

Der Bebauungsplan von Eisenach.

(Schluss.) Hierzu der Plan auf S. 223.

Der östliche Theilplan (vgl. Abb. S. 223) betrifft ein ebenfalls ansteigendes Gelände, das durch die Waisenstrasse, die sich über die Marienstrasse als Barfüsserstrasse fortsetzt, mit dem südlichen Bebauungsgebiete verbunden wird. Mit der Hauptader der Stadt bildet die Waisenstrasse den Schluss eines Ringes, der sich aus dem Strassenzuge 36—32—28 und der Bornstrasse zusammensetzt. Diesen inneren Ring berührt eine äussere Ringstrasse, die vom Stadtpark (an der linken Seite des Platzes mit No. 53) herkommend, mit dem Strassenzuge 32—36—48 eine sogenannte Promenadenstrasse abgibt und durch die Forst (an der rechten Seite des Planes) demnächst zum Johannisthal weiter hinabgeführt werden soll, so dass eine neue Rundfahrt geschaffen wird, die entweder unmittelbar zur Hauptstrasse der Stadt zurückkehrt oder über die Wartburgstrasse und den Hainstein auf dem schon beschriebenen Wege zum Marktplatz geht. Auf die Ausgestaltung dieser Ringstrasse ist daher grosser Werth zu legen und das umso mehr, als sie auch für eine in Zukunft noch weiter nach Osten gehende Bebauung das Erweiterungsgebiet aufzuschliessen hat. Die Steigung soll deshalb möglichst an keiner Stelle das Verhältniss von 1:10 übersteigen, obwohl dies beim Abstiege zum Johannisthal noch auf Schwierigkeiten stossen dürfte. Die Eisenacher sind nämlich daran gewöhnt, weit stärker steigende Strassen zu befahren, da sie an den Berghängen sehr oft mit Steigungen von 1:7 und 1:8 für ihre Wohnstrassen vorlieb nehmen müssen. Dies macht sie kühn, sodass es zuweilen schwer hält, sie davon zu überzeugen, im Verhältnisse von höchstens 1:9 (die gesetzlichen Bestimmungen setzen sogar 1:7 fest) sei die für eine bergstädtische Verkehrsstrasse zulässige Grenze erreicht. Dazu kommt eine gewisse Abneigung gegen Strassendämme, selbst wenn diese sich nur 1—2^m über das anliegende Bauland erheben, also für die Anbauung als sehr vortheilhaft bezeichnet werden müssen, so dass unter Umständen lieber eine stärkere Steigung, als eine zu deren Verminderung erforderliche Dammschüttung gewählt wird.

Es wäre sehr zu beklagen, wenn solche technisch und ästhetisch nicht zu begründenden Anschauungen auch am Ende einer so wichtigen Verbindung, wie der der Ringstrasse, den Ausschlag geben sollten. Der Anfang des Strassenzuges bietet nichts Bemerkenswerthes. Fast beim Beginn des Weges 33, der nur für Fussgänger erhalten bleibt, muss zur Ermässigung des Anstieges eine Serpentine (No. 32) eingelegt werden. Da die hier abzweigende Strasse 29 fast ebenso stark fällt, als Strasse 32 steigt, so läuft der zwischenliegende Baublock in einer scharfen Spitze aus, die durch eine Futtermauer mit Brunnenanlage in der Terrassenbrüstung herzustellen ist. Eine Abkürzung für Fussgänger vermittelt eine darin einzubauende Treppe.

Eine besondere Beachtung erheischt bei der Planung ferner das Kaiser Wilhelm-Denkmal, das die deutschen Bürgerschaften auf der Göpelskuppe, der höchsten Erhebung im Osten Eisenachs, errichten wollen. Hierhin wird sich ein lebhafter Fahr- und Fussverkehr ziehen. Namentlich ist auch auf Festzüge zu rechnen. Deshalb soll auf der einen Strassenseite ein breiter Promenadenweg angelegt werden. Von diesem Promenadenwege hat man, auf der Höhe angelangt, also vom Beginn der Strasse 36 und im fast ganzen Verlaufe der Strasse 48 einen schönen Blick über das sich zur Stadt hin abdachende Gelände bis hinüber zur Wartburg, die der unter Deckung des Ofensteingrates auf Strasse 32 Heraufkommende ganz plötzlich da, wo eine platzartige Anlage auf eine Auslugterrasse hindeutet, vor sich liegen sieht. Die Breite der Strasse ist auf 15^m bemessen, sicherlich kein hohes Maass und doch ein mühsam erkämpftes! Da die gesetzlichen Bestimmungen des Grossherzogthums die Mindestbreite einer Strasse auf 11^m festsetzen, hat man sich so daran gewöhnt, darüber nicht hinauszugehen, dass es sogar ausnahmsweise schwer fällt, mehr zu erlangen. Für gewöhnlich reicht dieses Maass bei der offenen Bauweise auch aus. An steilen Berghängen wird man sogar noch oft darunter bleiben müssen. Da ist es als eine glückliche Fügung des Schicksals zu begrüssen, dass der Abstand von 11^m nur zwischen den Baufluchten vorhanden sein muss, dass also bei Anlage von Vorgärten der Ab-

