mit Nebenräumen und besonderen Treppen angelegt; an den seitlichen Fassaden finden sich eine Schankstätte und eine Weinstube; über dem Haupteingang entwickelt sich eine geräumige Halle und an den inneren Hof wurden Lesezimmer, Frühstückszimmer, Geschäftszimmer und Kaffee-Küche für den Betrieb des Gasthofes verlegt. Alle übrigen Geschosse enthalten Fremdenzimmer in der heute geforderten Einteilung und nach den Anforderungen des internationalen Verkehrs. Eine überaus stattliche und schöne Entwicklung zeigt der Aufbau, der sich, den architektonischen Grundgesetzen folgend, in 3 Absätzen auf-türmt. Den untersten Baukörper umfassen die beiden ersten Geschosse; den zweiten, bereits zum Kreis eingezogenen, die sieben folgenden Geschosse, zugleich in reichster tektonischer Behandlung; den dritten die in voller Schlichtheit flächig behandelten drei obersten Geschosse, deren Gliederung lediglich in den eingeschnittenen Fensteröffnungen besteht.

Das ist, wie gesagt, ein Vorschlag für viele mögliche andere. Er wollte nur den Nachweis erbringen, daß bei Verlassen der einengenden Vorschriften der herrschenden Baupolizei-Ordnung für einzelne besonders und sorgfältig gewählte Stellen des Verkehrs Bildungen sich erreichen lassen, die wir als eine typische Weiterentwicklung unserer Großstadt-Architektur nur lebhaft begrüßen könnten. —

— H. —

bereits zum 31. August desselben Jahres ausgeschrieben war, erließ die Stadtgemeinde eine Mitteilung, daß die Einreichungsfrist bis auf Weiteres verlängert werde. Ueber den neuen Einsendetermin sind vorläufig noch keine Bestimmungen getroffen; es erfolgt darüber eine weitere Bekanntmachung. —

Wettbewerb Bebauungspläne für die Erweiterung von Bergen. In einem von der Stadt Bergen in Norwegen erlassenen Wettbewerb um Bebauungspläne für ein Stadtgebiet von 6400 qm gewann der Architekt Hoff in Kristiania den I. Preis von 2000 und den II. Preis von 800 Kronen. —

Ein Wettbewerb des Architekten- und Ingenieur-Vereins zu Hamburg betr. Entwürfe für ein Grabdenkmal für auf dem Friedhof zu Ohlsdorf bestattete Krieger ist kürzlich zur Entscheidung gelangt. Das Denkmal sollte den Kostenbetrag von 20000 M. nicht überschreiten und auf einer Erweiterungsfläche des Friedhofes zur Ausführung kommen, die als ein Teil der Gemeinde Bramfeld durch den Staat Hamburg von Preußen gepachtet wurde. Den I. Preis erhielt der Architekt Walter Puritz für einen Entwurf „Heldenring“, der eine große, monumentale Ring-Anlage mit 4 Eingängen vorsieht, aus deren Mitte ein mit Friedenspalmen geschmückter Obelisk aufragt und in seiner Größe den Ring beherrscht. Im Inneren des Ringes sind Flachnischen mit Gedenkplatten angeordnet, auf denen die Namen der Gefallenen verewigt werden. Die Außenseite des Ringes soll mit Efeu bepflanzt, seine Umgebung durch Baumgruppen gebildet werden. Zwei II. Preise fielen an die Entwürfe der Architekten Dr. Hugo Koch und Max Mahlmann mit Bildhauer Ernst Becker; drei III. Preise an die Entwürfe von Hugo Koch, Franz Jacobsen und Paul Cam. Günther, sämtlich in Hamburg. —

Inhalt: Ein Vorschlag für die Bebauung des Geländes am Bahnhof Friedrich-Straße in Berlin. — Tote. — 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.



ANDHAUS SCHRÖ-
DER IN BERLIN-
DAHLEM. * ARCHI-
TEKTEN: REG.-BAU-
MSTR. E. FABRICIUS
UND A. HAHN IN
KÖLN AM RHEIN. *
HAUPTFASSADE *
=== DEUTSCHE ===
** BAUZEITUNG **
XLIX. JAHRG. 1915
* * * NO. 39. * * *



Landhaus Schröder in Berlin-Dahlem. Architekten: Reg.-Bmstr. E. Fabricius und A. Hahn in Köln. Garten-Ansicht.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIX. JAHRGANG. NO 39. BERLIN, DEN 15. MAI 1915.

Vom Wettbewerb um Vorentwürfe für eine Obst- und Gemüse-Groß-Markthalle zu Berlin. (Fortsetzung und Schluß aus No. 37).



Fin Werk des Architekten Herm. Jansen in Berlin ist der andere preisgekrönte Entwurf mit dem Kennwort „Zentralplatz“, der in einem Hauptentwurf und zwei Nebenentwürfen vorgelegt wurde, die bei ungefähr gleicher Gesamt-Anlage und nur wenig veränderter Raumverteilung vor allem im Aufbau der Hallen

sich unterscheiden. Für den Hauptentwurf und einen Nebenentwurf, die beide Eisenkonstruktionen für den Hallenaufbau vorsehen, hat als Mitarbeiter die Firma Breest & Co. in Berlin mitgewirkt, bei dem anderen Nebenentwurf mit Hallen-Konstruktionen in Eisenbeton Prof. Dr. Richard Müller in Dresden mit der G. m. b. H. Beton- und Eisenbetonbau Union in Hannover-Dresden. (Gelegentlich der Ausstellung der Entwürfe wurden dann für die „Spezialtechnischen Einrichtungen“ als Mitarbeiter noch genannt A. Borsig in Berlin-Tegel für die Kühl-Anlagen, J. Haag in Berlin für die Heizungs- und Lüftungs-Anlagen und die Allg. Elektr.-Gesellschaft Berlin für die elektrischen Einrichtungen.)

Der die Gesamt-Anlage beherrschende Grund-Gedanke des Entwurfes, Abb. 7, S. 238, ist die Schaffung eines Zentral-Platzes, eines Verkehrszentrums in der Mitte des langgestreckten Grundstückes durch Anlage eines 91.63 m großen Platzes, beiderseits dessen je eine Halle angeordnet ist, die beide nach dem Raum-

Bedürfnis der in ihnen untergebrachten Gruppen zufällig dieselbe Länge von je 251 m erhalten konnten. Um diesen Zentralhof ordnen sich in den Kopfbauten der Hallen: Zollboden, Post, Räume der Eisenbahn-Verwaltung, Polizei, Haupt-Gastwirtschaft und in besonderem Zwischenbau an der Landseite des Platzes die Verwaltung mit ihren verschiedenen Zweigen, also alle die Räume, die vom größeren Teil der Markthallenbesucher gleichmäßig in Anspruch genommen werden. Im Kopfbau der Westhalle, die dem Gemüse- und Obst-Großhandel dient, sind die zugehörigen Verkaufsvermittler, ebenfalls an dem Zentralplatz liegend, untergebracht, in der Osthalle (im Hauptentwurf) im Ostvorbau, also nächst der Beussel-Straße, die Verkaufsvermittler für Fische usw. neben den Großhändlern dieses Gebietes; daneben die Verkaufsvermittler für Wild- und Geflügel, noch weiter nach Westen die Obst- und Gemüsezüchter. An den beiden Hallen-Enden nahe der West- und Ost-Einfahrt haben die verlangten Neben-Gastwirtschaften Platz gefunden. In den Kellern unter dem Zentral-Platz, auf dem lediglich zur baukünstlerischen Betonung des Mittelpunktes im Hauptentwurf ein Turm gedacht ist, für den ein praktischer Verwendungszweck nach der Aufgabe nicht gegeben ist, sind die Einrichtungen für den Hallenbetrieb (Heizung, Kältemaschinen, Baderäume usw.) eingeordnet.

Diese Anordnung führt zweifellos zu großer Klarheit und Uebersichtlichkeit in der Gesamtdisposition, wobei sie übrigens dem Architekten auch die

wünschenswerte Gelegenheit zu einer besonderen Betonung dieses Verkehrs-Mittelpunktes im Aufbau bot. Sie wird daher vom Preisgericht auch als ein besonders glücklicher Gedanke bewertet und es wird

der Gemüseztüchter, die Gleis- und Wasser-Anschluß besitzt, deren sie nicht bedarf, während es ihr an Aufstellungsraum für die Wagen in der nächsten Umgebung fehlt. Hier ist die Lage im Entwurf „1915“ zweifellos besser, namentlich die allseitige Zugänglichkeit durch Straßen. Im Neben-Entwurf hat der Verfasser den Gemüsezüchtern dann selbst einen günstigeren Platz angewiesen, was auch vom Preisgericht verlangt wird.

Aber auch die ganze Anlage ist nicht ohne Bedenken, denn sie führt zu einer Häufung des Verkehrs auf dem Zentralplatz, der auch noch zur Aufstellung von Wagen benutzt werden muß, dabei aber in seiner nutzbaren Fläche hinter jedem der beiden Plätze zurück steht, die im Entwurf „1915“ zwischen den 3 Hallen angeordnet wurden und die eine bessere Verbindung nach der Quere gewährleisten, als sie hier geschaffen ist. Das macht sich nach dem Entwurf „Zentralplatz“ um so fühlbarer, als auch die Querwege in den Hallen nicht ausreichend durchgeführt sind. Die Notwendigkeit der Schaffung besserer Querverbindungen wird daher in den Richtlinien besonders betont.

Der Entwurf legt den Hallenfußboden auf 36,5 NN., die Kellersohle auf 32 oder 32,5, also ebenfalls über Grundwasser. Uferstraße und Wagenplätze sind nicht, Zentralplatz und Osthalle sind nur zum Teil unterkellert. Die Richtlinien des Preisgerichtes empfehlen eine weitere Ausnutzung des Geländes für Kellerzwecke, entsprechend dem Entwurf „1915“.

Der Straßenverkehr in dem oberen Markthallen-Gelände wird nur durch eine etwa 37 m breite ungeteilte Fahrstraße längs des Ufers vermittelt, die an die Beussel-Straße und

die Charlottenburger Straßen durch Rampen leicht anschließt, sowie durch die vorgeschriebene Hallen-Straße, die bequemen Zugang von der Beussel-Straße besitzt und am West-Ende in die Uferstraße einmündet. Fahrbare Querverbindungen sind nur an beiden Hallen-Enden und am Zentralplatz vorhanden. Die Keller sind nach dem Vorbild der Münchener Markthalle an allen vier Seiten von 9 m breiten, offenen, nur an einigen Stellen überbrückten Kellerstraßen in Höhe des Keller-Fußbodens umzogen, die auch

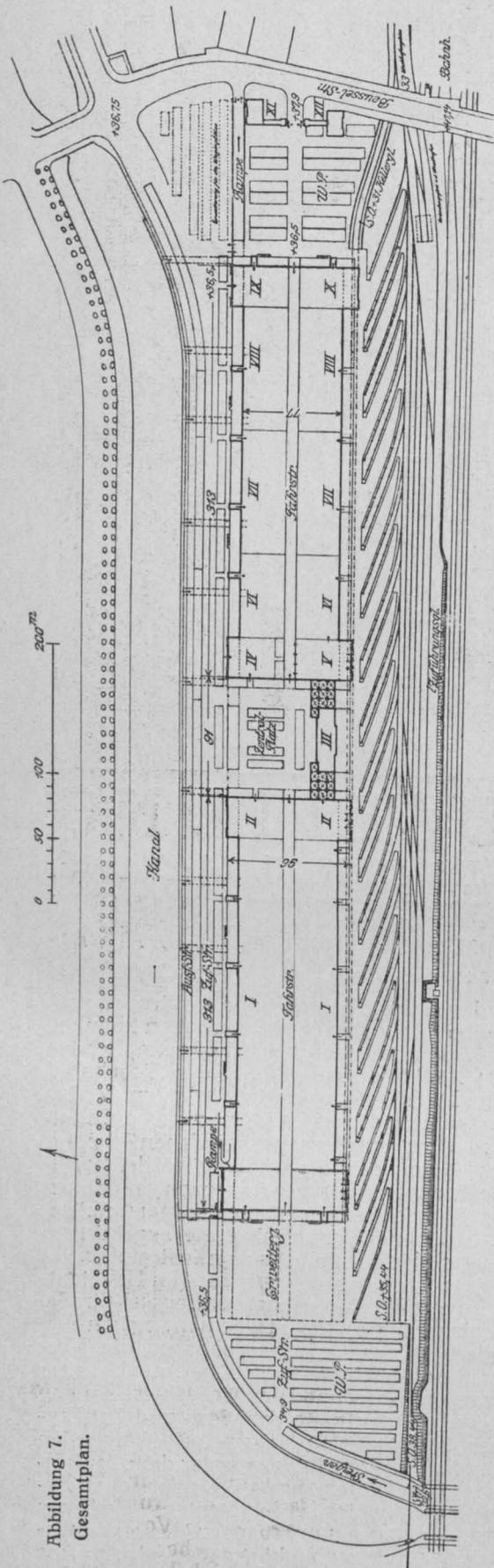


Abbildung 7. Gesamtplan.

Erklärung: I. Obst- u. Gemüse-Großhändler; II. Verkaufsvermittler f. Obst u. Gemüse; III. Banken u. Verwaltung; IV. Haupt-Gastwirtschaft; V. Gütter- u. Zollboden; VI. Obstzüchter; VII. Gemüsezüchter; VIII. Verkaufsvermittler f. Wild u. Geflügel; IX. Verkaufsvermittler f. Fische; X. Großhändler f. Fische usw.; XI. u. XII. Dienstwohngebäude.

Entwurf mit dem Kennwort „Zentralplatz“. Verfasser: Arch. Herm. Jansen unter Mitarbeit von Breest & Co. in Berlin.

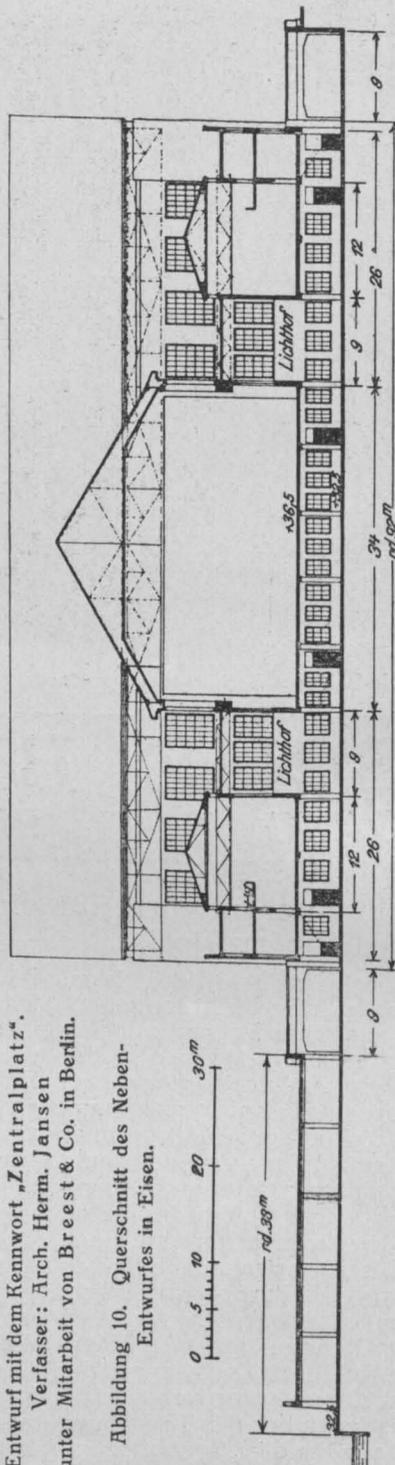


Abbildung 10. Querschnitt des Neben-Entwurfes in Eisen.

in den Richtlinien für die spätere Ausgestaltung die Schaffung eines solchen Zentralplatzes und die Anordnung von nur 2 Hallen empfohlen.

Nicht glücklich ist übrigens die Lage der Halle

Entwurf mit dem Kennwort „Zentralplatz“.
 Verfasser: Arch. Hermann Jansen unter Mitarbeit von
 Brest & Co. in Berlin.

(NB. Der Maßstab der Abbildungen ist derselbe wie in No. 37.)

Abbildungen 8 und 9.
 Querschnitt und Teil des Längsschnittes
 vom Haupt-Entwurf.

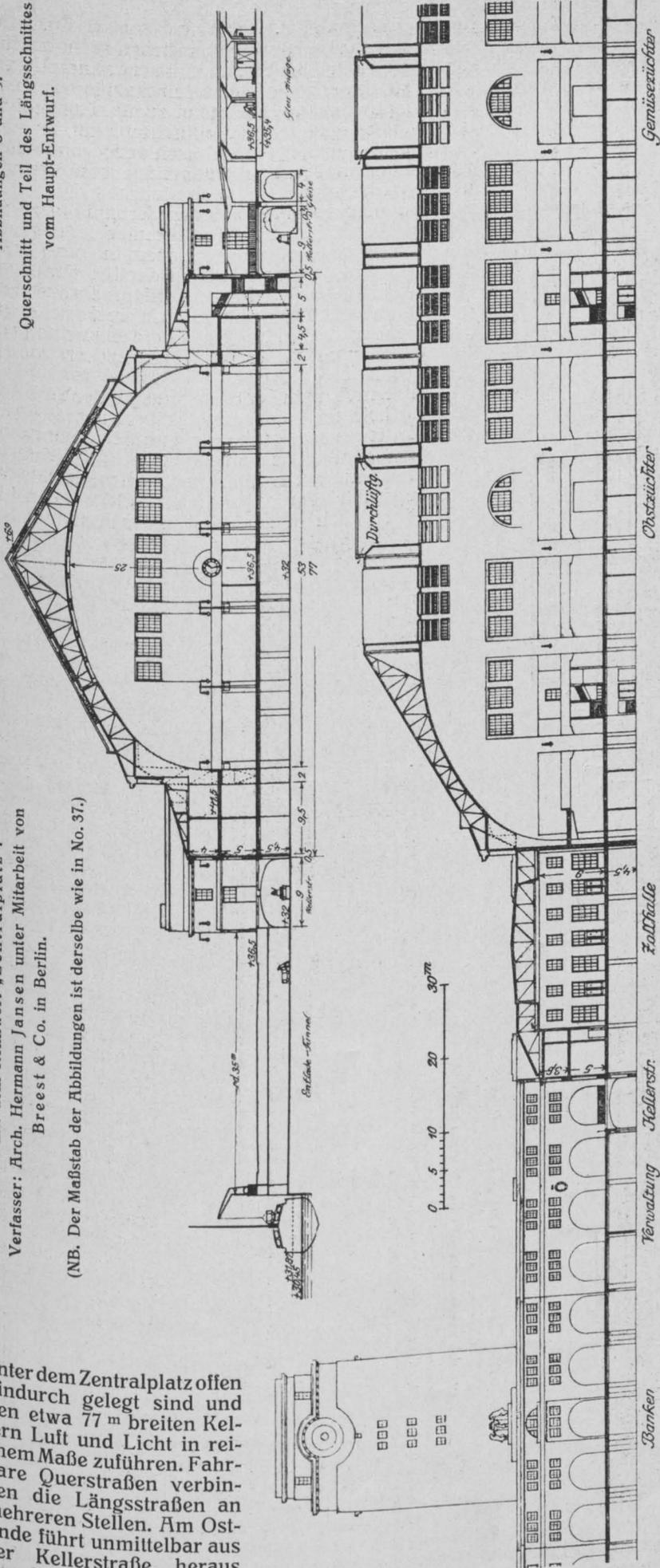
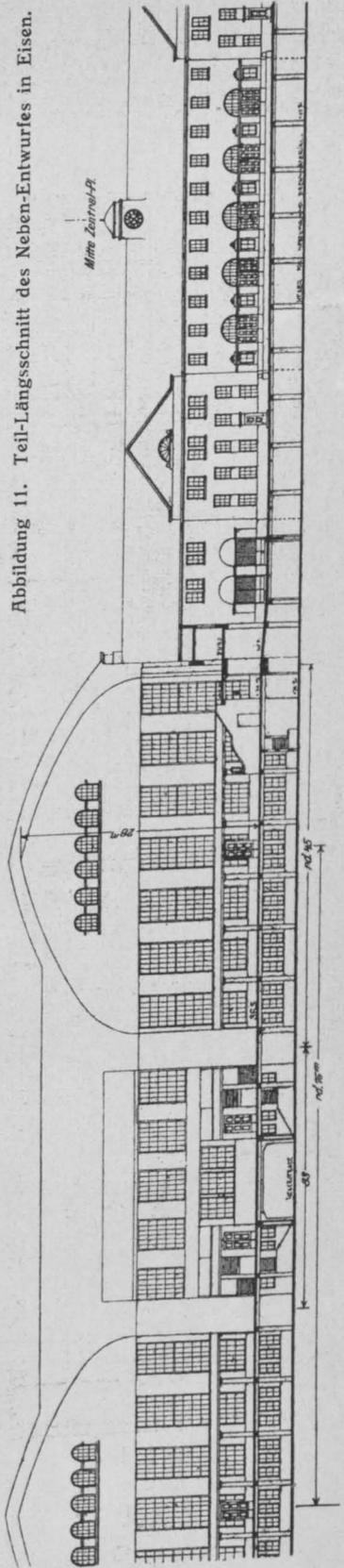


Abbildung 11. Teil-Längsschnitt des Neben-Entwurfes in Eisen.



in ungünstiger Weise zerschnei-
 det, zur Beussel-Straße, am West-
 Ende ist eine fahrbare Verbin-
 dung zur Geländehöhe nicht vor-
 handen, denn die dort angedeu-
 tete Rampe könnte höchstens von
 Handwagen befahren werden.
 Eine solche Zufahrt am West-
 Ende wird in den Richtlinien als
 notwendig bezeichnet. Die Keller-
 straße längs der Bahn, die das
 Preisgericht für wünschenswert

unter dem Zentralplatz offen
 hindurch gelegt sind und
 den etwa 77 m breiten Keller-
 nern Luft und Licht in reich-
 chem Maße zuführen. Fahr-
 bare Querstraßen verbind-
 en die Längsstraßen an
 mehreren Stellen. Am Ost-
 Ende führt unmittelbar aus
 der Kellerstraße heraus
 eine bequeme Rampe, die
 aber den Hallen-Vorplatz

15. Mai 1915.

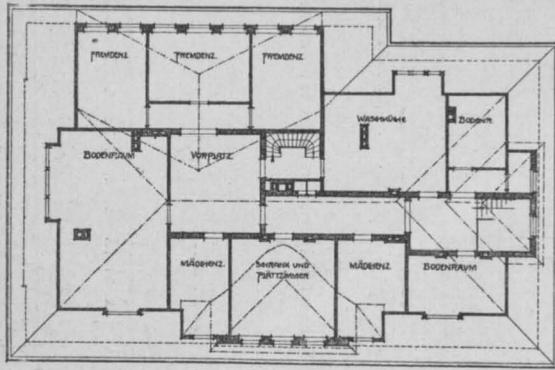
hält, beeinträchtigt übrigens den Querverkehr von den Ladegleisgruppen zur Halle und bedingt stär-

keren Längsverkehr auf dem Kopfbahnsteig, der hierfür zu schmal ist.

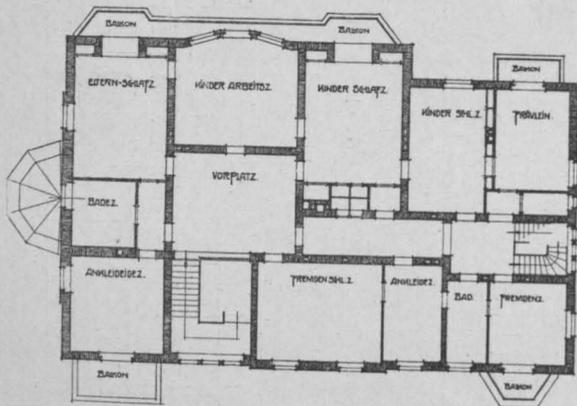
Die Gleis-Anordnung entspricht im Wesentlichen dem Vorentwurf der Eisenbahn-Verwaltung. Hinzugefügt sind zwei Kellergleise (im Hauptentwurf), die mit Rampe von der Ostseite her zugänglich sind, unter sich aber noch einer Verbindung bedürfen.

Die Möglichkeit des Umschlages vom Wasser zu den Markthallen ist nicht genügend ausgenutzt; es fehlt vor Allem eine untere fahrbare Ladestraße mit unmittelbar durchgehender Verbindung zu den Kellern. Es ist hier nur ein schmaler tief liegender Ladestreifen angeordnet, in welchem in etwa 75m Abstand einzelne Quertunnel unter der Uferstraße hinweg zu den Kellern geführt sind. Hier zieht das Preisgericht eine Anordnung vor, wie sie dem Entwurf „1915“ entspricht, und hält auch die Verbindung der Kellerstraßen mit dieser tief liegenden Uferstraße für die zweckmäßige Lösung.

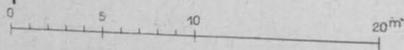
Bei dem Aufbau der Halle hat sich der Verfasser, wie er selbst zum Ausdruck bringt, von dem Gesichtspunkt leiten lassen, „entsprechend der bisher unerreichten Grundfläche von 50 000 qm die Wichtigkeit der Bestimmung der Markthalle als Zentrale der Nahrungsmittel-Versorgung einer Weltstadt von 4 bis 5 Millionen auch in den Massen des Aufbaues zum



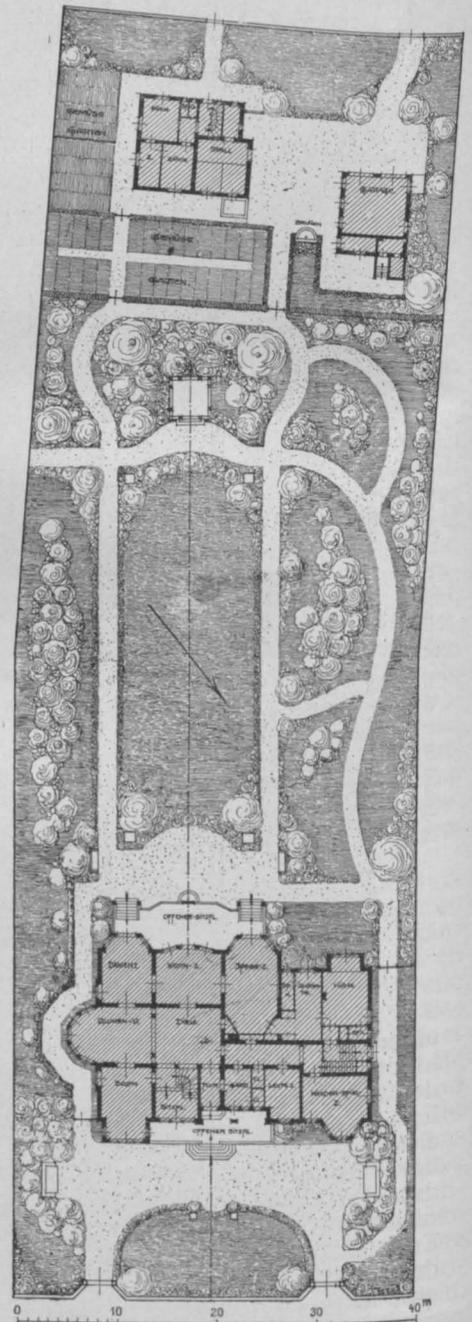
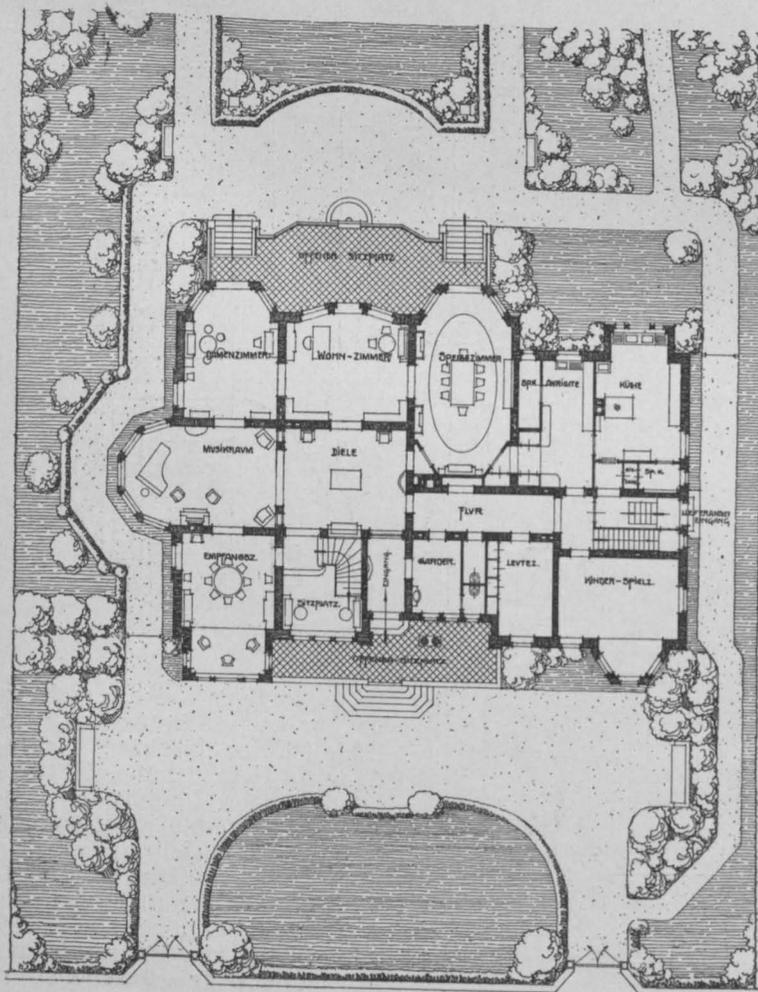
Dachgeschoß.



Obergeschoß.



Landhaus
Schröder.
in Berlin-Dahlem.
Architekten:
Reg.-Bmstr.
E. Fabricius
und A. Hahn
in
Köln a. Rh.



Ausdruck zu bringen und sich nicht mit einer Summe niedriger Hallenbauten zu begnügen.“ Dementsprechend ist bei dem Hauptentwurf nach Abb. 8, S. 239, der Querschnitt der Hallen, für die nach Abzug der beiderseitigen Kopfbauten von je 31 m Länge noch 189 m Länge verbleiben und die zwischen den beiderseitigen Kellerstraßen rd. 77 m Breite besitzen, in nur 3 Schiffe geteilt, von denen das 55 m weite Hauptschiff sich mit dem First des an den Kopf-Enden abgewalmten Daches, vergl. Längsschnitt

Seitenschiffen angeordnet und auf die ganze Hallenlänge ohne Querverbindung gelassen. Dagegen sind sie über den Zentralplatz hinweg von Halle zu Halle geführt.

In Abweichung von den Bestimmungen des Programmes berechnen die Verfasser den Rauminhalt der hohen Mittelhalle statt mit 14 mit nur 6 M./cbm und erzielen damit bei einem Rauminhalt von rund 690 000 cbm der beiden Mittelhallen eine Ersparnis von etwa 6 Mill. M. Die Gesamtkosten der beiden



Landhaus Schröder in Berlin-Dahlem. Architekten: Reg.-Bmstr. E. Fabricius und A. Hahn in Köln a. Rh. Eingang.

Abb. 9, S. 239, bis zu 32,5 m Höhe über Gelände erhebt. Beiderseits schließen sich Seitenschiffe von 10 m Breite und 9 m Höhe an, die, in 2 Geschosse von 5 und 4 m Höhe geteilt, im Obergeschoß Galerie und Kontore aufnehmen. Die Mittelhalle erhält ihr Licht vorwiegend durch Oberlichter (15,8 % der Bodenfläche), zum kleineren Teil durch hohes Seitenlicht. Zwecks Wärmeausgleich ist noch eine innere Hallendecke angenommen (deren Oberlichter durch Sandstrahlgebläse matt gemacht werden sollen), die sich im Scheitel noch bis 25 m über Hallenfußboden erhebt. Galerien sind der Raumwirkung wegen nur in den

Hallen sind mit nur 9,4 Mill. M. gegenüber 13,7 Mill. M. im Entwurf „1915“ veranschlagt.

Die Verfasser berufen sich dabei auf die Erfahrungen, die von der Firma Breest & Co. beim Bau der großen Automobilhalle*) in Charlottenburg gemacht worden sind. Nach persönlichen Mitteilungen dieser Firma hat diese Halle bei 50 m Spannweite und 11,4 m Entfernung der Binder, sowie 20 m Hallenhöhe für 1 cbm umbauten Hallenraumes nur 5,4 M. gekostet. Ein Preis von 14 M./cbm sei daher für weit-

*) Eine Veröffentlichung über diese Halle erscheint demnächst in der „Deutschen Bauzeitung“.

gespannte Hallen dieser Art viel zu hoch. Die Dachfläche sei bei dem Entwurf „Zentralplatz“ keine wesentlich größere, als die abgewinkelte Dachfläche bei dem Entwurf „1915“, der Kostenunterschied liege also hauptsächlich nur in dem vermehrten Bindergewicht. (Dabei ist jedoch die innere Decke, die bei dem Entwurf „Zentralplatz“ keinesfalls fehlen kann, nicht mit berücksichtigt). Es sei daher durchaus gerechtfertigt, einen niedrigeren Einheitspreis für das ^{cbm} umbauten Raumes einzusetzen. Auch hinsichtlich der Heizung und ihrer Betriebskosten, der Lüftung und Erhaltung einer mäßigen Temperatur im Sommer, sowie der Beleuchtung der gewaltigen Halle durch Oberlichter haben die Verfasser nach dem Vorbilde der Automobilhalle keine Bedenken. Näher auf diese schwierigen Fragen einzugehen, müssen wir uns versagen.

Verfasser hat außerdem noch 2 Nebenentwürfe eingereicht, die eine stärkere Aufteilung des Hallen-Luftraumes und Aufbaues zeigen. Bei dem in Eisen gedachten Nebenentwurf sind in 75^m Abstand (vergl. Abb. 10 und 11, S. 237 u. 238**) etwa 45^m weit gespannte Querhallen angeordnet, zwischen die sich dreischiffige Längshallen etwas geringerer Höhe schieben, mit zwischen gelegten Lichthöfen zur besseren Beleuchtung der Keller. Bei dem zweiten in Eisenbeton geplanten Nebenentwurf, auf den wir an anderer Stelle noch zurückzukommen beabsichtigen, sind Quer- und Längshallen gleich hoch und in der Gesamtwirkung von gleicher Bedeutung. Bei beiden Entwürfen erfolgt die Beleuchtung der Hallen durch hohes Seitenlicht.

Das Urteil des Preisgerichtes geht auf die Berechtigung zur Herabsetzung des Einheitspreises für die großen Hallen nicht ein, stellt sich aber in seinen Richtlinien auf den Standpunkt, daß „eine tunlichste

** NB. Die in den Zeichnungen eingeschriebenen Maße sind nur abgegriffen.

Einschränkung der Baumassen, insbesondere hinsichtlich der Hallenhöhe“ anzustreben sei. Im Uebrigen gibt es einer Anordnung mit quer gestellten Hallen, zwischen welche flache Bauteile einzuschieben sind, die namentlich die Herstellung von Quer-Galerien sowie die Abtrennung einzelner Raumgruppen erleichtern, den Vorzug. Es befürwortet ferner einen Aufbau, der eine Beleuchtung nicht durch Oberlichter, sondern durch hohes Seitenlicht gestattet. Dem Neben-Entwurf in Eisen gibt daher das Preisgericht hinsichtlich des Entwurfes „Zentralplatz“ den Vorzug.

