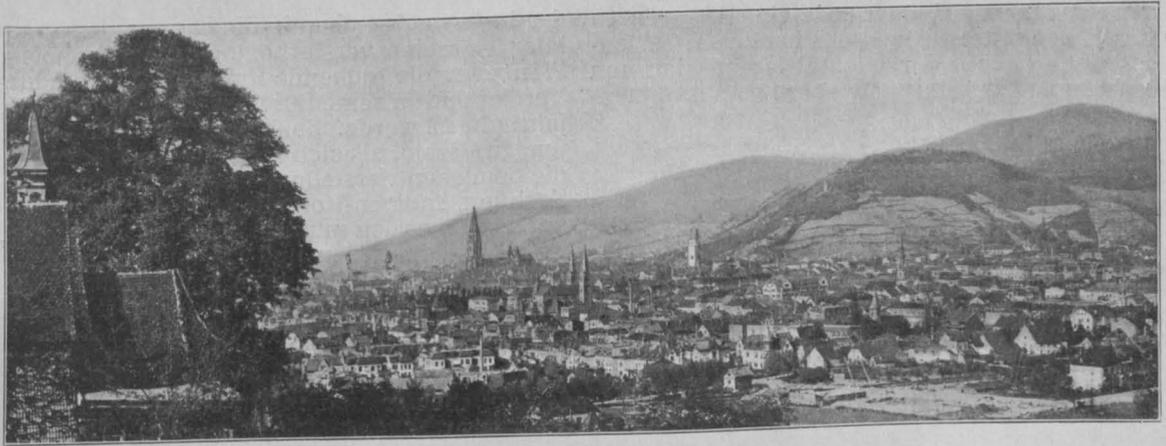




EGELSTUBE MIT
KAMIN IM KLUB-
HAUS DER ERHO-
LUNGS - GESELL-
SCHAFT IN AACHEN.
ARCHITEKT: PROF.
CARL SIEBEN IN
AACHEN. * * AUS:
„INNEN-DEKORATI-
ON“. * BAND XXV.
VERLAGSANSTALT
ALEXANDER KOCH,
DARMSTADT, 1914. *
=== DEUTSCHE ===
* * BAUZEITUNG * *
XLIX. JAHRG. 1915.
* * * * NO. 53. * * * *



Ansicht von Freiburg von Süden.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIX. JAHRGANG. № 53. BERLIN, DEN 3. JULI 1915.

Das Münster in Freiburg und seine Pflege.

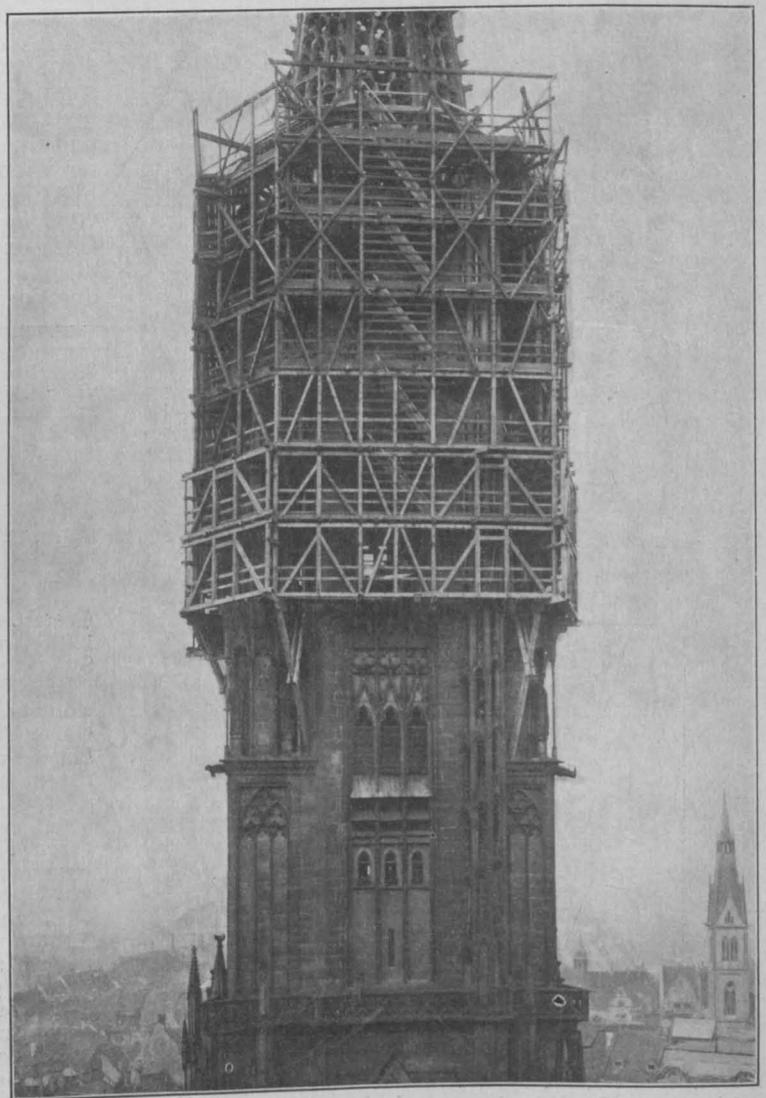
Hierzu die Abbildungen Seite 312 und 313.



Das Münster in Freiburg, das in fünf Bauabschnitten bis zu Anfang des XVI. Jahrhunderts ent-

stand — über seine Bedeutung in der mittelalterlichen Kunst am Oberrhein und der Kunst des deutschen Mittelalters überhaupt braucht an dieser

Stelle nicht mehr gehandelt zu werden. Es ist ein Juwel in der Kette der großen Gotteshäuser, die bürgerlicher Opfermut und demutvolle Verehrung des Göttlichen in den Jahrhunderten der Entwicklung und Erstarbung des deutschen Volkstumes geschaffen haben und des letzteren Schicksal war auch stets das Schicksal seiner Gotteshäuser. Das trifft vor Allem auf das Münster in Freiburg im Breisgau zu, das die wechselvollen Geschehnisse der schönen Stadt mit erleben mußte, wobei viele unersetzliche Werte verloren gingen. Zu diesem Verlust durch die Wechselfälle der politischen Geschichte kommen noch die Verluste durch Unverständnis zu Beginn des vorigen Jahrhunderts, sodaß das Münster in zwar nicht gerade verfallenen, doch aber in einem Zustand in unsere Zeit kam, welche der sakralen Bedeutung des Werkes in keiner Weise entsprach. Das achte Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts mußte herankommen, bis durchgreifende Arbeiten beschlossen werden konnten, die einerseits der materiellen Erhaltung des Bauwerkes dienten, andererseits seine künstlerische Pflege zum Ziel hatten. In ersterer Beziehung waren es der damalige Dombaumeister Cuypers von Mainz und später der erzbischöfliche Bauinspektor Baer in Freiburg, welche in gemeinsamer Tätigkeit, der erstere beratend, der letztere ausführend, den baulichen Schäden am Münster zu steuern suchten. Dann trat in der Mitte der achtziger Jahre der Prälat Dr. Friedrich Schneider aus Mainz dem Münster näher. Die nach seinen Vorschlägen erfolgten Wiederherstellungsarbeiten in der Turm-Vorhalle schließen die bis dahin erfolgten Unterhaltungsarbeiten am Münster im Verlauf des neun-



Einrüstung des oberen Turmteiles des Münsters zu den Wiederherstellungs-Arbeiten.

Der neue Bauabschnitt wurde eingeleitet durch die eingehende Untersuchung des baulichen Zustandes des Gotteshauses durch eine Kommission von Sachverständigen, die im September 1889 zusammen-

der in jener Zeit eben in die Dienste der Stadt Freiburg getretene verstorbene Oberbürgermeister Dr. Winterer die treibende Kraft für die Gründung des Vereins und für seine Tätigkeit in einem vollen Vierteljahrhundert wurde. Bange Sorge jedoch erfüllte den jungen Verein, als sich ergab, daß die Geldmittel für die baulichen Herstellungen, die das Gutachten der Sachverständigen-Kommission forderte, auf 3 Mill. M. berechnet werden mußten. Da war es Winterer, dem es gelang, in Baden und in den übrigen deutschen Bundesstaaten eine Lotterie durchzusetzen, welche die Mittel für das Münster und damit für die Arbeiten des Vereins ergab. Denn auf Winterer ist das Wiederaufleben der Münsterfrage in unserer Zeit zurückzuführen; die Frage wurde zu seinem persönlichen Interesse. Seit er an die Spitze des Gemeinwesens getreten war, trug er sich, wie Kempf schreibt*), „mit dem wohl überlegten Gedanken, wie das herrlichste Kunstdenkmal der Stadt und des Landes seiner Bedeutung entsprechend gepflegt und erhalten werden könnte. Mit hochsinniger Auffassung erkannte er die schwierige, große und ideale Kulturaufgabe und hat sie mit glühender Begeisterung und der ihm eigenen rastlosen Tatkraft, Umsicht und Unverdrossenheit auch zur Durchführung gebracht.“

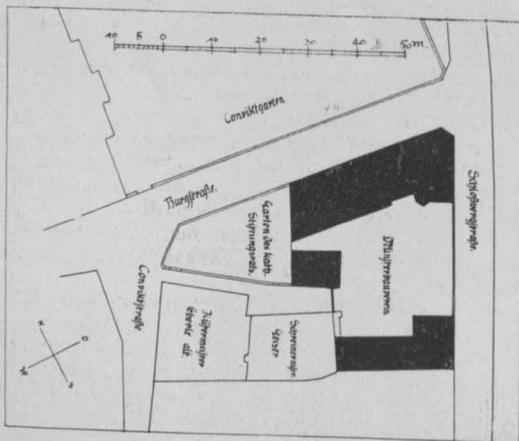
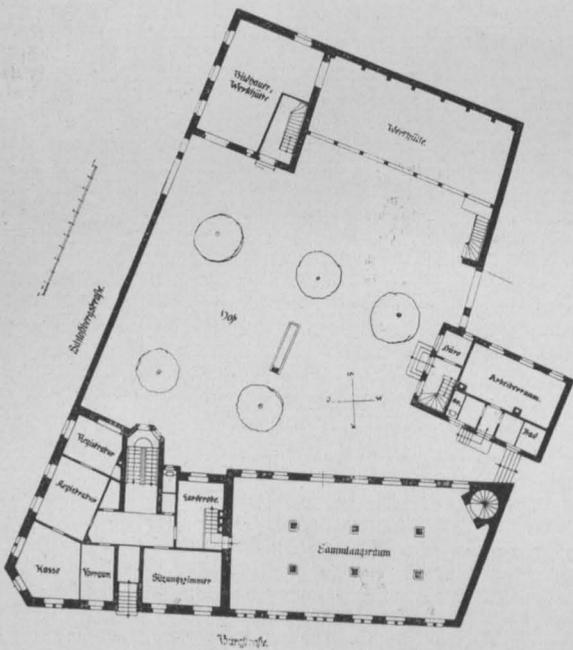
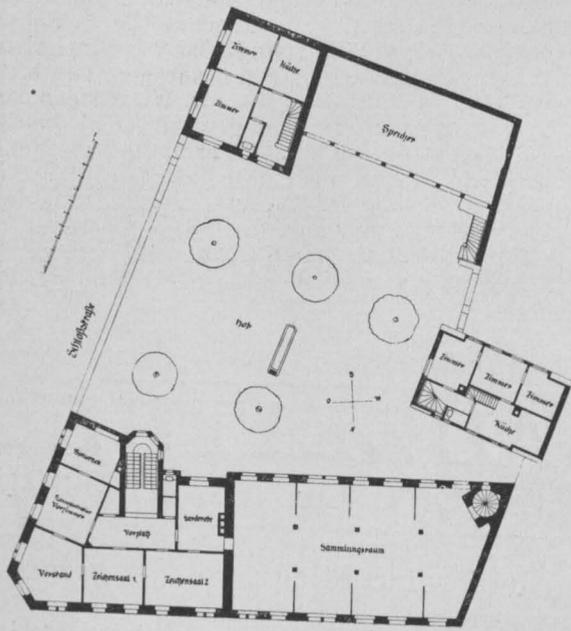
Zu den Hauptarbeiten der folgenden Jahre gehörten die umfangreiche Wiederherstellung des Turm-Unterbaues; dann die Wiederherstellung des nördlichen Seitenschiffes; Arbeiten im Inneren des Turmes zur Erhöhung der Feuersicherheit des Glockenstuhles. Weiterhin sind architektonische und bildnerische Einzelheiten in ihrem Bestande gesichert worden. Die Wiederherstellung der Südseite des Langschiffes wurde in Angriff genommen. Aber auch des kostbaren Schatzes der Glasmalerei des Münsters nahm sich der Verein an. „Das Freiburger Münster darf sich rühmen, Glasgemälde von der frühesten bis zur spätesten Zeit zu besitzen in einem Umfang und in einer Schönheit und Pracht, wie sie sonst selten wieder zu finden sind“. Nach mehrjähriger Arbeit wurde eine umfassende Wiederherstellung der Glasgemälde des Hoch-Chores durch Prof. Fritz Geiges in Freiburg meisterhaft durchgeführt. Auch der Ausstattung der Kapellen des Münsters widmete der Verein seine Aufmerksamkeit. Wieder aufgefün-

*) S. 34 des an anderer Stelle dieser Nummer besprochenen Werkchens: „Das Freiburger Münster, seine Bau- und Kunstpflege“. Von Friedr. Kempf, Münsterbaumeister. Karlsruhe, 1914.

Dr.-Ing. E. h. Fülcher †.

Im hohen Alter von 83 Jahren ist nach kurzer Krankheit der Wirkl. Geh. Ob.-Brt. Dr.-Ing. E. h. Fülcher in Kiel verstorben, der Stätte seiner langjährigen, verdienstvollen Tätigkeit als technischer Leiter der Bauausführung des Kaiser Wilhelm-Kanales in seiner ersten Gestalt. Nach Kiel hatte er sich zurückgezogen, als er 1903, ein 70jähriger, aus der Bauverwaltung des preuß. Staates schied, um dort, in seiner Heimatprovinz, der er den größten Teil seiner Lebensarbeit gewidmet hatte, die wohlverdiente Muße zu genießen. Er ist seitdem in der Öffentlichkeit, wenn er auch bis in die letzten Jahre seines Lebens regen Geistes an vielen Fragen lebhaften Anteil nahm, kaum mehr hervorgetreten, was seiner schlichten, allen Aeüßerlichkeiten abholden Natur auch entsprach, sodaß er in unserer schnelllebigen Zeit im Kreise der jüngeren Fachgenossen wohl nur noch wenig bekannt gewesen ist. Und doch ist sein Name aufs engste verknüpft mit einem epochemachenden Werk, das zu den bedeutendsten Schöpfungen auf dem Gebiete des Wasserbaues in Europa gehört.

Fülcher, am 28. Oktober 1831 zu Kronenmoor bei Itzehoe geboren, war, nachdem er als Bauinspektor in Glückstadt namentlich beim Deich- und Uferschutzbau im Kampf mit dem Meer seine Tüchtigkeit erwiesen hatte, als Regierungs- und Baurat bei der Regierung in Schleswig tätig, als i. J. 1886 die Mittel zum Bau des die Nord- mit der Ostsee verbindenden Seekanales von Brunsbüttel über Rendsburg nach Holtenau an der Kieler Bucht, des späteren Kaiser Wilhelm-Kanales, vom Deutschen Reich und Preußen bewilligt wurden und das Kanalamt in Kiel zur



trat. Zum Zwecke der dauernden Erhaltung und Sicherung des Münsters wurde darauf am 13. Mai 1890 der Münsterbauverein gegründet. Kempf hat kürzlich an dieser Stelle geschildert, in welcher Weise

den und wieder hergestellt wurde ein dem Purismus zum Opfer gefallen gewesenes, 1593 gestiftetes, vorzügliches Altarwerk; es wurde in der Heimenhoferschen Chorkapelle erneut aufgestellt.

Die festgestellten Schäden des Bauwerkes berühren an keiner Stelle seinen Bestand und seine Standsicherheit. Der Kern darf in fast allen Teilen als gesund und fest bezeichnet werden. Dagegen ist an sehr vielen künstlerisch wertvollen Zerteilen der Verwitterungsprozeß in bedenklichem Maße fortgeschritten und hat Vieles in Zerfall gebracht. Auch die durch den Rost eiserner Dübel und Schlaudern verursachten Ausprägungen haben zugenommen. Die Verwitterungs-Erscheinungen aber zeigen sich nicht nur an den aus dem Mittelalter stammenden Bauteilen, sondern in überraschender Weise und in höherem Maße bei den im vorigen Jahrhundert hergestellten Teilen. Die mangelnde Sorgfalt in der Auswahl des Sandsteines ist die Ursache. Die Strebe-

weiler der Südseite des Langschiffes befinden sich in schlimmer Verfassung; die der Nordseite sind wieder hergestellt. Eine ganze Reihe anderer, zum Teil sehr wichtiger Schäden, haben eine neue Arbeitsperiode veranlaßt. Vor allem erfordern die oberen Teile des Hauptturmes viel Sorgfalt. Es verlangt namentlich „der achteckige Oberbau mit den reich gegliederten Eckpfeilern, besonders die Achteckslaterne, die sich als ein Steingerüst von acht hohen, schlanken, oben durch Bogen zusammen geschlossenen Pfeilern mit einer Krone von Wimpergen darstellt, eine umfassende und gründliche Restaurierung“. Die Einrüstung dieses Turmteiles ist bereits erfolgt (Abbildung S. 309). Der Zustand des Turmhelmes ist verhältnismäßig gut. Diese und viele andere Arbeiten nun fallen der neuen Organisation des Werkbetriebes am Münster zu, über welche im Schluß - Artikel kurze Mitteilungen gemacht werden sollen. —

(Schluß folgt.)

Die baugeschichtlichen Dissertationen der Hochbau-Abteilung in Dresden.

Aus der Antrittsrede des Rektors, Geheimen Hofrat Prof. Dr. phil. und Dr.-Ing. E. h. Cornelius Gurlitt für das Studienjahr 1915/16 der Kgl. Technischen Hochschule Dresden. (Schluß aus No. 48.)



inrich Schubert, der lange Zeit in China dienstlich tätig war, brachte der Hochschule eine Arbeit entgegen, in der er die Erklärung der eigenartigen Form des chinesischen Daches im Ting-Stile zu geben bemüht ist. Ob er das Richtige dabei traf, vermag ich nicht zu entscheiden. Die Arbeit selbst aber bietet jedenfalls durch wissenschaftliche Untersuchung und sorgfältiges Denkmälerstudium viele Anregungen in einer schwer zu lösenden Frage.

Die Geschichte der islamischen Baukunst wurde von mehreren unserer Doktoranden behandelt. Es ist die Arbeit von Johannes Wilde über die alte kleinasiatische Hauptstadt der Türken, Brussa, von hoher Bedeutung für die Entwicklungsgeschichte der türkischen Kunst und den Uebergang von byzantinischer und seldschukischer zu einer nationalen Bauweise. Sie ergänzt in wertvoller Weise meine Arbeiten über das benachbarte Isnik, über Konstantinopel und Adrianopel. Eine durch sorgfältiges Eingehen ausgezeichnete Dissertation ist die von Karl Wulzinger über die Klosterbauten einer islamischen Ordensgemeinschaft, die Bektaschi in Phrygien. Gerade auf diese oft von der strenger an die Lehre des Koran sich haltenden Geistlichkeit hart verfolgten Mönche haben die Turkologen neuerdings ein besonderes Augenmerk gerichtet. Es sei beispielsweise darauf hingewiesen, daß sich bei ihnen eine Erinnerung an das christliche Abendmahl in einer bei Brot, Wein und Käse gehaltenen Feier erhält: Doppelt merk-

würdig bei dem Verbot Muhammeds gegen den Genuß des Weines. Die bearbeiteten Klöster liegen in dem zentralen Kleinasien, bei Sejjidi-Ghazi und bauen sich teilweise auf antiken Resten auf.

Auch für das Bauwesen der ältesten Zeit wichtig sind die Arbeiten über die Bautechnik des Irak, des alten Mesopotamien. Zwei von den jungen Männern, die an den Ausgrabungen von Assur und Babylon tätig waren, Felix Langenegger und Oskar Reuther, haben uns hierüber fachkundigen Bericht beigebracht. Reuther hat sich dabei in die Lehre mesopotamischer Maurermeister begeben und uns in allen Einzelheiten in deren Schaffensweise eingeführt, dabei uns aber auch an einer Reihe von Häusern wohlhabender Bagdader gezeigt, wie hoch heute noch die Wohnkultur dieser Gegenden steht. Wir besitzen kein Werk, das uns die Hauseinrichtung eines asiatischen Volkes der Gegenwart in gleich vollkommener Weise übermitteln. Langenegger legt das Hauptgewicht auf das ländliche Bauwesen und die technischen Anlagen des Landes. Er war später beteiligt an der von der Orientgesellschaft durchgeführten Ausgrabung des alten Jericho an der Ostgrenze Palästinas und an der vom Baron Oppenheim bewirkten Durchforschung der Ruinen einer merkwürdigen Stadt des im Alten Testament wie in den alten Inschriften vielfach genannten, anscheinend indogermanischen Volkes der Cheta oder Hettiter.

Den Heldentod fürs Vaterland starb der Architekt Adolf Neynaber, ebenfalls einer der Abgesandeten der

Ausführung dieser Schifffahrtsstraße geschaffen wurde. Als technischer Mitdirigent dieser Reichskommission (neben einem juristischen Dirigenten) wurde Fülcher, als ein genauer Kenner der örtlichen Verhältnisse und bewährter Wasserbauer, bestellt unter Beurlaubung aus dem preußischen Staatsdienst. Lag die technische Oberaufsicht über diesen Bau auch bei dem Dezernenten im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, dem späteren Wirkl. Geh. Rat Exzellenz Baensch, der auch die Regierungsvorlage für den Kanal bearbeitet hatte, so darf Fülcher als dem eigentlichen Leiter des Baues, seinem praktischen Wissen und Können, seiner Zähigkeit gegenüber den großen Schwierigkeiten, die diese für deutsche Wasserbau-Ingenieure damals ganz neue, bedeutende Aufgabe bot, an der glücklichen Durchführung ein Verdienst zugeschrieben werden, das in seiner vollen Höhe vielleicht nicht immer ganz gewürdigt worden ist. Auf dem Gebiet des Baues von Seekanälen galt er später aber auch in den Fachkreisen des Auslandes als eine Autorität, und als der amerikanische Staat sich zum Bau des Panama-Kanales entschloß, wurde bei den ersten Planungen auch sein Urteil angerufen.

Nach Fertigstellung des Kaiser Wilhelm-Kanales und Auflösung der Neubau-Abteilung des Kanalamtes wurde Fülcher i. J. 1896 als vortragender Rat in das preuß. Ministerium der öffentl. Arbeiten berufen. Im Jahre 1903 schied er dann aus dem Staatsdienst als Geh. Ob.-Baurat aus. Zu seinem 80. Geburtstag wurde er zum Wirkl. Geh. Ob.-Baurat ernannt und die technische Hochschule zu Hannover verlieh ihm die Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber. In den letzten Jahren ließen seine Lebenskräfte dann allmählich nach, bis er jetzt sanft entschlafen ist.

Fülcher hat es noch erlebt, daß der Kaiser Wilhelm-Kanal, der bei seiner ersten Ausführung im Stande war, die größten Kriegs- und Handelsschiffe durchzulassen, in seinen Abmessungen den sprungweise gegen alles Erwarten gestiegenen Schiffsgrößen nicht mehr genügte, daß ein neuer Plan aufgestellt wurde, der den Querschnitt des Kanales auf das Doppelte, die Wassertiefe von 9 auf 11 m, die Schleusen von 25 m Breite und 150 m Länge auf 330 m Länge und 45 m Breite vergrößerte, nach welchem die bisher noch vorhandenen beweglichen Brücken durchweg durch feste Hochbrücken ersetzt wurden, unter denen die Schiffe mit stehenden Masten hindurchfahren können. Wurden für die ersten Anlagen des Kanales 156 Millionen Mark angefordert, so kostete die Erweiterung jetzt 221 Mill. Mark. Waren für den ersten Bau 10 Jahre erforderlich, so gestattete die moderne Technik, die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bagger und sonstiger Baumaschinen eine Ausführung in knapp 7 Jahren, sodaß der Kanal rechtzeitig fertig gestellt werden konnte, um beim Beginn des Weltkrieges unseren größten Panzerschiffen den Weg von der Nord- zur Ostsee zu eröffnen, nach kaum 20 Jahren, nachdem der erste Kanal dem Verkehr hatte übergeben werden können.

In diesen Zahlen kommen die gewaltige Entwicklung unserer Technik, die ins Riesenhafte gesteigerten Ansprüche des Verkehrs und der Kampfmittel zur See zu bередem Ausdruck. Das Verdienst derer, die unter bescheidenen, aber in mancher Beziehung schwierigeren Verhältnissen mit geringeren Hilfsmitteln für ihre Zeit Großes schufen, wird dadurch aber nicht geringer. Ihr Name bleibt doch mit ihrem Werk verknüpft. Das möge auch von Fülcher gelten. —

Fr. E.

Orientgesellschaft, der uns eine noch nicht gedruckte Arbeit über das Befestigungswesen im Irâq vorlegte. Leider hat unsere Hochschule nicht die Mittel, diese Arbeit auf ihre Kosten drucken zu lassen, wie ich es im Interesse ihrer wissenschaftlichen Ergebnisse und der Ergänzung, die sie zu den anderen Arbeiten bringt, für wünschenswert halte. In gleichem Gleise bewegt sich die noch nicht im Druck erschienene Arbeit von Karl Müller über Karawansereien im Orient, über jene für den Reisenden so bedeutungsvollen Han, die ihm für die Nacht in unwirtlichen Gegenden Schutz und Nahrung darbieten.

Nicht an unserer Hochschule, sondern an der Universität Erlangen wurde eine Dissertation zur Annahme gebracht, die ein früherer Student der Dresdener Hochschule, A. Nöldeke, über die Heiligtümer von Kerbela herausgab, bemerkenswert nicht nur wegen der baugeschichtlichen Bedeutung dieser Zentralstätten des Kultus der schiitischen Islamiten, sondern auch wegen der Gefahren, die sich



Mittelteil des Sammlungs-Gebäudes mit Laufbrunnen.

dem Eindringen in diese für Christen schwer zugänglichen Bauten entgegen stellen. Die Universitäten haben die Fügigkeit, jungen Männern, die Tüchtiges leisten, auch wenn sie nicht den vorgeschriebenen Bildungsweg machten, zu der Doktorwürde zu verhelfen. Die Technischen Hochschulen sind an ein vielleicht allzu starres Gesetz gebunden, daß nur der Diplom-Ingenieur bei ihnen Doktor werden kann. Diese Bestimmung hat ihre guten, aber auch ihre peinlichen Seiten.

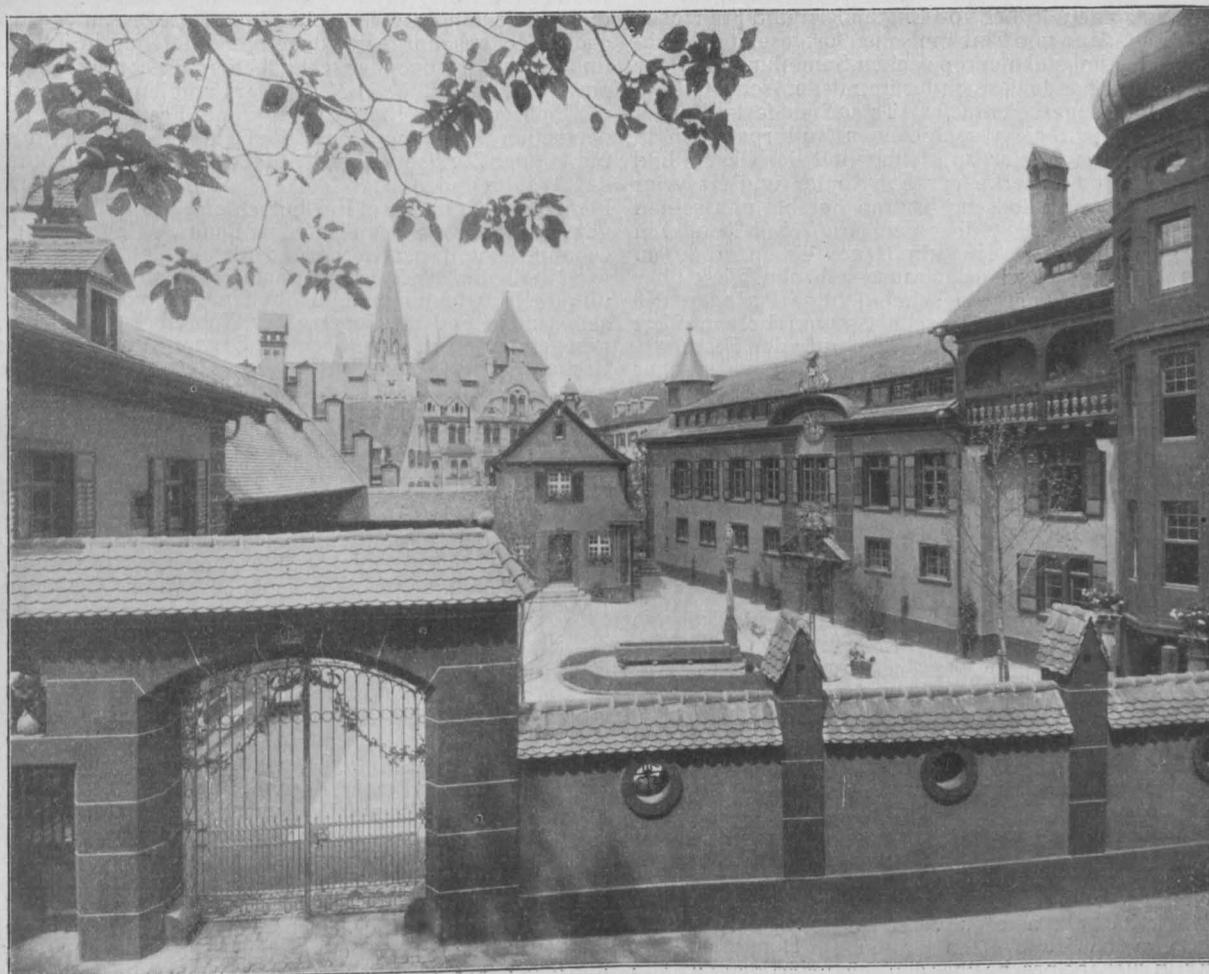
Mut und Geschick zeigten auch zwei der jungen Mitarbeiter an den Ausgrabungen, die sich die Aufgabe stellten, von ihrer Arbeitsstätte in Assur auf verschiedenen wenig begangenen Wegen in die Heimat zurückzukehren und dort das an baugeschichtlichen Resten zeichnend, messend und photographierend in ihren Mappen heimzubringen, was sie antrafen. Die Deutsche Orientgesellschaft veröffentlichte ihre zu stattlichen Bänden angewachsenen Publikationen. Walter Bachmann beschrieb die Kirchen und Moscheen in Armenien und Kur-



Hof-Ansicht der neuen Münster-Bauhütte.
Das Münster in Freiburg und seine Pflege.



Ansicht der neuen Münster-Bauhütte an der Burg-Strasse.



Einblick in den Hof an der Schloßberg-Strasse.
Das Münster in Freiburg und seine Pflege,

destan, die er auf dem Ritt vom oberen Tigris nach Trapezunt namentlich am Wansee und in Erzerum berührte: Das Ergebnis war überraschend reich und eigenartig, vielfach eine völlig neue Bereicherung unserer Kenntnis der Kunstentwicklung der nachchristlichen Periode in diesen Gegenden, eine wertvolle Ergänzung der russischen Forschungen aus den Kaukasusländern. Konrad Preußler schlug von Assur den Weg durch Kurdistan nach Aleppo ein und führte uns dabei durch die Klöster und Kirchen der Nestorianer und mit diesen in eine höchst merkwürdige Betätigung christlicher Frühkunst ein. Seine Forschungen reichen jenen die Hand, die ein anderer Dresdener, freilich nicht Angehöriger unserer Technischen Hochschule, wohl aber ein eifriger Freund ihrer wissenschaftlichen Arbeit, Seine Königliche Hoheit Prinz Johann Georg, Herzog zu Sachsen, unternahm, indem er über das berühmte Kloster Kalat Semaan in Syrien und die benachbarten Kunstdenkmäler der Welt wichtige neue Mitteilungen beibrachte, somit die Arbeit des gelehrten Grafen de Vogüé unterstützend und dessen nicht immer ganz zutreffende zeichnerische Aufnahmen durch die Photographie ergänzend.

Einer der Unseren ist Walter Andrae, der seit zwölf Jahren Leiter der Ausgrabungen in Assur ist. Die wissenschaftliche Welt weiß, was man ihm und seinem in Babylon tätigen Kollegen Koldewey verdankt. Ich erinnere mich gern eines zu Ehren Koldeweys in Berlin gegebenen Festessens, bei dem der ausgezeichnete Geschichtsschreiber des Altertums, Alexander Meyer, ebenso wie der Aegyptologe J. P. A. Erman erklärten, sie hätten es anfangs für einen Fehler gehalten, Architekten die Leitung der Expeditionen nach Mesopotamien anzuvertrauen, daß sie aber angesichts der erstaunlichen Leistungen dieser gern ihren Irrtum anerkennen. Der Wert der dort geleisteten Arbeit beruht nicht nur in dem, was der Spaten aufdeckte, sondern in der außerordentlich verfeinerten Methodik des Grabens. In Mesopotamien handelt es sich in der Regel um Bauten aus sonnengetrockneten Ziegeln, also solchen, die den hin und wieder eintretenden Frösten und auch dem Regen zum Opfer fallen. Es gilt also, das unter oft 12 m hohem Schutt hervorgeholte Mauerwerk, das in der Zukunft sicher verfallen wird, zeichnerisch mit der größten Sorgfalt festzuhalten und die Kenntnis des Bestandes damit für alle späteren Zeiten festzulegen. Im Gegensatz zu dem früher von Engländern und Franzosen betriebenen, dann von Einheimischen fortgesetzten Raubbau, der allerdings den europäischen Sammlungen reiche Beute zuführte, handelt es sich darum, mit deutscher Gründlichkeit die baugeschichtlichen Tatsachen festzustellen, Schritt für Schritt die verschiedenen Kulturperioden in ihren Äußerungen klar zu stellen und das Gesamtbild der mächtigen Bauwerke der Babylonier und Assyrer wieder aufleben zu lassen. Andrae hat bei uns seinen Doktor mit einer Arbeit über den Anu-Adad-Tempel in Assur gemacht, einem Ausschnitt aus einem größeren, von der Orientgesellschaft herausgegebenen Werk über diesen Bau, der über zwei sehr wichtige Perioden der mesopotamischen Kunst Aufschlüsse von hohem Wert gab. Es sind diesem Werke andere über den Festungsbau in Assur, über dort gefundene Grabstellen assyrischer Könige, wichtige Denkmäler für die Geschichte des Landes gefolgt, sowie als Ergebnis von Studienreisen in die an-

liegende, von nicht immer freundlich gesonnenen Araberstämmen durchzogene Wüste die umfassende Darstellung der noch klassizistischen Ruinen der Stadt Hatra, Arbeiten, die der deutschen Archäologie zu hoher Ehre gereichen.

Nur auf Grund genauer Kenntnis der alt-mesopotamischen Bauweise konnte Julius Jordan die Konstruktionselemente assyrischer Monumentalbauten darstellen, indem er die oft technisch unzureichende Schilderung der Funde älterer französischer und englischer Forschungsreisender mit den eigenen Untersuchungen verglich und systematisch zusammenstellte und damit sichere Unterlagen für die stilhistorische Betrachtung bot.

Ich habe hier nur von den baugeschichtlichen Arbeiten sprechen wollen. Wir können uns rühmen, daß keine Hochschule der Welt die Dresdener an Rührigkeit und Vielseitigkeit nach dieser Richtung übertrifft. Nicht erwähnt habe ich diejenigen Dissertationen, die sich mit baupraktischen und solchen, die sich mit volkswirtschaftlichen und städtebaulichen Aufgaben beschäftigen. Hinsichtlich der letzteren möchte ich mit herzlichem Dank einen Mann nennen, der im reichsten Maße Hilfe und Anregung für das Promotionswesen der Hochbau-Abteilung bot: nämlich den schmerzlichen in unserem Kreise vermißten Kollegen Wuttke. Wir haben mit wachsender Freude beobachtet, in wie hohem Grade er es verstanden hatte, in die besonderen Aufgaben des volkswirtschaftlichen Unterrichtes an der Technischen Hochschule sich zu vertiefen. Der vielseitig anerkannte Wert der von ihm angeregten und in engster Gemeinschaft mit den Professoren der Hochbau-Abteilung durchgeführten Promotionen sprechen lebhaft hierfür. Wir freuen uns, in Prof. Schäfer einen Kollegen gefunden zu haben, der uns im Sinne Wuttkes ebenfalls durch seine Beziehungen zum Verwaltungsleben der Großstädte höchst dankenswerte Dienste geleistet hat und hoffentlich auch in Zukunft leisten wird.

Die Verbindung mit der Volkswirtschaft wurde für uns durch das Seminar für Städtebau geschaffen, in dem sich Architekten und Ingenieure zur Behandlung eines zu hoher Bedeutung gelangten Stoffes die Hand bieten. Das führte zur Ausbildung eines neuen technischen Faches, in dem wir Deutsche mit Stolz die Führung für uns beanspruchen können. Sagte doch unlängst einer unserer Kollegen an der Havard-Universität, Frederic C. Howe, die Entwicklung der deutschen Städte gehöre zu den drei großen Zeitabschnitten, in denen der Städtebau die Träume und Gedanken der Menschen beherrschte: der Zeit der Antonine, der Blüte des Mittelalters und jener Zeit, in der die Liebe und der Stolz der zu junger Freiheit gelangten deutschen Bürger, und zwar der Deutschen allein, Mittelpunkt der Zivilisation, des Glückes, der Gesundheit und des Wohlbefindens des Volkes geschaffen haben. Das Planen von Städten sei in Deutschland eine Wissenschaft geworden wie die des Maschinenbaues. Wir hoffen, daß es auch eine Kunst werde und für alle Zeit bleibe. Und wir Mitglieder des Städtebau-Seminars hoffen weiter, daß uns die Entwicklungsmöglichkeiten geboten werden, um selbst arbeitend die Gesetze der Wohlfahrtspflege durch geregelte Bauweise, weitsichtige Organisation und ästhetisches Gewissen auszubilden und ihre Anforderungen als eine wichtige Aufgabe einer guten Staatsverwaltung in unseren Schülern lebendig zu machen. —

Literatur.

Das Freiburger Münster, seine Bau- und Kunstpflege. Von Friedrich Kempf, Münsterbaumeister. 88 Seiten Kunstdruck mit 91 Abbildungen und Grundrissen. Karlsruhe i. B. 1914. G. Braun'sche Hofbuchdruckerei und Verlag. Preis in Pergament geb. 2,50 M.

In dieser Schrift gibt der durch seine mehr als 25jährige unermüdliche Tätigkeit um die Erforschung der Baugeschichte und die Erhaltung des Freiburger Münsters hochverdiente Verfasser, dessen Feder bereits ein Münsterführer und eine große Reihe kunstgeschichtlicher Aufsätze über einzelne Künstler und Werke derselben entstammen, eine Geschichte des ehrwürdigen Baues, von der Entstehung der romanischen Bauteile an bis auf unsere Tage, auf Grund zahlreicher urkundlicher und aktenmäßiger Berichte und unter ausgiebiger Benützung der neuesten Forschungen und Untersuchungen.

Besonders wertvoll ist die an die Geschichte und Beschreibung des Bauwerkes anknüpfende Uebersicht über die Tätigkeit des Münsterbauvereins (gegr. 1890), die, ausgehend von den Grundsätzen der heutigen Denkmalpflege, in eindringlicher Sprache über den gegenwärtigen Zustand des Münsters und die Erhaltung und Sicherung des Bauwerkes Aufschluß gibt. 91 sorgfältig ausgewählte schöne Abbildungen und Grundrisse veranschaulichen die Kunst und Kunstschätze des Münsters, wie den augenblicklichen

Bestand des durch den Verfasser neu geschaffenen Münster-Museums. Möge das vortreffliche Buch, dessen Billigkeit bei seiner vornehmen Ausstattung besonders hervorgehoben zu werden verdient, bei Baubehörden, besonders kirchlichen, bei Architekten, Bildhauern, Kunstwissenschaftlern und auch bei Kirchenbehörden und Geistlichen Beachtung finden. —

Vereinfachte Blitzableiter. Von Prof. Dipl.-Ing. Sigwart Ruppel in Frankfurt a. M. Dritte, vollständig umgearbeitete Auflage. 134 S. kl. 8^o mit 80 Textfiguren. Berlin 1914. Verlag Julius Springer. Preis 1 M.

Durch Blitzschlag gehen in Deutschland jährlich Werte von etwa 12 Mill. M. verloren, vorwiegend auf dem flachen Lande und meist durch Zündungen, die bei Vorhandensein von Blitzableitern vermieden werden könnten. Unkenntnis von der Größe der Blitzgefahr und der Möglichkeit einfachen Blitzschutzes, die vielfach unzweckmäßige und dabei kostspielige Ausbildung der älteren Blitzableiter-Anlagen, die irrümliche Anschauung, daß ein sicher wirkender Blitzableiter nur durch Sonderfachleute hergestellt werden könne und daß ein mangelhafter Blitzableiter gefährlicher sei als gar keiner, haben einer weiteren Verbreitung der Anwendung von Blitzableitern bisher entgegen gewirkt, während doch, namentlich auf dem Lande, der Blitzableiter an keinem Gebäude fehlen sollte. Mit diesen falschen Anschauungen räumt die kleine Schrift gründ-

lich auf, die in erweiterter und nach neuesten Gesichtspunkten und Erfahrungen ganz umgearbeiteter Form jetzt zum dritten Mal (seit 1907) erscheint. In knappster, klarer Darstellung werden die allgemeinen theoretischen Grundlagen erörtert und dann wird eingehend die sachgemäße, einfache und billige, die äußere Erscheinung der Bauten in keiner Weise beeinflussende Durchbildung der Blitzableiter im Einzelnen besprochen, zu deren Herstellung jeder brauchbare Bauhandwerker angelernt werden kann.*) Auch der Blitzschutz von Eisenbeton-Bauten wird kurz behandelt,**) ferner die Prüfung der Blitzableiter in sorgfältiger Weise erörtert. In einem Anhang werden die Leitsätze des „Verbandes Deutscher Elektrotechniker“ über den Blitzschutz von Gebäuden (1901) mitgeteilt, zu denen neuerdings Erläuterungen und Ausführungsbestimmungen herausgegeben worden sind, die sich vielfach mit früheren Vorschlägen und Anregungen des Verfassers decken. Die kleine Schrift kann allen Praktikern des Hausbaues, Architekten und Baugewerksmeistern warm empfohlen werden. —

Vermischtes.

Deutsche Marmore für Deutschland. Unter diesem Titel veröffentlichte der „Deutsche Steinbildhauer“ einen Artikel, der nach dem Eingreifen Italiens in den Weltkrieg erhöhte Bedeutung erhalten hat. Der Artikel verfolgt das Ziel, die deutschen Architekten auf die Verwendung einheimischer Marmorarten hinzuweisen, damit die deutschen Marmorwerke in den Stand gesetzt werden, uns unabhängig von der französischen, der belgischen und vor allem der italienischen Marmor-Einfuhr zu machen. Steht doch Deutschland nach dem Umfang der Einfuhr italienischen Carrara-Marmors an zweiter Stelle unter allen Kulturstaaten. Dabei besitze Deutschland in allen Landesteilen zahlreiche aufgeschlossene Marmorlager mit prächtigen Marmorarten in allen Farbenstimmungen, ja, es besitze wahrscheinlich das größte Marmorlager der Erde, denn zahlreiche Lager von großer Ausdehnung seien zwar bekannt, infolge des ausländischen Wettbewerbes aber noch nicht erschlossen. Und doch seien die deutschen Marmorarten die preiswürdigsten, denn „die deutschen Marmorbrüche liegen fast sämtlich im Mittel Deutschlands, also nach allen Richtungen hin außerordentlich günstig, und haben durchwegs meist sehr günstige Transportverhältnisse. Für ein Schwergut, das die rohen Marmorblöcke sind, wirken die hohen Auslandsfrachten derart verteuern, daß es auch für den Nichtfachmann kein einfacheres Rechenexempel geben kann, als: daß Ausführungen in unseren deutschen heimischen Marmoren stets billiger sind als solche in gleichwertigen ausländischen Marmorarten. Diese Tatsache ist noch viel zu wenig bekannt“.

Wir können diese Bestrebungen nur unterstützen. Eine übersichtliche Darstellung über die Orte der deutschen Marmorgewinnung und über die gewonnenen Arten könnte den Bestellern und den Werken wesentlich nützen. —

Die sächsischen Handelskammern gegen eine künstliche Belebung der Bautätigkeit. Der „Landesausschuß der Kriegs-Arbeitsgemeinschaft des Baugewerbes im Königreich Sachsen“ hat an das Sächsische Ministerium des Inneren eine Eingabe gerichtet, in der darum gebeten wird, einer Reihe von Fragen zur Belebung der Beschäftigungslosigkeit im Baugewerbe prüfend näher zu treten. Das Ministerium hat diese Eingabe den sächsischen Handelskammern zur Kenntnis und Berichterstattung darüber zugefertigt, ob und welche Anregungen etwa zur weiteren Verfolgung geeignet seien und wie sie verwirklicht werden könnten. Sämtliche sächsische Handelskammern haben dem Ministerium gegenüber den Standpunkt eingenommen und berichtet, daß das Baugewerbe infolge des Krieges tatsächlich leidet, daß aber abnorme Erscheinungen im Gewerbe nicht zu beobachten sind und von einer Notlage nicht gesprochen werden könne. Die von der Kriegs-Arbeitsgemeinschaft empfohlene künstliche Belebung der Bautätigkeit sei nicht wünschenswert, schon weil kein Mangel an Wohnhäusern sei, da viele Wohnungen infolge des Krieges durch Aufgabe des Haushaltes leer ständen. Die noch vorhandenen Arbeitskräfte im Baugewerbe fänden namentlich durch die vom Staat zur Ausführung gebrachten Baulichkeiten jetzt vielfach Beschäftigung. Sollte später allgemeine Arbeitslosigkeit eintreten, könne dieser durch Notstandsarbeiten abgeholfen werden. Gegen die von der Kriegs-Arbeitsgemeinschaft empfohlene Kredit-Inanspruchnahme zur Uebernahme von Baugeldern wenden sich die Berichte der Handelskammern ebenfalls. —

*) Vergl. die Ruppel'schen Ausführungen über die zweckmäßige Ausführung billiger Blitzableiter in „Deutsche Bauzeitg.“, Jahrg. 1913, S. 810.
**) Vergl. die ausführlichen Ausführungen Ruppel's zu dieser Frage in den „Mitteilungen“ zur „Deutschen Bauzeitung“. Jahrg. 1914, S. 43 ff.

Neues Rathaus in Kiel. Das Hochbauamt der Stadt Kiel teilte uns Folgendes mit: Die Angabe unter dem Kopfbild in Nummer 47, das den vor dem Rathaus errichteten „Schwertbrunnen“ darstellt, ist in sofern nicht richtig, als die Bronzefigur eine Schöpfung des Bildhauers Prof. Adolf Brütt in Berlin ist, während der Entwurf zu dem Brunnen und die architektonische Einzelbehandlung von Hrn. Ob.-Brt. Prof. Dr. Hermann Billing in Karlsruhe stammen. —

„Ist der Heimatschutz kulturfördernd?“ Auf die Kritik meines Aufsatzes durch die Geschäftsstelle des „Deutschen Bundes Heimatschutz“ sei mir kurz folgende sachliche Richtigstellung gestattet:

Es besteht kein Gegensatz in meinen Behauptungen: „der Charakter der Stadt Weimar (d. h. des inneren Weimar, wie ich ausdrücklich hervorhob, im Gegensatz zum äußeren Weimar, wo neue Klänge die neue Zeit anstimmen mögen, ich betone, Charakter als innere, im Gegensatz zur äußeren Form), den ihm die große Zeit vor hundert Jahren gegeben hat, soll weiter gepflegt werden“ und „möglich, daß in Manchem sich eine Verwandtschaft mit dem Bild vor hundert Jahren heraus kristallisiert“. Beide Sätze stimmen durchaus mit der in meinem Aufsatz grundsätzlich ausgesprochenen Forderung überein, daß der „Geist der Kultur und gerade die Selbständigkeit dieses Geistes, den die alten Bauwerke künden“, für alles neuzeitliche Schaffen vorbildlich sein sollen. Wenn also ein Bauwerk, oder eine Stadt, ohne von vornherein bewußtes Anlehnen an die „heimatliche Bauweise“, einfach durch logisches Entwerfen und Ausführen sich doch dem Charakter der alten Zeit nähert, so ist das als Folge-Erscheinung wohl möglich und kann sehr berechtigt sein, wie ich auch zu Ende meines Aufsatzes näher ausgeführt habe. Erfreulich und dankenswert fortschrittlich erscheinen mir da die Maßnahmen der preuß. Staatsregierung für den Wiederaufbau von Ostpreußen, die ja auch nichts von Heimatschutz und heimatlicher Bauweise sprechen, sondern nur von Zweckform und Gruppierung im Banne einer „einheitlichen, künstlerischen Idee“. —

Paul Klopfer in Weimar.

Wettbewerbe.

Im Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Bebauung eines städtischen Baublockes an der König-Straße von Magdeburg, ausgeschrieben seitens des Magistrates unter den in Magdeburg ortsansässigen Architekten, hat sich das Preisgericht, dem als Techniker die Hrn. Prof. Bruno Möhring in Berlin und die Geh. Bauräte Möbius und Peters in Magdeburg angehörten, dahin entschieden, daß ein I. Preis nicht erteilt, vielmehr der für den I. und den II. Preis zur Verfügung stehende Betrag von 5000 M. in zwei gleich bemessenen Preisen von je 2500 M. zuerkannt werden solle: dem Entwurf „Neuland“, Verf.: Magdeburger Bau- und Kreditbank (Architekten: kgl. Brt. Duvigneau, F. Stapff und W. Fischer); und dem Entwurf „Geluk“, Architekt: Maximilian Worm. Dem Entwurf „3 Plätze“, Verf.: Reg.-Bmstr. a. D. Oskar Höpffner, wurde der III. Preis von 1000 M. erteilt. Für den Ankauf zum Preise von je 500 M. wurden die Entwürfe „Freiheit in Grenzen“, Architekt: Aug. Stockmeier und „Oase“, Architekt: Hermann Ziemer, sämtlich in Magdeburg ausgewählt.

Ueber die Ausführung eines der Entwürfe sind Beschlüsse bisher nicht gefaßt. —

Im badischen Preisausschreiben betr. Entwürfe für Gedenktafeln liefen 40 Arbeiten ein, die den Bedingungen des Preisausschreibens entsprachen. Den I. Preis erhielt der Bildhauer August Meyerhuber in Karlsruhe; II. Preise fielen dem Glasmaler Jos. Friedel in Mannheim und dem Bildhauer Vikt. Szilgagi in Freiburg zu. III. Preise wurden dem Bildhauer Karl Meyerhuber, der keramischen Manufaktur Weinschenk in Karlsruhe, Schlossermeister Karl Stroh in Karlsruhe und Bildhauer Ernst Honstetter in Ueberlingen zuerkannt. —

Im Wettbewerb betr. Entwürfe für den Neubau einer Bezirks-Versicherungsanstalt in Münchengrätz liefen 23 Arbeiten ein. Den I. Preis von 300 K. gewann Gottfried Slama, den II. Preis von 200 K. Vratislav Lhota, beide in Prag. Der III. Preis von 100 K. fiel an Joh. Svarovsky in Smichow. —

Wettbewerb Beamten-Wohnungs-Bauverein Graudenz. Wir erhielten zu diesem Wettbewerb Zuschriften, in denen Klage darüber geführt wird, daß der am 1. April d. J. fällig gewesene Wettbewerb bis heute noch nicht beurteilt ist, obwohl die Beurteilung binnen 4 Wochen in Aussicht gestellt war. Bezügliche Anfragen blieben unerledigt. Die Einsender meinen mit Recht, es wäre angemessen, wenn den Bewerbern die Gründe der Verzögerung der Beurteilung bekannt gegeben würden. —



Die Verleihung des
im Völker-



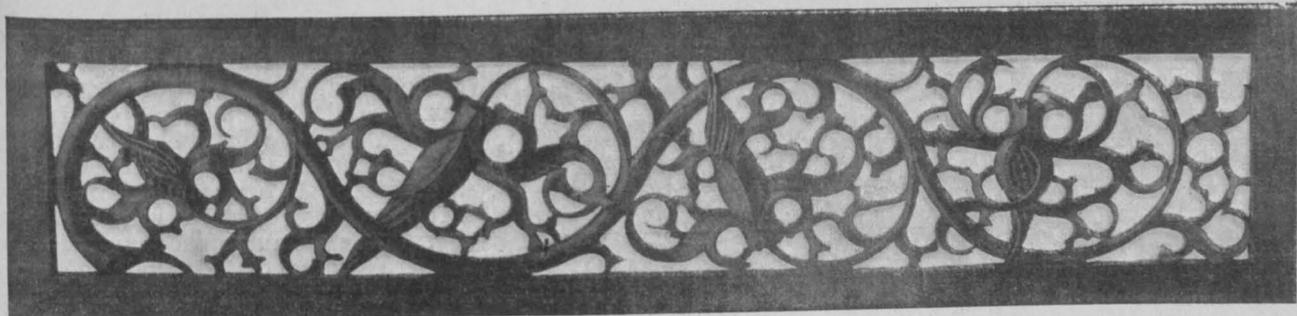
Eisernen Kreuzes
Krieg 1914—15

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

Walter Geiler, Dipl.-Ingenieur.
Fritz Gelhausen, Brt., Vorst. des Hochbauamtes in Bielefeld.
Kurt Georgius, Dipl.-Ingenieur in Magdeburg-Buckau.
Paul Gerecke, Reg.-Baumeister in Stettin.
Ernst Gerhardt, Landbauinspektor in Charlottenburg.
Karl Gerlach, Architekt in Dresden.
Max Gerlach, Dipl.-Ingenieur in Zeitz.
Joseph Gilles, Dipl.-Ingenieur in Köln-Deutz.
Paul Glogauer, Ingenieur von Offenbach a. M.
Wilhelm Gölsdorf, Reg.-Baumeister in Löhne i. Westf.
Konrad Gössel, Dipl.-Ingenieur von Karlsruhe i. B.
Albert Gollwitzer, Dir.-Rat, Vorst. der Werkst.-Insp. Nürnberg.
Paul Gottschalk, Dipl.-Ing., Reg.-Baumeister in Berlin.
Adolf Grahl, Reg.-Baumeister in Berlin.
Emil Grosse, Dipl.-Ing. in Leipzig-Neustadt.
Großkurth, Ingenieur in Cassel.
H. Grossmann, Dipl.-Ing., Oberlehrer an der Baugewerkschule in Buxtehude.
Johannes Grube, Reg.- u. Baurat in Berlin.
Dr. Karl Gruber, Reg.-Bmstr., Arch. beim städt. Hochbauamt in Freiburg i. Brg.
Otto Grüttschow, Architekt in Greifswald.
Günzler, Dipl.-Ing., Gewerbelehrer in Heidenheim.
Otto Gunderloch, Reg.-Bauführer in Saarbrücken.
Friedrich Gutbrod, Reg.- u. Brt., Vorst. des Werkstätten-Amtes in Grunewald.
Fritz Gutenstein, Dipl.-Ingenieur in Frankfurt a. M.
W. Haberl, Bauamtsassessor in München.
Otto Häcker, Architekt von Heilbronn.
Wilh. Härter, Arch. beim städt. Hochbauamt in Mannheim.
Gustav Hafer, Reg.-Bauführer in Cassel.
Hahn, Bauinsp., Vorst. d. Eisenb.-Bausekt. Rottweil.
Leo Hainz, Dipl.-Ing., Assist. an der Techn. Hochschule in Darmstadt.
Otto Haller, Reg.-Baumeister in Magdeburg.
Moritz Hane, Reg.-Baumeister, Bauleitung des kgl. Opernhauses in Berlin.
Otto v. Hanffstengel, Reg.-Bfhr. beim Kanalbauamt in Kiel-Wik.
Hapke, Reg.-Bfhr., Lehrer am Technikum in Neustadt i. Meckl.
Harnischfeger, Dipl.-Ingenieur in Halle a. Saale.
Harsch, Zivil-Ingenieur aus Karlsruhe i. B.
Hartbaum, Dipl.-Ingenieur in Halle a. Saale.
Franz Hartmann, Reg.-Baumeister in Olpe.
Max E. Hasche, Dipl.-Ingenieur von Buenos-Aires.
Max Haubold, Stud. der Techn. Hochschule in Darmstadt.
Erich Hauenschild, Reg.-Bmstr. b. d. Bahnbauinsp. Offenburg.
Fritz Hauffe, Stud. der Techn. Hochschule in Darmstadt.
Hechl, Bauamtsassessor in Nürnberg.
Dr. Otto Hefft, Ob.-Masch.-Insp., Vorst. des masch.-techn. Büros der Gen.-Dir. in Karlsruhe i. B.
Heimann, Reg.-Bauführer in Breslau.
Heinel, Dr.-Ing., Prof. an der Techn. Hochschule in Breslau.
Konrad Heinrich, Reg.-Baumeister in Chemnitz.
Karl Helbig, Reg.-Baumeister in Jena.
Alfred Hemmann, Mar.-Masch.-Baumeister in Danzig.
Hennings, Landesbaurat in Danzig-Langfuhr.
Max Herrmann, Reg.-Baumeister in Berlin-Schöneberg.
Philipp Hey, Reg.-Baumeister in Mülhausen i. Els.
Wilhelm Heydeck, Magistrats-Baurat in Königsberg i. Pr.