stand zwischen den Strassenflächen geringer als 11^m sein kann. So sind nur die wichtigeren Strassen, wie der schon vorhin erwähnte innere Ring, dann die Ofensteinstrasse No. 31, die Querverbindungen No. 42 und 42a. und die Strasse 37 zwischen den Strassenfluchten 11^m breit bemessen. Nebenstrassen haben nur 8^m Breite, indem 3 bis 5^m breite Vorgärten den erforderlichen Abstand der Baufluchten herstellen helfen. An den Bergseiten sind fast stets Vorgärten angeordnet, an den Hangseiten aber meist nicht, da hier dicht an der Strasse muss gebaut werden können. Mit der Vorgartenbreite musste vielfach auf 3^m heruntergegangen werden, obwohl ein Maass von 5^m bei weitem besser gewesen wäre. Da jedoch die Baustellen sich oft sehr hoch über die Strassen erheben, so rücken die Häuser ganz von selbst weiter zurück. In den Plänen sind die Baufluchtlinien stark schwarz und die Strassenfluchtlinien schwächer gestrichelt angegeben.

Wenn nun noch mit wenigen Worten nachgetragen wird, dass die Ofensteinstrasse (No. 31) sich am Ende des Thales todtläuft und hier mittels eines Wendeplatzes nach Strasse 37 und 42a. weiter führt, während ein Fussweg sich auf den Bergrand hinaufschlingelt, dass ferner der zwischen Strasse 31 und 29 sich erstreckende Grat von einer schmalen Nebenstrasse (No. 30a.) überschritten werden soll, wobei sich Treppenverbindungen nach Strasse 34 und innerhalb eines zu öffentlicher Anlage umzugestaltenden Steinbruchs nach Strasse 29 bezw. 30 ergeben, so dürfte alles Wesentliche und Wichtigere des zweiten Theilplanes erwähnt sein.

An die vorstehenden Erläuterungen möge es schliesslich gestattet sein, noch einige allgemeine Bemerkungen zu knüpfen. Erstens: die geschwungenen Linien haben sich meist in Verfolgung schon vorhandener Wege oder in enger Anlehnung an die Höhenkurven ergeben, wodurch am einfachsten allzutiefe Einschnitte oder allzuhohe Anschüttungen zu vermeiden sind. Man arbeitet damit also wirtschaftlich; nichtsdestoweniger pflegen sie den an gerade oder gebrochene Linien gewöhnten Augen von vorn herein als keine natürliche Lösung zu erscheinen. Manchem geht die krumme Linie gegen den Strich, weil er in der geraden den Ausdruck straffer Ordnung und besserer Uebersichtlichkeit zu finden glaubt. Er verallgemeinert damit, was nur für besondere Fälle, z. B. für den grosstädtischen Verkehr, unter Umständen auch für die geschlossenen Häuserreihen zutrifft.

Zweitens hat sich oft die Strassenversetzung als ein willkommenes Mittel zur Ueberwindung starker Gefällewechsel gezeigt. Auch dies geht dem Laien nicht ohne weiteres ein; er liebt die gerade Durchführung des Strassenzuges, die sogenannte „Zügigkeit“. Die Schönheit der Strasse ist aber nicht nach ihrer Länge zu bemessen; zumal schmale Strassen dürfen nicht zu lang ausfallen, am allerwenigsten bei buckligem Längsprofil — bei hohlem Längsprofil ist dies schon eher möglich.

Drittens fällt es schwer, für einen Wechsel in der Strassenbreite Beifall zu ernten, sowohl für die verschiedenen Strassen des Bebauungsplanes, als auch innerhalb derselben Strasse. Die Langeweile der parallelen Strassenwandungen zu bannen, ergibt sich noch als am ersten durchführbar bei den Strassenmündungen und Kreuzungen, indem man an der Seite, wo sich ein spitzer Winkel bilden könnte, die Fluchtlinie so knickt, dass sie rechtwinklig ausläuft. Dadurch wird man auch die in ewiger Wiederholung flau wirkende Eckverbrechung los und kommt den Verkehrsinteressen entgegen. Allerdings ist dies nicht möglich bei Rampenböschungen, die spitz auslaufen müssen. Da behält auch die Verbrechung der Ecke ihr Recht; im übrigen kann diese fast stets entbehrt werden, immer an stumpfwinkligen Ecken, meistens aber auch an den rechtwinkligen. Wenn in allen diesen Dingen die mitgetheilten Pläne verhältnissmässig viel erreicht haben, so darf daraus auf das hohe Maass von Einsicht bei den Behörden und Körperschaften geschlossen werden, die mit dem Bebauungsplan sich zu befassen hatten. Für die zeichnerische Darstellung der Entwürfe ist dem Unterzeichneten ebenfalls Hr. Vermessungs-Ingenieur A. Stiefelhagen in Gera ein getreuer Mitarbeiter gewesen. —

Theodor Goecke.