Auf die Einrichtungen der Lüftung, Heizung, Kühlung kann hier nicht näher eingegangen werden. Das Preisgericht findet in der eingehenden Bearbeitung dieser Anlagen manche beachtenswerte Anregungen.

Bezüglich der drei anderen Entwürfe müssen wir uns auf wenige Worte beschränken, da uns hier die Unterlagen für die technische Seite der Lösung nicht vorliegen. Der Entwurf „Dem Frieden“ ist übrigens nach dieser Richtung weniger durchgearbeitet als alle anderen. Alle drei Entwürfe verteilen die unter zu bringenden Gruppen in 3 Einzelhallen, die durch breite Plätze getrennt, aber durch niedrigere Bauten verbunden werden. Der Entwurf „Wagenburg“ plant eine Ausführung in Eisenbeton mit quer gestellten Hallen und flachen Zwischenbauten nach Art der Münchener Markthalle und gewinnt dadurch vor allen Entwürfen die ausgedehntesten Galerieflächen. Die beiden anderen Entwürfe planen die Hallen in Eisen und bilden sie vorwiegend als mehrschiffige Längshallen aus. Der Entwurf „Dem Großhandel“ zeigt dabei für das Mittelschiff die bedeutende Spannweite von 45^m bei 26^m Höhe. Alle drei Entwürfe geben dem Seitenlicht den Vorzug vor der Belichtung durch Oberlicht. —

Fritz Eiselen.

Der Ueberbau.

Von Dr. jur. Peter Clasen in Berlin.

Infolge ungenauer Grenz-Regulierung ist es leicht möglich, daß beim Bau eines Gebäudes die Grenze überschritten wird. Die Ueberschreitung der Grenze kann nun in der Weise stattgefunden haben, daß das Gebäude entweder in den fremden Boden oder Luftraum hineingreift. Naturgemäß wird hierdurch eine Beeinträchtigung des fremden Eigentums hervorgerufen und bei strenger Durchführung des Eigentumsschutzes müßte Beseitigung des überragenden Gebäudeteiles verlangt werden können. Grundsätzlich kann nämlich „der Eigentümer einer Sache mit der Sache nach Belieben verfahren und Andere von jeder Einwirkung ausschließen“ (§ 903 BGB.). Ein ohne Berücksichtigung jeglicher Umstände auf Beseitigung gehender Anspruch würde aber zweifellos für den Ueberbauenden zu einer Härte führen, die in keinem Verhältnis zu der durch den Ueberbau hervorgerufenen oft geringen Beeinträchtigung des Nachbargrundstückes steht. Andererseits kann aber auch dem Grundstücks-Nachbarn nicht zugemutet werden, daß er ohne Ausnahme den Ueberbau zu dulden hat. Daher schlägt § 912 Abs. 1 BGB. einen Mittelweg ein; danach ist der Ueberbau zu dulden:

- a. wenn der Eigentümer eines Grundstückes ein Gebäude errichtet,
- b. dabei die Grenze überschritten hat,
- c. ihm nicht Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt,
- d. der Nachbar nicht vor oder sofort nach der Grenzüberschreitung Widerspruch erhoben hat.

Unter diesen Voraussetzungen ist nicht nur der Eigentümer des Nachbargrundstückes zur Duldung des Ueberbaues verpflichtet, sondern nach § 916 BGB. auch Derjenige, dem an dem beeinträchtigten Grundstück ein Erbaurecht oder eine Dienstbarkeit zusteht.

Hinsichtlich der Person, die das Gebäude errichtet, ist zu bemerken, daß § 912 BGB. nur den Fall behandelt, daß der Eigentümer über die Grenze baut. Auf den Erbbau-Berechtigten sind aber die Vorschriften über den Ueberbau anzuwenden, da nach § 1017 BGB. die auf die Grundstücke sich beziehenden Vorschriften auch für das Erbaurecht gelten, während eine analoge Anwendung der Vorschriften auf den Nießbraucher oder gar Pächter un-

zulässig ist. Denn durch den Ueberbau tritt eine Belastung des Grundstückes ein, zu welcher aber immer nur der Eigentümer berechtigt ist. Anders gestaltet sich natürlich die Sachlage, wenn Nießbraucher oder Pächter im Auftrag des Eigentümers gebaut haben.

Nach Vorschrift des Gesetzes muß bei der Errichtung eines Gebäudes über die Grenze gebaut sein. Zutreffend erläutert Dernburg das Gebäude als „jedes nach den Regeln der Baukunst aufgeführte Werk zur Einschließung einer Grundstücksfläche“, das mit dem Boden in feste, dauernde Verbindung tritt. Ist lediglich bei Errichtung einer Mauer die Grenze überschritten, so kann stets die Beseitigung derselben verlangt werden. Ergänzend muß aber eingefügt werden, daß unter Umständen für diesen Fall und ebenfalls bei Vorliegen der Voraussetzungen, unter denen gemäß § 912 BGB. Beseitigung des Ueberbaues verlangt werden kann, die Ausübung des Rechtes auf Beseitigung unzulässig ist, wenn sie nur den Zweck haben kann, einem Anderen Schaden zuzufügen“ (§ 226 BGB.). Fraglich ist, ob die Bestimmungen über den Ueberbau auch dann anwendbar sind, wenn zwar der Boden nicht überschritten ist, wohl aber Vorsprünge wie Erker, Balkone usw. in die fremde Luftlinie hineingreifen. Diese Frage ist mit Dernburg, Wolff u. A. zu bejahen, da eine Grenzüberschreitung in der Luftlinie ebenso sehr das Nachbargrundstück beeinträchtigen kann, wie eine solche auf dem Grund und Boden.

Wie weit das Gebäude die Grenze überschritten hat, ist belanglos. Es steht sogar nichts entgegen, daß das ganze Nachbargrundstück überbaut ist, da das Gesetz die Anwendung des § 912 BGB. nicht davon abhängig macht, daß der Ueberbau sich nur auf einen Teil des Nachbargrundstückes erstreckt (Entscheidung des Reichsgerichtes Bd. 52, Seite 16). Findet der Bau lediglich auf fremdem Boden statt, dann kann natürlich von einer Grenzüberschreitung und Anwendung der §§ 912 ff. BGB. keine Rede sein. Vielmehr kann der Eigentümer des beeinträchtigten Grundstückes sein Grundstück mit dem Gebäude als Bestandteil heraus verlangen oder Beseitigung des Baues beanspruchen. Gleichfalls ist die Anwendung der §§ 912 ff. BGB. ausgeschlossen, wenn der Eigentümer auf seinem eigenen Grund und Boden ein Gebäude er-

richtet, aber unter Verletzung der ein Bauverbot enthaltenden Grunddienstbarkeit, „denn von einem Ueberbau kann nur da gesprochen werden, wo es sich um die Ueberschreitung einer örtlich bestimmten Grenze handelt; davon kann aber nicht die Rede sein, wo das aus der Dienstbarkeit entspringende Verbot der Verwendung des dienenden Grundstückes für gewisse Bauten nicht bloß jenseits einer örtlich bestimmten Linie, sondern schlechthin entgegen steht“ (RG. Bd. 48, S. 265). In einem solchen Fall kann der Nachbar auf Beseitigung des dienstbarkeitswidrigen Baues bestehen.

Weitere Voraussetzung zur Duldung des Ueberbaues ist, daß dem Eigentümer nicht Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt. Fehlt es an dieser Voraussetzung, dann kann der Nachbar, auch ohne Widerspruch erhoben zu haben, Beseitigung des die Grenze überschreitenden Gebäudeteiles gemäß §§ 1004 BGB. verlangen. Maßgebend für das Verschulden ist der Zeitpunkt der Grenzüberschreitung. Belanglos ist, wenn der Ueberbauende später die Grenzüberschreitung erfährt. Das Reichsgericht verneint Vorsatz oder Fahrlässigkeit im Sinne des § 912 BGB., wenn der Bauende zu der Annahme berechtigt war, daß er über die Grenze bauen dürfe (Bd. 52, Seite 17).

Hat der Eigentümer das Gebäude nicht selbst errichtet, sondern mit der Errichtung desselben einen Anderen, den Baumeister beauftragt, so erhebt sich die wichtige Frage, nach wessen Person das Verschulden zu beurteilen ist. Es kann der Baumeister vorsätzlich oder grob fahrlässig die Grenze überschritten haben, ohne daß der Eigentümer von der Grenzüberschreitung wußte; umgekehrt kann der Baumeister die Grenze ohne Verschulden überschritten haben, während der Eigentümer sich der Grenzüberschreitung bewußt war. Obgleich in der Ermächtigung zum Bauen keine Stellvertretung, d. h. Vertretung im Willen, zu erblicken ist, so sind dennoch für die Beurteilung der Frage die Vorschriften über Stellvertretung analog anzuwenden. Zur Anwendung kommt § 166 BGB.; demgemäß kommt hinsichtlich des Verschuldens bei der Grenzüberschreitung nicht die Person des Eigentümers, sondern die des Vertreters in Betracht. Hat aber der Vertreter nach bestimmten Weisungen des Bauherrn gehandelt, so kann dieser sich in Ansehung solcher Umstände, die er selbst kannte oder kennen mußte, nicht auf die Unkenntnis des Vertreters berufen. Es kann sich also der Bauherr, nach dessen Weisungen der Baumeister gehandelt hat, nicht auf die Unkenntnis desselben berufen, sofern

Wettbewerbe.

Ein Preisausschreiben zur Erlangung von Entwürfen für die Anlagen und die Gebäude eines neuen Friedhofes in Mülheim a. d. Ruhr wird von der Stadt für deutsche und österreichisch-ungarische Bewerber bis 31. Aug. 1915 erlassen. 3 Preise von 5000, 3000 und 2000 M.; zwei Ankäufe für je 750 M. in Aussicht genommen. Im Preisgericht u. A. für die Hrn.: kgl. Brt. Bolte und Gartenbau-Dir. Encke in die Köln a. Rh., Gartenbau-Dir. Erbe in Breslau, städt. Brt. Dr. H. Grässel in München, Gartenarch. Hoemann in Düsseldorf, sowie Garten-Dir. Kessler und techn. Beigeordn. Linnemann in Mülheim (Ruhr). Unterlagen gegen 5 M., die zurück erstattet werden, durch den Oberbürgermeister.

Einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für Krieger-Grabmäler veranstalten mit Unterstützung der großherz. badischen Ministerien des Kultus und des Inneren der „Badische Architekten- und Ingenieur-Verein“, der „Badische Kunstgewerbe-Verein“, der „Künstler-Verband badischer Bildhauer“ und die badische „Ver-einigung für angewandte Kunst“. Der Wettbewerb ist nur für das Gebiet des Großherzogtums Baden ausgeschrieben und bis 15. Juni 1915 offen. Für Preise und Ankäufe stehen 3200 M. zur Verfügung. Unterlagen durch die groß. Kunstgewerbeschule in Karlsruhe, Westend-Straße 81. Auch diese Veranstaltung gehört zu den nicht dankbar genug zu begrüßenden Unternehmungen mit dem Ziel, die jetzige Notlage der deutschen Künstlerschaft zu mildern.

Ein Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für eine Lungenheilstätte bei Brixen ist nach Ablauf des Krieges beabsichtigt. Die Anlage soll auf der Palmschoß oberhalb Brixen, in großer Ausdehnung erbaut werden. Der Bau einer Zufahrtsstraße zum Gelände ist schon vor dem Krieg begonnen worden. —

Wettbewerb Brunnen-Kolonnade Franzensbad. Man übersendet uns das Antwortschreiben des Hrn. Prof. Em. v. Seidl in München auf die auf S. 216 unserer Zeitung wiedergegebene Zuschrift. Es hat folgenden Wortlaut: „München, den 24. April 1915.

Was den Kolonnaden-Neubau Franzensbad betrifft, so möchte ich den Verlauf der fraglichen Angelegenheit folgendermaßen niederlegen: Es wurde von dem Vorsitzenden der Preisjury die Anregung gegeben, unter Hinweis

er selbst die Grenzüberschreitung kannte oder infolge grober Fahrlässigkeit nicht kannte.

Die letzte Voraussetzung zur Duldung des Ueberbaues ist, daß der Nachbar nicht vor oder sofort nach der Grenzüberschreitung Widerspruch erhoben hat. Zur Erhebung des Widerspruches ist in erster Linie der Eigentümer, dann weiter der Erbbau-Berechtigte und Dienstbarkeits-Berechtigte, deren Recht durch den Ueberbau beeinträchtigt wird, berechtigt, während ein Anderer nur in Vertretung des Berechtigten widersprechen kann. Der Widerspruch ist an keine Form gebunden, hat dem Bauenden selbst oder seinem Vertreter gegenüber so zu erfolgen, daß er zu ihrer Kenntnis gelangt. Die Erhebung des Widerspruches vor der Grenzüberschreitung wird in der Regel nicht möglich sein, dagegen hat sie sofort nach der Grenzüberschreitung zu erfolgen. Wann der Widerspruch noch rechtzeitig erfolgt ist, läßt sich nicht einheitlich beantworten, vielmehr sind die tatsächlichen Umstände maßgebend, insbesondere wird die Höhe des Baues bei Einlegung des Widerspruches in Betracht zu ziehen sein.

Für die Duldung des Ueberbaues räumt das Gesetz dem Grundstücks-Nachbarn eine Entschädigung ein, und zwar ist dem jeweiligen Eigentümer des Nachbargrundstückes von dem jeweiligen Eigentümer des Ueberbaues eine Geldrente jährlich im voraus zu entrichten, für deren Höhe die Zeit der Grenzüberschreitung maßgebend ist.

Das Recht auf die Rente geht allen Rechten, auch den älteren, an dem belasteten Grundstück vor, bedarf zu seiner Entstehung nicht der Eintragung im Grundbuch und erlischt mit der Beseitigung des Ueberbaues. Hingegen ist die Eintragung erforderlich, wenn die Höhe der Rente durch Vertrag festgestellt oder auf sie Verzicht geleistet wird. Statt der Rente kann der Berechtigte (§ 916 BGB.) jederzeit verlangen, daß der Ueberbauende ihm gegen Uebertragung des Eigentums an der überbauten Fläche den Wert, den der Teil des Grundstückes zur Zeit der Grenzüberschreitung gehabt hat, ersetzt. In einem solchen Fall finden die Vorschriften über den Kauf § 433 ff. BGB. Anwendung; insbesondere ist demnach die Fläche frei von Lasten zu gewähren (§ 434 BGB.). Bis zur Uebertragung des Eigentums, wozu Auflassung und Eintragung erforderlich sind, sind die Rentenbeträge fort zu entrichten und werden von dem Wertersatz-Kapital nicht abgerechnet.

Der Anspruch des Berechtigten auf Abfindung gegen Uebertragung des Eigentums unterliegt, so lange der Ueberbau besteht, nicht der Verjährung (§ 924 BGB.). —

auf die Erfahrungen in der Jury einen Gedankenaustausch über die Gesamtdisponierung der zukünftigen Bauten zu veranlassen mit Beziehung von eventl. 3 Architekten. Der Vorsitzende, der stets peinlich korrekt in diesem Wettbewerb handelte, hatte keine Bedenken, die Jurymitglieder hierbei ins Auge zu fassen. Es ist dies nur ein analoger Fall der getroffenen Entscheidung, die Arbeiten mir zu übertragen. Wenn die Stadt Franzensbad von der Anregung des Vorsitzenden, die ihr im Prinzip sympathisch war, keinen Gebrauch gemacht hat, so waren scheinbar nicht nur finanzielle Gründe maßgebend, sondern auch die kurzen Termine, ferner der Umstand, daß die alten Kolonnaden von Professor Dr. Gabriel von Seidl projektiert wurden und demgemäß Beziehungen vorlagen, die nur weitergeführt wurden.

Ich gestatte mir zu erwähnen, daß beispielsweise Herr Geheimrat Professor Dr. Friedrich von Thiersch als Juror die Ausführung des Kurhauses Wiesbaden übernommen hatte, ebenso Professor Adolf von Hildebrand in gleicher Weise die Ausführung des Luitpoldbrunnens am Maximiliansplatz in München und ist meines Wissens von keiner Seite irgendwelcher Einspruch erhoben worden.

Von den 2 Schriften „Vorschläge des Verbandes deutscher Architekten und Ingenieurvereine für neue Grundsätze für das Verfahren bei Wettbewerben im Gebiete der Baukunst“ sowie „Grundsätze für das Verfahren bei Wettbewerben auf dem Gebiete der bildenden Kunst und des Bauingenieurwesens“, auf die Sie sich berufen, habe ich im Buchhandel an verschiedenen Stellen keine Exemplare bekommen können. Unter diesen Umständen konnte und kann ich doch unmöglich Kenntnis von dem Wortlaut nehmen. Gez. E. Seidl.“

Zugleich erhielten wir aus Köln noch die folgende Zuschrift:

„Unter Bezugnahme auf Ihren Artikel unter Wettbewerbe: „Wettbewerb Brunnen-Kolonnade Franzensbad“ in No 34 vom 28. April teilen wir mit, daß für das Kurhaus Bad Kreuznach ein ähnlicher Fall vorlag. Bei dem ersten engeren Wettbewerb für diesen Bau war Hr. Prof. Em. v. Seidl Gutachter, um dann in einem weiteren Ausschreiben als Bewerber aufzutreten und den Auftrag zu übernehmen.“ —



Die Verleihung des
im Völker-



Eisernen Kreuzes
Krieg 1914—15

ist, soweit wir Kenntnis davon erhielten, für hervorragende
Taten an folgende Angehörige unseres Faches erfolgt:

I. Klasse:

Wilhelm Almers, Reg.-Baumeister in Lehe.
Julius Bank, Reg.-Baumeister in Freiburg i. Brg.
Brauer, Dipl.-Ingenieur aus Petersburg.
Karl Clement, Stadtbauinspektor in Eßlingen a. N.
Eckolt, Dipl.-Ing. beim städt. Tiefbauamt in Leipzig.
Wilh. Hartung, Ing. bei der Fa. Siemens & Halske.
Hans Horstmann, Mar.-Bauführer in Wilhelmshaven.
Franz Johann, Reg.-Bmstr., Hilfsarb. im Landwirtschafts-Min.
in Berlin.
Walter Kelm, Reg.-Baumeister in Kiel.
Hans Klinke, Architekt in Bad Harzburg.
Gustav Künlen, Dipl.-Ingenieur aus Württemberg.
Robert Meyer, Reg.-Baumeister in Neuses bei Koburg, Arch.
der Dortmunder Union.
Artur Müller, Reg.-Baumeister.
Otto Müller, Arch., Mitinhaber d. Baufirma E. F. Jacob in Berlin.
Rudolf Perignon, Bauamt., Vorst. des Mil.-Neubauamtes in
Kaiserslautern.
Fedor Reinhardt, Reg.-Baumeister in Friemersheim.
Wilhelm Roese, Reg.-Baumeister in Kassel.
Karl Schön, Marine-Ingenieur.
W. Schulte, Dipl.-Ingenieur aus Hannover.
Wilhelm Senses, Dipl.-Ingenieur in Charlottenburg.
Richard Steinhausen, Reg.-Bmstr., Assistent an der Techn.
Hochschule in Berlin.

Fortsetzung der Liste der Inhaber des Eisernen Kreuzes
II. Klasse:

Franz Page, Dipl.-Ingenieur in Darmstadt.
Max Peine, Reg.-Baumeister in Weißenfels.
Hans Peters, städt. Ingenieur in Wilmersdorf.
Friedrich Pfeiffer, Reg.-Baumeister in Nürnberg-Fürth.
Heinz Pfeiffer, Stud. der Techn. Hochschule.
Hermann Pfeiffer, Reg.-Bmstr. bei der Kult.-Insp. in Reutlingen.
Paul Pflaum, Reg.-Baumeister in Dresden.
Erich Phoenix, Reg.-Bmstr., Doz. an der Bergakademie Berlin.
Karl Pirath, Reg.-Baumeister in Görlitz.
Gerhard Planck, Stud. der Techn. Hochschule in Stuttgart.
Platzmann, Stadtbaumeister in Berlin-Wilmersdorf.
Kurt Podehl, Reg.-Bmstr. bei der Oderstrombauverw. in Kosel.
Otto Pohl, Ing., Prof., Oberlehrer an der kgl. Baugewerkschule
in Magdeburg.
Dr. Steph. Prager, Reg.-Baumeister in Charlottenburg.
Otto Prause, Reg.-Bauführer in Oppeln.
Hubert Prenzel aus Neugersdorf, Stud. der Techn. Hochschule
in Dresden.
Albert Putsch, Dr.-Ing., Dir. der Gewerkschaft des Steinkohlen-
Bergwerkes Adler in Kupferdreh.
Th. Quayzin, Architekt in Murrhardt.
Georg Quehl, Reg.-Bauführer in Berlin.
Otto Raasch, Reg.-Bmstr., Vorst. eines Hochbauamtes in
Königsberg i. Pr.
Ernst Rabenalt, Reg.-Baumeister in Halle a. d. Saale.

Richard Rapp, Reg.-Baumeister in Reutlingen.
Räuber, Bauing., Oberlehrer an der Baugewerkschule in Kassel.
Max Ranafier, Reg.-Baumeister in Nienburg a. W.
Walter Rasso, Brt., Vorst. des Hochbauamtes Hameln.
Gerhard Raupach aus Görlitz, Stud. der Techn. Hochschule
in Dresden.
Ernst Reichle, Dipl.-Ing. bei der Eisenb.-Bausekt. Böblingen.
Werner Rein aus Eisleben, Stud. der Techn. Hochschule in
Darmstadt.
Dr. K. Remy, Reg.-Baumeister in Höchst a. M.
Leo Renner, Dipl.-Ing., Architekt von Tutzing.
Georg Rettberg, Reg.-Baumeister in Hagen i. Westf.
Roland Rettich, Reg.-Baumeister in Stuttgart.
Adolf Reußner, Ob.-Ing. der Fa. Siemens & Halske.
Ferdinand Reuter, Architekt in Düsseldorf.
Ludwig Rhotert, Geh. Brt., Mitgl. der Eisenb.-Dir. Danzig.
Richard, Dipl.-Ing., Lehrer an der Baugewerkschule in Frank-
furt a. O.
Rudolf Richard, Dipl.-Ing. der Siemens & Halske A.-G.
Paul Richers, Reg.-Bauführer in Hamburg.
Richter, Bauing., Prof., Oberlehrer an der Baugewerkschule
in Essen a. R.
Ernst Richter, Reg.-Baumeister in Kandrzin.
Felix Richter, Landmesser aus Oranienburg.
Rud. Richter, Stud. der Techn. Hochschule in Dresden.
Adolf Riegel, Architekt in Stettin.
Wilhelm Riepe, Landesbaurat in Danzig-Langfuhr.
Hans Riese, Reg.-Bmstr., Stadtbauinsp. in Frankfurt a. M.
Willi Riese, Stud. der Techn. Hochschule in Danzig.
Max Rietschier, Brt. aus Leipzig, z. Zt. Betr.-Amt Maubeuge.
Walter Ringelmann, Reg.-Baumeister in Charlottenburg.
Waldemar Risse, Reg.- u. Brt., Mitgl. der Eisenb.-Dir. Köln.
Wilhelm Ritter, Dipl.-Ing., Architekt in Vaihingen a. E.
Hans Röcker, Stud. der Techn. Hochschule in Stuttgart.
Albrecht Römer, Reg.-Baumeister in Cannstatt.
Hubert Roenspieß, Ing., Oberlehrer an der kgl. Baugewerk-
schule in Magdeburg.
Ernst Rohde, Reg.-Bmstr. im Min. d. öff. Arb. in Berlin.
Franz Rohde, Dipl.-Ing. in Elbing.
Hans Rohse, Reg.-Bauführer in Königsberg i. Pr.
Rolin, Ob.-Ingenieur, Dir. in Königsberg i. Pr.
Rosche, Reg.-Baumeister aus Hannover.
Georg Rostoski, Reg.-Baumeister in Köln a. Rh.
Erich Roth, Dipl.-Ing., kgl. Reg.-Bauführer aus Bromberg.
Rothe, Techn. bei der Charlottenburger Stadtverwaltg.
Rother, Reg.-Bmstr. beim Landbauamt Leipzig.
Friedr. Rötschke aus Bautzen, }
Herbert Rothe aus Mittelwalde, } Studierende der Techn.
Johannes Rudolph aus Leipzig, } Hochschule in Dresden.
Wolfgang Rudolf aus Grimma, }
Ruckwied, Eisenbahn-Bauinsp. in Sigmaringen.
Rühlmann, Dipl.-Ingenieur in Ilmenau.
Georg Rützel, Reg.-Bmstr., Oberlehrer an der Baugewerk-
schule in Kassel.
Walter Ruhtz, Reg.-Bmstr., Vorst. des Wasserbauamtes Stral-
sund-West.
Friedrich Rumler, Reg.-Baumeister in Neisse.
Walter Rupp, Reg.-Baumeister in Berlin.
Rutenbeck, Zivil-Ingenieur aus Karlsruhe i. B.
E. Sachs, Ingenieur aus Craillsheim.
Kurt Sachs, Dr.-Ing. in Berlin-Wilmersdorf.
Johs. Sachsse aus Bautzen, Stud. der Techn. Hochschule in
Dresden.
Walter Sackur, Prof. an der Techn. Hochschule Karlsruhe.
Philipp Sang, Stud. der Techn. Hochschule in Darmstadt.
Richard Sarrazin, Reg.-Bauführer in Berlin-Friedenau.
Karl Saß, Amts- und Gemeinde-Brt. in Berlin-Mariendorf.
Otto Sassenhausen, Dipl.-Ingenieur in Remscheid.
Erich Schaaf aus Eltville und }
Hans Schäfer aus Neustadt a. d. H. } Stud. der Tech. Hoch-
schule in Darmstadt.
Erich Schaepe, Reg.-Baumeister in Breslau.
Fritz Schatz, Architekt in Halle a. d. Saale.
Rudolf Scheidel, Reg.-Baumeister in Posen.
Otto Scherer, Ob.-Postassessor, Etappen-Telegr.-Insp. München.
Otto Schinke, Stud. der Techn. Hochschule in Dresden.
Max Schleifenheimer, Reg.-Baumeister in Stargard i. P.
Hugo Schlösser, Reg.-Baumeister in Stuttgart.
Alfred Schlomann, Ingenieur in München.
Heinrich Schlörb aus Langen, }
Hans Schmidt aus Erfurt, } Studierende der Techn.
Rich. Schmidt aus Prockendorf, } Hochschule in Darmstadt.
Max Schmidt, Dipl.-Ingenieur in Freiburg i. Brg.
Werner M. Schmidt, Stadtbaumeister in Potsdam.
Wilh. Schmidt, Geh. Brt., Mitgl. der Eisenb.-Dir. Saarbrücken.
Bernh. Schmincke aus Wollhagen, Stud. der Techn. Hoch-
schule in Darmstadt.
Schmohl, Landesbmr., Vorst. des Landesbauamtes in Mar-
burg a. L.
Schneider, Dipl.-Ing., kgl. sächs. Brandvers.-Assist.
Hermann Schneider, Bauinspektor von Emmendingen.
Karl Schneider, Reg.-Baumeister aus Künzelsau.
Robert Schober, Stadtbauinspektor in Stuttgart.
Paul Schoeber, Reg.-Bauführer in Uelzen i. H.

(Fortsetzung folgt.)

Inhalt: Vom Wettbewerb um Vorentwürfe für eine Obst- und Ge-
müse-Groß-Markthalle zu Berlin. (Fortsetzung und Schluß) — Der
Ueberbau. — Wettbewerbe. — Die Verleihung des Eisernen Kreuzes im
Völkerrkrieg 1914—15. — Abbildungen: Landhaus Schröder in Dahlem. —

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.



Stallung und Kutscher-Wohnung.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIX. JAHRGANG. NO 40. BERLIN, DEN 19. MAI 1915.

Ist der Heimatschutz kulturfördernd?

Von Prof. Dr. Ing. Paul Klopfer in Weimar.



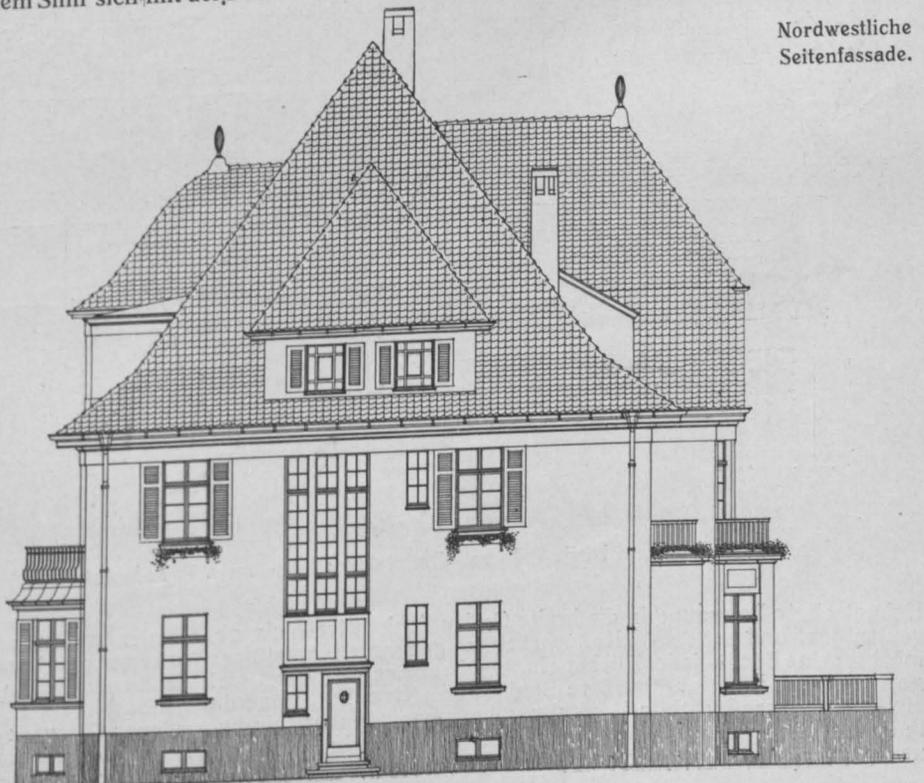
Die neuen Bauaufgaben, die jetzt schon im Groben die Zukunft nach dem Krieg uns vorzeichnet, haben in verschiedenen Fachblättern zwei Strömungen in neue Bewegung gebracht, die in engstem Sinn sich mit der Baufrage beschäftigen, und die, sobald wieder Friede im Land sein wird, mit ihren Forderungen und Ansichten auf den Plan treten werden. Das sind der Heimatschutz und die neuzeitliche Bauweise, die sich ernsthaft mit den Fragen beschäftigt, welche der Konstruktion und dem Raum von etwa neu gefundenen Baustoffen gestellt werden.

Der Heimatschutz will so verstanden sein, daß er zwar nicht sein Neuschaffen im Sinne der alten Bauweise aufgehen läßt, aber es doch ihr unterordnet. Die neuzeitliche Bauweise dagegen kümmert sich im Einzelnen nicht um die alte Bauweise, sondern richtet sich nur nach den Forderungen wirtschaftlicher, baustofflicher und werktechnischer Art. Der Heimatschutz stellt sich unter die Gesetze, die

ältere Stilarten ihm schreiben, die neuzeitliche Bauweise erkennt diese Gesetze nicht an.

Unleugbar durchweht diese letztere ein frischer Zug, während dem Heimatschutz in seinem Sich-richten nach rechts und links eine gewisse Schwäche ohne Weiteres

Nordwestliche
Seitenfassade.



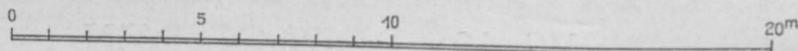
Landhaus Schröder in Berlin-Dahlem.

Arch.: Reg.-Bmstr. E. Fabricius
und A. Hahn in Köln a. Rh.

(Ohne Weiteres? Die Red.) nachgesagt werden kann. Schultze-Naumburg, wohl der geistige Urheber der Bewegung, hatte aus regster Anteilnahme an den schönen Heimatbildern, die von einem behaglichen Bürgerstand, der vorbildlich — auch für unsere Zeit — im Spärrn war, geschaffen worden sind, jene an „Beispielen und Gegenbeispielen“ reichen Schriften gebracht, welche die

und Gegenbeispiel malerisch-schlagend bewies, daß heute gedankenlos, ja gefühllos gebaut wird, während früher mit Lust und Liebe gebaut wurde. Früher, das heißt zumeist um 1780 bis 1820 herum. In der Tat sahen die Häuschen mit den gebrochenen Dächern, mit den symmetrisch angeordneten Fenstern und Türen, dem feinen sparsamen Schmuck in Stein, Holz oder Putz ganz danach aus,

Hauptfassade.



Gartenfassade.



Landhaus Schröder in Berlin-Dahlem. Architekten: Reg.-Bmstr. E. Fabricius und A. Hahn in Köln a. Rh.

Heimatschutz-Bewegung in die breite Öffentlichkeit tragen sollten, und hatte sie „Kulturarbeiten“ genannt. Ich möchte seine Bücher jedoch lieber Kultur-Vorbereitungen nennen. Fast jede größere Stadt wird sich auf die eine oder andere Lichtbild-Vorstellung besinnen können, in der Schultze-Naumburg selbst oder der Vorstand eines neu gegründeten Heimatschutz-Vereins durch Beispiel

als ob ein denkender und fühlender Bürgerstand sie in stillem Wirken geplant und gebaut hätte. Es war in jenen an sich ärmlichen Zeiten viel mehr Kultur als heute, und das fiel besonders auf, wenn dann im Gegenbeispiel ein überladenes Bauwerk gezeigt wurde, an dem Zement- und Gipsornamente auf den roten Flächen des Verblend-Mauerwerkes Orgien feierten. An die Bilder knüpften

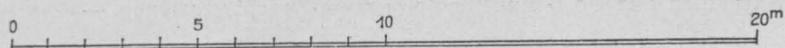
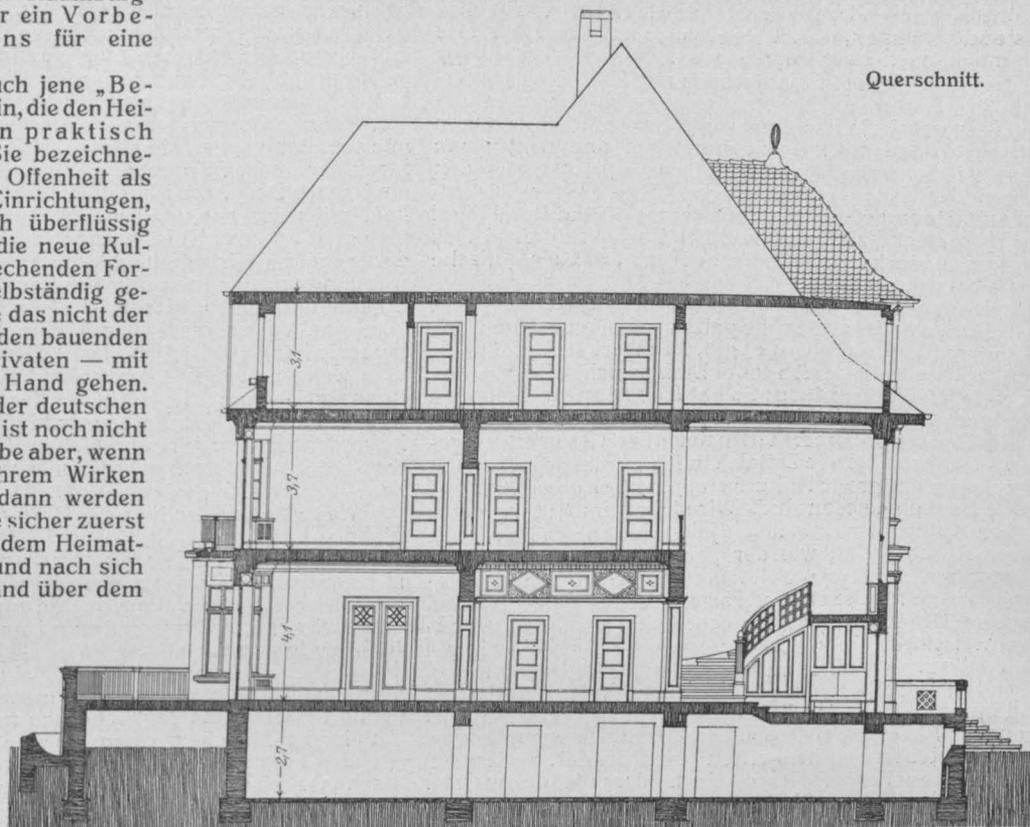
sich dann Ermahnungen an die Baumeister des Ortes, wohl auch wurden die Bauschulen als Pflanzstätten des Uebels öffentlich gebrandmarkt. Alles in Allem war jedoch diese Schultze - Naumburgsche Propaganda nur ein Vorbereiten des Bodens für eine neue Kultur.