Artur Heyne, Architekt in Leipzig.
Oskar Hickfang, Reg.-Bmstr., Assist. an der Techn. Hochschule in Hannover.
Kurt Hielscher, Architekt in Berlin-Lichterfelde.
E. R. Hildebrand, Bauamtmann in Leipzig.
Fritz Hillmann, Architekt in Görlitz.
Himmelsbach, Reg.-Baumeister in Saargemünd.
Hintze, Reg.-Bmstr. aus Schwerin, z. Z. Vorst. eines Mil.-Eisenb.-Masch.-Amtes in Belgien.
Bruno Hirschberger, Baurat in Spandau.
Karl Hocheder, Reg.-Baumeister, Professor in Speyer.
Otto Höfft, Reg.-Baumeister in Frankfurt a. M.
Karl Höfinghoff, Reg.-Baumeister in Erfurt.
Artur Höhlmann, Reg.-Bmstr., Vorst. des Hochbauamtes in Deutsch-Krone.
Hoemke, Dipl.-Ingenieur in Kattowitz.
Ernst Homann, Reg.-Baumeister in Arnstadt.
Anker Honemann, Reg.-Baumeister in Posen.
Fritz Hornberger, Architekt in Stuttgart.
Fritz Hülsenkamp, Reg.-Bauführer in Breslau.
Georg Hülßner, Ingenieur in Leipzig-Lindenau.
Alfred Hüttner, Reg.-Baumeister in Dresden.
Bruno Illing und } Reg.-Baumeister im Min. der öff. Arbeiten
Georg Illgen, } in Berlin.
Friedrich Jacobi, Reg.-Bmstr. beim kais. Kanalbauamt in Burg i. Dithmarschen.
Heinrich Jacobi, Baurat, Dir. des Saalburg-Museums in Homburg v. d. Höhe.
Jacobi, Dipl.-Ing., städt. Masch.-Ing. in Frankfurt a. M.
Jaeschke, Dipl.-Ingenieur in Danzig.
Franz Jaffé, kgl. Baurat, Architekt in Berlin.
Jakob, Baurat, Kreisbauinspektor in Metz.
Reinhold Janke, Reg.-Bmstr., Oberlehrer an der Baugewerkschule in Münster i. W.
Louis Jauns, Dipl.-Ingenieur in Mülheim a. d. Ruhr.
Joh. Karl Jehne, Reg.-Bmstr. bei der Wasserbaudir. in Dresden.
Karlo Jelmann, Dr.-Ing., Stadtbaumeister in Berlin.
Ernst Jochem, Reg.-Baumeister in Eisenach.
Ludwig Jubitz, Stud. der Techn. Hochschule in Darmstadt.
Jos. Juliusberger, Dipl.-Ingenieur aus Berlin.
Franz Jung, Reg.-Bauführer in Köln a. Rh.
Hugo Kaiser, Reg.- u. Bauassessor in München.
Theodor Kallenbach, Reg.-Baumeister in Löhne.
Ludwig Kantschuster, Ob.-Postinsp., Etappen-Telegr.-Insp. aus Augsburg.
Raimund Kaskeline, Ing. bei Siemens & Halske in Berlin-Halensee.
Anton Kegel, Ingenieur von Neustadt i. Schw.
Robert Keiser, Stadtbaumeister in Berlin.
Wilhelm Keller, Architekt in Berlin.
Keller, Ingenieur in Frankfurt a. M.
Kellermann, Ingenieur aus Freudenstadt.
Walter Kern, Baurat in Berlin.
J. Kessel, Baurat in Bensheim.
Kesselring, Bauamtsassessor in Nürnberg.
v. Kessler, Reg.-Baumeister in Posen.
Oskar Kienlen, Architekt in Hannover.
Walter Kirchhoff, Reg.-Baumeister in Essen a. d. Ruhr.
Kleemann, Dipl.-Ingenieur in Erfurt.
Kurt Kleiber, Stud. der Techn. Hochschule in Breslau.
Klein, Reg.-Baumeister von Nürtingen.
Hans Klein, Stud. der Techn. Hochschule in Berlin.
Peter Klein, Reg.-Baumeister in Bremen.
Wilhelm Kleinmann, Reg.-Baumeister in Saarbrücken.
Anton Klotz, Dir.-Rat, Vorst. der Betr.- u. Bauinsp. in Lindau.
Otto Kluge, Gemeinde-Baumeister in Nowawes b. Potsdam.
Alfred Kniffler, Ingenieur in Köln a. Rhein.
Maximilian Knopff, Magistrats-Baurat in Berlin.
Willy Knorn, Stud. der Techn. Hochschule in Berlin.
Johs. Knoth, Stud. der Techn. Hochschule in Breslau.
Alex. Kober, Dir.-Rat, Vorst. der Betr.-Insp. Salzburg.
Hermann Koch, Reg.-Bmstr. beim Wasserbauamt Stralsund.
Valentin Koch, Reg.-Rat des Staatsmin. für Verkehrsangelegenheiten in München.
Koch, Ingenieur von Villingen.
Hans Köckritz, Stud. der Techn. Hochschule in Darmstadt.
Theodor Köhn, Stadtbaurat a. D. in Berlin-Halensee.
König, Stadtbaumeister in Calw.
Franz Koepke, Baurat in Oppeln.
Bruno Kohls, Dipl.-Ingenieur in Danzig.
Ludwig Kollofrath, Reg.-Bmstr., Städt. in Karlsruhe.
August Korff, Reg.-Baumeister in Dortmund.
Siegfried Kramm, Reg.-Baumeister in Posen.
Wilhelm Krankenhagen, Mar.-Masch.-Baumeister in Kiel.
Krause, Kreisbaumeister in Thorn-Mocker.
Alexander Krause, Reg.-Bauführer in Breslau.
Willy Krause, Betr.-Ingenieur in Berlin.
Werner Krawczynski (†), Stud. der Techn. Hochschule in Breslau.
Hans Krecke, Reg.-Baumeister in Berlin-Reinickendorf.
Fritz Krenzien, Ing., Bfhr. der Fa. R. Richter in Dessau.
(Fortsetzung folgt.)

In alt: Das Münster in Freiburg und seine Pflege. — Dr.-Ing. E. h. Füllscher †. — Die baugeschichtlichen Dissertationen der Hochbau-Abteilung in Dresden. (Schluß.) — Literatur. — Veröfentlichtes. — Wettbewerbe. — Die Verleihung des Eisernen Kreuzes im Völkerring 1914—15. —
Hierzu eine Bildbeilage: Kegelstube mit Kamin im Klubhaus der Erholungs-Gesellschaft in Aachen.
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

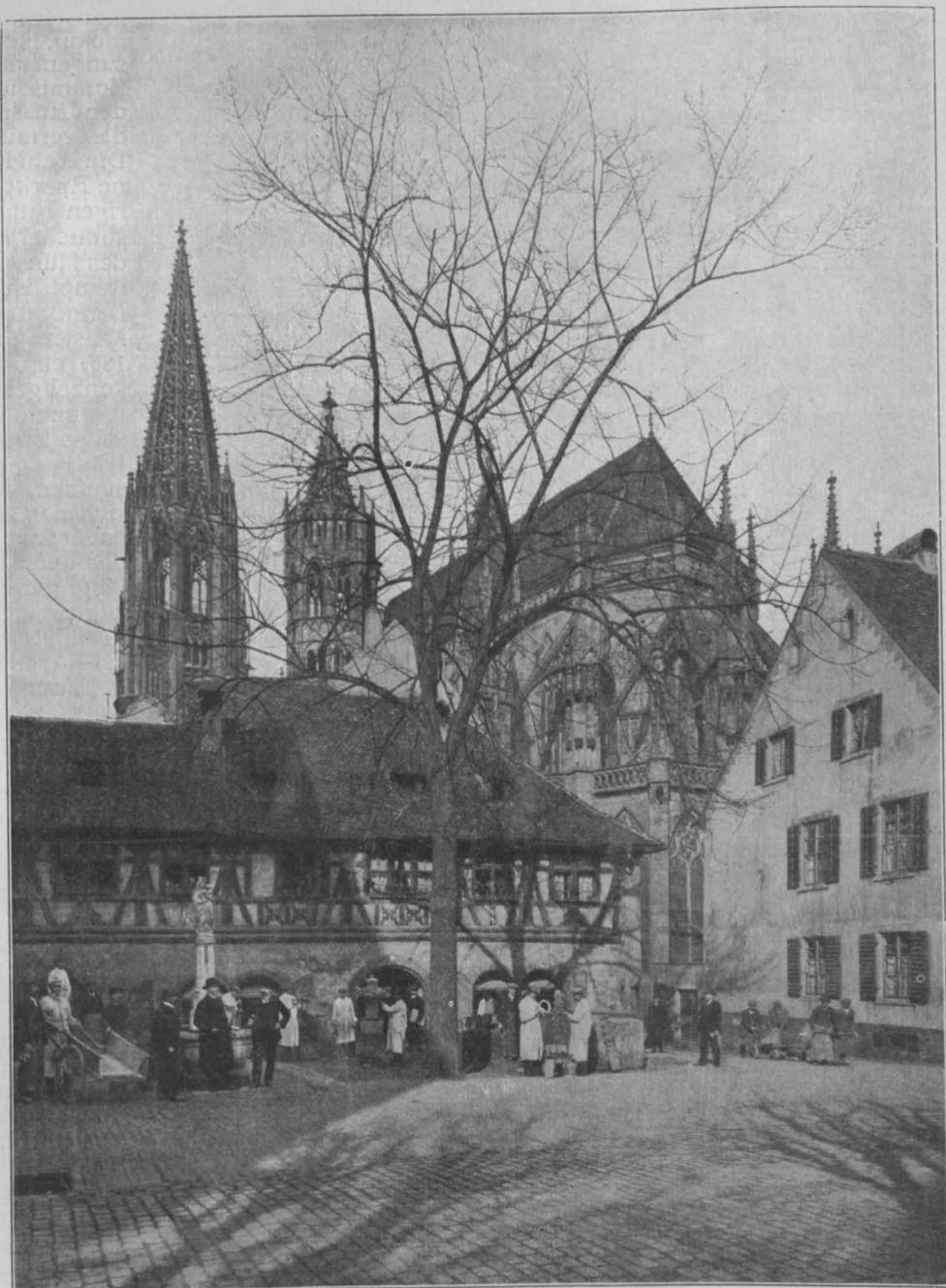
XLIX. JAHRGANG. № 54. BERLIN, DEN 7. JULI 1915.

Das Münster in Freiburg und seine Pflege. (Schluß.)

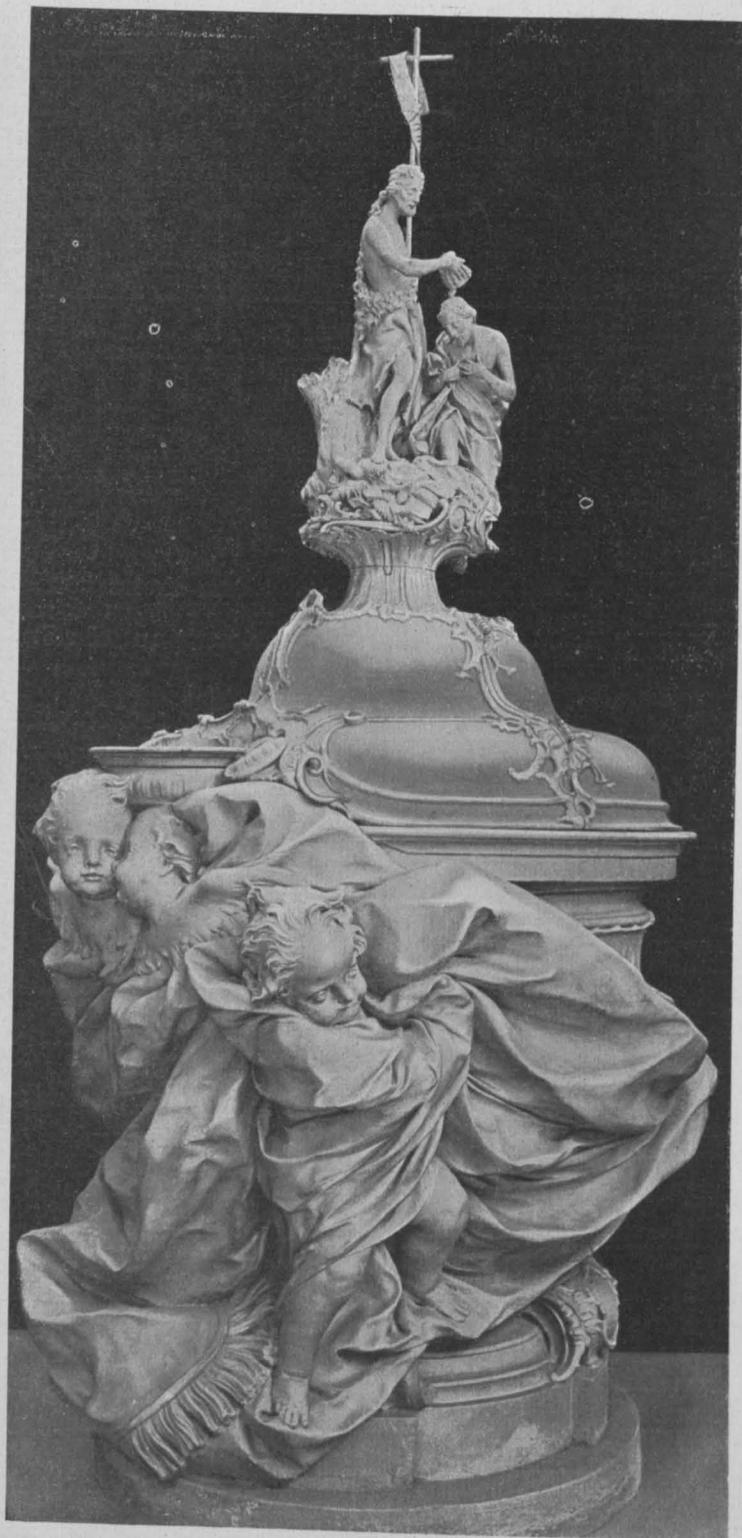


Der Beschluß zu einer neuen, umfassenderen und daher erfolgreicheren Art des Werkbetriebes am Münster setzte ein, als es dem Münster-Bauverein nach nahezu zwanzigjähriger Tätigkeit im Jahre 1909 gelungen war, seine Lage so sicher zu gestalten, daß sein Vermögensstand sich am 31. Dezember 1910 auf die sehr ansehnliche Summe von rund 3,5 Mill. M. belief. Betrug der Aufwand, seitdem der Verein die Pflege des Münsters in die Hand genommen hatte, im Lauf der Jahre 360 000 M., so konnte er von nun ab jährlich die stattliche Summe von rund 140 000 M. in den Dienst des Münsters stellen. Man konnte von nun ab von einer eigentlichen Bauaufgabe am Münster sprechen, die durch Schaffung eines urkundlichen, alle Teile des Bauwerkes umfassenden, archivalischen Planmaterials, bestehend in Bau- und Werkzeichnungen aller Art, sowie zeichnerischen und photographischen Aufnahmen vom Münster eingeleitet wurde. In Erkenntnis der Größe und der Verantwortung der am Münster zu lösenden Aufgaben wurde eine 9gliedrige „Münster-Bau- und Kunst-Kommission“ ins Leben gerufen, die bestimmt ist, den Verein in allen wichtigen technischen und künstlerischen Fragen zu beraten. In diese Kommission wurden aus dem Kreise der erfahrenen Vertreter der Baukunst, dem Kreise der Vertreter der prak-

tischen Denkmalpflege und dem Kreise kunstsiniger, bewährter Kenner des Münsters berufen: Münsterbaumeister Konservator Knauth in Straß-



Alte Münster-Bauhütte.



burg, Geh. Ob. Brt. und Konservator Kircher in Karlsruhe, Ob. Brt. Prof. Ostendorf daselbst, Prof. Geiges, Erzbischöfl. Ob.-Bauinsp. Jeblinger, Universitäts-Prof. und Konservator Dr. Sauer, Kunstmaler und Arch. Schuster, Stadtmstr. Thoma und Konservator Prof. Dr. Wingenroth, letztere in Freiburg. Gleichzeitig jedoch wurde eine andere wichtige Personalfrage einer glücklichen Lösung zugeführt.

Der bisherige Vorstand des Münsterbauamtes, Architekt Friedrich Kempf, seit dem Jahre 1888 mit den Arbeiten am Münster betraut und mit deren Erfordernissen vertraut, wurde mit Beschluß des Münsterbauvereins vom 31. Juli 1911 und mit Zustimmung des großherz. Ministeriums des Kultus und des Unterrichtes, sowie des erzbischöflichen Ordinariates, gleichzeitig mit der Erweiterung seiner Befugnisse, aber auch seiner Verantwortlichkeit, zum Münsterbaumeister ernannt und ihm die endgültige Leitung der Münsterpflege anvertraut. Der vorhin genannten Kommission gehört der Münsterbaumeister mit beratender Stimme an, ist aber von deren Beschlußfassungen unabhängig, um zwischen der Kommission und dem geschäftsführenden Ausschuß des Münsterbauvereins das vermittelnde Bindeglied zu bilden. Die Wahl Kempfs bedeutete zugleich eine Anerkennung der etwa zwanzigjährigen Tätigkeit, die dieser in voller persönlicher Hingabe bis dahin in den Diensten des Münsters ausgeübt hatte. Der Name Kempf ist dem Münster nicht fremd. Bereits im 16. Jahrhundert war es ein Meister Jörg Kempf, der dem Münster 1561 eine köstliche spätgotische Steinkanzel geschenkt hatte und dessen Name auch mit anderen schönen plastischen Bildwerken am Münster, z. B. den Wasserspeiern am Oelberg, die 1558 entstanden, verbunden ist. Stets erfreute sich das Münster ausgezeichnete Bildhauer; aus dem 18. Jahrhundert ist z. B. der auch an anderen Orten Freiburgs tätig gewesene Christian Wenzinger zu nennen, von dem der beistehend abgebildete schöne Taufstein in der Stürtzel-Kapelle des Münsters herrührt.

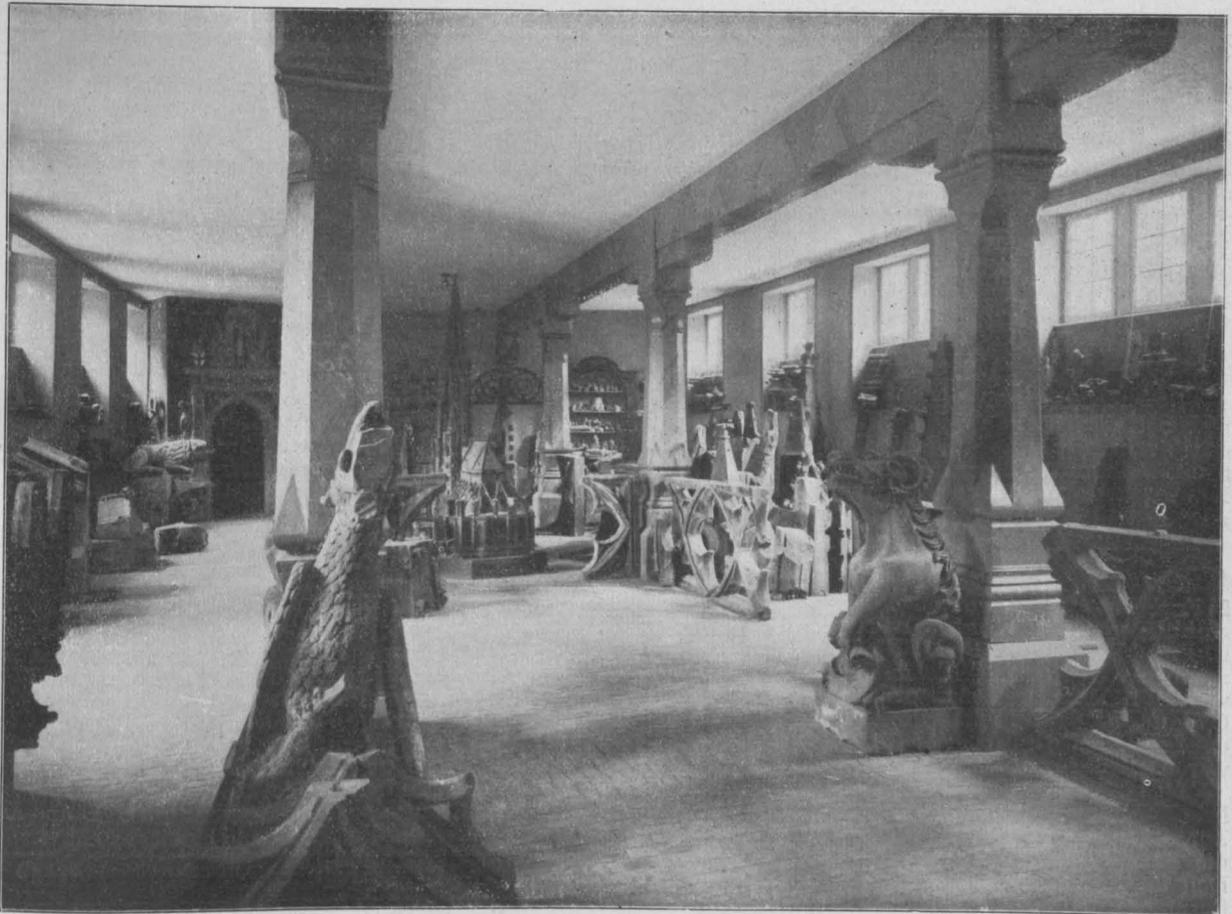
Zusammen mit den Personalfragen wurde eine andere wichtige, ja grundlegende Frage für die praktischen Arbeiten am Münster in hervorragender Weise gelöst: die einer neuen Münsterbauhütte. Die alte Münsterbauhütte ist in der umstehenden Abbildung dargestellt. Sie lag unmittelbar am Münster, das war aber auch ihr einziger Vorzug. Seit der Münsterbauverein die Münsterpflege übernommen hatte, hatte sich der Baubetrieb in einer solchen Weise entwickelt, daß die alte Hütte längst nicht mehr den Anforderungen entsprach und die vielseitigen neuen Bedürfnisse zu einer neuen Lösung der Frage drängten. Die Räume im alten Waisenhaus am Münsterplatz erfüllten wohl als Diensträume ihren Zweck, dagegen mangelte es an geeigneten Räumlichkeiten zur wohlgeordneten Unterbringung der fort und fort sich mehrenden Gipsabgüsse, der abgängigen alten Architekturteile und der

Taufstein in der Stürtzel-Kapelle des Münsters in Freiburg. Bildhauer: Christ. Wenzinger. 1768.

Original-Skulpturen, die als Urkunden einer vergangenen künstlerischen Betätigung sorgsamem Schutz erfordern. Da bot sich nun im Jahre 1909 Gelegenheit zur Erwerbung des Anwesens Burg-Straße 4, in unmittelbarer Nähe des Münsters gelegen, zwar mit Bauwerken in sehr vernachlässigtem Zustand, aber



Sammlung der Gips-Abgüsse im Obergeschoß der neuen Münster-Bauhütte.



Sammlung alter Bauteile des Münsters im Erdgeschoß der neuen Münster-Bauhütte.

räumlich in einer solchen Ausdehnung, daß auf dem Gelände alle Wünsche des Münsterbauamtes in ausreichendem Maße befriedigt werden konnten. Das ist nach den Entwürfen von Fr. Kempf in der glücklichen Form geschehen, welche die Abbildungen in der vorher gegangenen sowie in dieser Nummer zeigen.

Das 1330 qm große Anwesen wurde um 150 000 M. erworben und mit einem Aufwand von rd. 57 000 M. umgebaut. Wertvoll waren die bequemen Zufahrtsmöglichkeiten von der Konvikt- und von der Schloßberg-Straße aus. Das als Hauptgebäude gewählte dreistöckige Eckhaus an der Burg- und der Schloßberg-Straße erhielt ein neues Treppenhaus und nahm nunmehr im Erdgeschoß (siehe die Grundrisse S. 310) die Geschäftsräume der Kasse und das Sitzungszimmer mit Garderobe auf. Im ersten Obergeschoß wurden die Diensträume des Bauamtes mit Registratur und Plan-Archiv eingerichtet, während im zweiten Obergeschoß die Dienstwohnung des Münster-Bau-meisters angeordnet wurde. Das in der Burg-Straße sich unmittelbar anschließende Nebengebäude wurde nach Entfernung der Zwischenwände und nach Einbau starker Unterzüge und Stützen zu zwei großen Sammlungsräumen ausgestaltet, und zwar wurden im Erdgeschoß die abgängigen Original-Skulpturen vom Münster, im Obergeschoß die Gipsabgüsse aufgestellt. Beide Sammlungsräume sind vom Verwaltungsgebäude zugänglich, unter sich aber auch durch eine Wendeltreppe verbunden. Auch das Dachgeschoß dieses Bauteiles wurde zu einem Sammlungs-Raum ausgebaut.

Das gegenüber liegende Nebengebäude erhielt an der Südwand einen abgetreppten Giebel und wurde im Erdgeschoß zu einer Bildhauer-Werkstätte und zugleich Arbeitsraum des Werkmeisters ausgebaut; im Obergeschoß liegt die Dienstwohnung des Werkmeisters. Eine völlig neue Bauhütte zieht sich, unmittelbar anschließend, längs der südlichen, zinnen-gekrönten Grenzmauer hin. In diesem neuen Gebäude wurde versucht, einer guten Werkhütte in allen praktischen Hinsichten gerecht zu werden und auch ihren Charakter zum Ausdruck zu bringen. Die Hütte ist ausreichend geräumig und erhält von Norden ein reichliches, für die Bearbeitung von fein gegliederten Werkstücken wertvolles, gleichmäßiges und reflex-freies Licht. Sie ist durch herausnehmbare Fenster für Sommer- und Winterbetrieb eingerichtet und für letzteren durch Ofenfeuerung erwärmbar. Die künstliche Beleuchtung ist die elektrische. Ein weit vorspringendes Dach ermöglicht an Regentagen den Steinmetzen das Arbeiten im Freien. Die Räume über der Werkhütte, von außen durch eine Treppe zugänglich, dienen zur Aufstapelung von Materialien. Zwischen Sammlungsgebäude und Werkhütte liegt ein kleinbürgerliches Haus des 18. Jahrhunderts,

Vermischtes.

Ehrendoktoren technischer Hochschulen. Die Technische Hochschule in Danzig hat dem Generalfeldmarschall von Mackensen die Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber verliehen, „da er im jetzigen Kampf die technischen Errungenschaften zu ruhmvollster Wirkung gebracht habe.“ —

Wettbewerbe.

Im Wettbewerb Bebauung Münz-Gasse und Main-Ufer in Frankfurt a. M. wurde folgende Entscheidung gefällt: Bebauung Münz-Gasse: I. Preis Hr. Franz Thyriot; II. Preis Hr. Herm. Senf; III. Preis Hr. A. H. Assmann. — Bebauung Main-Ufer: Kein I. Preis. Es wurden II. Preise verliehen den Hr. M. Seckbach und Cl. Musch; der III. Preis Hr. L. Bernouilly; IV. Preise den Hr. R. Wollmann und Rompel. Die Wettbewerbe waren auf die Architekten in Frankfurt a. M. beschränkt. —

Im Wettbewerb betr. Entwürfe für den Neubau einer Friedhof-Kapelle in Unter-Barmen liefen 34 Arbeiten ein. Zur Verteilung gelangten zwei II. Preise von je 800 M. an die Hr. Eugen Rückle und Karl Conradi in Barmen. Den III. Preis von 400 M. erhielt Hr. P. Klotzbach in Barmen. Für je 200 M. wurden angekauft Entwürfe der Hr. Schönhut & Schnabel, O. Silberberg und Eug. Rückle in Barmen. —

dessen Charakter erhalten wurde. Es enthält jetzt im Erdgeschoß das Schreibzimmer des Werkmeisters, den Vesperraum der Arbeiter, ein Brausebad und andere Nebenräume. Im Obergeschoß wohnt der Hauswart. Einfahrtstore und Mauer-Umfriedigung geben in ihrem Aufbau der Hofanlage einen stimmungsvollen architektonischen Rahmen. Ein Laufbrunnen wurde zwischen Bäumen aus vorhandenen Bestandteilen errichtet. Im Außenbereich erhielt die gesamte Baugruppe einen zwar bescheidenen, aber wirkungsvollen Schmuck durch farbige Behandlung, durch Betonung der Hauseingänge, durch Korbverkremsungen der Fenster im Erdgeschoß, durch das geschmiedete Tor an der Schloßberg-Straße, durch die Statuen der sieben freien Künste an dem Sammlungsbau der Burg-Straße, der Münster-Vorhalle entlehnt, usw. Durch das einheitliche Zusammenstimmen der einzelnen Gebäude, durch den Wechsel ihrer Größe, durch die farbige Behandlung der Putzflächen, die in einen wirkungsvollen Gegensatz zu dem Grün des Schloßberges gebracht sind, hat sich eine Bauanlage ergeben, die glücklich mit der landschaftlichen Umgebung in Harmonie steht.

Nachdem in der bisher dargestellten Weise die persönlichen und materiellen Grundlagen für die Pflege des Münsters geschaffen waren, wurden die Arbeiten an allen Teilen desselben mit großer Lebhaftigkeit aufgenommen. Die alljährlich erscheinenden Geschäftsberichte des Münsterbauvereins wissen darüber in langen Ausführungen, welche neben der Aufmerksamkeit in der Erkennung der Schäden auch die Sorgfalt in ihrer Heilung erkennen lassen, zu berichten. Der Vorsitzende des Münsterbauvereins, Universitäts-Professor Dr. Sauer, faßte seinen Eindruck über die bis dahin geleisteten Arbeiten in anerkennende Worte zusammen, die hier wiederholt werden mögen. Er führte u. A. aus, die Art, wie die Einzelteile des Münsters, Abgüsse von Skulpturen neben alten Originalen, in den Sammlungen systematisch und übersichtlich aufgestellt sind, zeuge für liebevolles Verständnis und auch auf's Kleinste sich erstreckende Sorgfalt der Münsterbauleitung. Die Wiederherstellung des Münsters sei durch die Inangriffnahme der Arbeiten an der Achteckhalle des Hauptturmes in ihren Kulminationspunkt getreten, womit die Aufgaben und die Verantwortung des Münsterbauemeisters eine Höhe erreicht haben, von der die Öffentlichkeit wohl kaum eine klare Vorstellung habe. Es gereiche ihm als Konservator zur besonderen Genugtuung, zum Ausdruck bringen zu können, daß die Arbeiten ganz im Geiste sorgsamer Erhaltung des Vorhandenen und liebevoller Pflege auch des Kleinsten, nach gesunden Grundsätzen der Denkmalpflege durchgeführt werden. Das Münster in Freiburg ist also in guter Hand! —

— H. —

Einen Wettbewerb zur Erlangung eines Bebauungs-Planes für das Gelände am Bahnhof Jungfernheide in Berlin hat die Boden-Akt.-Ges. „Bahnhof Jungfernheide“ laut Mitteilung in ihrer Generalversammlung vom 30. Juni 1915 beim Magistrat von Berlin in Anregung gebracht. Durch die Anlage des nördlichen Umschlaghafens und den beabsichtigten Bau einer Großmarkthalle in jener Gegend erhofft die Gesellschaft eine Belebung der Besiedelung. —

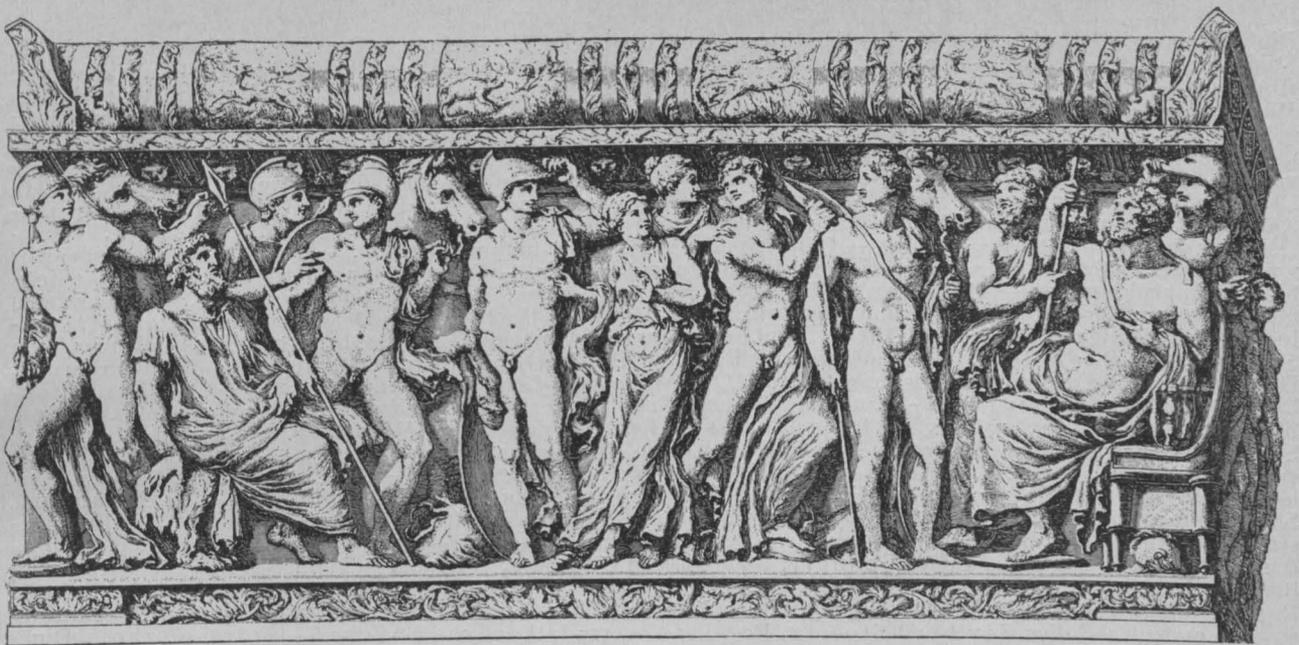
Notstands-Wettbewerbe in Breslau. Auch die Stadt Breslau ist erfreulicher Weise in die Reihe der deutschen Städte eingetreten, die sich berufen fühlen, dem durch den Krieg hervorgerufenen Notstand unter der Künstler-schaft zu steuern. Auf Antrag der städtischen Kunst-deputation beschäftigt sich die Stadt Breslau mit Maß-regeln zur Hebung der wirtschaftlichen Lage der Künstler während des Krieges. Es soll den Breslauer Künstlern und Kunstgewerblern Beschäftigung gegeben werden durch die Erteilung fester Aufträge kleineren Umfanges oder auch durch Ausschreibung von Wettbewerben. Für diese Zwecke sollen insgesamt 10000 M. aus Mitteln des Hauptextraordinariums 1915 bereit gestellt werden. —

Inhalt: Das Münster in Freiburg und seine Pflege. (Schluß). — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

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



KATHOLISCHE KIRCHE IN HACHENBURG (HESSEN-NASSAU). ** PHOTOGR. AUFNAHME VON PETER WELER IN BETZDORF AN DER SIEG. ***** DEUTSCHE BAUZEITUNG XLIX. JAHRG. 1915. NO. 55.



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIX. JAHRGANG. NO 55. BERLIN, DEN 10. JULI 1915.

FUER DAS



VATERLAND

Seliger Schlachtentod! Wer siegend dich gewann,
Konnte sich kein schön'res Los erringen,
Ruhmverherrlicht blickt auf ihn das Vaterland.
H. v. Reder.



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:

Friedrich Aicher, Ing., Gewerbelehrer in Stuttgart. — Karl Ast, Dipl.-Ingenieur aus Stuttgart. — Joseph Bailly, Dipl.-Ingenieur von Düsseldorf. — Friedrich Balfanz, Landesbauinsp. der Prov. Brandenburg in Berlin. — Werner Bartling, Ingenieur von Großburg, Kr. Strehlen. — Max Beckhaus, Dipl.-Ing., Stadtbauinsp. in Frankfurt a. M. — Fritz Berenbrock, Obergeringieur aus Mülheim a. Ruhr. — Johann Brüning, Architekt aus Bremen. — Adolf Bussenius, Dipl.-Ingenieur in Berlin-Grünwald. — Adolf Cardinal v. Widdern, Dipl.-Ingenieur. — Ernst David, Arch. beim Stadtbauamt in Straßburg i. E. — Ernst Dittmar, cand. ing., München. — Paul Eckstein, Reg.-Baumeister in Mehliß i. Thür. — Hans Ehrmann, Reg.-Baumeister in Gernsheim. — Otto Eiler, Stud. der Ing.-Wissenschaften von Siegburg. — Heinrich Engelberg, Zivilingenieur in München. — Willy Engelhardt, Kand. der Baukunst von Ulm. — Felix Erdmann, Reg.-Baufhr. von Stuttgart. — Karl Fauck, kgl. Katastermesser in Köpenick. — Karl Faure, Dipl.-Ingenieur in Cassel. — Hans Feustel, cand. ing. von Zürich. — Hans Fischer, Kand. der Ing.-Wissenschaften von Breslau. — Hans Fischer, Brandmeister aus Hamburg. — Heinrich Fischer, Architekt von Frankfurt a. M. — August Flerlage, Reg.-Bauführer aus Düsseldorf. — Ludwig Fricke, Dr.-Ing., Betriebsleiter des Peiner Walzwerkes. — Paul Gerdes, Dipl.-Ingenieur in Berlin. — Albert Gittermann, Reg.-Bauführer von Braunschweig. — Rudolf Goetzke, Dipl.-Ing. aus Duisburg-Ruhrort. — Alfred Goller, Architekt aus München. — Karl Friedrich Graf, Dipl.-Ing., Geometer der kgl. Flurbereinigungs-Komm. in München. — Paul Grotjan, Architekt in Hamburg. — Hermann Grube, Reg.- u. Brt. bei der Eisenb.-Dir. in Hannover. — Heinrich Hafner, Ingenieur von Karlsruhe i. B. — Willi Hahn, Architekt in Friedenau. — Ernst Hartwig, Kand. der Ing.-Wissenschaften von Leipzig-Schleußig. — Richard Havemann, Reg.-Bauführer in Schwerin. — Wilh. Heim, Prof., Dir. der kgl. Maschinenbauschule in Görlitz. — Paul Hengel, Dipl.-Ingenieur von Münchingen. — Adolf Henry, Ingenieur. — Kurt Hermstein, Reg.-Bfhr. beim Neubauamt Taubstummenanst., Leipzig. — Paul Hörmann, Stud. der Techn. Hochschule in München. — Friedrich Hoffmann, Dipl.-Ingenieur in Sangerhausen. — Alexander Hofmann, Ingenieur von Leipzig. — Fridolin Hohenleitner, Dipl.-Ingenieur. — Franz Rich. Holey,

Dipl.-Ingenieur aus Zwickau. — Herbert Hothorn, Stud. der Techn. Hochschule in Dresden. — Hermann Hugger, Stadtbaumeister in Saulgau. — Gottfried Keller, Architekt von Lottstetten. — Leopold Klopfer, Dipl.-Ingenieur von Augsburg. — Hans Kluge, Dipl.-Ing., Lehrer an der Baugewerkschule in Stettin. — Fritz Knebusch, Architekt von München. — Karl Helmut Knödler, Ingenieur in Eßlingen. — Kohl, Dr.-Ing., Privatdoz. an der Techn. Hochschule in Hannover. — Fritz Kreuschmer, Dipl.-Ingenieur von Breslau. — Hermann Krüger, Reg.-Baumeister in Güstrow i. Meckl. — L. Kuntz, Reg.-Baumeister. — Gustav Lang, Geh. Reg.-Rat, Prof. an der Techn. Hochschule in Hannover. — Julius Langenberg, Architekt von Cassel. — Heinrich Liemann, Reg.-Baumeister in Köln. — Christian Lindner, Dipl.-Ingenieur in Dresden. — Otto Löns, Dipl.-Ingenieur. — Sebastian März, Dr.-Ing. in München. — Karl Mahr, Ingenieur in Charlottenburg. — Hermann Martin, Architekt von Dresden. — Friedrich Maurer, Eisenb.-Assessor der Eisenb.-Dir. Regensburg. — Heinrich Maus, Architekt in Frankfurt a. M. — Heinrich Maute, Ingenieur von Ulm a. D. — Paul Mikeska, Oberingenieur von Hohenfriedberg. — Oskar Mittag, Arch., Mitinhaber der Kottbuser Dampfsägewerke. — Hugo Nauke, Dipl.-Ingenieur von Breslau. — Jakob Neuschwender, Reg.-Bfhr. beim Mil.-Bauamt in Karlsruhe i. B. — Bruno Nitzsche, Stud. der Techn. Hochschule in Dresden. — Fritz Ockert, Dipl.-Ingenieur in Stuttgart. — Friedrich Ohlms, Dipl.-Ingenieur von Vechelde. — Karl Ohnesorg, Dipl.-Ingenieur von Sandstedt. — Walter Peters, Reg.-Bauführer von Berlin. — Otto Prillwitz, Architekt von Kiel. — Wilhelm Pundt, Dipl.-Ingenieur in Edenbüttel i. Oldenburg. — Adolf Quehl, Kataster-Landmesser von Halle a. S. — Erich Rauschenberger, Reg.-Bauführer in Berlin. — Emil Otto Reiche, Assist. an der Techn. Hochschule in Dresden. — Max Reißer, Staatsbaupraktikant in Augsburg. — Traugott Reitsch, Reg.-Baumeister von Magdeburg. — Cornel Rolshoven, Stud. der Techn. Hochschule in Aachen. — Paul Rosenberg, Dipl.-Ingenieur aus Hamburg. — Ernst Rühl, Dipl.-Ing. aus Frankfurt a. M. in Berlin. — Karl Sadezky, Dipl.-Ing. von Straßburg i. Els. — Fritz Sauer, Dipl.-Ing., kgl. Flurbereinigungsgeometer in München. — Hans Schad, Assist. an der Techn. Hochschule in Breslau. — K. v. Schaubert, Stud. der Ing.-Wissenschaften auf Schloß Oberrigk. — Karl Schloesser, Architekt von Karlsruhe i. B. in Bergneustadt. — Werner Moritz Schmidt, Reg.-Bmstr. a. D., Stadtmstr. in Potsdam. — Martin Schmuckert, Stud. der Ing.-Wissenschaften in Berlin. — Eugen Schnorr, Bauinsp. von Offenburg, in Lauda. — Hans Schröder, Architekt in Berlin. — Karl Schroeder, Ingenieur aus Leipzig. — Karl Schroeter, Ingenieur von Hildesheim. — Hans Schuckelt, Reg.-Bauführer von Moschwitz. — Wolfgang Schumann, Ingenieur aus Duisburg. — Otto Selbmann, Baumeister aus Chemnitz. — Julius Seyd und Stoerig, Reg.-Landmesser in Deutsch-Ostafrika. — Fritz Spitzhoff, Dipl.-Ingenieur von Bremen. — Karl Streckfuss, Stud. der Techn. Hochschule in Karlsruhe i. B. — Hans Tesenitz, Baurat von Bad Schwartau. — Max Thimm, Reg.-Baumeister in Berlin. — Peter Trimborn, Stud. der Baukunst von Köln a. Rh. — Dr. Ferd. Vetter, Dipl.-Ing., Oberlehrer in Magdeburg. — Franz Vogeler, Architekt in Worpswede. — Georg Voss, Bauingenieur von Gnadefrei. — H. Walter, Dipl.-Ing., Hilfsarb. der mechan.-techn. Versuchsanst. der Techn. Hochschule in Dresden. — Georg Wegener, Dipl.-Ingenieur in Hannover. — Ernst Weißhuhn, Dr.-Ing., Lehrer an der städt. Beuthschule in Berlin. — Franz Widmann, Dipl.-Ingenieur in Biebrich a. Rh. — E. Wilhelm, Dipl.-Ingenieur von Breslau. —

Studierende der Techn. Hochschule in Berlin: Hans Bielert, Johannes Buness, Wilhelm Euker, Gustav Goslich, Wilhelm van Gries, Heinrich Ideler, Willi Knorn, Helmut König, Otto Krebs, Fritz Krumhoff, Werner Kunitz, Otto Leydel, Erich Müller, Kurt Neumann, Kurt Reisch, Johannes Richter, Paul Rohns, Walter Roth, Kars Sarnow, Christian Schnoor, Erwin Spillner und Rudolf Voigt.

Studierende der Techn. Hochschule in Breslau: Max Blass, Georg Hinze, Emil Hübner, Walter Mlitz, Hugo Nauke, Wilhelm Papp, Gottfried Reutter, Werner Schultz, Adam Seeliger, Ernst Wagner, Friedrich Weinhold und Richard Wellenstein.

Studierende der Techn. Hochschule in Danzig: Max Bertheau, Ernst Beyer, Felix Blau, Ide Brandes, Wilhelm Burbach, Walter Engel, Hans v. Fischer, Joseph Goretzki, Hans Happel, Fritz Heinemann, Heinrich Hertzner, Eduard Hopf, Gustav Jaeckel, Hermann Joachim, Paul Krebs, Werner Matthias, Wilhelm Mendel, Volkmar Nägele, Alfons Neumann, Alfred Otto, Johs. v. Prondzynski, Georg v. Rüdiger, Ernst Schmidt, Gerhard Simonsen, Albert Stöckhardt, Richard Stoltze, Walter Strahl, Siegfried Stroh, Erwin Walther, und Alfred Widmann und Bruno Heyking, Hörer.

Studierende der Techn. Hochschule in Darmstadt: Karl Adolf, Johannes Becker, Wilhelm Cobobus, Wilhelm Damm, Hans Erdmann, Aloys Faßbender, Maximilian v. d. Forst, Erwin Gibfried, Heinrich Haas, Christian Heß, Wilhelm Hotz, Robert Leister, Felix Luthardt, Karl Meyer, Alfred Michel, Albrecht Rentsch, Wilhelm Schael, Ernst Schiege, Franz Schmitz, Peter Schuckmann, Otto Spilker, Karl Sternsdorff, Gottfried Versock, Walter Wagenhäuser und Fritz Wittich.

Studierende der Techn. Hochschule in Hannover: Walter Bachmann, Heinrich Bauckhoff, Georg Berckemeyer, Kurt Friedrich, Paul Funke, Rudolf Fuß, Hugo Gräpel, Wilhelm Gramm, Fritz Griese, Hans Grote, Hermann Harms, Hopke Heykes, Heinrich vom Hove, Paul Hoyer, Robert Hülff, Georg Hünecke, Wilhelm Knoop, Karl Korthaus, Albert Krämer, Bernhard Kramer, Walter Krameyer, Adolf Krömer, Wilhelm Krull, Fritz Lehnw, Gerhard Mast, Karl Mayer, Hermann Möhle, Max Otto, Emil Peters, Walter Rose, Karl Schiebeck, Gerhard Schöne-Warnefeld, Wilhelm Steding, August Stemker, Bernhard Weule und Julius Wiggers.

Studierende der Techn. Hochschule in Stuttgart: Johannes Gulde, Erwin Huck, E. W. Schaeffler und Paul Stolz.

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, X in 43. —

Die Umgebung der Karls-Kirche in Wien.

Die Leser der „Deutschen Bauzeitung“ sind aus früheren Aufsätzen über die damaligen Absichten der Stadtverwaltung von Wien unterrichtet, das neue Kaiser Franz Josefs-Stadtmuseum auf einem Gelände in der unmittelbaren Umgebung der Karls-Kirche zu errichten (Siehe No. 59, 71 in Jahrg. 1904, sowie No. 98 in Jahrg. 1907). Die aus einem bezüglichen Wettbewerb zur letzten Wahl ausgeschiedenen Entwürfe von Otto Wagner und Friedrich Schachner waren auf Grund eines Raumprogrammes verfaßt, das zwei Baublöcke östlich der Kirche hierfür vorsah. Schachner starb, und da sein Entwurf mit der Persönlichkeit stand und fiel, so blieb schließlich nur der Entwurf von Otto Wagner übrig, an den sich die Erwägungen über die Ausführung in den Kreisen der städtischen Verwaltung wie namentlich auch in der breiteren Öffentlichkeit knüpften. Die Erörterungen wurden nach und nach mit so viel Leidenschaftlichkeit getränkt und es wandten sich im Laufe der Kämpfe mehr und mehr so zahlreiche Beurteiler von dem Entwurf Wagners ab, daß sich der Gemeinderat in Wien schließlich zu einer Aufgabe seines bis dahin eingenommenen Standpunktes veranlaßt sah. Mitbestimmend war der gleichzeitig ein-

getretene Umstand, daß die k. und k. Heeresverwaltung einen Teil der Schmelz, des Uebungsfeldes für die Wiener Garnison, der Gemeinde Wien zur Bebauung überließ. Nun wurde der Gedanke gefaßt, das Kaiser Franz Josefs-Stadtmuseum als Mittel- und Kristallisationspunkt eines neuen Stadtviertels auf der Schmelz zu betrachten und es zum Hauptteil einer neuen monumentalen Stadtanlage zu benutzen. Ein auf diesem Gedanken aufgebauter Wettbewerb schien der städtischen Verwaltung von Erfolg gewesen zu sein, sodaß der Gemeinderat den endgültigen Beschluß faßte, das neue Museum nicht mehr auf dem Karls-Platz, sondern auf der Schmelz zu errichten. Dadurch ergab sich die Notwendigkeit, das freie Gelände auf dem Karls-Platz im 4. Bezirk anderweitig zu verwerten. Das Stadtbauamt erhielt den Auftrag, für die Baublöcke zwischen Karls-Kirche und Lothringer-Straße einen neuen Bebauungsplan aufzustellen. Der Entwurf liegt nunmehr vor und harret der Begutachtung und der Genehmigung. Bei der Bedeutung dieser Angelegenheit für einen der monumentalen Punkte des Stadtbildes von Wien beschloß der Stadtrat von Wien nach einem Bericht des Stadtrates Schmid jedoch, die Beurteilung des Entwurfes nicht allein den städtischen Aemtern zu überlassen, sondern die k. k.

Zentralkommission der Baudenkmal Oesterreichs, den Architektenklub des Künstlerhauses, den Ingenieur- und Architekten-Verein, die k. k. Akademie der bildenden Künste in Wien, sowie die Gesellschaft österreichischer Architekten zu ersuchen, je einen Vertreter zur Begutachtung zu entsenden. Hieraus erhellt, daß durch die veränderten Beschlüsse hinsichtlich des Museumsbaues die Angelegenheit auch nach Ansicht der städtischen Kreise nicht an Bedeutung eingebüßt hat, sodaß auch wir uns erneut mit ihr beschäftigen müssen. Denn die Frage der Bebauung der Umgebung der Karls-Kirche ist keine örtliche Wiener Angelegenheit allein, sondern eine Kunstfrage, die weit über das Weichbild der österreichischen Kaiserstadt hinaus das Interesse der künstlerischen Kreise erweckt.