Mittheilungen aus Vereinen.

Vereinigung Berliner Architekten. In der geselligen Zusammenkunft vom 6. April d. J. unter Vorsitz des Hrn. Wolfenstein machte zunächst Hr. L. Engel unter Vorlage der Pläne ausführliche Mittheilungen über den grossartigen Neubau des Kaufhauses Israel, an der König- und Spandauer Strasse in Berlin und schilderte insbesondere die Schwierigkeiten, welche sich der Bauausführung durch die Bedingungen entgegenstellten und noch entgegenstellen, die einzelnen Theile des Hauses im vollen kaufmännischen Betrieb zu erhalten. Auf die Anlage, die als eines der grössten der bisherigen Berliner Kaufhäuser betrachtet werden kann, hoffen wir zu gelegener Zeit unter Beigabe der Pläne ausführlicher zurückkommen zu können.

Im Anschluss daran berichtete Hr. Wolfenstein über Architektur-Eindrücke aus Wien, insbesondere über die Wiener Sezession auf architektonischem Gebiete und die Bestrebungen der Wagner'schen Schule. Die aus der unmittelbaren Anschauung aufgenommenen Eindrücke wurden bereichert mit Wahrnehmungen, die durch den Verkehr mit einigen der bei der neuen Bewegung beteiligten Künstler gewonnen wurden. So war der Redner in der Lage, den Beweggründen der Künstler in interessanter Weise seine eigene persönliche kritische Stellungnahme zu der Bewegung gegenüber zu stellen. —

In der VI. ord. Versammlung vom 20. April, die unter Theilnahme von 36 Mitgliedern unter dem Vorsitz des Hrn. v. d. Hude statt hatte, wurde zunächst über geschäftliche Angelegenheiten berichtet: Hr. Reg.-Rth. Werner ist als neues Mitglied aufgenommen; insachen des Schutzes des Urheberrechtes an Werken der Baukunst hat die „Vereinigung“ durch eine hierfür eingesetzte Kommission Anträge ausarbeiten lassen, welche bezwecken, den Werken der Baukunst auf dem Wege der Gesetzgebung denselben Schutz zu sichern, welchen die Werke der anderen Künste geniessen. Die Anträge sind an den Verband deutscher Arch.- und Ing.-Vereine gegangen, werden zunächst von den Einzelvereinen durchberathen und gehen dann als Verbandsantrag an die entsprechende Kommission des Reichs-Justizamtes. Zu der Angelegenheit der Errichtung eines Richard Wagner-Denkmal in Berlin hat die „Vereinigung“ durch Befürwortung eines allgemeinen Ideen-Wettbewerbes Stellung genommen. — Es folgt eine kurze Besprechung über die Lokalfrage. — Im Saale lagen einige baupolizeiliche Entscheidungen auf, welche betreffen Steindecken mit Otto'schen Falzeisen, Belastungs-Versuche von Kunststieptreppen der Firmen G. A. L. Schultz & Co. und M. Czarnikow & Co. in Berlin und Massivdecken der Firma Höfchen & Peschke.

Eine lebhafte Debatte entspinnt sich über den erneuten Antrag des Vorstandes, nach welchem die V. B. A. den Wunsch und die Erwartung ausspricht, dass ein Mitglied, wenn es zur Begutachtung von Entwürfen aufgefordert wird, das Gutachten, welches diese einer vergleichenden Beurtheilung unterzieht, den Verfassern mittheilen lässt. An der Besprechung betheiligen sich die Hrn. Ebhardt, Kayser, Krause, Orth und Otzen; aus derselben geht hervor, dass der Antrag als zu platonisch, als zu wenig energisch, als den Kern der Sache, durch welche er veranlasst wurde, nicht berührend betrachtet wird. Man einigt sich aber doch dahin, ihn als eine Art Abschlagszahlung anzunehmen und der Aufstellung von Bestimmungen über die geschäftliche Behandlung engerer Wettbewerbe näher zu treten.

Nicht minder lebhaft ist die Besprechung, welche sich an Anträge knüpft, die Hr. Spindler namens einer in der Sitzung vom 2. März d. J. durch die V. B. A. ernannten Kommission der Versammlung zur Beschlussfassung vorlegt. Die Anträge knüpfen an den Bericht einer vorangegangenen Sitzung über Erfahrungen bei Wettbewerben an und lauten: „1. Die V. B. A. wolle beschliessen: Bei Vorbereitung aller in der V. B. A. zu veranstaltenden Wettbewerbe ist genau zu untersuchen, ob sich dieselben als Wettbewerbe mit Aussicht auf weitere Bearbeitung der Aufgabe durch einen Sieger oder lediglich als Ideenwettbewerbe darstellen. In letzterem Falle ist das für Preise auszusetzende Honorar gegen das übliche auf das Doppelte zu erhöhen. Das Preisgericht wird in den Vereinsversammlungen von den Mitgliedern und nur in dringenden Fällen vom Vorstande gewählt. Dem Preisgericht sollen auch jüngere Mitglieder angehören. Gleichzeitig sind stellvertretende Preisrichter mitzuwählen.“