Das sahen ja auch jene „Beratungsstellen“ ein, die den Heimatschutz-Gedanken praktisch zu pflegen hatten. Sie bezeichneten sich in schöner Offenheit als vorübergehende Einrichtungen, mit dem Zweck, sich überflüssig zu machen, sobald die neue Kultur mit ihren entsprechenden Formen erstarkt und selbständig geworden sei. So lange das nicht der Fall war, wollten sie den bauenden — Behörden wie Privaten — mit Fingerzeigen an die Hand gehen.

Die Geschichte der deutschen Bauberatungsstellen ist noch nicht geschrieben, ich glaube aber, wenn wir sie einmal in ihrem Wirken übersehen können, dann werden wir finden, wie sie, die sicher zuerst im Wollen Eines mit dem Heimatschutz waren, nach und nach sich frei gemacht haben und über dem „alten Vorbild“ zum neuen gegriffen haben; das ihnen die neue Kultur mit neuen Fragen, neuen Baustoffen und neuen Bauweisen entwarf. Damit ließen sie aber den Schultze - Naumburg'schen Heimatschutz hinter sich, und jener schloß sich — bewußt oder unbewußt — der Denkmalpflege an.

diese Wege einmal klar erkannt sind, dann wird jede Einrichtung für sich ihr Gutes schaffen können, während beide vereint oft in Widerspruch geraten müssen.

Querschnitt.



Landhaus Schröder
in Berlin-Dahlem.

Architekten:
Reg.-Baumeister
E. Fabricius und
A. Hahn in Köln.

Längsschnitt.



burg'schen Heimatschutz hinter sich, und jener schloß sich — bewußt oder unbewußt — der Denkmalpflege an.

Je weiter nun die beiden Richtungen: Bauberatung und Heimatschutz in eigenen Wegen wandeln, umso mehr werden sie sich trennen müssen: die eine zieht's zur neuzeitlichen Bauweise, die andere zur Denkmalpflege. Wenn

Merkwürdig aber! Die Zeit, die der Heimatschutz früher als vorbildlich für unser Bauen hinstellte, war selbst so gar nicht heimatschützerisch! Goethe hat den alten Renaissance-Erker im roten Schloß in Weimar unbarmherzig und eigentlich ohne jeden ersichtlichen Grund entfernen lassen, und seine Zeit zog Landstraßen, die

hart und ohne Rücksicht an einem Dorf vorbeischnitten. Und die Bauernhäuser der ersten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts kümmerten sich gar nicht um die alte Bauweise von ehemals, sondern setzten sich mit ihrer Langseite an die Straße, während früher doch nur die Giebel von Wohnhaus und Schuppen, durch eine Mauer mit Tor und Pforte verbunden, nach der Straße wiesen.

Diese „behagliche Biedermeierzeit“ hatte also energisch ihre Kultur auf Kosten der alten Kultur zum Ausdruck gebracht! Ja, sie ging sogar so weit, die schönen Fachwerkwände mit Putz zu bewerfen, und trug gar in armselige Schwabendörflein auf der Alb ihre aus den Werken der Alten entnommenen Formen für Türverdachung, Hauptgesims, für Friesschmuck und Beschläge! Von Heimatschutz keine Spur! Die Barockzeit aber! Das war eine so starke, so selbstische Kunst, daß sie gotische Türme barock ergänzte!

Und in der Renaissancezeit finden wir den gleichen Trieb, die Kultur zu äußern. Nur die ganz Großen erzwangen sich besondere Achtung: wenn es gilt, ihre Werke zu ergänzen, dann mochte wohl der An- oder Einbau sich so bescheiden wie möglich unterordnen: So hat Alberti an Brunellescos massigem Palazzo Pitti sein Treppenhaus gleichsam still und im Ganzen unbemerkt dem mächtigen Bauwerk eingefügt. Ich habe auf große Zeitabschnitte zurückgegriffen, um darzulegen, daß große Kulturen immer stark und gewissenlos im Bauen gewesen sind. Wir stehen im Anfang einer großen Kultur, wir ringen seit Jahrzehnten um Ausdruck dieser Kultur. Und wie der „kulturempfindliche“ Baumeister auf der einen Seite die schwächlichen und gedankenlosen Machwerke verurteilt, die ungebildete und von den Behörden allzu bequem mit dem Befähigungsnachweis ihres Handwerkes versehene Techniker in die Welt setzten, so muß er andererseits auch die Bemühungen eines Heimatschutzes als störend empfinden, die immer und immer wieder das Alte als das einzig rechte Vorbild für neues Bauen hinstellen oder zum mindesten verlangen, daß sein Neues sich dem Alten „unterordne“, auch wenn es kein Brunellesco, sondern ein biederer Maurermeister vor 100 Jahren gebaut hat.

Was wir beachten sollen beim Alten — und weshalb auch unsere Bauschulen alte Dorf- und Stadtpläne und

Vermischtes.

Der Ausbau der Weichsel—Oder-Wasserstraße zu einem Großschiffahrtsweg für 400^t-Schiffe ist in der Hauptsache beendet und die Straße nach Beseitigung der letzten Hindernisse bei Usch und Czarnikau Ende April d. J. dem Verkehr übergeben worden. Die Ausführung bildet einen Teil der preuß. Kanalvorlage vom Jahre 1906, die für diese Wasserstraße und den Ausbau der Warthe von der Mündung der Netze bis Posen einen Betrag von 22,63 Mill. M. vorsah. Die 292,7 km lange Wasserstraße von Küstrin an der Einmündung der Warthe in die Oder bis Brahemünde, der Einmündung der Brahe in die Weichsel, benutzt auf 69 km den Lauf der Warthe, auf 185,1 km den der Netze, auf 26,64 km den alten Bromberger Kanal und schließlich für 11,9 km den Lauf der Brahe. Von der Oder bis zur Scheitelhaltung im Bromberger Kanal sind rd. 48 m Höhenunterschied zu überwinden, während der Abstieg zur Weichsel rd. 28 m hoch ist. An der Warthe selbst waren nur geringfügige Regulierungsarbeiten erforderlich, die nicht aus den Mitteln der Kanalvorlage zu bestreiten waren. Von geringer Bedeutung waren auch die Arbeiten auf der 49,2 km langen unteren Netze, während die sogen. lebhaften Netze von der Drage bis zur Küddow auf 77,7 km Länge zur Erreichung der erforderlichen Fahrwassertiefe in ihrer bereits seit 1898 bestehenden Kanalisierung weiter ausgebaut werden mußte. Es waren 3 neue Staue nebst Schiffahrtsschleuse einzulegen, die vorhandenen Schleusen zu erhöhen. Die Arbeiten in der sogen. trägen Netze auf 58,3 km Länge sind wieder unbedeutender, jedoch waren vor Nakel die beiden alten Schleusen umzubauen. Am bedeutendsten ist die Umgestaltung des Bromberger Kanales, wo sämtliche Schleusen durch neue Schleusen nach den Maßen des Oder—Spreekanales zu ersetzen waren, während die ganze Kanalstrecke entsprechend vertieft und auf 2 Schiffsbreiten verbreitert werden mußte. In der Strecke der unteren Brahe schließlich waren die Wehre umzubauen, desgl. die Karlsdorfer Schleuse. Auf der Wasserstraße können nun Schiffe von 55 m Länge, 8 m Breite und 400^t Ladefähigkeit bei 1,4 m Tauchtiefe verkehren, während den Bromberger Kanal bisher unter günstigen Verhältnissen Schiffe von 125^t Ladefähigkeit mit 1,25 m Tiefgang befahren konnten. In Betracht kommt für den Kanal hauptsächlich der Transport von landwirtschaftlichen Erzeugnissen und von Holz vom Osten nach Berlin und dem Westen. —

alte Häuser studieren —, das ist der Geist der Kultur, und gerade die Selbständigkeit des Ausdruckes dieses Geistes, den jene Bauwerke laut und deutlich künden, das ist also gerade das, was der Heimatschutz als unbequem an unserer aufstrebenden Zeit verurteilt! In diesem Sinn ist der Heimatschutz aber nicht kulturfördernd, sondern kulturhemmend. Dieser Sinn darf deshalb auch weder im Programm der Bauberatung, noch der bautechnischen Erziehung unserer Jugend stehen.

Wenn in Ostpreußen neue Stadtteile errichtet werden müssen, dann sollen sie aber unsere Kultur zeigen. Der Streit der Dacheindeckung, die Fragen um ein hohes oder ein flaches Dach, die Raumlösung im Grundriß, der Aufbau, sollen als leitende Gesichtspunkte nicht die Biedermeierzeit und das Klosterformat haben, sondern die Forderungen der Wirtschaftlichkeit und der preiswerten Verwendung unserer neuzeitlichen Baustoffe, soweit ihr Wert erkannt und nachgewiesen ist. Möglich, daß in Manchem sich eine Verwandtschaft mit dem Bild vor 100 Jahren herauskristallisiert (Also doch! Die Red.), möglich deshalb, weil jene alte Zeit der typische Ausdruck des Bürgertums war — wie die Gotik der Kirche, die deutsche Renaissance der Rathäuser. Möglich aber auch, daß besonders in landwirtschaftlichen Betrieben — sich andere, ganz neue Formen ergeben, weil der landwirtschaftliche Betrieb sich gewandelt hat.

Wenigstens wäre hier der Heimatschutz an zweiter Stelle zu befragen. —

Nachschrift der Redaktion. Wir haben den an sich anregenden Ausführungen des Herrn Verfassers Raum gewährt, obwohl wir dem von ihm angenommenen Gegensatz zwischen Heimatschutz und neuzeitlicher Bauweise nicht zu folgen vermögen. Wir möchten es da lieber mit Moritz Schwind halten, der warnte, nicht alte oder neue Kunst, sondern gute Kunst zu machen. Gute Kunst aber ist und bleibt stets zugleich auch neuzeitlich. Man mag im übrigen Manches gegen die Bauberatungsstellen einwenden können: daß sie aber ohne Rücksicht auf die praktischen Forderungen der Gegenwart lediglich den verkannten Geboten des Heimatschutzes folgen sollten, ist eine Beurteilung, die sie nach unserer Kenntnis der Dinge nicht verdienen. —

Förderung der Bautätigkeit im Großherzogtum Baden. Badischen Blättern zufolge hat die Handelskammer in Freiburg i. Br. vor einiger Zeit in einem ausführlichen Bericht dem großherz. Ministerium des Inneren die schwierigen Verhältnisse des Baumarktes und damit auch die Lage des Architektenberufes dargelegt. Die Handelskammer hatte dabei Anregungen gegeben, wie eine gewisse Bautätigkeit aufrecht erhalten, oder bestimmte Unternehmungen auf diesem Gebiet durch Planfertigung usw. vorbereitet werden könnten. Das Ministerium des Inneren hat auf diesen Bericht der Handelskammer hin einen Erlaß an die Bezirksämter des Landes gerichtet und diese darin angewiesen, durch Aufklärung und auf beratendem Wege mitzuwirken, daß — unbeschadet der Befriedigung eines etwa jetzt schon oder während der weiteren Dauer des Krieges vorhandenen Arbeitsbedürfnisses — Bauaufgaben „insoweit vorbereitet werden, als das im Interesse eines geordneten Ganzen der wirtschaftlichen Erwerbsverhältnisse von Arbeitgebern durch Schaffung von Arbeitsgelegenheit unmittelbar nach Beendigung des Krieges notwendig erscheint“. —

Tote.

Regisseur Professor Jocz Savits †. In München ist am 7. Mai der ehemalige Regisseur des dortigen Hof-Theaters Jocz Savits im Alter von 68 Jahren einem schweren Leiden erlegen. Am 10. Mai 1847 in Ungarn geboren und in Wien als Schauspieler ausgebildet, wurde er 1885 als Regisseur an das Hoftheater in München berufen und machte sich hier durch die Einführung der Shakespeare-Bühne, die er auf Anregung Perfalls zur Vereinfachung der Darstellung mit Lautenschläger zusammen erdachte, bekannt. „König Lear“ wurde auf dieser Bühne zum ersten Mal dargestellt. „Ludwig der Bayer“ von Martin Greif wurde im Laufe der neunziger Jahre auf der Shakespeare-Bühne in Kraiburg am Inn oft aufgeführt. Savits verfaßte auch eine Schrift „Die Shakespeare-Bühne in München“. Er war einer der beweglichen Regisseure, die vor Neuerungen im Wesen der Bühne nicht im Beharrungszustand verweilten. —

Inhalt: Ist der Heimatschutz kulturfördernd? — Vermischtes. — Tote. — Abbildungen: Landhaus Schröder in Berlin-Dahlem. —

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.



AUS FABRICIUS IN
MÜNCHEN, HER-
ZOGPARK. * * * *
ARCH.: REG.-BMSTR.
EUGEN FABRICIUS
IN KÖLN A. RHEIN.
STRASSENANSICHT.
≡ DEUTSCHE ≡
** BAUZEITUNG **
XLIX. JAHRG. 1915
* * * NO. 41. * * *



Haus Fabricius in München. Architekt: Reg.-Bmstr. a. D. Eugen Fabricius in Köln a. Rh. Garten-Ansicht.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIX. JAHRGANG. NO 41. BERLIN, DEN 22. MAI 1915.

Landhaus Schröder in Berlin-Dahlem.

Architekten: Regierungs-Baumeister a. D. Eugen Fabricius und Arthur Hahn in Köln am Rhein.

Hierzu die mit den Nummern 39 und 40 vorausgeschickte Bildbeilage und die Text-Abbildungen.



in stattliches Einfamilienhaus, das um die Wende der Jahre 1912 und 1913 in dem westlichen Berliner Villen-Vorort Dahlem, Messel-Straße 41, nach den Entwürfen der Hrn. Eugen Fabricius und Arthur Hahn in Köln am Rhein vollendet wurde, dürfte nach seiner vortrefflichen Anlage und Ausbildung für die weiteren Fachkreise bemerkenswert sein. Das Grundstück geht nach dem Lageplan S. 240 von der Messel-Straße zur nächsten Parallel-Straße durch; die seitlichen Grenzen sind leicht geknickt. Der Ausgleich in der architektonischen Anordnung des Ganzen wurde in den gärtnerischen Anlagen zwischen Gartenhaus und Nebengebäuden gefunden. Zufahrt und Haupteingang zum Grundstück wurden symmetrisch zur Straßenbreite des Geländes angelegt. Weiterhin jedoch hat eine Verschiebung zwischen den Achsen des Vorgartens und der Achse der Haupt-Ansicht des Wohngebäudes stattgefunden, weil es wünschenswert erschien, die auf der linken Grundrißseite gelegenen Wohnräume weiter von der Nachbargrenze abzurücken, als die auf der rechten Seite gelegenen Nebenräume.

Das Wohnhaus baut sich in Unter-, Erd-, Ober- und zum größten Teil ausgebautem Dachgeschoß auf. Im Untergeschoß befinden sich die Vorratsräume, sowie andere Gelasse für die Hauswirtschaft. Das Hauptgeschoß zeigt eine von großem Sinn ge-

leitete Anlage. Vom Haupteingang, der durch eine jonische Säulenstellung ausgezeichnet ist, gelangt der Besucher zunächst in einen Vorraum, an dem die Kleider-Ablage liegt, und von hier in eine Diele, die das nach oben offene Haupttreppenhaus enthält. Diele und Treppe bilden mit dem anstoßenden, offenen Musikraum und dessen chorartigem Erker ausbau die Haupt-Raumgruppe des auf großen gesellschaftlichen Verkehr zugeschnittenen Erdgeschosses. An diese Raumgruppe lehnen sich die übrigen Wohnräume dieses Geschosses an. Vom Treppenhaus aus, unter dem im Hauptgeschoß ein um 2 Stufen vertiefter Sitzplatz angeordnet wurde, kann die vordere Terrasse betreten werden. An der Fassade kommt das Treppenhaus durch ein großes Fenster zum Ausdruck. Die Gruppe der Küchenräume mit Nebentreppe liegt rechts neben dem Speisezimmer, das als Teil der Wohnraumgruppe in Symmetrie mit dem Damenzimmer gegen den Garten vorspringt. Nach dem Garten sind die Wohnräume im Grundriß vorgezogen und es wurde ihnen eine Terrasse mit Brunnen vorgelagert. Durch die große, rechteckige Rasenfläche ist eine Achsenbeziehung bis zum Gartenhaus durchgeführt. Im Obergeschoß, sowie im Dachgeschoß befinden sich Wohn- und Schlafräume für die Familienmitglieder und für Gäste, sowie weitere Nebenräume für die Hauswirtschaft.

Die Nebengebäude umfassen Unterstände für 2 Autos, Stallung für 2 Pferde, sowie Wohnungen für den Führer des Kraftwagens und den Gärtner.

Der künstlerische Aufbau ist auf eine bescheide-

nere Summe von Ausdrucksmitteln beschränkt; nur an der Ansicht gegen die Straße sind Schmuckmittel verwendet, die nicht zu dem unbedingt Notwendigen gehören. Sonst ist die künstlerische Gestaltung lediglich aus dem Bedürfnis der inneren Raumgestaltung hervorgegangen. Dadurch erhielt das Bauwerk den Charakter einer erfreulichen Sachlichkeit, ohne des wohnlichen Reizes zu entbehren, der im Gegenteil durch die formale Behandlung nur erhöht wurde.

Das Äußere zeigt einen grauen Sockel, gelben Terrasitputz, Kiefernholz in Naturfarbe mit Mattlack und ein graues Pfannendach. Für den vorspringenden Erker des Empfangszimmers waren Vasen geplant, die dem Erker einen leichteren Charakter geben sollten.

Die Baukosten betragen ohne den vollen inneren Ausbau und die kunstgewerbliche Ausstattung rund 215000 M.; davon entfallen auf das Wohnhaus etwa 160000, auf das Nebengebäude rd. 35000 und auf die Umwehrgang und die Gartenanlage etwa 20000 M.

Die Architekten haben es schmerzlich empfunden, daß es ihnen nicht vergönnt war, ein Werk zu schaffen, das im Äußeren mit dem Inneren zusammen eine strenge Einheitlichkeit zeigt, wie sie Fabricius bei anderen seiner Bauwerke — wir erinnern z. B. an Haus Hagen in Köln am Rhein in Nummer 1/2 Jahrgang 1908 der „Deutschen Bauzeitung“ — in so schöner Weise durchzuführen in der Lage war. An

einem gewissen Punkte mit den Arbeiten angelangt, mußten sie diese anderen Kräften mit selbständiger Arbeit und darum nicht übereinstimmender Wirkung überlassen. Das entscheidende Wort hat in diesen Fragen der Bauherr. Sind ihm die Eigenschaften des architektonischen Schaffens nicht fremd, so wird er dem Baukünstler die Arbeiten nicht gerade dann aus der Hand nehmen, wenn diese das technisch verantwortliche und im Sinne des künstlerischen Schaffens weniger dankbare Stadium überschritten haben und in das Reich der nicht durch Vorschriften aller Art beengten freieren Kunsttätigkeit zu treten beginnen. Bauherren dieser Art jedoch sind selten, weil sie eine über das Durchschnittsmaß hinausgehende ästhetische Bildung und einen nicht gewöhnlichen Weitblick besitzen müssen. Viel häufiger ist der Bauherr mit seinen nachdrücklich zum Ausdruck gebrachten subjektiven Geschmacks-Empfindungen; ein solcher kann gegebenenfalls erklären, daß er bei der Innenausstattung seiner Räume seinem eigenen Geschmack folge und nicht die Absicht habe, diese an die Zustimmung seines Architekten zu binden. Und das sind häufig genug gerade die Auftraggeber, die Aufgaben zu vergeben in der Lage sind, deren restlose künstlerische Lösung allen Beteiligten Genuß und Freude bereiten könnte. Hier erzieherisch einzuwirken ist eine vielleicht undankbare, im Interesse der Kunst aber um so notwendige Aufgabe. —



Wettbewerb für die Erweiterung des Hafens von Kristiania.

Die städtische Hafenverwaltung von Kristiania hat zum 1. November d. J. einen internationalen Wettbewerb ausgeschrieben um Vorschläge zur Erweiterung der Hafen-Anlage der Stadt. Es sind 3 Preise von 10 000, 6000 und 3000 Kr. festgesetzt, außerdem ist ein Ankauf weiterer Entwürfe für je 1000 Kr. vorbehalten. Das Recht, den endgültigen Plan unter Benutzung der Wettbewerbsentwürfe selbst aufzustellen, behält sich die Hafenverwaltung vor. Dem 10 gliedrigen Preisgericht gehören an: Hafendirektor

Smith in Kristiania, Prof. des Wasserbaues W. Fellenius, Stockholm, Ob.-Ing. W. Darre-Jenssen in Drontheim, Dir. A. Scott-Hansen (Stellvertreter Ob.-Ing. Otto Aubert), Baudirektor der norweg. Eisenbahn H. J. Darre-Jenssen und Dir. Joh. Fasting (Stellvert. Dir. M. Saxegaard), außerdem Schiffsreederei, Schiffsführer und Kaufleute. Die Beurteilung soll spätestens 2 Monate nach Einreichung erfolgen nach den Regeln des „Vereins Norwegischer Ingenieure“. Als Unterlagen, die vom Büro des Hafeningenieurs in Kristiania zu beziehen sind (Preis

25 Kr., die bei Rückgabe vor Ablauf der Frist und nach Einreichung eines Entwurfes zurückgezahlt werden), dient eine Seekarte 1:2000 der inneren Bucht von Kristiania, von welcher wir in unserer Abbildung einen Ausschnitt in rd. 1:5000 wiedergeben, ferner ein Stadtplan, ein Uebersichtsplan des Hafens und eine Darstellung der bestehenden Anlagen in 6 Blatt im Maßstab 1:2000, die sämtlich gleich zur Eintragung der Entwürfe benutzt werden können. Schnitte sind in 1:200 zu liefern, dazu ein Erläuterungsbericht, für den neben den 3 skandinavischen Sprachen Deutsch, Englisch, Französisch zugelassen sind. Ein Kostenanschlag wird dagegen nicht verlangt.

Das Wettbewerbsprogramm gibt eine kleine Schilderung der bestehenden, in Ausführung begriffenen und geplanten Anlagen und Angaben über die Zulässigkeit der Aenderung. Das Hafengebiet erstreckt sich jetzt von Akers Werft im Westen bis Kongshavn im Osten und ist um die Buchten von Piperwiken (Westhafen) und Björviken nebst Oslohavn und Lohavn (Osthafen) ausgebaut. Der langgestreckte Kristiania-Fjord bildet die Schiffsfahrtsstraße zum Hafen, während der durch die Halbinsel Nesodden von ihm getrennte, sich wieder nach Süden zurückbiegende Bundefjord keine Verbindung mit dem Meere hat. Aus dem Kristiania-Fjord führt jetzt die Haupteinfahrt zum Hafengebiet westlich der Inseln Lindöen und Hovedöen. Die Nebenfahrstraßen zwischen Hovedöen und Bleköen hat nur 6 m Wassertiefe, während sonst Tiefen von 10—20 m vorhanden sind. Oestlich Graesholmen und Bleköen läßt sich eine dritte Einfahrt großer Tiefe schaffen. Der Entwurf, der nur in den Hauptlinien den weiteren Ausbau des Hafens festlegen soll, kann die ganze Strecke von Baekkelaget im Südosten bis und einschließlich Bestum Kilen in Nordwesten (beide Namen sind im Plan unterstrichen) umfassen, nebst den gegenüber liegenden Inseln. Als ein besonderer Teil der Aufgabe ist ein Plan auszuarbeiten, der hauptsächlich den Ausbau innerhalb des Stadtgebietes umfaßt.

Im übrigen soll der Entwurf sich erstrecken auf: Anlagen für den Schüttgüter-Verkehr (Kohlen, Holzstoff, Bauholz, Erze u. dergl.), wobei die Plätze für Kohlen und Koks möglichst günstig für den Ortsverkehr zu legen sind; Kaianlagen für den in- und ausländischen (auch

transatlantischen) Stückgüter- und Personen-Verkehr mit ausreichendem Hinterland, Güterschuppen, Lagerhaus, Zolloschuppen usw.; Anlage eines Freihafens; Kaianlagen für den Ortsverkehr; Fischereihafen nebst Fischhalle (der jetzige Hafen auf der Landzunge zwischen Piperviken und Björviken ist möglichst zu verlegen); Verlegung der Petroleum- usw. Umschlag-Plätze (die Behälter liegen an anderer Stelle weit draußen im Fjord), die jetzt im Hintergrund der Bucht Björviken ungünstig liegen; Schaffung von je einem Kehrrecht-Verladeplatz an den beiden Enden des Hafengebietes (der Kehrrecht wird im Meer zwischen den Langöer-Inseln versenkt); Boots- und Lusthäfen an beiden Enden; Lösch- und Stapelplätze für Baumaterialien, Brennholz usw. in Verbindung mit einem Hafen für kleine Fahrzeuge; ein Bauhof für die Hafenverwaltung, Ankerplätze für Schleppdampfer und Leichter, Ladebrücken für den Fährenverkehr im Hafen und mit den Inseln; Ausgestaltung der erforderlichen Zufahrtsgleise, Hafen-Bahnhöfe, Straßenzüge im Anschluß an die bestehenden Anlagen dieser Art.

Das Programm gibt ferner genauere Auskunft über die Besitzverhältnisse, die Zweckbestimmung und den Zustand der jetzigen Anlagen, die Bodenverhältnisse — an den Ufern und Inseln meist reiner Fels, am Seeboden meist überlagert um 2—45 m und darüber durch weichen Lehm. Es sind ferner Mitteilungen über die Entwicklung des Hafens beigegeben. Danach ist die Zahl der in den Hafen eingelaufenen Schiffe von 9261 in 1905 auf 10856 in 1913 gestiegen, d. h. um 17,2 % in 8 Jahren, während der Tonnengehalt gleichzeitig von 1 837 722 auf 2 682 134 d. h. um 56,7 % gestiegen ist. In diesen Zahlen ist der Lokal- und Fjord-Verkehr nicht einbegriffen, der in derselben Zeit eine Zunahme um 23,8 oder 49,5 % aufweist. Der Gesamt-Eingangsverkehr von Gütern im Hafen von Kristiania betrug im Jahre 1913 1,37 Mill. t, der Ausgangsverkehr 490 300 t. Vom Eingangsverkehr entfallen 1,06 t auf das Ausland, vom Ausgangsverkehr nur 318 800 t. Die Einfuhr ist in den 10 Jahren 1903—1912 um etwa 32 % gestiegen.

Es handelt sich bei dem Wettbewerb um die Lösung einer interessanten Aufgabe, die allerdings ein eingehenderes Studium der örtlichen Verhältnisse erfordert. —

Städtische Verkehrsfragen in Wien.

Von Professor Gustav Schimpff an der Technischen Hochschule in Aachen.



Stadtplan. Wien, das bei einer Flächengröße von 178,9 qkm gegenwärtig 2,1 Mill. Einwohner zählt, ist, wie fast alle älteren deutschen Städte, aus einer Festung entstanden. Den Lauf der ehemaligen Festungswälle bezeichnet die jetzige Ringstraße; sie schließt die innere Stadt auf drei Seiten ein, während die vierte Begrenzung der Donaukanal bildet. In 1,5 bis 2 km Entfernung außerhalb der Festungswälle zogen sich die sogenannten Linienwälle hin und zwischen diesen und der Festung entwickelten sich die Vorstädte. In beiden Wällen befanden sich nur 7 Tore und zwischen diesen die Hauptstraßenzüge, die außen in Landstraßen ihre Fortsetzung fanden. In den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts wurde Wien als Festung aufgegeben und auf den ehemaligen Festungswällen die Ringstraße und die dazu parallele Lastenstraße,* an Stelle der Linienwälle der Zug der Gürtelstraßen angelegt.

An der geschichtlichen Entwicklung der Stadtanlage, die sich übrigens mit der von Berlin in vieler Beziehung deckt, krankt noch heute das Straßennetz. In der inneren Stadt sind die Straßen schmal und winkelig. Hier gibt es nur einen einzigen durchgehenden Straßenzug, die Kärntnerstraße—Rotenturmstraße, der dadurch auch zur Hauptverkehrsstraße der Innenstadt geworden ist. In den Stadtteilen zwischen Ringstraße und Gürtel gibt es außer den schon genannten Torstraßen überhaupt keine durchgehenden Straßenzüge. Die Folge dieses unglücklichen Straßennetzes ist, daß der Verkehr sich auf einige Hauptstraßen und die Ringstraße zusammendrängt. Die am meisten belasteten Radialstraßen sind:

1. und 2. die vom Schottentor im Norden ausgehenden Straßenzüge Währingerstraße und Hernalserstraße—Universitätsstraße.

3. Die Mariahilferstraße, westlich des Westbahnhofes beginnend.

4. Die Wiedener Hauptstraße mit der Zweigstraße Favoritenstraße, welche die Verbindung des Vorortes Meidling und des Südbahnhofes mit der Innenstadt herstellt und in die Kärntnerstraße mündet.

5. Die Landstraße — Hauptstraße vom Hauptzollamt nach Simmering und dem Zentralfriedhof.

* Anm. Die Ringstraße ist für Lastfuhrwerke nicht freigegeben.

Die Ringstraße hat keinen Eigenverkehr, da an ihr vorwiegend öffentliche Gebäude liegen. Der Verkehr fließt ihr lediglich deshalb zu, weil in der inneren Stadt die Verbindungsstraßen fehlen und der ganze Radialverkehr gezwungen ist, den Umweg über den Ring zu machen.

Die vom Ring und Donaukanal eingeschlossene innere Stadt ist die eigentliche Geschäftsstadt. Einzelne Geschäftsstraßen finden sich auch in der unmittelbaren Umgebung des Ringes und der Lastenstraße, außerdem sind dazu die schon erwähnten 6 Hauptstraßen zu rechnen. Das Wohngebiet beginnt in der Nähe des Ringes an den Nebenstraßen und erstreckt sich über den Gürtel hinaus bis zu dem am 19. Dezember 1890 eingemeindeten Vororten am Wiener Wald. Oestlich des Donaukanales ist die Stadtanlage verkümmert. Hier liegen die großen Freiflächen des Praters, die Niederungen der Donau, die hauptsächlichsten Güterbahnhofsanlagen und erst dahinter im Nord-Osten von Wien, also jenseits der Donau, liegt die Fabrikvorstadt Floridsdorf. Weitere Fabrik- und Arbeiterwohnbezirke finden sich namentlich im Süden: Simmering, Favoriten, Meidling und im Westen Ottakring. Die Wohnungen des Mittelstandes befinden sich vor allen Dingen im Süden zwischen Wienfluß und Südbahn (Wieden) und in der Nähe des Schloßparkes von Schönbrunn (Hietzing, Meidling), während die Wohnungen der Wohlhabenden besonders in den Vororten am Wiener Wald, im Nord-Westen der Stadt, zum Teil auch in der Gegend des Praters liegen. Im Ganzen ist die Trennung zwischen Wohn- und Arbeitsstätte in Wien noch nicht in dem Maße durchgeführt wie in Berlin und Hamburg. Eine Hinauslegung von Fabriken in größerem Maßstab ist noch kaum zu verzeichnen. Als künftiges Fabrikgelände ist die Donau-Niederung (im Anschluß an das bereits besiedelte Floridsdorf) anzusehen, die sich früher des Hochwassers wegen überhaupt nicht zur Bebauung eignete.

Fernbahnen. Wien besitzt (vergl. Abbildung 1, S. 254) heute folgende Fernbahnhöfe:

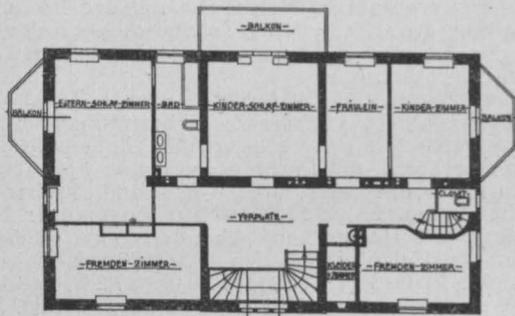
1: Den Westbahnhof für die Richtungen nach Passau und Salzburg; 2. den Südbahnhof für die Richtung Semmering; 3. den Ostbahnhof (früher Staatsbahnhof genannt, weil von der Staatseisenbahn-Gesellschaft, einer Privatbahn, errichtet), unmittelbar neben dem Südbahnhof gelegen, für die Richtungen Budapest und

Brünn; 4. den Aspangbahnhof unweit des Ostbahnhofes (die in Privathänden befindliche Bahn Wien—Wiener-Neustadt—Aspang ist eine Lokalbahn von 87 km Länge, die vor einigen Jahren verlängert wurde und nunmehr einen Schienenweg bis Graz darstellt; Aspang—Graz 173 km); 5. den Nordbahnhof, jenseits des Donaukanals am Praterstern gelegen, für die Richtung nach Schlesien; 6. den Nord-Westbahnhof, in dessen Nähe liegend für die Richtung nach Prag und Dresden; 7. den Franz-Josefs-Bahnhof für die Richtung nach Pilsen und Eger.