Die Karls-Kirche ist ihrem ersten Gedanken nach eine Votivkirche, ihrer Ausführung nach eine Triumphalkirche. Als letztere sollte sie sein ein Denkmal des Friedensschlusses von Utrecht und Rastatt, der Oesterreich, wenn auch nicht Spanien, wie Karl VI. beabsichtigte, aber doch Belgien, Mailand, Neapel und Sardinien brachte; der Erwerbung der italienischen und der niederländischen Provinzen und der Entstehung der Pragmatischen Sanktion, durch die es Karl nach dem Tode seines einzigen Sohnes Karl (1716) ermöglicht wurde, die österreichischen Lande ungeteilt an Maria Theresia übergehen zu lassen, wenn er selbst sterben sollte. Im Sommer 1713 wütete die Pest in Wien.

Karl VI. (1685 bis 1740) gelobte nach ihrem Erlöschen die

Ausführung eines großen Gotteshauses in Wien zur Abwehr der Pest in den österreichischen Landen. Da ein lebhaftes Interesse für Wissenschaft und Kunst einer der hervorstechendsten Charakterzüge des politisch nicht sehr hervorragenden Herrschers war, so betraute er den berühmtesten der damaligen Architekten, den Hofbau-Ober-Inspektor Joh. Bernhard Fischer von Erlach mit

der Bearbeitung des Entwurfes. Er widmete die Kirche dem heiligen Karl Borromäus (1538 - 1584), dem Erzbischof von Mailand, der bei der Pest in Mailand 1576 ein hervorragendes Beispiel christlicher Bruderliebe und starken Glaubensmutes gab. Der Beschluß der Errichtung der Kirche wurde am 22. Oktober 1713 gefaßt und am 4. Januar 1715 erfolgte die Grundsteinlegung. Die Kuppel war 1725 vollendet, die beiden Triumphsäulen waren 1730 errichtet. Am 18. Oktober 1737 erfolgte die Weihe der im Inneren noch unfertigen Kirche. Beim Entwurf des Grundgedankens der Anlage ging Fischer von Erlach zurück auf eine Kirche von Lucas Faidherbes in Averbode lez Diest in Brabant; der ovale Mittelraum erinnert an S. Andrea in Rom von Bernini, Anderes an Pariser Vorbilder. Im Aufbau finden sich Anklänge an Sta. Agnese auf Piazza Navona und an St. Peter in Rom. Charakteristisch sind vor allem die beiden Triumphsäulen, eine Erinnerung des Fischer von Erlach an die Trajanssäule auf dem Forum in Rom im Zusammenklang mit der benachbarten Santa Maria di Loreto, der schönen Kuppelkirche des jüngeren Antonio da Sangallo. Vor die Kirche setzte er nach dem Beispiel der Villa Rotonda bei Vicenza oder der Superga über Turin einen sechssäuligen Portikus mit einem reich geschmückten Giebfeld, darstellend Wien und die Pest von Giovanni Stanetti. Den Giebel selbst krönt die Statue des heiligen Borromäus.

Zur Zeit ihrer Errichtung (1715—1730) stand die Kirche völlig frei. Eine Ansicht von Wien von J. A. Delsenbach

aus dem Jahre 1720 zeigt die Gegend vor dem Kärntner-Tor, also den weiten südlichen Umkreis der Stadt, noch ungebaut. Dagegen ist auf einem aus etwas späterer Zeit stammenden Stich, der zwischen 1737 und 1783 entstanden sein dürfte, der Bürgerspitals-Gottesacker mit der kleinen Kapelle S. Rochi dargestellt und links im Hintergrund die über Eck gesehene Karls-Kirche. In der Umgebung der Kirche finden sich wohl niedrige Häuser, aber, soweit der Stich erkennen läßt, ohne systematische Beziehungen zum Gotteshaus. Auch die Ansicht Wiens im XVIII. Jahrhundert nach J. D. Huber enthält zwar die Karls-Kirche, aber diese ist noch gänzlich frei gegen das Wienflußtal und die Bastionen. Die erste bauliche Nachbarschaft dürfte die Kirche in dem schlichten dreigeschossigen, niederen Gebäude zwischen ihr und der Techniker-Straße erhalten haben, dem dann 1816—1818 das nach den Entwürfen des Hofbau-Rates Schemerl von Teytenbach ausgeführte Polytechnikum folgte, das der Kirche eine gute seitliche Einrahmung gab, bis es um ein viertes Stockwerk erhöht und dadurch außer allem Verhältnis zu Platz und Kirche gebracht wurde. Dadurch ist eine bleibende Unmöglichkeit geschaffen, der Karls-Kirche heute noch eine ihr angemessene architektonische Einrahmung, die ihre Wirkung nicht drückt, sondern steigert zu geben. Um so größere Wichtigkeit kommt daher dem „Regulierungs-Antrag“ und der „Baulinien-Bestimmung“ für die östlichen Teile des Karls-Platzes zu, denn nach dieser Seite ist noch Manches

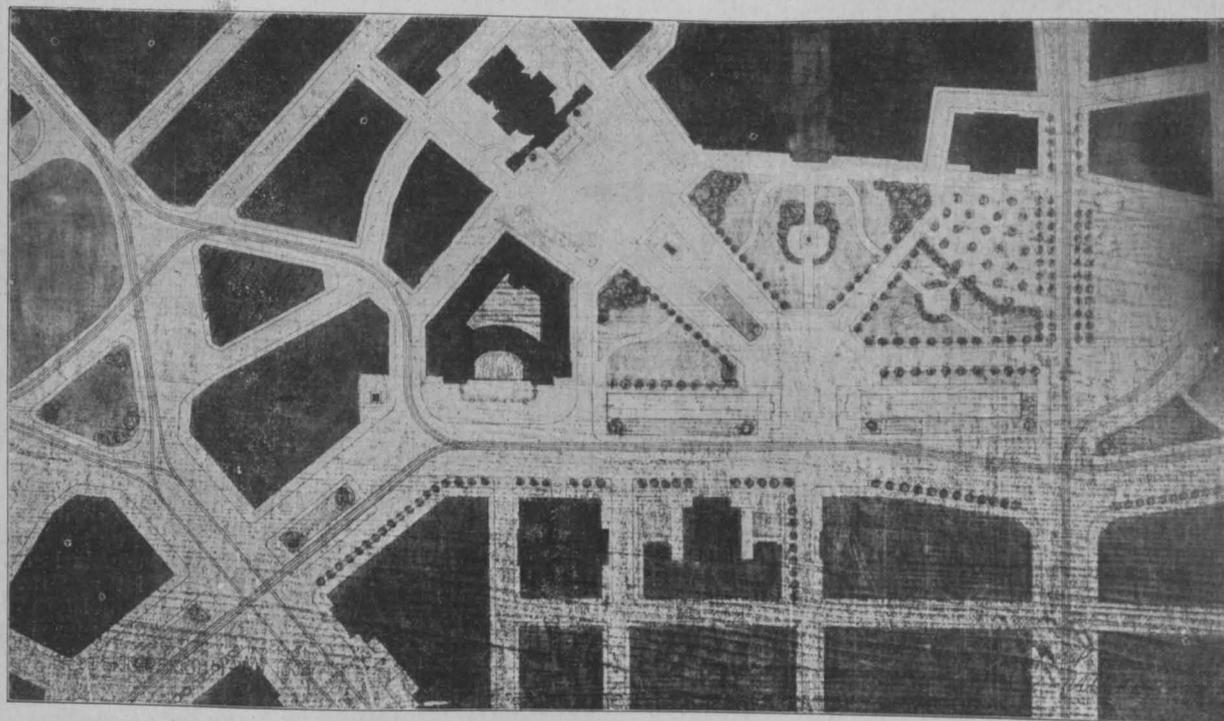


Ansicht des Karls-Platzes vor der Wien-Regulierung.

zu retten, wie Friedrich Ohmann und Andere in den Ausführungen über die Ausgestaltung des Karls-Platzes in No. 59 ff. des Jahrganges 1904 unserer Zeitung nachgewiesen haben. Unter den heutigen Umständen gewinnen die Baublöcke zwischen Karls-Kirche und Lothringer-Straße eine nicht genug zu schätzende Bedeutung. Der Karls-Platz ist an sich kein glückliches Platzgebilde; er ist zu groß, an seinen Umrissen zu wenig scharf begrenzt und nimmt auf die in seiner östlichen Diagonale liegende Karls-Kirche nur geringe Rücksicht. Eine Lösung ist nur möglich durch weitere Einbauung der Kirche, was, bei fein abgewogenen Höhenverhältnissen, ihre Wirkung nur steigern muß, und durch Anlage eines besonderen Platzes im Platz vor der Kirche. Denn am Karls-Platz ist im Laufe der Zeit Alles verpfuscht worden; er hat weder eine geordnete Beziehung zur verlängerten Kärntner-Straße, noch zur Akademie-Straße, noch zur Technischen Hochschule, noch zur Karls-Kirche. Er hat weder eine ausgesprochene Längs-, noch eine Querachse, noch auch reine diagonale Beziehungen. Und doch wäre auch heute noch möglich, etwas Organisches zu schaffen; es bedarf aber dazu des Entschlusses eines Chirurgen, der abschneidet, was ihm nicht mehr gesund dünkt. Der zu große Karls-Platz müßte geteilt werden. Es wäre zunächst eine symmetrische Platzanlage zu schaffen in der Achse der Kärntner-Straße, auf Kosten einerseits des Obst-Marktes, andererseits des Karls-Platzes. Die Bebauung dieser Platzanlage, die sich beim Beginn der Wiedener Haupt-Straße wieder auf die Breite

dieser Straße einengt, müßte eine einheitlich-monumentale sein. In der Achse der Akademie-Straße wäre eine zweite Platzanlage mit gleichfalls einheitlicher monumentaler Umbauung zu schaffen mit einer geraden Achsenbeziehung einerseits zum Mittelbau der Technischen Hochschule, andererseits mit diagonalen Beziehungen zur Karls-Kirche und zum Beginn der Wiedener Haupt-Straße. Es würden sich also ergeben, ein Kärtner-Tor-Platz, ein Karls-Platz und ein Karlskirchen-Platz, jeder individuell behandelt. Für den Kirch-

Dank und mit schönstem Erfolg die Wunden zu heilen bemüht, die der Krieg auch der Künstlerschaft geschlagen hat. Man ist mit bester Absicht bestrebt, geeignete Aufgaben zur Lösung durch die Allgemeinheit der Künstlerschaft zu finden. Wohlan, hier ist eine solche Aufgabe, der Besten der Wiener, der österreichischen Künstlerschaft wert. Möge sie der Allgemeinheit zur Lösung vorgelegt werden. Die Vorarbeiten der städtischen Ämter, die ohne allen Zweifel mit größter Sorgfalt und Ueberlegung



Vorschlag des Hrn. Oberbaurat Prof. Friedrich Ohmann in Wien.

platz sind die ästhetischen Anhaltspunkte gegeben; die durch die verkleinerten Platzverhältnisse in ihrer Wirkung stark gesteigerte Karls-Kirche muß das beherrschende Motiv bleiben. Freiere Lösungen sind für die beiden anderen Platzanlagen möglich. Auf jeden Fall aber gebieten die Verhältnisse, das gesamte Gelände zwischen Friedrich-Straße und östlicher Techniker-Straße einer einheitlichen Lösung zuzuführen.

Man ist zurzeit in Wien mit allenthalben bekundetem

gemacht sind, werden gute Vorarbeiten auch für die Allgemeinheit sein, wenn sie nicht mit Voreingenommenheit für die Lösungen einer sehr schweren Aufgabe verbunden sind, die deren Natur nach in der Zahl beschränkt sein werden. Bestehende Bauausführungen geringen Umfangs sollten keine Hindernisse für die zu erstrebende einheitliche künstlerische Lösung eines Hauptpunktes von Wien sein. Wir glauben, geeignete Nachfolger Sempers sind da, sie müssen nur gefunden werden. —

Das Urteil des Reichsgerichtes vom 27. November 1914 betreffend die Verjährung der Honoraransprüche des Architekten. Von Rechtsanwalt Dr. Kayser in Berlin.



urch das auf S. 226 in No. 36 der „Deutschen Bauzeitung“ 1915 abgedruckte Urteil hat das Reichsgericht zwar den Rechtsstreit an die Vorinstanz zurück verwiesen und ihr nahegelegt zu prüfen, ob eine künstlerische Tätigkeit aufgewendet sei, jedoch finden sich in

dem Urteil grundsätzliche Erörterungen, die einen Schluß auf die Auffassung des Reichsgerichtes von dem Wesen baukünstlerischer Tätigkeit zulassen.

Ich schicke voraus, daß ich unter dem Architekten nur den Baukünstler verstehe, wie ich ihn auf S. 190 der No. 19 der „Deutschen Bauzeitung“ 1914 erläutert habe.



Fachwerkhaus mit geschnitzten Balken in Herborn. Photographische Aufnahme von Peter Weller in Betzdorf a. S.

Entgegen der vom Reichsgericht ausgesprochenen Ansicht, die auch Prof. Dr. Alexander-Katz in der oben erwähnten Besprechung des Urteils teilt, halte ich die Verträge, die dem Architekten den Entwurf und die Bauleitung übertragen, nicht für reine Dienstverträge, vielmehr ist die Herstellung des Entwurfes Werkvertragstätigkeit, die Bauleitung Dienstvertragstätigkeit. Wenn nur die Herstellung des Entwurfes dem Architekten übertragen ist, so scheint auch das Reichsgericht einen Werkvertrag anzunehmen, warum soll nun dieser Teil der Tätigkeit des Architekten juristisch anders zu beurteilen sein, falls noch ein Weiteres, nämlich die Bauleitung, hinzukommt? Darauf gibt das Reichsgericht die Antwort, daß der Entwurf die spätere Tätigkeit des Architekten nur vorbereite, selbständige Bedeutung komme ihm in diesem Fall — anders wenn es sich lediglich um die Anfertigung des Planes handle — nicht zu. Vielmehr sei die Bauleitung der eigentliche Gegenstand des Vertrages.

Das Wesentliche der Jemand übertragenen Tätigkeit ist doch wohl immer der Teil, der unter allen Umständen persönlich von ihm geleistet werden muß. Der Entwurf ist nun die ureigenste Aufgabe des Architekten, ihn muß er persönlich herstellen. Seine Herstellung ist so wesentlich für die Tätigkeit des Baukünstlers, daß Jemand, der nicht den Entwurf anfertigt, vielmehr nur die Bauleitung nach fremden Entwürfen ausübt, kein Baukünstler ist, während andererseits der Baukünstler, der den Entwurf geschaffen hat, mit der Bauleitung nichts zu tun zu haben braucht.

Da also das Wesentliche der Entwurf ist und die Herstellung des Entwurfes Werkvertragstätigkeit ist, so ist nicht ersichtlich, wieso sie dadurch Dienstvertragstätigkeit werden soll, daß die Bauleitung hinzutritt, welche ihrerseits Dienstvertragsarbeit ist. Selbst aber, wenn man Entwurf und Bauleitung als gleich wesentlich betrachten will, so liegt doch kein Grund dafür vor, einer dieser Tätigkeiten eine derartige Attraktivkraft beizulegen, daß sie der anderen ihren juristischen Stempel aufdrückt. Diese Wirkung braucht sogar nicht einmal dann einzutreten, wenn die eine Tätigkeit weniger wesentlich ist, als die andere. Deshalb bleibt auch die weniger wesentliche Bauleitung Dienstvertragstätigkeit, selbst wenn sie neben der wesentlichen Tätigkeit, der Herstellung des Entwurfes, ausgeübt wird.

Der Fehler des Reichsgerichtes liegt in der Auslegung des von ihm aufgestellten Satzes, daß der Entwurf die spätere Tätigkeit des Architekten vorbereite. Gewiß ist dieser Satz in dem Sinne richtig, daß ohne einen Entwurf die Bauleitung gar nicht erfolgen kann, insoweit bereitet der Entwurf die spätere Tätigkeit des Architekten vor. Er bereitet aber nicht die Tätigkeit des Architekten vor, vielmehr nur einen Teil der Tätigkeit und zwar einen so unwesentlichen Teil der Tätigkeit, daß dieser Teil gar nicht vom Architekten ausgeführt zu werden braucht und trotzdem der Architekt seine Berufarbeit voll geleistet haben kann. Vielmehr ist die Herstellung des Entwurfes schon selbst und gerade die Tätigkeit des Architekten.

Mit Recht kann man den Bildhauer als Vergleich heranziehen, zumal die Grenze zwischen dem Bauwerk und dem plastischen Bildwerk fließend ist. Soll etwa der Entwurf des Bildhauers auch das Unwesentliche seiner Tätigkeit sein? Das Reichsgericht hat in dem Prozeß Lepcke gegen Sauer (abgedruckt in der Werkstatt der Kunst vom 19. Juni 1911) gerade ausgesprochen, daß der Entwurf „einen überaus wesentlichen Teil des zu schaffenden Werkes darstellt.“

Selbst aber wenn die Tätigkeit des Architekten nach den Dienstvertrags-Vorschriften zu beurteilen wäre, so würden die Honoraranprüche nicht in 2 Jahren verjähren. Sie würden es nur, wenn die Architekten die Leistung von Diensten im Sinne des § 196 Ziffer 7 BGB. gewerbsmäßig betrieben. Nun hat allerdings das Reichsgericht in neuerer Zeit seine frühere Ansicht, daß in § 196 Ziffer 7 nur Dienste geringerer wirtschaftlicher Bedeutung gemeint seien, aufgegeben. Diese neuere Auffassung findet aber in dem Wortlaut des Gesetzes keine Stütze, denn es widerspricht der Auffassung des täglichen Lebens und dem Sprachgebrauch, einen Künstler als einen Mann aufzufassen, der die Leistung von Diensten betreibt. Ferner aber weisen die Motive zum Gesetz auch ausdrücklich darauf hin, daß man Ansprüche für Erzeugnisse geistiger Tätigkeit nicht der kurzen Verjährung des § 196 unterwerfen wollte. Wären unter der Leistung von Diensten auch die geistigen Tätigkeiten verstanden worden, so wäre es völlig überflüssig gewesen, ausdrücklich im Gesetz zu bestimmen, daß die Ansprüche der Lehrer, Aerzte, Rechtsanwälte und Notare, in zwei Jahren verjähren. Diese Ausnahmen bestätigen also die Regel, daß die Ansprüche der übrigen Geistesarbeiter, also auch der Künstler, nicht in 2 Jahren

verjähren, worauf auch das Oberlandesgericht Hamm bereits hingewiesen hat.

Nimmt man aber selbst an, daß der Künstler die Leistung von Diensten betreibt, so fehlt doch das Moment der Gewerbsmäßigkeit. Das Reichsgericht sagt: „Daß der Architekt grundsätzlich als Künstler nicht unter den Begriff des Gewerbetreibenden falle, kann nicht anerkannt werden.“ Mit diesem Satz will das Reichsgericht nicht etwa, wie es den Anschein haben kann, sagen, der Künstler sei ein Gewerbetreibender, denn diese von mir schon in der „Deutschen Bauzeitung“ vom 7. März 1914 widerlegte Auffassung, die das Reichsversicherungsamt im Jahre 1906 ausgesprochen hat, steht im Widerspruch zu der Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichtes und auch gerade des Reichsgerichtes, welches in der Entscheidung in Zivilsachen Band 75 S. 53 erklärt, die Auffassung des Verkehres betrachte den Künstler nicht als Gewerbetreibenden. Die künstlerische Tätigkeit bleibe, auch wenn Erwerbszwecke damit verbunden werden, das Entscheidende. Das die Gesamttätigkeit des Künstlers beherrschende Moment bleibe das künstlerische, als ein Gewerbebetrieb sei eine solche Tätigkeit nicht anzusehen.

In dieser Entscheidung erklärt also das Reichsgericht ausdrücklich den Künstler für keinen Gewerbetreibenden. Es ist auch nicht anzunehmen, daß das Reichsgericht ganz allgemein den Architekten nicht als Künstler auffasse. Denn mit einer derartigen Auffassung würde der höchste Gerichtshof isoliert dastehen. Ist doch die Baukunst unter den bildenden Künsten gerade die eigentlich schaffende. Sie hat von den anderen bildenden Künsten das Unterscheidende, daß sie nicht ein Nachbild, sondern die Sache selbst gibt (vergl. Schopenhauer, die Welt als Wille und Vorstellung § 43).

Da nun auch das Reichsgericht, ohne das Plenum anzurufen, seine früher ausgesprochene Auffassung, daß nämlich der Künstler kein Gewerbetreibender sei, gar nicht aufgeben durfte, so kann der angeführte Satz nur bedeuten: daß der Architekt grundsätzlich ein Künstler sei und als solcher nicht unter den Begriff des Gewerbetreibenden falle, könne nicht anerkannt werden. Dieser Satz ist dann richtig, wenn man unter Architekt nicht nur den Baukünstler versteht. Ob es sich um einen solchen handelte, läßt die Entscheidung nicht erkennen. Jedenfalls sind die Ausführungen des Reichsgerichtes, wenn es sich um einen Baukünstler handelte, unzutreffend. Die Auffassung des Verkehres verlangt vom Baukünstler gerade vor allem die Betätigung künstlerischen Empfindens und bewertet seine Leistungen danach. Das liegt schon in dem Begriff Baukünstler. Denn wenn man keine künstlerische Betätigung haben will, geht man nicht zu einem Künstler.

Die Charakterisierung nach den Objekten der Tätigkeit des Architekten, wie sie das Reichsgericht andeutet, ist verfehlt. Allerdings hat das Reichsgericht nicht die sehr merkwürdige Auffassung des Kammergerichtes in einem Urteil vom 7. Oktober 1911 geteilt, nämlich daß der Entwurf und die Bauleitung von Gebrauchszwecken dienenden Bauten eine kunstgewerbliche Tätigkeit sei; während das Oberlandesgericht Düsseldorf durch Urteil vom 24. Januar 1910 bereits ausgesprochen hatte, daß man unter Kunstgewerbe das künstlerisch veredelte Handwerk verstehe; die Tätigkeit des Architekten aber keinen handwerksmäßigen Charakter habe. Das Reichsgericht hat aber einen anderen Gedanken des Kammergerichtes aufgegriffen, indem es ausführt, daß der Entwurf von gewöhnlichen Profanbauten, insbesondere von Wohnhäusern, weil bei ihnen „der künstlerischen Ausgestaltung, soweit sie überhaupt in Betracht kommt, erst an zweiter Stelle Bedeutung beigemessen werde“, keine künstlerische Tätigkeit darstelle.

Zunächst ist nicht klar, was das Reichsgericht unter künstlerischer Ausgestaltung versteht. Meint es damit nur äußere oder innere Dekoration und glaubt es, nur bei dieser könne künstlerische Tätigkeit entwickelt werden, so übersieht es, daß eine künstlerische Tätigkeit zu der Erzielung einer ästhetischen Wirkung gehört und daß diese Wirkung sehr wohl durch bloße sinngemäße harmonische Raumanordnung erreicht werden kann, sodaß ein ganz schlichtes, einfach gestaltetes Wohnhaus vermöge einer solchen auf individuelle Weise getroffenen Anordnung der einzelnen Teile ein Kunstwerk sein kann, wie z. B. Allfeld in seinem Kommentar zum Kunstschutzgesetz 1908 S. 41 ausführt.

Der eigentliche ästhetische Stoff der Baukunst ist nach der Schopenhauer'schen Definition die Darstellung des Kampfes zwischen Schwere und Starrheit. Die Schwere drängt jeden Teil der Masse des Gebäudes zur möglichst engen Verbindung mit dem Erdkörper, die Starrheit des Materiales widersteht. Die Baukunst löst ihre Aufgabe, indem sie diesen Kampf darstellt. Sie entzieht diesen

Kräften den kürzesten Weg zu ihrer Befriedigung und hält sie durch einen Umweg hin, wodurch der Kampf verlängert und das unerschöpfliche Streben beider Kräfte auf mannigfaltige Weise sichtbar wird. Die Schönheit des Gebäudes liegt in der augenfälligen Zweckmäßigkeit der Mittel, die zur Erreichung dieses Zieles angewandt sind. Diese Aufgabe kann die Baukunst ebensowohl bei profanen Zweckbauten lösen, wie bei Gebäuden, die keinem Gebrauchszweck dienen, denn der Kampf zwischen Schwere und Starrheit ist bei beiden derselbe.

Deshalb ist die Auffassung des Reichsgerichtes falsch, daß profane Zweckbauten, weil bei ihnen der Gebrauchszweck im Vordergrund stehe, keine Kunstwerke seien. Naturgemäß sind die meisten Gebäude zu einem Gebrauchszweck bestimmt; die Tätigkeit der Baukünstler besteht gerade darin, der Gebrauchsbestimmung in einer ästhetischen Wirkung erzielenden Art und Weise zu genügen. Bei der Beratung des Kunstschutzgesetzes im Reichstag ist ausdrücklich darauf hingewiesen, daß ein Affenhaus und eine Hundehütte, also sicher sehr profane Zweckbauten, Werke der bildenden Kunst sein können.

„Die Werke der Baukunst werden sehr selten, gleich den übrigen Werken der schönen Kunst, zu rein ästhetischen Zwecken aufgeführt; vielmehr werden diese, anderen der Kunst selbst fremden nützlichen Zwecken untergeordnet, und da besteht dann das große Verdienst des Baukünstlers darin, die rein ästhetischen Zwecke in jener ihrer Unterordnung unter fremdartige, doch durchzusetzen und zu erreichen, indem er sie auf mannigfaltige Weise dem jedesmaligen willkürlichen Zwecke geschickt anpaßt.“ (Schopenhauer a. a. O.).

Würden nur die keinem Gebrauchszweck dienenden Bauten Kunstwerke sein, so würde die Bedeutung des § 2 des Kunstschutzgesetzes, gemäß welchem die Bauwerke, soweit sie künstlerische Zwecke verfolgen, zu den Werken der bildenden Künste gehören und Schutz vor Nachahmung genießen, außerordentlich gering sein. Dann wären Kunst-

werke nur die Triumphbögen, Pracht Tore, Siegesdenkmäler und dergl., es wären nur die Architekten Künstler, welche z. B. die Propyläen in München, die Kelheimer Befreiungshalle oder den Bogen des Severus gebaut hätten. Die Kirchen-Erbauer wären keine Künstler, denn die Kirche hat einen Gebrauchszweck, wenn auch keinen profanen. Aber das Profane ist nicht ausschlaggebend, Schlösser und Paläste, Rathäuser, Gerichtsgebäude (zum Beispiel der Justizpalast in Brüssel), die alle profanen Gebrauchszwecken dienen, können ebensowohl wie Wohnhäuser Kunstwerke sein.

Wir finden also, daß die vom Reichsgericht aufgestellten Kriterien einer künstlerischen Tätigkeit unrichtig sind, weil das Reichsgericht das Wesen der Baukunst mißversteht.

Der Baukünstler ist also als Künstler kein Gewerbetreibender; mithin fallen seine Honoraransprüche nicht unter die vom Reichsgericht angewendete Vorschrift der kurzen Verjährung, die sich nur auf Gewerbetreibende bezieht, und es kann für die Frage der Verjährung ebenso dahingestellt bleiben, ob man den Architektenvertrag als Dienstvertrag oder als einen aus Werkvertrags- und Dienstvertrags-Bestandteilen zusammengesetzten Vertrag auf faßt, wie die Entscheidung darüber, ob der Künstler überhaupt ein Mann ist, der die Leistung von Diensten betreibt.

Nur so kommt man auch zu einem gerechten Ergebnis, daß nämlich der Honoraranspruch des Baukünstlers nicht in zwei Jahren verjährt, während das Reichsgericht die Entgeltansprüche der Bauunternehmer nicht der kurzen Verjährung unterwirft (Entscheidung vom 14. November 1912, abgedruckt in der „Juristischen Wochenschrift“ von 1913 S. 196).

Hoffen wir, daß die Gerichte aus dem Urteil vom 27. November 1914 keine Veranlassung entnehmen, von ihrer bisherigen Praxis, in der sie in zahlreichen Entscheidungen die zweijährige Verjährung verneint haben, abzugehen. —

Vermischtes.

Zum 25jährigen Dienstjubiläum des Stadtbaurates Weigand in Neukölln. Am 1. Juli d. Js. konnte der Stadtbaurat für das Tiefbauwesen der jetzt 272 000 Einwohner zählenden Stadt Neukölln auf eine 25jährige Dienstzeit in dieser Gemeinde zurückblicken. Am 1. Januar 1889 beschloß die damalige Dorfgemeinde Rixdorf, aus der 1900 die Stadt gleichen Namens hervorging, die dann später den Namen Neukölln angenommen hat, die Anlage einer Schwemmkanalisation mit Rieselfeldern. Sie zählte damals 30 000 Einwohner, durfte aber einer raschen Bebauung ihres Grund und Bodens und industriellen Entwicklung entgegen sehen. Die Durchführung der Kanalisation war die Hauptaufgabe, die dem 1890 berufenen Gemeindebaumeister Weigand zufiel. Daß sich die verantwortlichen Gemeindevertreter nicht über die Entwicklungsmöglichkeit getäuscht haben, zeigt der rasche Aufschwung der Gemeinde, die 1900–1905 eine Bevölkerungszunahme um 69% aufwies (die stärkste unter allen Vororten Berlins), 1905 bereits 153 000, 1908 über 221 000 Einwohner zählte. Bis 1905 war Weigand, der i. J. 1900 zum Stadtbaurat und Magistratsmitglied gewählt wurde, der alleinige verantwortliche Vertreter des Bauwesens der Stadt, dann trat ihm ein selbständiger Stadtbaurat für Hochbau zur Seite, ganz neuerdings ein dritter Stadtbaurat für Verkehrswesen. Wie in seiner Gemeinde die Verdienste Weigand's um die bauliche Entwicklung der Stadt eingeschätzt werden, geht aus der Adresse hervor, die ihm von den Gemeinde-Körperschaften überreicht worden ist und folgenden Wortlaut hat:

„Hochverehrter Herr Stadtbaurat! Am 1. Juli 1915 feiern Sie die Wiederkehr des Tages, an welchem Sie vor 25 Jahren in die Verwaltung unseres Gemeinwesens eingetreten sind. Die 25 Mannesjahre, die Sie in ihrem vollen Inhalt unserem Gemeinwesen gewidmet haben, sind Jahre ernsten tatkräftigen Schaffens und treuester Pflichterfüllung gewesen. In dieser Zeit ist es Ihnen vergönnt gewesen, die schnelle Entwicklung unseres Gemeinwesens vom Dorf zur Großstadt nicht nur mitzuerleben, sondern auch auf das Nachdrücklichste zu fördern. Die wohlgelungene mustergültige Kanalisation unseres Ortes, das Fundament großstädtischer Volksgesundheit, ist Ihr Werk und reiche Verdienste haben Sie sich auch um die landwirtschaftliche Verwaltung unserer Rieselgüter erworben. Daneben haben Sie als dienstältestes Magistratsmitglied und als Leiter der städtischen Polizeiverwaltung auch an der Führung der äußeren Geschäfte der Stadt mitgewirkt. In unserem Magistratskollegium und in der Stadtverordneten-Versammlung hat Ihr ruhiges und sachliches Urteil stets hohe Wertschätzung gefunden und vor unserer Beamtenschaft zieren

Sie unsere Verwaltung als Beispiel gänzlicher Hingabe an die anvertraute Aufgabe und unbeirrbarer Gewissenhaftigkeit. Die städtischen Körperschaften sprechen Ihnen zu der heutigen seltenen Feier die aufrichtigsten Glück- und Segenswünsche aus und hoffen, daß Sie in alter Gesundheit und Kraft Ihre wertvolle Arbeit noch lange Jahre unserem Gemeinwesen widmen können. Wir haben beschossen, Ihnen zu Ihrem Dienstjubiläum die Medaille zu verleihen, welche um unsere Stadt besonders verdiente Männer ehren soll. Möge sie Ihnen als ein bleibendes Zeichen unserer steten dankbaren Anerkennung dienen.“ —

Zum 25jährigen Dienst-Jubiläum des Geheimen Bau-rates Heimann in Köln. Am 1. Juli waren es 25 Jahre, daß der Geheime Baurat Heimann in den Dienst der Stadt Köln trat, aus der er auch stammt. Aus diesem Anlaß widmet ihm die „Köln. Ztg.“ u. a. die folgenden Ausführungen:

„Am 1. Juli 1890 erfolgte seine Einführung in das Amt des Stadtbaurates für den Hochbau, für das er nicht nur eine reiche Erfahrung auf den verschiedensten Gebieten neuzeitlicher Baukunst mitbrachte, sondern auch die warme Heimatliebe und den von tiefem Empfinden getragenen Vorsatz, die alten Herrlichkeiten des Stadtbildes wieder zu Ehren zu bringen, ihren Bestand für die Nachwelt zu sichern. Das ist der herrschende Zug, der sein ganzes reiches Schaffen beseelt, ihm die dankbare Anerkennung der gesamten Bürgerschaft begründet hat. Und er kam just zur rechten Zeit, denn eben hatte die erste Stadterweiterung eingesetzt, und die Epoche eines mächtigen Emporbühens für Köln begonnen. Nicht nur, daß die Neustadt mit ihren prächtigen Straßenzügen mit beispielloser Schnelligkeit emporwuchs, auch in der Altstadt regte sich neues, kraftvoll treibendes Leben. Da traten die mannigfachsten und schwierigsten Aufgaben an den Stadtbaurat heran, die einen ganzen Mann von weitem Blick, praktischem Verständnis und künstlerischem Schwung erforderten. Und diesen Mann hat Baurat Heimann gestellt in seiner vaterstädtischen Arbeit, die sein Lebenswerk geworden. Was in den 25 Jahren gerade auf dem Gebiet des Hochbauwesens geschehen ist, das steht so eindrucksvoll und überzeugend vor unseren Augen, daß wir uns nicht weiter darüber zu verbreiten brauchen. So hat sich Heimann um seine Vaterstadt unschätzbare und unvergängliche Verdienste erworben, denen auch die äußerliche Anerkennung nicht versagt geblieben ist. Auszeichnungen durch den Landesherrn schloß sich die Stadtverordneten-Versammlung an, indem sie den verdienten Mann in Würdigung seines seltenen Wertes durch Beschluß vom 4. Dez. 1913 auf Lebenszeit als städtischen Konservator bestellte, ein neues und hochbedeutendes Amt, dem sich der ehrwürdige Jubilar im Silberbart mit

jugendlichem Feuereifer widmet. Gedacht sei aus Anlaß seines Jubelfestes auch seiner von begeisterter Lust und Liebe getragenen Arbeit im „Kölnischen Geschichtsverein“, im „Rheinischen Verein für Denkmalpflege und Heimatschutz“, im „Verein Alt-Köln“ und bei der Wiedererrichtung der Abtei Knechtsteden, die ihm außerordentlich viel zu verdanken hat.“ —

Eine neue Anleihe der Stadt Berlin für ihre Werke und bauliche Zwecke in Höhe von 288 Mill. M. soll nach einer den Stadtverordneten zugegangenen Denkschrift des Magistrates für die Periode 1915—1919 aufgenommen werden. Davon entfällt der Hauptposten von 137 Mill. M. auf den Erwerb und Ausbau der Berliner Elektrizitätswerke, während 13 Mill. M. als Kaufgeldraten für den Erwerb der Gutsherrschaft Lanke fällig werden.

Von den städt. Werken sind die Gaswerke mit 24,5, die Wasserwerke mit 17, die Kanalisation mit 0,5 Mill. M. bedacht. Für die Verkehrsanlagen sind rd. 20,7 Mill. M., davon 15,5 für die Nord—Süd-Schnellbahn, 1 für den Osthafen, 4 für den Westhafen und 198 000 M. für den Straßentunnel Unter den Linden am Opernhaus ausgeworfen.

Für Straßendurchlegungen und -Erweiterungen werden 9,5 Mill. M. auf die neue Anleihe übernommen. Ausgegeben werden sollen in der 5jährigen Periode 42,1 Mill., wovon 32,6 Mill. bereits aus früheren Anleihen zur Verfügung stehen. Einen wichtigen Posten von 6 Mill. bildet hier die Forderung für den Straßentunnel unter dem Potsdamer-Bahnhof, ferner ist eine Summe von 5,2 Mill. M. zu erwähnen für die Anlegung des Jubiläumplatzes und einer Verbindungsstraße an der Universität. Teilweise oder ganz durchgeführt werden sollen ferner die Verbreiterung der Landsberger-Straße (Ges.-Kosten 20 Mill. M.), der Neuen König-Straße (9,4 Mill.), der Dresdener Straße (4,9 Mill.), der Invaliden-Straße (2 Mill.), der Neuen Promenade und der Prenzlauer-Straße (je 1,5 Mill.). Für den Durchbruch der Linden-Straße zum Spittelmarkt sind 5 Mill. M. vorgesehen und für die Anlegung einer neuen Uferstraße an der Spree oberhalb des Mühlendamms gegenüber der Fischer-Straße 4,4 Mill. M. usw.

Für den Ausbau der Markthallen sollen über 43 Mill. M. zur Verwendung kommen, davon werden aber jetzt nur 25,5 Mill. M. neu angefordert, der Rest steht schon zur Verfügung. Für die Obst- und Gemüse-Großmarkthalle kommen davon in Betracht 17 Mill. M. für Grunderwerb, 15 Mill. M. für Bau, 3 Mill. M. für den Bahnananschluß und 3 Mill. M. für Verzinsung bis zur Inbetriebnahme. Für die Erweiterung der Blumen-Markthalle in der Linden-Straße sind 1,5 Mill. M. vorgesehen.

Unter den Ausgaben für Hochbauten sind zu erwähnen 12,4 Mill. M. für Kranken- und Irrenhäuser, 8,5 Mill. M. für höhere Schulen, 400 000 M. für ein zweites Krematorium, 1 Mill. M. für die städt. Bibliothek auf dem Grundstück des ehemaligen Inselfeichers oberhalb des Mühlendamms, 0,5 Mill. für Badeanstalten, 1 Mill. M. für den Erwerb des in kultur- und kunsthistorischer Beziehung für Berlin wertvollen alten Ermeler'schen Hauses in der Breiten-Straße. —

Tote.

Architekt Ehrenfried Hessel †. Am 17. Juni fand in den Kämpfen um den Loretto-Berg bei Lens auch der Architekt Ehrenfried Hessel aus Berlin-Wilmersdorf als kriegsfreiwilliger Unteroffizier in einer Pionier-Abteilung den Heldentod. Mit ihm ist ein als Künstler und Mensch gleich ausgezeichnete jüngerer Fachgenosse dahin gegangen, der mit der neuen Synagoge in der Fasanen-Straße in Charlottenburg, die auch wir in den Nummern 33 und 34, Jahrgang 1913 der „Deutschen Bauzeitung“ veröffentlicht haben, erfolgreich in die ausübende Praxis eingetreten war. Die Hoffnung, von dem begabten Künstler noch viele ausgezeichnete Werke zu erhalten, hat die feindliche Kugel jäh abgeschnitten. Sein hervorragendes Werk in der Fasanen-Straße wird dauernd für ihn zeugen. —

Großherzoglich badischer Minister des Kultus und Unterrichtes Dr.-Ing. E. h. Franz Böhm †. Durch das am 30. Juni d. J. erfolgte unerwartete Hinscheiden des Ministers für Kultus und Unterricht Dr.-Ing. E. h. Franz Böhm hat das badische Land einen sehr schweren Verlust erlitten, denn Böhm war nicht nur ein sehr hervorragender Staatsmann, sondern auch ein tatkräftiger Minister von schöpferischem Wirken in allen Zweigen von Kunst und Wissenschaft. Namentlich die drei Hochschulen des Landes, die Technische Hochschule Fridericiana in Karlsruhe und die Universitäten in Heidelberg und Freiburg verdanken ihre blühende Entwicklung und ihren Ausbau dem Weiblich und der großen Auffassung des verstorbenen Ministers. Seine Sorge um diese drei Anstalten beschränkte sich nicht allein auf die Forderungen der Gegenwart und auf die Befriedigung der Ansprüche,

die aus der wissenschaftlichen und künstlerischen Betätigung entspringen, sondern sie wollte auch die zukünftige Entwicklung sicher gestellt wissen und den einzelnen Zweigen dieser Anstalten eine gesicherte Unterkunft zuweisen. Zu diesem Zweck entwarf er in einer vielbeachteten Denkschrift sowohl ein Zukunftsprogramm für die weitere wissenschaftliche und künstlerische Entwicklung dieser Anstalten, wie auch ein Programm für die räumliche Unterbringung ihrer Institute, die er zugleich sicherte. Die Hochschulen äußerten ihren Dank für diese weitgehende Förderung ihre Ziele dadurch, daß sie ihn sämtlich zu ihrem Ehrendoktor ernannten. Er kannte alle Sorgen der Hochschulen und hatte volles Verständnis für deren Eigenart. Er hatte sich im Laufe der Jahre eine umfassende Sach- und Personenkenntnis aller Hochschulen mit deutscher Unterrichtssprache erworben, die ihn in den Stand setzte, durch sorgfältig überlegte Berufungen die badischen Hochschulen an eine hervorragende Stelle unter den deutschen Anstalten zu bringen. Das gilt namentlich auch für die Technische Hochschule in Karlsruhe, deren ausgezeichnete Ruf dem Verstorbenen in wesentlichem Maße mit zu verdanken ist.

Franz Böhm wurde am 25. Dezember 1861 in Mannheim geboren, war also erst 54 Jahre alt. Er besuchte das Gymnasium seiner Vaterstadt und studierte auf den Universitäten Heidelberg und Berlin die Rechte. 1899 wurde der Verstorbene Ministerialrat im großherz. Ministerium der Justiz, des Kultus und des Unterrichtes und erhielt die Referate der Hochschulen, sowie der Kunst und Wissenschaft des Landes. 1910 wurde er Ministerial-Direktor. Als das Ministerium für Kultus und Unterricht als ein selbständiges Ministerium von dem der Justiz abgezweigt wurde, berief ihn der Landesherr 1911 an die Spitze dieses neuen Ministeriums, das bei seinen vielfachen Beziehungen zu den Parteien des Landes ihn oft in Verhältnisse brachte, in denen er seine große staatsmännische Geschicklichkeit beweisen konnte. Er verstand die Parteien und ihre Wünsche. So verschieden auch beide waren, so waren die ersteren doch einmütig in der Anerkennung der großen Verdienste des Verstorbenen um die staatliche Kultur. —

Wettbewerbe.

Im Wettbewerb betr. die städtebauliche Ausgestaltung der Endigung des Schotten-Ringes in Wien hatte sich herausgestellt, daß der Träger eines Preises nicht selbständiger Architekt war, wie die Bedingungen es vorschrieben. Dieser Preisträger mußte daher ausscheiden und es erhielt an seiner Stelle einen Preis der Architekt Robert Kalesa in Wien. —

Chronik.

Künstlerische Notstandsarbeiten in Leipzig sind durch die Stadtverwaltung in anerkennenswerter Weise beschlossen und es ist für sie eine Summe von 50 000 M. bereit gestellt worden. Neben Arbeiten aus dem Gebiet der bildenden Künste im Allgemeinen soll namentlich auch die künstlerische Gestaltung des Stadtbildes, die an verschiedenen wichtigen Punkten nahezu alles zu wünschen übrig läßt, Gegenstand der Bearbeitungen sein. Ein wichtiger Gegenstand dieser Arbeiten wird auch ein Wettbewerb über die künstlerische Ausgestaltung der Straße des 18. Oktober, der Monumental-Straße, die vom Bayerischen Bahnhof nach dem Völkerschlacht-Denkmal führt, bilden. Da der Straßenzug an sich in der Hauptsache schon festgelegt ist, so dürfte es sich bei dem beabsichtigten Wettbewerb im Wesentlichen um die künftige einheitliche Gestaltung der Straßendängungen handeln. —

Ein Waldfriedhof für Frankfurt a. M. auf dem Oberrader Gelände „Teller“ wurde am 1. Juni ds. Js. in Benutzung genommen. Hinsichtlich Anlage und Unterhaltung der Gräber gelten besondere, dem Waldcharakter Rechnung tragende Bestimmungen, von deren Anerkennung die Beerdigungen auf dem Friedhof abhängig sind. —

Die Einweihung eines neuen Theater- und Festsaalbaues in Tübingen ist am 11. Juni erfolgt. Das nach den Entwürfen des Stadtbaumeisters Haug in Tübingen errichtete Bauwerk enthält den 19,5:24 m großen Festsaal mit Galerien, an den sich eine 200 qm fassende Bühne anschließt. Bei Theateraufführungen umfaßt der Saal 690 Sitzplätze im Amphitheater und 310 Plätze auf den Galerien. Zwei weitere Säle lassen sich mit dem Hauptsaal zu einem Raum für 2000 Personen vereinigen. Die Bühnenöffnung ist 11 m breit. Die Kleiderablagen liegen an einer breiten Wandelhalle. —

Inhalt: Für das Vaterland. (Fortsetzung.) — Die Umgebung der Karls-Kirche in Wien. — Das Urteil des Reichsgerichtes vom 27. November 1914 betreffend die Verjährung der Honorarsprüche des Architekten. — Vermischtes. — Tote. — Wettbewerbe — Chronik. —

Hierzu eine Bildbeilage: Katholische Kirche in Hachenberg (Hessen-Nassau).

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



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIX. JAHRGANG. № 56. BERLIN, DEN 14. JULI 1915.

Die evangelische Lukas-Kirche zu Frankfurt am Main.

Architekt: C. F. W. Leonhardt in Frankfurt am Main.



Die Lukas-Gemeinde in Frankfurt a. M. wurde im Jahre 1903 von der alten Dreikönigs-Gemeinde abgetrennt. Die Gottesdienste hielt sie vorerst in dem im selben Jahr erbauten Pfarr- und Gemeindehaus ab. Diese Räume wurden aber bald der sehr stark zunehmenden Gemeinde zu klein; es stellte deshalb im

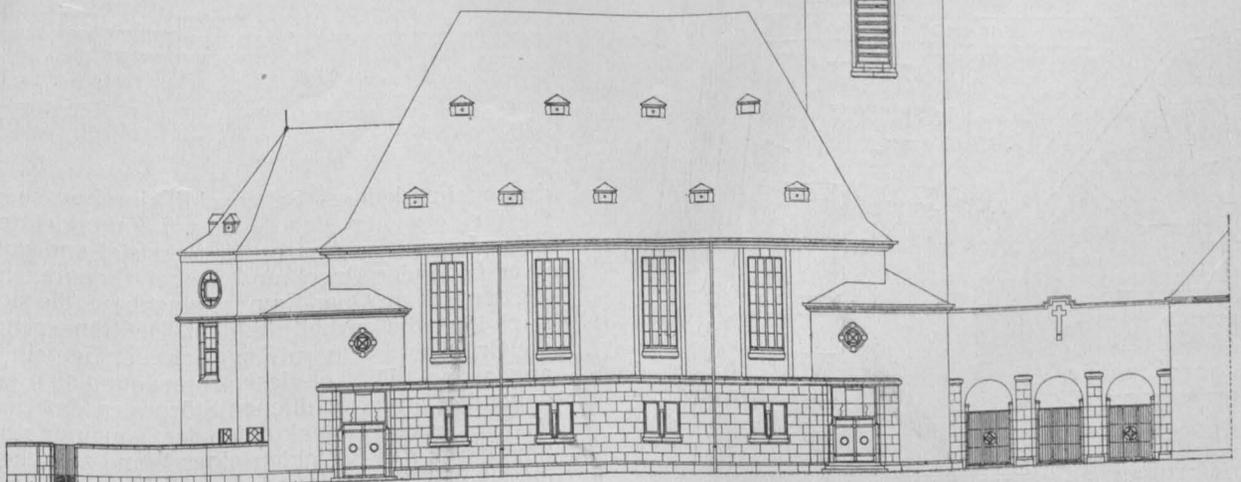
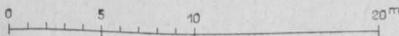
Jahre 1909 die evangelisch-lutherische Synode die Mittel für einen Kirchenbau bereit. Zur Gewinnung geeigneter Entwürfe für eine Lukas-Kirche nebst Küster- und Schwesternhaus wurde im gleichen Jahr ein Wettbewerb unter Frankfurter Architekten und drei auswärtigen, im Kirchenbau besonders erfahrenen Architekten ausgeschrieben. Die Entscheidung fiel zugunsten des Frankfurter Architekten C. F. W. Leonhardt, dessen Entwurf „Die Evangelisten“ mit dem I. Preis ausgezeichnet und dem auch die weitere Bearbeitung des Baues übertragen wurde.

Die Schwierigkeit der Bauaufgabe lag in der Stellung der Kirche zu dem schon bestehenden Pfarr- und Gemeindehaus und der Zusammenwirkung der Kirche mit der Schillerschule und den angrenzenden hohen Miethäusern. Gerade letztere waren für die Außengestaltung und die Stellung der Kirche von Einfluß, denn die für den Bau der Kirche ausgesetzten Mittel waren nicht derart, daß mit großen Massen ge-

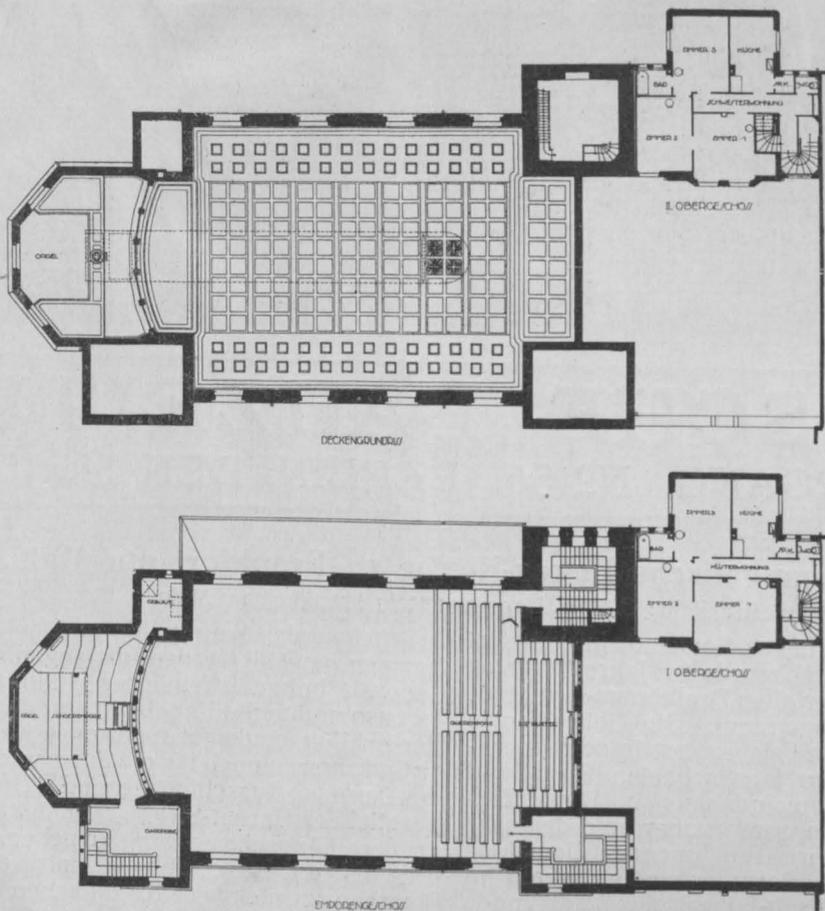
arbeitet werden konnte. Es mußten fernerhin große Formen gewählt werden, die gegen die bis zu 5 Geschosse hohen Miethäuser aufkommen konnten. Ebenso mußte die Nachbarschaft des hohen Giebels der Schillerschule gut abgewogen werden. Alle diese Gründe waren auch für die Form und den Standplatz des Turmes Ausschlag gebend. Die Kirche wurde parallel der Garten-Straße errichtet und, um ihr eine größere Längsentwicklung zu geben, hinter die Baulinie bis zum Anschluß des Gemeindehauses an das Pfarrhaus zurückgestellt. Zwischen Kirche und dem bestehenden Gemeindehaus wurde ein Hof eingeschoben, der rückwärts durch das neue Küster- und Schwesternhaus abgeschlossen ist. Gegen die Straße ist dieser Hof, der ein Sammelort der Gemeinde vor und nach dem Gottesdienst sein soll, mit einer mit drei großen Öffnungen durchbrochenen Mauer abgeschlossen. Die Mauer erreicht, wie aus der untenstehenden Abbildung zu ersehen ist, die Höhe des Pfarrhauses und soll die Verbindung zwischen



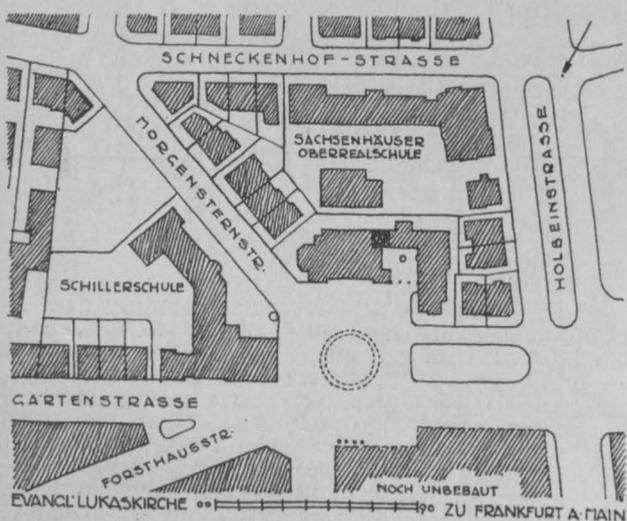
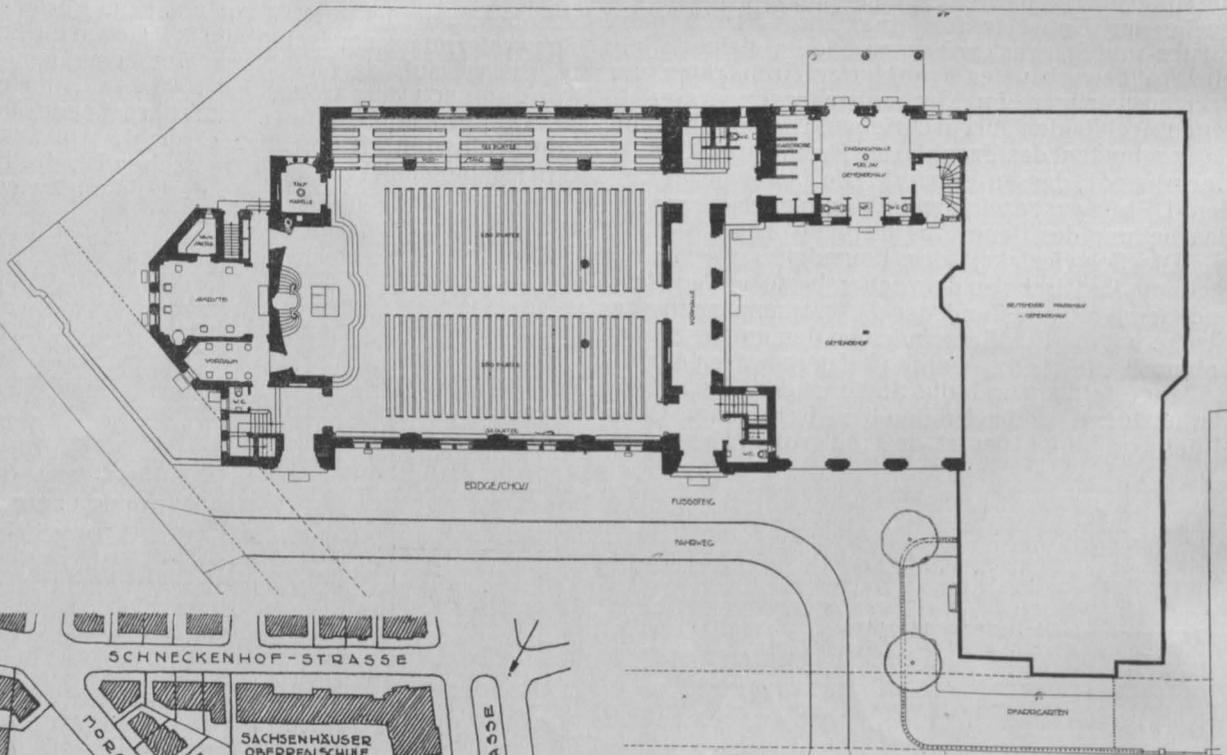
Geometrische Vorder-Ansicht gegen die Garten-Straße.