2. Der Vorstand der V. B. A. beantragt bei dem Vorstande Deutscher Arch.- und Ing.-Vereine nachstehende Zusätze zu den neuen Normen für Konkurrenzen:

a) In allen Wettbewerbs-Bedingungen sind für die technischen Mitglieder des Preisgerichtes, und zwar mindestens zur Hälfte, Ersatzmänner namhaft zu machen.

b) In allen Preisausschreibungen ist der Ankauf nicht prämiert, aber vom Preisgericht zum Ankauf empfohlener Entwürfe nur dann in Aussicht zu stellen, wenn von vornherein beim Bauherrn die Absicht des Ankaufs besteht und die nöthigen Geldmittel dazu bereit gestellt sind. Entwürfe, welche vom Preisgericht zum Ankauf empfohlen werden, müssen unter allen Umständen angekauft werden. Im umgekehrten Falle ist in den Wettbewerbs-Bedingungen darauf hinzuweisen, dass Ankäufe nicht beabsichtigt sind.“ —

Die Hrn. Balcke, Kayser, Körte, Krause, Reimer, Welz, Wichards und Wolfenstein betheiligten sich an den Erörterungen über die Anträge. Letztere müssen ohne Ergebniss abgebrochen werden, da die Zeit zu weit vorgeschritten ist und es wird beschlossen, nach 14 Tagen eine Versammlung abzuhalten, welche sich vorwiegend mit der Berathung der Anträge zu beschäftigen hat.

Den Schluss des Abends bilden Vorführungen von Ansichten deutscher Burgen durch Hrn. Ebhardt, die von einer kurzen Einleitung über das Wesen der Burgen begleitet sind und von der Versammlung mit lebhaftem Beifall entgegengenommen werden. —

Arch.- u. Ing.-Verein zu Hamburg. Vers. am 24. März 1899. Vors. Hr. Zimmermann, anwes. 47 Pers., aufgen. a. Mitgl. Hr. Ing. Alb. C. Schultz.

Es erhält das Wort Hr. Ruppel zu einem Referat über die Einführung von Normalprofilen für Bauhölzer. Der Referent theilt mit, dass sich der Innungsverband deutscher Baugewerksmeister mit einem Schreiben vom 6. Mai v. J. an den Verein gewandt habe, in welchem die Bitte ausgesprochen worden war, seine Bestrebungen auf Einführung von Normalprofilen für Bauhölzer zu unterstützen. Der Verein habe damals dieser Anregung keine Folge gegeben. Inzwischen sei die Angelegenheit aber auch in der Baudeputation verhandelt und man sei dort zu dem Beschluss gekommen, die Einführung von Normalprofilen für die zur Verwendung kommenden Hölzer nach den vom Redner mitgetheilten Tabellen zu verfügen. Nach eingehender Schilderung der Vortheile, welche sowohl für die projektirenden Techniker, als auch für die Holzlieferanten mit der vorgeschlagenen Maassregel zu erreichen sein würden, beantragt Redner: „Dass der Vorstand des Vereines, zur Förderung der Einführung von Normalprofilen für Bauhölzer, Tabellen in entsprechender Zahl drucken lassen und dieselben allen Mitgliedern des Vereines zugänglich machen möge.“

Der Vorsitzende theilt mit, dass der Vorstand sich schon mit dieser Sache beschäftigt habe und dem Antrage gern entsprechen werde.