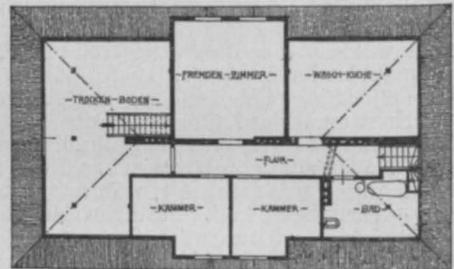
Zur Verbindung der Bahnhöfe untereinander, besonders für den Uebergang der Güter besteht eine Verbindungsbahn, die vom Bahnhof Hütteldorf der Westbahn beginnend, über Hetzendorf zum Bahnhof Meidling der Südbahn und von da über den äußeren Ostbahnhof und Aspang-Bahnhof zum Hauptzollamt und weiter über den

Brigittabrücke—Heiligenstadt (5 km) nebst Verbindungskurve Brigittabrücke—Nußdorferstraße von 2 km Länge. 2. Gürtellinie, in Meidling abzweigend und am Westbahnhof vorbei über Nußdorferstraße, fast in gerader Richtung nach Heiligenstadt führend (Länge 8,4 km). 3. Vorortelinie (9,6 km), hauptsächlich Güterverkehrszwecken dienender Ringbahn-Viertelkreis. Sie führt von Hütteldorf bis Penzing neben der Westbahn her, schwenkt dann nach Norden ab und führt über Breitensee, Ottakring, Hernals, Gersthof und Unterdöbling nach Heiligenstadt (9,6 km).

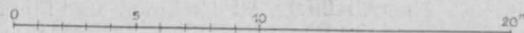
Die Vorortlinie und die Gürtellinie werden als Hauptbahnlilien, die Wiental- und Donaukanallinie als Lokalbahnen bezeichnet. Der einzige Unterschied beruht darin, daß die stärkste Neigung bei den Hauptbahnen 20‰, bei den Lokalbahnen 25‰ beträgt. Im Uebrigen ist auf allen



1. Obergeschoß.



Dachgeschoß.



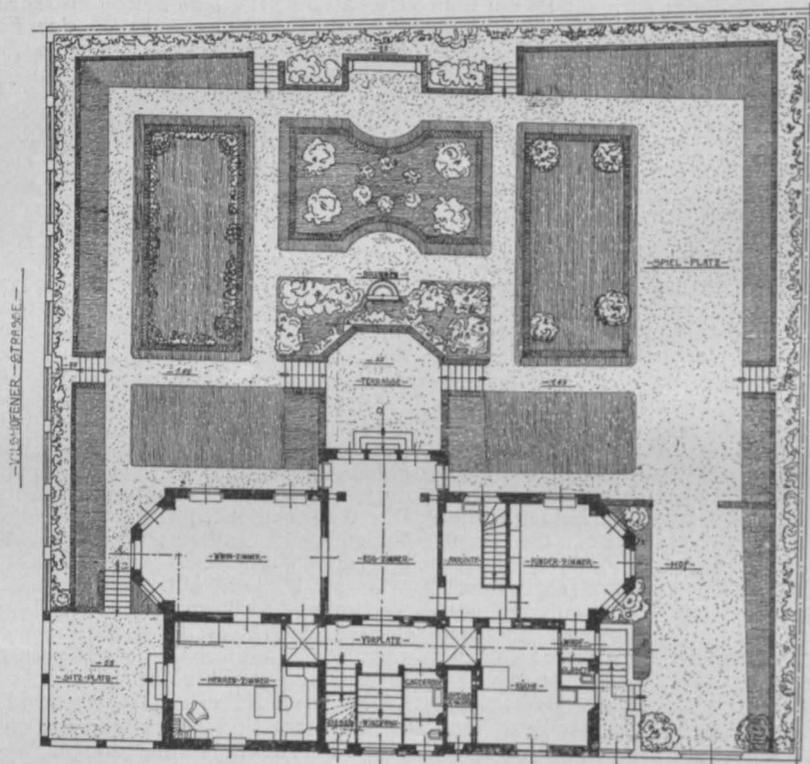
Praterstern zum Nordbahnhof und Nordwest-Bahnhof führt. Eine fernere Güterlinie, die Donau-Uferbahn, geht von der Verbindungsbahn Station Ober - Hetzendorf zum Bahnhof Heiligenstadt der Franz - Josefsbahn. Mit Ausnahme der Südbahn und der Aspangbahn befinden sich jetzt sämtliche Eisenbahnlilien in der Hand des Staates.

Stadtbahn. Die ersten Entwürfe für eine Wiener Stadtbahn reichen bis in die sechziger Jahre des vorigen Jahrhunderts zurück. Mit der 1890 erfolgten Eingemeindung der Vororte, durch die das Weichbild Wiens von 55,49 qkm auf 178,9 qkm und seine größte Längsausdehnung von 12 auf 25 km vergrößert worden ist, wurde die Schaffung eines Schnellverkehrs-

Netztes dringlich und führte zu dem am 12. Juli 1892 in Kraft getretenen Gesetz über den Bau der Wiener Stadtbahn. Der Bau der Bahn erfolgte in den Jahren 1893—1900.*

Die eigentliche Stadtbahn stellt eine dreifache Verbindung der Westbahn mit der Franz-Josefsbahn dar, die damals die beiden einzigen von Wien ausgehenden Staatsbahnen waren. Militärische Rücksichten waren in erster Linie für den Bau maßgebend.

Die Stadtbahn besteht aus folgenden drei Linien, die am Bahnhof Hütteldorf der Westbahn beginnen und am Bahnhof Heiligenstadt der Franz-Josefsbahn enden (vergl. Abb. 1, S. 254): 1. Wiental—Hütteldorf—Meidling—(Hauptstraße) Karlsplatz—Hauptzollamt (10,9 km) und daran anschließende Donaukanallinie Hauptzollamt—



Pienzener-Straße.

Haus Fabricius in München. Arch.: Reg.-Bmstr. a. D. Eug. Fabricius in Köln a. Rh.

Strecken die Licht- raum - Umgrenzung für Vollbahnen durchgeführt; der kleinste Krümmungs - Halbmesser beträgt auf der freien Strecke der Lokalbahnen 150 m, in den Bahnhöfen 120 m (nur in Station Hauptzollamt, nicht im Betrieb).

Außer diesen zur Ausführung gekommenen Linien waren noch eine Reihe von weiteren Strecken vorgesehen, insbesondere die Verlängerung der Verbindungsbahn über den Praterstern hinaus bis Heiligenstadt (Donaustadtlinie), eine Verlängerung der Gürtellinie nach Süden bis zum Bahnhof Meidling der Südbahn und eine Linie im Zuge der Ringstraße, sowie zwei elektrisch zu betreibende Durchmesserlinien in der inneren Stadt. Diese Erweiterungslinien ka-

men aber nicht zur Ausführung, weil die vorhandenen Mittel durch den Bau des erwähnten Netzes vollständig verbraucht wurden. Die Südbahn-Verbindung wurde übrigens auch bis zur Verstaatlichung der Südbahn zurück gestellt.

Ursprünglich war beabsichtigt, den Bau aller Lokalbahnlilien der Privatindustrie zu überlassen. Die bezüglichen Verhandlungen mit der Dampftramway-Gesellschaft Krauß & Co. zerschlugen sich aber und da sich auch kein anderer Unternehmer fand, mußte diese Absicht aufgegeben werden.

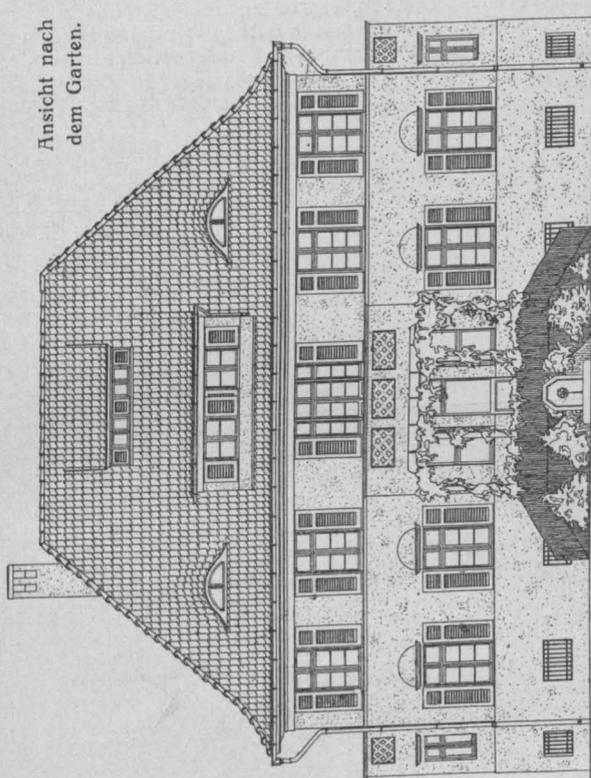
Die Stadtbahn wurde einer besonderen Behörde, der „Kommission für die Verkehrsanlagen“ in Wien, unterstellt, die auch für die mit dem Stadtbahnbau zusammenhängende Kanalisierung des Wienflusses und den Bau von Hauptsammlern längs Wienfluß und Donaukanal zu sorgen

* Anmerkung der Redaktion. Vergl. „Deutsche Bauzeitung“ Jahrg. 1898, S. 293 ff. (Mit Planbeilage.)

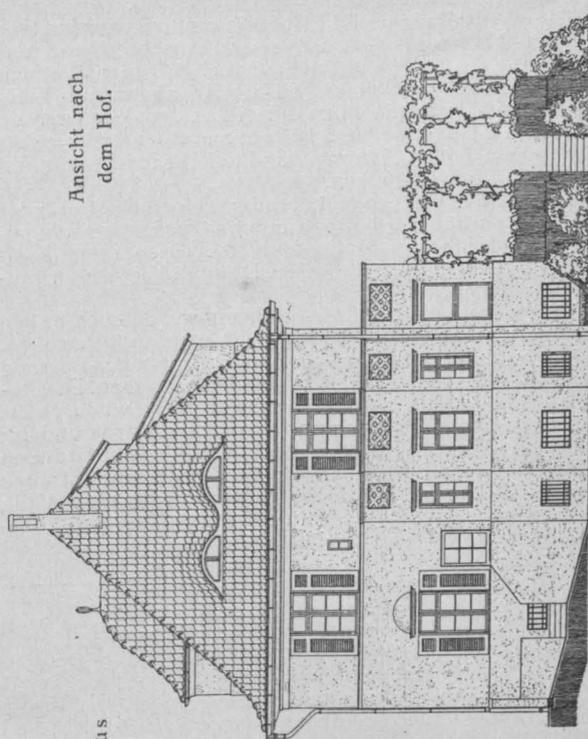
hatte. Diese Kommission ist eine gemeinsame Behörde des Staates, des Landes Niederösterreich und der Stadt. Die Baukosten der Stadtbahn wurden zwischen diesen drei Interessenten im Verhältnis 87,5 : 5 : 7,5 für die Hauptbahnen und 85 : 5 : 10 für die Lokalbahnen geteilt. Dieses Verhältnis blieb auch maßgebend für die Verteilung der Gewinne und Verluste aus dem Betrieb.
Für die Linienführung des ausgeführten Bahnnetzes waren in erster Linie die erwähnten strategischen Rück-

trischen Betrieb vorausgesetzt hätten, der sich damals (1896 wurde die Budapester Untergrundbahn eröffnet) noch

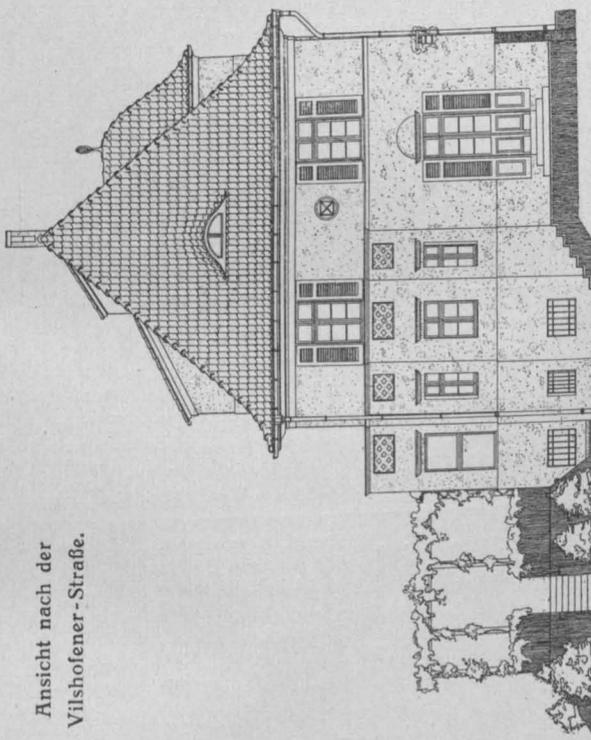
Ansicht nach dem Garten.



Ansicht nach dem Hof.

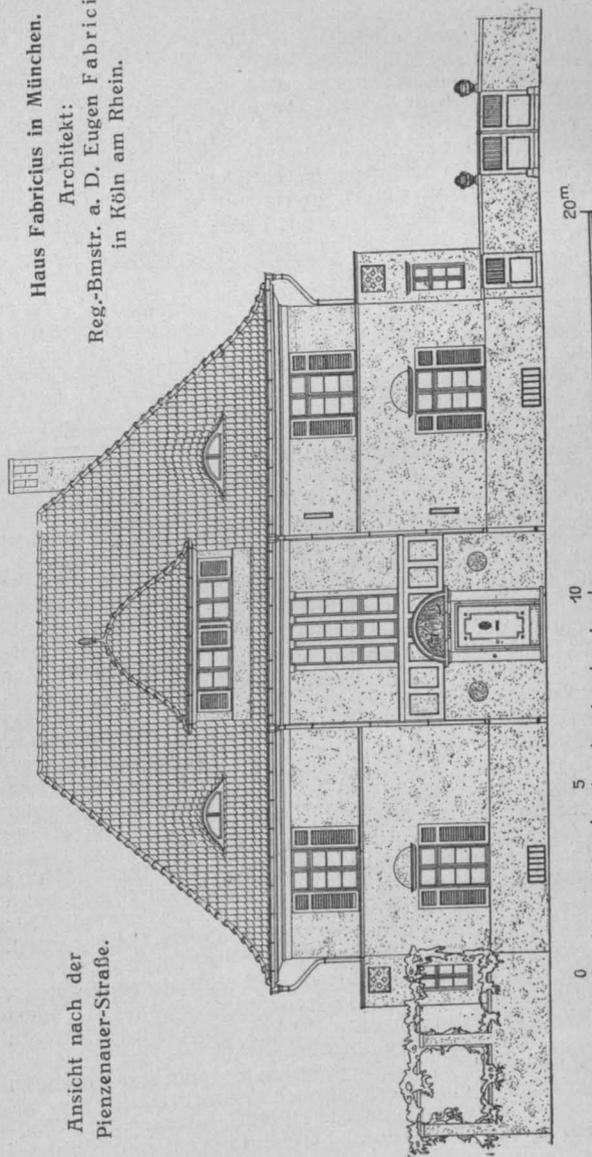


Ansicht nach der Vilshofener-Straße.



Haus Fabricius in München.
Architekt:
Reg.-Bmstr. a. D. Eugen Fabricius
in Köln am Rhein.

Ansicht nach der Pienzenauer-Straße.



sichten, in zweiter Linie die zufällig vorhandenen Freiflächen maßgebend. Die modernen Gesichtspunkte der Linienführung von Stadtbahnen, Anordnung von Durchmesserlinien, welche die Geschäftsstadt schneiden und sie mit den Wohnvierteln in möglichst geradlinige Verbindung bringen, wurden beim Bau der Stadtbahn nicht berücksichtigt und konnten auch nicht berücksichtigt werden, da sie damals noch nicht Allgemeingut der Ingenieurwelt waren und für ihre Durchführung den elek-

trischen Betrieb vorausgesetzt hätten, der sich damals (1896 wurde die Budapester Untergrundbahn eröffnet) noch

schäftsstadt, die anderen beiden Linien, die Gürtellinie und die Vorortlinie, kommen nicht in ihre Nähe und kreuzen alle Verkehrsstraßen rechtwinklig.

Die Wientallinie und die Donaukanallinie wurden teils als Tunnelbahn, teils als Galerie- und Einschnittbahn hergestellt, die Gürtellinie in ihrem südlichen Teil als Tunnelbahn, in ihrem nördlichen Teil als Hochbahn auf Wölbbögen. Die Vorortlinie führt durch das dem Wiener Wald vorgelagerte Hügelland und besteht aus einer Aneinanderreihung von hohen Dämmen und tiefen Einschnitten mit 2 längeren Tunnelstrecken.

Infolge der starken Höhenunterschiede des Geländes ergab sich ein außerordentlich ungünstiges Längsprofil mit langen und starken Steigungen, die einen recht kostspieligen Betrieb mit schweren Dampflokomotiven notwendig machen.

Abgesehen von der Linienführung wurde auch in den Einzelheiten manche unzweckmäßige Anordnung getroffen. Häufig wurde architektonischen Rücksichten der Vorrang vor solchen des Betriebes und Verkehrs gegeben. Die Stationen erhielten durchweg Außenbahnsteige, wodurch die Bauanlage unübersichtlich und verwickelt wurde und der Betrieb erschwert wird. Aus architektonischen Gründen wurden stellenweise beiderseits der kreuzenden Straßen Empfangsgebäude für je eine Fahrtrichtung hergestellt, wodurch sich wieder die Fahrkartenausgabe und Fahrkartenprüfung verteuerten. Die Bahnhofszugänge wurden nicht überall unmittelbar an der Hauptverkehrsstraße, sondern in einiger Entfernung davon errichtet und auf Verringerung der Höhenunterschiede zwischen Bahnsteig und Straße nicht genügend Rücksicht genommen, sodaß stellenweise hohe Treppenläufe zu überwinden sind.

Die Baukosten des 38,8 km langen Bahnnetzes betragen 130 Mill. K., oder für 1 km rund 3,36 Mill. K. (2,8 Mill. M.).

Außer den eigentlichen Stadtbahnlinien wird auch die Verbindungsbahn von Hütteldorf über Hetzendorf und Meidling-Süd nach dem Hauptzollamt und von da nach dem Praterstern und die Donauuferlinie von Hetzendorf über Klein-Schwechat nach Heiligenstadt mit dem Stadtbahnnetz im Zusammenhang betrieben.

Den Betrieb auf der Stadtbahn führt die Staatsbahn-Direktion Wien für Rechnung der Verkehrskommission. Außer den Zügen von Hütteldorf nach Heiligenstadt auf allen drei Linien verkehren Halbringzüge unter Benutzung der zwischen der Donaukanal-Linie und der Gürtel-Linie erbauten Verbindungskurve. Sie fahren von Hütteldorf über Meidling-Hauptstraße—Hauptzollamt—Brigitta-Brücke—Nußdorferstraße—Westbahnhof nach Heiligenstadt und umgekehrt. Die Züge der Verbindungsbahn, die teils in Hütteldorf, teils in Hetzendorf entspringen, gehen am Hauptzollamt auf die Donaukanal-Linie über und fahren weiter nach Heiligenstadt oder Meidling-Hauptstraße. Die Linie Hauptzollamt—Praterstern wird mit Pendelzügen betrieben.

Die Westbahn, die einen starken Lokalverkehr hat, ist bis Purkersdorf (12 km vom Westbahnhof, 6 km von Hütteldorf-Hacking) viergleisig ausgebaut; ein Teil der Stadtbahnzüge geht in Hütteldorf auf die Vorortgleise der Westbahn über und läuft bis Purkersdorf durch; einige Züge gehen dort auf die Ferngleise der Westbahn über und verkehren bis Rekawinkel und Neulengbach (25 und 39 km vom Westbahnhof). Auch auf der Franz Josefsbahn herrscht ein lebhafter Vorortverkehr; dieser muß aber vorläufig noch auf den Ferngleisen abgewickelt werden. Ein viergleisiger Ausbau bis Kritzendorf (14 km vom Franz Josefs-Bahnhof) ist geplant; einige Stadtbahnzüge werden von Heiligenstadt nach Klosterneuburg (8 km), Kritzendorf (11 km), St. Andrä Wördern (19 km) und Tulln (31 km von Heiligenstadt) durchgeführt.

Außer den beiden genannten Bahnen hat nur noch die Südbahn einen erheblichen Vorortverkehr zu bewältigen (Jahresverkehr rd. 11 Mill. Fahrten). Ein Zugübergang zur Verbindungsbahn findet auf dem Bahnhof Meidling-Süd nicht statt, doch ist bei dem Fahrplan der Verbindungsbahn auf den Anschluß an die Vorortzüge der Südbahn tunlichst Rücksicht genommen.

Durch die zahlreichen Linienvernetzungen, die Abhängigkeit vom Fahrplan und von den Zugverspätungen des Fernverkehrs und die Rücksichtnahme auf den Güterverkehr der Verbindungsbahn ist der Fahrplan der Stadtbahn, dem in der Hauptsache ein 5- und 10-Minuten-Schema zugrunde liegt, ein unübersichtlicher und verwickelter geworden; Zugverspätungen und größere Zugpausen sind daher unvermeidlich. Die Züge werden gewöhnlich aus 7 oder 9 Personenwagen gebildet, nämlich aus 5 oder 7 Personenwagen 3. Klasse zu je 48 und zweien 2. Klasse zu 40 Plätzen, enthalten also durchschnittlich 370 Sitzplätze. Die Wagen besitzen Endeingänge und Plattformen, von denen Stufen zu den 70 cm tiefer liegenden

Zahlentafel 1
Verkehr der Wiener Stadtbahn 1901 bis 1913.

Jahr	Zahl der Reisenden	Zunahme %	Jahr	Zahl der Reisenden	Zunahme %
1901	32 222 266	—	1908	32 490 582	— 3,6
1902	33 807 873	+ 5,0	1909	34 360 016	+ 5,9
1903	32 012 240	— 5,3	1910	38 035 656	+ 11,0
1904	29 953 067	— 6,0	1911	41 001 439	+ 7,9
1905	29 649 077	— 1,0	1912	45 295 998	+ 10,5
1906	31 147 771	+ 5,0	1913	47 448 650	+ 4,7
1907	33 703 566	+ 8,3			

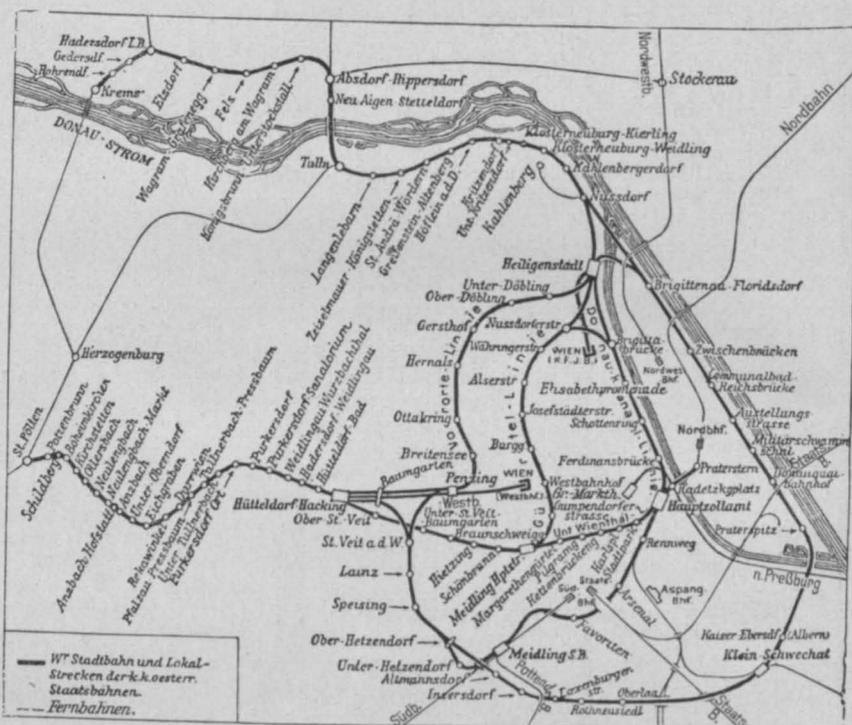


Abbildung 1. Eisenbahnnetz in und um Wien.

Zahlentafel 2.
Verteilung des Verkehrs auf die einzelnen Linien.

Bezeichnung der Teilstrecke	Länge km	Jahres-Verkehr	Kilometrisch-Jahres-Verkehr (Mill.)
Wientallinie	10,9	20 924 296	1,92
Donaukanallinie *)	7,0	6 752 725	0,96
Gürtellinie	8,4	10 045 488	1,20
Vorortlinie	9,6	2 651 322	0,27
Anschlußverkehr mit der Westbahn	—	1 097 674	—
Anschlußverkehr mit der Franz-Josefsbahn	—	2 367 798	—
Verbindungsbahn und Donau-Uferbahn	45	3 609 347	0,9
zusammen	81	47 448 650	0,58
zusammen ohne Verbindungsbahn und Donau-Uferbahn	35,9	43 839 303	1,22

*) Anm. Mit Verbindungskurve Brigittabrücke—Nußdorfer-Straße.

Bahnsteigen hinabführen, (Die Bahnsteige liegen 0,5 m, die Wagenfußböden 1,2 m über S. O.) eine für Stadtbahnen ziemlich unzweckmäßige Wagenform.

Der Tarif der Stadtbahn wurde der Berliner Stadtbahn nachgebildet. Es werden erhoben in der ersten Zone bis

3,5 km 10 h in 3. Klasse, 15 h in 2. Klasse, für die ganze Stadtbahn 20 und 30 h. Monatskarten kosten bis 3,5 km 5 K. in 3. Klasse und 7,5 K. in 2. Klasse, für die ganze Strecke 10 und 15 K. Außerdem werden Arbeiterwochenkarten und Schülerkarten ausgegeben. Die Preise der Arbeiterwochenkarten betragen bis zu 3,5 km 0,60 K., für die ganze Stadtbahn 1,20 K., die Schülerkarten monatlich 5 und 10 K.

Die Stadtbahn hat die auf sie gesetzten großen Er-

Vermischtes.

Bauarbeiten der württembergischen Staatseisenbahnen in der Kriegszeit. An der Hand einer Zusammenstellung in der „Zeitung des Vereins der deutschen Eisenbahn-Verwaltungen“ ist Nachstehendes mitzuteilen über die Vergebung von Bauarbeiten der Verwaltung der Württembergischen Staatseisenbahnen während der Kriegsdauer:

Es wurden zunächst die großen Umbauarbeiten in und bei Stuttgart an einer größeren Zahl von Baustellen wieder aufgenommen, so die Anschüttungsarbeiten für den Abstellbahnhof Stuttgart und für den Personenbahnhof Cannstatt, die Arbeiten an der Wolframstraßen-Unterführung in Stuttgart, am Bahnhof-Umbau Obertürkheim mit der neuen Neckarbrücke und der Neckarverlegung daselbst, am neuen Verschiebebahnhof Kornwestheim und am viergleisigen Ausbau der Hauptbahn zwischen Kornwestheim und Ludwigsburg, einschließlich der Bahnhof-Erweiterung Ludwigsburg. Auch die Arbeiten für die Bahnhof-Erweiterungen in Göppingen, Pforzheim, Tübingen, Maulbronn und Winnenden sollten, zunächst in beschränktem Umfang, weiter geführt werden. Bei den im Bau begriffenen Nebenbahnen sollten auf den Strecken Böblingen-Reningen, Spaichingen-Nusplingen, Ludwigsburg-Markgröningen und Buchau-Riedlingen die Unterbau-Arbeiten, auf den beiden letztgenannten auch die Hochbauten, weiter gefördert werden. Weitere Arbeitsgelegenheit an Hochbauten sollte beim Bahnhof-Umbau Stuttgart sowie durch den Ausbau einzelner Dienstwohngebäude in verschiedenen Gegenden des Landes geschaffen werden. Außerdem wurde die Wiederaufnahme der in den Jahres-Bauvoranschlägen vorgesehenen kleineren Bahn- und Hochbauarbeiten verfügt. Kurze Zeit darauf wurde eine weitere Summe für die Fortführung der Bauarbeiten am neuen Empfangsgebäude in Stuttgart Hauptbahnhof bewilligt, sodaß die Untergrundarbeiten für dieses Gebäude fertig gestellt und nunmehr die Steinlieferungen für den ersten Bauteil zur Vergebung ausgeschrieben werden konnten. Hierdurch wird die im Lande weit verbreitete Muschelkalk- und Sandsteinbruch-Industrie eine erwünschte Belebung erfahren. Da im Herbst das Wetter für den Fortgang der Bauarbeiten günstig war, machte sich bald das Bedürfnis nach weiteren Geldmitteln geltend, wenn die aufgenommenen Arbeiten nicht wieder ins Stocken kommen sollten. Es wurde daher eine Summe von nahezu 3 Mill. M. für Bauarbeiten bis zum Ablauf des am 31. März 1915 endigenden Etatsjahres zur Verfügung gestellt. Hiervon sollten zunächst die schon erwähnten Bauten in vermehrtem Umfang aufgenommen und weiter geführt werden. Aber auch die Grunderwerbungen auf einzelnen Teilstrecken der Bauten um Stuttgart für zwei Gleise und Stations-Erweiterungen sollten fortgesetzt werden. Bei der Weiterführung und Neuaufnahme von Arbeiten sollte außerdem besonders Bedacht genommen werden auf die Bezirke, in denen infolge der bisherigen überwiegender Pflege von Luxusindustrien mit der Möglichkeit einer örtlichen Arbeitslosigkeit gerechnet werden mußte. So wurde insbesondere für die der Stadt Pforzheim benachbarten württembergischen Oberämter und für die Gegend von Gmünd, wo eine ausgedehnte Gold- und Silberwaren-Industrie ihren Sitz hat, die Ausführung verschiedenartiger Bauarbeiten in Aussicht genommen, sobald die Vorbedingungen für die Inangriffnahme durch die Bereitstellung von Grund und Boden und die Leistung angemessener Beiträge der Beteiligten erfüllt sind. Inzwischen hat sich der Beschäftigungsgrad für die Arbeiter immer günstiger gestaltet, sodaß bei einigen Bauten, wie an der Neckar-Verlegung bei Obertürkheim und an der Bahn Ludwigsburg-Markgröningen, ohne Beeinträchtigung der Arbeitsgelegenheit für die einheimischen Arbeiter, französische Kriegsgefangene beschäftigt werden können. Zur Schaffung weiterer Verdienstgelegenheit in der Eisenindustrie wurden endlich eine größere Anzahl von Fahrzeugen, sowie Werkzeugmaschinen, Bahnsteig-Aufzüge, Beleuchtungs-Einrichtungen usw. mit einem Gesamtaufwand von gegen 1,5 Mill. M. in Auftrag gegeben. —

Landmesser im Städtebau. Eine Vereinigung von in den Städten tätigen Landmessern hat sich mit einer von ihr als „Angriff“ bezeichneten Darlegung in der Monatschrift „Das Schulhaus“ beschäftigt (vergl. „D. Bztg.“ No. 31,

wartungen nicht erfüllt. Ihr Verkehr hat sich nicht in zufriedenstellender Weise entwickelt und zeigt trotz der Vermehrung der Bevölkerung keine wesentliche Zunahme. In den Jahren 1901 bis 1908 blieb, wie aus Zahlentafel 1 zu ersehen ist, der Verkehrsumfang etwa derselbe; seit 1909 zeigt sich eine geringe jährliche Steigerung. Zahlentafel 2 zeigt die Verteilung des Verkehrs auf die einzelnen Linien (1913). —

(Fortsetzung folgt.)

S. 204), die aus meiner Feder stammt. Ich habe die Redaktion der „Deutschen Bauzeitung“ bitten müssen, diese Äußerung im Wortlaut herzusetzen, damit nicht durch die irriige Auffassung der Hrn. Landmesser über dieselbe irrümliche Vorstellungen in der weiteren Fachwelt über meine bezügliche Ansicht entstehen. Ich habe gesagt:

„Vor wenigen Wochen kam einem bekannten Städtebauer aus einer ostpreußischen Stadt, der er sich auf ihre Ausschreibung eines „Städtebauer“-Postens bereitwilligst zur Verfügung gestellt, die lakonische Antwort: „Die Hilfskraft ist lediglich zur Ausarbeitung eines bereits vom Landmesser aufgestellten Bebauungsplanes für einige Monate nötig und auch bereits gefunden.“ Dieses „lediglich“, spricht es im Sinne unserer heutigen städtebaulichen Bestrebungen nicht Bände? Und dieser vom Landmesser „bereits aufgestellte“ Bebauungsplan, d. h., an dem Änderungen kein Titan mehr zu Wege bekommt, ist er nicht ein redender Beweis unserer Ohnmacht?! Wie wenig weit haben wir uns vernehmlich machen können mit all' unserem Predigen, mit unserer erhobenen Stimme. Wie wenig Erfolg ward nach all' unseren Arbeiten und Mühen auf Ausstellungen und Kongressen, in Vereinsvorträgen und in Zeitschriften-Aufsätzen bis heute beschieden. Videant consules! Wir haben doch technische Hochschulen in Danzig und Breslau gegründet in den letzten Jahren. Haben sie noch nichts wirken können? Ist der Boden noch so unerschlossen für die Saat, daß solche Triebe emporspielen können? Wir wollen ja gerade dem Landmesser Schiene und Dreieck aus der Hand nehmen und das plastische Bild, die perspektivische Anschauung dessen, was den Zukunftsbürger erwartet bei Verwirklichung der einen oder anderen Bebauungsidee, setzen an Stelle der Liniennetze Jenes, deren Maschen von solch plastischem Denken nicht bestimmt worden sind. Wissen denn noch immer die Stadtverwaltungen mancher Gemeinden nicht, daß sie mit der Aufstellung jedes weiteren Bebauungsplaneiles über die Entwicklung von Jahrhunderten mit einem Federstrich bestimmen?“

Der Text zeugt wohl weniger von meiner Unduldsamkeit, als von einer solchen auf landmesserischer Seite. Mit meinen Ausführungen wird jeder sich seiner Verantwortung bewußte Städtebauer einverstanden erklären können, aus welcher Schule er auch immer hervorgegangen sein mag. Man darf den Worten nur keinen Sinn unterlegen, der ihnen nicht innewohnt.

Bei Aufstellung der Bebauungspläne den Landmesser ausschalten — wer wollte das auch nur anstreben. Sein ausschließliches Bestimmungsrecht ihm bestreiten werden aber wohl Viele mit mir, auch soweit es sich um kleine Gemeinden handelt und um kleinste. Gerade deren Ausgestaltung verlangt eine reiche Phantasie beim Plan-aufsteller. Daß mit einer solchen der Landmesser zu arbeiten pflegt, ist meines Wissens von jener Versammlung zum ersten Male betont worden. —

Stadtbaurat Schoenfelder, Kgl. Brt. in Düsseldorf.

Wettbewerbe.

Im Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen zur künstlerischen Gestaltung von Kriegergrabmälern und Gedenkzeichen, veranstaltet vom „Rheinischen Verein für Denkmalpflege und Heimatschutz“ unter dem Rheinland ansässigen oder gebürtigen Architekten, Bildhauern und Malern wurde folgende Entscheidung getroffen:

Gruppe I. Grabzeichen in Stein: I. Pr. Arch. Curt Rüschoff in Neuwied, II. Pr. Arch. Carl H. J. Schmitz in Köln, 2 Ankäufe: Arch. J. Wentzler in Köln und Arch. Theobald Schöll in Düsseldorf.