Kirche und Pfarrhaus herstellen, außerdem den Blick auf das allerdings jetzt durch Schiefer-Dach ersetzte frühere Holz-Zementdach des Gemeindehauses verdecken. DieChorpartie vermittelt dann denUebergang zu den erwähnten Miethäusern in der Morgenstern-Straße. Die ganze Baugruppe ergab ein gutes städtebauliches Bild. Die Platzregelung, die im Lageplan skizziert wurde, ist vorerst noch zurück gestellt und wird auch wohl erst ihren Abschluß

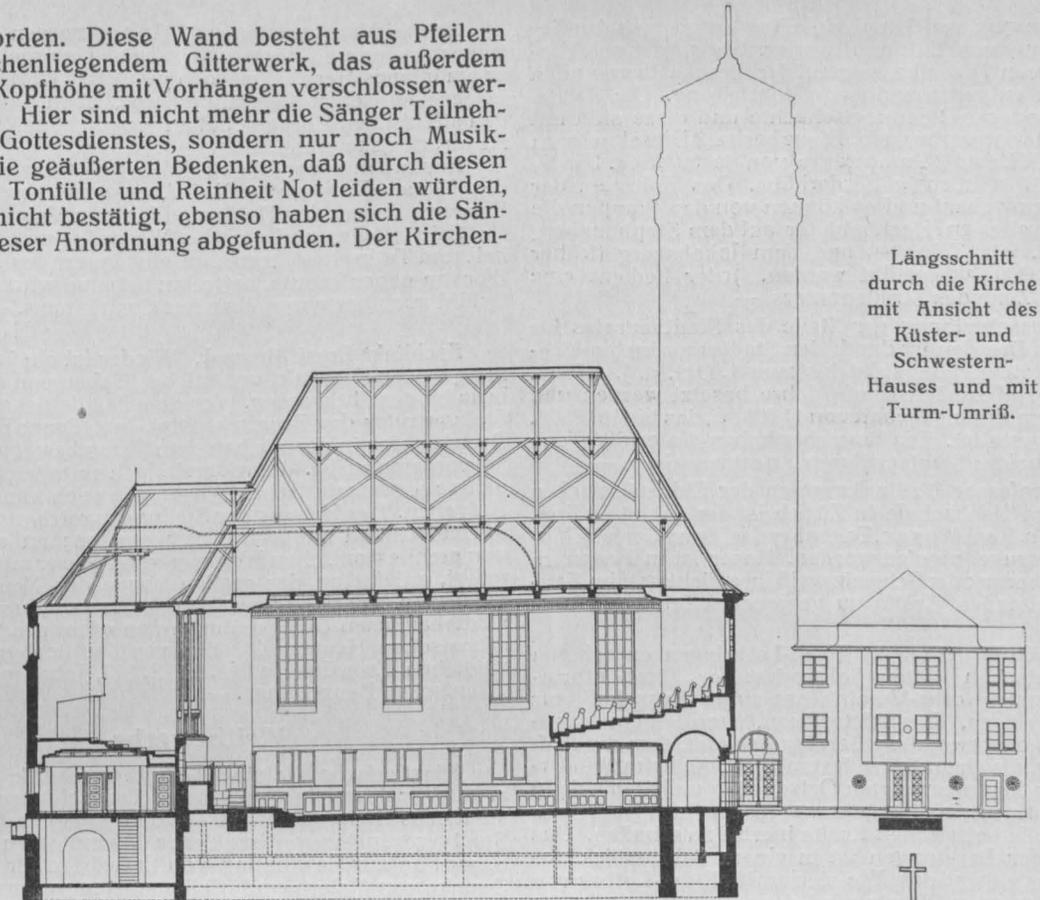


durch den zukünftigen, auf dem Gelände des Städtischen Kunst-Institutes zu errichtenden Neubau finden. Die Kirche selbst umfaßt den Kirchenraum mit den erforderlichen Vorhallen, mit den Treppen zu den beiden Emporen und die Sakristei mit Nebenräumen, ferner im Keller die Räume für die Zentral-Heizung. Der Kirchenraum, der ganz für die Bedürfnisse der Wortverkündung gebaut wurde, ist saalartig, mit nach dem Altarplatz fallendem Boden, sowie mit gerader Decke angeordnet und wurde von Osten nach Westen gerichtet. Die südliche Längswand ist



durch ein niederes Seitenschiff durchbrochen. Oestlich erweitert sich der Raum und bildet den Altarplatz mit angrenzender Sakristei und darüber liegender Orgel- und Sänger-Empore. Im Westen ist eine Quer-Empore eingebaut, die sich noch über die Vorhalle schiebt. Die Sänger und die Orgel sind also im Angesicht der Gemeinde angeordnet. Die bei dieser Anordnung sich ergebenden unvermeidlichen Störungen des Gottesdienstes und Ablenkungen der Gemeinde sind hier durch das Errichten einer Wand zwischen der Sänger-Empore und dem Kirchenschiff be-

hoben worden. Diese Wand besteht aus Pfeilern mit zwischenliegendem Gitterwerk, das außerdem noch auf Kopfhöhe mit Vorhängen verschlossen werden kann. Hier sind nicht mehr die Sänger Teilnehmer des Gottesdienstes, sondern nur noch Musikquelle. Die geäußerten Bedenken, daß durch diesen Abschluß Tonfülle und Reinheit Not leiden würden, hat sich nicht bestätigt, ebenso haben sich die Sänger mit dieser Anordnung abgefunden. Der Kirchen-



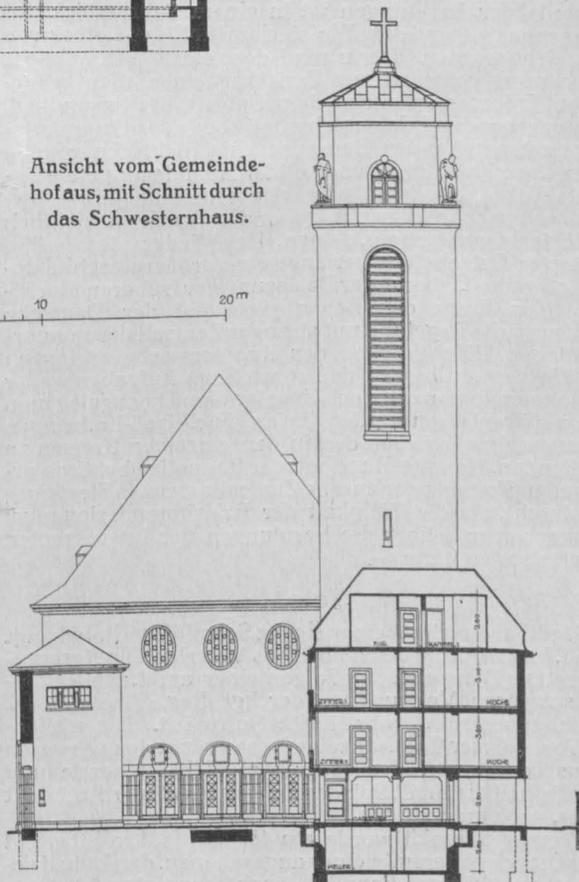
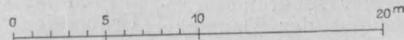
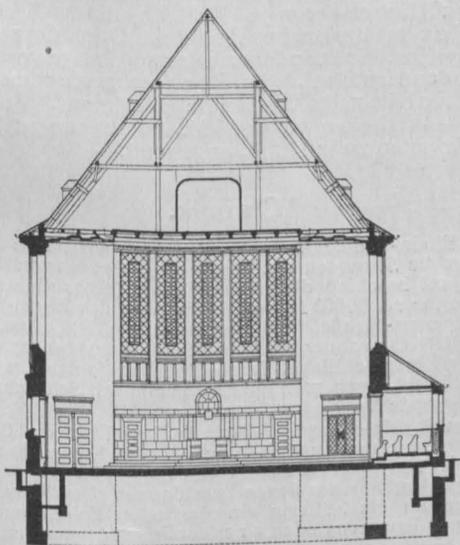
Längsschnitt durch die Kirche mit Ansicht des Kister- und Schwestern-Hauses und mit Turm-Umriß.

raum weist infolge der gewählten wagrechten Holzdecke eine vorzügliche Akustik auf, die durchaus frei von jeder Schallnachwirkung ist. —

(Schluß folgt.)

Ansicht vom Gemeindehof aus, mit Schnitt durch das Schwesternhaus.

Querschnitt mit Ansicht gegen den Altarraum.



Vermischtes.

Wasserversorgung der Stadt Bamberg. Wie wir dem Geschäftsbericht des kgl. bayerischen Wasserversorgungsbüros für 1914 entnehmen, ist für diese Stadt mit einem Kostenaufwand von etwa 1 Mill. M. eine neue Grundwasser-Versorgung geschaffen worden, die ihren Wasserbedarf aus dem Grundwasserstrom im Keupersande des Strullendorfer Waldes bezieht und mit einer neuen Wärme-Kraftanlage betrieben wird. Der Wasserbedarf war auf Grund der bisherigen Beobachtungen für die nächsten

30 Jahre auf höchstens 120 l/Sek. bei einem Höchst-Betrieb von 16 Stunden ermittelt worden und nach den Bohr- und Pump-Versuchen war diese Menge aus 17 Brunnen, die auf eine Strecke von 2400 m verteilt wurden, zu gewinnen. Die Pumpstation wurde an das der Stadt zunächst gelegene Ende der Erschließungslinie gesetzt, die später noch um 1500 m zur Gewinnung weiterer Brunnen verlängert werden kann. Die Brunnen schließen an eine Heberleitung an, deren von der Stadt entfernt liegender Endpunkt nicht unwesentlich höher liegt als das Ende an der Pumpstation,

woraus sich gewisse Schwierigkeiten ergeben in der Gegenströmung von Luft und Wasser. Sie sind durch Einschaltung von 7 Windkesseln auf der Strecke überwunden und durch entsprechend weite Rohrleitung. Die Heberleitung mündet in 2 Sammelschächte und diese sind mit der Pumpstation verbunden. Diese besitzt 2 Dieselmotoren von je 100 PS. und 2 Pumpwerke von je 60 1/Sek. Förderung auf 97 m höchste Förderhöhe. Das Rohrnetz der Stadt ist ausgebaut und es können von den Pumpen die beiden erweiterten Hochbehälter auf dem Stephansberg (früher 700, jetzt 2700 cbm) und dem Jakobsberg (früher 1000, jetzt 3300 cbm) gefüllt werden. Jeder bedient eine bestimmte Zone des Straßennetzes. —

Die Ausschreibung der Stelle des Stadtbaurates für Hochbau in Dresden ist durch den Stadtverordneten-Vorsteher mit Bewerbungsfrist bis zum 1. Okt. d. J. erfolgt. Die Stelle soll zunächst auf 6 Jahre besetzt werden und ist mit einem Anfangsgehalt von 11 000 M., das bis 16 000 M. steigt, ausgestattet. Die Bewerber haben die erfolgreiche Ablegung beider Staatsprüfungen nachzuweisen. —

Zum Professor für Baukunst an der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich ist der Architekt Prof. Dr. phil. E. h. Karl Moser, Teilhaber der Firma Curjel & Moser in Karlsruhe, berufen worden. Moser ist in Baden im Aargau geboren; die Schweiz weiß ihre tüchtigen im Auslande arbeitenden Kräfte zu geeigneter Zeit zurück zu rufen. —

Zum Wiederaufbau in Elsaß-Lothringen entnehmen wir süddeutschen Blättern Folgendes: Der „Elsaß-lothringische Kunstgewerbe-Verein“ hat einen Ausschuß aus Kunstgewerblern, Kunsthistorikern, Architekten, Handwerkern und verwandten Berufen gebildet, dem die Aufgabe oblag, die Grundsätze festzulegen, die beim Wiederaufbau der kriegszerstörten Ortschaften und Gebäude in Elsaß-Lothringen in Frage kommen, sowie Arbeitsmöglichkeiten für die heimischen Kräfte hierbei zu schaffen. Das Ergebnis der Beratungen ist in einem Schriftstück zusammengestellt und dem Ministerium für Elsaß-Lothringen überreicht worden. Darin wird der sofortige Erlaß einer Bauordnung gefordert zur Erzielung einer allen zeitgemäßen Anforderungen auf dem Gebiete der Gesundheit, der Verkehrs- und Feuersicherheit sowie des Ortsschutzbildes entsprechenden Bauweise. Als Richtschnur sollte neben Zweckmäßigkeit und solider Ausführung die möglichste Wahrung bodenständiger Ueberlieferungen in ästhetisch-technischer Hinsicht, besonders auch hinsichtlich der Materialverwertung, dienen. Der Wiederaufbau völlig zerstörter Ortschaften verlangt eine größere architektonische Freiheit, aber unter Belassung der früheren Fluchtlinie. Zur Frage der Bauentwürfe hat der Deutsche Werkbund die Regelung mit strenger Zentralisierung vorgeschlagen. Die Eingabe des Kunstgewerbevereins an das Ministerium betont, daß so wichtige Aufgaben weder rein lokalen Instanzen, noch einer fern- und hochgelegenen Zentrale überlassen werden dürfen. Für Elsaß-Lothringen komme vielmehr neben den in den einzelnen Kreisen zu schaffenden, Hand in Hand mit der Baupolizeibehörde arbeitenden Kommissionen eine Zentralinstanz in Straßburg in Betracht, die die Tätigkeit der Kreiskommissionen zu überwachen und über die Berufungen der Interessenten zu entscheiden hätte. —

Tote.

Stadtbaumeister Werner Moritz Schmidt aus Potsdam †. Am 15. Juni 1915 starb den Tod für's Vaterland im Reserve-Lazarett zu Dieuze an den Folgen einer am 1. Mai erlittenen schweren Verwundung der kgl. Reg.-Bmstr. a. D., Stadtbaumeister Werner Moritz Schmidt. Die schlichten Worte dieser Todesanzeige lassen nicht den schweren Verlust erkennen, den jeder ihm Nächsterstehende und insonderheit die Stadt Potsdam, deren berufener Architekt er war, empfindet.

Werner Schmidt wurde am 15. Mai 1881 in Elberfeld geboren; er entstammte einer angesehenen, den Industriekreisen angehörigen Familie. Nach beendetem Studium und nach bestandener Staatsprüfung und seiner Ernennung zum Regierungs-Baumeister trat Werner Schmidt bei der Stadtverwaltung zu Potsdam ein, wo er alsbald zum Stadtbaumeister gewählt wurde. Was den Verstorbenen namentlich auszeichnete, war eine mit vortrefflichen Fachkenntnissen gepaarte Willenskraft und Tatkraft. Dem einmal als richtig Erkannten verschaffte er mit zähem Eifer Geltung. Seine letzte große Arbeit war der Entwurf zu einer Oberrealschule, welche zu einem der bedeutendsten Bauwerke der Stadt Potsdam gestaltet werden sollte. Lebhaft ist es zu bedauern, daß er dieses Werk, auf das man die größten Hoffnungen zu setzen berechtigt war, vor seinem Tode nicht mehr zum Abschluß bringen konnte.

Seinen Vorgesetzten und Amtsgenossen war er ein treuer Freund und Berater. Für seine Untergebenen hatte er ein offenes Herz. Wie hoch geschätzt Werner Schmidt in der städtischen Verwaltung war, ist in dem ihm von den städtischen Körperschaften gewidmeten Nachruf zum Ausdruck gekommen.

Er starb in treuer Pflichterfüllung als Oberleutnant d. R. des Ulanen-Regimentes No. 7, ausgezeichnet mit dem Eisernen Kreuz, den Heldenod für sein Vaterland.

Sein offenes und gerades Wesen, seine Ehrenhaftigkeit und Tatkraft sichern ihm ein dauerndes Andenken. Wer ihn näher kannte, hatte ihn lieb und wird ihm dieses Gefühl auch bewahren über das Grab hinaus. —

Nigmann.

Architekt Ernst Blaum †. Wieder ist ein junger, hoffnungsvoller Architekt von reichen Gaben von der Kriegsfurie hingemäht worden. Vor dem Feinde fiel als Offizier-Stellvertreter der Architekt Dipl.-Ing. Ernst Blaum aus Dresden, der in der sächsischen Kunstbewegung lebhaft hervorgetreten ist. Er widmete sich mit gleicher Anteilnahme organisatorischen Fragen wie auch künstlerischen Aufgaben. Der Hebung der Stellung der Privatarchitekten in Deutschland nahm er sich warm an; an einer Reihe von architektonischen Wettbewerben war er mit Erfolg beteiligt, zuletzt an der großen Frage des Neubaus der modernen Galerie in Dresden und der damit verbundenen städtebaulichen Umgestaltungen an wichtigen Stellen der sächsischen Hauptstadt. Wir veröffentlichten seine bezüglichen Entwürfe in No. 90, S. 817, Jahrgang 1913 der „Deutschen Bauzeitung“. —

Wettbewerbe.

Künstlerische Notstands-Wettbewerbe in Frankfurt a. M. Wir lesen in Frankfurter Tagesblättern, daß die städtische Kriegskommission dem Magistrat und den Stadtverordneten von Frankfurt a. M. empfohlen hat, Wettbewerbe zur Gewinnung von Entwürfen für bestimmte Zwecke von Malern und Bildhauern zu veranstalten und hierfür einen Betrag von 30 000 M. in Aussicht zu nehmen. —

Wettbewerbe des Stadtrates von Karlsruhe betreffen Entwürfe zu Künstlerpostkarten mit Ansichten der Stadt Karlsruhe, offen für in Karlsruhe wohnhafte oder dort beheimatete Künstler, sowie Entwürfe für Plakate für den Stadtgarten und das städtische Vierordtbad, offen unter den im Großherzogtum Baden ansässigen Künstlern. Bedingungen durch das städtische Hauptsekretariat in Karlsruhe. —

Im badischen Wettbewerb betr. Entwürfe für Krieger-Grabmäler liefen 579 Arbeiten ein. Den I. Preis von 300 M. gewann städt. Hochbauinsp. Rob. Amann in Karlsruhe; den II. Preis von 200 M. Bildhauer Alfred Leubert daselbst; III. Preise von je 100 M. fielen dem Architekten C. Schloz in Karlsruhe, Architekt O. H. Gerach mit Bildhauer Jos. Walz in Mannheim zu. Preise von je 50 M. wurden den Hrn. Prof. Wilh. Lochstampfer und Architekt C. Schloz in Karlsruhe zuerkannt. Außerdem wurden 24 Arbeiten zu je 50 M., 8 Arbeiten zu je 75 M. und 6 Arbeiten zu je 100 M. angekauft. —

Chronik.

Die Rhein-Schiffahrt Basel—Bodensee wirft ihre Schatten voraus in die Sitzungen des Bürger-Ausschusses von Konstanz. Am 10. Juni beschloß dieser den Ankauf eines Geländes von 16 353 qm für rd. 86 000 M. zur Freihaltung des Rhein-Ufers bei der Reichenu-Straße. Bei der wichtigen Rolle, welche die etwa 150 000 Einwohner zählende Stadt Konstanz nach Eröffnung der Rhein-Schiffahrt Basel—Bodensee spielen wird, geht man nicht fehl, wenn man die Erwerbung mit Schiffahrts-Interessen in engste Verbindung bringt. —

Einen Sophie-Henschel-Platz in Kassel hat die Gemeinde unter Zuhilfenahme einer Stiftung des Geh. Komm.-Rat Dr.-Ing. Henschel in Kassel im Betrag von 250 000 M. vor dem Roten Kreuz-Krankenhaus anzulegen beschlossen. Der Platz soll zum Andenken an die Stifterin ein plastisches Erinnerungsmal in Form eines Brunnens oder eines ähnlichen dekorativen Werkes erhalten. —

Die Einweihung der neuen Dankeskirche in Benrath hat am 6. Juni 1915 stattgefunden. Die Pläne zu dem in der Achse des Schlosses an der West-Straße gelegenen Gotteshaus stammen vom Geheimen Baurat Fr. Pützer in Darmstadt, ihre Bearbeitung von Architekt E. L. Wehner in Düsseldorf. Die Bau-summe betrug rd. 190 000 M. Als ein Flügel zur Kirche soll später noch ein Gemeindesaal erstehen. —

Inhalt: Die evangelische Lukas-Kirche zu Frankfurt am Main. — Vermischtes. — Tote. — Wettbewerbe. — Chronik. —

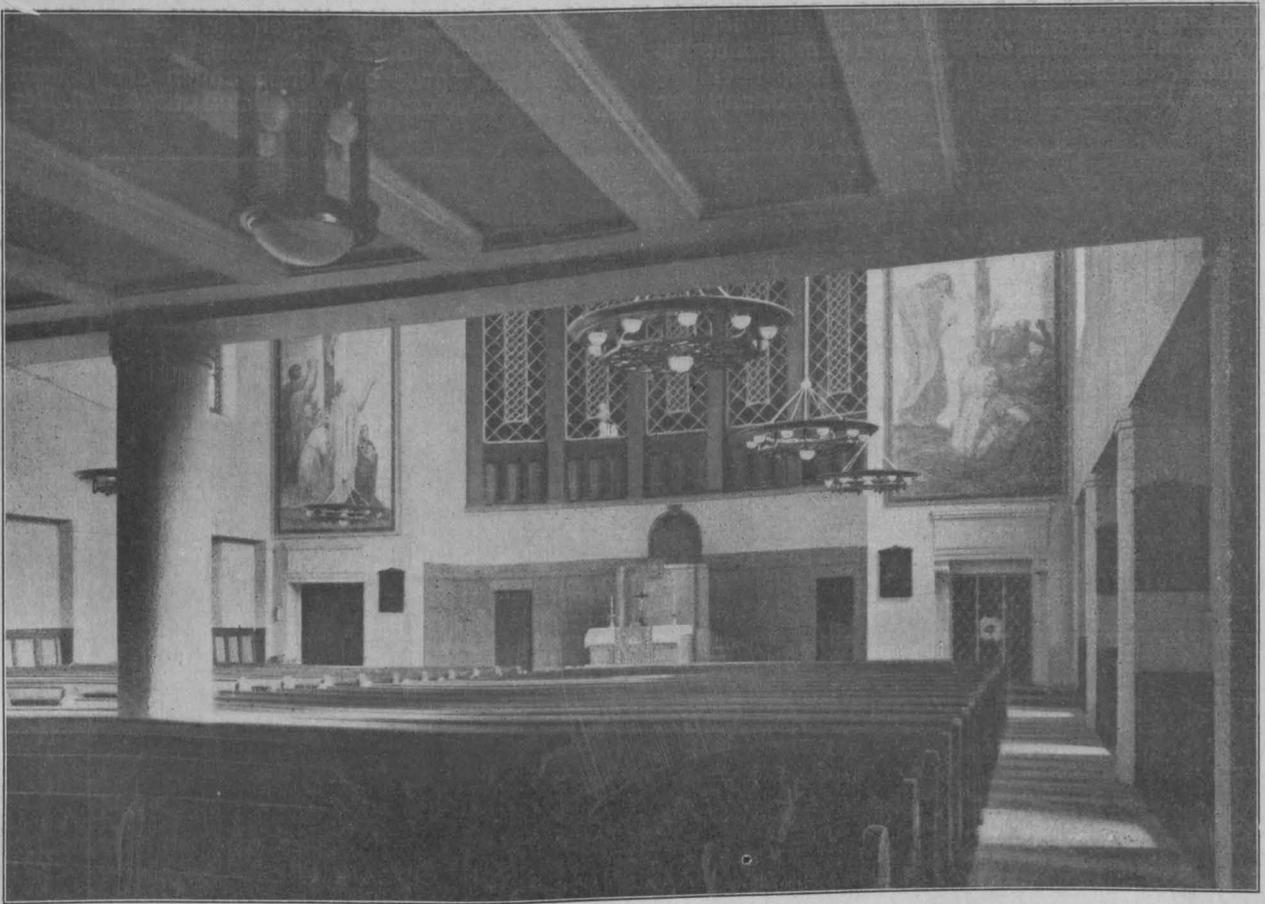
Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.



ANKT LUKAS-KIRCHE ZU FRANKFURT a. M. *
ARCHITERT: C. F. W. LEONHARDT IN FRANK-
FURT AM MAIN. * * * HAUPTANSICHT * * *

DEUTSCHE BAUZEITUNG

* * * * XLIX. JAHRGANG 1915. * N^o. 57. * * * * *



Blick in den Altarraum mit Kanzel und Sänger-Empore.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIX. JAHRGANG. NO 57. BERLIN, DEN 17. JULI 1915.

Die evangelische Lukas-Kirche zu Frankfurt am Main.

Architekt: C. F. W. Leonhardt in Frankfurt am Main.

(Schluß.) Hierzu eine Bildbeilage.



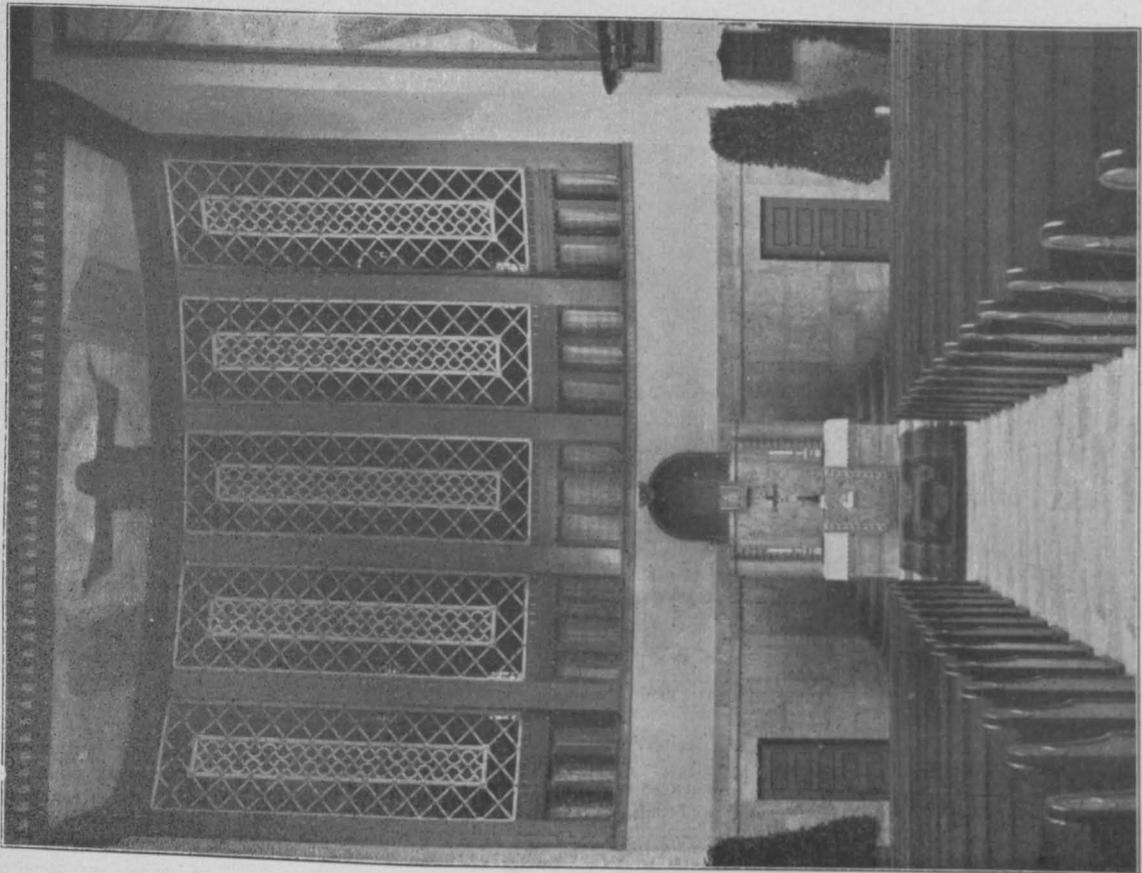
Die Kanzel ist hinter dem Altartisch angeordnet und lehnt sich an die Chorwand an. Diese Anordnung war durch den Grundriß gegeben und entspricht auch wohl unserer heutigen Auffassung der Wortverkündigung. Seitlich vom Altarplatz wurde für den Taufstein eine kleine Kapelle eingebaut (S. 335), die gegen das Schiff durch ein vergoldetes Gitter abgeschlossen ist. Die Decke ist aus Holz, mit stark kassettiertem Mittelfeld, wobei der Holzdachbinder die Einteilung abgibt; sie ist mit geometrischen Mustern reich aber zurückhaltend bemalt. Der Kirchenraum ist grau getönt; das Holzwerk dunkel gebeizt, Gestühl und Türen haben außerdem einfache Bemalung erhalten. Bei der Farbgebung mußte auf den späteren Bilderschmuck Rücksicht genommen werden. Die Gänge sind mit Solenhofer Schieferplatten belegt; unter dem Gestühl und auf den Emporen liegt Linoleum auf Estrich. Die Altarwand, der Altar, die Kanzel und der Taufstein sind aus Hardheimer Muschelkalkstein, der geschliffen und geölt ist; der Bodenbelag des Altarplatzes und die Stufen dazu sind aus demselben Material. Die Inschriften des Altares und der Kanzel erhielten Vergoldung. Die Beleuchtungskörper im Kirchenraum sind aus Holz mit Neusilber-Gestängen und -Montierungen; die Holzteile wurden bemalt. Die Leuchter und das Kruzifix auf

dem Altar sind aus Silber und Makassa-Ebenholz und von Bildhauer C. Stock in Frankfurt a. M. entworfen und ausgeführt. Die Altardecken in den verschiedenen Farben der kirchlichen Zeiten sind von Maler Hembus in Cronberg entworfen und von den Schwestern des Diakonissenhauses gestickt. Der Aufgang zum Altar wurde mit einem gut ausgesuchten Perserteppich belegt, ebenso wurde als Hintergrund des Taufsteines ein Perserteppich als Wandbehang gewählt. Die Fenster der Taufkapelle sind von der Glasmalerei Linnemann in Frankfurt a. M. entworfen und ausgeführt. Die großen Fenster des Kirchenraumes haben nur einfache Verglasung von abgebranntem Antikglas mit Bleiteilung erhalten, da auch hier wieder auf den späteren Bilderschmuck Rücksicht genommen werden mußte. Für diese Wandgemälde ist eine größere Stiftung vorhanden. Sie werden von Prof. W. Steinhausen in Frankfurt a. M. ausgeführt und es mußte auf sie schon bei der Aufteilung der Wandflächen Rücksicht genommen werden. Die Holzdecke über dem Altarplatz zeigt ebenfalls eine Bemalung, den segnenden Christus, von Steinhausen, doch beansprucht die Bemalung wohl eine zu große Fläche der Decke.

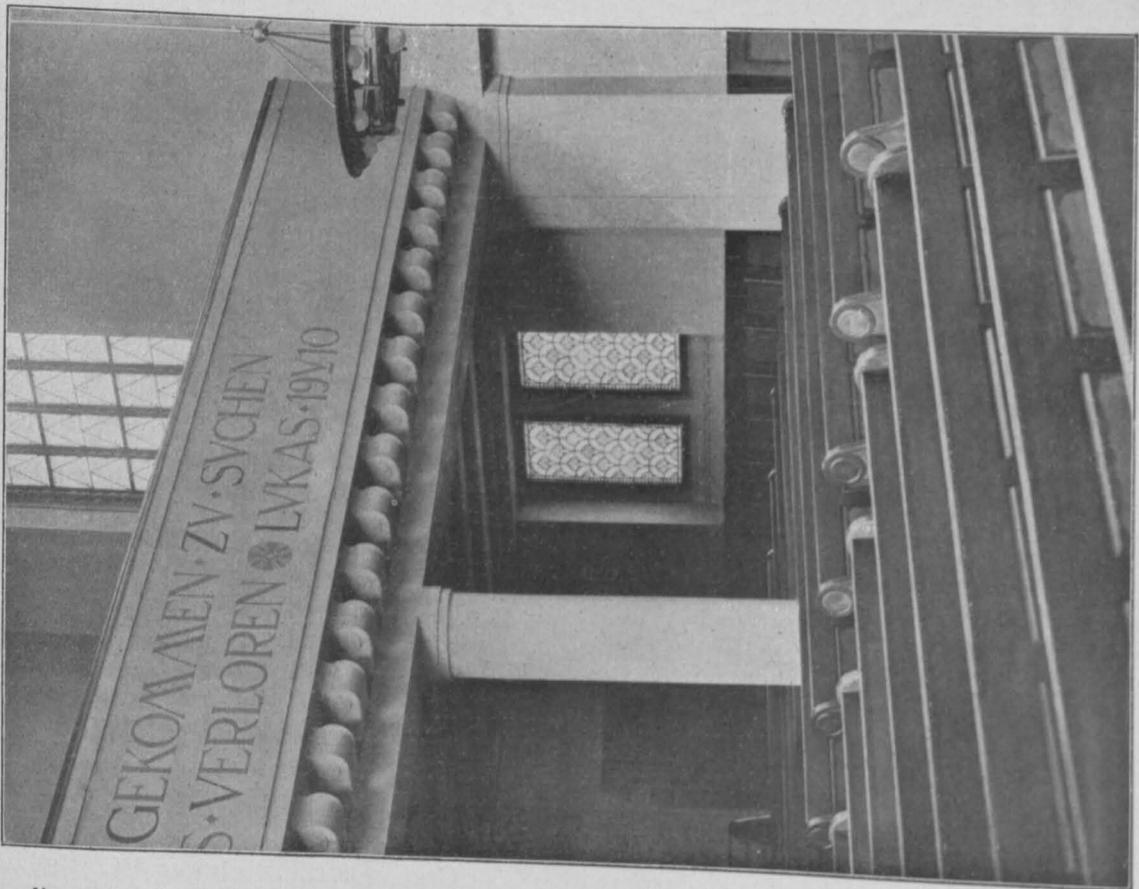
Die Orgel von E. F. Walcker & Cie. in Ludwigsburg ist groß und reichhaltig und von meisterhaftem Klang. Sie enthält 65 klingende Stimmen, 50 Nebenzüge, verteilt auf 3 Manuale und 1 Pedal; das 2. und 3. Manual befinden sich im Schwellkasten. Ferner hat die Orgel 1 Fernwerk mit 6 klingenden

Registern, das vom 2. Manual aus spielbar ist und sich unmittelbar über der Orgel auf dem Dachboden befindet. Ein Schallkanal leitet die Töne über den ganzen Dachboden weg bis zu der Oeffnung der

Im ganzen enthält die Orgel etwa 4046 Pfeifen. Die Konstruktionen wie Stützen, Unterzüge, Emporendecken, sowie die Versteifungen der Mauern gegen Winddruck sind in Eisenbeton ausgeführt. Der



Blick gegen Altar, Kanzel und Orgel.



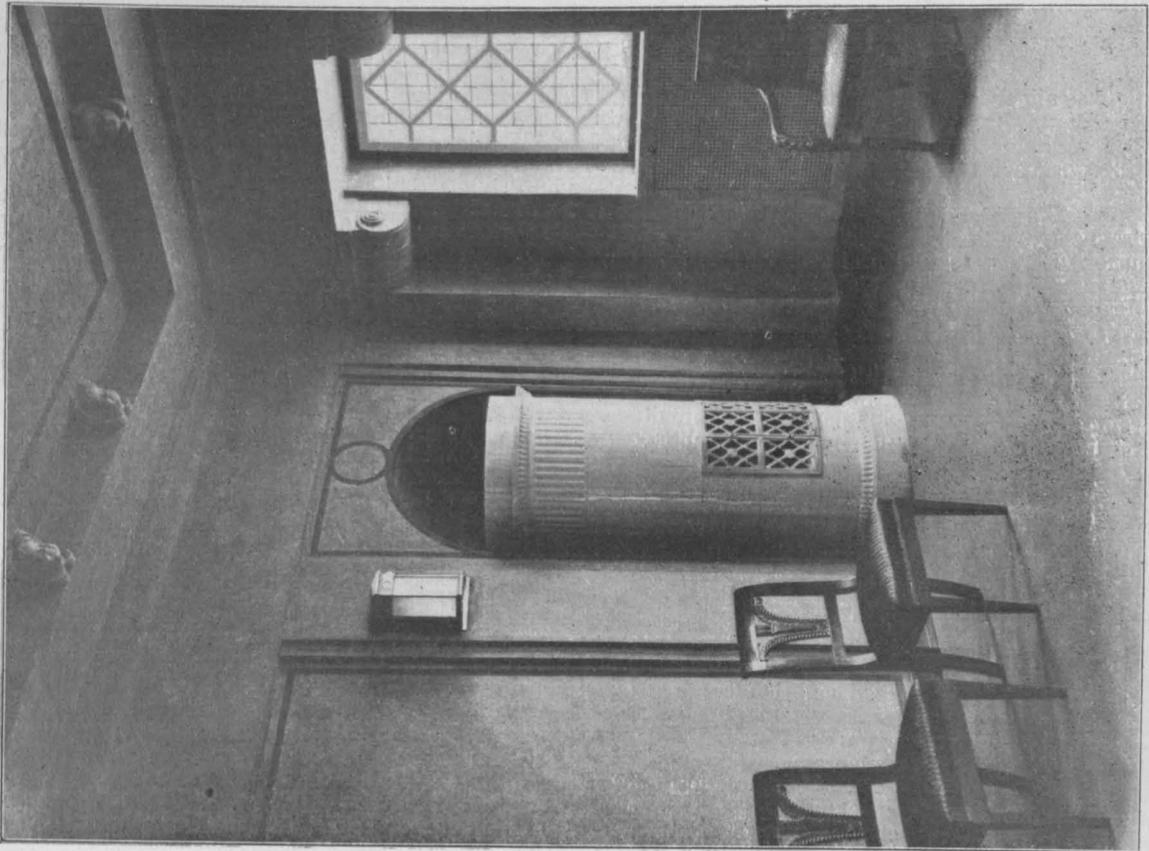
Blick gegen die Empore.

Decke, die sich ziemlich im Rücken der Gemeinde befindet. Die Traktur für die ganze Orgel ist elektropneumatisch. Den Wind liefert ein Walcker'scher Luftsleudermotor, gekuppelt mit einem 3 PS.-Motor, den nötigen Schwachstrom erzeugt ein Dynamo.

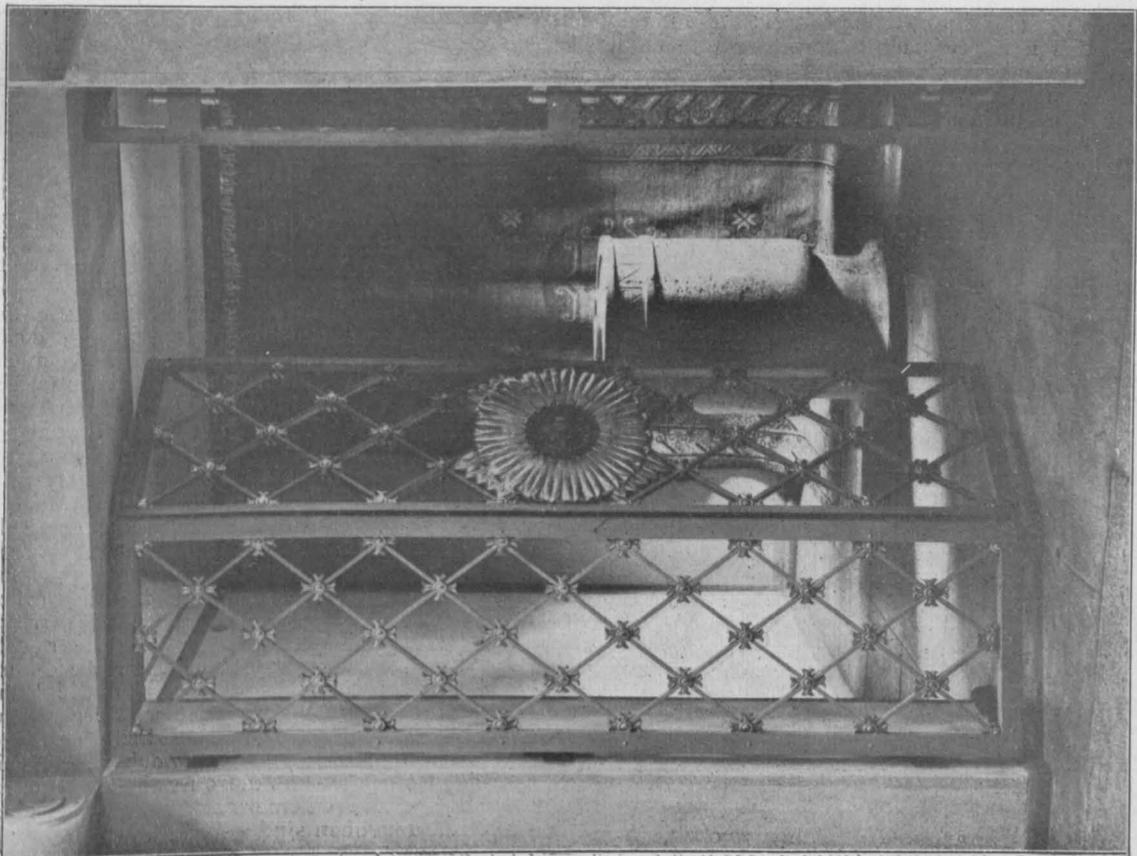
Turm steht auf einer armierten Betonplatte. Der Dachstuhl ist ganz in Holz konstruiert. Der Fußboden der Kirche hat keine Unterkellerung und wurde mit Albert'schen Isolierschemeln auf 8 cm starker Betonschicht isoliert, eine Konstruktion, die sich als billig

und äußerst zweckmäßig erwiesen hat. Das Material für die Architekturteile der Außenfront ist Tuffstein, Teile der Gesimse sind aus Sparsamkeitsgründen in werksteinmäßig bearbeitetem Vorsatzbeton ausgeführt. Die

250 000 M. wurden nicht ganz aufgebraucht. Für Altar, Taufstein, Malereien, Altar-Geräte, Mobiliar der Sakristei usw. standen private Mittel zur Verfügung. Die ornamentale Bemalung der Räume erfolgte durch



Sakristei.



Taufkapelle.

Wandflächen wurden rauh verputzt, die Dächer mit Schiefer gedeckt, bis auf das Dach des Turmes, das Kupferverkleidung erhalten hat. Das Kreuz auf dem Turm ist vergoldet.

Die zur Verfügung stehenden Baukosten von

die Firma Por & Baum in Frankfurt a. M.; die Modelle für die Bildhauerarbeiten führten die Bildhauer E. & W. Ohly und C. Stock in Frankfurt aus. Auf dem Büro des leitenden Architekten waren an der Kirche mit tätig; die Architekten Kurt Meyer und

Hermann Mann. Die geschäftliche Leitung lag in den Händen der synodalen Baukommission, die Bauführung wurde von Architekt Früh ausgeübt. Das Küster- und Schwesternhaus zwischen Kirche und dem bestehenden Gemeindehaus enthält im Erdgeschoß die neue Eingangs- und Garderobenhalle für das Ge-

meindehaus, im 1. Obergeschoß die Wohnung des Küsters und im 2. Obergeschoß Wohnungen für die Gemeindegewerkschaft. Die Baukosten betragen 30000 M.

Die Grundsteinlegung der Kirche erfolgte am 10. März 1912, die Einweihung der ganzen Baugruppe am 12. Oktober 1913. —

Zur Lage der Privat-Architekten während des Krieges.



Das allgemeine Wirtschaftsleben hat während der bis jetzt verflossenen Kriegszeit eine Entwicklung durchgemacht, welche kaum voraussehen war. Statt des gefürchteten Arbeitsmangels macht sich allmählich ein Mangel an Arbeitskräften fühlbar. Jedoch ist diese erfreuliche Wandlung der Dinge an einzelnen Berufen spurlos vorüber gegangen. In eine recht bedenkliche Lage der Arbeitslosigkeit sind zum Beispiel die meisten Privat-Architekten gekommen.

Zwar hat das Baugewerbe als solches durch Bauausführungen für militärische und kriegsindustrielle Zwecke zum Teil recht umfangreiche Aufträge erhalten, jedoch vollziehen sich diese meist unter behördlicher Oberleitung oder als reine Unternehmerarbeiten. Eine Gelegenheit der Betätigung für den Privat-Architekten bieten sie sehr selten.

Zunächst schienen sich umfangreiche Arbeitsmöglichkeiten für den Architekten aus den schweren Schädigungen, welche der Feind unseren Grenzgebieten zugefügt hat, zu ergeben. Jedoch sind diese Möglichkeiten bis heute in sehr beschränktem Maße zur Geltung gekommen. Eine Anzahl Architekten haben als Bezirksarchitekten ein dankbares Arbeitsfeld gefunden. Einige Aufträge an Privat-Architekten sind hier und da zustande gekommen. In den meisten Fällen aber verhält man sich noch abwartend. Vielfach mag das in der militärischen Lage begründet sein, größere Schwierigkeiten scheint jedoch die Form der Bereitstellung der Mittel für die einzelnen Bauten gemacht zu haben. Die Beratungen des Haushaltungsausschusses des preuß. Abgeordnetenhauses lassen jedoch darauf schließen, daß auch dieser Teil der Aufgabe geklärt ist. Selbst wenn das nicht restlos der Fall sein sollte, so wird sich Jeder heute darüber klar sein können, daß der Wiederaufbau unter allen Umständen durchgeführt werden muß, und daß dieser unbeschadet einer guten Lösung mit dem geringsten Kostenaufwand erfolgen muß. Die Erlangung dieser Erkenntnis allein muß dazu führen, daß man die technischen und künstlerischen Vorarbeiten unverweilt in Angriff nimmt, selbst da, wo mit einer Verzögerung der Durchführung des Wiederaufbaues noch gerechnet werden muß. Gegensätze, welche sich aus der mehr oder weniger beschränkten Bewilligung der behördlichen Unterstützung und den Wünschen des Bauherrn ergeben, lassen

sich am besten an der Hand der architektonischen Vorarbeiten ausgleichen.

Würden die jetzt für alle Fälle nötigen Vorarbeiten in Arbeit gegeben, so könnte hierdurch für eine große Zahl von Privat-Architekten die Gefahr längerer Arbeitslosigkeit beseitigt werden. Nötig wäre allerdings hierbei, daß die zurzeit in so großer Zahl vorliegenden Aufgaben auch über einen weiteren Kreis der Architekten verteilt würden. Es besteht das Bestreben, möglichst ausschließlich in den betreffenden Gegenden ansässige oder sich daselbst ansiedelnde Architekten bei der Bewerbung um Aufträge zu berücksichtigen. Wenn man auch berechtigter Weise den ortsansässigen Architekten einen Vorzug einräumen muß, so ist doch andererseits auf die Gefahr hinzuweisen, welche darin liegt, wenn eine größere Zahl von Architekten zur Ansiedelung in Ostpreußen veranlaßt würden. Diese finden vielleicht für zwei bis drei Jahre eine lohnende Beschäftigung, um dann allmählich aber sicher einer vollkommenen Beschäftigungslosigkeit anheim zu fallen. Selbst wenn es gelingen sollte, die ostpreußische Bevölkerung ganz allgemein zur richtigen Bewertung der Architektenarbeit zu erziehen, so ist diese Provinz doch nur in der Lage, eine recht beschränkte Zahl von Architekten dauernd zu beschäftigen. Man darf sogar wohl annehmen, daß, wenn die Bauberatungsämter — selbst in vermindelter Zahl — zu einer ständigen Einrichtung werden, diese den Privat-Architekten kaum viel Arbeit übrig lassen werden. Dringend wünschenswert ist es deshalb, den jetzigen Ueberschuß an noch zu leistender Arbeit an einen größeren Kreis von Fachgenossen zu verteilen und zwar möglichst noch in der Zeit, in der es diesen an Arbeit gebricht.

Die gegebene Stelle für die Vermittlung dieser Arbeiten ist das Bauberatungsamt. Durch die Erweiterung des Kreises der mit dem Wiederaufbau beschäftigten Architekten und mit der größeren Entfernung des Wohnsitzes derselben vom Ort der Bauausführung mag die Arbeitsleistung der Bauberatungsämter etwas vermehrt werden, jedoch wird jeder Bezirksarchitekt es als erstrebenswert betrachten, auf diese Weise nicht nur der Sache, sondern auch seinen Standesgenossen zu nützen, und diese geringe Mehrleistung an Arbeit gern auf sich nehmen. —

Oscar Grothe.

Literatur.

Burgen und Schlösser des Rhein-, Lahn- und Moseltales. 12 farbige Original-Steinzeichnungen von Hans Rud. Schulze. Mit geschichtlichen Erläuterungen von Professor F. Luthmer und einem Geleitwort von Professor Bodo Ehardt. Verzeichnis der Bilder: Burg Rheinstein, Marksburg, Burg Gutenfels bei Caub, Pfalz bei Caub, Ruine Drachenfels, Burg Ehrenfels, Burg Hohlenfels (Aar), Burg Langenau (Mosel), Schloß Runkel (Lahn), Schloß Beilstein (Mosel), von der Leyen'sche Burg bei Gondorf (Mosel), Burg Eltz (Moseltal). Ein Mappenwerk in Imperialformat mit mehrfarbiger Deckelzeichnung nach einem Entwurf von H. R. Schulze (Bildgröße der Steinzeichnungen 35×46 cm, Außenmaß der Mappe 53×64 cm) Berlin SW. 48, 1913. Deutscher Verlag G. m. b. H. Ladenpreis 45 M.

Bei der ungeheuren Steigerung des deutschen Nationalgefühles und der Vertiefung der Liebe zur Heimat und ihrer großen Vergangenheit in der Zeit des tobenden Völkerkrieges darf eine Veröffentlichung wie die vorstehende auf den lebhaftesten Widerhall in allen kunstliebenden und geschichtlich fühlenden Kreisen rechnen. Deutsche Burgen am Rhein, an der Lahn, an der Mosel! In wem werden nicht bei Betrachtung der ehrwürdigen Reste des Mittelalters und der Renaissance Empfindungen ausgelöst, welche die große Zeit, der die Burgen ihre Entstehung verdanken, in der Phantasie wieder erstehen lassen und das stolze Gefühl erwecken, einem Volke anzugehören, das solche Zeiten erlebt und solche Werke geschaffen hat. Das Interesse an den Burgen war in deutschen Landen rege von Alters her. Daß es sich in diesen Denkmalen meist mittelalterlicher Baukunst zugleich um Kunstwerke handelt, die ihre eigene Sprache im Herzen des Menschen reden, dessen werden sich heute

weite Kreise unseres Volkes bewußt. Ein großes Verdienst an der Verbreitung und Vertiefung des Verständnisses für die Burgenbaukunst hat sich die vor etwa 16 Jahren ins Leben getretene „Vereinigung zur Erhaltung deutscher Burgen“ erworben. Ihr gelang es, alle kunstliebenden Kreise für die deutschen Burgen zu interessieren. So sind es denn neben den Architekten vor allem auch die Maler, die diesen unvergleichlichen Architekturmotiven ein eingehendes Studium widmen, wie einst Dürer und Lukas Cranach. Jedoch nicht in der sentimentalischen Weise der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, nicht im Sinne romantischer Empfindungen, sondern im Sinne der gewaltigen geschichtlichen Eindrücke, die die großen Burgenbauten auf die Gemüter des Volkes ausüben, gehen sie ihrer Kunst nach. Auch der Maler Hans Rudolf Schulze ließ sich durch die schönen Motive locken, namentlich „Dort, wo der Rhein mit seinen grünen Wellen, so mancher Burg bemoste Trümmer grüßt“, und er schuf in seinen 12 farbigen Steinzeichnungen eine Reihe von Burgenbildern, die auf eingehenden Studien beruhen, zum Gemüt des Beschauers sprechen und Stimmungen auslösen, die sich um die gewaltigen Mauern und Türme ranken wie Efeu und Waldrebe. Eine liebevolle Hingabe an die gestellte Aufgabe tritt auf allen Blättern des Künstlers zutage. Sie geben neben dem landschaftlichen Zauber die poesievolle Romantik wieder, von dem diese Reste einer großen Vergangenheit und Zeugen einer barbarischen welschen Zerstörungswut umwoben sind. —

Inhalt: Die evangelische Lukas-Kirche in Frankfurt am Main (Schluß). — Zur Lage der Privat-Architekten während des Krieges. — Literatur. —

Hierzu eine Bildbeilage: Die Lukas-Kirche in Frankfurt.

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. № 58. BERLIN, DEN 21. JULI 1915.