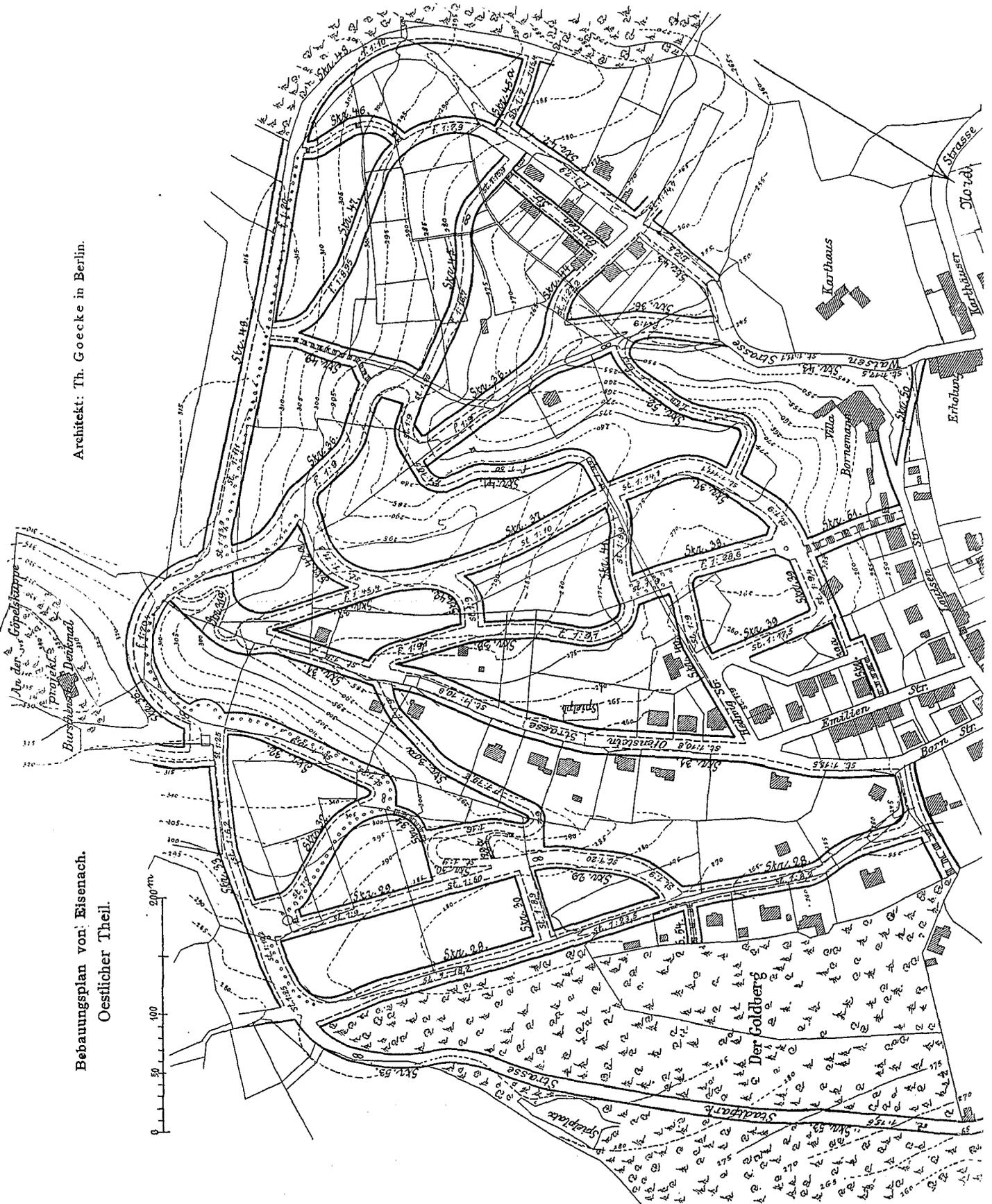
Es erhält das Wort Hr. Weimar zu einem Vortrage über „Monumental-Schriften vergangener Jahrhunderte an Stein-, Bronze- und Holzplatten.“

Als Erläuterungsmaterial hatte der Vortragende die Originalaufnahmen (in Graphitabreibungen) der alten Schriftplatten und das aus 68 Tafeln bestehende, bei der Verlagsfirma Gerlach & Schenk in Wien erscheinende Werk über „Monumentalschriften“ ausgestellt. In kurzen Zügen schildert Redner die Entwicklung der Schriftformen vom epigraphischen Standpunkte aus; die Darstellung der römischen und arabischen Ziffern und bespricht sodann die Ligaturen, Abkürzungen und Siglen an der Hand der ausgestellten Blätter. Aus der Erkenntniss, wie verwendbar die Schriftplatten vergangener Jahrhunderte sind, um sich daraus Anregung bei Herstellung von Entwürfen für verschiedenartige Zwecke, bei denen hauptsächlich die Schrift in Betracht kommt, zu holen, ist das Material für obenerwähntes Werk aus 32 Städten mittelalterlicher Kunst auf vielen oft mühevollen Studienreisen in Deutschland zusammengetragen.

Ein Vergleich mit den in der Neuzeit geschaffenen Inschriften an Gebäuden, Denkmälern, Grabplatten, Gedenktafeln wird in den meisten Fällen die Nothwendigkeit einer Reform bestätigen, denn die uns überlieferten höchst charakteristischen Schriftplatten zeigen, welche durchgreifenden Verbesserungen nicht allein an den Monumentalschriften, sondern auch bei allen möglichen Gelegenheitschriften vorzunehmen sind. Infolge der Sucht nach etwas „Neuem“, noch „Nie Dagewesenem“ werden jetzt vielfach Schriftformen in einer banalen, geradezu beleidigenden Weise dargestellt, ohne Rücksicht auf Zweck und Technik. Die Monumentalschrift auf einem Fries oder einer Fläche soll eine gefällige, harmonische Vertheilung aufweisen; die Schrift wird hierbei „Ornament“ und führt eine eigene Sprache. Gute Leserlichkeit ist und bleibt trotz der mehr oder weniger verzierten Buchstaben selbstverständlich die Grundbedingung. Die an einem Kunstwerk vorkommende Schrift darf nie eine nebensächliche, untergeordnete Rolle spielen. Unübertroffen stehen in

dieser Beziehung die Arbeiten vergangener Jahrhunderte da; sie richten ein ernstes Mahnwort an die Gegenwart, denn wo immer ein Kunstwerk der alten Meister anzutreffen ist, steht die dabei angewendete Schrift auf der-

dieses. Im weiteren besprach der Redner die Technik bei der Ausführung der Inschriften an den Stein-, Bronze- und Holzplatten, deren Wiedergabe hier in Ermangelung der bildlichen Darstellungen nicht möglich ist. Mit dem



selben Stufe der Vollendung. Man wird nicht fehlgehen, wenn man behauptet, dass die Schrift ebenso wie das Werk, zu dem sie gehört, als „Kunst“ aufgefasst und mit demselben künstlerischen Ernst ausgeführt wurde, wie