Gruppe II. Grabzeichen in Schmiedeisen: I. Pr. Arch. Theodor Suhnel in Mülheim a. Ruhr, II. Pr. Arch. Carl H. J. Schmitz in Köln, Ankauf: Arch. Ernst Bast in Remscheid.

Gruppe III. Grabzeichen in Holz: I. Pr. Arch. J. Wentzler in Köln, II. Pr. Arch. Carl H. J. Schmitz in Köln, 2 Ankäufe: Arch. Max Platen in Krefeld und Arch. Carl Müller in Essen.

Gruppe IV. Gedenkzeichen: Je ein I. Pr. Arch. Ernst Bast in Remscheid und Arch. Herm. Marx in Köln, je ein II. Pr. Arch. Curt Rüschoff in Neuwied und F. P. Nöcker in Köln, 2 Ankäufe: Arch. H. Benoit und J. Bergerhausen in Köln, sowie Arch. J. Wentzler in Köln. —



Die Verleihung des
im Völker-



Eisernes Kreuzes
Krieg 1914—15

ist, soweit wir Kenntnis davon erhielten, für hervorragende Taten an folgende Angehörige unseres Faches erfolgt:

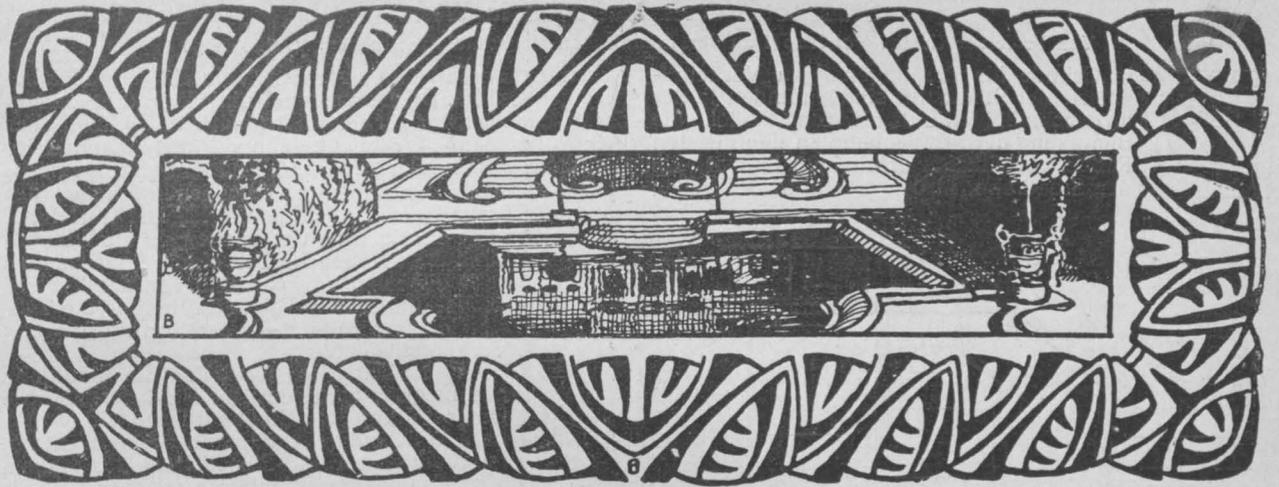
- Kurt Schöne, Stud. der Techn. Hochschule in Dresden.
Schöneweg, Dipl.-Ing. in Goffontaine bei Brebach.
Alfred Schönfeld, Stud. der Techn. Hochschule in Berlin.
H. L. Schönherr, Fin.- u. Brt. aus Leipzig, Vorst. d. Militär-Eisenb.-Betr.-Amtes 3 in Lüttich.
Georg Scholl, Ingenieur aus Friedrichsfeld.
Karl Schröder, Ingenieur in Rügenwalde.
Willy Schröder, Dipl.-Ing., Lektor der Unvers. Königsberg.
Siegfried Schroeter, Reg.-Bauführer in Bremen.
Wilh. Schürmann aus Duisburg, Stud. der Techn. Hochschule in Darmstadt.
Georg Schütze aus Altenbeichlingen i. Pr., Stud. der Techn. Hochschule in Dresden.
Julius Schuh (†), Reg.-Bmstr. bei der Gen.-Dir. der Staats-Eisenb. in Karlsruhe i. B.
Erich Schulz, Stud. der Techn. Hochschule in Danzig.
Hans Schulz, Reg.-Baumeister in Züllichau.
Hermann Schulz, Architekt in Charlottenburg.
Bruno Schulze, Reg.-Bmstr., Vorst. des Hochbauamtes II in Stralsund.
Max Schulze, Reg.-Bmstr. im Eisenb.-Zentralamt Berlin.
Karl Schumann, Reg.-Bauführer in Erfurt.
Willy Schumann, Reg.-Bmstr., Vorst. des Hochbauamtes in Wollstein.
Ernst Schuppan, Reg.-Baumeister in Hamburg.
Schury, Reg.-Bmstr., Beigeordneter in Borbeck.
Emil Schuster, Architekt in Berlin-Dahlem.
Konrad Schuster aus Freiberg i. Sa., Stud. der Techn. Hochschule in Stuttgart.
Karl Schwager, Reg.-Bmstr. bei der Gen.-Dir. der sächs. Staatsbahnen in Dresden.
Schwarzmann, Oberbauinspektor von Wertheim.
Alfred Scotland, Reg.-Baumeister in Königsberg i. Pr.
Otto Seeger, Reg.-Baumeister in Saarbrücken.
Franz Seemann, Architekt in Berlin-Friedenau.
H. Seevers, Baurat in Hildesheim.
W. Seibt, Dipl.-Ing., Lehrer a. d. städt. Gewerbesch. in Dresden.
Hermann Seidel, Dipl.-Ingenieur.
Oskar Seidenstricker, Reg.-Baumeister in Essen a. Rh.
Adolf Selig, Landesbaumeister in Eisleben.
Hermann Seyberth, Geh. Brt., Mitgl. der Eisenb.-Dir. Breslau.
Otto Seyffert, Reg.- u. Brt., Mitgl. der Eisenb.-Dir. Saarbrücken.
Paul Siebenhüner, Reg.-Bmstr. beim Bauamt für den Masurischen Kanal in Insterburg.
Wilhelm Sievert, Reg.-Bauführer.
Alfr. Simon aus Neu-Ulm, Stud. d. Techn. Hochsch. in Darmstadt.
Karl Siry, Staatsbaupraktikant in Nürnberg.
Fritz Soeder, Architekt.
Hugo Sorger, Stud. der Techn. Hochschule in Dresden.
Ernst Spanaus, Reg.-Baumeister in Pößneck.
Otto Spate, Reg.-Baumeister in Jena.
Karl Spahr, Architekt aus Berlin.
Rudolf Spener, Stud. der Techn. Hochschule.
Bruno Spies aus St. Petersburg, Stud. der Techn. Hochschule in Dresden.
Karl Spieß, Ober-Bauinspektor in Achern.
- Otto Spilker aus Werther, Stud. der Techn. Hochschule in Darmstadt.
Karl Spreng, Staatsbaupraktikant in Rennertshofen.
Jean Sprenger, Architekt in Nürnberg.
Wolfgang Staeckel, Reg.-Baumeister in Jena.
Rudolf Stadermann, Reg.-Baumeister aus Osnabrück.
Otto Stallwitz, Reg.-Baumeister in Magdeburg.
Hans Ludwig Staudé, Reg.-Bmstr. aus Malchin in Glogau.
Kurt Stein, Dipl.-Ing. von Stuttgart, Reg.-Bfhr. in Chemnitz.
Dr. Otto Stein, Dipl.-Ingenieur von Karlsruhe.
Wilhelm Stein, Dr.-Ing., Marineflieger.
Edmund Steinhäuf, Reg.-Baumeister in Stettin.
Herm. Stephani, Dipl.-Ingenieur der Friedr. Krupp Grusonwerke in Magdeburg.
Wilh. Stercken, Baumtm. der Lokalbaukomm. für Baupolizei in München.
Alfred Storz, Reg.-Baumeister in Stuttgart.
Willy Strack, Reg.-Bauführer in Hannover.
Albert Struckmann, Reg.-Bmstr. beim Dortmund—Ems-Kanal in Münster i. W.
Strunk, Ingenieur aus Cassel.
Max von Struszynski, Dipl.-Ing. in Danzig-Langfuhr.
Andreas Stübe, Reg.-Baumeister in Mülheim a. Rh.
Johannes Stüben, Dipl.-Ingenieur in Kating.
Stumpf, Reg.-Baumeister in Landsberg a. W.
Richard Suckel, Reg.-Baumeister in Bromberg.
Hans Süersen, Reg.- u. Brt., Vorst. des Werkst.-Amtes in Posen.
Eugen Szivessy, Reg.-Baumeister in Stuttgart.
Otto Teichgraber, Reg.- u. Brt., Mitgl. der Eisenb.-Dir. Posen.
Wilhelm Teschner, Reg.-Bmstr. bei den Märk. Wasserstraßen in Potsdam.
Karl v. Thaden (†), Reg.-Baumeister in Haiger.
Karl Thieme aus Priesa, Stud. der Techn. Hochschule in Dresden.
Paul Thieme, Architekt in Zehlendorf.
Titz, Prof., Dir. der Maschinenbauschule in Köln a. Rh.
Franz Tonndorf, Hochbautechniker.
Eugen Trefzger, Reg.-Baumeister in Lörrach.
Tretzdorf, Reg.-Bmstr., Fabrikleiter in Leutzsch-Leipzig.
Waller Türk, Ingenieur-Praktikant aus Karlsruhe.
Frhr. Varnbüler von und zu Hemmingen, Dipl.-Ing. bei der Germaniawerft in Kiel.
Viktor Veil aus Schorndorf, Stud. der Techn. Hochschule in Stuttgart.
Heinrich Voegler, Reg.- u. Brt., Mitgl. der Eisenb.-Dir. Saarbrücken, Neubauabt. Koblenz.
Georg Völker, Eisenbahn-Assessor der Dir. in Ludwigshafen.
Ernst Vogel, Reg.-Bmstr. bei der Oderstrombauverw. in Breslau.
Ludwig Vogt, Reg.-Baumeister in Darmstadt.
Vogt, Landesbaumeister in Stendal.
Heinrich Voigt, Reg.-Baumeister in Wittenberg.
Gustav Volger, Ob.-Ing. der Gas-Gesellsch. Mariendorf.
Herbert Vollrath, Dipl.-Ing., Reg.-Bfhr. von Berlin.
Karl Voß, Landbaumeister in Güstrow.
Wagler, Reg.-Baumeister in Breslau.
Ernst Wagner, Arch., Prof. a. d. kgl. Baugewerksch. in Stuttgart.
Richard Wagner, Dipl.-Ing. in Aalen.
Robert Wagner, Ob.-Masch.-Insp. der Eisenb.-Dir. Würzburg.
Franz Wahl aus Calw, Stud. der Techn. Hochschule.
Paul Wahn aus Metz, Stud. der Techn. Hochschule in Darmstadt.
Hermann Walgenbach, Ing. bei der Maschinen-Bauanstalt Humboldt in Köln-Kalk.
Philipp Wallbaum, Reg.- u. Brt., Mitgl. der Eisenb.-Dir. in Hannover.
August Watermann, Reg.-Bauführer in Hildesheim.
Karl Weber, Reg.-Baumeister in Straßburg i. Els.
Karl Wegner, Reg.-Bauführer in Berlin.
Erich Weinitschke, Dipl.-Ingenieur.
Manfred Weis, Bauinspektor in Konstanz.
Weiß, Ingenieur von Schwetzingen.
Alfred Wencker, Reg.-Baumeister in Eberswalde.
Robert Wenger, Oberamtsbaumeister in Cannstatt.
Robert Wenk aus Erfurt, Stud. d. Techn. Hochschule in Darmstadt.
G. Wesemann, Reg.-Baumeister in Berlin.
Albert Westpfahl, Bau- u. Betr.-Insp. in Alsfeld i. H.
Rudolf Wiesen, Reg.-Baumeister in Berlin.
Julius Winkler, Oberingenieur bei Krupp in Essen.
Wilhelm Wischmann, Reg.-Baumeister in Cassel.
Kurt Wolff, Reg.-Bauführer in Groß-Strehlitz i. Schl.
Willi Wolff, Reg.-Baumeister in Köln a. Rh.
Erich Wollmann, Dipl.-Ingenieur.
Max Wormit, Brt., Vorst. des Wasserbauamtes in Lötzen.
Karl Württenberger aus Gundelsheim, Stud. der Techn. Hochschule in Darmstadt.
Fritz Wüstenberg, Ingenieur aus Kiel.
Herm. Wunderlich, Dipl.-Ingenieur aus Althengstett.
Willi Wunderlich, Stud. der Techn. Hochschule in Dresden.
Christoph Wustlich, Ing. beim Rhein-Wasserwerk in Köln.
Hermann Zerkog, Oberpostassessor in Nürnberg.
Paul Zettler, Architekt in Stuttgart.
Konrad Zilcken, Reg.-Bmstr. bei der kgl. Eisenb.-Dir. Köln.
Walter Zimmermann, Reg.- u. Brt. in Marienwerder.

(Fortsetzung folgt.)

Inhalt: Landhaus Schröder in Berlin-Dahlem. — Wettbewerb für die Erweiterung des Hafens von Kristiania. — Städtische Verkehrsfragen in Wien. — Vermischtes. — Wettbewerbe. — Die Verleihung des Eisernen Kreuzes im Völkerring 1914-15. — Abbild.: Haus Fabricius in München. —

Hierzu eine Bildbeilage: Haus Fabricius in München.

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

XLIX. JAHRGANG. NO 42. BERLIN, DEN 26. MAI 1915.

Haus Fabricius in München.

Architekt: Regierungs-Baumeister a. D. Eugen Fabricius in Köln am Rhein.

Hierzu die mit No. 41 voraus geschickten Abbildungen nebst Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 258 und 259.



Das hier dargestellte behagliche und schlichtschöne Einfamilienhaus wurde in einer der schönsten Villenlagen Münchens, im Herzog-Park, im Nordosten der Stadt, an der Ecke der Pienzenauer- und der Vilshofener-Straße, erbaut. Das unweit der Isar gelegene Baugelände hat eine annähernd regelmäßige, nahezu quadratische Form, liegt gegen die Straßenhöhe um etwa 1 m vertieft und hat einen reichen Bestand prachtvoller alter Bäume. Wegen der geringen Tiefe des Grundstückes und um das Gartengelände möglichst wenig zu zerteilen, wurde das Haus ohne Anlage eines Vorgartens unmittelbar in die Flucht der Hauptstraße gerückt. Dabei wurde die Lage so angenommen, daß gegen die Vilshofener-Straße ein freier, erhöhter, quadratischer Sitzplatz sich ergab, während an der rechten Seite des Hauses ein durch eine Zufahrt von der Straße erreichbarer Hof frei blieb, an den sich gegen rückwärts in die Tiefe des Gartens vorspringend ein Spielplatz für die Kinder anschließt.

Aus den Verhältnissen der Oertlichkeit ergab sich für die Anlage des Grundrisses zwanglos eine symmetrische Anordnung. Der Haupteingang befindet sich in der Mittelachse an der Hauptstraße, ein Nebeneingang zur Küche liegt neben der Einfahrt. Der Besucher gelangt über mehrere Stufen, unter dem Podest der Haupttreppe hindurch, zu dem quer gelegten Vorplatz mit Garderobe und Klosett auf der einen Seite, während sich auf der anderen eine Besenkammer anschließt. Links vom Vorplatz liegt das Herrenzimmer mit Austritt zu dem erhöhten freien Sitzplatz, rechts am Vorplatz befinden sich die Küche mit der Speisekammer. Am Windfang des Küchen-Ausganges wurde ein Dienstboten-Klosett angeordnet. Vom Windfang ist auch das Kinderzimmer zugänglich, wenn die Kinder vom Spiel-Platz in das Haus treten.

In der Mittelachse an der Pienzenauer-Straße ist das Eß-Zimmer mit rechteckiger Grundform angeordnet. Mit seiner größten Ausdehnung springt dieses in den Garten vor, zu dem eine erhöhte Terrasse mit polygonem Abschluß und vorgelegtem Brunnen den Uebergang bildet. Der Garten mit seiner streng geometrischen Form bildet hier gleichsam die Fortset-

zung der Räume des Hauses. Eine Sitzbank schließt die Hauptachse des Grundstückes nach rückwärts ab. Zur Linken des Eß-Zimmers ist das geräumige Wohnzimmer angeordnet, das sich mit halber Achteckform erkerartig ausbaucht; zur Rechten des Eß-Zimmers schließt die Anrichte an, welche die Verbindung mit der Küche herstellt. Hier liegt auch eine Treppe zum Untergeschoß, welches die üblichen Vorrats- und Wirtschaftsräume, sowie die Räume für die Zentralheizung des Hauses aufnimmt.

Das Obergeschoß enthält das große Eltern-Schlafzimmer mit anschließendem Baderaum und mit Balkon über dem Ausbau des Wohnzimmers; das Zimmer ist gegen den Garten gewendet. Auf dasselbe folgen das Kinder-Schlafzimmer mit Balkon über dem vorspringenden Teil des Eßzimmers, ein Zimmer für das Fräulein, sowie ein weiteres Kinderzimmer mit Balkon über dem Ausbau des Kinderzimmers im Erdgeschoß. Gegen die Straße liegen außer dem Treppenhaus zwei Fremdenzimmer und eine Kleiderkammer. Die Haupttreppe bleibt in diesem Geschoß liegen. Den Aufgang zum Dachgeschoß vermittelt von hier eine gewendelte Treppe, unter der ein Klosett angelegt wurde, und von der aus zunächst ein Badezimmer erreicht wird. Ein geräumiges Fremdenzimmer wendet sich gegen den Garten. Die übrigen Räume des Dachgeschosses sind eine Waschküche, ein Trockenboden und zwei Kammern. Das hohe Dach setzt sich auf das regelmäßige, glatte Rechteck des Obergeschosses auf.

Das Äußere erhielt einen Sockel aus gestocktem Vorsatzbeton. Die Flächen wurden mit gelbem Terrasit geputzt. Das Dach ist mit grauen Pfannen gedeckt. Alles Holzwerk wurde dunkelgrün gestrichen und erhielt einen bescheidenen Schmuck durch einen aufschablontierten weißen Perlstab. Der bildnerische Schmuck des Äußeren (vorwiegend am Haupteingang) und Inneren stammt von Prof. Albertshofer in München; Kunstschmiedearbeiten wurden von Hauptlehrer Kees an der Kunstgewerbeschule daselbst angefertigt.

Bei diesem Hause ist vor allem zu erwähnen, daß dem Architekten eine einheitliche Durchführung des Charakters vom Rohbau bis in die Einzelheiten des Ausbaues und der Ausstattung ermöglicht worden war, was dem Ganzen sehr zuzustatten kam. —

Städtische Verkehrsfragen in Wien.

Von Professor Gustav Schimpff an der Technischen Hochschule in Aachen. (Fortsetzung.)



Die Gründe für die ungünstigen Verkehrsziffern der Stadtbahn sind zu finden in der unzweckmäßigen Linienführung, welche die Benutzung der Straßenbahn in den meisten Fällen vorteilhafter erscheinen läßt als die der Stadtbahn, in den erwähnten baulichen

zirken im oberen Wiental verbindet, ein einigermaßen befriedigendes Bild. Die Donaukanal-Linie krankt besonders daran, daß sie zwar zur Geschäftsstadt günstig liegt, aber kein Wohngebiete erschließt, denn sie führt zwischen der Station Brigittabrücke und ihrem Endpunkt Heiligenstadt über die großen, der Bebauung entzogenen Flächen des Franz Josefs-Außenbahnhofs. Die Gürtellinie zeigt nur in ihrem südlichen an die Wiental-Linie anschließenden Teil einen einigermaßen befriedigenden Verkehr, und von der Verbindungs- und Donau-Uferbahn hat nur die Teilstrecke Hauptzollamt-Praterstern eine gewisse Verkehrsbedeutung.

Es ist bemerkenswert, daß die Stadtbahn nur in ganz geringem Maße auf die bauliche Umgestaltung der Stadt fördernd eingewirkt hat. Während bekanntlich in Berlin die Stadtbahn nicht nur die Besiedelung des Hansaviertels und Charlottenburgs, sondern auch die Umbildung der inneren Stadt zwischen Alexanderplatz und Börse, hervorgerufen hat, kann man in Wien von einer baulichen Umbildung der Geschäftsstadt in der Nähe der in Frage kommenden Stadtbahnstationen (Ferdinandsbrücke-Hauptzollamt, Karlsplatz und Westbahnhof) kaum etwas merken; günstig auf die Besiedelung hat die Stadtbahn höchstens in Hietzing eingewirkt.¹⁾

Zahlentafel 3.

Betriebsergebnisse der Wiener Stadtbahn in den Jahren 1908—1913.

Jahr	Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben	Fehlbetrag	Betriebsziffer
	K.	K.	K.	%
1908	5 667 620*	7 258 377	1 590 757	128
1909	5 775 575	7 683 069	1 907 494	133
1910	6 268 695	7 941 643	1 672 948	127
1911	7 006 461	8 052 007	1 045 546	115
1912	7 633 332	9 017 794	1 384 462	118
1913	7 903 494	9 416 040	1 512 546	119

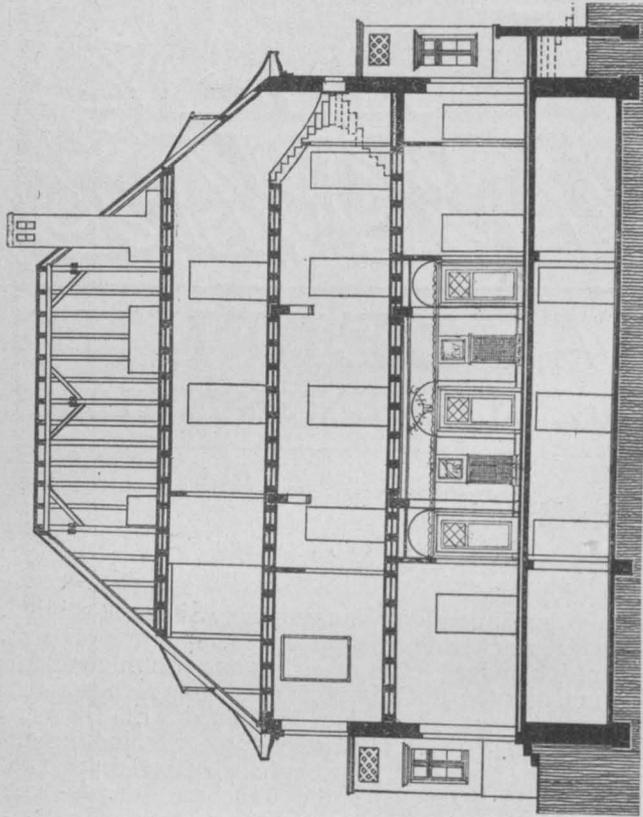
*) enthaltend verschiedene Einnahmen.

Also auch die volkswirtschaftlichen Erfolge der Stadtbahn sind gering; ihre Hauptbedeutung hat sie in der Erleichterung des Ausflugsverkehrs nach dem Wiener Wald, wobei ihr an schönen Sonntagen ganz gewaltige Betriebsleistungen zugemutet werden. Dieser Ausflugsverkehr endet nicht an den äußersten Stadtbahn-Stationen Hütteldorf und Heiligenstadt, seine Zielpunkte liegen vielmehr an den Vorortstationen der Westbahn und Franz Josefsbahn. Im Ganzen werden im Anschlußverkehr mit der Westbahn und Franz Josefsbahn jährlich rund 5 Mill. Reisende befördert, davon der weitaus überwiegende Teil an den Sommer-Sonntagen.

Infolge des Fehlens des Geschäftsverkehrs ist die durchschnittliche Fahrtlänge groß. Sie beträgt 6,9 km²⁾ (gegen rund 3,5 km auf der Straßenbahn). Sehr gering ist der Anteil der 2. Kl.; er beträgt zurzeit nur etwa 7% und ist von Jahr zu Jahr gesunken. Die mittlere Einnahme aus Einzelkarten beträgt 17,8 h, unter Zurechnung der Zeit- und Arbeiterkarten sinkt sie auf 13,9 h. Die großen Schwankungen der Verkehrsstärke in den einzelnen Tagesstunden, denen sich Fahrplan und Zuglänge nicht an-

¹⁾ Man darf die mangelhafte Erschließung der Außenbezirke nicht allein der fehlerhaften Linienführung der Stadtbahn zuschreiben. Hier haben noch andere Ursachen mitgewirkt. Nach den bestehenden Gesetzen ist der Stadtverwaltung jede Einwirkung auf die Aufschließung von baureifem Gelände versagt; sie muß sich begnügen, darauf zu warten, bis es dem betreffenden Grundbesitzer einfällt, sein Land aufzuteilen und das Straßengelände an die Stadt abzutreten. Außerdem sind die Gebäudesteuern in Oesterreich so hohe (sie betragen auf die Miete umgerechnet etwa 1/5 des Mietzinses), daß dadurch der Anreiz zum Häuserbau stark unterdrückt und außerdem das Einfamilienhaus so gut wie unmöglich gemacht wird. (Vergl. Goldemann, Die Wiener Wohnungs-Verhältnisse und Vorschläge zur Verbesserung derselben.)

²⁾ Diese in der Statistik angegebene Fahrtlänge ist wahrscheinlich nicht aus Verkehrszählungen, sondern aus den verkauften Fahrkarten für die beiden Zonen ermittelt und berücksichtigt daher nicht den Umstand, daß die wirkliche Fahrtlänge gegen die durch die Fahrkarten zugelassene Fahrtlänge zurückbleibt. Rechnet man mit 80% Ausnutzung des Geltungsbereiches der Fahrkarten, so kommt man zu einer mittleren Fahrtlänge von 5,5 km.



Schnitt A—B.

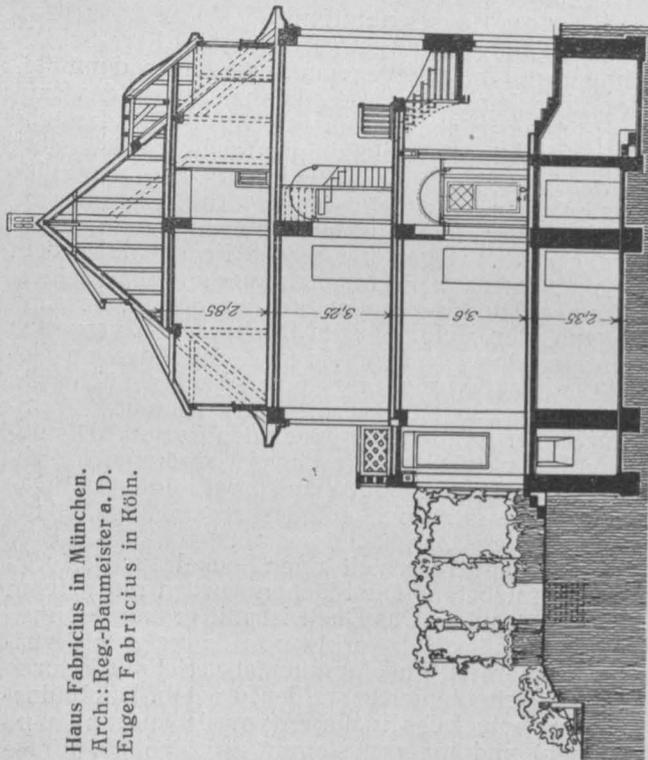
20m

40

5

0

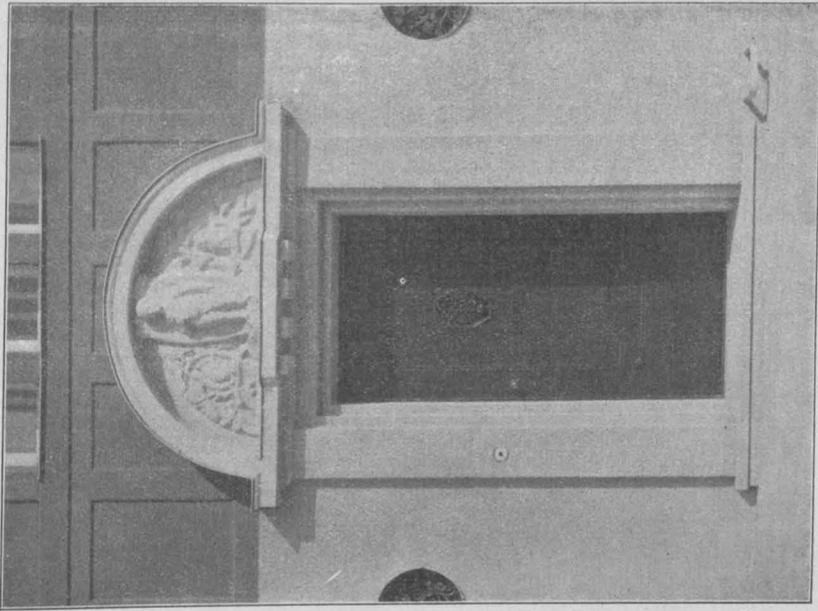
Schnitt C—D.



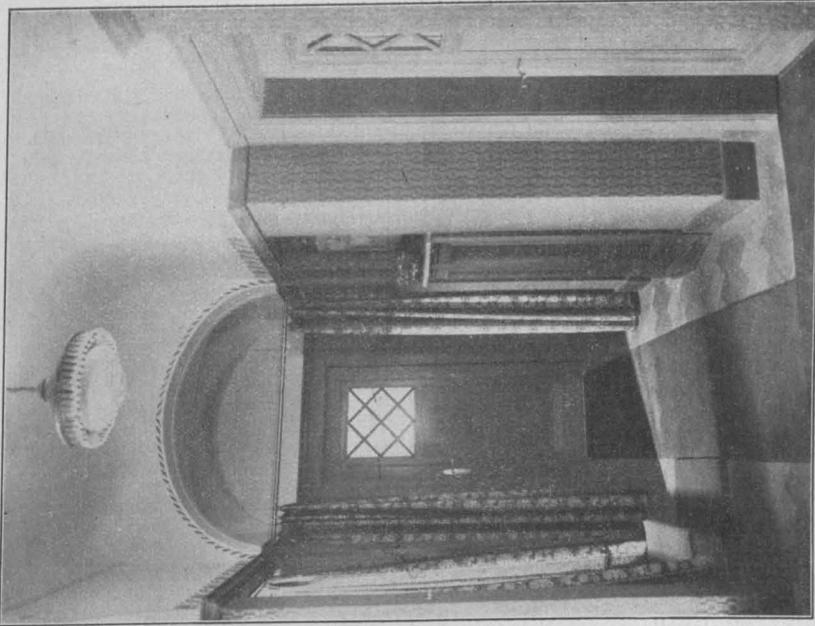
Haus Fabricius in München.
Arch.: Reg.-Baumeister a. D.
Eugen Fabricius in Köln.

Mängeln der Bahnhofsanlagen, in dem unregelmäßigen Fahrplan und hauptsächlich in den bei dem Dampftrieb der Tunnelbahn unvermeidlichen Belästigungen durch Rauch, Ruß und Schmutz. Insbesondere bleibt der Geschäftsverkehr der Stadtbahn vollständig fern. Sie dient nur zur Befriedigung des Wohnverkehrs und des außerordentlich starken Sonntagsausflugsverkehrs.

Betrachtet man die einzelnen Linien, so zeigt nur die Wiental-Linie, welche die Geschäftsstadt mit den Wohnbe-

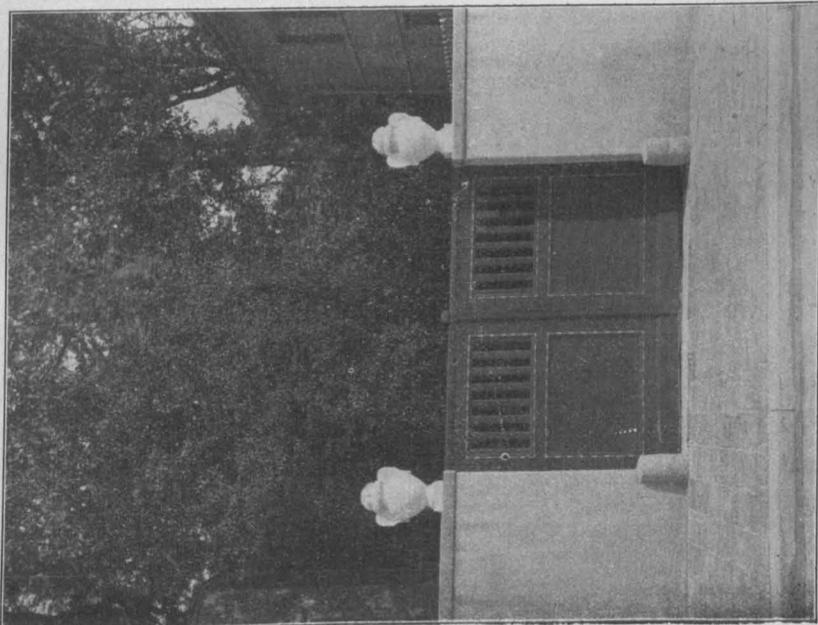


Haustür mit Plastik „Der Waldbau“ von Prof. G. Albertshofer in München.



Vorplatz.

Architekt: Regierungs-Baumeister a. D. Eugen Fabricius in Köln am Rhein.



Gartentor mit Vasen von Prof. G. Albertshofer in München.

Architekt: Regierungs-Baumeister a. D. Eugen Fabricius in München.

passen können³⁾), die Notwendigkeit für den starken Sonntagsverkehr einen großen Wagenpark vorzuhalten, der an den Werktagen schlecht ausgenutzt wird, und die niedrigen Fahrpreise verursachen einen starken Betriebsausfall, der im Gegensatz zur Berliner Stadtbahn deutlich in Erscheinung tritt, weil in Wien für die Stadtbahn eine getrennte Rechnungsaufstellung vorgenommen werden muß.

Die Ergebnisse der letzten Jahre siehe Zahlentafel 3 auf S. 258.

In diesen Zahlen sind Zinsen und Abschreibungen nicht enthalten.

Auf den Fahrgast umgerechnet und unter Berücksichtigung der Zinsen und Abschreibungen des Kapitals stellen sich die Ausgaben auf 18,7 h, sodaß eine Mindereinnahme von 4,8 h verbleibt. Unter Zurechnung der Ausgaben für Verzinsung und Abschreibungen hat der Betrieb der Stadtbahn den beteiligten Körperschaften bisher einen Verlust von rund 100 Mill. K. gebracht. — (Schluß folgt.)

Rechtsfragen.