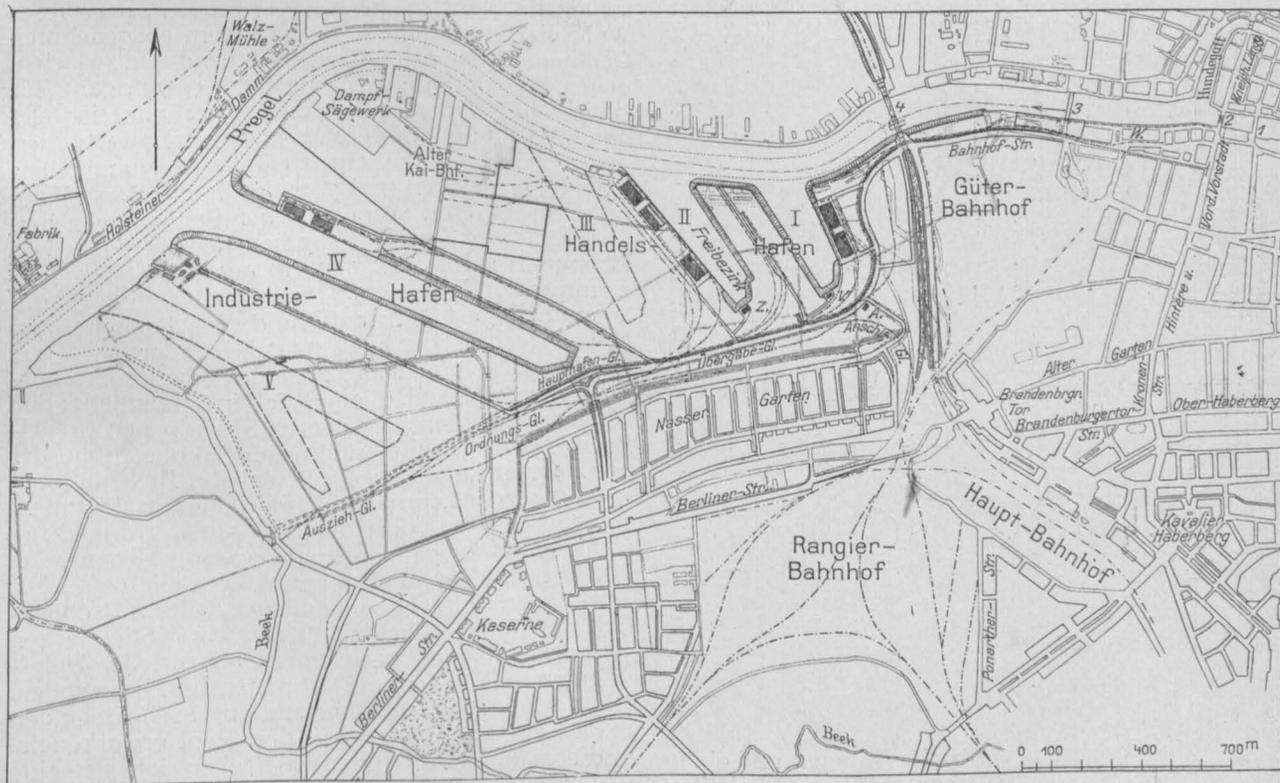
Stadterweiterungspläne für Königsberg i. Pr.



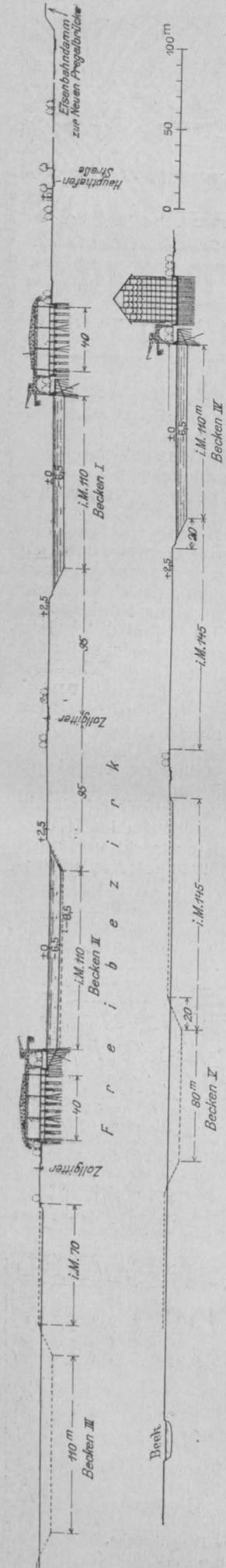
vor fünf Jahren, am 20. August 1910, ist zwischen der Stadtgemeinde Königsberg und dem Reichsfiskus der für die freie Weiterentwicklung der Stadt überaus wichtige Vertrag über die Entfestigung der Innenstadt abgeschlossen worden. Die Gemeinde erwarb danach für den Betrag von 30 Mill. M. den ganzen, die Innenstadt umschließenden, nun frei werdenden Befestigungsstreifen in Ausdehnung von 310 ha. Nachdem mit dem Eisenbahnfiskus am 15. Februar 1912 ein weiterer Vertrag über die Umgestaltung der Königsberger Eisenbahn-Anlagen abgeschlossen war, ist noch im Frühjahr 1912 der erste wichtige Schritt für die Erschließung des neuen Geländes geschehen. Ein von dem damaligen Stadtbrot. Fritz Beuster, jetzigem Städtebauer des Zweckverbandes Groß-Berlin, zunächst aufgestellter General-Bebauungsplan für die Nordwestfront der Stadt, d. h. für das 94,5 ha große Gelände der alten Befestigungen vom Pregel nordwärts bis zum Tragheimer-Tor und

dem Oberteich, fand die Zustimmung der städt. Körperschaften. Wir haben diesen Plan Jahrgang 1912 S. 889 ff. veröffentlicht. Es handelte sich hier vorwiegend um die Erschließung neuer besserer Wohn- und Geschäftsviertel.

Einen Beschluß von noch größerer Tragweite haben die städt. Körperschaften jetzt mitten im Krieg gefaßt, ein Zeichen ihres festen Vertrauens auf einen für Deutschland günstigen Ausgang des Krieges und auf eine glückliche Weiterentwicklung Königsbergs als See- und Handelsstadt. Am 9. Juni d. J. haben die Stadtverordneten zwei Magistratsvorlagen für die Erschließung der Südfront und für die Schaffung großer Hafenanlagen für den See- und Binnenschiffahrts-Verkehr, sowie für industrielle Zwecke einstimmig angenommen nach den Entwürfen des Stadtbaurates Kutschke. Die Pläne betreffen ein Gelände von 220 ha südlich des Pregel und westlich der alten Eisenbahn-Anlagen bis zur Beek, einem Nebenflüßchen des Pregel, ferner ein Gelände von 235 ha, das sich südlich des Stadtteiles Habersberg bis in den Vorort Ponarth erstreckt und auch die Lomser Wiesen zwischen Altem und Neuem Pre-

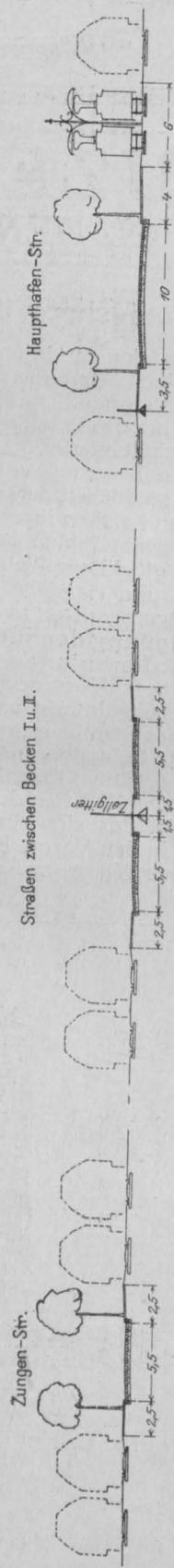


Erläuterungen: 1 Köttel-Brücke; 2 Grüne Brücke; 3 alte Eisenbahnbrücke; 4 Neue Pregelbrücke.
 A = Arbeiter-Speisehaus; V = Verwaltungsgebäude; W = Werfthalle; Z = Zollgebäude.
 Lageplan für den neuen Seehafen in Königsberg mit anschließender Stadterweiterung.



Querschnitte durch die Hafenbecken und die umgebenden Uferflächen (Maßstab 1:5000).

gel bis zum Stadtteil Sackheim umfaßt. Das westliche Gelände ist für den Ausbau der Hafen-Anlagen für den Seeverkehr, indu-



Querschnitte durch einige Hafenstraßen (Maßstab 1:500).

Querschnitte durch den geplanten neuen Westhafen (Industrie- und Handelshafen für Seeschiffahrts-Verkehr) in Königsberg i. Pr.

zende Gelände soll der Schaffung neuer Wohnviertel, vorwiegend für die weniger bemittelte Bevölkerung dienen, in einigen Teilen aber auch für größere Wohnungen berechnet sein, und die städt. Wiesen schließlich sollen Hafen- und Industrie-Anlagen für den Binnenschiffahrts-Verkehr, ferner Sport- und Spielplätze und sonstige der Erholung dienende Anlagen aufnehmen. Die beiden Hafen- und Industrie-Viertel sollen durch eine Industriebahn mit einander verbunden werden, die ihrerseits Anschluß hat an die vom Eisenbahnfiskus neu geschaffenen oder zu schaffenden Bahnanlagen, die einschließl. der Umgestaltungen nördlich des Pregel (vergl. Jahrg. 1912 S. 890) für den Eisenbahnfiskus selbst einen Kosten-Aufwand von rd. 40 Mill. M. erfordern.

Unser Uebersichtsplan zeigt von diesem großen Plan nur das Hafengelände im Westen, sowie einen Teil der Erweiterungen südlich des Stadtteiles Haberberg und läßt gleichzeitig im Prinzip die Umgestaltung der Eisenbahn-Anlagen erkennen. Daraus ist ersichtlich, daß die Verbindung der Eisenbahn-Anlagen nördlich und südlich des Pregel etwa 600 m stromabwärts verlegt ist. Die neue Brücke wird zweigeschossig, und führt im Untergeschoß auch eine Straße über, welche die Verbindung mit den neu erschlossenen Stadtteilen an der Nordwestfront herstellt. Die neue Linie ist genau nord-südlich gerichtet, durchschneidet das frühere Fort Friedrichsburg und den Wilhelmspark und legt sich weiterhin an die alten Wallstraßen des südlichen Stadtteiles an. Südlich des Brandenburger Tores wird an ihr der neue Hauptbahnhof geschaffen, der den Ost- und Südbahnhof in sich vereint. Die alte Bahnhofsfläche wird fast ganz von einem neuen, bis nahe an das Pregelufer reichenden Güterbahnhof eingenommen, während sich südwestlich des Hauptbahnhofes ein großer Verschiebebahnhof entwickelt. Nördlich des Verschiebebahnhofes zieht sich, vom Brandenburger Tor ausgehend, die zu einer Hauptverkehrs-Straße auszubauende Berliner Straße hin.

Nördlich dieser Straße liegt der Stadtteil „Nasser Garten“, ein Gelände in nicht hochwasserfreier Lage und mit nicht ganz einwandfreiem Baugrund, für den jedoch ein Bebauungsplan aufgestellt ist, um ihn als Arbeiter-Wohnviertel zu erschließen. Nördlich desselben ist ein Grünstreifen vorgesehen, der dieses Wohnviertel abtrennen soll von dem ausgedehnten Gelände, das, bis zum Pregel reichend und zwischen neuer Eisenbahnlinie und Beek liegend, ganz für Hafen- und industrielle Zwecke bestimmt ist. Es handelt sich um ein tief liegendes, wenig wertvolles, bisher kaum erschlossenes Gelände, das unmittelbar am Pregel gelegen und günstig für die Herstellung von Anschlüssen von den neuen Bahnanlagen her, sich für diese Zwecke ganz besonders eignet. Der Hafenplan selbst, für den ein aus dem Jahre 1913 stammender Plan schon vorlag, hat eine grundlegende Umgestaltung auf Grund wirtschaftlicher und betriebstechnischer Erwägungen erhalten.

Der Gesamtplan, der zunächst nur zum Teil ausgeführt werden soll, gliedert sich in 3 Hauptteile: den schmalen Uferstreifen oberhalb der neuen Pregel-Brücke zwischen Fluß und neuer Bahnhofstraße, der nur zu einer Kaianlage mit Eisenbahn-Anschluß ausgebaut werden kann; den Handelshafen, der in vollem Ausbau aus drei vom Pregel mit günstiger Einfahrtsrichtung abzweigenden Stichbecken bestehen wird, von denen eines als Freibezirk an Stelle des unzureichenden Zollpackhofes dienen soll; und schließlich den Industriefhafen, für den zwei Stichbecken vorgesehen sind, an denen industrielle Unternehmungen Wasser- und Bahnanschluß finden sollen. Die Becken des Handelshafens durchschneiden den alten Kaibahnhof, der von der Stadt erworben ist und beseitigt wird. Hinter den Becken zieht sich eine neu anzulegende Haupthafenstraße entlang, die den Anschluß an das städtische Straßennetz vermittelt und auch Anschluß an das Untergeschoß der neuen Pregel-Brücke besitzt. Einen anderen Teil des Ver-

strielle Anlagen und einige eingeschobene Arbeiter-viertel bestimmt. Das an den sehr dicht bevölkerten Stadtteil Haberberg angren-

kehres zum Hafen fängt die Berliner Straße auf, und um den Süden unmittelbar mit dem Hafengelände zu verbinden, ist vom Vorort Ponarth her, der noch in größerem Umfang der Bebauung namentlich für Arbeiter-Wohnungen erschlossen werden kann, ein neuer Straßenzug geplant, der auf die Mitte des Hafengeländes gerichtet nach Ueberschreitung von Rangier- und Hafenbahnhof in die Haupthafenstraße einmündet. Von letzterer gehen dann die Zufahrtsstraßen in die einzelnen Hafengebiete aus.

Südlich der Hafenstraße ist ein neuer Hafenbahnhof vorgesehen, dessen Betrieb die Stadtgemeinde spätestens am 1. Juli 1919 laut Vertrag mit dem Eisenbahnfiskus zu übernehmen hat. Er ist durch Anschlußgleise mit dem Rangierbahnhof der Staatsbahn verbunden und enthält Uebergabegleise, in welchen die Züge zwischen Staat und Stadt ausgetauscht werden, einen nördlichen und südlichen Ablaufberg, mehrere Ordnungs-Gleisgruppen und Hafengleise, aus welchen die nach ihrem Bestimmungsort im Hafen geordneten Wagen den Ent- und Beladestellen zugeführt werden. Von diesem Hafenbahnhof aus werden auch die neuen und die bestehenden Kaianlagen am Südufer des Pregels bedient, was für letztere eine wesentliche Verkehrserleichterung bedeutet, da sie bisher nur in unbequemer Weise mittels Drehscheiben angeschlossen waren.

Die Querschnitte durch die Hafenbecken, die wir ebenfalls wiedergeben, lassen deren Abmessungen und ihre geplante Ausstattung mit Schuppen, Speichern, Kranen und Gleisen, sowie mit Lade- und Zufahrtsstraßen erkennen. Zum Ausbau ist in erster Linie der Uferstreifen oberhalb der neuen Pregelbrücke bestimmt, außerdem der Ausbau des Hafenbeckens I und des Freibezirkes, der das Hafenbecken II mit den zugehörigen Uferflächen umfaßt, und des Beckens IV und seiner Uferflächen mit Anlage von Getreide-Lagerhäusern am Nordufer in Aussicht genommen. Ferner sollen die Haupthafenstraße bis Becken IV ausgebaut, der Hafenbahnhof in der für den ersten Ausbau erforderlichen Ausdehnung angelegt, ein Verwaltungsgebäude und ein Arbeiter-Speisehaus erbaut werden.

Die Gesamtkosten für diesen ersten Ausbau nach dem neuen Plan sind auf 21 Mill. M. veranschlagt, wovon 5,3 Mill. auf Grunderwerb usw., 4,9 Mill. auf Erdarbeiten, 1,7 Mill. auf Uferbefestigungen, 1,4 Mill. auf Eisenbahnanlagen, 5,4 Mill. M. auf die besondere Ausstattung mit Schuppen, Speichern, Umschlags-Einrichtungen entfallen. Von diesen 21 Mill. waren von der Stadtgemeinde bereits rd. 15 Mill. M. früher bewilligt worden. Für den größten Teil des Hafengeländes, soweit es nicht schon städtischer Besitz ist, wurde der Stadtgemeinde das Enteignungsrecht verliehen.

Um auch dem Binnenschiffahrts-Verkehr in Königsberg gerecht werden zu können, für den nach dem Ausbau des masurischen Seekanals und etwaiger weiterer Binnenschiffahrtsstraßen ein Aufschwung zu erwarten ist, wurde auf den Wiesen zwischen Altem und Neuem Pregel ein Osthafen für die Binnenschiffahrt vorgesehen, der vorläufig ein Hafenbecken von 3,5 m Tiefe, entsprechend den Tiefenverhältnissen, wie sie der Pregel hier hat, umfassen soll. Der Hafen liegt nahe der Stadt noch innerhalb des alten Festungsringes, kann durch die verlängerte Kaiser-Straße usw. eine gute Zufahrtsstraße und außerdem durch eine neu anzulegende Industriebahn, die ihn auch mit dem Westhafen in Verbindung setzt, Eisenbahn-Anschluß erhalten, der den bisherigen Umschlagsstellen für den Binnenschiffahrts-

Verkehr in Königsberg noch fehlt. Auch dieser Hafen zerfällt in einen Handels- und Industriefhafen.

Die Industriebahn durchzieht gleichzeitig das Gelände an der Südfront westlich von Rosenau und soll dieses für diejenigen Industrien erschließen, die zwar Eisenbahn-Anschluß haben wollen, aber den unmittelbaren Anschluß an die Schifffahrtsstraße entbehren können. Die Industriebahn soll zusammen mit der Neuhausen—Tapiauer-Kleinbahn geführt werden, die aus den nördlichen Wallstraßen entfernt wird und einen Endbahnhof östlich vom Hauptbahnhof an der Straße nach Ponarth und zwischen Sackheimer- und Königstor ebenfalls einen Bahnhof erhält. Die vollspurige Industriebahn und die schmalspurige Kleinbahn werden, wo sie zusammen fallen, zu einer Dreischienen-Strecke vereint, die einem neuen Straßenzug vom Sackheimer-Tor über die Lomser Wiesen folgt und den Alten und Neuen Pregel mit zwei neuen Brücken überschreitet.

Ueber den Bebauungsplan der Südfront kann ohne Beibringung eines Planes, der uns noch nicht zur Verfügung steht, nur in Grundzügen berichtet werden. Es handelt sich, wie schon erwähnt, um ein Gelände von zusammen 235,5 ha Fläche, davon eine 177,5 ha große Fläche südlich der Brandenburger-Tor-Straße und Artillerie-Straße, eine 58 ha große Fläche zwischen den alten und neuen Gleisen der Ostbahn. Es umfaßt Festungsgelände mit dem Vorgelände und Aecker und Wiesen. Es fällt zunächst bis zu den Wallstraßen, hinter denen dann die Wälle zu verschiedener Höhe ansteigen. Vom höchsten Punkte, dem mittleren Wall, genießt man einen weiten Rundblick. Die beiden Wälle mit den Vorschützen und Gräben bleiben erhalten und werden entsprechend landschaftlich und architektonisch ausgestaltet. (In unserem Plan erscheint noch die dreieckige Grundrißform der alten Anlage am Haberberg.)

Von den 235,5 ha entfallen auf Bauland für Wohnzwecke einschließl. öffentlicher Gebäude 30,25 %, auf Bauland für Industierzwecke einschließl. Kleinbahn 34,57 %, also zusammen 64,82 %; auf Grün-Anlagen und Wasserflächen (Gräben und eine Reihe von Teichen, die erhalten bleiben und unter sich und mit dem Pregel verbunden werden sollen) 12,88 %, auf Straßen und Plätze 22,3 %, zusammen also 35,18 %. Die Baublöcke im Wohnviertel sind so gestaltet, daß sie ohne Seitenflügel und Quergebäude wirtschaftlich ausnutzbar sind, in der Tiefen-Ausnutzung durch eine rückwärtige Baufluchtlinie beschränkt werden, große Höfe erhalten und ein gesundes Wohnen gestatten. An den Hauptverkehrsstraßen, welche die neuen Stadtteile günstig aufteilen und mit den alten gut verbinden, sind größere Baublocktiefen vorgesehen, da hier auch Hintergebäude nötig werden. Durch eine Anzahl neuer und fortgeführter Straßenbahnlinien wird das neue Gelände erschlossen. Besonders stark durch den Verkehr belastet ist die Fortsetzung des Hauptstraßenzuges von Königsberg: Kneiphof, Vorder- und Hinter-Vorstadt, Kronen-Straße, Brandenburger-Tor-Straße, welche auch die unmittelbare Verbindung der nördlichen Stadt mit dem Hauptbahnhof bilden.

Mit der Genehmigung dieses weitschauenden Planes haben die gemeindlichen Körperschaften Königsbergs einen für die Entwicklung der Stadt hochbedeutsamen Entschluß gefaßt. Er soll mit möglicher Beschleunigung in die Tat umgesetzt werden. Für die Erdarbeiten ist die Heranziehung von Gefangenen genehmigt, und nach Erklärungen, die Stadtbaurat Kutschke in der Sitzung am 9. Juni abgab, soll der Betrieb im ersten Teil des Hafens im Frühjahr 1917 aufgenommen werden können. —

Vermischtes.

Zum Vorstand der kgl. bayerischen Obersten Baubehörde in München, welche die Zentraleitung der gesamten baulichen Unternehmungen des Bayerischen Staates ist, wurde anstelle des verstorbenen Reverdy der Ministerialrat dieser Behörde, Ludwig Ritter von Stempel, ernannt und zugleich zum Ministerial-Direktor befördert. Schon vor der Ernennung Reverdy's zum Leiter dieser Behörde

stand Stempel mit in Frage; es wurde aber damals Reverdy gewählt, weil Bayern vor der Ausführung der großen wasserbaulichen Aufgaben stand, mit denen Reverdy eingehend vertraut war. Wir haben Ursache, die nunmehrige Berufung Stempels zur Leitung dieses wichtigen Staatsamtes als eine glückliche zu betrachten, denn Stempel ist ein scharfer Denker und ein nüchternen Kopf, der nicht Dinge anfassen wird, die von vornherein ein Gelingen nicht

versprechen. Er besitzt die Eigenschaften des geborenen Rheinpfälzers — Grünstadt ist der Geburtsort Stempels — mit durchdringendem Verstand den Blick auf das Wesentliche einer Sache zu richten, mit anderen Worten: er ist geschäftlich Realist, ohne aber damit des idealistischen Einschlagens zu entbehren. Er weiß bei jeder Sache, auf was es ankommt. Wir sehen daher seiner Tätigkeit mit hoffnungsvollen Erwartungen entgegen.

Stempel machte seine technischen Studien an der Technischen Hochschule, damals noch Polytechnikum, in München in den Jahren 1869—1873. Das Staatsexamen legte er 1877 ab. Seine erste staatliche Verwendung fand er in seiner Heimatprovinz: in der lebhaften Industriestadt Kaiserslautern wurde er Bauamts-Assessor und später unter Beförderung zum Bauamtmann Leiter der staatlichen Baubehörde daselbst. Zu Ende der neunziger Jahre war Stempel Kreisbaurat in Bayreuth und wurde um die Wende des Jahrhunderts in die Oberste Baubehörde in München berufen. Hier waren ihm zunächst die Kultusbauten anvertraut, später aber griff seine Tätigkeit auch auf die größten Bauaufgaben anderer Gebiete über. Von den letzteren seien nur erwähnt der Um- und Erweiterungsbau der Universität München, die baulichen Anlagen des neuen botanischen Gartens in München, das Reisingerianum, eine Landesanstalt für Blinde in München. Zahlreich sind die Bauwerke, die Stempel außerhalb Münchens im Lande errichtete, wenn sie auch ihrer Bedeutung nach sich nicht mit den Münchener Bauten messen können. Als mehrjähriger Vorstand des „Oberbayerischen Arch.- und Ing.-Vereins“ gelang es ihm, den Verein zu neuem Aufschwung und zu andauernder Blüte dadurch zu bringen, daß er neben den das Fach bewegenden Gegenwartsaufgaben namentlich auch die jüngeren Fachgenossen zu den Vereinsaufgaben durch Förderung des Wettbewerbswesens heranzuziehen und ihnen auf diesem Wege dankbare Bauaufträge zu verschaffen wußte. Seine amtliche Stellung war ihm hierzu Mittel und Weg. Auch das ist ein Zeichen seiner auf das Reale gerichteten Anschauung, aber auch seiner stets dankbar anerkannten altruistischen Gesinnung. —

Die Wiederbesetzung des Meisterateliers für Architektur an der kgl. Akademischen Hochschule der Künste in Charlottenburg, eines Amtes, das nach dem Tode von Johannes Otzen bis heute unbesetzt war, ist durch die Berufung von German Bestelmeyer in Dresden erfolgt. Wie wir vernehmen, hat Bestelmeyer nunmehr die Berufung angenommen, nachdem er eine bereits früher erfolgte Berufung in dasselbe Amt abgelehnt hatte. Bestelmeyer wird seine Tätigkeit im Oktober dieses Jahres beginnen. —

Zum Ehrendoktor der Technischen Hochschule in München ist unter einer Reihe Anderer auch der Ministerial-Direktor im kgl. bayerischen Staatsministerium des Inneren, Gustav Ritter von Kahr ernannt worden. Wir glauben diese Ernennung vor anderen herausheben zu sollen, weil sie einen höheren Staatsbeamten betrifft, der sich um die Förderung der Kunst in Bayern, namentlich der Volkskunst, außerordentliche Verdienste erworben hat und dem auch die Baukunst zu großem Dank verpflichtet ist. —

Wiederaufbau im Ober-Elsaß. Ueber den Wiederaufbau im Ober-Elsaß entnehmen wir der Tagespresse die folgenden Ausführungen, die anscheinend von beteiligter Seite herrühren:

„Als eine schwierige, aber auch sehr dankbare Aufgabe stellt sich der Wiederaufbau des oberen Elsaß dar. Bietet sich doch mit ihm die nie wiederkehrende Gelegenheit, begangene Sünden wieder gut zu machen und die Anforderungen moderner Technik und modernen Verkehrs mit der Landschaft an sich und den historischen Städtebildern in Einklang zu bringen. Die Leitungen der großen Ueberlandzentralen sollen nicht in der bisherigen störenden und vordringlichen Weise angelegt, eiserne Brücken nach Möglichkeit durch granitne ersetzt und die unschönen Drahtzäune von Latteneinfriedigungen oder lebenden Hecken abgelöst werden. Bei dem Wiederaufbau der Städtchen und Dörfer muß dem Kraftwagenverkehr Rechnung getragen werden, und wo die Besitzer ihre Häuser nicht wieder aufrichten wollen, bietet sich Gelegenheit zur Anlage kleiner Plätze, was auch vom hygienischen Standpunkt der Durchsonnung und Durchlüftung der engen Städtchen mit Genugtuung zu begrüßen wäre. In Thann und Sennheim wird mit besonderer Vorsicht zuwege gegangen werden müssen, um das Alte und organisch Gewachsene nicht zu zerstören, oder um es mit feinem Verständnis wieder zutage zu fördern, wo es unter neuzeitlicher Geschmacklosigkeit verborgen liegt. Das gilt besonders für Thann, wo viele einzelne Kunstdenkmäler erhalten sind.

Sennheim hat schwer gelitten. Die alten Befestigungswerke aus dem 14. Jahrhundert sind stetem Wandel und Fortschritt unterworfen gewesen. Aus diesen Fortifikationswerken mit den alten Türmen ließen sich neue malerische Anlagen schaffen, die den altertümlichen Charakter des Ortes — schon im Jahre 1271 als befestigte Stadt erwähnt — wirkungsvoll hervortreten ließen.

Eine Eigenart des oberen Elsaß sind die einzelnen Bauernhöfe, Ferme, in hoher Gebirgslage. Viele von ihnen sind zerstört. Ihre Aufrichtung soll von dem Gesichtspunkte aus erfolgen, daß das aus uralten Anfängen und Notwendigkeiten entstandene Bauernhaus in seiner traulichen Schönheit wieder erstehe und doch bessere Lebensbedingungen seinen Bewohnern biete. Das praktische, die Temperaturextreme ausgleichende Strohdach sollte durch das Gernentzische Verfahren feuersicher hergestellt, gegen die garstigen neuerlichen Blechverkleidungen an der Wetterseite der Außenmauern energisch eingeschritten werden. Die oft nur zwei m hohen Ställe, die der Tuberkulose unter dem Vieh Vorschub leisten, müßten luftiger werden, und besondere Aufmerksamkeit erfordert die Wasserversorgung, um dem im Gebirge heimischen Typhus zu steuern.

Zu begrüßen ist, daß auch den Burgen Schutz und Pflege zuteil werden soll. Eine neue Inventarisierung der elsäß-lothringischen Kunstdenkmäler hat schon begonnen, und es ist Hoffnung vorhanden, daß die zuständigen Behörden Mittel und Wege finden werden, um den Ober-Elsaß verjüngt, und doch eng anknüpfend an das Vergangene, aus den Trümmern dieses Krieges erstehen zu lassen. In der „Zeitschrift des Rheinischen Vereins für Denkmalpflege und Heimatschutz“ haben Brt. Janz (Kolmar) und Prof. Bredt die Einzelheiten für die Durchführung dieses Programmes dargelegt.“ —

Wettbewerbe.

Im Wettbewerb betr. Entwürfe für die Anlage eines neuen Friedhofes der israelitischen Kultusgemeinde in Wien erhielt den I. Preis von 4000 K. Architekt Adolf Oberländer; zwei II. Preise von je 2500 K. wurden zuerkannt den Architekten Dr. Fayans und Prof. Ernst Lichtblau, beide in Wien. Der Entwurf „Klagemauer“ wurde vom Preisgericht zum Ankauf für 1000 K. empfohlen. —

Wettbewerb Rathaus Aumund in Hannover. In einem engeren Wettbewerb für ein Rathaus für Aumund in Hannover wurden folgende Preise verteilt: I. Preis: Architekt I. H. Bischoff & Sohn in Bremen; II. Preis: Architekt F. Wimmers in Bremen; III. Preis: Arch. E. Steincke in Bremen. Ueber die Ausführung ist noch nichts bestimmt. —

In einem Wettbewerb der „Deutschen Gesellschaft für christliche Kunst“ betr. Entwürfe zu Fahnen für Kriegervereine liefen 56 Arbeiten ein. Einen Preis von je 100 M. erhielten Bildh. Hans Angermair, Bildh. W. S. Resch und Maler Prof. F. Wirnhier in München. Je einen Preis von 50 M. erhielten Kunstmaler Felix Baumhauer, Kunstmaler Franz Fisslthaler in München, sowie Zeichner Alfr. Staerke in St. Fiden in der Schweiz. Lobende Anerkennungen wurden ausgesprochen dem Bildhauer Franz Hoser, dem Kunstmaler A. Kiesgen, dem Kunstmaler Prof. F. Wirnhier, sowie dem Architekten Fritz Kunst in Köln a. Rh. —

Im Wettbewerb des Beamtenwohnungs-Bauvereins in Graudenz liefen 19 Arbeiten ein. Preise von je 1000 M. erhielten die Architekten Lorenz Stengel in Berlin-Schöneberg, sowie Dr.-Ing. Former in Königsberg i. Pr. Ein Preis von 700 M. fiel an Zapp & Basarke in Chemnitz, je ein solcher von 500 M an Arch. Karl Schureck in Breslau und an Arch. Spitzner in Berlin-Schöneberg. —

Chronik.

Ein Umbau des Hotels „Drei Mohren“ in Augsburg ist während der letzten 8 Monate nach den Entwürfen des Architekten Heinz Wolf in Augsburg und unter seiner Leitung durchgeführt worden. Das dem Kommerzienrat August Riedinger in Augsburg gehörige Haus ist am 16. Juni wieder eröffnet worden. Der Ursprung des heutigen Hauses geht auf das Jahr 1723 zurück. Von 1415 bis 1575 befand sich hier das Herrenhaus der Familie Herwart, das im letztgenannten Jahr an die Fugger überging. 1714 wurde der größte Teil der Baugruppe durch Brand zerstört und das Anwesen 1723 an Andreas Wahl verkauft. Dieser ließ durch den kurfürstlichen Hofbaumeister Gunnetreimer den Barockbau herstellen, der nunmehr in verjüngter Gestalt, ausgestattet mit den besten Erfahrungen des Hotelgewerbes, dem Fremdenverkehr dient. —

Inhalt: Stadterweiterungspläne für Königsberg i. Pr. — Vermischtes. — Wettbewerbe. — Chronik. —

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.



TIMMUNGSBILD AUS
UNKELBACH BEI
OBERWINTER AM
RHEIN. * PHOTOGR.
AUFNAHME VON
FRANS HUYSSER IN
GODESBERG a. RH.
≡ DEUTSCHE ≡
** BAUZEITUNG **
XLIX. JAHRG. 1915
*** NO. 59. ***



Westfälisches Fachwerkhaus. Photographische Aufnahme von Peter Weller in Betzdorf a. d. Sieg.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIX. JAHRGANG. N^o 59. BERLIN, DEN 24. JULI 1915.

Hamburg und seine Bauten.¹⁾

Wer in die Baugeschichte unserer großen deutschen Städte, vor allem aber in ihre Entwicklung in den letzten fünfzig Jahren in baukünstlerischer, technischer und gesundheitlicher Beziehung einen Einblick gewinnen will, findet für eine ganze Reihe derselben einen vortrefflichen Wegweiser in den Veröffentlichungen, die gelegentlich der dort abgehaltenen Wander-Versammlungen des „Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ von den Ortsvereinen herausgegeben worden sind. Das gilt in ganz besonderem Maße von Hamburg, wo 1868 zum ersten, 1890 zum zweiten Mal die Wander-Versammlung getagt hat und 1914 zum dritten Mal tagen sollte.

Im Jahre 1868 war es nur eine kleine Schrift „Hamburg, historisch-topographische und baugeschichtliche Mitteilungen.“²⁾ Sie begann mit dem Bekenntnis, „daß Hamburg nicht viel hat, was in einer Schrift über Bauwesen den deutschen Fachgenossen ein großes Interesse zu bieten vermöchte“. Drückte sich hierin auch vielleicht übergroße Bescheidenheit aus, so ist doch zuzugeben, daß das alte Hamburg, was Ehrwürdigkeit und baukünstlerischen Wert seiner Bauten anbetrifft, hinter mancher unserer großen Städte zurück treten muß und daß das neue Hamburg damals noch in den Kinderschuhen steckte. War doch zu dem gewaltigen, dem Weltverkehr dienenden Hafen erst wenige Jahre vorher im Sandtor-Hafen das erste Hafenbecken geschaffen worden, und was die gesundheitlichen Verhältnisse betrifft, so konnte Hamburg damals kaum als Vorbild dienen, wenn es auch mit zu den ersten deutschen Städten mit einer neuzeitlichen Kanalisation zählt. Als die zweite Versammlung 1890 in Hamburg tagte, waren wenige Jahre vorher die großen Zoll-Anschlußbauten durchgeführt und allenthalben machte sich der Aufschwung geltend, den Hamburg in ganz besonderem Maße unter den deutschen Städten in den 20 Jahren seit Gründung des Deutschen Reiches erfahren

hatte. Wie dieser Aufschwung in baulicher und technischer Beziehung zum Ausdruck gekommen ist, davon legt der damals herausgekommene stattliche Band von 722 Textseiten, durchsetzt von zahlreichen Abbildungen, Zeugnis ab.³⁾

Die dritte Tagung des Verbandes hat der kurz vorher ausgebrochene Weltkrieg verhindert. Eine Neubearbeitung des Werkes „Hamburg und seine Bauten unter Berücksichtigung der Nachbarstädte Altona und Wandsbek“ war aber bereits beendet. In 2 Bänden von zusammen 1353 Seiten Text, Groß 8^o, mit 2566 Textabbildungen und 22 Tafeln ist alles zusammen getragen, was Hamburg dem Architekten und dem Ingenieur an Beachtenswertem zu bieten hat, und ein Vergleich mit der Veröffentlichung von 1890 läßt erkennen, daß die Entwicklung in den 24 Jahren nicht still gestanden hat, daß wieder ein Fortschritt zu verzeichnen ist, der hinter dem des vorigen Zeitabschnittes nicht zurück steht, ihn in mancher Hinsicht sogar noch übertrifft. In diese Zeit fallen neben dem weiteren Ausbau der Hafen-Anlagen und der Verbesserung des Elbestromes vor allem die zeitgemäße Umgestaltung der Eisenbahn-Anlagen, die Schaffung neuer Verkehrs-Anlagen, die Sanierung der Altstadt, die neuere baukünstlerische Ausgestaltung Hamburgs.

Zu der Herstellung des auch in Bezug auf die äußere Form vortrefflich ausgestatteten Werkes haben Senat und Bürgerschaft von Hamburg 25 000 M. beigesteuert und auch die beiden im Titel erwähnten Nachbarstädte haben sie unterstützt. Geschaffen ist es ausschließlich von Vereinsmitgliedern; 74 Einzelverfasser, die wir nicht alle aufzählen können und deren Namen wir daher alle fortlassen,

¹⁾ Hamburg und seine Bauten unter Berücksichtigung der Nachbarstädte Altona und Wandsbek. 1914. Herausgegeben vom „Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hamburg“. Selbstverlag des Vereins. Vertrieb: Boysen & Maasch, Verlag. 2 Bde. Pr. geb. 30 M. — Vergl. auch unsere kurze Mitteilung Jahrg. 1914 S. 598.

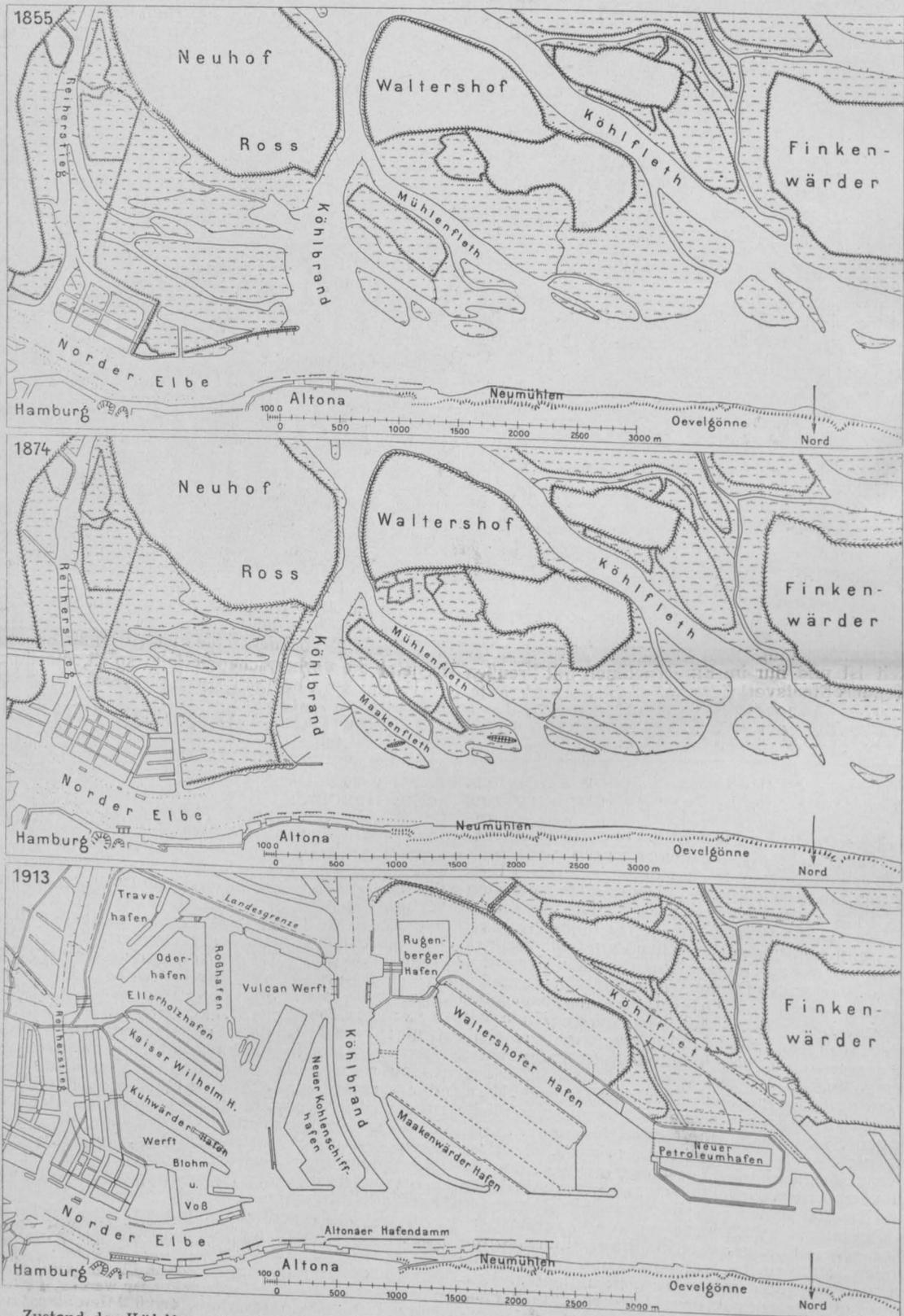
²⁾ Vergl. „Deutsche Bauzeitung“ 1868 S. 407.

³⁾ Vergl. „Deutsche Bauzeitung“ 1890 S. 465.

haben mitgewirkt, 25 haben als Buch-Ausschuß bei der Bearbeitung, 8 als Redaktions - Ausschuß bei der Drucklegung im Besonderen mitgearbeitet, unter letzteren als Hauptschriftleiter Baurat Kurt Merckel, und als Beirat hat der Verlagsbuchhändler Maasch, Mitinhaber des den Vertrieb des Werkes leitenden Verlages, dem Redaktions-Ausschuß zur Seite gestanden.

kurze Darstellung des gesamten Bauwesens in den Nachbarstädten Altona und Wandsbek.

In dem Allgemeinen Teil des I. Bandes wird mit kurzen Worten auf Geschichte und Verfassung eingegangen, dann die geographische Lage geschildert, der Hamburg zum nicht geringen Teil seine Entwicklung zum größten deutschen Handelsplatz verdankt, und das



Zustand des Köhlbrandes in den Jahren 1855, 1874 und 1913. Aus: Hamburg und seine Bauten. 1914.

Der zu bewältigende Stoff ist so gegliedert worden, daß dem I. Bande das Allgemeine und die Hochbauten überwiesen wurden. Im II., etwas umfangreicheren Bande, finden sich die Ingenieurbauten — zu denen hier auch die Stadterweiterung, die Grün- und Parkanlagen einschließl. der Friedhöfe, die Markthallen, Vieh- und Schlachthäuser gerechnet werden —, ferner eine

Wichtigste aus den geologischen und hydrologischen Verhältnissen mitgeteilt, deren Einfluß sich namentlich in der Gestaltung der Ingenieurbauten bemerkbar macht. Eine kurze statistische Zusammenfassung gibt Aufschluß über Bevölkerungsstand, Wohnungs- und Gesundheits-Verhältnisse. Danach wohnten im November 1912 auf einem Stadtgebiet

von 12320,62^{ha} (darin einbegriffen 1807,95^{ha} Wasserfläche) 1006748 Menschen, während das ganze Hamburgische Staatsgebiet 41516,7^{ha} mit 1075420 Einwohnern umfaßt.

Hieran schließt sich eine interessante historisch-topographische Uebersicht, die eine anschauliche Darstellung gibt von den durchgreifenden Umgestaltungen des Ortsbildes, die Hamburg im Laufe der Zeit erfahren hat, sowohl hinsichtlich des Straßennetzes, wie der Wasserwege, sodaß das „Bild der historischen Entwicklung der Stadt durch die kaum jemals zur Ruhe gelangten örtlichen Umgestaltungen fast gänzlich verwischt“ worden ist. Das läßt, abgesehen von den besonderen Verwüstungen in Kriegszeiten und großen Bränden, begreiflich erscheinen, daß so wenig an Bauten aus älterer Zeit auf uns überkommen ist, trotzdem Hamburgs Geschichte bis auf das 9. Jahrhundert zurückgeht. Die Großstadt Hamburg von heute ist aber das Erzeugnis einer kaum 70jährigen Entwicklung.

Den Allgemeinen Teil beschließt ein Ueberblick über die Entwicklung der Hamburger Architektur, auf den später noch eingegangen werden soll.

Der Bedeutung entsprechend, die dem Ingenieurwesen in Hamburg zukommt, sowohl was die Beeinflussung des Stadtbildes wie die Anteilnahme an der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt betrifft, seien die hierauf bezüglichen Teile des Werkes in unserer Besprechung vorweg genommen.

An erster Stelle stehen dann wieder naturgemäß diejenigen technischen Maßnahmen, die den Ausbau und die den Verkehrsbedürfnissen entsprechende Erhaltung des Elbe-Stromes, als dem Lebensnerv des Hamburger Handelshafens, bezwecken, und an zweiter die Hafenanlagen nebst ihren gesamten Umschlags-Einrichtungen, die zur Bewältigung des auf der Elbe herangezogenen Verkehrs dienen, auf deren zeitgemäßem Ausbau die Wettbewerbsfähigkeit Hamburgs im Welthandel in hohem Maße ruht. Strom- und Uferbauten, Baggerei und Eisbrechwesen und die Bezeichnung des Elbfahrwassers sind die Abschnitte, die den Elbe-Strom als solchem gewidmet sind. Unter Beigabe zahlreicher Karten wird der Ausbau der Ober-, Nieder- und Süder-Elbe geschildert, vor allem der Ausbau der Stromspaltung bei Buntehaus und die Ausbildung des Köhlbrandes (für letzteren vergl. die dem Werk entnommenen Abbildungen S. 342), beides Aufgaben, deren sachgemäße Lösung für die Erhaltung einer den Ansprüchen der modernen Schifffahrt genügenden Elbfahrinne von größter Wichtigkeit ist und nur im Einvernehmen mit Preußen durch besondere Staatsverträge ermöglicht werden konnte. Besprochen wird ferner der Ausbau der Unter-Elbe durch gewaltige Baggerungen und Stromwerke, die jetzt Schiffen von 11 m Tiefgang den Einlauf bis in die Hamburger Häfen gestatten.

Das umfangreiche Kapitel der Hafenbauten zerfällt in eine Reihe von Unterabschnitten, die von verschiedenen Verfassern bearbeitet worden sind. Voraus geht ein geschichtlicher Ueberblick über die kraftvolle Entwicklung der Hafenanlagen, die mit dem wachsenden Bedürfnis möglichst Schritt zu halten suchte. Diese ganze Entwicklung geht nur 50 Jahre zurück, denn bis 1866, als nach Dalmanns Entwürfen das erste Hafenbecken, der Sandtorhafen, dem Verkehr übergeben werden konnte, mußten die nach Hamburg kommenden Schiffe entweder im offenen Elbe-Strom vor Anker gehen, oder an den in den natürlichen Buchten und Seitenarmen des Stromes hergestellten Pfahlwerken festlegen. Löscheinrichtungen waren im Hafen nicht vorhanden, die Güterbeförderung zwischen den Seeschiffen und den an den Fleeten gelegenen Kaufmannshäusern erfolgte in Schuten. Welch' ein Bild bietet demgegenüber der heutige Hafen mit seinen zahlreichen Becken, seinen Schuppen und Speichern, seinen Lösch- und Lade-Einrichtungen mannigfaltigster Art. Dalmann ist es auch zu verdanken, daß entgegen den von holländischen und englischen Ingenieuren gemachten Vorschlägen nicht Dockhäfen mit Schleusen-Verschlässen, die nur bei größeren Wasserständen zugänglich sind, sondern offene

Tidehäfen erbaut worden sind und so der Hamburger Schifffahrt die größtmögliche Verkehrsfreiheit gesichert wurde. Der diesem Abschnitt beigegebene Uebersichtsplan läßt erkennen, was in einem halben Jahrhundert an Hafenanlagen geschaffen worden ist, wie alle diese zu verschiedenen Zeiten entstandenen Anlagen sich planvoll aneinander fügen, wie der Grundsatz bequemer Zugänglichkeit aller Becken in weitestgehender Ausnutzung geschickt gewahrt ist. (Ein Ueberblick der Entwicklung läßt sich auch aus den schon erwähnten Abbildungen, S. 342, gewinnen.) Die gesamte Wasserfläche einschl. Kanälen und freiem Stromlauf betrug am 1. April 1914 nicht weniger als 1457,5^{ha}, etwa je zur Hälfte im Zoll- und im Freihafen-Gebiet liegend. Auf Waltershof und der Elbe-Insel Finkenwärder bleibt dabei noch reichlich Platz zu künftigen Erweiterungen.

Eine Statistik des Hamburgischen Seeschiffahrts-Verkehres seit 1866 gibt ein anschauliches Bild von dem Aufschwung. Die Zahl der angekommenen Schiffe ist bis 1912 auf das 3fache, ihr Tonnenhalt auf das 10fache gestiegen. Er betrug 1912 13,52 Mill. Reg.-Tonnen Nutzraum. Die See-Ein- und -Ausfuhr war nach Gewicht 16,55 und 8,11 Mill. t, der Geldwert 4607 und 3631 Mill. M. (die Hochsee-Fischerei nicht mit eingerechnet). Während sich 1866 der Verkehr noch zu $\frac{6}{7}$ nach europäischen Häfen richtete, ist er jetzt fast zur Hälfte Uebersee-Verkehr und von dem Schiffsraum fallen jetzt 58% auf deutsche Schiffe.

Von den Einzeleinrichtungen der Häfen werden behandelt die Kaimauern und Ufer-Einfassungen, bei denen der Pfahlrost vorherrscht, die Landungsanlagen, von den kleinen, einfachen Anlagen für Jollen und Fähr-Dampfer, an denen sich aber i. J. 1912 ein Verkehr von 19,56 Mill. Personen abwickelte, bis zu der großen St. Pauli-Landungsbrücke⁴⁾ für den großen Verkehr mit ihren reich ausgestatteten Baulichkeiten, welche die Bedeutung dieser Anlage als eines Verkehrszentrums gebührend hervorheben und von deren Terrasse man einen überwältigenden Blick in das rastlose, großartige Getriebe des Hamburger Hafens genießt.

Hierhin gehören ferner die lehrreichen Abschnitte über Kaischuppen, zu denen noch vielfach Holz als Baumaterial verwendet wird, der Speicher, in deren Bauweise sich die veränderten Anschauungen über die Feuersicherheit der Baumaterialien widerspiegeln, der mechanischen und elektrischen Hafenausrüstung, die ebenfalls die fortschreitende Entwicklung erkennen lassen und bei denen die Elektrizität als Kraftvermittler jetzt die vorherrschende Rolle spielt, die durch den Zollanschluß bedingten besonderen Bauten und schließlich auch die Hafenbahnen, die ein wichtiges Glied im Hamburger Hafenverkehr bilden. Im Jahre 1866 wurde der Sandtorhai als erster an den Berliner Bahnhof durch ein Gleis angeschlossen, am 1. Januar 1913 waren im Freihafen etwa 226 km dem öffentlichen Verkehr dienende Gleise vorhanden. Sie werden bedient von den Rangier-Bahnhöfen Vermanskai und Hamburg-Süd, welcher letzterer namentlich für die neuen Hafenanlagen auf Roß-Neuhof und Waltershof ausgebaut worden ist. Eine Eisenbahnfähre, die später durch einen Tunnel unter dem Köhlbrand ersetzt werden soll, vermittelt den Verkehr, im übrigen sind zahlreiche Brückenbauten, die z. T. als Dreh-Brücken ausgebildet sind, für die Ueberschreitung der Hafenanäle nötig geworden.

Ein besonderer Abschnitt ist dem Hafen von Cuxhaven gewidmet, der anfangs nur als Zufluchthafen gedacht, später auch zum Umschlagshafen ausgebaut wurde, als solcher aber keine Bedeutung gewinnen konnte, da die fortschreitende Verbesserung des Elbe-Fahrwassers immer größeren Schiffen den Einlauf in die Hamburger Häfen selbst gestattete. Neuerdings hat der Hafen bedeutende Umgestaltungen erfahren, um den gewaltigen Schiffen der Imperator-Klasse gesicherte und zum raschen Löschen und Laden geeignete Liegeplätze zu gewähren. Von Bedeutung ist Cuxhaven außerdem für den Fischerei-Verkehr.

(Fortsetzung folgt.)

⁴⁾ Vergl. „Deutsche Bauzeitung“ Jahrgang 1909 S. 6 ff.

Chronik.