Wünsche, dass das an die Oeffentlichkeit gelangende Schriftwerk recht fruchtbringend und veredelnd auf die Monumentalschrift einwirken möge, schloss Redner seinen mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Vortrag.

Nach der Versammlung vereinigte sich eine grosse Zahl von Vereinsmitgliedern, um dem scheidenden Mitgliede Carl Wolbrandt einen Abschiedstrunk zu weihen, wobei in erster und heiterer Rede dem zu einer neuen Thätigkeit bei der Leitung einer in Krefeld ins Leben gerufenen kunstgewerblichen Schule Berufenen die lebhafteste Theilnahme des Vereins ausgesprochen wurde. — Hm.

Vermischtes.

Wirkung des Bauens über die Fluchtlinie. Der Klempnermeister W. hatte am 10. Juni 1898 die polizeiliche Genehmigung zur Errichtung eines Wohnhauses auf dem Grundstück Seestr. 51 zu Zoppot erhalten. Als der Amtsvorsteher demnächst die Anzeige erhielt, dass der von W. begonnene Bau über die Fluchtlinie hinausginge, gab er ihm durch Verfügung vom 27. August 1898 auf, den hinausragenden Theil des Gebäudes innerhalb drei Wochen zu beseitigen. An demselben Tage noch untersagte der Amtsvorsteher „die Weiterführung des Neubaus.“ W. erhob gegen die erste Verfügung, die den Gegenstand eines besonderen Streitverfahrens bildet, sowie auch gegen die zweite die Beschwerde und beschritt, von dem Landrath zu Neustadt und auch in weiterer Beschwerde von dem Regierungs-Präsidenten zu Danzig abschlägig beschieden, den Klageweg. Der vierte Senat des Ober-Verwaltungsgerichtes erkannte am 26. Januar 1899 dahin, dass unter Aufhebung des Bescheides des Regierungs-Präsidenten die hier interessirende Verfügung des Amtsvorstehers ausser Kraft zu setzen sei.

Der Senat verweist in seiner Entscheidung darauf, wie die Polizei nach § 11 des Gesetzes vom 2. Juli 1875 berechtigt ist, die Genehmigung zu Bauten über die festgestellte Fluchtlinie hinaus zu versagen. Wird trotz der versagten Genehmigung über die Fluchtlinie hinaus gebaut, so ist die Polizei-Behörde befugt, insoweit die Beseitigung des Baues zu verlangen. Die Polizei kann aber die Fortsetzung des Baues nur insoweit untersagen, als die Rücksicht auf die spätere Beseitigung der über die Fluchtlinie hinausragenden Theile erfordert. Daher war es unter keinen Umständen möglich, wenn der Amtsvorsteher das Weiterarbeiten an dem Neubau des Klägers gänzlich untersagte, jedes Weiterarbeiten an allen Theilen des Baues verhindern wollte. Selbst wenn der Bau des Klägers eine für die Seestrasse in gesetzlicher Weise festgestellte Fluchtlinie überschreiten sollte, so kann ihm doch nicht verwehrt werden, die Arbeiten an solchen Theilen des Baues fortzuführen, die gar keine Beziehung zu den etwa über die Fluchtlinie hinausragenden Theilen haben (IV. 166). —

Der 100. Geburtstag Wilhelm Stiers wird am Montag, den 8. Mai, Vormittags 8½ Uhr, durch eine Gedenkfeier an dem von den Architekten Deutschlands auf dem alten Kirchhof in Schöneberg 1856 gestifteten Grabmal begangen werden. Der Verein „Motiv“, der die Anordnungen in die Hand genommen hat, vereinigt sich Abends 8½ Uhr mit seinen Alten Herren in den Auguste-Victoria-sälen, Lutherstr. 31. —

Todtenschau.