Baueinstellung infolge Zahlungsschwierigkeiten. Haftung des Unternehmers gegenüber seinem Unternehmer auf Zahlung des Werklohnes. Der Unternehmer eines ganzen Baues wird meist nicht alle Arbeiten selbst ausführen, sondern namentlich Sonderarbeiten einem anderen Unternehmer übertragen, der dann vielfach seinerseits wieder einzelne Teile bei einem dritten Unternehmer bestellt. Wird nun infolge Zahlungsschwierigkeiten des Haupt-Unternehmers die Ausführung der Bauarbeiten unmöglich, so hat das der zweite Unternehmer als Besteller der Teilarbeiten seinem Unternehmer gegenüber zu vertreten. Der letztere ist deshalb berechtigt, von seinem Auftraggeber, dem zweiten Unternehmer, die Zahlung seines vereinbarten Werklohnes zu verlangen, natürlich unter Abzug der durch die Nichtausführung von Arbeiten gemachten Ersparnisse. Diese Rechtsgrundsätze hat das Reichsgericht in der folgenden Entscheidung aus-

^{1,3)} Rechnet man mit der statistischen mittleren Fahrlänge von 6,9 km, so ergeben sich für das Jahr 1913 bei 3445483 Zug-Kilometer 1265 Mill. Platz-Kilometer und bei 47,45 · 6,9 = 327,4 Mill. Personen-Kilometern eine mittlere Platzausnutzung von 25%. Das wäre zwar eine niedrige, aber noch nicht allzu ungünstige Zahl, wenn man bedenkt, daß die mittlere Platzausnutzung im Berliner Stadtbahn-Verkehr (Dampfbetrieb) 30%, auf der Hamburger Stadtbahn 35%, auf der Berliner Hochbahn, auf Sitzplätze bezogen, 47% beträgt. Vergleiche mein Buch „Wirtschaftliche Betrachtungen über Stadt- und Vorortbahnen“ Berlin 1913. Rechnet man aber mit nur 5,5 km mittlerer Fahrlänge, so vermindert sich die Platzausnutzung auf 20% und diese Zahl wird wohl eher zutreffen.

gesprochen: Die Maschinenfabrik W. in Köln, der i. J. 1912 von einem Unternehmer E. zwecks Umbau des Stadttheaters in B. die Einrichtung der Bühne übertragen worden war, hatte ihrerseits der Firma Z. in Köln die Lieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktion in Auftrag gegeben. Nachdem auf Anfordern der Firma W. die einzelnen Konstruktionsteile auf dem Bauplatz angeliefert waren, ersuchte diese durch Schreiben vom 2. Oktober 1912 die Firma Z., die Aufstellungsarbeiten vorläufig nicht aufzunehmen, da sich hinsichtlich der Zahlung seitens des Unternehmers E. Schwierigkeiten ergeben hätten. Infolge dieser Schwierigkeiten ist dann der Bau gänzlich eingestellt worden. Die Firma Z. verlangt nun von der Firma W. die Zahlung des vereinbarten Werklohnes abzüglich eines Betrages für die nicht geleistete Aufstellung. Die Beklagte macht geltend, daß die Klägerin ihrerseits nicht erfüllt habe; weder sei eine Abnahme der einzelnen Teile noch deren Aufstellung erfolgt, letztere sei durch Einstellung des Baues unmöglich geworden, für diese Unmöglichkeit habe sie nicht aufzukommen, auch habe die Klägerin die Teile durch Liegenlassen auf dem Bauplatz dem Verderben ausgesetzt.

Während das Landgericht die Klage abwies, hat das Oberlandesgericht Köln den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die hiergegen von der Beklagten eingelegte Revision ist vom Reichsgericht als unbegründet zurückgewiesen worden, wobei ausgeführt wurde: Beim Mangel gegenseitiger Abmachung war die Beklagte als Bestellerin nach § 649 BGB. bis zur Vollen- dung des Werkes jederzeit befugt, den Vertrag zu kündigen. Sie hat von diesem Recht auch tatsächlich Gebrauch gemacht. Mag auch in ihrem Schreiben vom 2. Oktober 1912 der Wille von der Fertigstellung des der Klägerin übertragenen Werkes abzusehen, noch nicht mit Bestimmtheit hervorgetreten sein, so kann doch die in ihrem nach der Einstellung des Umbaues erfolgten Schreiben vom 2. Dezember 1912 an die Klägerin gerichtete Anforderung, die bereits angelieferten Teile wieder fortzuschaffen und diese entweder zurückzunehmen oder aber in B. lagern zu lassen, nur dahin verstanden werden, daß die Beklagte nunmehr jedenfalls sich endgültig und vollständig von dem Verträge lossagen wollte, daß sie diesen im Sinne des § 649 BGB. kündigte. Aus dieser Kündigung folgt aber ohne weiteres der Anspruch der Klägerin auf die vereinbarte Vergütung unter Abrechnung der Ersparnisse in Gemäßheit des angezogenen § 649. Der gleiche Anspruch ergibt sich für die Klägerin aber auch ganz abgesehen vom Vorliegen einer Kündigung aus der Bestimmung des § 324 Abs. 1 BGB. Unbestritten ist die der Klägerin obliegende Leistung der Aufstellung der gelieferten Eisenteile dadurch unmöglich geworden, daß der Theaterumbau wegen des geschäftlichen Zusammenbruchs des Unternehmers E. gänzlich aufgegeben wurde, bevor eine Aufstellung ermöglicht war. Wenn nun auch die Klägerin keinen Anspruch gegen die Beklagte hatte, daß diese ihr durch Fertigstellung der erforderlichen Maurerarbeiten die Möglichkeit zur Ausführung der Aufstellung schaffte, so ist doch beim Mangel jeglicher für eine gegenteilige Auffassung sprechender Umstände davon auszugehen, daß die Beklagte, die der Klägerin die Ausführung eines selbständigen Teiles des von ihr selbst übernommenen Werkes übertragen hatte, ihr dafür einzustehen hatte, daß nicht die Ausführung des ganzen Werkes infolge eines in der Person des Hauptbestellers auftretenden Mangels an Geldmitteln aufgegeben und dadurch der Klägerin die Möglichkeit genommen wurde, daß von ihr bereits zum Teil gelieferte Werk zu vollenden. Die Beklagte hat den Umstand, infolgedessen die der Klägerin obliegende Leistung unmöglich geworden ist, zu vertreten, und deshalb hat auch die Klägerin nach § 324 Abs. 1 BGB. ihren Anspruch auf die, allerdings um die Ersparnisse zu kürzende, Gegenleistung behalten. Sowohl bei Anwendung des § 649, wie bei Anwendung des § 324 Abs. 1 BGB. kommt es nicht darauf an, ob bereits eine Abnahme der vertragsmäßig auf den Bauplatz angelieferten Eisenteile erfolgt war oder nicht; denn in beiden Fällen ist die Frage, inwieweit bereits seitens des Unternehmers geleistet ist, nur für die Größe der an der vereinbarten Vergütung zu machenden Abzüge von Erheblichkeit. Das Oberlandesgericht hat schließlich ohne Rechtsirrtum jede Haftung der Klägerin für die angeblich inzwischen eingetretene Beschädigung der auf dem Bauplatz lagernden Eisenteile verneint.

Eine Verpflichtung der Klägerin, für die Verwahrung der auf Anfordern der Beklagten und den Bestimmungen des Vertrages entsprechend auf den fremden Bauplatz gelieferten Eisenteile oder gar nach Einstellung des Baues für eine anderweite Unterbringung derselben zu sorgen, ist weder aus dem Inhalt des Vertrages der

Parteien zu entnehmen, noch ergibt sich eine solche sonst aus der Sachlage. (Aktenzeichen: VII. 294/14. — 11. 12. 14.) — K. M. in L.

Vermischtes.

Baubeschränkungen für ein Gebiet des Stadtteiles Moabit in Berlin macht der Polizei-Präsident in Berlin in folgender Weise bekannt:

In dem Gebiet der Stadtgemeinde Berlin, welches begrenzt wird vom Helgoländer Ufer, der Lüneburger-Straße, der Straße Alt Moabit, der Rathenower-Straße, der Birken-Straße, der Perleberger-Straße, der Lübecker-Straße, der Turm-Straße, der Otto-Straße, der Straße Alt Moabit, der Zinzendorf-, der Levetzow-, der Gotzkowsky-Straße und der Spree von der Gotzkowsky-Brücke bis zur Moabiter Brücke ist die Errichtung neuer Anlagen, die starken Rauch oder Ruß, schädliche Dämpfe oder Gase, üble Gerüche oder ungewöhnliche Wärme verbreiten oder ungewöhnliche Geräusche oder Erschütterungen verursachen, verboten. Das Gleiche gilt von einer Erweiterung oder Veränderung bestehender Anlagen, wenn damit die vorgenannten Wirkungen verbunden sind oder dadurch verstärkt werden. Diese Polizeiverordnung tritt mit dem Tage ihrer Veröffentlichung in Kraft. —

Chronik.

Ledigenheim in Menden i. W. Am Himmelfahrtstag 1915 ist in Menden ein neues Ledigenheim eingeweiht und eröffnet worden, das nach den Plänen der Architekten Düchting & Jänisch in Dortmund erbaut wurde. Das Haus ist im Anschluß an das bestehende katholische Gesellenhaus errichtet und enthält vorläufig in 12 Einzelzimmern und 5 Räumen für 3 Betten Platz zur Aufnahme von 27 jungen Leuten. Alle Zimmer sind mit Zentralheizung und fließendem Wasser für die Einzelwaschtische versehen. —

Eine neue evangelische Dankeskirche in Benrath-Urdenbach ist auf Grund eines Vorentwurfes von Prof. Friedr. Pützer in Darmstadt durch den Architekten E. L. Wehner in Düsseldorf errichtet worden. Das Gotteshaus hat die Form einer Basilika; mit ihm sind Sakristei, Konfirmandensaal und Küsterwohnung zu einer geschlossenen Gruppe verbunden. —

Die Lokomotiv-Fabrik Hannoversche Masch.-Bau-A.-G. hat am 30. April d. J. ihre 7500ste Lokomotive abgeliefert. Die erste Lokomotive wurde von diesem Werk im Jahre 1854 geliefert, im Jahre 1873 war die Zahl 1000, im Sommer 1907 die Zahl 5000 erreicht. —

Der Römerbrunnen in Köln, ein Werk des Architekten Franz Brantzky in Köln, geht, wie wir der Köln. Ztg. entnehmen, seiner Vollendung entgegen. Er ist zwischen Appellhof-Platz und Konkordien-Straße auf den Fundamenten der römischen Umfassungsmauer errichtet. Auf halbkreisförmiger Terrasse erhebt sich in der Mitte eine Zwillingssäule, welche die römische Wöllin trägt. Die Einfassung des Platzes bildet eine Mauer mit Brunnen-Becken, die mit Reliefbildern geziert ist, mit Darstellungen aus dem römischen Leben zur Zeit der Agrippina und des Aufblühens der von ihr geschaffenen römischen Ansiedelung. Das Ganze ist in Kalkstein ausgeführt. —

Wettbewerbe.

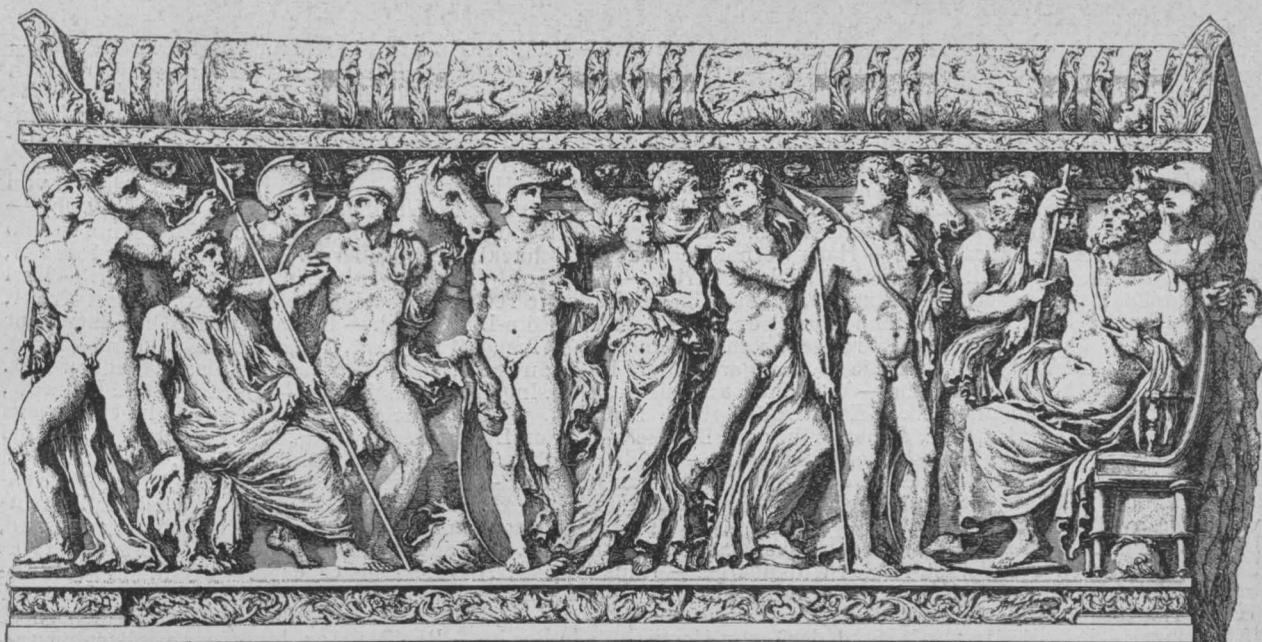
Zur Frage des Rathausbaues Loschwitz, der, soviel uns bekannt, Gegenstand eines engeren Wettbewerbes gewesen ist, entnehmen wir dem „Dresdener Anzeiger“ die folgende Mitteilung, wonach sich jetzt auch der Architektur-Ausschuß des Landesvereins „Sächs. Heimatschutz“ einstimmig für den Entwurf des Arch. Rudolf Kolbe in Dresden-Loschwitz ausgesprochen hat. In der Sitzung waren von Künstlern anwesend Geh. Hofrat Prof. Dr. Bestelmeyer, Architekt Herold in Leipzig, Prof. E. Högg, Finanz- und Baurat Kramer, Prof. Menzel, Bmstr. Bruno Müller, Arch. Reuter, Prof. Schneegans, Arch. Dr.-Ing. Schubert, Hofrat Seyffert, Bmstr. Prof. Tscharmann, sowie eine Anzahl Mitglieder des Loschwitzer Gemeinderates. Nach längerer Beratung faßte Hr. Bestelmeyer das Urteil wie folgt zusammen: Dem Architektur-Ausschuß des Heimatschutzes erscheint das Projekt Kolbe als das beste, es hat das Wesen der Aufgabe, das darin besteht, das Gemeindeamt nicht allein, sondern in seinen Beziehungen zur Umgebung in der ganzen Platzgestaltung zu lösen, in der glücklichsten Weise erfüllt. Der in diesem Entwurf angestrebte geschlossene Baucharakter des Platzes dürfte eine außerordentlich gute Wirkung erzielen. Der Architektur-Ausschuß empfiehlt, Hrn. Kolbe, der am besten abgeschnitten hat, mit der Bearbeitung eines in den Einzelheiten den Wünschen der Gemeinde entsprechenden Entwurfes zu beauftragen, und zwar, um den baupolizeilichen Schwierigkeiten zu begegnen, Hand in Hand mit den Sachverständigen der Baupolizeibehörden. —

Inhalt: Haus Fabricius in München. — Städtische Verkehrsfragen in Wien. (Fortsetzung.) — Rechtsfragen. — Vermischtes. — Chronik. — Wettbewerbe. —

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



AS NEUE RATHAUS
IN KIEL ** ARCH.:
OBER-BAURT. PRO-
FESSOR DR. HER-
MANN BILLING IN
KARLSRUHE I. B. *
HAUPTANSICHT AM
FLEETHÖRN. * * *
=== DEUTSCHE ===
** BAUZEITUNG **
XLIX. JAHRG. 1915.
**** NO. 43. ****



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIX. JAHRGANG. NO 43. BERLIN, DEN 29. MAI 1915.

FUER DAS



VATERLAND

Denn nur Eisen kann uns retten
Und erlösen kann nur Blut.

M. v. Schenkendorf.



uf dem Felde der Ehre sind im Kampf für das Vaterland aus dem Kreise unserer Fachgenossen gefallen oder den auf dem Schlachtfeld erhaltenen Wunden erlegen:

Walter Amende, Architekt aus Chemnitz. — Karl Bach, Reg.-Bmstr. bei der Eisenb.-Bausektion Rottweil. — Max Bauer, Dipl.-Ing. von Kiel. — Max Beier, Architekt aus Beuthen O.-S. — Fritz Bergt aus Kolberg, Stud. der Techn. Hochschule in Dresden. — Max Blieffert, Reg.-Bmstr. von Wilhelmshaven. — Alois Bohrer, Stadtbaurat in Aachen. — Robert Bolte, Ingenieur von Hildesheim. — Bertold Bosse, Reg.-Baumeister aus Barmen. — Erich Boye, Dipl.-Ingenieur aus Oldenburg i. Holstein. — Hugo Brandenburg und Paul Brühl, Stud. der Techn. Hochschule in Aachen. — Adalbert Braun, Dipl.-Ingenieur in München. — Hans Brüggemann, Bautechniker von Kiel. — Otto Bültemeyer, Architekt in

Hannover. — Otto Bünger, Ingenieur von Düsseldorf. — Alfred Burckhardt, Dipl.-Ing. von Wiesloch. — Felix Burckhardt, Baumeister der Baudeputation in Hamburg. — Edmund Caspar, Architekt aus Staffurt. — Artur Christ, Architekt in Essen. — Oskar Clöver, Stud. der Techn. Hochschule in Aachen. — Max Court, Ingenieur von Lindlar. — Ottmar Deml, Dipl.-Ing., Baupraktik. von Aubing. — Georg Dressel, Reg.-Bmstr. aus Darmstadt, bei der kgl. Eisenb.-Dir. in Essen. — Rudolf Eigen, Ingenieur aus Magdeburg-Buckau. — Karl Engelmann, Brandversicher.-Assist. in Döbeln. — Emil Eschwe, Stud. der Techn. Hochschule in Berlin. — Artur Eschwege, Oberingenieur aus Hamburg. — Julius Flosky, Architekt von Hünfeld. — Anton Forsteneichner, Dipl.-Ingenieur aus München. — Artur Freiberg, Architekt in Leipzig. — Gustav Freudiger, Architekt von Frankfurt a. M. — Georg Friedrich, Ing. der städt. Polizei-Verw. in Berlin. — Otto Fritsche, Ob.-Ing., Vorst. d. elektr. Kraftwerkes in Königsberg i. Pr. — Fritz Fuchs, großh. hess. Geometer II. Kl. von Worms. — Herm. Ganter, Dipl.-Ing. von Villingen, Arch. beim Mil.-Neubauamt Truppenübungsplatz Heuberg. — Georg Genslein, Architekt von Mannheim. — Julius Geuder, Ingenieur von Zweibrücken. — Arnold Göhrmann, Stud. der Techn. Hochschule in Berlin. — Georg Goldberg, cand. arch. von Chemnitz (?). — Alfred Grieshaber, Großh. Bez.-Geometer von Karlsruhe i. B. — Heindr. Groß, Dipl.-Ing., Arch. am Dombauamt Mainz. — Hans Grothe, Ing. bei den Gas- u. Wasserwerken der Fa. Krupp in Essen. — Otto Grunow, Dipl.-Ingenieur von Dortmund. — Ferdinand Haegemann, Dipl.-Ing., Arch. in Spandau. — Heinrich Haerpfer, Architekt in

Stuttgart. — Hermann Hagmann, Ingenieur von Hannover. — Adolf Hallmann, Ingenieur von Karlsruhe i. B. — Karl Hanser, Dipl.-Ingenieur aus Mannheim. — Hugo Hartmann, Stud. der Ing.-Wissenschaften von Würzburg a. d. Weser. — Waldemar Heidegger, Dipl.-Ingenieur aus Metz. — Eduard Heilemann, Architekt von Konstanz. — Hermann Heinle, Ingenieur von Karlsruhe i. B. — Jul. Phil. Heintzmann, Stud. der Techn. Hochschule in Hannover. — Ludwig Heiß, Architekt in München. — August Herb, Ing.-Kandidat von Gengenbach. — Wilhelm Höpfner, Ing. bei der kgl. Versuchsanst. für Wasserbau u. Schiffbau in Berlin. — Hermann Hoffmann, Dipl.-Ingenieur von Cassel. — Georg Hornbostel, Stud. der Techn. Hochschule in Hannover. — Alfred Hueber, Dipl.-Ing. von München. — Rud. Janda, Stud. d. Techn. Hochschule in Dresden. — Hans Jena, Dr.-Ing. — Lorenz Käser, Dipl.-Ing. — Ernst Keck, Reg.-Bmstr. bei der Bahnbausekt. Spaichingen. — Kuno Kemper, Architekt in Hildesheim. — Illo Kettenhofen, Architekt aus Tier. — Hans Werner Kielbach, Architekt in Königsberg i. Pr. — Erich Kiselowski, Dipl.-Ing., Lehrer an der II. Handwerkerschule in Berlin. — Willi Koch, Dipl.-Ingenieur in Königsberg i. Pr. — Karl Kost, Architekt in Dresden. — Artur Kratz aus Düren, Stud. der Techn. Hochschule in München. — Karl Kreft, Architekt in Münster i. W. — Wilhelm Krischer, Architekt von Köln-Lindenthal. — Eugen Kühn, Dipl.-Ingenieur in Stuttgart. — Martin Kummer, Architekt von Frauenstein. — Traugott Kunert, Ingenieur aus Berlin. — Erich Lange, Stud. der Techn. Hochschule in Stuttgart. — Rud. Langenbach, Dipl.-Ing., techn. Hilfsarb. bei der kais. Normal-Eichungskomm. in Berlin. — Wilhelm Langfurth, Dipl.-Ingenieur aus Erfurt. — Harald Eskild Lassen, Dipl.-Ingenieur aus Rheinhausen. — Emil Ledschbor, Dipl.-Ing. von Mannheim. — Oskar Legel, Ingenieur aus München. — Georg Lehmann, Bautechniker aus Dahme. — Viktor Lennarz, Ziv.-Ing. in Frankfurt a. M. — Karl Leuze, Stud. der Techn. Hochschule in Stuttgart. — Walter Licht aus Steglitz, Stud. der Techn. Hochschule in Danzig. — Jack Lichtenstein, Stud. der Techn. Hochschule in Berlin. — Friedrich Lösch, Kandidat der Ing.-Wissenschaften in München. — Otto Loffhagen, Zivilingenieur aus Metz. — Paul Lüder, Dipl.-Ingenieur bei der Tiefbauverwaltung der Stadt Königsberg i. Pr. — Heinrich Majefsky, Dipl.-Ingenieur aus Hannover. — Rudolf Marschner, Ingenieur aus Chemnitz. — Karl Martens aus Westerland-Sylt, Arch. der Bauverw. der Reichsbank. — Otto Martini, Reg.-Bmstr., Vorst. des Werkst.-Amtes Wittenberge. — Hans Meess, Architekt aus Chicago. — Hermann Meisenbach, Dipl.-Ingenieur aus Nürnberg. — Karl Mertel, Dipl.-Ingenieur aus München. — Ulrich Meyer, Stud. der Techn. Hochschule in Berlin. — Mölck, Stadtbaumeister in Celle. — Wilhelm Mörking, Stud. der Techn. Hochschule in Hannover. — Fritz Müllenhoff, Stud. der Techn. Hochschule in Berlin. — Paul Müller, Ingenieur aus Ilseburg. — Walter Mürrle, Dipl.-Ingenieur von Pforzheim. — Karl Niemeyer, Reg.-Bfhr. beim Wasserbauamt in Geestemünde. — Leo Offenber, Stud. der Techn. Hochschule in München. — Max Oppenheim, Dipl.-Ing. von Frankfurt a. M. — Friedrich Ostendorf, Dr.-Ing., Oberbaurat, Prof. an der Techn. Hochschule in Karlsruhe. — Otto Pasedag, Gemeindebaurat in Neustrelitz. — Edwin Peter, Reg.-Bauführer. — Otto Peters, Reg.-Bmstr., Assistent der Techn. Hochschule zu Berlin. — Karl Pfannmüller, Stud. der Techn. Hochschule in Darmstadt. — Erich Pfeiffer, Architekt in Frankfurt a. O. — Josef Pfistermeister, Dipl.-Ing., gepr. Geometer im kgl. Katasterbüro in München. — Eugen Pohl, Stud. der Techn. Hochschule in Berlin. — Johann Popp, Reg.-Bauführer in Kiel. — Karl Prillwitz, Dipl.-Ingenieur. — Paul Prüß, vereid. Landmesser bei der Osthavelland-Terrain-A.-G. — Karl Rämisch, Architekt in Dresden. — Dr. Theodor Raspe, Dir. des großh. Kunstgew.-Museums in Oldenburg. — Hans Rein, Dr.-Ing. aus Jena, Mitarb. der Fa. C. Lorenz A.-G. für drahtlose Telegraphie. — Heinrich Rieke, Dipl.-Ingenieur aus Jüchen. — Erich Ring aus Duisburg, Stud. der Techn. Hochschule. — Otto Rödiger, Ingenieur aus Schkopau bei Halle. — Franz Roehle, Reg.-Baumeister in Darmstadt. — Edgar Otto Rollhausen, Dipl.-Ing., Arch. aus Bern. — Walter Rosenbaum, Brandmeister der Stadt Köln. — Kurt Rudert, Dipl.-Ing. aus Chemnitz. — Adolf Ruppert, Dipl.-Ing. aus Karlsruhe i. B. — Wilhelm Sackberger, Architekt von Durlach. — Gerhard Salomon, Reg.-Baumeister. — Paul Sandkuhl, Ingenieur von Köln-Ehrenfeld. — Franz Scheck, Dr.-Ing. aus Elbenhausen-Nürnberg. — Ernst Schindler, Stud. der Techn. Hochschule in Darmstadt. — Hans Wilh. Schmidt, Architekt aus Hamburg. — Leopold Schmidt, Architekt aus Karlsruhe i. B. — Hans Schöneiseffer aus Marburg a. L., Stud. der Techn. Hochschule in Hannover. — Hugo Scholz, vereid. Landmesser aus Liegnitz. — Siegfried Schultze, Reg.-Bauführer aus Berlin-Dahlem. — Franz Schulz, Reg.-Baumeister von Berlin. — Robert Schulze, Reg.-Baumeister in Berlin. — Ernst Schumacher, Reg.-Baumeister in Emden. — Otto Schuster, Dipl.-Ing. beim Vermessungsamt der Stadt Leipzig. — Wilhelm Schwarz, Architekt aus Altona a. E. — Kurt Seidel, Ingenieur aus Berlin. — Richard Siebrecht, Ing. bei der A.-G. Friedr. Krupp in Essen. — Eugen Sohler, Ing.-Praktikant von Bonndorf. — August Spleis, Stud. der Techn. Hochschule in Stuttgart. — Fedor Stabe, Dipl.-Ing. in Hannover. — Adolf Stahl, Stadtbaurat in Posen. — Richard Stein, Dipl.-Ing. von Dresden. — Rudolf Steudner, Stud. der Techn. Hochschule in München. — Viktor Suadicani, Reg.-Baumeister auf Insel Juist. — Otto Tessendorf, Oberingenieur. — Rudolf Then, Reg.-Baumeister von Breslau. — Paul Veil, Ingenieur. — Hans Vollbrechtshausen, Ingenieur aus Mannheim. — Kurt Vollstädt, Ingenieur aus Berlin-Tempelhof. — Paul Volmer, Ingenieur von Köln-Deutz. — Erich Wassermann, Reg.-Bmstr., Ob.-Ing. der städt. Wasserwerke in Berlin. — Max Weber, Dipl.-Ingenieur aus Stuttgart. — Leander Weinberger, Dipl.-Ingenieur von Burghausen. — Georg Wilde, Reg.-Bauführer aus Hannover. — Emil Willrich, Stud. der Techn. Hochschule in München. — Wilhelm Wingen, Stud. der Techn. Hochschule in Hannover. — Emil Wintermantel, städt. Bauing. in Karlsruhe i. B. — Adolf Wirthgen, Stud. der Techn. Hochschule in Dresden. — Heini Wittenberg, Stud. der Techn. Hochschule in Hannover. — Robert Wüst, stud. ing. von Durlach. — Georg Zeidler, Geh. Hofrat, Prof. an der Techn. Hochschule in Braunschweig. — Hans Zimmermann, Arch. in München. —

Liste I Jahrgang 1914 in No. 78, II in 81, III in 85, IV in 90, V in 96, VI in 98, VII in Jahrgang 1915, No. 5, VIII in 13, IX in 23. —

Die neue Automobil-Ausstellungshalle am Kaiserdamm in Berlin.

Von Ober-Ingenieur Hans Schmuckler in Berlin.



Als im Sommer 1913 der „Verein Deutscher Motorfahrzeug-Industrieller (V. D. M. I.) in Verbindung mit dem Kaiserlichen Automobil-Klub (K. A. C.) den Beschluß faßte, im Oktober 1914 eine große Internationale Automobil-Ausstellung zu veranstalten, um sie sich in jedem Jahr wiederholen zu lassen, zeigte es

sich, daß Berlin trotz zahlreicher größerer Hallenbauten keinen Raum besaß, der auch nur annähernd den Bedürfnissen der gewaltig entwickelten Automobil-Industrie entsprochen hätte. Die Halle am Zoologischen Garten, die durch den Einbau eines Varieté-Theaters bedeutend in ihrer Verwertbarkeit als Ausstellungshalle eingebüßt hat, besitzt nur eine Grundfläche von rd. 6000 qm und ist auch durch die Galerie für eine Automobil-Ausstellung wenig geeignet. Der Sportpalast, Potsdamer-Straße, mit etwa der glei-

chen Fläche genügte dem Raumbedarf ebenso wenig wie der viel kleinere Eispalast in der Luther-Straße. Man entschloß sich deshalb zur Errichtung eines eigenen großen Ausstellungsgebäudes, welches auch anderen Zwecken dienstbar gemacht werden konnte. Die Automobil-Ausstellung benötigte nun nach den Vorarbeiten des V. D. M. I. eine Grundfläche von mindestens 16000 qm und sollte nach Möglichkeit in dem für die Zwecke der Automobil-Industrie am meisten geeigneten Westen Berlins veranstaltet werden. Für die Wahl des Bauplatzes waren außerdem eine gute Zufuhrmöglichkeit von allen Teilen der Stadt und gute Automobilstraßen Bedingung.

Nahezu allen Anforderungen entsprach der von der Westend-Bau-Gesellschaft, vorläufig auf drei Jahre Pacht jedoch mit Vorkaufsrecht, angebotene und von dem V. D. M. I. gewählte Platz, welcher von der Königin Elisabeth-Straße und der Rognitz-Straße an den Längsseiten, von der noch unbenannten Straße 32 b und der Neuen Kant-Straße an seinen

Schmalseiten begrenzt wird. Die gesamte verfügbare Fläche zwischen den genannten Straßen beträgt rd. 19 000 qm, von denen nach vorläufigen Erkundigungen bei der Baupolizei und den in Frage kommenden städtischen Organen ausnahmsweise rd. 16 500 qm für die Bebauung zugelassen wurden. Da die ganze Anlage der Halle die Bildung von Höfen ausschloß, so wurden selbstverständlich von der Baupolizei, wie von der Feuerwehr gewisse Einschränkungen für die Benutzung vorgeschrieben und vor allen Dingen die weitestgehenden Sicherungsmaßnahmen verlangt. Insbesondere ist das ganze Gebäude vollkommen massiv und unter fast völliger Ausschaltung des Holzes als Baumaterial ausgeführt worden.

Die Halle liegt unmittelbar neben dem Untergrundbahnhof Kaiserdamm und dem der Vollendung entgegengehenden Ringbahnhof Witzleben. Sie ist für Automobile sowohl von der Charlottenburger Chaussee und dem Kaiserdamm, wie auch von der Döberitzer Heerstraße und der neuen Grunewald-Automobilstraße auf das bequemste und beste zu erreichen. Auch das Vorhandensein guten Baugrundes sprach für die Wahl des Bauplatzes. Sein ein-

damm entwickelte, interessieren, daß, trotz der schlimmen wirtschaftlichen Verhältnisse bei allen bestehenden Hallen in Berlin, gleichzeitig mit dem Plan des V. D. M. J. noch zwei große Hallenbau-Projekte in Berlin bestanden, von denen das eine auf Schöneberger Gebiet an der Rubens-Straße und das andere an der Heer-Straße zur Ausführung vorgesehen war. Beide Pläne wurden selbstverständlich aufgegeben, nachdem mit dem Beschluß des V. D. M. J. zum Bau eines eigenen Ausstellungsgebäudes die Verhandlungen mit den betreffenden Gründern über die leihweise Ueberlassung ihrer Hallen abgebrochen worden waren.

Um zu einer Grundlage für die Gesamtanordnung der Ausstellung und zu ungefähren Plänen für den Bau der Halle zu gelangen, hatte sich schon im Juli 1913 der V. D. M. J. mit der Firma Breest & Co. in Berlin in Verbindung gesetzt, welche ihm durch ihre interessanten Ausstellungs-Hallenbauten von der Brüsseler Weltausstellung und der Internationalen Baufach-Ausstellung her bekannt war. Diese stellte gemeinsam mit dem Arch. Hans Alfred Richter in Berlin einen Vorentwurf auf, der sowohl die

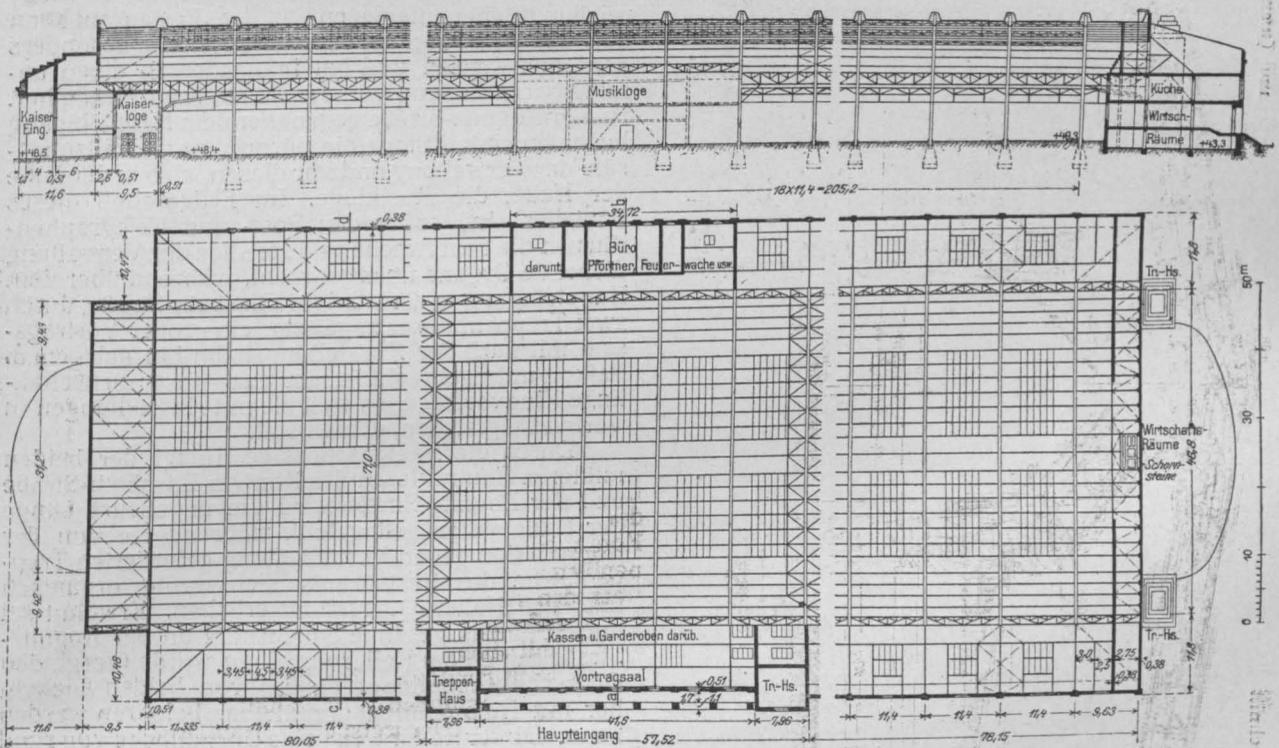


Abbildung 1. Grundriß und Längsschnitt der Automobilhalle. Maßstab rd. 1:1100.

ziger erkennbarer Mangel besteht in Gelände-Unterschieden, die eine Auffüllung mit etwa 30 000 cbm Sand notwendig machten und in der äußeren Erscheinung der Halle insofern beeinträchtigend wirken, als die die Halle umgebenden vier Straßen erhebliche Höhenunterschiede aufweisen. Das tritt besonders bei Betrachtung der Halle vom Kaiserdamm her unvorteilhaft in die Erscheinung. Die Schwierigkeiten, welche sich in dieser Beziehung der architektonischen Lösung des Hallenäußeren entgegenstellten, sind ohne weiteres ersichtlich, wenn man bedenkt, daß die Königin Elisabeth-Straße an der Südwestecke der Halle ungefähr 3 m höher liegt als die Rognitz-Straße an der nordöstlichen Ecke. Demgemäß erscheint denn auch das Seitenschiff an der Königin Elisabeth-Straße wesentlich niedriger als das an der Rognitz-Straße, während an dem sogenannten Kaiser-Eingang an der Straße 32b sich die Halle auf einer schiefen Ebene erhebt. Auch der Hallen-Fußboden mußte in eine schiefe Ebene gelegt werden, welche Gefälle von etwa 1:100 aufweist.