Die Erweiterungsbauten der Technischen Hochschule in München. Die umfangreichen Erweiterungsbauten der Technischen Hochschule in München, deren erste Anlage auf Gottfried von Neureuther und die Jahre 1865—1868 zurück geht, nahen sich ihrem Abschluß. Nach den Entwürfen des Geheimen Hofrates Prof. Dr.-Ing. E. h. Friedrich von Thiersch in München sind im Laufe der letzten Jahre monumentale Erweiterungen der Anstalt an der Gabelsberger- und an der Luisen-Straße errichtet worden. Es erhielten die landwirtschaftliche Zentral-Versuchsstation, die Institute für Elektrotechnik und Geodäsie, sowie das physikalische und das chemische Institut neue Räume. Der vor kurzem vollendete Neubau an der Gabelsberger-

der Luisen-Straße befriedigt die Raumbedürfnisse der wissenschaftlich-technischen Laboratorien und der Architektur-Abteilung. Nunmehr soll durch den in der Ausführung begriffenen Umbau des Neureuther'schen Südflügels an der Arcis-Straße ein neues Bibliotheks-Gebäude gewonnen werden, dessen Mittelpunkt ein etwa 10:30 m großer, durch 2 Geschosse reichender Lesesaal ist, den Galerien umziehen und dem sich Bücher-Magazine, Arbeitsräume für Professoren und Studierende und Nebenräume anschließen. Die Architektur Neureuthers bleibt erhalten. Die Notwendigkeit der Erweiterungsbauten, die bereits 1870 einsetzten, ergibt sich aus dem Umstand, daß der Neureuther'sche Bau für nur 600 Hörer angelegt war und deren Zahl jetzt etwa 3000 beträgt. —



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:

Küttner, Reg.-Bmstr. bei der großh. oldenburg. Eisenb.-Dir.
Otto Kuhlmann, Ing., Oberlehrer an der kgl. Baugewerkschule in Magdeburg.
Bruno Kuhlrow, Reg.-Baumeister in Charlottenburg.
Kurt Kupfer, Tiefbauingenieur in Berlin.
Leopold Kurz, Bauamtm., Vorst. des Straßen- und Flußbauamtes in Weiden.
Felix Kuwert, Reg.-Bmstr., Vorst. des Wasserbauamtes in Magdeburg.
Max Lang, Dipl.-Ingenieur in München.
Hans Lange, Reg.-Baumeister in Berlin-Tempelhof.
Udo Langelott, Stud. der Techn. Hochschule in Dresden.
Fritz Larouette, Architekt in Frankental.
Artur Lehmann, Dipl.-Ingenieur in Kattowitz.
Otto Leitolf, Bauamtsassessor in Aschaffenburg.
Erwin Lentz, Reg.-Bauführer in Lingen.
Hans Leopold, Reg.-Baumeister in Cassel.
Artur Levi, Architekt in Freiburg i. Brg.
Richard Levetzow, Dipl.-Ingenieur in Dirschau.
Bartholomäus Lichtken, Reg.-Bauführer aus Frankfurt a. M.
Aloys Linden, Reg.-Baumeister in Köln a. Rh.
H. Ling, Baurat beim städt. Tiefbauamt in Stuttgart.
Karl Lipkow, Reg.-Baumeister in Ahlen.
v. Littrow, Bauamtmann in Dresden.
August Lorch, Dipl.-Ingenieur in Nürtingen.
Ove Lorenz, Ingenieur in Flensburg.
Otto Lüttge, Reg.-Baumeister in Jüterbog.
Hermann Luther, Reg.-Baumeister beim Masch.-Amt in Frankfurt a. M.
Friedr. Mahlke, Brt., Vorst. des Pol.-Bauamtes VI in Berlin.
May, Dipl.-Ingenieur in Halle a. Saale.
Rudolf Meerbach, Reg.-Bmstr., Vorst. des Hochbauamtes Groß-Strehlitz.
Hans Melcher, Betr.-Ingenieur in Berlin.
P. Mertens, Reg.-Bmstr., Oberlehrer an der Tiefbauschule in Zittau.
E. Merz, Baurat beim Landbauamt Plauen i. V.
Wilhelm Mesenhöler, Reg.-Baumeister in Sigmaringen.
Karl Mittelstädt, Reg.-Baumeister in Lübeck.
Hans Mückel, Arch. Prof., Oberlehrer an der kgl. Baugewerkschule in Hildesheim.
Georg Morlock, Eisenb.-Ing. bei den bad. Staatsbahnen.
Erwin Mucke, Stud. der Techn. Hochschule in Darmstadt.
Johann Mühl, Ober-Masch.-Insp. b. d. Eisenb.-Dir. München.
Artur Mühlbradt, Reg.-Baumeister in Lübeck.
Müller, Architekt von Freiburg i. Brg.
Müller, Reg.-Bmstr. bei der großh. oldenburg. Eisenb.-Dir.
Dr. Ernst Müller, Ingenieur von Pforzheim.
Eugen Müller, Dipl.-Ing. bei der Eisenb.-Bausekt. Böblingen.
Heinrich Müller, Reg.-Baumeister in Halle a. S.
Max Müller, Dipl.-Ingenieur in Döbeln.
O. H. Müller, Dr.-Ing., Bauamtmann in Dresden.
Paul Nadler, Reg.-Baumeister in Essen a. Ruhr.
Heinrich Nather, Dir.-Rat b. d. Eisenb.-Dir. Regensburg.

Friedrich Neßler, Masch.-Insp., Vorst. des Werkstätten-Amtes in Villingen.
Ernst Neuberger, Zivilingenieur in Berlin.
Emil Neuenstein, Masch.-Insp., Vorst. des Werkst.-Amtes in Durlach.
Ernst Neumann aus Potsdam, Stud. der Techn. Hochschule in Berlin.
Ernst Neumann, Brt. beim Mil.-Bauamt in Straßburg i. E.
K. Neumann, Dr.-Ing., Priv.-Doz. an der Techn. Hochschule in Dresden.
Neuschwender, Reg.-Bfhr. b. d. Int. des 14. Armeekorps in Karlsruhe i. B.
Nickel, Dipl.-Ing., Lehrer an den Techn. Staatslehranst. in Chemnitz.
Franz Niedner, Dr.-Ing., Prof. an der Techn. Hochschule in Darmstadt.
Ernst Nötzel, Architekt in Königsberg i. Pr.
Artur Max Nollau, Bauamtm. beim Straßen- u. Wasserbauamt in Leipzig.
Wilhelm Nolte, Reg.-Baumeister in Lingen.
Nübling, Marine-Baurat in Berlin.
Albrecht Nuß, Reg.-Bmstr., Oberingenieur der Hannov. Waggonfabrik in Hannover.
Adolf Nuß, Dipl.-Ingenieur von Stuttgart.
Hans Oberfüll, Baupraktikant in Emmendingen.
Obpacher, Bauamtsass. b. d. Obersten Baubehörde in München.
Reinhard Omlor, Stud. der Techn. Hochschule in Darmstadt.
Theodor Ophoff, Architekt in Harburg a. Elbe.
Georg Oppermann, Reg.-Bmstr. beim Kanalbauamt in Hannover.
Heinrich Osterwold, Reg.-Baumeister in Stettin.
Paul Oswald, Architekt in Berlin-Friedenau.
Ott, Dipl.-Ing., bei der Eisenb.-Bausektion Biberach.
Otte, Kreis-Baumeister in Rawitsch.
A. R. Otto, Brt. bei der Eisenbahn-Betr.-Dir. in Zwickau i. S.
Karl Otto, Architekt in Berlin-Lichterfelde.
Walter Otto, Architekt in Berlin-Lichterfelde.
Th. Overbeck, Mil.-Baumeister und Betr.-Dir.
Fr. Pabst, Reg.-Baumeister in Mainz-Kastel.
Otto Pallasch, Stud. der Techn. Hochschule in Danzig.
Artur Panthel, Reg.-u. Brt., Mitgl. der Eisenb.-Dir. in Kattowitz.
Walter Paxmann, Reg.-Bmstr. im Min. der öff. Arb. in Berlin.
Robert Peiser, Stadtbaumeister aus Berlin.
Hermann Perkuhn, Reg.-u. Brt., Mitgl. der Eisenb.-Dir. in Kattowitz.
Max Perl, Architekt in Kattowitz.
Hermann Petri, Stud. der Techn. Hochschule in Hannover.
Robert Petschow, Stud. der Techn. Hochschule in Danzig.
Theodor Pfaue, Reg.-Bmstr. beim Kanalbauamt Dorsten.
Otto Pfeiffer, Reg.-Baumeister in Bismarckhütte.
Paul Pfeil, Dipl.-Ingenieur in Straßburg i. Els.
Platt, Dipl.-Ingenieur in Barmen.
Heinrich Pösentrup, Reg.-Baumeister in Breslau.
Julius Polte, Reg.-Bauführer in Berlin.
Walter Poppe, Reg.-Bauführer in Oels.
August Porff, Reg.-Baumeister aus Dortmund.
Erich Prankel, Reg.-Baumeister in Breslau.
Ernst Preger, Dipl.-Ing., Oberlehrer an der Maschinenbauschule in Frankfurt a. M.
Kurt Pressel, Dipl.-Ingenieur in Königsee.
Adolf Prestel, Betr.-Ingenieur in Baden.
Quambusch, Stadtbaumeister in Halle a. S.
Max Raab, Techn. I. Kl. bei der Stadt Berlin.
Max Rackow, Techn. I. Kl. bei der Stadt Berlin.
Raif, Techniker der Stadtverwaltung Charlottenburg.
Bernard Rasing, Stud. der Techn. Hochschule in Darmstadt.
Walter Reche, Stud. der Techn. Hochschule in Dresden.
Karl Reese, Architekt in Sensburg i. Ostpr.
Ernst Regula, Reg.-Baumeister in Göttingen.
Gustav Reich, Reg.-Bauführer in Wiesbaden.
Th. Reichel, Bauamtsassessor in Aschaffenburg.
Willi Reinholdt, Dipl.-Ing., Baupraktikant in Pforzheim.
Erich Reisinger, Stud. der Techn. Hochschule in Dresden.
Heinrich Reiß, Architekt in Mannheim.
Ernst Reißmüller, Reg.-Baumeister in Breslau.
Traugott Reitsch, Reg.-Baumeister in Hannover.
Wilhelm Rellensmann, Reg.-Bmstr., Vorst. des Hochbauamtes in Wiesbaden.
Reuß, herz. Reg.-Baumeister in Helmstedt.
Theodor Richard, Baurat in Straßburg i. Els.
Ferdinand Richter, Bauamtsassessor in Simbach a. Inn.
Rieger, Dipl.-Ingenieur in Ogen, Kreis Grottkau.
Hans Riehler, Stud. der Architektur in Charlottenburg.
Wilhelm Ritter, Reg.-Bauführer in Colmar i. Els.
H. F. E. Ritter-Große, Reg.-Baumeister in Niederwiesa.
Ritzer, Reg.-Baumeister in Ansbach.
Hugo M. Roeckl, Architekt in München.
Georg Röhmer, Reg.-Baumeister in Züllichau.
Röhrs, Reg.-Baumeister in Northeim.
A. Roemer, Reg.-Bmstr., Arch. d. Stadterweiterung in Mannheim.
Bernhard Roemer, Reg.-Baumeister bei der Bauverw. der Reichsbank in Tilsit.
Karl Rösler, Ingenieur aus Hohebach.
(Fortsetzung folgt.)

Inhalt Hamburg und seine Bauten. — Chronik. — Die Verleihung des Eisernen Kreuzes im Völkerring 1914—15. — Vereinsmitteilungen. —

Hierzu eine Bildbeilage: Stimmungsbild aus Unkelbach bei Oberwinter am Rhein.

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

Versammlungen und Berichte.

Bund Deutscher Architekten. Am 15. Mai ds. Js. hielt der Bund in Cassel seinen 11. Bundestag an Stelle der im vorigen Jahre ausgefallenen Hauptversammlung ab. Anwesend waren Mitglieder aus 18 Ortsgruppen. — Nach dem Geschäftsbericht des Vorstandes, Geh. Baurat Prof. Frentzen-Aachen, sind 160 Mitglieder des Bundes zum Kriegsdienst einberufen worden, von denen bisher die Hrn. Dipl.-Ing. Curt Dony-Braunschweig, Walter Erdelmann-Barmen, Ernst Förstner-Stuttgart, Gregor Werner Heyberger-Bremen und Ed. Koch-Stolp i. P. den Heldentod gestorben sind. Außerdem ist Prof. Hans Erlwein-Dresden bei Ueberbringung von Liebesgaben ins Feld verunglückt. Mit dem Eisernen Kreuz ausgezeichnet wurden bis zur Versammlung 25 Mitglieder. Zur Mitgliederbewegung bemerkt der Geschäftsbericht, daß seit dem letzten Bundestag 87 Neueintritte erfolgt sind. Die Anzahl der Ortsgruppen erhöhte sich durch die Gründung der Ortsgruppen Schlesien und Trier von 25 auf 27.

Hinsichtlich der Frage der Beteiligung der Privatarchitekten bei Staats-, Provinzial- und Kommunalbauten hat Hr. Groothoff das gesammelte Material bearbeitet und dabei festgestellt, daß nach den gewonnenen Unterlagen die Durchschnitts-Honorarsätze für die Arbeiten der Privatarchitekten geringer sind als diejenigen, welche in der Denkschrift der technischen Oberbeamten deutscher Städte vom Dezember 1911 hierfür angenommen worden sind. Es erscheint wichtig, durch die Uebermittlung weiteren zuverlässigen Materiales den Beweis zu führen, daß die Zuziehung von Privatarchitekten zu Staats- usw. Bauten auch in wirtschaftlicher Hinsicht von Vorteil für die Behörden sein kann. Erfreulicherweise konnte mitgeteilt werden, daß die Bürgerschaft von Lübeck bereits beschlossen hat, Privatarchitekten zu Staatsbauten heranzuziehen. In Hamburg wird diese Frage ebenfalls von einem Bürgerschafts-Ausschuß beraten. Die gleichen Bestrebungen sind in Braunschweig und anderen Städten im Gange.

Hr. Frentzen gab die eingelaufenen Meinungsäußerungen der Ortsgruppen zu dem Entwurf einer neuen Gebührenordnung bekannt. Es zeigte sich, daß besonders hinsichtlich der angestrebten Staffelung der Gebührensätze lediglich nach dem jeweiligen Einheitspreis für 1 cbm Baumasste ernste Bedenken bestehen. Die Mehrzahl der Ortsgruppen spricht sich für die Beibehaltung des eingebürgerten und auch von den Gerichten anerkannten Systems der Bauklassen-Einteilung mit dem Ausbauverhältnis aus, wobei neben einer Erhöhung der Grundgebühr für die einzelnen Gruppen und Berücksichtigung von Umbauten eine Verbesserung der bisherigen Gruppeneinteilung zu erfolgen hätte. Der Gebührenordnungs-Ausschuß des Bundes wird sich mit den eingereichten Anträgen noch zu beschäftigen haben.

Zu dem Entwurf des Sonderteiles für die neuen Wettbewerbsgrundsätze, gültig für Wettbewerbe auf dem Gebiete der Baukunst und des Bauingenieur-Wesens, lagen ebenfalls die Äußerungen der meisten Ortsgruppen vor. Im Allgemeinen lauten diese zustimmend. Von den verschiedenen Abänderungsanträgen ist zu bemerken ein Antrag, wonach in den Grundsätzen die Verpflichtung festgelegt werden soll, daß die zum Ankauf von Entwürfen vorgesehene Summe auch tatsächlich für diesen Zweck verwandt werden muß. Von zwei Ortsgruppen wird beantragt, daß bei Wettbewerben um größere Aufgaben der zweistufige Wettbewerb zwingend eingeführt werden solle.

Ferner hat den Ortsgruppen ein vom Bund Deutscher Architekten gemeinsam mit dem Verbands D.-A. und I.-V. und einer Reihe anderer technischer Verbände aufgestellter Entwurf für eine Schiedsgerichtsordnung zur Äußerung vorgelegen. Hr. Frentzen trug die eingelaufenen Meinungsäußerungen vor, von denen ein Teil zustimmend lautete. Mehrere Ortsgruppen lehnen jedoch die Schiedsgerichtsordnung ab und bemerken dazu, daß sie in der Errichtung eines besonderen Verbandes für das Schiedsgerichtswesen keinen Vorteil erblicken können. Die bisherige Beliebtheit der Schiedsgerichte habe zweifellos auf der freien Wahl der Schiedsrichter beruht. Im übrigen hätten sich die Vorschriften der Zivilprozeßordnung als Grundlagen des Verfahrens durchaus bewährt. Es wäre aber erwünscht, wenn in genauem Bezug auf die Paragraphen eine Geschäftsordnung für die Handhabung des Schiedsgerichtswesens aufgestellt werden würde.

Ueber die Tätigkeit des Ausschusses für die Ausbildung der Architekten wird mitgeteilt, daß die von diesem Ausschusse aufgestellten Leitsätze im Wesentlichen die Billigung des „Deutschen Ausschusses für Technisches Schulwesen“ gefunden haben. In den Leitsätzen des Deutschen Ausschusses wird u. a. gesagt: Die Ausbildung des Architekten soll einen künstlerischen, wissenschaftlich-technischen und technisch-wirtschaftlichen Unterricht umfassen. Die Schulung muß auf allen drei Gebieten vom ersten Semester an Hand in Hand gehen. Bei der künstlerischen Ausbildung ist der Zusammenhang mit den Schwesterkünsten zu pflegen. Die baukünstlerische Ausbildung hat dafür zu sorgen, daß bei dem Studierenden die Fähigkeit und der Wille entwickelt werden, in selbständiger Tätigkeit die Bauaufgaben sachlich zu erfassen, folgerichtig durchzudenken und die gestellten Aufgaben als klare Vorstellung zu erfassen, um sie dann konstruktiv und ästhetisch derart durchzuarbeiten, daß die Entwürfe an die Ausführungsmöglichkeit heranreichen.

Mit Rücksicht auf die Wichtigkeit der künstlerischen Ausbildung des Architekten sei es wünschenswert, daß die mathematisch-naturwissenschaftlichen Studien auf der Hochschule sich auf einen zusammenfassenden, von höheren Gesichtspunkten ausgehenden Unterricht mit mäßiger Wochenstundenzahl beschränken und in den beiden ersten Semestern erledigt werden. Für diejenigen Architektur-Studierenden, die sich dem Studium der höheren Baukonstruktion oder der Baustofflehre in Beziehung zur Materialprüfung widmen wollen, sind mathematisch-naturwissenschaftliche Kenntnisse in voller wissenschaftlicher Entwicklung notwendig, die als Wahlfächer sowohl in der Vor- als auch in der Hauptprüfung berücksichtigt werden sollen. Da die Befähigung der Studierenden und ihre Neigung bald die künstlerische, bald die technisch-wissenschaftliche oder die wirtschaftlich-technische Seite der Ausbildung mehr begünstigen wird, so ist bei den Prüfungen die Einführung von Wahlfächern zu empfehlen.

Einen für die inneren Verhältnisse des Bundes wichtigen Beratungsgegenstand bildete ein Antrag des Geschäftsführenden Ausschusses auf Änderung der Abstimmungsweise auf den Bundestagen durch Uebertragung des Stimmrechtes. Diese Frage ist früher wiederholt im Großen Ausschusse und auf Bundestagen angeschnitten worden, doch war den Anregungen bisher keine

Folge gegeben worden, weil einer derartigen Änderung angeblich gesetzliche Gründe im Wege ständen. Diese Annahme war jedoch irrig, denn nach § 40 des Vereinsgesetzes kann durch entsprechende Satzungsbestimmungen eine Uebertragung des Stimmrechtes auf andere Mitglieder vorgesehen werden. Die Behandlung dieser Frage kam wieder in Fluß durch die seitens der „Vereinigung Berliner Architekten“ ausgesprochene Absicht, in den Bund einzutreten, falls eine Änderung der bisherigen Abstimmungsweise auf den Bundestagen in obigem Sinne herbeigeführt werde, sodaß den Ortsgruppen eine ihrer Mitgliederzahl entsprechende Geltung ermöglicht würde.

Der Satzungsänderungs-Antrag des Geschäftsführenden Ausschusses lautete: „Bei Ausübung der Mitgliedschaftsrechte in der Hauptversammlung kann jedes Bundesmitglied durch ein derselben Ortsgruppe angehörendes, mit schriftlicher Vollmacht versehenes anderes Bundesmitglied vertreten werden. Niemand darf mehr als 15 Stimmen, einschließlich seiner eigenen, auf sich vereinigen. Eine Verpflichtung, in bestimmtem Sinne zu stimmen, darf mit der Vertretung nicht verbunden werden.“ Nach eingehender Beratung wurde der Antrag des Geschäftsführenden Ausschusses mit allen gegen eine Stimme angenommen. Ebenso fand eine vom Vorstand vorgelegte Geschäftsordnung für die Uebertragung des Mitgliedschaftsrechtes und dessen Ausübung auf den Hauptversammlungen die Zustimmung des Bundestages.

Mit der Annahme dieser Satzungsänderung sind gleichzeitig auch die Uebertrittsverhandlungen mit der „Vereinigung Berliner Architekten“ zu einem glücklichen Abschluß gebracht worden, was von mehreren Rednern, in erster Linie vom Vorsitzenden der Ortsgruppe Groß-Berlin, Hrn. Arnold Hartmann, mit Freuden begrüßt wurde.

Einem Antrag des Hrn. Hans Meier-Berlin folgend, wählte der Bundestag einen aus den Hrn. Haupt, Eelbo und Meier bestehenden Ausschusse, der gemeinsam mit dem „Deutschen Sprachverein“ und dem „Deutschen Wehrverein“ die vielen fachlichen Fremdwörter verdeutschen und die Herausgabe eines Heftchens vorbereiten soll, das allen Berufsgenossen als Helfer zur Verdeutschung dienen kann und in allen technischen Bildungsanstalten als Grundlage für die beruflichen Bezeichnungen zu benutzen wäre.

Als Ort des nächsten Bundestages wurde Karlsruhe in Aussicht genommen. —

—a

Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure. In der Versammlung vom 20. April, Vorsitz.: Wirkl. Geh. Rat Dr.-Ing. Wichert, wurde zunächst mitgeteilt, daß wiederum 6 Mitglieder durch das Eiserne Kreuz ausgezeichnet worden sind, ferner daß von den A. E. G., den Siemens-Schuckert, den Bergmann-Elekt.- und den Maffei-Schwarzkopff-Werken dem Verein zu Preisen für technische Leistungen 3000 M. zur Verfügung gestellt worden sind. Den mit großem Beifall aufgenommenen Vortrag des Abends hielt darauf Hr. Reg.-Bmstr. Otto Buschbaum, Berlin, über: „Die Massengüter und ihre Beförderung in Deutschland und im Auslande.“

Der Vortragende zeigte an Hand eines reichen Materials, wie die deutschen Eisenbahnen das wirtschaftliche Leben durch ständige Verbilligung der Personen- und Gütertarife fördern, trotz Steigens der Löhne, und trotzdem es im Güterzugbetrieb seit den 80er Jahren nicht gelingt, Zugstärke und Wagenausnutzung zu bessern. Die i. J. 1895 deutlich einsetzende, bis auf 20% angewachsene Verringerung der Zugstärken konnte zwar wieder ausgeglichen werden; Rangierleistungen und Bauausgaben nehmen jedoch schneller als der Verkehr zu, der also im Wesentlichen durch Vermehrung der Züge und Bauten bewältigt werden muß.

Die Bahnen in den Ver. Staaten von Nordamerika hatten vor 10—15 Jahren ähnliche Ergebnisse. Seitdem konnte aber durch Vergrößerung der Fahrzeuge und Zusammenarbeit mit den Anschlußhabern beim Bau der Wagen und Ladeanlagen die Ladung für den Zug im Durchschnitt der 2200 amerikanischen Bahnen auf das Doppelte der unserigen gesteigert und eine Vermehrung der Zugzahl vermieden werden. Trotz der Höhe der Löhne konnten hierdurch die amerikanischen Gütertarife auf der Hälfte unserer Tarife gehalten werden.

Die Grundlagen des Güterverkehrs sind jedoch, wie ausführlich gezeigt wurde, in Deutschland in jeder Beziehung für eine energische Zusammenfassung des Güterverkehrs günstiger als in Nordamerika. Ueber die Menge der amerikanischen Massengüter herrschen vielfach übertriebene Vorstellungen, während unsere wirtschaftlichen Kräfte unterschätzt werden.

Die Verbilligung unseres Güterzugbetriebes erfolgt, wie ein Selbstkosten-Diagramm zeigt, am wirksamsten

durch Verringerung der Wagen- und Zugzahl, besonders beim Uebergang zur Luftbremsung. Die bisher in Deutschland gebauten Selbstentladewagen mit Seitenentleerung sind ungünstiger, dagegen die im Ausland bevorzugten, in deutschen Privatbetrieben neuerdings gleichfalls mit bestem Erfolg verwandten Wagen mit Bodenklappen erheblich vorteilhafter als der 20^t-Wagen. Die Verladeanlagen der Werke sind zu großem Teil für diese Wagen besser als für die Normalwagen geeignet, oder sie können mit geringen Kosten entsprechend umgebaut werden. Wichtiger als ihr heutiger Zustand ist jedoch deren künftige Entwicklung, die deutlich zum Bau immer größerer Lade- und Aufspeicherungs-Anlagen drängt, wie die hunderte von Siloanlagen beweisen, darunter solche bis zu 800 ganzer Zugladungen Inhalt, welche in den letzten Jahren in Deutschland errichtet wurden.

Als Einheits-Massengüterwagen würde demnach ein 4-achsiger Bodenentleerer von etwa 45^t Tragkraft am vorteilhaftesten sein. Ein erheblicher Teil unseres Massengüterverkehrs könnte sofort oder in Bälde auf ihn übergehen, wobei zu beachten ist, daß 90 % unserer Güter Massengüter und daß 80 % von diesen schüttbar sind. Der weitere Ausbau und eine Ausdehnung auf G-Wagen dürfte bald von selbst folgen. Ein solcher Wagen würde zweifellos die Gewinnung neuer Rückfracht etwa durch Hochfenschlacke und eine Verminderung der Leerläufe ermöglichen.

Unsere Staatsbahnen haben im letzten Jahrzehnt große, soziale Aufgaben, wie u. A. ihre Kriegseinstellungen beweisen, erfolgreich gelöst, vor deren Inangriffnahme das Ausland noch zurückschreckt. Die Verhältnisse sind jetzt in Deutschland reif zu einem Ausbau des Betriebes, der den großen Vorzug hat, sich auf Erprobtes stützen zu können. Mit geringen Mitteln dürfte es jetzt möglich sein, zu einem erheblich billigeren und einfacheren Betrieb zu gelangen, eine Möglichkeit, welche von der Leitung unserer Bahnen stets betont wurde; hiermit würden zugleich so große, gerade jetzt in die Augen springende Vorteile für unser Wirtschaftsleben verbunden sein, daß die Interessenten zur Mitarbeit gern bereit sein dürften. —

Vereinigung Berliner Architekten. 9. ordentl. Mitgliedervers. am 4. März 1915. Anwesend 27 Mitglieder. Vors.: Hr. Spindler. Nach Begrüßung der erschienenen Gäste eröffnet der Vorsitzende die Sitzung mit Mitteilungen über die Kriegsteilnehmer, die erfreulicherweise günstig lauten. Zu Ehren des verstorbenen Baumstrs. Max Karchow, der der Vereinigung seit 1879 als Mitglied angehört hat, erheben sich die Anwesenden von den Sitzen.

Hr. Spindler gibt sodann einen Bericht über den augenblicklichen Stand der Ostpreußen-Angelegenheit. Endgültige Beschlüsse der zuständigen Stellen könne er leider noch nicht mitteilen. Soviel bekannt geworden sei, dürften 20—24 Bauberatungsstellen als Bezirksämter eingerichtet werden, an deren Spitze je ein Architekt stehen soll. Um diese Stellen durch erste Kräfte zu besetzen, sollen den Architekten, welche einen gewissen Prozentsatz des Honorars von der zu verbauenden Summe als Gegenleistung erhalten, außerdem noch 1—2 größere Bauten, wie sie gerade in den betreffenden Bezirken zu vergeben seien, zugewiesen werden. Mit dieser Lösung der Frage könnte man wohl zufrieden sein. Von dem „Verband Deutscher Architekten- und Ingenieurvereine“ sei nun aber ein Schreiben folgenden Inhaltes eingegangen: „Die Lage in Ostpreußen wird es voraussichtlich gestatten, nunmehr baldigst mit dem Wiederaufbau der zerstörten Ortschaften zu beginnen. Die technisch-künstlerische Leitung soll dabei bekanntlich in Gestalt einer geordneten Bauberatung durch ein Vertragsverhältnis auf einige Jahre angestellte „Bezirksarchitekten“ erfolgen. Beamte können für diese Stellen nicht überwiesen werden, wohl aber bietet sich hier für akademisch gebildete Privatarchitekten Gelegenheit zu erfreulicher Tätigkeit. Namentlich ledige, noch nicht durch lohnende Praxis fest an einen Ort gebundene, aber bereits durch selbstständige Tätigkeit bewährte Kräfte werden in Betracht kommen, denn es wird verlangt werden, daß die Bezirks-Architekten am Ort ihrer Tätigkeit Wohnung nehmen. Es wird ihnen ein festes Gehalt und Ersatz der Büro- und sonstigen Unkosten gewährt werden. Die Höhe des Gehaltes ist der freien Vereinbarung vorbehalten und wird je nach der Persönlichkeit und den örtlichen Verhältnissen verschieden sein können, aber voraussichtlich doch wohl mit etwa 6000 M. jährlich, unter Umständen auch höher, zu bemessen sein. Es wäre jetzt noch Zeit zu Bewerbungen, die unter Berufung auf Leistungen und Empfehlungen an den Hrn. Oberpräsidenten in Königsberg i. Pr. zu richten sein würden.“ Hr. Spindler macht darauf aufmerksam, daß ein Rennen um diese Stellen bereits begonnen habe und daß sich Herren für ein ziemlich klägliches Honorar angeboten

hätten. Man könne aber wohl die Erwartung hegen, daß die Mitglieder der „Vereinigung“ zu dem vom Verband angegebenen Satze nicht arbeiten, und er gebe den Interessenten den Rat, nicht unter der Summe von 10 000 M. zu fordern. Ein Antrag des Hrn. Arn. Hartmann, zur Durchberatung der Ostpreußen-Angelegenheit eine außerordentliche Hauptversammlung anzuberaumen, wird angenommen.

Hr. Universitätsprofessor, Geh. Regierungsrat Dr. phil. Karl Frey ergreift nun das Wort zu einem Vortrag über „Die Sixtina Michelangelos“ und ertet lebhaften Beifall für die von zahlreichen Lichtbildern begleiteten äußerst interessanten Ausführungen. *) — K.

Münchener (oberbayerischer) Architekten- und Ingenieurverein. In der Wochenversammlung vom 28. Januar 1915 sprach der Schriftsteller Joseph Kirchner über: „Die Frauen der Bibel in Kunst und Ethik“. An Hand eines sehr reichen und gut ausgewählten Anschauungsmaterials, bestehend aus Kupferstichen, Holzschnitten usw., schildert der Redner die oft sehr von einander abweichenden Darstellungen von Künstlern der verschiedenen Länder der der Bibel entnommenen Thematika, in denen die Frau eine Rolle spielt, wie z. B. die Töchter Loths, Rebekka, Lea und Rahel, die Frau Potiphars, Delila, Ruth, Judith, Susanna, Esther usw. Die Nationalität der Künstler kommt dabei oft in erkennbarer Weise zum Ausdruck, je nach dem Temperament, der Bildungsart und der Auffassung des biblischen Textes der betreffenden Maler. Die Art und Weise, wie der Vortragende die Erklärungen zu diesen Bildern gibt, war äußerst interessant, seine Studien ließen gründliche Beobachtungsgabe erkennen, die umfangreiche kunsthistorische Kenntnisse voraussetzen. Der Vortrag wurde von allen Anwesenden mit großer Spannung verfolgt; das Bildmaterial fand alle Anerkennung und rege Beachtung. —

Versammlung am 11. Februar 1915. An diesem Abend führte der Architekt Wilhelm Labu-München die Anwesenden mit Wort und Bild in seinem Vortrag „Bau- und Kulturgeschichtliches über Dalmatien und Griechenland“ nach dem Südosten Europas. Mit Recht wurde dem Redner allseitig Beifall gezollt, denn er wußte dem, doch sozusagen auch bereits geradezu „klassisch“ abgegrastem Boden der Helenen neue Reflexlichter scharfer individueller Beobachtung aufzusetzen. Das Nämliche gilt von Dalmatien, das leider noch viel zu wenig von unseren jungen Baukünstlern besucht wird. Die Beobachtung, daß einem mitten in dem modernen, weit ab vom Geist der Antike liegenden Kunstbestrebungen Stehenden die gewaltigen Reste der Griechen- und Römerbauten noch dasselbe sagen wie dem, der sie vor fast einem halben Jahrhundert geschaut, war eine ebenso interessante wie gewiß nicht alltägliche, die man an sich machen konnte. —

Wochenversammlung am 25. Februar 1915. In dieser Versammlung gab Ob.-Ing. Jos. Proksch-München in seinem Vortrag: „Die Technik im Kriege, mit besonderer Berücksichtigung der modernen Kampf- und Hilfsmittel im Felde“ ein fesselndes Bild von der Riesenaufgabe, die von der deutschen Technik in dem gewaltigen kriegerischen Ringen der Gegenwart zu lösen war und noch ist. Es gab nichts, was der Redner vergessen hätte in den Kreis seiner Betrachtungen zu ziehen und mit dem Thema in irgend einem Zusammenhang stehen konnte. So ergab sich denn ein grandioses lückenloses Bild des militärischen Ingenieurwesens, soweit es sich um den Kampf zu Lande mit Ausschluß der schon in einem früheren Vortrag von Reg.-Rat Dantscher behandelten Eisenbahnen und die Luftschiffahrt handelte. Und zu dem klaren, eindrucksvollen Wort gesellten sich vortreffliche Lichtbilder, zumeist unmittelbare Aufnahmen vom Kriegsschauplatz. Aus dem mit staunenswerthem Fleiß zusammengetragenen und übersichtlich geordneten Material kann hier nur ganz wenig angedeutet werden, um zu zeigen, welche ungeheure Leistung die Technik in einem modernen Krieg zu vollbringen hat und mit welcher Zielbewußtheit sie bereits im Frieden ihren Vorarbeiten obliegen muß. Ist es nicht ein Triumph der Technik, wenn uns die Momentphotographie in dem Tausendstelteil einer Sekunde die Verschiedenheit des Luftwirbels von einem Geschöß mit scharfer und stumpfer Spitze vorführt? Da gibt der Photoperspektograph vom Luftschiff aus dem Generalstäbler die getreue Aufnahme des feind-

*) Anmerkung der Redaktion. Wir glauben, auch unsererseits dem begeisterten und begeisternden Vortrag des ausgezeichneten Kunstgelehrten ein nachträgliches Wort des Dankes und der Freude darüber widmen zu sollen, daß durch den Vortrag die realen Gegenwartsfragen mit ihrem meist bedrückenden Inhalt durch eine psychisch erhebende Darstellung durchbrochen wurden. —

lichen Geländes, im Schützengraben rattert das Maschinengewehr, die fahrbare Feldküche sorgt für die nötige körperliche Magenmunition der Kämpfer und die Pioniere arbeiten unter der Leitung der Genieoffiziere rastlos an der Wiederherstellung von Straßen, Brücken usw.; Telefon- und Telefunken- und Scheinwerferstationen müssen eingerichtet, Wasserdestillierapparate, Transportwagen aller Art herbeigeschafft, Lazarette usw. errichtet werden und alle diese Riesenarbeit vermittelte der Vortragende dem Verständnis des Zuhörers in der leichtesten fäßlichen Form, gleich einem Film entrollte der Redner die kriegerische Tätigkeit der Technik im Felde. —

Versammlung am 4. März 1915. In dieser Versammlung entwickelte Konservator Dr. Karlinger ein fesselndes instruktives Bild in seinem Lichtbildervortrag „Die nordfranzösischen Kathedralen“. Es war für den Architekten doppelt interessant zu erfahren, wie sich in den Augen eines Kunstgelehrten ein Bauwerk widerspiegelt, nachdem doch der Architekt an jenes erklärlicherweise nicht nur den künstlerischen, sondern vielleicht sogar in erster Linie auch den technischen Maßstab legt, denn für ihn ist doch naturgemäß das konstruktive Element das eigentlich ausschlaggebende, das dekorative steht bei ihm erst in zweiter Linie. Der Architekt gleicht in dieser Hinsicht dem anthropologischen Studien obliegenden Anatomen, der aus einem Skelett Alter, Geschlecht und Rasse ableitet. Der Redner erwies nun in den Erläuterungen der im Lichtbild vorgeführten Grund- und Aufrisse, Durchschnitte usw. der in Rede stehenden Kirchenbauten, daß der geschulte Kunsthistoriker bei allem Interesse für den dekorativen Schmuck dennoch zugleich dem konstruktiven Grundelement nachspürt, um aus diesem heraus sich über die künstlerische Harmonie oder deren da und dort zutage tretendes Gegenteil klar zu werden. Die Ausführungen des Redners über die Kathedralen von Paris, Amiens, Rheims usw. bewiesen, daß der Kunstgelehrte von heute auf die Harmonie von Konstruktion und dekorativem Beiwerk ungleich mehr Wert legt, als mancher seiner Vorgänger, für den künstlerisch genommen das Dekorative den Ausschlag gab. — J. K.

Architekten- und Ingenieur-Verein zu Frankfurt a. M. Dritte Hauptversammlung am 1. März 1915. In dieser Versammlung wurden die vom Kassierer vorgelegten Satzungen der neu gegründeten Unterstützungskasse gut geheißt und ihre Drucklegung beschlossen; die Kasse wird ihren bedürftigen Mitgliedern Unterstützungen gewähren ohne Bekanntgabe der Namen außerhalb des nunmehr gewählten betr. Vorstandes. Dann folgten die Wahlen des Vorstandes für das Vereinsjahr 1915/16. Zum Vorsitzenden wird einstimmig in dankbarer Anerkennung für seine Verdienste um den Verein Hr. Stadtrat Schumann gewählt, im Uebrigen zu Mitgliedern die Hrn. Lion, Seckbach, Rau, Luthmer, Dr. Lehmann-Richter, Thyriot und Marx. Die im Felde befindlichen Mitglieder May und Boehden bleiben im Amte. Sodann berichtet Hr. Schumann über den günstigen Ausfall des Vereins-Antrages beim Stadtrat, „dieser wolle bei den Arbeiten für städtische Bauten Privat-Architekten der Stadt, welche dabei ein Bauhandwerk betreiben, heranziehen und mäßige Sätze dafür vergüten“. Obwohl z. Z. die städtischen Bauarbeiten tunlichst eingeschränkt seien, habe dieser Heranzug schon stattgefunden und stehe bei weiteren städtischen Aufgaben, z. B. beim Ausbau der Löhrrstraße, in Aussicht. Sodann erstattet Hr. Brt. Uhlfelder Bericht über den von ihm begleiteten Auto-Zug mit Liebes-Gaben aus Frankfurt zum Westlichen Kriegsschauplatz. Der Weg führte über Trier nach Sedan und dem Kriegsschauplatz in dessen Nähe, der Rückweg durch verschiedene Städte Belgiens. Zahlreiche Lichtbilder berichteten von den Bauten dieser Städte und beweisen, daß die Deutschen Kirchen und künstlerisch wertvolle Bauten, wie z. B. das Rathaus zu Löwen, so lange wirksam schonten, als sie nicht zu Kriegs-Zwecken vom Feinde mißbraucht wurden. Die Wiederherstellung dieser Orte werde Jahrzehnte erfordern, aber ihre allmähliche Hebung gelingt schon jetzt der deutschen Verwaltung. Auch Forts wurden besichtigt und die Wirkung der großkalibrigen deutschen Geschosse festgestellt. Den Schluß bildeten Beifall und Dank für den Redner. — Gerstner.

Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hamburg. Versammlung am 11. Dezbr. 1914.

Nach kurzen geschäftlichen Mitteilungen hielt Hr. Thämer einen von Humor und feiner Beobachtung zeugenden, fesselnden Vortrag über „Wanderungen durch Steiermark, Kärnten und Venedig“, der mit lebhaftem Beifall aufgenommen wurde. Der Vortrag wurde illustriert durch mehr als 70 teilweise farbige Ansichten und erstreckte sich mehr auf Wiedergabe der Eindrücke der

Landschaft und der Gesamtanlage der besuchten Orte, als auf eingehende Architektur-Beschreibungen. —

Versammlung am 18. Dezember 1914.

Der Vorsitzende widmet zunächst den beiden verstorbenen Vereinsmitgliedern Hermann Koeber und Brt. Bruno Schnauder warme Worte der Erinnerung; darauf wurde zur Wahl der Vereinsämter geschritten. Als Rechnungsführer wurde Hr. Himmelheber wiedergewählt, als Schriftführer für Hrn. Kalderach, der sein Amt nicht mehr weiter führen kann, Hr. Drubba. Die Wahl der übrigen Herren erfolgt nach Vorschlag des Vertrauens-Ausschusses. Hr. Kalderach sprach dann über: „Belgische Städtebilder“ und zwar vorwiegend über Antwerpen, Brüssel, Ostende, die er gelegentlich der Brüsseler Ausstellung besucht hat und warf dabei interessante Streiflichter auf den gegenwärtigen Krieg und die durch ihn entwickelten Zustände. Der Vortrag fand großen Beifall. —

Versammlung am 8. Januar 1915.

Wieder hatte der Vorsitzende die traurige Mitteilung von dem erfolgten Ableben eines Mitgliedes, Dr.-Ing. Chr. E. Bichel zu machen und gedachte dann der tapferen Brüder im Felde. Hr. Löwengard berichtete über die Bestattung der in Hamburger Kriegslazaretten verstorbenen Verwundeten an einem gemeinsamen Platz im Ohlsdorfer Friedhof, der eine würdige Ausschmückung erhalten soll. Zur Gewinnung von Plänen ist unter den Hamburger Architekten ein (inzwischen entschiedener) Wettbewerb ausgeschrieben worden. Hr. Faulwasser hielt darauf einen fesselnden durch Lichtbilder erläuterten Vortrag über den „Wettbewerb um die St. Nikolai-Kirche 1844“, der 2 Jahre nach der völligen Zerstörung der alten Kirche durch Brand ausgeschrieben worden war und aus dem schließlich der Engländer Scott nach einem Gutachten des ihm befreundeten Zwirner in Köln den Auftrag davontrug. Sein Wettbewerbsentwurf hat aber recht erhebliche Abänderungen erfahren, wie auch aus der Aufnahme der Kirche hervorgeht, mit welcher Redner mangels zuverlässiger Zeichnungen 1881/82 betraut worden war. —

Versammlung am 15. Januar 1915.

Nach geschäftlichen Mitteilungen über den Wettbewerb Krieger-Begräbnis-Stätte und den Vereinsausschuß, der mit der Baupflege-Kommission zusammen arbeitet, macht Hr. Löffelhardt auf Wunsch des Vorsitzenden einige Mitteilungen über die von den Engländern vielfach verwendeten Dum-Dum-Geschosse. Darauf sprach Hr. Baritsch über „Deutsche Industrie und der Krieg“. An der Hand von graphischen Auftragungen gibt der Vortragende ein anschauliches Bild über die technisch-wirtschaftlichen Fragen, in denen der tiefere Anlaß des heutigen, vom neidischen England angezettelten Krieg liegt. Diese Fragen zeigen weiter ihren Einfluß bis zu den ersten strategischen Maßnahmen unserer Heeresleitung, und sie lassen die Umschaltung unseres Wirtschaftslebens auf den Kriegszustand als eine glänzende Leistung erscheinen, die uns allen die beste Zuversicht hinsichtlich der weiteren Entwicklung der Dinge gibt. Für die durch das gesammelte Material gekennzeichnete fleißige Arbeit und für das durch den Vortrag gefestigte Vertrauen zu unserer wirtschaftlichen Lage danken der Vorsitzende und mit ihm die Versammlung durch lebhaften Beifall. Der Vortrag soll noch durch einen späteren ergänzt werden. —

Versammlung am 29. Januar 1915.

Der Vorsitzende macht zunächst die traurige Mitteilung, daß von den Mitgliedern wieder eines den Helden-tod gefunden habe: Dipl.-Ing. Erwin Stuhlmann, Baumeister der Finanzdeputation zu Hamburg. Dann folgte die Wahl des Vertrauens-Ausschusses, d. h. der vom Verein zuzuwählenden 20 Mitglieder. Darauf erstattete der Schriftführer, Hr. Kalderach, den Jahresbericht für 1914, der das Vereinsleben im vergangenen Jahre in großen Zügen trefflich schilderte.

Den Vortrag des Abends hielt als Gast Hr. Dr.-Ing. Meyer über die Gartenbau-Ausstellung der Stadt Altona, die zur Feier des 250jährigen Bestehens der Stadt im Vorjahre abgehalten worden ist und in Bezug auf das Gebotene als ein großer Erfolg bezeichnet werden kann. Der Kriegsausbruch hat dem Unternehmen natürlich sehr geschadet, aber unter diesen besonderen Verhältnissen muß man auch in dieser Hinsicht zufrieden sein. Ständen doch einem Aufwand von 2,2 Mill. M. für 76 Gebäude, 5 Brücken, Siele usw. immerhin 1,4 Mill. M. Einnahmen gegenüber. Ueber die Gesamtanordnung der Ausstellung (ein gemeinsames Werk des Gartenbaudirektors von Altona und des Vortragenden), die sich in vorhandene Parkanlagen einschob und auch über Wiesen-gelände erstreckte, sowie über ihre hauptsächlichsten Bauten, denen der Vortragende die Form gegeben hat, hat die „Deutsche Bauzeitung“ 1914 schon eingehend berichtet. Hier auf den Vortrag einzugehen, erübrigt sich daher. —



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIX. JAHRGANG. № 60. BERLIN, DEN 28. JULI 1915.

Hamburg und seine Bauten.

(Fortsetzung.)



s sollen nun aus den nachstehenden Abschnitten zunächst diejenigen zusammengefaßt werden, die dem öffentlichen Verkehr dienende Anlagen behandeln, also die Straßen, Brücken, Eisenbahnen, Hoch- und Straßenbahnen, sowie den Elbetunnel zwischen St. Pauli und Steinwärder, der für den Arbeiter- und Fuhrwerksverkehr zwischen den beiden Elbufern einen jeder Zeit benutzbaren sicheren Uebergang, ohne Hinderung der Schifffahrt, schaffen sollte. Der Tunnel, von dessen Ausgestaltung die dem Werke entnommenen Abbildungen S. 351, eine Vorstellung geben, hat etwa 11 Mill. M. gekostet. Er besitzt an beiden Enden Aufzugsschächte, die mit Preßluft abgesenkt sind und zwischen denen der Tunnel mit Luftdruck und Schild vorgetrieben worden ist. Sowohl in seiner technischen Durchbildung als auch in seiner Ausführung, die trotz großer Schwierigkeiten zu einem glücklichen Ende geführt wurde, ist der Tunnel lehrreich.

Der Straßenbau zeigt gegenüber anderen Großstädten keine wesentlichen Besonderheiten, nur fällt vielleicht die geringe Fläche an geräuschlosem Pflaster auf. Die Straßenbrücken sind infolge der vielen die Stadt durchziehenden Wasserläufe sehr zahlreich, aber meist nicht von besonderer Spannweite. Bei den neueren Ausführungen ist, wo die Höhenverhältnisse das gestatten, Massivbau bevorzugt und eine gute Wirkung namentlich in der Linienführung gesucht, während die älteren zum Teil überreich ausgestattet sind. Ein interessantes Bauwerk ist die Oberhafenbrücke, eine doppelarmige Drehbrücke in Eisen mit zweigeschossigem Aufbau für Eisenbahn- und Straßenverkehr.

Die Eisenbahn-Anlagen Hamburgs bilden mit denjenigen der Nachbarstadt Altona eine Verkehrseinheit. Ihre Anfänge gehen bis auf das Jahr 1842 zurück. Sie liegen, soweit sie den Fernverkehr betreffen, jetzt zum weitaus größten Teil in der Hand des preußischen Eisenbahnfiskus. Ihre neuzeitliche Umgestaltung, die sowohl im Hinblick auf ihren eigenen Verkehr, als auch rücksichtlich einer freieren Entwicklung des städtischen Straßenverkehrs dringend nötig war, zugleich auch, weil die Bahnhofs-Anlagen schließlich einen einer Großstadt kaum mehr würdigen Zustand zeigten, wurde nach langen Vorverhandlungen ermöglicht durch den 1898 zwischen dem Hamburger Staat, dem preußischen Eisenbahnfiskus und der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrag. Danach wurden die Planübergänge in den städtischen Straßen beseitigt, die dem Personenverkehr dienenden Anlagen aller in Hamburg einmündenden Linien einheitlich zusammengefaßt, die in Hamburg mündenden Linien auf der erweiterten Verbindungsbahn bis Altona durchgeführt und umgekehrt, neue Anlagen für den Orts- und Nachbarschafts-Verkehr geschaffen, die dem Personen- und dem Güter-Verkehr dienenden Anlagen völlig getrennt und letztere unter sich und mit neuen großen Verschiebebahnhöfen in Verbindung gesetzt.¹⁾

Von dem, was hier erreicht ist, von der Verbesserung der Verkehrs-Verhältnisse und der damit verbundenen Verschönerung des Stadtbildes gibt das Kapitel ein anschauliches Bild.

Dem inneren Ortsverkehr dienten bis 1911 fast ausschließlich die Straßenbahnen, die seit 1897 auf allen Linien elektrisch betrieben werden, im Jahre 1913 eine Gleislänge von 387,4 km besaßen und rd. 153 Millionen Personen beförderten. Der Plan einer auf eigenem Bahnkörper verlaufenden, dem Stadt- und Vorort-Verkehr dienenden Schnellbahn, der 1893 zuerst aufgenommen wurde, fand erst in den letzten Jahren seine Verwirklichung. Das jetzt im Betrieb stehende Netz umfaßt eine Ringlinie und 3 Zweiglinien nach Ohlsdorf, Eimsbüttel und Rothenburgsort mit zus. 27,85 km, Erweiterungen sind aber bereits im Bau. Aufgewendet wurden für die Stammlinie, die teils im Tunnel, teils als Hochbahn auf Viadukten (meist in Eisen) und Dämmen geführt ist, 48 Mill. M. Ueberall tritt das Bestreben hervor, neben technischer Vollkommenheit auch eine gute Wirkung im Stadtbilde zu erreichen und die Einzelheiten und Bauten in gefälliger Form durchzubilden.²⁾

Nicht unerwähnt bleiben dürfen schließlich die Wald-dörfer- und die Langenhorner Linie, von denen die erstere die in preuß. Gebiet eingesprenkten Enklaven Farmsen, Volksdorf, Wohldorf, Schmalenbeck-Groß-Hansdorf, die letztere die nördlich Ohlsdorf gelegenen Flächen der Ansiedlung erschließen sollen. Sie sind von Hamburg erbaut und werden von der Hochbahn A.-G. betrieben.

Von den städt. Betrieben sind noch die Kanalisation, die Versorgung mit Wasser und Licht, die Markthallen und Schlacht- und Viehhöfe, die Einrichtungen zur Straßenreinigung und Müllbeseitigung hervor zu heben. Es kann hier nur kurz erwähnt werden, daß die Kanalisation in Hamburg mit Rücksicht auf die Wirkung von Ebbe und Flut gewissen Schwierigkeiten im natürlichen Abfluß begegnet, daß die zahlreichen Unterdückungen der Wasserläufe charakteristisch für Hamburg sind, daß Ende der 80er Jahre die erste mechanische Reinigungs-Anlage geschaffen wurde, während das Abwasser bis dahin ungeklärt der Elbe zulief, und daß für einzelne Bezirke auch biologische Kläranlagen neuerdings geschaffen worden sind. Baulich bieten die Tunnelstrecken für einige Stammsieles besonderes Interesse.³⁾ Die Wasserversorgung ist zu einer neuzeitlichen Ansprüchen genügenden erst nach der großen Cholera-Epidemie Anfangs der 90er Jahre geworden. Das Wasser wurde dem Elbestrom entnommen und nur in Ab-sitzbecken etwas gereinigt. Im Jahre 1891 wurde das erste Filterbecken angelegt und seit 1898 wird auch der Grundwasser-Versorgung Aufmerksamkeit zugewendet; 1905 wurde das erste Grundwasserwerk Billwärder geschaffen. Einige Wassertürme sind nach in Wettbewerben gewon-

¹⁾ Vergl. „Deutsche Bauzeitung“ Jahrg. 1899, S. 241 ff.
²⁾ Vergl. die ausführlichen Veröffentlichungen in „Deutsche Bauztg.“ Jahrg. 1903 S. 379 ff., 1906 S. 76 ff., 1912 S. 569 ff. u. 1914, S. 437 ff.
³⁾ Vergl. „Deutsche Bauzeitung“ Jahrg. 1907, S. 254 ff.

nenen Plänen in gut wirkenden Formen ausgeführt. Unter den Marktanlagen sind die dem Gemüse-, Frucht- und Blumen-Verkehr dienenden Anlagen am Deichthor, sowie die Fischhalle von St. Pauli in ihrer Eigenart hervor zu heben. Im Zentral-Vieh- und Schlachthof erregen namentlich die neueren Erweiterungsbauten mit zweigeschossigem Schlachthaus Interesse. In der Frage der Müllbeseitigung ist Hamburg als eine der ersten deutschen Städte mit der Anlage von Verbrennungsöfen vorgegangen. Die Stadt besitzt jetzt zwei Verbrennungs-Anlagen. Die Gaswerke stehen seit 1874 im Besitz des Hamburger Staates, seit 1891 auch in seinem Betrieb. Zurzeit sind 4 Gaserzeugungswerke und eine besondere Gasbehälter-Anlage vorhanden. Unter den Gasbehältern gehört der neue am Grasbrook mit 200 000 cbm Inhalt unter den Gasbehältern der Welt zu den bedeutendsten. Sein Zusammenbruch kurz nach Inbetriebnahme i. J. 1909 infolge Versagens eines Knickgliedes und die daran anschließenden Untersuchungen über Knickgefahr bei Eisenstäben haben ihm eine besondere Berühmtheit eingebracht. Ein eigenes Elektrizitätswerk besitzt Hamburg nicht. Den Strom für Licht und Bahnbetrieb liefert auf Grund eines Vertrages die A.-G. Hamburgische Elektrizitätswerke.

Im Anschluß an diese Betriebe sei auch kurz der bedeutenden gewerblichen privaten Betriebe und der Werften gedacht, denen besondere Abschnitte gewidmet sind. Die Anlagen der Hamburg—Amerika - Linie, die Schiffswerften des Vulkan und von Blohm & Voß sind hier besonders hervor zu heben.

Zum Schluß unserer Ausführungen über Hamburg selbst muß noch eines besonders wichtigen Kapitels gedacht werden: der Stadterweiterung, der Straßendurchbrüche und der Sanierung. Eine planmäßige Bebauung setzte in Hamburg mangels gesetzlicher Bestimmungen, die sie beeinflussten, erst verhältnismäßig spät ein. Ein General- und Stadterweiterungsplan, der sich aber nur auf die damaligen Vororte, die jetzigen äußeren Stadtteile am rechten Elbeufer, erstreckte, kam erst 1889 zustande, und durch das Bebauungsplan-Gesetz von 1892 wurden die Rechtsfragen geregelt. (Diesem Gesetz sind auch die 1913 eingemeindeten Vororte unterworfen). Es wurde eine besondere Bebauungsplan-Kommission geschaffen, die den Generalplan noch in mancher Hinsicht abänderte. Der jetzt geltende Grundplan stammt vom Jahre 1896. Festgelegt sind in diesem Plan nur die Hauptverkehrsadern, Hauptstraßen, Eisenbahnen, die zahlreichen Kanäle, die teils der Warenbeförderung, teils nur dem Sportverkehr dienen und für Hamburg besonders charakteristisch sind, sowie die Grünflächen; die weitere Aufschließung der Flächen durch neue Wohnstraßen ist der künftigen Entwicklung und den Verhandlungen zwischen Grundeigentümern und Staat vorbehalten. Festgelegt sind grundsätzlich die Straßenbreiten und Querschnitte, sowie die Höhenlage. In letzterer Hinsicht wird seit Jahrzehnten eine planmäßige Aufhöhung der tiefliegenden Stadtteile im gesundheitlichen Interesse durchgeführt. Es sind ferner eingehende Bestimmungen über die Bauklassen und ihre Verteilung, über die Bezirke, die von gewerblichen und Fabrikbetrieben ganz oder teilweise frei zu halten sind, usw. aufgestellt. Auf diese Weise ist für eine gesunde Weiterentwicklung der Außenbezirke gesorgt. Für die bereits eng bebauten Innengebiete kamen nur noch eine Sanierung, die Beseitigung zum Teil in gesundheitlicher Beziehung äußerst minderwertiger Wohnviertel (die berühmtesten Wohnhöfe), ferner die Herstellung von Durchbrüchen, um dem Verkehrsbedürfnis zu genügen, in Frage. Die zur Sanierung erforderlichen weitgehenden Eingriffe in den privaten Grundbesitz sind erst möglich geworden, nachdem die Cholera im Jahre 1892 die Unhaltbarkeit der Zustände in der Innenstadt gezeigt hatte und nach langen Verhandlungen 1898 das Wohnpölege-Gesetz durchgedrückt war. Es wurde nun planmäßig unter Anwendung gewaltiger Mittel vorgegangen. Ein bedeutendes Beispiel einer solchen Sanierung ist diejenige der Altstadt, Bezirk I, mit dem Durchbruch der Mönckeberg-Straße. Andere Durchbrüche dienen ausschließlich der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, so der Durchbruch der Kaiser Wilhelm-Straße zum Holsten-Platz, die Wallregulierung zwischen Holsten-Platz und Millern-Tor und von da bis zum Hafen-Tor. Daß bei diesen Umgestaltungen auch der Verschönerung des Stadtbildes Rechnung getragen ist, braucht kaum besonders hervorgehoben zu werden.