Wilhelm Jordan †. Mit dem am 17. April d. J. im Alter von nur 57 Jahren in Hannover verstorbenen Professor der Vermessungskunde an der dortigen technischen Hochschule Dr. Wilhelm Jordan ist einer unserer bedeutendsten Geodäten einem arbeitsreichen wissenschaftlichen Leben entrissen worden. Wilhelm Jordan wurde am 1. März 1842 in Ellwangen in Württemberg geboren und erwarb sich seine wissenschaftliche Ausbildung an der heimathlichen technischen Hochschule, an welcher er auch bis 1868 Assistent war. In diesem Jahre wurde er als Professor der Geodäsie an das damalige Polytechnikum in Karlsruhe berufen, wo er bis 1882 wirkte. Von hier aus folgte er einem Rufe nach Hannover, wo er bis zu seinem Tode lehrte und arbeitete. Die grössere Bedeutung Jordans liegt nicht sowohl auf dem Lehrgebiete, als auf dem Gebiete der wissenschaftlichen Arbeit. Seit 1873 hatte er die Leitung der „Zeitschrift für Vermessungswesen“; im Winter 1873/74 betheiligte er sich an der Rohlfs'schen Expedition in die lybische Wüste. Ein bedeutendes Werk ist sein „Handbuch der Vermessungskunde“; neben ihm stehen eine Reihe anderer werthvoller schriftstellerischer Arbeiten. An grossen praktischen Aufgaben der Geodäsie war Jordan durch die Gradmessungs-Triangulirung in Baden, durch die Göttinger Basismessung der preussischen Landesaufnahme, durch Vermessung von Hannover und Linden, durch die Ausführung zahlreicher Nivellements usw. betheiligte. —

Preisbewerbungen.

Ein Preisausschreiben zur Erlangung von Entwürfen für ein König Albert-Museum in Chemnitz wird vom Rath der Stadt Chemnitz für deutsche Architekten mit Termin zum 1. Okt. 1899 ausgeschrieben. Es gelangen drei Preise von 4000, 2000 und 1000 M. zur Vertheilung; es hat aber das Preisgericht die Befugniß, die Gesamtsumme der Preise auch in anderer Weise zur Vertheilung zu bringen. Als Sachverständige gehören dem Preisgericht an die Hrn. Stdtbrth. Hechler und Brth. Prof. Gottschaldt in Chemnitz, Geh. Hfrth. Prof. Giese in Dresden, Stdtbrth. Prof. Licht in Leipzig und Prof. Gabriel Seidl in München. Unterlagen gegen 3 M. durch den Rath der Stadt Chemnitz. Nach Eintreffen derselben kommen wir auf den Wettbewerb zurück. —

In einem engeren Wettbewerb betr. Pläne für die Heiz- und Lüftungs-Einrichtungen des neuen Leipziger Rathhauses, dessen Ausführungs-Entwurf durch Hrn. Stdtbrth. Prof. Hugo Licht in Leipzig vor kurzem fertig gestellt wurde, erhielt die Firma Gustav Raven Nachf. in Leipzig den I. Preis von 1500 M.; Preise von je 1000 M. erhielten die Firmen Rietschel & Henneberg in Dresden, Christ. Salzmann in Leipzig und Gebr. Körting in Hannover. 10 Entwürfe waren eingegangen. —

Personal-Nachrichten.

Deutsches Reich. Die Bfhr. Peters und Ilgen sind zu Mar.-Bfhrn. des Masch.-Bfchs., der Bfhr. Dietrich ist z. Mar.-Bfhr. des Schiffbchs. und der char. Brth. Hartung bei der Int. der milit. Institute ist z. Int.-u. Brth. ernannt.

Versetzt sind: Geh. Brth. Duisberg in Kassel zur Int. des XVIII. Armeekorps, Brth. Reimer in Torgau in die Lokalbaubeamtenstelle nach Frankfurt a. M., die Garn.-Bauinsp. Trautmann in Stettin in die Lokalbaubeamtenst. nach Torgau, Kolb in Karlsruhe als techn. Hilfsarb. in die Bauabth. des Kriegsminist., Hohn in Berlin nach Mannheim; Brth. Allihn in Potsdam I behufs Wahrnehmung der Geschäfte eines zweiten Int.-u. Brth. zur Int. des I. Armeekorps, Garn.-Bauinsp. Wellroff in Berlin in die Lokalbaubeamtenstelle Potsdam I und Brth. Schmid in Meiningen infolge Verlegung dieser Lokalbaubeamtenst. nach Erfurt II.

Die Brth. v. Fisenne in Spandau und Hildebrandt in Danzig III sind gegenseitig versetzt. —

Die Garn.-Bmstr. Wefels in Mülheim a. R., Leuchten in Koblenz, Baehr in Paderborn, die Reg.-Bmstr. Perlia in Spandau, O. Knoch in Hannover und Kaiser in Karlsruhe sind zu Garn.-Bauinsp. ernannt und es sind ihnen techn. Hilfsarb.-Stellen übertragen bei der Int. des XVIII. A.-K., bezw. der Bauabth. des Kriegsminist., den Int. des XVII. A.-K., der Milit.-Inst., des X. u. II. A.-K.