Es mag im Zusammenhang mit den Grundlagen, aus denen sich der Bau der großen Halle am Kaiser-

Verteilung der Räumlichkeiten, als auch ein ungefähres Bild des Äußeren der Halle als Grundlage für weitere Arbeiten schuf. Dieser Vorentwurf wurde dann im Herbst 1913 einem Wettbewerb zugrunde gelegt, an dem außer der Firma Breest & Co. noch einige andere bedeutende Eisenbauunternehmen sich mit Entwurf und Preisangebot beteiligten. Die eingereichten Entwürfe erwiesen sich jedoch nach Urteil des als Sachverständigen hinzugezogenen Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. Seesselberg durchweg als nicht ohne weiteres zur Ausführung geeignet, insbesondere was die künstlerische Seite der völlig neuartigen Bauaufgabe betraf.

Immerhin steckten nach dem Urteil des erwähnten Sachverständigen in dem Entwurf der Firma Breest & Co. sowohl technisch als baulich gute Grundlagen, sodaß dieser nochmals als Anhalt für einen künstlerischen Wettbewerb gewählt wurde, welcher unter einigen namhaften Architekten im Dezember 1914 ausgeschrieben wurde. Das für die Beurteilung eingesetzte Preisgericht, dem u. a. die Hrn. Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. Seesselberg, Prof. Dr.-Ing. h. c. Bruno Schmitz angehörten, schlug dann den Entwurf der

Archit. Hans Alfred Richter und Rottmeyer endgültig zur Ausführung vor. Dieser Entwurf ist denn auch mit verhältnismäßig geringen Abweichungen, die vorwiegend auf Grund von Baupolizei-Forderungen

Ueber die Einteilung des Grundrisses, die allgemeine Anordnung und die Größenverhältnisse der Halle geben die Abbildungen 1 und 2 Aufschluß, während Abb. 3 in No. 44 ein Gesamtbild der Halle an der Elisabeth-Straße gibt. Das Bauwerk enthält in der Hauptsache einen Ausstellungsraum von 72 m Breite und 215 m Länge und dieser ist geteilt in eine Mittelhalle von 50 m Spannweite und 2 Seitenschiffe von je rund 10,7 m Breite. Der Hauptzugang zu den Ausstellungsräumen liegt in dem Mittelbau an der Königin Elisabeth-Straße, wo sich auch die Kassen- und Garderobenräume befinden. Ein weiterer Eingang, der sogen. Kaiser-Eingang, befindet sich an der Straße 32b und ist für hohe und höchste Herrschaften gedacht. Er bildet den unmittelbaren Zugang zu einer großen Loge, der Kaiserloge, und weist an beiden Seiten Säle auf, die sowohl für Repräsentationszwecke, als auch für besonders ausgezeichnete Aussteller vorbehalten sein sollen. Am entgegengesetzten Ende der Halle, mit der Front nach der Neuen Kant-Straße, liegt der Restaurationsflügel, welcher in einem halbversenkten Erdgeschoß eine Bierwirtschaft, in einem hohen Erdgeschoß ein vornehmes Weinrestaurant und darüber die umfangreichen Küchenanlagen enthält. Das Restaurant kann auch losgelöst von der Ausstellungshalle besonders betrieben werden und hat infolgedessen einen unmittelbaren Zugang von der Neuen Kant-Straße her. An der Rognitz-Straße gegenüber dem Haupteingang liegen im ersten Stock die Büroräume und Sitzungssäle der Verwaltung und vor diesen, also in der Mitte der Halle, die Musikloge. Im Erdgeschoß dieses Bauteiles sind außer den Post- und Telegraphenräumen die Feuerwache und sonstige der Verwaltung dienende Organe untergebracht, während über dem Haupteingang in der Königin Elisabeth-Straße, durch zwei Treppenhäuser zugänglich, ein großer Vortragsaal mit nach der Ausstellungshalle hin gelegenen Balkon untergebracht ist, der auch für wissenschaftliche Kinovorträge, so weit sie mit Ausstellungen in Verbindung stehen, dienen soll.

Durch die zweigeschossige Anlage der beiden mittleren Bauakte an der Königin Elisabeth-Straße und der Rognitz-Straße wird die ungeheure Länge der Halle vorteilhaft geteilt, während die von der Kommission gegen Verunstaltung geforderten Treppentürme des Restaurants sich wenig organisch über den Hallen-Querschnitt erheben. Erwähnt sei noch, daß das gesamte Seitenschiff an der Rognitz-Straße mit einem Keller versehen wurde (vergl. den Querschnitt Abbildung 2), der von beiden Giebeln her mit Automobilen unmittelbar befahren werden kann. Dieser Keller weist eine Grundfläche von rund 2000 qm auf.

Ein weiterer Keller ist außerdem für die Heizungs- und Lüftungsanlage an der Südwestecke der Halle angelegt, der auch den erforderlichen Raum für die Unterbringung von Kohlen bietet. Für Restaurationszwecke sind schließlich noch Bier- und Weinkeller in genügender Größe dicht bei den Wirtschaftsräumen zur Ausführung gelangt.

Die Notwendigkeit, die Verwendbarkeit der Halle nicht nur für die Zwecke der Ausstellungen, sondern auch für Veranstaltungen anderer Art nicht zu begrenzen, ließ die Erbauer vorläufig von einem endgültigen Fußboden Abstand nehmen. Hierzu gab auch die bedeutende Auffüllung des Geländes Veranlassung, welche Risse und Senkungen des Fußbodens befürchten ließen. Die Halle besitzt aus dem erwähnten Grunde vorläufig nur einen gestampften und geschlemmten Sandfußboden, der mit transportablen Holzfußbodentafeln nach Bedarf belegt werden soll.

(Fortsetzung folgt.)

Inhalt: Für das Vaterland. (X. Liste.) — Die neue Automobil-Ausstellungshalle am Kaiserdamm in Berlin.

Hierzu eine Bildbeilage: Das neue Rathaus in Kiel.

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

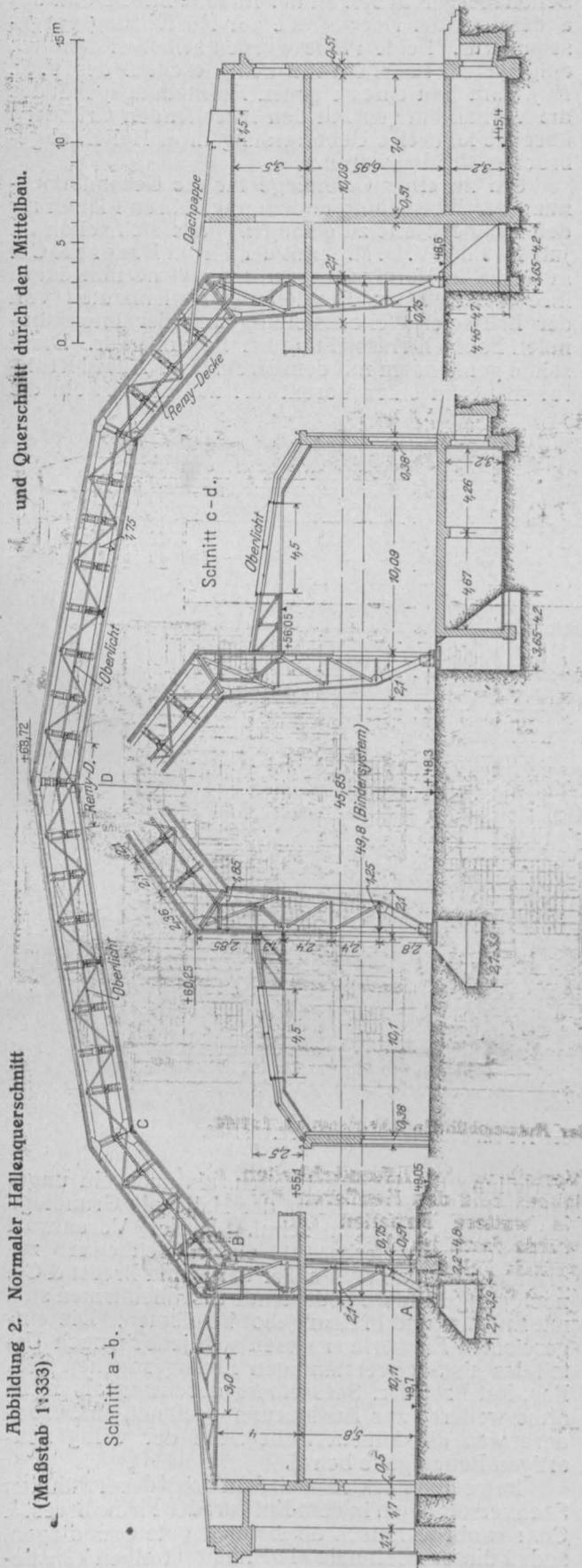


Abbildung 2. Normaler Hallenquerschnitt (Maßstab 1:333)

gen, sowie auf Wunsch der Kommission gegen Verunstaltung vorgenommen wurden, der Firma Breest & Co. als General-Unternehmerin des ganzen Hallenbaues zur Ausführung übertragen worden.

BEILAGE 10 ZUR DEUTSCHEN BAUZEITUNG

XLIX. JAHRGANG. ZU NO 38 VOM 12. MAI 1915.

Insertionspreis in dieser Beilage die 60 mm breite Petitzeile oder deren Raum erste Seite 60 Pfg., die anderen Seiten 50 Pfg.

Technische Mitteilungen.

Die Herstellung teerfreier Dachpappen, die, zu Dachdeckungs- und Isolierzwecken verwendet, den Vorzug besitzen, elastisch zu bleiben und dabei sichere Abdichtung gewährleisten, wird durch einen Erlaß des stellvertretenden Reichskanzlers jetzt unterbunden, nach welchem die zur Herstellung bisher benutzten Materialien nur noch zur Schmierölfabrikation benutzt werden dürfen. Teerfreie Dachpappen, wie Strapazoid usw. dürften nach dem 31. März 1915 überhaupt nur noch in den Handel gebracht werden, sofern ihre Herstellung vor diesem Zeitpunkt nachgewiesen ist. —

Stacheldraht-Zaun mit neuartiger Verstärkung der Längsdrähte nach Norddraht-Verfahren. Nach dem praktisch bewährten Norddraht-Verfahren der Nordischen Draht-Industrie zu Rostock i. Mecklbg. werden Rundholzpfähle in 2 m oder 2,5 m Abstand und noch weiter gesetzt (vergl. Abbild. 1), die durch Imprägnierung mit präpariertem Karbolium oder mit geruchschwacher 2%iger Wasserlösung von porrenfüllendem Braunschweiger Schachtonin gegen Wurmstich und Fäulnis geschützt werden. Die Pfähle werden mit z. B. 13 wagrechten, in üblicher Weise gespannten Stacheldrähten je

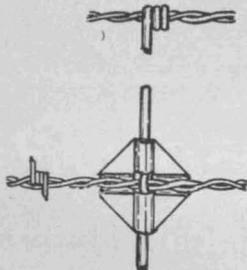


Abbildung 2.

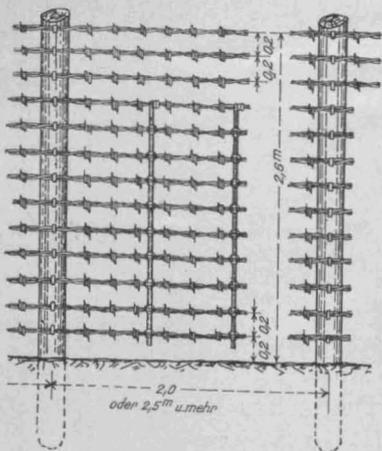


Abbildung 1.

20 cm über einander mit Krampenbefestigung verbunden. Damit diese Längsdrähte nicht schlaff werden oder auseinander gebogen werden können, werden an den 10 unteren Drähten lotrechte Rundeisenstäbe in charakteristischer Weise unverrückbar befestigt (Abb. 2), und zwar legt man zwischen je 2 Pfahl-Pfosten zwei, drei oder mehr solcher lotrechten Stäbe ein. Die unverrückbare Befestigung an den entsprechenden Kreuzungsstellen wird bewirkt durch besondere Norddraht-Verbindungsrahmen aus verzinktem Eisenblech, welche mit kreuzweisen Nuten versehen sind und durch deren senkrechte Nut der lotrechte Stab hindurchgeschoben wird; dieser wird später mit einer gleichfalls patentierten Zange

Cementbau-Aktiengesellschaft HANNOVER

Zweiggeschäfte: Berlin, Cassel, Cöln, Hagen i. W., Königsberg, Magdeburg

Beton- u. Eisenbetonbau

Speicher — Silos — Fundierungen — Brücken — Wasserbehälter

Hoch- und Tiefbauten = Komplette Gebäude-Anlagen für die Industrie

(81)



GEBR. WICHMANN

BERLIN NW. 6, KARL-STRASSE 13.

SPEZIALGESCHÄFT FÜR

ZEICHENBEDARF.

Bahrs Normograph,

praktischste
Schriftschablone.

Prospekte gratis.

Antiquariatsofferten

erbittet Ernst Wasmuth
Berlin, Marographenstr. 35.

August Wolfsholz Preßzementbau Akt.-Ges.

Preßbetonpfähle

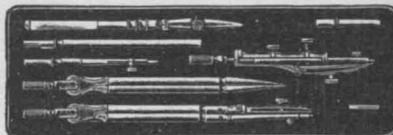
sind einzigartig in ihrer Wirkung
als Druckpfähle und Zuganker

Berlin W9. Wien I.
Königin Augustastr.8. Rathausstr.2.

Präzisions-Reißzeuge

GRAND PRIX:

Paris, St. Louis, Lüttich, Brüssel, Turin.



Clemens Riefler Nesselwang und München, Bayern.

(Die echten Rieflerzirkel tragen am Kopf
den Namen „RIEFLER.“)

Obernkirchener Sandsteinbrüche, A.-G.

Obernkirchen, Grafschaft Schaumburg, 371

empfehlen ihr anerkannt vorzügliches, absolut wetterbeständiges Sandstein-Material. = Broschüre =
= kostenfrei. =

Schmiedeeiserne Fenster

Fensterwerk
R. Zimmermann, Bautzen.

BETON UND EISENBETON

HOCH- u. TIEFBAU [237]

BRÜCKENBAUTEN * KANALISATIONEN
ZEMENTWARENFABRIKEN

GEGRÜNDET
1870

HÜSER u. CIE.
OBERCASSEL-SIEGKREIS.

GEGRÜNDET
1870

angepreßt. Im Vergleich mit den sonstigen Drahtumzäunungen wird hierbei eine große Ersparnis erzielt, da die Zaunpfähle nahezu doppelt so weit als bisher auseinander gestellt werden können. Die Rahmenverbindung kann von ungeübten Leuten hergestellt werden; doch kann auch die ganze Umzäunung in Verbindung mit der Materiallieferung von oben genannter Firma zu Einheitspreisen übernommen werden. Derartige Sicherung durch Drahtzaun ist z. B. für den Marine-Flugplatz Nordholz zu Cuxhaven bei einer Umzäunung von 14 km Länge praktisch ausgeführt und wird von der Nordischen Draht-Industrie Rostock im Besonderen auch für die Umwehrung von Kriegsgefangenen-Lagern vorgeschlagen, weil damit das Durchschlüpfen von Gefangenen und Eindringlingen sicher verhütet wird und somit der Bedarf an Wachleuten verringert werden kann. —

Reg.-Bmstr. Kropf in Kassel.

Personal-Nachrichten.

Deutsches Reich. Der Reg.-Bmstr. Gaedicke bei der Postbauverw. in Leipzig ist nach Berlin versetzt.

Der Geh. Ob.-Brt. Andersen, Abt.-Chef im Kriegsmin., ist auf seinen Antrag in den Ruhestand versetzt, unt. Verleih. des Char. als Wirkl. Geh. Ob.-Brt. mit dem Rang eines Rates I. Kl.

Der Geh. Reg.-Rat Platz, Mitgl. des Reichsversich.-Amtes in Berlin und der Bt. Fr. Lieber, Vorst. des Mil.-Bauamtes, in Halle a. S. sind gestorben.

Baden. Dem Reg.-Bmstr. Stalf in Waldürn ist das Ritterkreuz II. Kl. mit Schwertern des Ordens vom Zähringer Löwen und dem Dipl.-Ing. Arch. Harrer in Konstanz die Silberne Verdienst-Medaille am Bande des Karl-Friedrichs-Ordens verliehen.

Bayern. Den Bauamt. Nitzsch in Landshut und Schultheiß in Bamberg, den Bauamtsass. Abt. Ertl und Hartmann in Rosenheim und Huß in Weilheim, den Eisenb.-Assessoren Wilh. Schmidt bei der Bauinsp. Ingolstadt und Erich Peter bei der Eisenb.-Dir. München ist die IV. Kl. mit Schwertern des Mil.-Verdienstordens, dem Bauamtsass. Leitolf in Aschaffenburg und dem Reg.-Bmstr. Stephan in Kempten ist die II. Kl. mit der Krone und Schwertern des Mil.-Verdienstkreuzes verliehen.

Der Hofbauinsp. Vitzthum in Nymphenburg ist auf sein Ansuchen in den Ruhestand versetzt und es ist ihm der Titel eines kgl. Rates verliehen.

Der Bt. Brühlmeyer in Passau, der Min.-Rat Peter Schneider im Staatsmin. für Verkehrsangelegenheiten, der Ob.-Brt. Hohmann bei der Obersten Baubehörde in München und der Dir.-Rat Frhr. v. Eisebeck in Landshut sind gestorben.

Braunschweig. Dem Dipl.-Ing. Wilh. Tiemann aus Wolfenbüttel ist das Kriegsverdienstkreuz verliehen.

Elsaß-Lothringen. Der Reg.-Bmstr. Pünnel in Metz ist zum Hochbauinsp. ernannt; die örtl. Bauleitung des Umbaus des Justizpalastes bleibt ihm bis auf weiteres übertragen.

Hessen. Dem Staatsbaupraktikanten Georg Bauer in München und dem Dr.-Ing. Adolf Wiegand in Darmstadt ist die Tapferkeitsmedaille verliehen.

Der Reg.-Bmstr. Wilh. Frey aus Alsfeld ist zum Kreisbauinsp. und der Priv.-Doz. Prof. Paul Meißner an der Techn. Hochschule in Darmstadt zum ord. Prof. der Baukunst ernannt.

Mecklenburg-Schwerin. Dem Reg.-Bmstr. Brademann bei der Eisenb.-Dir. Berlin ist das Mil.-Verdienstkreuz II. Kl. verliehen.

Oldenburg. Dem Bauing. Wilh. Seidlitz aus Berlin-Treptow ist die Friedrich-August-Tapferkeitsmedaille verliehen.

Preußen. Verliehen ist: dem Geh. Reg.-Rat Dr. Lampe, Dr.-Ing., Prof. an der Techn. Hochschule in Berlin, der Rote Adler-Orden II. Kl. mit Eichenlaub; dem Reg.- u. Geh. Bt. Hausmann in Münster i. W. der Rote Adler-Orden III. Kl. mit der Schleife, dem Reg.- u. Bt. Soldan in Münden und dem Bt. Wehl in Potsdam der Rote Adler-Orden IV. Kl.; den Geh. Bt. Mau in Wiesbaden der kgl. Kronen-Orden II. Kl. und Loose in Görlitz der kgl. Kronen-Orden III. Kl.

Der Reg.- u. Geh. Bt. Paul Fischer in Posen ist an das Oberpräsid. in Königsberg i. Pr. versetzt.

Der Stadtbmstr. Hubert Ritter in Köln ist zum Stadtbauinsp. befördert.

Eratm. Stellen als Reg.-Bmstr. sind verliehen: den Reg.-Bmstrn. Sperling in Ra-



Holzwerk aller Art im Freien Eisen, Mauerwerk und Beton

streicht man in gleicher Weise wie mit Oelfarbe mit Schachts streichfertigen

Karbolineumfarben

Ueber 50% Ersparnis gegenüber der Oelfarbe.

Farbenwirkung und Haltbarkeit wie bei Oelfarben! ::

Zahlreiche Zeugnisse!

Schachts Karbolineumfarben sind unübertroffen und dürfen nicht mit minderwertigen Produkten ähnlicher Art verglichen werden.

Packungen und Preise.

grün	5	10	20	50	100 kg
rot	4.25	7.50	14.—	30.—	50. M.
braun					
gelb					
blau	4.75	8.50	16.—	36.—	63.— M.
grau					
weiß					

Franko innerhalb Deutschlands gegen Nachname.

Für Karbolineum-Firnis zum Selbstmischen gelten die gleichen Preise wie vorstehend. Auf obige Preise bis a. W. 10% Teuerungszuschlag-Farbenafeln, Prospekte usw. gratis und ohne Verbindlichkeit.

F. Schacht, Chem. Fabrik, Braunschweig.
Gegründet 1854.

455 11

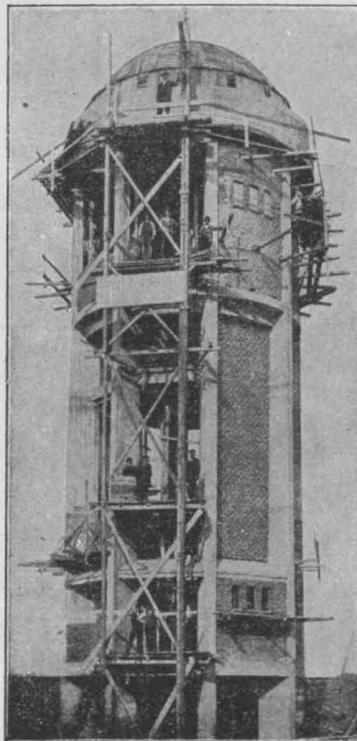
Wasserfest imprägnierte
Algostat-Storkplatten
garantiert geruchlos Spez Gewicht 0 22
A. Haacke & Co Gelle, Provinz-Hannover
Eigene Kontore:
Düsseldorf, Berlin, Hamburg, Breslau, Stuttgart,
Halle/Saale, Rotterdam

Paul Kossel & Cie.

Beton- und Eisenbetonbau-Unternehmung

Oldenburg :: **BREMEN** : Geestemünde
Braunschweig Wilhelmshaven

Hamburg/Bielefeld/Osnabrück/Hannover/Borkum



Spezial-Büro für Entwurf und statische Berechnung.

Ausführung sämtlicher Arbeiten des Hoch- u. Tiefbaues.

Stahlbeton-Victoria-Decken

Deutsches Reichs-Patent

Eisenbeton-Hohlpfähle.

Prämiert auf der Internationalen Baufach-Ausstellung mit dem Ehrenpreis der Stadt Leipzig

Bremerhaven: Goldene Medaille.

Teleg.-Adr.: Kossel-Bremen
Fernruf: Nummer 7892-94

Wasserturm in Speckenbüttel
Kgl. Eisenb.-Baubteil. Geestemünde

Zementwaren- und Kunststein-Fabriken.

thenow und Dr.-Ing. Schinkel in Berlin (Min. der öff. Arb.), Rumpf in Berlin (Poliz.-Präs.), Rieken in Göttingen, Hochhaus in Geldern, Reitsch in Berlin (Poliz.-Präs.), Otto Schultze in Oppeln. Hunger in Bonn, Küntzel in Berlin (Poliz.-Präs.), Mackenthun in Beuthen (O.-S.), Dr.-Ing. Geßner in Potsdam, Koehn in Neukölln (Poliz.-Präs. Berlin) und Lindemann in Neidenburg (Reg.-Bez. Allenstein).

Versetzt sind: die Reg.-Bmstr. Rumpf in Cassel nach Berlin, Hochhaus in Berlin nach Geldern und Palaschewski in Berlin nach Gumbinnen; — Ernst Eggert in Sorau zum Eisenb.-Betr.-Amt nach Ostrowo und Michel in Wesel zur Eisenb.-Dir. nach Elberfeld; — Liczewski in Oppeln an das Melior.-Bauamt in Danzig.

Ueberwiesen sind: die Reg.-Bmstr. Ballhausen der kgl. Reg. in Arnberg, Seeliger desgl. in Danzig und Heiser in Aurich; — Klett in Magdeburg dem Melior.-Bauamt in Köslin.

Die Reg.-Bfhr. Willy Elias aus Insterburg (Eisenbch.), Wilh. Meyer aus Papenburg und Karl Sauer aus Neunkirchen (Maschbch.) sind zu Reg.-Bmstrn. ernannt.

Der Reg.-Bmstr. Zwoch ist zur Beschäftigung bei der Eisenb.-Dir. in Bromberg einberufen.

Die Reg.-Bfhr. Walter Liesmann und Max Theimert (Hochbch.) haben die Staatsprüfung bestanden.

Der Ob.-Brt. a. D. Graeger in Halle a. S., der Reg.- u. Geh. Brt. Eugen Seidel in Potsdam, der Brt. Ludorff, Konservator der Kunstdenkmäler Westfalens, in Münster, der Geh. Brt. Hövel in Cassel, der Reg.- u. Brt. Karl Hartwig in Konitz und der Brt. Johs. Wegner in Friedenau sind gestorben.

Sachsen. Dem Dr.-Ing. Walter Andrae in Dresden ist das Ritterkreuz I. Kl. mit Schwertern des Albrechts-Ordens, dem Reg.-Bmstr. Groh und dem Reg.-Bfhr. Siegert in Dresden das Ritterkreuz II. Kl. mit Schwertern desselben Ordens verliehen.

Der Bauamt. Brt. Riedrich in Chemnitz ist mit der Leitung des Neubauamtes Amtsgericht Marienberg und der Bauamt. Leutemann in Chemnitz desgl. der Techn. Staatslehranst. in Chemnitz beauftragt.

Sachsen-Meiningen. Dem Reg.-Bmstr. Wilh. Roese aus Cassel ist das Ehrenkreuz für Verdienste im Kriege 1914/15 verliehen.

Württemberg. Dem Dr.-Ing. Kleinlogel, Privatdoz. an der Techn. Hochschule in Darmstadt, ist das Ritterkreuz II. Kl. mit Schwertern des Friedrichs-Ordens verliehen.

Dem Prof. Eberhardt, großh. Dir. der Techn. Lehranst. in Offenbach, ist die Erlaubnis zur Ann. und zur Anlegung des ihm verlieh. Offizierkreuzes des griechischen Erlöser-Ordens erteilt.

Brief- und Fragekasten.

Hrn. Arch. O. B. in Stettin. (Entlassung der Angestellten bei Einziehung des Chefs zum Militärdienst.) An sich hatte der Chef kein Recht, die von ihm angestellten Architekten am dritten Mobilmachungstage ohne Gehaltszahlung zu entlassen. Wenn Sie sich das widerspruchslos haben gefallen lassen, so können Sie nicht nach Monaten mit der Erklärung, die Entlassung sei widerrechtlich erfolgt, Gehalt fordern. Hätten Sie rechtzeitig der Entlassung widersprochen, dann würden Sie zur Erledigung der laufenden Arbeiten weiter beschäftigt worden sein; so aber haben Sie sich mit Ihrer Entlassung einverstanden erklärt. — Dr. P. A.-K.

„Urheberrecht“ Lennep. (Urheberrecht angestellter Architekten.) Mit den Entwürfen angestellter Architekten verhält es sich ebenso, wie mit den Erfindungen der Angestellten. Das Urheberrecht an den im Dienst hergestellten Entwürfen steht der Firma zu, dagegen ändert sich nichts an der Urheberschaft. Die Urheberschaft ist eine Tatsache und auf Grund dieser Tatsache hat der wahre Urheber das Recht, sich als Urheber zu bezeichnen. Ein Anderer, der sich als Urheber der Entwürfe bezeichnet, ohne wirklich Urheber zu sein, greift in dieses Recht rechtswidrig ein. Geschieht das zu Zwecken des Wettbewerbes im geschäftlichen Verkehr, dann hat jeder Mitbewerber, also sowohl der Urheber, wie jeder dritte Architekt oder Bauunternehmer, einen Anspruch darauf, daß diese rechtswidrige Berühmung unterbleibt und zwar auf Grund der Vorschriften gegen den unlauteren Wettbewerb.

Ob dagegen der Urheber auch sonst ein Untersagungsrecht hat, ist streitig. Das Reichsgericht nimmt hier gegenüber den Angestellten eine Art Unternehmer-Standpunkt ein, denn es will das Recht aus der Urheberschaft nicht anerkennen, obwohl dieses Recht in der Literatur fast einhellig anerkannt wird.

LÖFFELBAGGER

GREIF-BAGGER

KRANE

RAMMEN

WINDEN

KREISEL

PUMPEN!

MENCK & HAMBROCK GM. BRH.

ALTONA-HAMBURG

CF.

Man verlange Katalog D. B.

Bode's Geldschrankfabrik, Hannover



Zusammenschiebbare Stahlgitter

den geringsten Raum beanspruchend, leicht zu handhaben. — Als Ersatz für schwere Flügeltüren bei Einfahrten, Torwegen etc., sowie als diebesichere Verschlüsse für Türen und Fenster in Banken, Kassen und anderen Geschäftsräumen.

Ausführung auch in Messing und Duranametall.

Montage kann leicht durch uns oder jeden Schlossermeister ausgeführt werden, da sämtliche Teile mitgeliefert werden. (63)

Projekte für Stahlkammeranlagen modernster Konstruktion gratis und franko. Feinste Referenzen.

B. Liebold & Co. A.-G., Holzminden

Bauausführungen



Brücke über die Mosel bei Tritenheim.

in
Beton, Eisenbeton und :: ::

Zement-Bruchsteinmauerwerk

für

Brücken-, Hoch- u. Tiefbauten
jeder Art.

:: Spezialität seit 1873 ::

Brücken, Hallen, Silos und Fabrikbauten aus Eisenbeton. Talsperren, Wasserkraftanlagen, Filter, Wasserbehälter, Stützmauern, Deckenkonstruktionen, Kanalisationen. Röhren-, Platten- und Kunststein-Fabrik. Eisenbeton-Rammpfähle. (810 III)

Andererseits steht nichts im Wege, wenn der wahre Urheber ebenfalls in der Literatur seine Urheberschaft verteidigt und darauf hinweist, daß sich der frühere Chef mit fremden Federn schmückt, wenn er seinerseits behauptet, er sei der Verfasser des Entwurfes. —

Prof. Dr. Alexander-Katz in Berlin.

Hrn. Arch. H. D. in Pforzheim. (Honorarfragen.) Das Architektenhonorar ist nach den wirklichen Baukosten zu berechnen. Als Baukosten kommen die Nettobaukosten in Betracht. Alle Sconti vermindern die wirklichen Baukosten. Dagegen erhöhen Verzugszinsen und Prozeßkosten nicht die Baukosten; diese beruhen vielmehr auf Verschulden des Bauherrn. — Dr. P. A.-K.

Frageantwortungen aus dem Leserkreise.

Zu Anfrage 1 in Beilage 6 zu No. 22. (Schalldurchlässigkeit bei Wohnhausdecken.) 4. Ihre Annahme, daß die Zwischendecke beschriebener Art sorgfältig hergestellt ist, trifft jedenfalls nicht zu, denn sonst dürfte sie einen solchen Mangel nicht aufweisen. Ohne Besichtigung an Ort und Stelle kann ein zutreffendes Urteil, was zu geschehen hat, nicht leicht gefällt werden. Wenn jedoch unterhalb des Riemenbodens mindestens 5 mm starke Filzplatte oder 2 Lagen entgegengesetzt verlegter Bahnen von weicher Dachplatte oder von weichem, jedoch derbem und zähem Packpapier verlegt werden, und die Stöße der Bahnen eine gute Ueberdeckung aufweisen, so dürfte der beschriebene Mangel zweifellos zu mindern sein. — H. in L.

Zu Anfrage 2 in Beilage 6 zu No. 22. (Schallsichere Krankenhausdecke.) 4. Jede Massivdecken-Konstruktion, die nach unten zu schallhemmende Materialien aufweist und ebenso auch nach oben zu, und zwar in genügender Stärke, hat sich für fraglichen Zweck als gut schalldicht bewährt, wenn sie in Anpassung an die anschließende Bauweise sachgemäß hergestellt wird. Zur Herstellung der beiden Schichtungen scheiden daher vorweg folgende Materialien aus: Zementbeton mit harten oder schweren Magerungsmitteln; feste oder schwere oder dicht schließende Ziegelsteine, Formsteine, Platten und einheitlicher Guß wie Stampfmassen; allseits nicht genügend isolierte Metallzwischenbettungen. Solche grundlegende Anforderungen befriedigen zahlreiche bekannte Massivdecken-Konstruktionen. — B. H.