Der letzte Abschnitt des Werkes ist den beiden Städten Altona und Wandsbek gewidmet, die mit Hamburg eine wirtschaftliche Einheit bilden, trotzdem sie einem anderen Staate angehören, in ihrer baulichen Entwicklung aber doch Eigenart behalten haben.

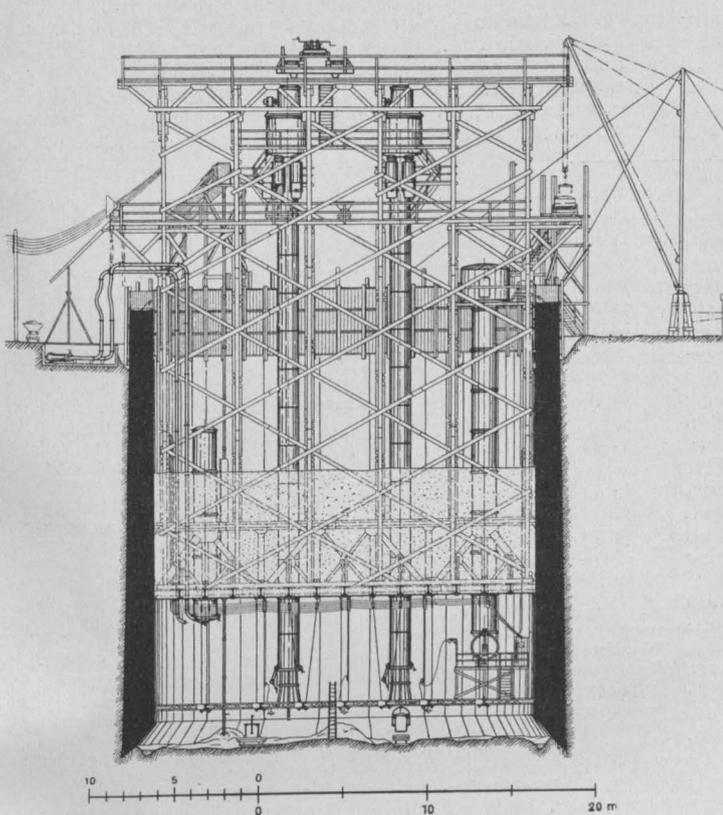
Altona gehört unter den größeren deutschen Städten

zu den jüngsten, denn es kann erst auf ein 250 jähriges Bestehen zurückblicken. Ihren heutigen Umfang hat die Stadt durch die 1889/90 erfolgten Eingemeindungen der kleinen Stadt Ottensen und der Landgemeinden Bahrenfeld, Othmarschen, Oevelgönne erhalten. Ihre frühere Bedeutung als Seehafen hat die Stadt neben dem mächtigen Hamburg, namentlich nach Einbeziehung in das deutsche Zollgebiet, nicht behaupten können, dafür haben sich Industrie und Gewerbe auf mannigfachen Gebieten reich entwickelt, und ihnen verdankt Altona in erster Linie seinen heutigen Wohlstand. Die großen Eingemeindungen bedingten die Aufstellung eines einheitlichen Bebauungsplanes für die Haupt- und Verkehrsstraßen des gesamten Gebietes, der 1898 zustande kam, nachdem auch die Eisenbahn-Anlagen eine Neugestaltung erfahren hatten. Der Erlaß einer neuen Bauordnung im Jahre 1910 führte dann aber zu eingreifenden Umgestaltungen des Planes im Stadterweiterungsgebiet, wobei einerseits mit dem früheren Grundsatz, den Bau von Kleinwohnungen in Altona zurück zu halten, gebrochen, andererseits städtebaulichen Rücksichten in höherem Maße Rechnung getragen wurde. Der neue Bebauungsplan greift auch sehr viel weiter hinaus in die Außenbezirke. Umfangreiche Waldankäufe der Stadt in den nordwestlichen Gebieten ermöglichten die Schaffung eines großen Volksparkes, und die Ersetzung der die westlichen Stadtteile im Norden umschließenden Friedhöfe durch einen neuen Zentralfriedhof ermöglicht hier die Schaffung eines Wald- und Wiesengürtels. Im nördlichen Bezirk an der Kiel—Altonaer Bahn wird zurzeit ein 70 ha großes Gelände zu Industriezwecken erschlossen, und zwischen dieses und die Parkanlagen schiebt sich ein Gelände ein, das dem Kleinwohnungsbau geöffnet werden soll, wobei die Stadtgemeinde geneigt sein dürfte, diesen durch Pacht im Erbbau zu fördern.

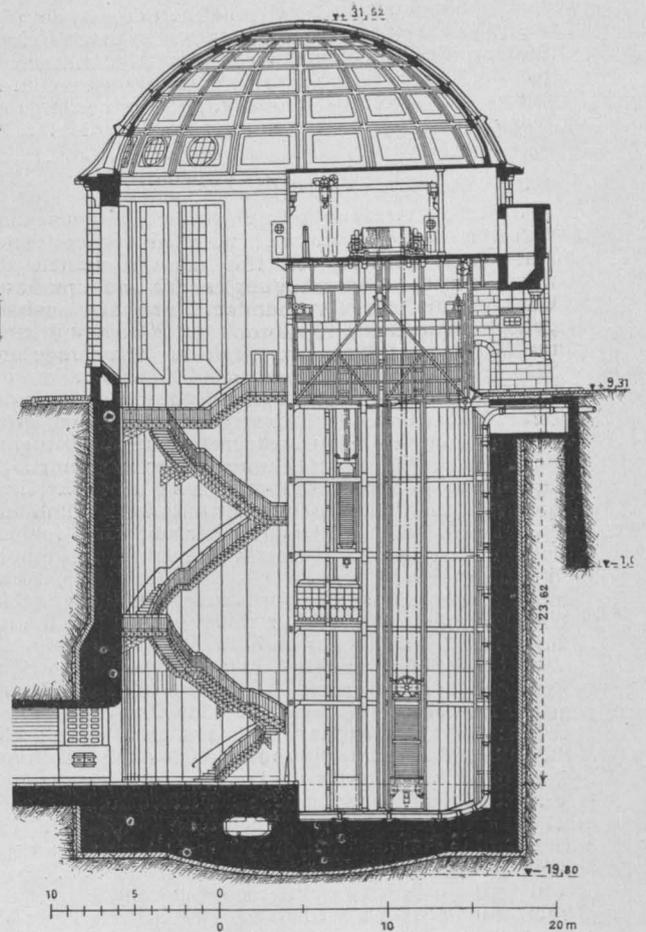
Unter den Ingenieuranlagen der Stadt ist der Hafen besonders hervorzuheben, dessen Entwicklung mit der Schwierigkeit des Geländes kämpft, da Altona auf dem hohen, steil abfallenden Geestrücken liegt und nur ein schmales, niedriges Vorland besitzt. Durch den mit Hamburg 1908 durch den preußischen Staat abgeschlossenen Köhlbrand-Vertrag wurde daher Altona eine Verschiebung der Anlagen in den Strom ermöglicht, von dem sie durch Leitdämme abgeschlossen sind. Bemerkenswert sind die dem bedeutenden Fischhandel Altonas dienenden Anlagen, sowie die neuzeitlichen Kohlenverlade-Vorrichtungen.

Von den sonstigen technischen Einrichtungen ist noch die Schwemmkanalisation hervorzuheben, der die Elbe als Vorfluter dient. Ein östlicher Stadtbezirk entwässert in die Hamburger Siele, für den noch zu erschließenden nördlichen ist das Trennsystem vorgesehen. Die vorhandenen Höhenunterschiede machten den Bau der Stammsiele zum Teil im Tunnelbetrieb unter Luftdruck-Anwendung nötig. Die Wasserversorgung erfolgt durch Wasserentnahme aus der Elbe unterhalb Blankenese. Eine Reinigung durch Sandfilter, die neuerdings noch durch Vorreinigung in Schnellfiltern unterstützt wird, schafft ein Wasser von ausreichender Beschaffenheit. Die Stadt besitzt ein eigenes Gaswerk und besaß bis 1912 ein eigenes Elektrizitätswerk, zu dessen Betrieb dann eine Aktiengesellschaft gegründet wurde. Sie hat einen eigenen Vieh- und Schlachthof, und von ihren Marktanlagen verdienen namentlich diejenigen, die dem Gemüse- und dem Fleischhandel dienen, Aufmerksamkeit. Für die Müllbeseitigung ist eine eigene Müllverbrennungs-Anstalt errichtet worden. Das Werk bietet nähere Angaben über die Entwicklung und die besonderen baulichen Verhältnisse aller dieser Anlagen.

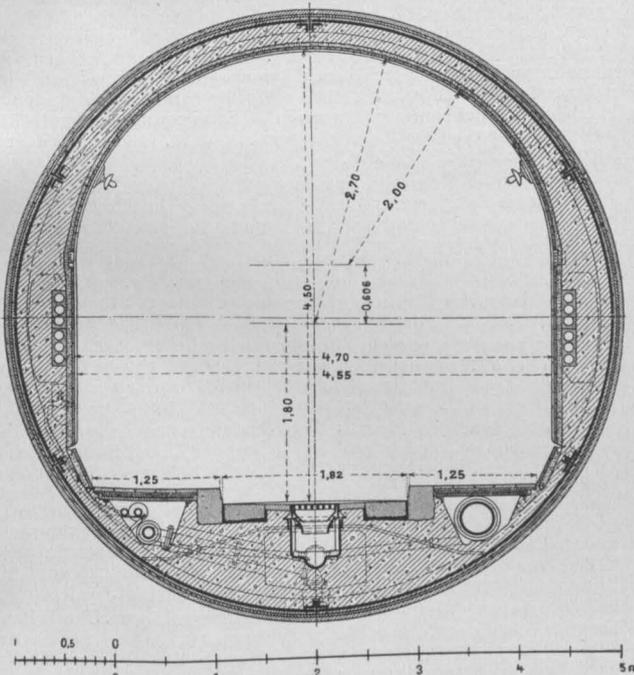
Wieder ein anderes Bild zeigt schließlich die ebenfalls eng mit Hamburg zusammengewachsene und von der Großstadt von drei Seiten umfaßte kleine Stadt Wandsbek, die 1913 rd. 37 000 Einwohner zählte. Erst seit 1870 Stadt, hat sich das Gemeinwesen, begünstigt durch gesunde und anmutige Lage, vorwiegend den Charakter einer behaglichen Wohnstadt bewahrt und für Erhaltung dieses Charakters auch durch entsprechende, nach 8 Baustufen abgestufte Bauordnung gesorgt. Die Hälfte des Gebietes ist der landhausmäßigen Bebauung vorbehalten, zum Teil ist Gartenstadt-Charakter vorhanden, nur in einzelnen Bezirken dürfen sich gewerbliche Betriebe ansiedeln, deren Wandsbek immerhin einige nicht unbedeutende zählt (u. a. als bedeutendste die Kakaofabrik von Theodor Reichardt). Von der 1086 ha umfassenden Fläche ist bisher kaum die Hälfte bebaut, so daß noch reichlich Raum zu weiterer Ansiedelung gegeben ist. Die Eisenbahnverbindung mit Hamburg durch die Hamburg—Lübecker Bahn ist sehr günstig. Die neue Hamburger Walddörfer-Bahn wird den unmittelbaren Anschluß an die Hamburger Stadt- und Vorortbahn her-



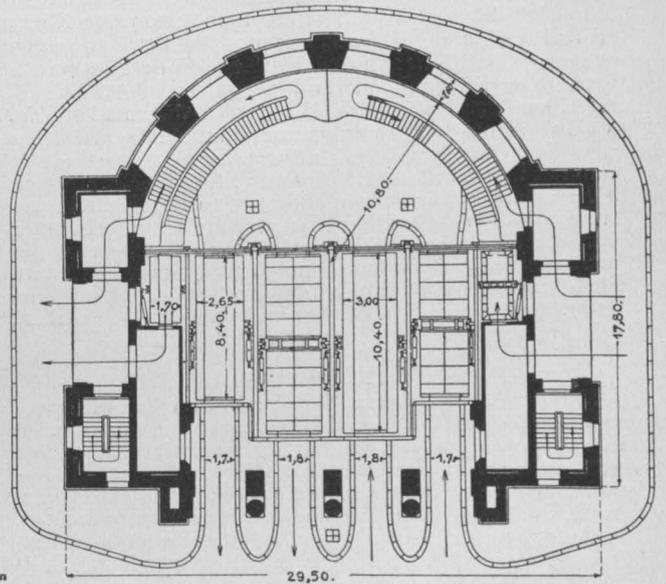
Schachtabsenkung auf Steinwander mittels Preßluft.



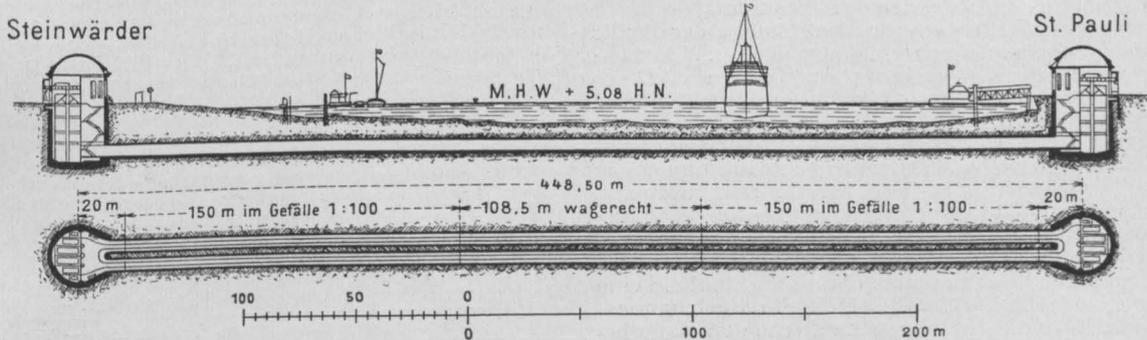
Lotrechter Schnitt durch den Fahrschacht.



Querschnitt durch ein Tunnelrohr.



Grundriß des Fahrschachtes in oberer Straenohe.



Langsdurchschnitt und Grundriß des Elbetunnels zwischen St. Pauli und Steinwander.

Aus: Hamburg und seine Bauten unter Berucksichtigung der Nachbarstadte Altona und Wandsbek. 1914.

stellen, und elektrische Straßenbahnen dienen dem Nahverkehr. Die Hauptstraßen sind in den letzten Jahren mit gutem Pflaster versehen. Die Kanäle entwässern seit 1897 in die Hamburger See, ein Wasserwerk am Großen See in Verbindung mit Sandfilter, ganz neuerdings auch ein kleines Grundwasserwerk sorgen für die Deckung

des Wasserbedarfes, ein eigenes, in den letzten Jahren völlig umgestaltetes Gaswerk und ein städtisches Elektrizitätswerk für die Beleuchtung und den Betrieb der Straßenbahnen. Alle diese Anlagen werden nach Vorausschickung eines geschichtlichen Ueberblickes über die Entwicklung der Stadt kurz geschildert. — Fr. E.

(Fortsetzung folgt.)

Vermischtes.

Die Stuttgarter Hauptkläranlage bei Mühlhausen. Der Hauptsammelkanal zu der im Herbst ds. Js. vollendeten neuen Hauptkläranlage bei Mühlhausen hat die sämtlichen Abwässer von Groß-Stuttgart aufzunehmen und ist so berechnet, daß er neben dem Schmutzwasser noch mindestens den 5fachen Betrag an Regenwasser aufnehmen kann. Bei der für den Vollausbau der Kläranlage angenommenen Einwohnerzahl von 500000 Seelen kann der Kanal bis zu 4200 l in der Sekunde abführen. Die diese Menge überschreitende Wassermasse, die bei großen Regenfällen den Kanälen zuströmt, wird durch mehrere Regenauslässe dem Neckar unmittelbar zugeführt. Der Kanal fällt auf je 2500 m um 1 m; dieses geringe Gefälle ermöglicht es, daß das Kanalwasser unterhalb Mühlhausen auch bei dem höchsten Hochwasser noch frei auslaufen kann, ein Rückstauen des Hochwassers in den Kanal also nicht stattfindet.

Die Kläranlage selbst wird auf dem Wiesengelände unterhalb Mühlhausen, zwischen der Straße Mühlhausen-Aldingen und dem Neckar erstellt. Die ganze Anlage, die zunächst eine Fläche von rd. 12 ha bedeckt, wird zum Schutz gegen das Hochwasser mit Dämmen umgeben. Zur Klärung der Abwässer sind zwei erprobte Einrichtungen vorgesehen: Emscherbrunnen und das Neustädterbecken. Außer diesen Kläreinrichtungen wird noch ein Regenbecken gebaut. Neben den mechanischen Reinigungsanlagen ist für die versuchsweise weitere Reinigung der mechanisch gereinigten Abwässer eine biologische Tropfkörper-Anlage angeordnet, die vorerst so ausgebaut wird, daß ein Zehntel dieser Abwässer biologisch, d. h. bis zur Fäulnisfreiheit weiter gereinigt werden kann.

Die ganze Anlage wird durch eine Grundwasser-Versorgung mit dem nötigen Wasser, das zu Spül- und Reinigungszwecken verwendet wird, versehen. Die Kosten belaufen sich für den Hauptsammelkanal von der König Karl-Brücke bis zur Kläranlage einschließlich der beiden Dämme und des Stollens auf rd. 2 Mill. M., die der Kläranlage einschl. aller Nebenabgaben mit Grunderwerb 1,5 Mill. M. (ohne Grunderwerb 1050000 M.), also zus. etwa 3,5 Mill. M. Die Ausführung des Hauptsammelkanals wurde den Firmen Mehl & Schell in Stuttgart, Fritz Schaufele in Cannstatt und Gerber & Söhne in Stuttgart übertragen. Die Arbeiten an der Kläranlage werden durch die Firma Schramm & Krauß in München, und als Teilunternehmer durch die Firma Fritz Schaufele in Cannstatt ausgeführt. Den Entwurf und die Bauleitung haben das städt. Tiefbauamt Stuttgart, und das Baubüro der Kläranlage (Vorstände: Stadtbaurat Emil Maier und Bauinsp. W. Sohler, Regierungsbaumeister) aufgestellt und geführt. —

Wettbewerbe.

Notstands-Wettbewerbe für Frankfurter Künstler werden vom Magistrat in Frankfurt bei den Stadtverordneten neuerdings beantragt. Es sollen der „Frankf. Ztg.“ zufolge Wettbewerbe veranstaltet werden für Bildhauer, in ähnlicher Weise, wie es bei den Architekten beschlossen worden ist; die besten Arbeiten sind mit Preisen zu bedenken. Als Aufgaben für die Bildhauer sollen zur späteren Ausführung bestimmte Arbeiten, z. B. Balustrade des du Fay-schen Gartens dienen. Für Maler sind gleichfalls Wettbewerbe in Aussicht genommen. Als zu stellende Aufgaben ist das Ausmalen der Wandflächen an Volks- und höheren Schulen, öffentlichen Gebäuden usw. bestimmt. —

Im engeren Wettbewerb für den Neubau der Emilie Wüstenfeld-Schule in Hamburg, einer höheren Mädchenschule, wurde der Entwurf der Architekten B. D. A. H. Distel und A. Grubitz in Hamburg preisgekrönt und zur Ausführung empfohlen. —

Engerer Wettbewerb der Landwirtschaftl. Genossenschafts-Zentralkasse für Württemberg zur Gewinnung von Plänen für ihr Geschäftsgebäude in Stuttgart. Das Gebäude umfaßt in zwei Stockwerken die Geschäftsräume der Kasse und des Verbandes Landwirtschaftlicher Genossenschaften, in den übrigen Stockwerken vermietbare Wohnungen. Der Bauplatz nimmt im Stadtbild eine bedeutungsvolle Stelle ein. Die 28,5 m breite Johannes-Straße verläuft von der Johannes-Kirche geradlinig bis zu dem geplanten Bau und findet von da an einer platzartigen Erweiterung ihre Fortsetzung in einer seitlichen Ausbiegung. Die Teilnahme am Wettbewerb war be-

schränkt auf die Architekten Dollinger & Fetzer, A. Eitel, Fr. Moesner, G. Printz, sowie Storz & Lang in Stuttgart. Das Preisgericht, bestehend u. a. aus den Hrn.: Ob.-Br. Eisenlohr, kgl. Br. Martin Mayer, städt. Br. Muesmann, bezeichnete den Entwurf „Johannesstraßenaxe“ als den besten; als Verfasser ergab sich Hr. Albert Eitel. —

Chronik.

Der neue Frankfurter Waldfriedhof bei Oberrad. Im Wald-distrikt „Teller“ bei Oberrad, einem prächtigen Schlag von 50jährigen Tannen, ist der Frkf. Ztg. zufolge in den Jahren 1912 bis 1915 der Waldfriedhof entstanden, der am 1. Juni seiner Bestimmung übergeben wurde. Die Anlage, die sich östlich der Buchrain-Straße ausbreitet, stößt im Norden an freies Garteland, ist von diesem aber durch einen schmalen Waldsaum getrennt; an den übrigen Seiten wird sie vom Stadtwald umschlossen. Das Gräberfeld ist vorläufig 4 ha groß, kann aber im Osten vergrößert werden. In dem regellosen Durcheinander von Mischwald aus Buchen, Eichen, Fichten, Kiefern, Strauchwerk und Schlingpflanzen hat die Hand des Gartenkünstlers nach den Plänen des früheren Gartendirektors Heicke den Waldfriedhof geschaffen. Vom Tor leiten zwei Wege auf den Platz vor dem Hügel, auf dem sich die Gebäude für die Trauerfeierlichkeiten erheben.

Von der Kapelle führen mehrere zwanglos verlaufende Wege in den Wald. An wenigen lichten Stellen sind kleinere Gruppen für Reihengräber vorgesehen, ein Platz dicht bei der Kapelle ist für Kindergräber bestimmt. Der ganze übrige Wald ist für Kaufgrabstellen und für die Beisetzung von Aschenresten vorgesehen. Unter Wahrung des Baumbestandes und der Strauchgruppen werden die Gräber derart verteilt, daß gute Landschaftsbilder erzielt werden. Die für 600 Gräber berechneten Reihengräbergruppen sind durch Umpflanzungen den Blicken fast völlig entzogen. Gegen den Wald schließt eine lebende Mauer von Clematis und wildem Wein den Friedhof ab, gegen Oberrad erfolgt der Abschluß durch Hainbuchenhecken und Mauern. An der Nordseite erhebt sich das Wärterhaus mit Wohn- und Wirtschaftsräumen. Vorerst soll der Waldfriedhof Oberrad, später auch noch Sachsenhausen dienen. Die Gesamtausführung lag in den Händen des Stadtbürgermeisters Hunold. Die Anlagekosten erforderten etwa 225000 M. —

Der Neubau einer Krüppelanstalt für Kriegs-Invalide des Unterfränkischen Vereins für Krüppelfürsorge in Würzburg ist in einer Generalversammlung von Anfang Juni beschlossen worden. Die nach dem Vorbild der entsprechenden Landesanstalt in München geplante neue Anstalt erfordert eine Bausumme von rd. 1 Mill. M. Die Entwürfe bearbeitete Hr. kgl. Bauamt-mann Ullmann in München, dem auch die Bearbeitung der Ausführungs-Entwürfe für die Münchener Anstalt übertragen war. —

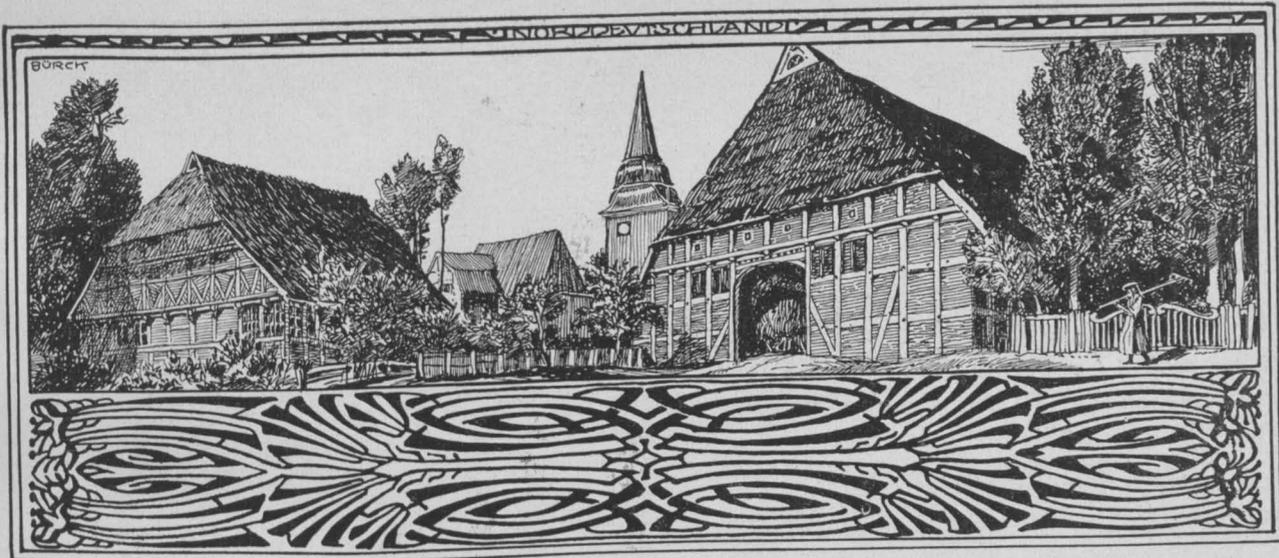
Eine neue katholische Bonifazius-Kirche im Stadtteil Wolgelen von Mannheim ist am 20. Juni eingeweiht worden. Die im Stil des Barock erbaute Kirche ist bei den Brauereien gelegen und hat Kreuzanlage mit Vierungskuppel. —

Ein Neubau des Hauses des Akademischen Gesangvereins in München ist nach den Entwürfen des Hrn. Bauamt-mann Ullmann am Pfisterbach im Stil der Spätrenaissance entstanden. Der Neubau enthält Vereins- und Gesellschaftsräume, öffentliche Gastlokale und Läden. Der Haupteingang liegt an der Lederer-Straße; von ihm aus ist die Haupttreppe zugänglich, die zu dem im obersten Geschoß des Mittelteiles dieser Fassade liegenden Festsaal führt. Am plastischen Schmuck war der Bildhauer Konrad Buchner in München beteiligt. —

Die Automobilstraße durch den Grunewald von Charlottenburg bis Nikolassee, deren Fertigstellung ursprünglich für Herbst 1914 in Aussicht genommen war, ist nach Mitteilungen, die in der General-Versammlung der für ihren Bau gegründeten Aktien-Gesellschaft (Automobil-Verkehrs- und Uebungs-Straßen A.-G.) kürzlich gemacht worden sind, durch den Krieg derart in den Arbeiten in Rückstand gekommen, daß ihre Fertigstellung auch in diesem Jahre noch nicht zu erwarten ist; doch hat die ausführende Firma Philipp Holzmann & Cie. sich verpflichtet, sodaß dann die Oberflächenteerung vorgenommen und die Straße im Sommer 1916 dem Verkehr übergeben werden kann. Die Kosten der 10 km langen Straße werden sich ausschließl. Hochbauten auf etwa 2,13 Mill. M. stellen. Wir haben Jahrg. 1914 in No. 78 und 79 eingehend über das interessante Unternehmen berichtet, durch welches eine von jedem anderen Verkehr losgelöste Doppelstraße, die über alle sie kreuzenden Straßen mit 10 Brücken (die bereits ausgeführt sind) hinweg geführt ist, ausschließlich für den Automobilverkehr geschaffen werden soll. Die Straße soll bis Potsdam fortgeführt werden, mit Rücksicht auf die Schwierigkeit der Aufbringung der Kosten hat man sich jedoch zunächst mit diesem ersten Teil begnügt. —

Inhalt: Hamburg und seine Bauten. (Fortsetzung.) — Vermischtes. — Wettbewerbe. — Chronik. —

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



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIX. JAHRGANG. № 61. BERLIN, DEN 31. JULI 1915.

Schloß Cattajo.

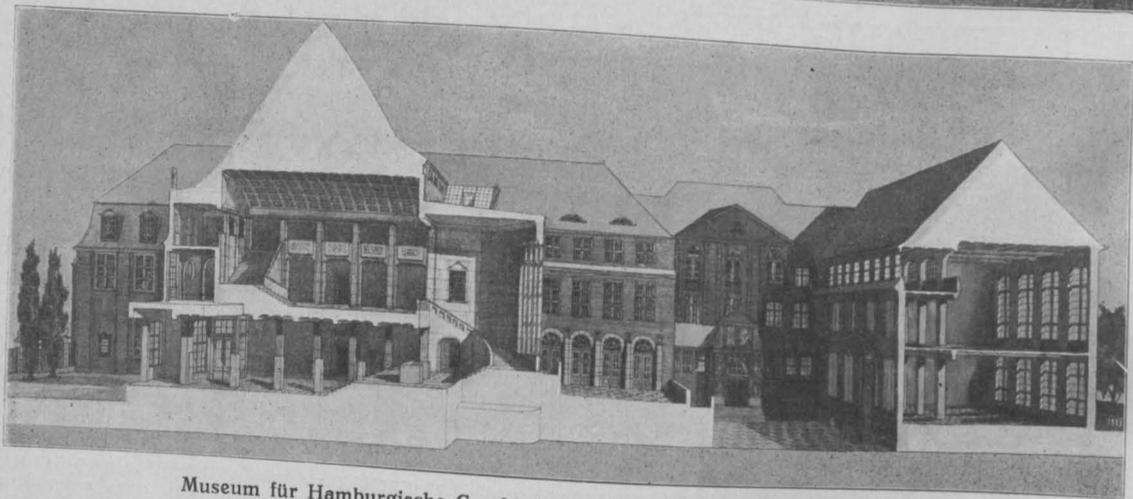
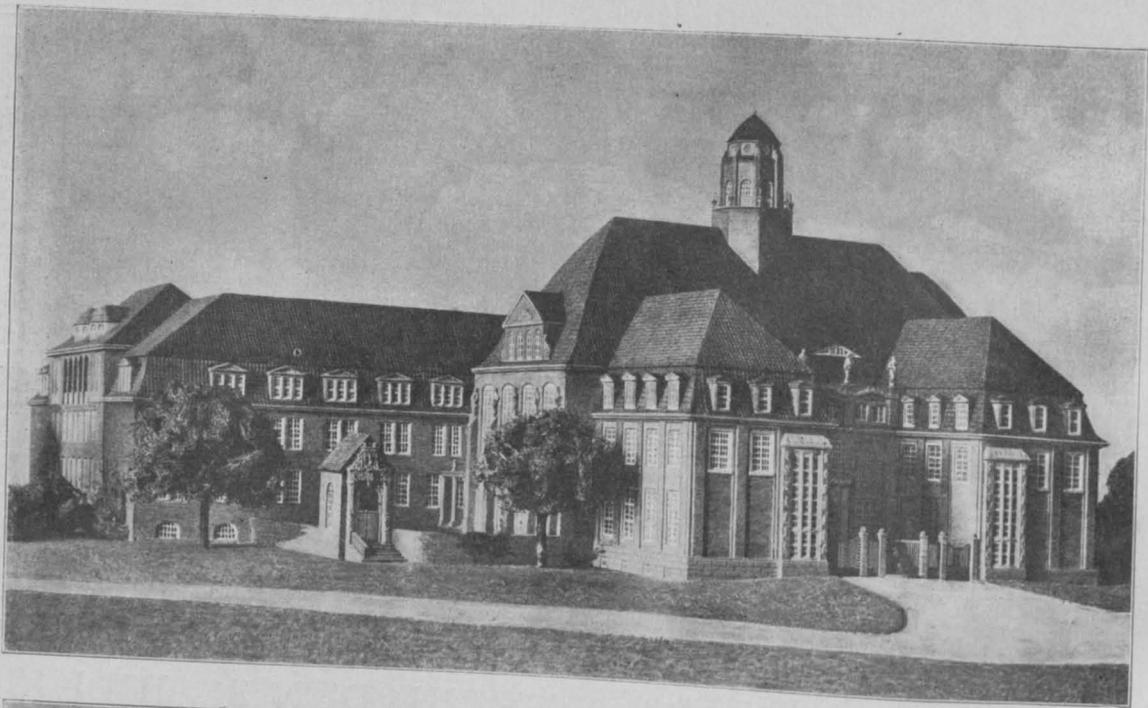


Seit der Kriegserklärung Italiens an Oesterreich-Ungarn kommen die engen Beziehungen wieder in Erinnerung, die Oesterreich seit der Wende des achtzehnten und des neunzehnten Jahrhunderts mit Fürstenthümern Oberitaliens, namentlich mit dem früheren Herzogtum Modena verbanden. Der letzte Herzog von Modena aus dem Hause Este, Hercules III. Rinaldo († 1803), wählte den Erzherzog Ferdinand von Oesterreich zu seinem Schwiegersohn. Ferdinand († 1806) wurde damit der Stifter des Hauses Oesterreich-Este. Nach dem Wiener Kongreß wurde der Sohn Ferdinands, Herzog Franz IV., Besitzer von Modena, nach dem Tode seiner Mutter Maria Beatrix auch des Herzogtums Massa e Carrara. Auf Franz IV. folgte 1846 Franz V., der infolge innerer Wirren in seinem Ländchen 1848 ein Schutzbündnis mit Oesterreich abschloß. Im italienischen Krieg 1859 schlug sich Franz ganz zu Oesterreich, was zur Folge hatte, daß das Haus Este der Regierung in Modena entsetzt und dieses 1860 mit Sardinien vereinigt wurde. Der Herzog lebte von da ab in Oesterreich und starb 1875 in Wien. Mit ihm erlosch das Haus Oesterreich-Este im Mannestamm. Erbe des großen Vermögens des Hauses Modena wurde der 1863 geborene Erzherzog Franz Ferdinand, der mit dem Besitz auch den Titel Este übernahm. Nach seiner Ermordung 1914 in Sarajewo fiel der modenesisische Besitz an den Thronfolger Erzherzog Karl Franz Josef.

Zu dem modenesischen Vermögen gehören nun zwei Besitzungen, die an dieser Stelle besondere Aufmerksamkeit erwecken: Die Villa d'Este in Tivoli bei Rom, das weithin bekannte Juwel in der reichen Krone der italienischen Gartenvillen der Hochrenaissance und der Barockzeit; sowie das fast unbekannt Schloß Cattajo in der heutigen italienischen Provinz Venetien. Wer Venedig besuchen will, um mit der Eisenbahn Bologna zu erreichen, verläßt, um mit der Eisenbahn Bologna zu erreichen, verläßt bald nach Padua die Colli Euganei, eine aus der Tiefebene der unteren Etsch herausragende Hügelgruppe von mäßiger Höhe, an deren östlichem Fuß das bekannte Schlamm-Warmbad Battaglia liegt. Etwa 1 km nördlich davon erhebt sich, fast unmittelbar an der Bahnlinie und am Kanal von Battaglia, welcher die Etsch mit der Brenta verbindet, das Castell oder Schloß Cattajo. Der eigentümliche Name weist auf die eigenartige Entstehungsgeschichte dieses merkwürdigen Schloßbaues hin. Der italienische Weltreisende Marco Polo, der 1254 in Venedig geboren wurde und als erster Europäer seit 1271 das östliche Asien durchforschte, begleitete Vater und Oheim zum Tartaren-Chan Kublai, dessen Gunst Marco Polo in solchem Maße erwarb, daß er 1292 mit reichen Schätzen wieder in seine Heimat entlassen wurde. 1298 geriet er in die Gefangenschaft der Genueser und diktierte während derselben dem Pisaner Rusticiano einen Bericht über seine Reise nach Ostasien und seinen Aufenthalt in der Tartarei. In diesem französisch niedergeschriebenen Reisebericht nun findet

sich eine begeisterte Schilderung des dem Chan Kublai gehörenden Schlosses Cataj, von dem Marco Polo auch Zeichnungen mit nach Venedig brachte. Nach dieser Beschreibung und diesen Zeichnungen ließ sich in der zweiten Hälfte des XVI. Jahrhunderts der Marchese Pio Degli Obbizi das Castell Cattajo erbauen. Hierdurch erklärt sich die von allen italienischen Castell- oder Schloß-Anlagen der Renaissance abweichende Gestalt dieses Bauwerkes. Mit dem Schloß ist eine der schönsten Parkanlagen Italiens verbunden und es erhält seinen Wert neben dieser und seiner eigenartigen Gestalt durch die Fresko-Gemälde des Inneren, die um 1560 von Battista Farinati, einem Schüler und Gehilfen von Paul Veronese, gemalt wurden. Hier verlebte Franz Ferdinand die erste Zeit seiner Ehe; das Schloß bot er — eine heute eigen berührende Erinnerung — vor wenigen Jahren dem König Viktor Emanuel als Quartier an, als dieser großen Manövern in Oberitalien anwohnte; und dieses Schloß wurde nach Mitteilungen der Tagespresse vor kurzem von der Bauernschaft der Umgebung besetzt und dem italienischen Staat ausgeliefert!

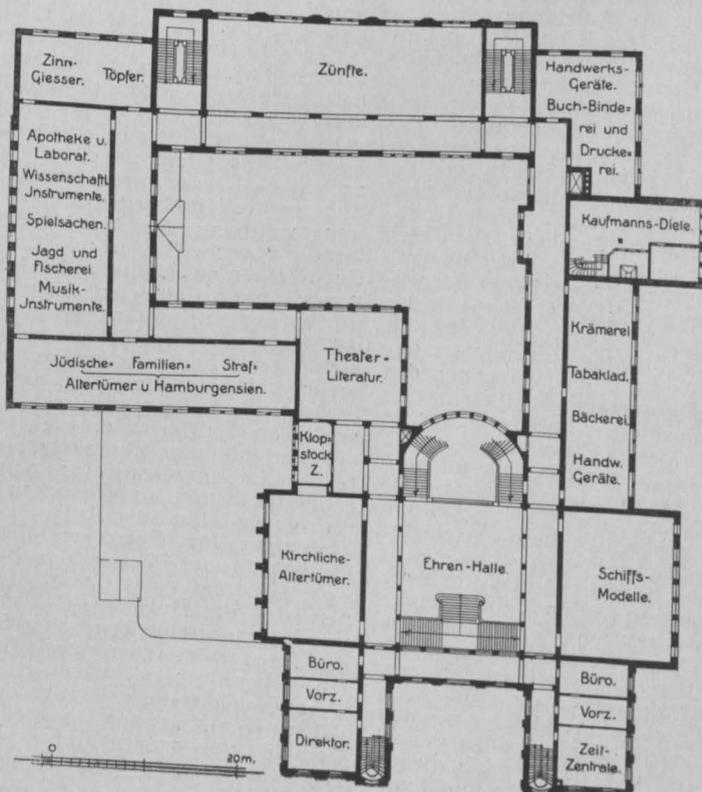
Durch ein triumphbogenartiges Tor mit figurengeschmückter Attika wird das Schloß von der Straße her betreten. Der Besucher gelangt zur Linken in den hinter einer hohen krenelierten Mauer verborgenen, einem langen, parallel der Straße laufenden Flügelbau entlang ziehenden Vorgarten, in dem niedere, würfelförmig beschnittene Bäume in regelmäßiger Anordnung zu beiden Seiten eines Mittelweges auf dem Rasen stehen. Der Eingang zu diesem Teil der Anlage wird durch 2 frei stehende dorische Säulen mit Kugelbekrönung bezeichnet. Zur Rechten des Eintretenden führt ein vielstufiger Treppenaufgang zu einer erhöhten Terrasse mit Balustraden und wieder geschnittenen Bäumen, über welcher ein gegen die Straße sich vorschübender dreigeschossiger Flügelbau sich erhebt. In der Achse des Haupteinganges steigt der mehrgeschossige Hauptbau auf, hinter dem sich, auf das ansteigende Gelände aufgesetzt, weitere Bauteile im Anschluß an den Garten entwickeln. In der Gesamtanlage, die Verteidigungs-Charakter besitzt, herrscht die wagrechte Linie vor, die an einzelnen Stellen durch türmchenartige Ausbauten unterbrochen wird. Die langen Wagrechten verleihen der Anlage an sich von Außen etwas Eintöniges. Ihre Reize erschließen sich erst, wenn das Eingangstor im Rücken des Besuchers liegt. Der Abwehr-Charakter des Castells läßt es erklärlich erscheinen, daß die Außenansichten nur das unbedingt Notwendige an architektonischer Struktur zeigen. Anders das Innere, das schon durch die vielgestaltigen Vorgärten vorbereitet wird. Was hier Battista Farinati im Sinne Veroneses leistete, gehört zu den hervorragenden der dekorativen Malereien Oberitaliens der Renaissance. Ein Gemälde von großen Abmessungen in einem der Säle zeigt die Szene der Ermordung des letzten Obbizi durch



Museum für Hamburgische Geschichte, Vorderansicht, Schnitt und Grundriß.

Aus: Hamburg und seine Bauten unter Berücksichtigung der Nachbarstädte Altona und Wandsbek. 1914.

feindliche Eindringlinge. Von reicher Pracht sind die Säle, die plastischen Schmuck haben und deren Erscheinung durch venetianische Spiegel und Deckenkronen erhöht ist. Das Innere barg einstmals eine ansehnliche Antiken-Sammlung, die aber heute zum größten Teil im Belvedere und im modenesischen Palast in Wien, sowie auf dem erzherzoglichen Schloß in Konopischt in Böhmen sich befinden dürfte. Hier waren Grabsteine und Inschriften, etruskische Aschenkisten, römische und griechische Porträtköpfe, Sarkophagteile aus Rom, ein großer Niobe-Kopf, griechische Grabreliefs, sowie zahlreiche andere römische und griechische Vollrund- oder dekorative plastische Werke. Auch eine beachtenswerte Waffensammlung enthielt das Schloß. Die Schloßkapelle ist mit Fresken in der Art des



Giotto und des Bellini geschmückt. Eine breite Auffahrts-Straße trennt an der Rückseite den Park vom Schloß. Zu beiden Seiten der Straße stehen heute leere Marmorsockel, die einst stattliche Statuen trugen, die nun in den Parkanlagen von Konopischt aufgestellt sind. Die Parkanlagen von Cattajo, durch herrliche, große Bäume ausgezeichnet, sind ursprünglich geometrisch angelegt, heute aber, durch Verwilderung der üppigen Vegetation, in ihren Grundlinien verwischt. Die Jahre des Gegensatzes zwischen österreichischer und italienischer Politik haben aus dem Castell einen verträumten Herrnsitz gemacht, der bis heute nicht wesentlich unter den Kriegswirren gelitten zu haben scheint, immerhin aber gleich der Villa d'Este in Fivoli einem ungewissen Schicksal entgegen geht. —

Literatur.

Handbuch der Ingenieurwissenschaften. V. Teil: Der Eisenbahnbau. IV. Band: Anordnung der Bahnhöfe. II. Abt.: Große Personenbahnhöfe und Bahnhofsanlagen. Abstellbahnhöfe, Eilgut- und Postanlagen. Regeln für die Anordnung der Gleise und Weichen. Bearbeitet von M. Oder †, etatsm. Prof. für Eisenbahnwesen an der Kgl. Techn. Hochschule zu Danzig. Herausgegeben von F. Loewe, Geh. Hofrat, Ordentl. Prof. an der Techn. Hochschule in München und Dr.-Ing. H. Zimmermann, Wirkl. Geh. Ob.-Brt. und Vortr. Rat im Minist. der öffentl. Arb. in Berlin a. D. XV und 508 S., Lexikon 8 mit 539 Abb. im Text und 15 Tafeln. Leipzig und Berlin 1914. Verlag von Wilhelm Engelmann. Pr. geheftet 31 M., in Halbfranz geb. 34 M.

Im Jahre 1907 erschien die I. Abteilung des Werkes, enthaltend die kleineren Bahnhöfe, die Güter-, Hafen- und Verschiebe-Bahnhöfe. Begonnen war das Werk von Prof. A. Goering, der bekanntlich die Grundlagen zu der modernen Gestaltung der Bahnhof-Anlagen gelegt hat und dessen Grundsätze heute nicht nur in Deutschland, sondern in der ganzen Welt anerkannt sind. Nach dem Tode Goerings wurde das eben begonnene Werk von Oder fortgeführt und durch die Herausgabe der ersten Abteilung zu einem gewissen Abschluß gebracht. Der hervorragende Fleiß und die tiefgehende Gewissenhaftigkeit, mit der schon in jenem ersten Bande der umfangreiche und schwierige Stoff behandelt wurde, seine vollkommene Beherrschung und die geradezu mustergültige Darstellung, Eigenschaften, die auch durch die Verleihung eines Preises seitens des „Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ anerkannt wurden, machen die Spannung begreiflich, mit der man der Herausgabe der Fortsetzung entgegen sah, die vor Jahresfrist erschienen ist, nicht lange vor dem Tode des Verfassers. *) Sie erfüllt die in sie gesetzten Erwartungen in vollem Maße und übertrifft vielleicht noch die I. Abteilung in der Vortrefflichkeit der Darstellungsweise. Die lange Zeit von 6 Jahren, die auf die Bearbeitung des Werkes verwandt wurde, rechtfertigt sich durch die Schwierigkeiten der Beschaffung und der Verarbeitung des Stoffes, der in dieser systematischen Gründlichkeit zum ersten Mal bearbeitet ist und in der Arbeitsweise des Verfassers, der die beschriebenen Bahnhöfe größtenteils selbst besucht hat, um die Genauigkeit der Pläne und die Zweckmäßigkeit der Anlagen an Ort und Stelle nachzuprüfen und die Bewährung der einzelnen Anlagen mit den Betriebsbeamten zu besprechen.

Um das Verständnis der in den Tafeln als Beispiele gebrachten Gleispläne zu erleichtern, sind außerdem in den Text vereinfachte Skizzen der Gesamtordnung und der Führung der Hauptgleise aufgenommen, die von dem Verfasser selbst gezeichnet wurden. Daneben ist in dem Buch eine Fülle (fast 600) von grundsätzlichen Skizzen enthalten, die sämtlich für den vorliegenden Zweck neu entworfen sind. Der Verfasser hat sich bestrebt, die einzelnen Möglichkeiten der verschiedenen Lösungen einer bestimmten Aufgabe erschöpfend darzustellen und diese Durcharbeitung nur da fortgelassen, wo es geboten war, um den Stoff nicht allzu umfangreich werden zu lassen. Trotzdem wirkt die Fülle des Dargebotenen bei einer flüchtigen Durchsicht fast erdrückend; sie setzt das gereifte Verständnis des mit dem Gegenstand vertrauten Ingenieurs voraus und erst bei der genauen Durcharbeitung entwirren sich die Bilder und man erkennt die straffe, logische Durchführung der Grundgedanken und die systematische Anordnung der Ausführungsmöglichkeiten.

Der Stoff gliedert sich in 6 Hauptabschnitte, deren Titel lauten: Grundzüge des Personenzug-Betriebes. Allgemeine Anordnung der Empfangsgebäude und Bahnsteige. Größere Personenbahnhöfe in Durchgangs- und Kopfform. Nebenanlagen größerer Bahnhöfe. Umgestaltung von Bahnhöfen und Gestaltung großer Bahnhof-Anlagen. Der dann noch folgende Abschnitt „Regeln für die Anordnung der Gleise und Weichen“ stellt einen Anhang dar, der sich auf das Gesamtwerk bezieht.

Den Ausgangspunkt bildet eine Schilderung der Reisegewohnheiten und der Beförderung von Personen, Reisegepäck, Eil- und Expressgut und der Postsendungen in den verschiedenen Ländern; es folgt die Darstellung der Grundzüge des Personenzug-Betriebes. Besonderes Interesse erweckt hier die Schilderung der Veränderungen, die der Personenzug-Fahrplan und die Leitung der Züge allmählich erfahren. Als Beispiel ist eine Geschichte des Personenzug-Fahrplanes der Anhalter Bahn und der Schnellzugverbindungen zwischen Berlin und Hamburg einerseits und Holland andererseits gegeben. Diese Betrachtungen zeigen,

wie fehlerhaft es ist, sich beim Entwurf größerer Bahnhof-Anlagen auf die Berücksichtigung der bestehenden Verkehrsbedürfnisse zu beschränken und die Veränderungs-Möglichkeiten außer Acht zu lassen.

Die Behandlung der Empfangsgebäude und Bahnsteige war nötig, weil sie in engem Zusammenhang mit der Gestaltung der Gleisanlagen steht. Die Hauptformen für die Gesamtanlage von Durchgangs- und Kopfbahnhöfen, wie sie sich aus der gegenseitigen Lage von Empfangsgebäude, Bahnsteigen und Gleisen ergeben, werden besprochen und ihre Vor- und Nachteile gegenüber gestellt. Hierbei kommt der Verfasser zu dem Ergebnis, daß gewisse, noch vielfach vorhandene Formen heute bei Neuanlagen als unzuweckmäßig oder veraltet ausscheiden müssen. Wir können eine gewisse Uebereinstimmung der Anschauungen mit dem früher an dieser Stelle (Jahrg. 1914, S. 481) besprochenen kurz vorher erschienenen Werke von Cauer über Personenbahnhöfe feststellen.

Der nächste Abschnitt, der die größeren Personen-Bahnhöfe in Durchgangs- und Kopfform behandelt, macht den Hauptteil des Bandes aus. Er gliedert sich in Durchgangsbahnhöfe für zwei- und mehrgleisige Strecken, in Anschluß- und Trennungsbahnhöfe, in Kreuzungs- und in Kopfbahnhöfe für End- und Durchgangs-Stationen. Bei allen Formen, in denen Gleiskreuzungen vorkommen, werden zunächst die Lösungen mit Plankreuzungen und dann die mit Ueberschneidungsbauwerken besprochen und die Vorzüge und Nachteile der einzelnen Lösungen gegenüber gestellt. Schließlich werden für alle Hauptformen Beispiele gebracht. Es sind größtenteils ganz neue Ausführungen ausgewählt, die sich zum Teil noch im Bau befinden, sodaß das Werk auch in Bezug auf die Beispiele nicht so bald veralten wird. Von jedem der bestehenden Bahnhöfe wird genau angegeben, wie sich der Betrieb in Bezug auf Zugzahl und Zugläufe augenblicklich abwickelt und es wird am Schluß jedesmal eine freimütige Kritik der Gesamtanordnung gegeben, wobei nur wenige Anlagen als mustergültig bezeichnet werden können. Die Rücksichten auf den vorhandenen Raum und die verfügbaren Mittel, sowie die oft schon bald nach der Betriebs-eröffnung eingetretenen Veränderungen der Betriebsführung sind die Veranlassung, daß wir vielen unserer großen, im Allgemeinen als mustergültig anerkannten Bahnhof-Anlagen das Wort voranzusetzen können: „Das Unzulängliche, hier wird's Ereignis!“ Es ist das eine besondere, vielleicht beklagenswerte Eigenschaft der Eisenbahn-Anlagen, daß sie schon bei ihrer Fertigstellung häufig unzureichend oder unzuweckmäßig geworden sind; in den übrigen Teilen des Ingenieurwesens findet sich diese Erscheinung nicht, weil hier die Anforderungen keiner so starken Veränderung unterworfen sind.

Ausführlich werden auch die Bahnhöfe an der Landesgrenze mit all ihren besonderen Eigenarten und Schwierigkeiten besprochen.

Unter der Ueberschrift: „Nebenanlagen größerer Bahnhöfe“ finden wir zunächst eine ausführliche Behandlung der Abstellbahnhöfe, sodann die der Gütergleise auf Trennungs- und Kreuzungsbahnhöfen. Nach einer Besprechung der Eilgutanlagen folgen die Postbahnhöfe, die hier zum ersten Mal im Zusammenhang in Buchform erschöpfend behandelt sind. Mehrere neue, umfangreiche Anlagen sind als Beispiele in allen Einzelheiten beschrieben.

Bei der großen Bedeutung, die der Umbau vorhandener Bahnanlagen in der Gegenwart hat, wird der diesen Gegenstand behandelnde Abschnitt vielen außerordentlich willkommen sein, zumal dieses Gebiet in der Literatur bisher nur wenig im Zusammenhang behandelt wurde. Im VI. Abschnitt wird unter der Ueberschrift: „Die Gesamtanordnung großer Eisenbahn-Anlagen einer Stadt und die gegenseitige Lage ihrer Teile (Personen-, Abstell-, Verschiebe- und Güterbahnhöfe)“ besprochen. Am Schluß finden wir ein ausführliches Literatur-, Namens- und Sachverzeichnis, das den Gebrauch des Buches sehr erleichtert wird.

Die Ausstattung ist mustergültig. Der hohe Preis mag durch die Kostspieligkeit der Herstellung, namentlich der Beigabe der vielen Tafeln begründet sein, ist aber geeignet, dem Einzelnen die Anschaffung des Werkes zu erschweren.

Das Werk kann als eine mustergültige Darstellung des Gesamtgebietes der Bahnhof-Anlagen und als eines der hervorragendsten Werke in der Literatur des Eisenbahnwesens bezeichnet werden. —

G. Schimpff.

Inhalt: Schloß Cattajo. — Literatur. — Abbildungen: Hamburg und seine Bauten. —

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

*) Vergl. „Deutsche Bauzeitung“ 1914, S. 742.

BEILAGE 14 ZUR DEUTSCHEN BAUZEITUNG

XLIX. JAHRGANG. ZU NO 54 VOM 7. JULI 1915.

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

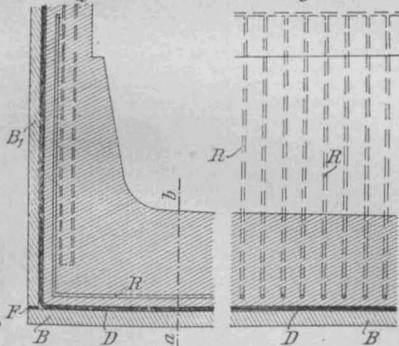
Technische Mitteilungen.