Zu Anfrage in Beilage 8 zu No. 50. Sheddächer, die den beschriebenen Anforderungen genügen, sind beispielsweise in jedem modernen Fabrikbetrieb der Papier-, Zellulose-, Textil-, Farben- oder chemischen Industrie angewendet, wobei die Anwendung von Holz oder Eisenkonstruktion vorwiegend von den jeweiligen Eigenarten der Sonderbetriebe abhängt und erst in zweiter Linie vom Kostenaufwand. Die wesentlichen Konstruktionsteile der lichtdurchlässigen Flächen werden schon seit langer Zeit nicht mehr in Holz hergestellt. Die Neigung der lichtdurchlässigen Flächen soll einen Winkel von 45° nicht wesentlich unterschreiten, weil sonst das Festsitzen von Ruß oder Staub, das übermäßige Erwärmen oder Abkühlen und auch das Kondensieren wie Abtropfen der lichtdurchlässigen Flächen nicht zu vermeiden sind. Diese dürfen nicht dünn und ihre Bettungstiefe muß ihrem Umfang und ihrer Stärke genügend angepaßt sein. Die Herstellung der lichtdurchlässigen Flächen ist billiger und in betriebstechnischer Beziehung vorteilhafter, wenn die Zwischenteilungen der ersten ziemlich den Abstand haben, oder wenn diese selbst ziemlich umfangreich sind. Schon aus diesem Grund ist es vorteilhafter, kräftigeres und widerstandsfähigeres Glas zu verwenden. Als Spezialfirmen wären u. a. zu empfehlen: C. H. Ulrich, Berlin NW. 87; Franz Mosenthin, Leipzig - Eutritzsch 1; O. R. Mehlhorn, Schweinsburg. — B. H.

Anfragen an den Leserkreis.

Beim Umbau eines bestehenden Fabrikgebäudes in eine Werkstätte für Bau- und Möbelschreinerei ergeben die vorliegenden Verhältnisse für die neue Sheddachkonstruktion eine Shedteilung von 9 m, bei 3,85 m Höhe bis zur Dachschwelle und 4,75 m bis zum Beginn des Shedfensters. Die Shedfensterhöhe ist 2 m, in der Neigung (70°) gemessen, das Verhältnis der Lichtfläche zur Bodenfläche ist = 1:4,5. Die vorhandenen Seitenfenster kommen für die Belichtung nicht in Betracht. Shedfensterichtung Nordost. Liegen Erfahrungen vor, ob bei 9 m Shedteilung und der angegebenen, verhältnismäßig geringen Raumhöhe eine für den fraglichen Betrieb genügende Raumbelichtung zu erzielen ist? — W. & R. in K.

RUD. WOLLE

Telegramm: Zementbau Wolle, Leipzig LEIPZIG Leipzig Nr. 3326, 13741, 19286 Fernsprecher:

Preisgekrönt:



Leipzig 1897



Dresden 1903

Beton- und Eisenbetonbau

Geschäfts- u. Lagerhäuser · Industriebauten · Öffentliche Gebäude
Brückenbauten · Wehre · Turbinen-Einbauten · Pfahlgründungen
Asbeston · Eisenbahn · Schwellen
:: Saxonia-Eisenbetonmast ::

Preisgekrönt:



Dresden 1911



Leipzig 1913

FRAULOB-BELAGSTUFE



Architekt
W. Fraulob
Gera-Reuß

Fernspr.
Nummer
:: 245 ::

Ausführungen:

Lehranstalten.

Chemnitz: Höhere Mädchenbildungsanstalt. Elberfeld: Realgymnasium. Gera: Pensionat der Amthorischen Höheren Handelslehranstalt. Hamburg: Heinr. Hertz-Realgymnasium, Höhere Mädchenschule, Realschule, Volksschule. Jena: Universität. Leipzig: Handelshochschule. Oels i. Schles.: Knabenschule. Weimar: Realgymnasium.

Diverse Anlagen.

Castrop i. Westf.: Zeche Teutoburgia (mehrere Gebäude). Czernowitz: Schülerheim und Deutsches Vereinshaus. Neuenahr: Hotel Carl Schroeder etc. etc.

(148II)

Beton- und Eisenbetonbauten
Hoch- und Tiefbauten
Zementwarenfabriken

Wayss & Freytag A.-G.

Niederlassungen:

(570)

Neustadt a. Hdt., Berlin, Breslau, Bromberg, Danzig, Dortmund, Dresden, Düsseldorf, Frankfurt a. M., Halle a. S., Hamburg, Karlsruhe, Kattowitz, Königsberg, Leipzig, München, Straßburg, Stuttgart, Luxemburg, Wien, Innsbruck, Triest, Sarajewo, Budapest, S. Petersburg, Rom, Mailand, Messina, Genua, Buenos-Aires.

Einzelne Nummern

älterer Jahrgänge der „Deutschen Bauzeitung“ stehen (soweit Vorrat) zum Preise von 40 Pf. zur Verfügung.

Johann Odorico

Frankfurt a. M.

Dresden

Leipzig

Unternehmung für

Eisenbeton- und Stampfbeton-Bauten

Mosaik-Terrazzoböden.

Statische Berechnungen, Kosten-Anschläge ev. gratis und franko.

BEILAGE 11 ZUR DEUTSCHEN BAUZEITUNG

XLIX. JAHRGANG. ZU NO 42 VOM 26. MAI 1915.

Insertionspreis in dieser Beilage die 60 mm breite Petitzelle oder deren Raum erste Seite 60 Pfg., die anderen Seiten 50 Pfg.

Technische* Mitteilungen.

Deutsche Wellblech - Normalprofile.

Während für die verschiedenartigen Walzeisen seit längerem zum Nutzen der Erzeuger sowohl wie der Verbraucher Normalprofile bestehen (deutsche Normalprofile für Walzeisen für Bauzwecke einerseits und für Schiffbauzwecke andererseits), werden Wellbleche von den verschiedenen Walzwerken noch in sehr verschiedenen Profilen hergestellt, was sowohl ihre bequeme Verwendung erschwert, als auch ihre Herstellung unnütz verteuert. Vom „Verein Deutscher Eisenhüttenleute“ sind daher auf Anregung aus dem Kreise der Interessenten jetzt auch für Wellbleche Normalprofile aufgestellt, und zwar für „Flache Wellbleche“, „Träger-Wellbleche“ und „Rolladen-Wellbleche“. Die ersteren zeigen 7 Hauptprofile von 60-150 mm Wellenbreite und 20-60 mm Wellenhöhe und werden in verschiedenen Stärken (z. T. bis zu 5) gewalzt, die sich bei dem schwächsten Profil zwischen $\frac{3}{4}$ und $1\frac{1}{4}$ bei dem stärksten zwischen 1 und 2 mm bewegen. Die normalen Baubreiten liegen zwischen 600 und 800 mm. Die Wellen sind aus Parabelbögen zusammen gesetzt, während das Trägerwellblech Kreisbögen zeigt. Für letzteres sind fünf Hauptprofile aufgestellt von 90 und 100 mm Breite, 50-100 mm Höhe, 400-600 mm Baubreite. Die Stärken liegen zwischen 1 und 2 mm. Die Rolladen-Wellbleche werden in 2 Profilen, 30 breit, 15 hoch und 40 breit, 20 hoch gewalzt, in Baubreiten von 600 mm und $\frac{1}{2}$ und $\frac{3}{4}$ mm Stärken.

Der genannte Verein hat Profil-Listen*) aufgestellt, die neben den Maßen Angaben über Gewichte, Widerstandsmomente und Tragfähigkeiten für jedes Wellblech bei Freilängen von 1-4 m, ferner von Prof. Sigmund Müller in Berlin aufgestellte Berechnungsformeln für frei tragende Wellblech-Dächer und allgemeine Lieferbedingungen enthalten, die von den Fabrikanten angenommen worden sind. Danach soll die vorschriftsmäßige Stärke durch Nachwiegen festgestellt werden, wobei die für Feinbleche zulässigen Abweichungen nach den Vorschriften für die Lieferungen von Eisen und Stahl auch hier gelten sollen. In den Längen sind bei Lieferung nach festen Maßen Abweichungen bis $\pm 1\%$, in den Baubreiten bis $\pm 3\%$ zulässig. Die Wellenhöhe darf bei flachen und Rolladen-Blechen bis zu ± 2 mm, bei Träger-Wellblechen bis zu ± 3 mm abweichen usw. Die Bestrebungen, die in dieser Normalisierung der Wellblechprofile zum Ausdruck kommen, verdienen vollste Unterstützung auch aus den Kreisen des Bauwesens. —

*) Zu beziehen vom Verlag Stahl Eisen m. b. H. in Düsseldorf zum Preise von 20 Pf. (10 Stück 75 Pf.; 100 Stück 5 M.).

Personal-Nachrichten.

Deutsches Reich. Der Geh. Brt. Reiffen im Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahn ist zum Geh. Ob.-Brt. und der Reg.-Bmstr. Link zum Mar.-Int.- u. Brt. ernannt.

Baden. Dem Hochbauinsp. Faber in Metz und den Reg.-Bmstrn. Trefzger in Lörrach und Feldmann in Donaueschingen ist das Ritterkreuz II. Kl. mit Schwertern des Ordens vom Zähringer Löwen, dem Reg.-Bmstr. Gerhardt, Vorst. des Mil.-Bauamtes Hagenau, das Ritterkreuz II. Kl. mit Eichenlaub des gleichen Ordens, dem Ob.-Bauinsp. Karl Spieß in Achern ist das Ritterkreuz

Cementbau-Aktiengesellschaft HANNOVER

Zweiggeschäfte: Berlin, Cassel, Köln, Hagen i. W., Königsberg, Magdeburg

Beton- u. Eisenbetonbau

Speicher — Silos — Fundierungen — Brücken — Wasserbehälter

Hoch- und Tiefbauten = Komplette Gebäude-Anlagen für die Industrie (81)

GEBR. WICHMANN

SPECIALGESCHÄFT FÜR BERLIN, N.W.6. KARL-STR.13.
ZEICHENBEDARF.

Korksteinplatten

Marke „Expansit“ D. R. P.

Vorzügliches Isolier-Baumaterial für Baracken- und Wohnhausbau, sowie für Kühl- u. Gefrier-Anlagen.

Grünzweig & Hartmann G. m. b. H.
Korksteinfabrik
Ludwigshafen am Rhein

Eingetragene



Handelsmarke

Kieselguhr-Infusorienerde

Bestes Isoliermittel geg. Hitze, Kälte und Schall für Wohnhäuser usw.

G. W. Reye & Söhne, Hamburg
Broschüre gratis (420)

August Wolfsholz Preßzementbau Akt.-Ges.

Preßbetonpfähle
ermöglichen Gründungen schwierigster Art

Berlin W9. Wien I.
Königin Augustastr.8. Rathausstr.2.

Bei schwierigen Grundwasserverhältnissen

ist „Schachts Pixol-Emulsion“ unentbehrlich. Nasse Keller oder dergl. Räume können damit staubtrocken hergestellt werden. Interessenten erhalten fachmännische Ratschläge, Gutachten und Atteste für erfolgreiche Dichtungsarbeiten kostenlos von F. Schacht, chem. Fabrik, Braunschweig.

(455 1)

BETON UND EISENBETON

HOCH- u. TIEFBAU [237]

BRÜCKENBAUTEN * KANALISATIONEN
ZEMENTWARENFABRIKEN

GEGRÜNDET 1870 HÜSER u. CIE. GEGRÜNDET 1870
OBERCASSEL-SIEGKREIS.

des Karl-Friedrichs-Verdienst-Ordens, dem Dipl.-Ing. Ad. Prestel die silberne Verdienst-Medaille am Bande der Milit. Karl-Friedrich-Verdienstmedaille verliehen.

Der Bauinsp. Kärcher in Neustadt i. Schw. ist zur Gen.-Dir. der Staatseisenb. versetzt.

Bayern. Dem Bauamtsass. Otto Leitolf aus Aschaffenburg ist die IV. Kl. mit Schwertern des Mil.-Verdienst-Ordens und dem Reg.-Bmstr. Alois Oswald das Verdienstkreuz für freiwillige Krankenpflege (Kriegsauszeichnung) verliehen.

Dem Reg.-Rat Ferd. Käppel im Staats-Min. für Verkehrsangelegenheiten ist ein Lehrauftrag zur Abhaltung einer Vorlesung über „Verwaltung und Wirtschaft im Bauwesen“ erteilt.

Der Ob.-Brt. Hohenner bei der Reg. von Schwaben und Neuburg ist auf sein Ansuchen auf die Dauer eines Jahres in den Ruhestand versetzt.

Befördert sind: Der Reg.-u. Brt. Wächter in Ingolstadt zum Reg.-u. Brt. bei der Reg. von Schwaben und Neuburg, der Bauamtsass. Bezold in Rosenheim zum Bauamtmann und Vorst. des Str.-u. Flußbau-Amtes in Ingolstadt; der Bauamtsass. Hohenleitner in Landshut zum Bauamt. und Vorst. des Str.-u. Flußbauamtes in Dillingen.

Der Bauamtsass. Kesselring in Nürnberg ist an das Str.-u. Flußbauamt in Rosenheim versetzt.

Ernannt sind: der Reg.-Bmstr. Karl Martin in Ansbach zum Bauamtsass. beim Str.-u. Flußbauamt in Nürnberg; der Reg.-u. Bauass. Ankenbrand in Würzburg zum Bauamt. und Vorst. des Str.-u. Flußbauamtes in Aschaffenburg; der Reg.-Bmstr. Zehrer bei der Obersten Baubehörde zum Bauamtsass. beim Str.-u. Flußbauamt in Landshut; der Reg.-Bmstr. Lommel, Vorst. des Neubaubüros für das Krankenhaus in Würzburg, zum Bauamtsass. a. d. St., und der Privatdoz. Dr. Joh. Popp zum Kustos der Architektursammlung der Techn. Hochschule in München.

Braunschweig. Dem Reg.-Bmstr. Reuß in Helmstedt ist das Kriegsverdienstkreuz verliehen.

Elsaß-Lothringen. Dem Hochbauinsp. Janz in Colmar ist der Char. als kais. Brt. mit dem Rang der Räte IV. Kl. verliehen.

Hamburg. Der Reg.-Bmstr. Ernst Hacker ist zum Bmstr. bei der I. Sekt. der Baudeput. ernannt.

Hessen. Der Brt. Fr. Kranz in Darmstadt ist gestorben.

Mecklenburg-Schwerin. Dem Geh. Brt. Schmidt in Schwerin ist das Ritterkreuz des Hausordens der Wendischen Krone, dem Reg.-u. Brt. Karl Moeller, Mitgl. der Gen.-Eisenb.-Dir. in Schwerin und dem Hafenaudir. Kerner in Rostock ist der Char. als Geh. Brt., dem Distr.-Bmstr. Schlie in Rostock der Char. als Landbmsr. verliehen.

Der Reg.-Bmstr. Tessendorff, früher Stadtbmsr. in Rostock, ist gestorben.

Oldenburg. Der Reg.-Bmstr. Ostendorf ist mit der Verwaltg. des Wege- u. Wasser-Bauamtes Oldenburg II beauftragt.

Dem Reg.-Bmstr. Hickfang, Assist. an der Techn. Hochschule in Hannover ist das Friedrich-August-Kreuz verliehen.

Preußen. Verliehen ist: den Geh. Brtn. Fliegelskamp in Wiesbaden, Kuntze in Berlin und Rizor in Hannover, bisher in Arnsberg, der kgl. Kronen-Orden III. Kl.; dem Brt. Schrader in Heiligenstadt der Rote Adler-Orden IV. Kl.

Den Reg.-u. Brtn. Kullmann in Köln, Deufel in Hannover, Kahler in Essen, Gg. Peters in Stettin, Rietzsch in Breslau, Beermann in Köln, Herm. Levy in Frankfurt a. M., Theodor Hartwig in Altona a. E., Sluyter in Breslau, v. Milewski in Wesel und v. Bichowsky in Sagan, dem Eisenb.-Dir. Uhlmann in Breslau ist der Char. als Geh. Brt. verliehen.

Ernannt sind: der Geh. Brt. Labes zum Geh. Ob.-Brt.; die Reg.-Bmstr. Meinecke in Berlin, Hugo Pieper in Köln, Ritter in Gleiwitz, Holtermann in Paderborn, Froese in Oberlahnstein, Michaelis in Kottbus, Rose in Wiesbaden und Almeyer in Schweidnitz, Wilh. Weber (M.) in Osna-brück und Pontani (M.) in Frankfurt a. M. zu Reg.-u. Brtn.

Versetzt sind: der Reg.-Bmstr. Ernst Witte in Wiesbaden nach Frankfurt a. M., der Brt. Weisstein in Brieg nach Gumbinnen, der Brt. Schaper in Wunstorf nach Wesel als Vorst. des neu eingerichteten Bauamtes (Kanalaudir. Essen) und der Reg.-Bmstr. Kuntzel in Berlin als Vorst. des Hochbauamtes nach Kattowitz; der Reg.-Bmstr. Reimann in Dortmund als Vorst. der Eisenb.-Baubt. nach Weissenfels.

Dem Reg.-Bmstr. Rud. Schaefer beim



Holzwerk aller Art im Freien Eisen, Mauerwerk und Beton

streicht man in gleicher Weise wie mit Oelfarbe mit Schachts streichfertigen

Karbolineumfarben

Ueber 50% Ersparnis gegenüber der Oelfarbe.

Farbenwirkung und Haltbarkeit wie bei Oelfarben!

Zahlreiche Zeugnisse!

Schachts Karbolineumfarben sind unübertroffen und dürfen nicht mit minderwertigen Produkten ähnlicher Art verglichen werden.

Packungen und Preise.

grün	5	10	20	50	100 kg
rot	4.25	7.50	14.—	30.—	50.— M.
braun					
gelb					
blau					
grau	4.75	8.50	16.—	36.—	63.— M.
weiß					

Franko innerhalb Deutschlands gegen Nachnahme.

Für Karbolineum-Firnis zum Selbstmischen gelten die gleichen Preise wie vorstehend. Auf obige Preise bis a. W. 10% Teuerungszuschlag. Farbentafeln, Prospekte usw. gratis und ohne Verbindlichkeit.

F. Schacht, Chem. Fabrik, Braunschweig.
Gegründet 1854.

455 11

Wasserfest imprägnierte Algostat-Korkplatten

garantiert geruchlos

Spez. Gewicht 0 22

A. Haacke & Co. Gelle, Provinz Hannover

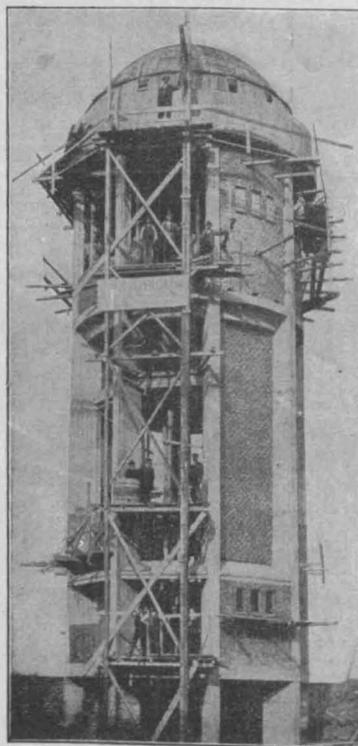
Eigene Kontore: Düsseldorf, Berlin, Hamburg, Breslau, Stuttgart, Halle a/Saale, Rotterdam

Paul Kossel & Cie.

Beton- und Eisenbetonbau-Unternehmung

Oldenburg :: **BREMEN** : Geestemünde
Braunschweig Wilhelmshaven

Hamburg/Bielefeld/Osnabrück/Hannover/Borkum



Wasserturm in Speckenbüttel
Kgl. Eisenb.-Bauabteil. Geestemünde

Spezial-Büro für Entwurf und statische Berechnung.

Ausführung sämtlicher Arbeiten des Hoch- u. Tiefbaues.

Stahlbeton-Victoria-Decken

Deutsches Reichs-Patent

Eisenbeton-Hohlpfähle.

Prämiert auf der Internationalen Baufach-Ausstellung mit dem Ehrenpreis der Stadt Leipzig

Bremerhaven: Goldene Medaille.

Teleg.-Adr.: Kossel-Bremen
Fernruf: Nummer 7892-94

Zementwaren- und Kunststein-Fabriken.

Melior.-Bauamt in Schleswig ist eine etatm. Stelle verliehen.

Dem Reg.- u. Brt. Fulda in Allenstein ist die nachges. Entlassung aus dem Staatsdienst erteilt.

Etatm. Stellen sind verliehen den Reg.-Bmstrn.: Stengel in Dortmund als Vorst. des Eisenb.-Betr.-Amtes; Wehrspan in Friemersheim und Nagel in Saarbrücken als Reg.-Bmstr.

Zur Beschäftigung einberufen sind die Reg.-Bmstr.: Karl Fröhlich bei der Eisenb.-Dir. in Danzig, Willi Elias desgl. in Köln und Karl Exner in Posen.

Versetzt sind die Reg.-Bmstr.: Berger in Magdeburg nach Bartenstein i. Ostpr., Dr.-Ing. Scheibner in Berlin nach Essen a. Ruhr und Gottfr. Müller in Glatz nach Breslau; Edner in Dorsten nach Wesel.

Ueberwiesen sind die Reg.-Bmstr.: Kirmse der Reg. in Köslin und Hauch desgl. in Danzig; Baege der Reg. in Aurich.

Der Reg.-Bfhr. Wilh. Becker aus Wetzlar (Maschbch.) ist zum Reg.-Bmstr. ernannt.

Die Reg.-Bfhr. Otto Mertens und Ad. Engelke (Hochbch.), — Paul Knoll (Wass- u. Straßenbch.), — Karl Koch (Eisenb.- u. Straßenbch.), — Jos. Frey, Dr.-Ing. Paul Buddeberg, Wilh. Gronert, Jos. Rubarth, Wilh. Mohr, Walter Fuchs, Otto Post, Arnold Weiß u. Ewald Zaacke (Hochbch.) haben die Staatsprüfung bestanden.

Der Stadtbmstr. Otto Walter in Celle ist gestorben.

Sachsen. Der Geh. Brt. Kreul, Techn. Oberrat bei der Gen.-Dir. der Staatseisenb., ist zum Vorst. der IV. Abteil. der Gen.-Dir. ernannt.

Der Fin.- u. Brt. Haase bei der Gen.-Dir. ist als Vorst. zum Allg. techn. Büro versetzt.

Die Reg.-Bmstr. Schaaf beim Neubauamt Klingental und Dr.-Ing. Sperhake in Glauchau sind etatm. angestellt.

Verliehen ist: Dem Dipl.-Ing. Arno Fiedler aus Nossen das Ritterkreuz des Mil.-St.-Heinrichs-Ordens, dem Brt. Schönherr bei der Eisenb.-Betr.-Dir. in Leipzig, z. Zt. Vorst. des Mil.-Eisenb.-Betr.-Amtes 3 in Lüttich, das Ritterkreuz I. Kl. mit Schwertern des Albrechts-Ordens, dem Dr.-Ing. Hammitzsch, Lehrer an den Techn. Staatslehranst. in Chemnitz, und dem Reg.-Bmstr. Paul Pflaum in Dresden das Ritterkreuz II. Kl. mit Schwertern des Albrechts-Ordens, dem Reg.-Bmstr. Aug. Korff in Dortmund die St. Heinrichs-Medaille in Silber. —

Brief- und Fragekasten.

Anmerkung der Redaktion. Wir bitten wiederholt dringend, sämtliche Zusendungen nicht an eine persönliche Adresse, sondern ausschl. an die „Redaktion der Deutschen Bauzeitung“, Berlin SW. 11, Königgrätzerstr. 104 richten zu wollen. —

Hrn. Arch. H. R. in Frankfurt a. M. (Schutz von Bau-Ideen.) Bau-Ideen werden nicht geschützt, sondern nur Bauwerke und Entwürfe von Bauwerken nach dem Kunstgesetz und Bauzeichnungen nach dem literarischen Urhebergesetz. Der Schutz aus dem Urheberrechtsgesetz tritt insoweit ein, als Zeichnungen technischer Art in Betracht zu ziehen sind, die also nicht ihrem Hauptzweck nach als Kunstwerke zu betrachten sind.

So weit der Kunstwerkschutz in Betracht kommt, ist von besonderer Bedeutung der Satz, daß die freie Benutzung des Werkes durch einen Anderen zulässig ist, wenn dadurch eine eigentümliche Schöpfung hervorgebracht wird.

Es wird also Tatfrage sein, ob die von den aufgeförderten Architekten gelieferten Entwürfe sich lediglich als Bearbeitung Ihres Entwurfes darstellen, dann dürfen sie nicht ausgeführt werden; oder ob unter freier Benutzung Ihrer Bau-Ideen neue und eigentümliche Werke geschaffen worden sind, dann dürfen dieselben ausgeführt werden.

Eine völlig andere Frage ist es aber, ob in dem bei der Regierung beliebten Verfahren ein Verstoß gegen die guten Sitten vorliegt. Nach § 826 BGB. haftet Derjenige, welcher in einer gegen die guten Sitten verstößenden Weise einem Anderen Schaden zufügt, diesem auf Ersatz des Schadens. Es gilt aber im Verkehr als ein Verstoß gegen die guten Sitten, wenn die Grund-Ideen eines Bauentwurfes, der zum Zweck der Bewerbung um die Arbeiten oder um die architektonische Durchführung desselben einem Bauherrn eingereicht wird, von diesem anderen Architekten mitgeteilt werden, damit sie Konkurrenzentwürfe aufstellen. Dabei ist vorausgesetzt, daß diese Grund-Ideen sich nicht ohne Weiteres aus der Bauaufgabe ergeben, also bereits durch die Festsetzung des Bauprogrammes jedem Sachverständigen nahe liegen. Würde die gelieferte Lösung der in einem Bauprogramm enthaltenen Aufgabe schon mit der Stellung der Aufgabe gegeben sein,

Johann Odorico

Frankfurt a. M. Dresden Leipzig

Unternehmung für

Eisenbeton- und Stampfbeton-Bauten

Mosaik-Terrazzoböden.

Statische Berechnungen, Kosten-Anschläge ev. gratis und franko.

zu KAUF u. MIETE:
RAMMEN!
KRANE LÖFFEL-
BAGGER WINDEN
GREIF-BAGGER
ZENTRIFUGAL-
PUMPEN

MENCK & HAMBROCK
G.M.B.H. ALTONA-HAMBURG.

Man verlange Katalog D. B.

B. Liebold & Co. A.-G., Holzminden

Bauausführungen

in

Beton, Eisenbeton und :: ::

Zement-Bruchsteinmauerwerk

für

Brücken-, Hoch- u. Tiefbauten

jeder Art.

:: Spezialität seit 1873 ::



Viadukt im Stambecken der Mohnetalsperre bei Detlecke, Länge 450 m, Höhe 30 m.

Brücken, Hallen, Silos und Fabrikbauten aus Eisenbeton. Talsperren, Wasserkraftanlagen, Filter, Wasserbehälter, Stützmauern, Deckenkonstruktionen, Kanalisationen. Röhren-, Platten- und Kunststein-Fabrik.

Eisenbeton-Rammpfähle.

(810 D)

so würde die Mitteilung dieser Lösung an andere Architekten für Konkurrenz zwecke nicht als gegen die guten Sitten verstößend zu erachten sein. —

Justizrat Prof. Dr. P. A.-K.

Fragebeantwortungen aus dem Leserkreise.

Zur Anfrage in Beilage 8 zu No. 30. (Sheddach über geheiztem Fabrikraum zur Herstellung sehr empfindlicher Gegenstände.) 2. Sheddächer aus Eisen, staub- und tropffrei, nicht stark abkühlend und sehr praktisch ausgeführt, liefert nach eigener patentierter Konstruktion der Zivil-Ing. Ernst Jagenburg in Elberfeld. — Arch. Werner in Dieringhausen (Rhld.).

3. Empfehle eine Eindeckung mit eisen- und stahlgewebten Stegzementdielen. Diese 33 cm breiten Dielen werden mit Hohlräumen und in Stärken von 5–7 cm je nach Pfettenentfernung aus rein. Bimsstein in Längen bis zu 2 m fabrikmäßig hergestellt. Diese Bedachungsart ist sehr einfach, leicht, billig, durchaus tropf- und feuersicher, isoliert sehr gegen Kälte und Wärme und kann bei jeder Witterung ausgeführt werden. Solche Bedachungen habe ich bei vielen großen Fabrik-Anlagen mit bestem Erfolge ausgeführt.

Als besonders leistungsfähig kann ich für diese Arbeit die „Dortmunder Stegzementdielen u. Monierbau G.m.b.H.“ empfehlen, die diese Arbeiten seit mehreren Jahren als Spezialität ausführt. —

Bauing. A. Hammer in Dortmund. 4. Für genannten Zweck ist ein Sheddach in Eisenbeton-Konstruktion empfehlenswert. Anstelle reinen Eisenbetons kann auch eine Hohlsteindecke zwischen Eisenbetonbalken gewählt werden. Die Massivkonstruktion selbst wird dann noch mit einer 4 cm starken Kork-Isolierung und einer doppelten Papplage abgedeckt. Die Innenflächen werden mit Kalkmilch geschlämmt, wodurch die Helligkeit des Arbeitsraumes gewinnt. Diese Dächer sind häufig für Spinnereien und Webereien ausgeführt, in denen außer der Ware die Maschinen sehr empfindlich sind. W. B. in C.

5. Sheddächer werden für den bezeichneten Zweck möglichst mit stumpfem oder rechtem Winkel an der First so angelegt, daß das Licht möglichst voll in die mit Apparaten besetzten Räume fällt. Die Licht-Einfallflächen werden als doppelte Fenster ausgebildet und die sonstigen Dachteile werden über der Dachdecke möglichst mit doppelt-lageriger Dachpappe, darunter (innenseitig) mit Korkplatten usw. belegt, damit Temperatur-Schwankungen und feuchte Niederschläge tunlichst vermieden werden. Entsprechende Konstruktionen können z. B. von der Isolier-Firma C. F. Weber A.-G. Leipzig-Plagwitz mit Bezug auf verschiedene Gebäude-Ausführungen näher nachgewiesen werden. Bei Konstruktionen in Eisenbeton im Besonderen werden die Sheddächer mit entspr. winkelförmigen Balkenbindern hergerichtet, die als durchlaufende Träger (ohne steife Stützenanschlüsse unter Umständen) ausgebildet werden und an den Ecken Eisenbetonpfetten mit dazwischen eingespannter Deckenplatte auf der unbelichteten Dachseite tragen. Die Isolierungen können bestehen aus: Tektolith-Abdeckung nach A. F. Malchow, imprägniertem Jutegewebe mit beiderseitiger Asphalt- oder Kiesmasse, durch Schrubber auszustreichen; untergehängter Gipsrabitzschicht, z. B. aus Gipsmasse mit billigem Norddraht-Rabitzgewebe; Siebel's Bleiasphalt mit Goudronbleidecke, besonders gegen chemische Einflüsse geeignet. Unter Umständen kommen auch Konstruktionen in Frage, wie sie bei der Instrumentenfabrik der Optischen Industriefirma Zeiß in Jena verwendet sind. Bei Metalldeckung, die unter Belastung einer Luftschicht auf einbetonierten Holzdübeln verlegt wird, können Konstruktionen wie bei der kgl. Anatomie in München gegebenenfalls in Betracht kommen. — K. in K.

Anfragen an den Leserkreis.

1. Wer liefert Einzelteile (Papier zu verschiedenen Putz- und Rohbau-Fassaden, Fenster, Fensterläden, Dachformen und Dachsteine, Bäume, Sträucher) zu Papiermodellen für Baulichkeiten, Parkanlagen usw. zur Selbstanfertigung und für Schulen? Auf der Bauausstellung 1913 hatte eine Firma Ähnliches ausgestellt, wir finden aber im amtlichen Führer keine Angaben darüber. — I. d. B. in L.

2. Mit welchem Material dichtet man mit Sicherheit einen gemauerten Behälter, der heißes Wasser bis zu 90° aufnimmt? — H. in H.

RUD. WOLLE

Telegramm: Zementbau Wolle, Leipzig LEIPZIG Fernsprecher: Leipzig Nr. 3526, 13741, 19286

Preisgekrönt:



Leipzig 1897



Dresden 1903

Beton- und Eisenbetonbau

Geschäfts- u. Lagerhäuser · Industriebauten · Öffentliche Gebäude · Brückenbauten · Wehre · Turbinen-Einbauten · Pfahlgründungen · Asbeston · Eisenbahn-Schwellen :: Saxonia-Eisenbetonmast ::

Preisgekrönt:



Dresden 1911



Leipzig 1913

Obernkirchener Sandsteinbrüche, A.-G.

Obernkirchen, Grafschaft Schaumburg, 377
empfehlen ihr anerkannt vorzügliches, absolut wetterbeständiges Sandstein-Material. = Broschüre =
= kostenfrei =

Bochumer Gußstahl-Glocken.



Voller, schöner, reiner Ton. — Um etwa die Hälfte billiger als Bronzeglocken, bei viel größerer Hörweite, auch haltbarer als letztere, selbst bei Fall von großer Höhe und Feuersgefahr. — Lange Garantie. — Zweckmäßig und solide gearbeitetes Zubehör. — Bis Ende 1912 über 6300 Kirchen- u. 12300 Signal-Glocken geliefert. — Prospekte mit Zeichnungen u. vorzügl. Zeugnissen auf Wunsch.

Bochumer Verein für Bergbau und Gußstahlfabrikation
Bochum.

(61)

Bronzeglockengießer verbreiten vielfach in Annoncen und Prospekten die Behauptung, daß Gußstahlglocken bei Beschädigungen wertlos werden. Diese Behauptung wird dadurch belanglos, daß Gußstahlglocken beim Fall von großer Höhe und bei Turmbränden überhaupt unbeschädigt bleiben. Ein Springen von Gußstahl-Kirchenglocken im regelmäßigen Gebrauch kam bis jetzt nicht vor, während gesprungene Bronzeglocken häufig in Zahlung gegeben werden.

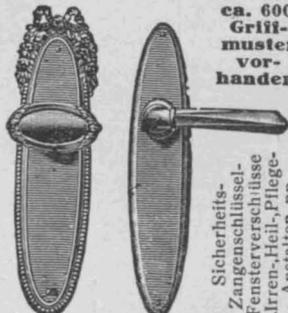
Franz Spengler Qualitäts-Baubeschläge

Berlin, Urbanstraße 100. jeder Art in Eisen u. Bronze.

Sachliche Offerten u. Prospekte gratis. Gr. Katalog zur Ansicht.

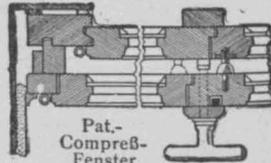


Differential-Pendeltür ist die beste Ersetzt Drehtür

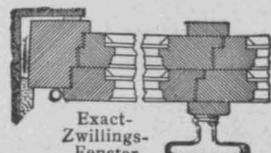


ca. 600 Griffmuster vorhanden.

Sicherheits-Zangenschlüssel-Fensterverschlüsse für Irren-, Heil-, Pflege-Anstalten pp.



Pat. Compreß-Fenster



Exact-Zwillings-Fenster

Muster werden in Deutschland kostenfrei vorgehalten, für das Ausland zwar berechnet, aber eventuell zurückgenommen.



DRAHTSEILE

aller Art und für jeden Verwendungszweck, verzinkt und unverzinkt, insbesondere

Aufzug-, Kran-, Winden- und Flaschenzugseile
gut biegsam und bis zu den höchsten Bruchfestigkeiten,
Trag- und Zugseile für Drahtseilbahnen,
Bremsbergseile, Streckenförderseile, Kabelleile, Baggerseile.
(212) Bohr-, Schöpf- und Löffelseile,
Steinschneide-Litzen,
Gerüststricke, Draht, Drahtgeflechte.

Georg Heckel, Drahtseilfabrik, Drahtwerk, Saarbrücken 3.

G. m. b. H.

Gegründet 1784.