Verfahren zur Abdichtung der Tunnelsohle von Untergrundbahnen bei unzuverlässigen Bodenarten. D. R. P. 281 519 für C. F. Weber, Akt.-Ges. in Leipzig-Plagwitz.

Mit der Erfindung wird bezweckt, die bei Untergrundbahnen zum Schutz gegen Grundwasser üblichen, mit der Tunnelsohle nicht fest verbundenen, sondern nur durch den Wasser- und Erddruck gegen sie angepreßten Dichtungslagen nach Herstellung des Tunnels an die Unterseite der Tunnelsohle nachträglich anzukleben. Das ist bei unzuverlässigem Baugrund, z. B. Moorboden, von Wichtigkeit, da man befürchten muß, daß durch spätere, nach Fertigstellung des Tunnels etwa erfolgende Senkung des Grundwasserspiegels der Boden in sich zusammensinkt und die nicht festgeklebten Dichtungslagen abfallen, nachdem die Betonunterlage durch ihr eigenes Gewicht abgebrochen ist. Letztere wird bekanntlich nur zur Erleichterung der Herstellung einer ebenen, fest anliegenden Dichtungsschicht ausgeführt und ist für den späteren Bestand des Bauwerkes belanglos. Wie die Abbildungen 1 und 2

Abb. 1. Querschnitt.

Abb. 2. Längsschn. a-b.



erkennen lassen, sollen, um das Abfallen der die Dichtungsschicht *D* gefährdenden Betonunterlage *B* bei später etwa eintretender Senkung des Grundwasserspiegels zu erleichtern, die Dichtungslagen *D* auf *B* nicht aufgeklebt, sondern nur lose aufgelegt werden; ferner soll die Betonunterlage nicht an den Tunnelseitenwänden ungetrennt hochgeführt, sondern durch eine Tonfuge *F* getrennt werden. Das nachträgliche Ankleben der Dichtungslagen an das Bauwerk selbst soll in folgender Weise bewirkt werden: Die Dichtungslagen werden unter sich durch die übliche Klebmasse, die aus einer Mischung von Trinidad-Bitumen oder einem sonstigen Naturasphalt mit einem künstlichen Teerprodukt besteht, zusammengeklebt und auf der Oberfläche mit einer besonders stark aufgetragenen Lage von dieser Klebmasse versehen, die nach dem Aufbringen erhärtet. Hierüber wird dann, wie gewöhnlich, die Tunnelsohle gestampft, gegen die somit die Dichtungslagen zunächst lediglich durch den Wasserdruck nach Außerbetriebsetzung der Wasserhaltung angepreßt werden. Die Klebmasse soll dann durch Einlassen von heißem Wasser oder überhitztem Dampf in ein Röhren- oder Kanalsystem *R*, das in die Tunnelsohle und -Wände bei ihrer Herstellung einbetoniert wird, erweicht werden, sodaf

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

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

Eingetragene



Kieseluhr-Infusorienerde

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

G. W. Reye & Söhne, Hamburg

Handelsmarke

Broschüre gratis (420)

August Wolfsholz Preßzementbau Akt.-Ges.

Preßbetonpfähle

sind jeder anderen Fundierung überlegen

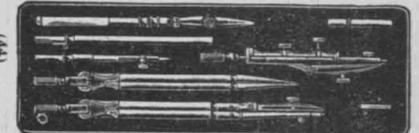
Berlin W9. Wien I.
Königin Augustastr.8. Rathausstr.2.

Einzelne Nummern

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

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.“)

Prof. Junkers



Seit über 20 Jahren eingeführt u. bestens bewährt

Junkers & Co., Dessau-N.

BETON UND EISENBETON

HOCH- u. TIEFBAU [237]

BRÜCKENBAUTEN * KANALISATIONEN

ZEMENTWARENFABRIKEN

GEGRÜNDET 1870

HÜSER u. CIE.
OBERCASSEL-SIEGKREIS.

GEGRÜNDET 1870

die Isolierschichten nun unter dem gleichzeitigen Einfluß des Wasserdruckes an Sohle und Wand ankleben, wovon man sich durch einzelne, in der Sohle offen gelassene lotrechte Kanäle, aus denen die Klebmasse infolge des Wasserdruckes heraustreten muß, überzeugen kann. Ein nachträgliches Abfallen der angeklebten Dichtungslagen im Falle einer Grundwassersenkung könnte dann nur eintreten, wenn die Klebmasse wieder weich würde, was bei der niedrigen Temperatur des Grundwassers ausgeschlossen erscheint. Zur Verhütung von Rostbildung im Röhrensystem R wird dieses nachträglich mit Zement ausgegossen. — G.

Baumaterialien.

Die Preise für Ziegelsteine, Zement und Gips in der ersten Hälfte des Monats Juni 1915 im Verkehr zwischen Steinhändlern und Konsumenten bei größerem Baubedarf sind von der bei den Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin bestehenden ständigen Deputation für Ziegelindustrie und Ziegelsteinhandel wie folgt ermittelt worden:

für Hintermauerungssteine	für Tausend	
I. Klasse ab Platz	M. 20	— 23,50
desgl. Bahnsteine	" 21	— 24,50
(Hintermauerungssteine II. Kl. sind 1 M. billiger)		
Hintermauerungsklinker		
I. Klasse	" 25	— 28,50
Brettsteine von der Oder		
Hartbrandsteine vom Freienwalder Kanal und von der Oder	" 27	— 31
Klinker	" 26	— 36
Birkenwerder Klinker	" 34	— 70
Rathenow-Handstrichsteine	" 38	— 44
desgl. zu Rohbauten	" 41	— 48
desgl. Maschinensteine Ia		
Verblender	" 45	— 56
desgl. Maschinensteine II	" 40	— 46
desgl. Dachsteine	" 30	— 42
poröse Vollsteine	" 28	— 33
desgl. Lochsteine	" 25	— 31
Chamottesteine	" 80	— 170
Lausitzer gelbe Verblender	" 45	— 70
Berliner Kalksandsteine	" 19	— 20
Portl.-Zement (Syndikatspr.)		
für 170 kg netto	7,50	— 8
desgl. (Syndikatfrei) desgl.	7,25	— 7,60
Eisen-Portl.-Zement desgl.	7,25	— 7,60
Stern-Zement f. 170 kg netto	8,35	— 9
Putz-Gips f. 1 Sack = 75 kg frei Bau einschließl. Sack	2,25	— 2,40
Stuck-Gips desgl., desgl.	2,45	— 2,60

Die Preise verstehen sich für Wasserbezug in Ladungen frei Kahn ausschließlich Ufergeld; für Bahnbezug frei Waggon, Eingangsbahnhof; ab Platz erhöhen sich die Preise um M. 0,50—1,0 für Taus. für Wasserbezug. Die Zementpreise verstehen sich ab Lager oder Waggon. —

Personal-Nachrichten.

Deutsches Reich. Der Brt. Schulz bei der stellvertr. Int. des IV. Armeekorps ist zum Int.- u. Brt. ernannt.

Verliehen ist: dem Brt. Hildebrandt in Hannover I bei seinem Uebertritt in den Ruhestand der Char. als Geh. Brt.; den Reg.-Bmstrn. und Vorst. der Mil.-Bauämter Eißner in Thorn I, Schwenk in Stralsund, Stegmann in Königsberg II und Kranz in Deutsch-Eylau der Char. als Brt. mit dem persönl. Rang der Räte IV. Kl.

Anhalt. Dem Reg.-Bmstr. Stapelmann in Duisburg ist das Friedrichskreuz verliehen.

Bayern. Dem Arch. Hugo Roeckl in München und dem Dir.-Rat Gollwitzer, Vorst. der Werkst.-Insp. IV in Nürnberg ist die IV. Kl. mit Schwertern des Mil.-Verdienst-Ordens, dem Dipl.-Ing. Rupert Schneider, Dir. der Elsass. Kraftwerke A.-G. in Schlettstadt, die IV. Kl. des Mil.-Verdienst-Ordens für Kriegsverdienst verliehen.

Der Ob.-Masch.-Insp. Völcker in Neustadt a. H. ist als Dir.-Rat und Vorst. an die Betr.-Insp. Schweinfurt berufen.

Der Bauamt. Kreuter in Windsheim ist als Vorst. an das Landbauamt Passau versetzt. Der Bauamtsass. Siber in Bamberg ist zum Bauamt. und Vorst. des Landbauamtes Windsheim befördert. Der Reg.-Bmstr. Fr. Wüst in Amberg ist zum Bauamts-Ass. beim Landbauamt Bamberg ernannt.

Der Staatsbauass. a. D. Driesler in Würzburg ist gestorben.

Hessen. Verliehen ist: dem Reg.-Bmstr. Lincke beim Mil.-Neubauamt Darmstadt das Ritterkreuz I. Kl. des Verdienst-Ordens Philipps des Großmütigen; dem Kand. der Ingenieurwissenschaften Fritz Pieper in Darmstadt und dem Brt. Bruno Hirschberger in Spandau die Tapferkeits-Medaille.



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	} Franko innerhalb Deutschland gegen Nachnahme.
rot	5.25	9.—	16.75	36.—	60. M.	
braun						
gelb						
blau	5.75	10.25	19.25	43.25	75.50 M.	
grau						

Für Karbolineum-Firnis zum Selbstmischen gelten die gleichen Preise wie vorstehend.

Farbentafeln, Prospekte usw. gratis und ohne Verbindlichkeit.

F. Schacht, Chem. Fabrik, Braunschweig.

Geegründet 1854.

455 II



Preußischer Beamten-Verein

in Hannover.

(Protektor: Seine Majestät der Kaiser.)



Lebensversicherungsanstalt für alle deutschen Reichs-, Staats- u. Kommunalbeamten, Geistlichen, Lehrer, Lehrerinnen, Rechtsanwälte, Aerzte, Zahnärzte, Tierärzte, Apotheker, Ingenieure, Architekten, Techniker, kaufmännische Angestellte u. sonstige Privatangestellte. **Versicherungsbestand 448 394 507 M. Vermögensbestand 173 590 000 M. Ueberschuß im Geschäftsjahre 1913: 5787 600.**

Alle Gewinne werden zu Gunsten der Mitglieder der Lebensversicherung verwendet. Die Zahlung der Dividenden, die von Jahr zu Jahr steigen und bei längerer Versicherungsdauer mehr als die Jahresprämie betragen können, beginnt mit dem ersten Jahre. Die für die ganze Dauer der Lebens- und Rentenversicherungen zu zahlende Reichsstempelabgabe von 1/10% der Prämie trägt die **Vereinskasse**. Betrieb ohne bezahlte Agenten und deshalb niedrigste Verwaltungskosten.

Wer rechnen kann, wird sich aus den Drucksachen des Vereins davon überzeugen, daß der Verein sehr günstige Versicherungen zu bieten vermag und zwar auch dann, wenn man von den Prämien anderer Gesellschaften die in Form von Bonifikationen, Rabatten usw. in Aussicht gestellten Vergünstigungen in Abzug bringt. **Man lese die Druckschrift: Bonifikationen und Rabatte in der Lebensversicherung.** — Zusendung der Drucksachen erfolgt auf Anfordern kostenfrei durch (898)

Die Direktion des Preußischen Beamten-Vereins in Hannover. Bei einer Drucksachen-Anforderung wolle man auf die Ankündigung in diesem Blatte Bezug nehmen.

Schmiedeeiserne Fenster

Fensterwerk
R. Zimmermann, Bautzen.

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 Staubecken der Mohnetalperre bei Delecke. 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 I)

Mecklenburg-Schwerin. Dem Dir.-Rat Gollwitzer, Vorst. der Werkst.-Insp. IV in Nürnberg, ist die II. Kl. des Mil.-Verdienst-Ordens verliehen.

Oldenburg. Der Geh. Brt. Meendsen-Bohlken in Brake ist zum Mitgl. der großh. Prüf.-Komm. für die Kandidaten des Bau-faches ernannt.

Preußen. Der Geh. Reg.-Rat, Prof. Dr. Heim ist zum Rektor der Techn. Hoch-schule in Hannover für die Amtsdauer vom 1. Juli 1915 bis dahin 1917 und der Prof. Hert-wig zum Rektor der Techn. Hochschule in Aachen für die gleiche Amtszeit ernannt.

Versetzt sind die Reg.-Bmstr.: Meyerhoff in Kattowitz zum Eisenb.-Zentralamt nach Berlin und Eilmann in Bromberg zur Kanalbau-dir. in Hannover.

Die Reg.-Bfhr. Alfr. Weidler (Hochbfbch.), Gerh. Maager u. Rich. Hochheim (Eisenb.-u. Straßenbfbch.), Dr.-Ing. Heinz Voigt (Masch.-Bfbch.), Johs. Treuge und Karl Lachmann (Hochbfbch.), Karl Sander (Eisenb.- u. Stra-ßenbfbch.) haben die Staatsprüfung bestanden.

Die Geh. Brte. Walter Hellwig in Erfurt und Rob. Wenig in Dessau, der Brt. Kapitzke, früher Kreisbauinsp. in Tilsit, der Brt. Alfr. Lesser in Berlin, der kgl. Bmstr. a. D. Eisenb.-Dir. Karl Westphal in Berlin, der Wirkl. Geh. Ob.-Brt. Dr.-Ing. Filscher in Kiel, der Geh. Brt. Gerh. Wessel in Köln und der Geh. Brt. Dr.-Ing. Dr. Rathenau, Gen.-Dir. der A. E.-G. und der Berliner Elektri-zitätswerke, sind gestorben.

Sachsen. Dem Geh. Rat a. D. Dr.-Ing. Schönleber ist die Erlaubnis zur Ann. und zum Tragen des ihm verlieh. kgl. preuß. Kronen-Ordens II. Kl. mit dem Stern erteilt.

Dem Brt. Merz, Bauamt. beim Land-bauamt Plauen ist das Ritterkreuz I. Kl. des Albrechts-Ordens mit Schwertern verliehen.

Den Bauamt. Schlechte in Chemnitz, Seidel in Schandau, Puruckherr und Hildebrand in Leipzig, Nechutnys in Zwickau, Besser und Kallenbach in Dres-den ist der Tit. und Rang als Brt. in Gr. 14 der IV. Kl. der Hofrangordnung verliehen.

Der Reg.-Bmstr. Fröhlich ist zum Bau-amt. bei den Staatseisenb. ernannt.

Der Geh. Brt. Nobe in Dresden ist ge-storben.

Württemberg. Dem großh. hess. Geh. Brt. Dr.-Ing. von Gontard in Berlin ist das Ehrenkreuz des Ordens der Württemberg-Krone, dem Fabrikdir. a. D. Wilh. Maybach in Cannstatt der Tit. und Rang eines Ob.-Brts. und dem Fabrikdir. Paul Daimler in Cannstatt ist der Tit. und Rang eines Brts., dem Eisenb.-Bauinsp. Scheuffele in Ehingen ist das Ritterkreuz I. Kl. mit Schwertern des Friedrichs-Ordens, den Reg.-Bmstrn. Max Böckeler, Vorst. des Mil.-Masch.-Amtes in Valenciennes und Roland Rettich in Stutt-gart das Ritterkreuz II. Kl. mit Schwertern desselben Ordens und dem Arch. Mössinger in Stuttgart ist die Goldene Mil.-Verdienst-medaille verliehen.

Brief- und Fragekasten.

Fragebeantwortungen aus dem Leserkreise.

Zu Anfrage 2 in Beilage 11 zu No. 42. (Dichtung eines Heißwasser-Behälters.) 1. Wenn die Wandungen aus Beton bestehen, so sind sie mit wasserabdichtendem Zementmörtel mit Zusatz von Antiaqua (von der Record-Zement-Gesellschaft, Berlin) zu überziehen, der ausreichend hitzebeständig ist. Auch ist dafür eine Dichtungs-Einlage von Asphalt-Blei-Isolier-Platten geeignet, die mit hitzebeständigem Zementmörtel 1:1 innen-seits überdeckt werden; letzterer wird mit feinem, billigem Norddraht-Rabitzgewebe be-wehrt, das zuvor durch Drahtaken an der mittels gut klebkräftiger Pixol-Faserklebe-masse am Außengefüge des Behälters auf-gelegten Isolierplatten-Lage befestigt wird. Wenn der Behälter aus Steinen aufgemauert wird, so ist an dem Außengefüge mit Zement-mörtel eine Schicht von Verblendern (z. B. dunkelbraunen Eisenklinkern oder Alten-bacher Klinkern von sehr geringer Wasser-aufnahmefähigkeit) einzubinden. Die Fugen sind mit hoch hitzebeständigem grauem oder rotem Pixol-Faserkitt (von F. Schacht, Braun-schweig) zu dichten. Wenn der Behälter nur mäßige Abmessungen (bei zylinderartiger oder parallelepipedischer Gestaltung) hat, so kann er aus gut hitzebeständigen Falz-platten (von Schamotte oder Steinzeug) zu-sammengesetzt werden; die Fugen werden mit wagrecht liegenden Bandeisen und senk-rechten Zwischenbändern (im Netzverband) bewehrt und mit hitzebeständigem Schacht's Mangan-Mastixkitt oder Kaiser-Mastixkitt zur Dichtung verfüllt. —

2. Handelt es sich nur darum, die Risse des gemauerten Behälters dauernd zu dichten, so empfehle ich als Dichtungsmittel Chamotte-Zementmörtel unter Beigabe von Asbest

Johann Odorico

Frankfurt a. M.

Dresden

Leipzig

Unternehmung für

Eisenbeton- und Stampfbeton-Bauten

Mosaik-Terrazzoböden.

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

Wasserfest imprägnierte

Algostat-Korkplatten

garantiert geruchlos

Spez Gewicht 0 22

A. Haacke & Co Gelle, Provinz-Hannover

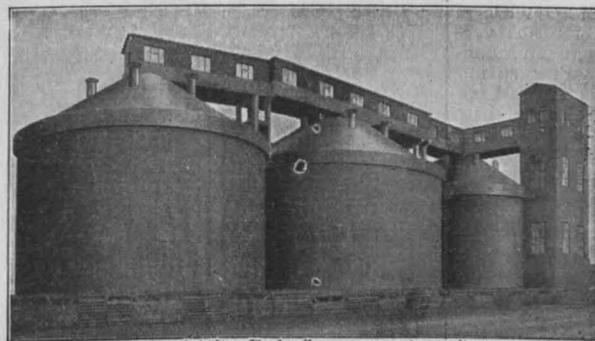
Eigene Kontore: Düsseldorf, Berlin, Hamburg, Breslau, Stuttgart, Halle/Saale, Rotterdam

Nettetaler Trass

verbessert und verbilligt Mörtel wie Beton. Vorzüglich bewährt bei Hoch- und Tiefbauten.

J. Meurin, Andernach am Rhein.

(342[1])



Drehofen-Zementklinker-Behälter für das Zementwerk „Mars“, Neubeckum i. Westf. Jeder Behälter 3000 cbm fassend.

Robert Richter

DESSAU

Unternehmung für Hoch- und Tiefbau : : : : Beton- : : : : und Eisenbetonbau

Geschäfts-, Lager-häuser u. Fabrikbaut. Gründungen jed. Art

Rammarbeiten in Holz und Eisenbeton

Ausführung von Grund-wasserspiegelsenkungen

Korkstein-Fabrik

Grünzweig & Hartmann G.m. b.H.

Ludwigshafen/Rh. Berlin, Düsseldorf, Hamburg, Leipzig, München.

Beton- und Eisenbetonbauten Hoch- und Tiefbauten Zementwarenfabriken

Wayss & Freytag A.-G.

Niederlassungen:

(570)

Neustadt a. Hdt., Berlin, Breslau, Bromberg, Danzig, Dort-mund, 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.

und Harz in Pulverform. Diese Dichtungen schließen natürlich nicht die Entstehung von Rissen an anderen Stellen aus. Soll auch dieses letztere vermieden werden, so schlage ich vor — falls angängig — die Innenwänden des Behälters mit armiertem Zementbeton von entsprechender Stärke als zusammenhängendes Ganze auszubetonieren und die Betonflächen dann noch mit festen Ton- oder Porzellanfliesen zu verkleiden. Als Mörtel für die Fliesenverkleidung käme der eingangs erwähnte in Frage. Zu beachten ist hierbei noch die Belassung von nicht zu schmalen Fugen, damit das Fliesenmaterial arbeiten kann. — A. K.

3. In ähnlichen Fällen haben sich folgende Behelfe gut bewährt. Angenommen, daß ungebrauchte neue Behälter gemeint sind, darf zur Herstellung des Mauerkerne gewöhnliches Ziegelmaterial nicht verwendet werden, weil dieses unter Einfluß der gegebenen Einwirkung alsbald Dehnungen und auch sonstige innere Zersetzungen erleidet, auch wenn es mit gut dichtendem Material gemauert und verputzt wird. Aus diesem Grunde werden in verschiedenen Betrieben für ähnliche Behälter durch und durch gesinterte Klinkersteine verwendet, die neben tadelloser Oberfläche zumeist auch besonders ausgebildete Stoß- wie Lagerflächen aufweisen. Die sichtbaren Flächen des mit solchen Klinkern hergestellten Mauerkerne bleiben unverputzt und nur die Fugen werden sorgfältig verfügt. Hierzu dient vorwiegend Glycerin-, Glas- oder Metallkitt, Zinkpastakitt oder Zement-Glaskitt. Der letztere dient auch zur Mörtelung der verdeckten Stoß- und Lagerflächen. Diese Mörtelung entfällt, wenn geeignete Formsteine angewendet werden. An Stelle der Klinkersteine können auch Klinkerplatten verwendet werden, die mit Schamottesteinen hintermauert sind. In solchen Fällen zeigen die Platten und die Schamottesteine besondere Formen, die ihre gegenseitige Haftfähigkeit wesentlich fördern. Schamottesteine können auch für sich verwendet werden, wobei ihre gegen den Innenraum des Behälters gerichteten Flächen mit hitzebeständigem wasserdichtem Anstrich versehen werden. Die zuerst angeführte Ausbildung wäre jedoch in jeder Beziehung vorzuziehen. Sind nun aber mit der Anfrage bereits benutzte, d. h. schadhaft gewordene Behälter gemeint, so tun die eingangs angeführten Dichtungsmittel ebenfalls gute Dienste, wenn der Mauerkerne der Behälter nicht aus gewöhnlichen Ziegelsteinen besteht. Sind aber solche verwendet worden, werden zwar die angeführten Dichtungsstellen halten, aber das Mauerwerk wird daneben oder an anderen Stellen wieder reißen. Eisenbeton-Behälter tun auch gute Dienste, nur dürfen die Magerungsmittel eine nennenswerte Kieselsäuremenge nicht aufweisen, da diese die Wärmeaufnahme und dadurch verursachte Dehnungen fördert, die stets ungleichmäßig verlaufen. Die Innenwänden können zwar durch sorgfältige und sachgemäße Aufbringung von Zementputz genügend dicht hergestellt werden, aber unter Einfluß der in Frage kommenden Einwirkung versagt Zementputz zumeist, weil eben die Zuverlässigkeit geübter Arbeiter nicht oft nachzuweisen ist. Die Aufbringung vorangeführter Anstriche wäre daher eher zu empfehlen. — B. H. in L.

Zu Anfrage 1 in Beilage 12 zu No. 46. (Septische Abortgruben an Arbeiter-Wohnungen.) 1. Derartige Abortgruben sind in allen den Niederlassungen angewendet, deren Fäkalien nicht mittels Schwemmkanalisation beseitigt werden, sondern mittels Tonnen oder Fäkalienwagen. In beiden Fällen pflegen die eigentlichen Tonnen oder Abortgruben mit sogen. Ueberlauf tonnen oder -Gruben verbunden zu sein, die zur Entlastung der ersteren zwei dienen, d. h. zur Aufnahme der überlaufenden oder überschüssigen flüssigen Fäkalien. Diese können mittels Sägemehl oder Torfmüll leicht geruchlos beseitigt werden, oder der Ueberlaufraum wird als zugänglicher Sickerstollen ausgebildet, wenn die Bodenverhältnisse und zerstreute Bebauung solche Ausbildung zulassen. Sind die Abortgruben nur mit Trockenklosetten verbunden, so entfallen die Ueberlauf tonnen oder -Gruben. In beiden Fällen pflegen die Innenflächen der Abortgruben in vollkommen trockenem Zustand mit Petroleum, Petrolrückständen oder Goudron gestrichen zu werden; den Zugang vermittelt ein doppelter gußeiserner Abschlußdeckel. Einer Sonderfirma bedarf es zur Herstellung solcher Gruben nicht. — B. H.

Anfragen an den Leserkreis.

Welche Art Putz auf Backstein empfiehlt sich in Räumen für Senffabrikation, in denen sich essigsäure Dämpfe entwickeln? — Tr. in M.

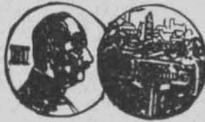
RUD. WOLLE

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, 371
empfehlen ihr anerkannt vorzügliches, absolut wetterbeständiges Sandstein-Material. Broschüre kostenlos.



DER GRUNDBAU

VON

L. BRENNECKE

Marine-Hafenbaudirektor a. D.
Geheimer Admiralitätsrat.

Verlag Deutsche Bauzeitung, G. m. b. H.

BERLIN 1906.

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 geliefert werden. (63)

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

BEILAGE 15 ZUR DEUTSCHEN BAUZEITUNG

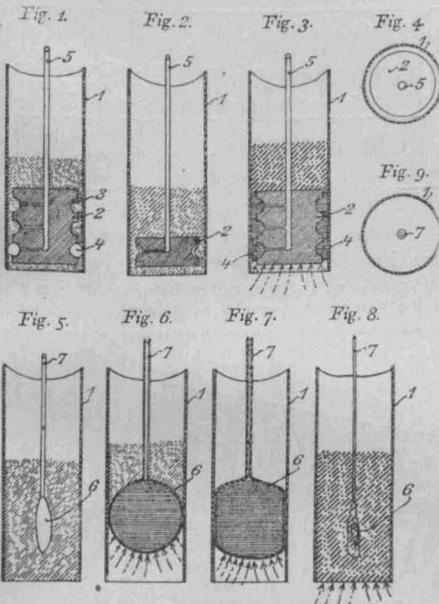
XLIX. JAHRGANG. ZU NO 58 VOM 21. JULI 1915.

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

Technische Mitteilungen.

Verfahren zur Herstellung von Betonkörpern in wasserhaltigem Boden oder in Gewässern unter Verwendung eines Vortreibrohres. D. R. P. 271419 für Philipp Gelius in München.

Die beigegebenen Abbildungen 1—9 veranschaulichen das Verfahren mit verschiedenen Ausführungsarten des Abdichtungskörpers. Danach wird ein unten offenes Vortreibrohr 1 von beliebigem Querschnitt und aus beliebigem Stoff durch Bohrung, Baggerung oder dgl. eingebracht und der Boden entfernt. Dann wird in dieses mit Wasser gefüllte Rohr ein seinem Querschnitt angepaßter Abdichtungskörper möglichst tief hinabgelassen. Dieser Körper besteht entweder, wie Abb. 1—4 zeigen, aus Schläuchen 4,



die in Rillen eines starren Trägers 2 liegen, oder er wird, wie Abb. 5—9 darstellen, durch eine ballonförmige Hülle 6 gebildet. Jeder dieser Schläuche 4 ist durch einen in dem Träger 2 angeordneten Zweigkanal mit einer zur Zuführung des Füllstoffes dienenden Leitung 5 verbunden, ebenso ist die ballonförmige Hülle 6 mit einem Füllrohr 7 verbunden. Die gestrichelten Linien in Abb. 1, 2, 5 und 6 bedeuten Wasser, die strichpunktirten Linien in Abb. 3 und 8 Beton. Bei Ausübung des Verfahrens wird der Träger 2 mit ungefüllten Schläuchen in das Vortreibrohr 1 versenkt, und hierauf werden die Schläuche 4 durch die Leitung 5 oder die Hülle 6 durch die Leitung 7 zur Erzielung eines wasserdichten Abschlusses mit Luft, Wasser, Zementmilch oder dgl. gefüllt. Nun wird das über dem Abdichtungskörper in dem Rohr stehende Wasser herausgepumpt und sodann der Betonkörper nach einer der bekannten Arbeitsweisen hergestellt. Sobald ein genügender Teil der Betonmenge eingebracht worden ist, um dem Andrang des Wassers Widerstand zu leisten, wird, damit das Vortreibrohr hochgezogen werden kann, die Abdichtung unwirksam gemacht, was entweder durch Druckverminderung oder durch Druckerhöhung bis zum Zerreißen des Dichtungskörpers erzielt wird. Gegebenenfalls kann das Zerreißen des gefüllten Abdichtungskörpers auch durch das Gewicht der darüber

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)



Zeichenpapiere, Pauspapiere, Lichtpaspapiere

sowie sämtliche

ZEICHENMATERIALIEN.

KATALOG FREI!

August Wolfsholz
Preßzementbau Akt.-Ges.

Preßbetonpfähle

können als Schrägnpfähle und als wagerechte Schwellenoste usw. geführt werden

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

Einzelne Nummern

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

Eingetragene



Handelsmarke

Kieselguhr-Infusorienerde

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

G. W. Reye & Söhne, Hamburg

Broschüre gratis (420)



Blitzableiter-Anlagen

Eiserne Fahnenstangen
Xaver Kirchhoff
Friedenau-Berlin W. Feurigstr. 4
Tel. Pfz. 2145.

BETON UND EISENBETON

HOCH- u. TIEFBAU

[237]

BRÜCKENBAUTEN * KANALISATIONEN

ZEMENTWARENFABRIKEN

GEGRÜNDET
1870

HÜSER U. CIE.
OBERCASSEL-SIEGKREIS.

GEGRÜNDET
1870

aufgebrachten Betonmasse selbsttätig erfolgen. Durch Aufhebung der Abdichtung füllt der eingebrachte Beton, wie in Abb. 8 dargestellt ist, den Raum aus, den vorher der Abdichtungskörper einnahm, oder er vermischt sich, wenn Zementmilch zum Auffüllen des Körpers benutzt wurde, mit dieser und bildet einen Abschluß für die weitere Betonfüllung, die nun in bekannter Weise unter Hochziehen des Vortreibrohres erfolgen kann. — G.

Personal-Nachrichten.

Deutsches Reich. Die Int.- u. Brte. Geh. Brte. Dublanski, Jungeblodt und Saigge von den stellvertr. Int. des XVII., X. und XV. Armeekorps sind auf ihren Antrag in den Ruhestand versetzt.

Versetzt sind: die Int.- u. Brte. Soenderop in Breslau zur stellvertr. Int. des XVII. Armeekorps in Danzig und Siburg in Posen desgl. des X. Armeekorps in Hannover; die Reg.-Bmstr. Gortzitz in Posen zur stellvertr. Int. des VI. Armeekorps in Breslau und mit Wahrnehmung einer Int.- u. Brt.-Stelle beauftragt, Machwirth in Metz zur stellvertr. Int. des V. Armeekorps in Posen, desgl. beauftragt, Wagner in Hagenau als techn. Hilfsarb. zur stellvertr. Int. des VII. Armeekorps in Münster, Hunger in Koblenz als Vorst. des Mil.-Bauamtes I nach Metz und Beyer in Münster desgl. nach Posen II.

Der Mar.-Bmstr. Hans Wigger ist gestorben.

Anhalt. Dem Landesbmsr. P. Grulich in Weissenfels a. S. ist d. Friedrichskreuz verliehen.

Baden. Die Wahl des Prof. Dr. Udo Müller zum Rektor der Techn. Hochschule in Karlsruhe für das Studienjahr 1915/16 ist bestätigt.

Dem Ob.-Bauinsp. Walther bei der W.- u. Straßenbauinsp. Donauschingen ist das Ritterkreuz II. Kl. mit Schwertern des Ordens vom Zähringer Löwen verliehen.

Die Reg.-Bmstr. Gutting in Karlsruhe und Ludw. Gießler in Neudorf sind zu Bauinsp. ernannt. — Der Brt. Alb. Beck in Freiburg ist gestorben.

Bayern. Den Reg.-Bmstrn. Hans Scherzer in Nürnberg, Alfr. Haußmann in Stuttgart und Karl Kneucker beim städt. Hochbauamt in Mannheim, dem Dipl.-Ing. Phil. Lüll in Grenzhof bei Heidelberg ist die IV. Kl. mit Schwertern des Mil.-Verdienstordens verliehen.

Der Bez.-Bmstr. a. D. Mader in Passau ist gestorben.

Hessen. Der Dir. Siegm. Nettel der oberrhein. Eisenb.-Gesellsch. A.-G. und der südd. Eisenb.-Ges. in Darmstadt ist gestorben.

Mecklenburg-Schwerin. Den Reg.-Bmstrn. Fr. Mau aus Penzlin und Havemann aus Schwerin, dem Arch. Hans Lange in Malchow und dem Reg.-Bfhr. Karl Stoppel aus Wismar ist das Mil.-Verdienstkreuz verliehen.

Oldenburg. Der Reg.-Bmstr. Friedrichs in Oldenburg, z. Zt. im Felde, ist zum Vorst. eines Wege- und Wasserbauamtes ernannt.

Preußen. Verliehen ist: dem Geh. Brt. Natorp, bisher im Min. der öff. Arb., der Rote Adler-Orden III. Kl. mit der Schleife; dem Geh. Reg.-Rat Hartung, Prof. an der Techn. Hochschule in Berlin, der kgl. Kronen-Orden III. Kl.; dem Reg.-Bfhr. Karl Sichel in Berlin und dem Dipl.-Ing. Karl Hell in Danzig die Rote Kreuzmedaille III. Kl.

Die Wahl des Geh. Brts. Prof. Schwachten zum Präs. der Akademie der Künste für das Jahr vom 1. Okt. 1915 bis dahin 1916 ist bestätigt worden.

Den Reg.- u. Brtn. Stuhl in Hersfeld und Richard in Stettin ist unt. Verleih. des Char. als Geh. Brt. die nachges. Entlassung aus dem Staatsdienst erteilt. — Den Brtn. Beilstein in Diez a. Lahn, Graefinghoff in Küstrin und Strümpfler in Itzehoe ist beim Uebertritt in den Ruhestand der Char. als Geh. Brt. verliehen.

Die Wahl des Reg.-Bmstr. Dr. jur. A. Sürth in Hamburg als besoldeter Beigeordneter der Stadt Oschersleben ist auf die ges. Amtsdauer von 12 Jahren bestätigt worden.

Dem Geh. Brt. Eckardt in Posen ist die nachges. Entlass. aus dem Staatsdienst erteilt.

Etatm. Stellen sind verliehen: dem Reg.- u. Brt. Hasse in Posen als Mitgl. der Eisenb.-Dir.; den Reg.-Bmstrn. Honemann in Lissa i. P., Gölsdorf in Löhne und Witt in Dirschau, dem Eisenb.-Bau- und Betr.-Insp. Westphal in Alsfeld als Vorst. der Eisenb.-Betr.-Ämter; — Weese als Vorst. des Werkst.-Amtes in Magdeburg; — Dr.-Ing. Renatus Schütz, z. Zt. in Bagdad, Karl Oppermann in Geestemünde, Eyert in Halle a. S., Johs. Schröder in Kattowitz und Deiß in Riesenburg, Fortlage (M.) in Berlin und Usbeck in Hirschberg als Reg.-Bmstr.

Versetzt sind: die Brte. Dieckmann in Kiel an die Reg. in Königsberg i. Pr., Horst-

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 I)



GLAS-EISEN.

Etabliert
seit 1887

C. H. ULRICH

Berlin NW. 87, Kaiserin Augusta-
Allee 3

montiert an allen Plätzen des In- und Aus-
landes seine langjährigen Spezialitäten:

Glashallen - Glasdächer
Veranden - Wintergärten

Photographische Ateliers
Dunkelkammer- u. Laboratorien-Einrichtungen

Operationssäle für Krankenhäuser
Zeichensäle für Schulen etc. mit einfacher
und doppelter Verglasung nach
eigenen bewährten Systemen

Fußbodenlichte, begeh- und befahr-
moderner Technik

Komplette Eisen-, Glaser-
und Klempner - Arbeiten.

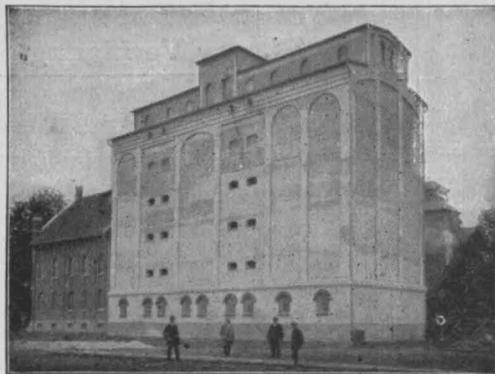
Büro für Zeichnungen u. Berechnungen.
Drucksachen u. Abbildungen stehen zur Verfügung.
Feinste Referenzen von Behörden und Privaten.

Korkstein- Fabrik

Grünzweig &
Hartmann G.m.
Ludwigshafen a./Rh. b.H.
Berlin, Düsseldorf, Hamburg,
Leipzig, München.

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

Bauausführungen



Getreide-Silo f. d. Gräfl. v. Bennigsen'sche Mühle Banteln.

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, Deckenkon-
struktionen, Kanalisationen. Röhren-, Platten- und Kunststein-Fabrik.
Eisenbeton-Ramppfähle.

(310 II)

mann in Cassel desgl. in Frankfurt a. O.; der Wasser-Bauinsp. Hartmann in Graudenz nach Thorn (Weichselstrom-Bauverw.); die Reg.-Bmstr. Wilh. Schmidt in Hannover als Vorst. des Wasserbauamtes nach Küstrin (Oderstrom-Bauverw.) und Uchtenhagen in Allenstein als Vorst. des Hochbauamtes nach Itzehoe; die Reg.-Bmstr. Klaus in Kuckerneese nach Genthin und Danneel in Schwedt a. O. nach Dorsten, Spiesecke in Zeitz als Vorst. des Eisenb.-Betr.-Amtes 1 nach Berlin, Phil. Becker in Trier, desgl. nach Jülich und Heineck in Breslau zur Eisenb.-Dir. nach Posen, Tetzlaff in Paderborn zur Eisenb.-Dir. nach Berlin.

Dem Reg.-Bmstr. Karl Müller in Recklinghausen ist die Stelle des Vorst. des Hochbauamtes das. verliehen.

Ueberwiesen sind die Reg.-Bmstr.: Dr.-Ing. Karl Meyer in Cassel der Reg. das.; Rosenthal der Reg. in Liegnitz, Liesmann desgl. in Allenstein und Haesner in Oppeln; Franzius der Reg. in Schleswig.

Zur Beschäftigung im Staatseisenbahndienst sind einberufen die Reg.-Bmstr.: Karl Koch bei der Eisenb.-Dir. in Saarbrücken und Hochheim desgl. in Erfurt, Kurt Wehner (M.) bei der Dir. in Berlin und Engelke (H.) desgl. in Danzig.

Die Reg.-Bfhr. Ad. Gerteis aus Freiburg i. B., Günther Hensch aus Küstrin, Wilh. Angres aus Erfurt, Rich. Hochheim aus Mühlhausen (Eisenbch.), und Dr.-Ing. Heinz Voigt aus Frankfurt a. M. (Maschbch.) sind zu Reg.-Bmstrn. ernannt.

Die Reg.-Bfhr. Artur Züchner, Phil. Gades, Peter Metzmacher und Hans Havemeister (Hochbch.); — Hans Jungk und Willi Frost (W.- u. Straßenbch.); — Johs. Sand (Eisenb.- u. Straßenbch.), Paul Goesch, Paul Kirchner und Albert Ehrlich (Hochbch.) haben die Staatsprüf. bestanden.

Der Reg.-Bmstr. Lucas bei der Eisenb.-Dir. in Kattowitz ist in den Ruhestand getreten.

Dem Reg.-Bmstr. Schulze-Gahmen ist die nachges. Entlass. aus dem Staatsdienst erteilt. — Der Brt. Ed. Friesse in Kiel und der Stadtr. Lambert in Berlin-Wilmersdorf sind gestorben.

Sachsen. Dem Dipl.-Ing. Emil Grosse in Leipzig-Neustadt und dem Reg.-Bmstr. Kurt Wilh. Eichler beim Str.- u. Wasserbauamt Annaberg ist das Ritterkreuz II. Kl. mit Schwertern des Albrechts-Ordens, dem Reg.-Bmstr. Otto das Ritterkreuz des Mil.-St.-Heinrichs-Ordens, dem Reg.-Bfhr. Karl Heinrich Gustav Müller bei der Straßenbaudir. in Dresden die Friedrich August-Medaille in Bronze am Bande für Kriegsdienste verliehen.

Der Bauamtm. Fickert in Plauen ist zum Str.- u. Wasserbauamt Annaberg versetzt.

Brief- und Fragekasten.

Hrn. W. K. im Felde. Durch die Einberufung zum Heeresdienst wird der Dienstvertrag nicht gelöst. Wird der Vertrag von keiner Seite gekündigt, so ist das Gehalt fortzuzahlen, auch während der Angestellte sich im Felde befindet. Zwar befindet sich der Angestellte in der Unmöglichkeit, die vertragsmäßigen Dienste zu leisten. Dieser Umstand berechtigt aber den Dienstherrn lediglich zur Kündigung. Solange die Kündigung nicht erfolgt ist, besteht die Gehaltszahlungspflicht fort. Demgemäß hat sich der Einberufene, der aus dem Feld zurückkehrt und aus den Militärverhältnissen entlassen wird, zur Fortsetzung des Dienst-Verhältnisses zu erbieten. Er kann aber auch den Dienstvertrag kündigen. Mit Ablauf der Kündigungsfrist fällt dann seine Verpflichtung, in den Dienst wieder einzutreten, fort. Dieses alles setzt voraus, daß lediglich ein privatrechtlicher Dienstvertrag, aber nicht die Anstellung als Staatsbeamter vorliegt. — P. A.-K.

Stadtbaurat zu L. (Schadenanspruch des Lieferanten bei verringerter Lieferung.) Die Behauptung, daß die mitgeteilten Vertragsbedingungen gegen Treu und Glauben verstoßen, ist völlig haltlos. Wegen Minderlieferung kann der Lieferant Schadensersatz-Ansprüche nur dann erheben, wenn die Minderabnahme, wie es im Vertrag gesagt ist, mehr als 10% der gleichartigen Positionen beträgt. Das scheint hier der Fall zu sein; denn die gesamte Minderabnahme beträgt rd. 25% der Gesamtlieferungssumme; hiernach kann der Lieferant Ansprüche wegen Minderabnahme erheben.

Der vereinbarte Nachlaß von 2000 M. auf Frachtdifferenz kann nicht in voller Höhe verlangt werden, wenn die Effektiv-Abnahme nur 75% der Gesamtlieferungssumme beträgt, wohl aber ein entsprechender Teil. Diesen muß sich der Lieferant anrechnen lassen; er kann auch bei der letzten Rate abgezogen werden. — P. A.-K.

Johann Odorico

Frankfurt a. M. Dresden Leipzig

Unternehmung für

Eisenbeton- und Stampfbeton-Bauten

Mosaik-Terrazzoböden.

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

L. Hopmann Maschinen-Fabrik
Köln-Ehrenfeld.

Spezialität seit 30 Jahren.

Aufzüge

aller Art für Personen u. Lasten, elektrisch, hydraulisch, mechanisch oder von Hand betrieben, mit Sicherheitsvorrichtungen, Seil- und Knopfsteuerungen bewährter Konstruktionen.

Vielach
prämiert

Felnsie
Referenzen!

Paternoster-Aufzüge.

Kunst-Sandstein Porphyr - Granit

von unübertroffener Güte nach Zeichnung oder reichlich vorhandenen Modellen

Cementröhren

Brunnenringe, Senkkästen, Treppenanlagen, Essenkränze, Heizkanäle, Schwemmrienen, Hydraulisch gepreßte Terrazzo- und Fußsteigplatten. 1-1-1-1

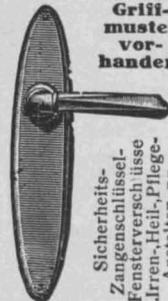
Hydrosandsteinwerk
Schulze & Co., Leipzig.

Franz Spengler Qualitäts-Baubeschläge
Berlin, Urbanstraße 100. Jeder Art in Eisen u. Bronze.

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

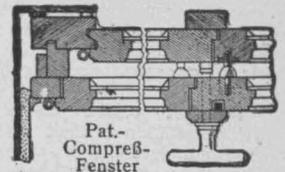


Differential - Pendeltür ist die beste Ersetzt Drehtür!

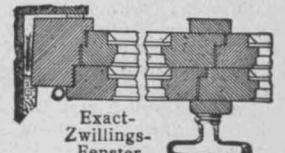


ca. 600 Griffmuster vorhanden.

Sicherheits-Zangenschlüssel-Fensterverschüsse - 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.

Marmor!

Abt. A. Bauarbeiten.

Säulen, Balustraden, Treppen, Paneele, Fußböden, Kamine, Springbrunnen, Altäre, Kanzeln, Denkmäler usw.

Abt. B. Möbelartikel.

Waschtisch-Aufsätze, Tischplatten, Heizkörper-Verkleidungen, Schalt-Tafeln pp.

Abt. C. Rohmaterial in Blöcken und Platten.

a) Material eigener Brüche:

Rubantica antikrot Salmatero grau, hellrot gefleckt Colombriso grau und schwarz, weiß geädert Valcinero hellgrau, weiß geädert Imperiale tiefrot, kräftig weiß geädert Violet farbenreich, hell geädert Fontanello meergrün

b) Reiches Lager ausländischer Marmore.

Saalburger Marmorwerke, G. m. b. H.

Saalburg a. d. Saale. Station Ebersdorf-Friesau.

Berlin: Zweigniederlassung Berlin W., Genthiner Straße 41.

Fragebeantwortungen aus dem Leserkreise.

Zu Anfrage 1 in Beilage 10 zu No. 38. (Einzelteile zu Baumodellen.) 2. Zur Herstellung von Architekturmodellen werden die einzelnen Teile aus Papier, Pappe, oder aus Stein zusammengesetzt. Derartige Arbeiten werden z. B. übernommen, außer den schon in Nr. 50 genannten, von Rud. Gangloff, Bildhauer in Bremen, Illerstr. 8, August Lange in Hildesheim, Gebr. Stegmann in Berlin W. 35, Kurfürstenstr. 32; ferner in Naturstein, in naturgetreuer Nachahmung aus Schwer- oder Leicht-Material von Gebr. Miebach, Baugeschäft in Köln-Kalk. — Kr.

Zu Anfrage 1 in Beilage 12 zu No. 46. (Septische Abortgruben an Arbeiter-Wohnungen.) 2. Als Firmen für derartige Anlagen können in Betracht kommen: H. Amend, G. m. b. H., in Hanau a. M., sowie Bamberger, Leroi & Co. in Frankfurt a. M. (Vertreter Brandt in Kassel). Aseptische Abortgruben werden von der Firma Wold. Lehmann in Berlin W. 35 im Besonderen ausgeführt:

a. Anlagen zur chemischen Klärung von Fäkalienwasser mit geeignetem Klärsatz, mit geringem Platzbedarf, geeignet auch für kleine Betriebe, mit Reinigungskosten von noch nicht $\frac{3}{4}$ Pfg. für Person und Tag.

b. Abortgruben mit Einbau von Tropfkörpern unter reichlicher Luftzufuhr zur Oxydation, geeignet hauptsächlich für Krankenhäuser, Kasernen, Schulen, Gasthöfe sowie auch hauptsächlich für Einzelhäuser zu hygienischer und wirtschaftlich-bequemer Einrichtung von Spül-Aborten. Bei letzterem Betrieb wird das ausgefaulte Fäkalwasser auf dem Oxydations-Tropfkörper mittels Kipp- und Verteilungsrinnen nach bewährter Konstruktion verteilt.

Bemerkenswert ist auch die Desinfektion von Abortgruben nach Verfahren der chem. Fabrik F. Schacht in Braunschweig mit Benutzung von Pixolkarbol-Pulver. — Kr.

Zu Anfrage 2 in Beilage 12 zu No. 46. (Möbel aus gepreßtem Stahlblech.) 1. Vor ungefähr 25 Jahren sind in Deutschland zuerst aus Stahlblech gepreßte Zierdecken und Möbel zur Anwendung gelangt. Ihre Feuersicherheit befriedigte nur bis zu dem Grade, wie beispielsweise die von nicht umhüllten T-Eisen. Stahlblech verbrennt zwar nicht bei den durchschnittlichen Gefährdungstemperaturen, aber es sackt alsbald zusammen, um so rascher, je erheblichere Last es zu tragen hat. Gutes Eichen- oder Hartholz zeigt dem gegenüber zumindest gleiche Widerstandsfähigkeit, auch wenn es nicht imprägniert worden ist. — B. H.

2. Die Firma Wolf Netter & Jakoby liefert seit vielen Jahren Bibliothekgestelle aus Eisen nach einer besonderen, ihr patentierten Konstruktionsart. Eine ganze Anzahl Eisenkonstruktions-Fabriken befassen sich seit langer Zeit auch mit der Herstellung von Arbeiter-Kleiderschränken. Diese Fabriken dehnten ihren Betrieb in letzter Zeit auch auf andere Möbel aus. So fertigt die Firma Adolf Heerdt in Frankfurt a. M. auch Zeichnungsschränke, Regale mit verstellbaren, patentamtlich geschützten Regalleisten, Aktenschränke, Sitzschemel; Pulte und dergl. Bücher- und Aktenschränke stellt außerdem die Düsseldorfer Geldschrankfabrik Adolfs & Co., G. m. b. H. in Düsseldorf-Rath 10 her. Allerdings sind diese Möbel nicht aus Stahlblech, sondern aus Eisenblech, was aber für unsere deutschen Verhältnisse genügen dürfte. — Th. B.

Anfragen an den Leserkreis.

1. In einem Saal von etwa 17,5 m Länge und 24 m Breite sollen Festlichkeiten (Tanz, Konzerte und Theater-Aufführungen) stattfinden; es soll darum der Boden des Saales mitunter eben, mitunter geneigt benutzt werden. Sind in der Praxis bewährte Anlagen dieser Art ausgeführt, auf welche Weise wurde die ebene und die ansteigende Stellung des Saales benutzt und wo bestehen solche Anlagen? Welche Literatur gibt es darüber? — M. in N.

2. Welche Erfahrungen sind gemacht über die Förderung der natürlichen Patina-Bildung bei Bronze-Denkmalen? Mit welchen Mitteln kann diese beschleunigt werden? Ist die alljährliche Reinigung ein solches Mittel? — St. in Pl.

3. Bei dem Umbau eines Landhauses, welcher im vergangenen Jahre stattgefunden hat, sind die alten Schornsteine geblieben. Es stellt sich jedoch jetzt heraus, daß dieselben einen unangenehmen Brandgeruch in den Wohnräumen verursachen, hauptsächlich bei kühlem Wetter und wenn der Wind geht. Anscheinend sind die Mauersteine der alten Schornsteine durch Schwitzwasser, welches ja öfter bei Schornsteinen entsteht, durchsucht. Ich wäre dankbar für Auskunft über die Beseitigung des Mangels. — P. in B.

RUD. WOLLE

Telegramm: LEIPZIG Fernsprecher: Zementbau Wolle, Leipzig Leipzig Nr. 3326, 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, 371
empfehlen ihr anerkannt vorzügliches, absolut wetterbeständiges Sandstein-Material. Broschüre = kostenfrei.

Preußischer Beamten-Verein

in Hannover.

(Protector: Seine Majestät der Kaiser.)

Lebensversicherungsanstalt für alle deutschen Reichs-, Staats- u. Kommunalbeamten, Geistlichen, Lehrer, Lehrerinnen, Rechtsanwälte, Aerzte, Zahnärzte, Tierärzte, Apotheker, Ingenieure, Architekten, Techniker, kaufmännische Angestellte u. sonstige Privatangestellte. **Versicherungsbestand 448 394 507 M. Vermögensbestand 173 590 000 M. Ueberschuß im Geschäftsjahre 1913: 5787 600.**

Alle Gewinne werden zu Gunsten der Mitglieder der Lebensversicherung verwendet. Die Zahlung der Dividenden, die von Jahr zu Jahr steigen und bei längerer Versicherungsdauer mehr als die Jahresprämie betragen können, beginnt mit dem ersten Jahre. Die für die ganze Dauer der Lebens- und Rentenversicherungen zu zahlende Reichsstempelabgabe von $\frac{1}{2}\%$ der Prämie trägt die Vereinskasse. Betrieb ohne bezahlte Agenten und deshalb niedrigste Verwaltungskosten. Wer rechnen kann, wird sich aus den Drucksachen des Vereins davon überzeugen, daß der Verein sehr günstige Versicherungen zu bieten vermag und zwar auch dann, wenn man von den Prämien anderer Gesellschaften die in Form von Bonifikationen, Rabatten usw. in Aussicht gestellten Vergünstigungen in Abzug bringt. Man lese die Druckschrift: **Bonifikationen und Rabatte in der Lebensversicherung.** — Zusendung der Drucksachen erfolgt auf Anfordern kostenfrei durch (898)

Die Direktion des Preußischen Beamten-Vereins in Hannover.
Bei einer Drucksachen-Anforderung wolle man auf die Ankündigung in diesem Blatte Bezug nehmen.

Bochumer Gußstahl-Glocken.



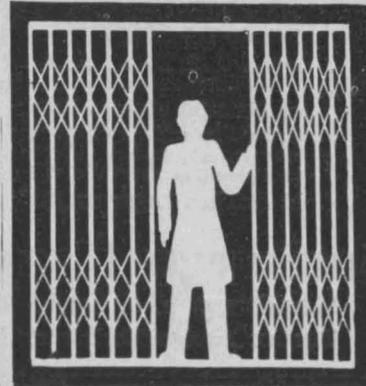
Voller, schöner, reiner Ton. — Um etwa die Hälfte billiger als Bronzeglocken, bei viel größerer Hörweite, auch haltbarer als letztere, selbst bei Fall von großer Höhe und Feuersgefahr. — Lange Garantie. — Zweckmäßig und solide gearbeitetes Zubehör. — Bis Ende 1912 über 6300 Kirchen- u. 12300 Signal-Glocken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

Bochumer Verein für Bergbau und Gußstahlfabrikation
(67) Bochum.

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.

Bode's Geldschrankfabrik, Hannover

Zusammenschiebbare
Stahlgitter



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

Ansführung 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.