Preussen. Ernannt sind: die Eisenb.-Bau- und Betr.-Insp. Zachariae in Magdeburg I, Flender in Lissa I, Dietrich in Inowrazlaw I, Sigle in Essen a. R., Seyberth in Magdeburg III, Hin in Köln, Schugt in Neuwied I, Nöhre in Osnabrück I, Werren in Altena, Meyer in Emden, Wegner in Glogau 2, Scheidtweiler in Elberfeld und Eggers in Aschersleben; die Eisenb.-Bauinsp. Becker in Krefeld, Domann in Lauban, Jahnke in Stettin 2, Leitzmann in Erfurt, Bergemann in Eberswalde, Neugebauer in Kottbus, Grauhan in Siegen, Cordes in Grunewald, Traeder in Wittenberge, vom Hove in Münster i. W. II, Wehner in Altena, Eckardt in Elberfeld, Krause in Betzdorf, Hoffmann in Bremen und Patrunky in Berlin I zu Reg.-u. Brthn. — Der Eisenb.-Bau- u. Betr.-Insp. Gelbcke in Ratibor II, die Eisenb.-Masch.-Insp. Hey in Kreuzburg, Fußner in Nordhausen und Melcher in Breslau III zu Eisenb.-Dir. mit dem Range der Rätthe IV. Kl.

Der Ob.-Brth. Neitzke in Posen ist gestorben.

Sachsen. Dem Brth. Döhnert in Zwickau ist das Ritterkreuz I. Kl. des Verdienstordens, dem Strassen- u. Wasser-Bauinsp. Köhler in Grimma der Titel u. Rang als Brth. in der 4. Kl. der Hofrangordn. und dem Reg.-Bmstr. Hoeland in Zwickau der Titel u. Rang als Bauinsp. verliehen.

Württemberg. Der Masch.-Ing. Henzler in Heilbronn ist auf die Stelle des Vorst. der Lokomotivwerkst. in Rottweil befördert.

Brief- und Fragekasten.

Hrn. Arch. W. M. in Minden. Sie können keine besondere Entschädigung verlangen. — Die Isolirung erfolgt durch Asphalt.

Hrn. Arch. E. F. in Dresden. Sie nehmen ganz richtig an, dass die gute Flucht maassgebend ist.

Hrn. Gebr. H. in Krefeld. Vergl. Sie die betr. Fragebeantwortung in No. 5, S. 32 d. J. unserer Zeitung.

Hrn. Stdtbmrstr. V. in Neuburg. Ihre Frage entzieht sich unserem Arbeitsgebiete.

Hrn. Mrmstr. M. R. in N. Durch geschickten grünlichen Anstrich mit Oelfarbe erreichen Sie die gewünschte Wirkung.

Hrn. O. H. in Oberndorf. Richten Sie Ihre Anfrage an Hrn. Dir. Meiring in Münster, der sicher die Liebenswürdigkeit haben wird, dieselbe zu beantworten.

Inhalt: Der Bebauungsplan von Eisenach (Schluss). — Mittheilungen aus Vereinen. — Vermischtes. — Todtenschau. — Preisbewerbungen. — Personal-Nachrichten. — Brief- und Fragekasten.

Kommissionsverlag von Ernst Toeche, Berlin. Für die Redaktion i. V. verantwortl. Albert Hofmann, Berlin. Druck von Wilh. Greve, Berlin.

Die neuen Entwürfe zum Neubau des Sächsischen Ständehauses und die Brühl'sche Terrasse in Dresden.

Architekt: Geh. Hofrath Prof. Dr. Paul Wallot in Dresden.

(Hierzu die Abbildungen auf Seite 228 u. 229 und in No. 37.)

Die wechselvolle Vorgeschichte des Neubaues des Sächsischen Ständehauses in Dresden und die Entwicklung der mit demselben zusammenhängenden Fragen, die insbesondere die Brühl'sche Terrasse betreffen, sind an einem neuen Wendepunkt angelangt. Ueber den Verlauf der Angelegenheit bis dahin sind die Leser aus den bezüglichen Ausführungen in No. 47 Jahrg. 1896 der „D. B.“ und in No. 1 und 9 Jahrg. 1898 zur Genüge unterrichtet und es braucht daher hier nur erwähnt zu werden, dass nach dem letzten ständischen Beschlusse aufgrund eines gegebenen Raumprogrammes ein Entwurf für das neue Ständehaus aufzustellen war, welcher das ganze Gelände zwischen Schlossplatz, der Augustus-Strasse, Brühl'scher Gasse und Brühl'scher Terrasse einschliesslich des jetzt noch bestehenden Brühl'schen Palais ins Auge zu fassen und darauf Bedacht zu nehmen hatte, die Brühl'sche Terrasse möglichst unverkürzt zu erhalten. Dieser Entwurf wurde aufgestellt; er erwies aber sofort auch die grossen Schwierigkeiten, ohne Verkürzung der Terrasse eine technisch genügende und künstlerisch befriedigende Anlage zu schaffen. Wallot bearbeitete deshalb zugleich einen zweiten Entwurf, bei welchem die Brühl'sche Terrasse um etwa 50^m verkürzt angenommen ist, um das unterste Geschoss des Gebäudes zur vollen Geltung kommen zu lassen und damit alle dem ersten Entwurf anhaftenden Unzuträglichkeiten zu vermeiden. Von beiden Entwürfen wurden Gipsmodelle angefertigt und in ihnen zu-

gleich gezeigt, wie sich das geplante Gebäude in seine Umgebung einordnen wird. Die Modelle und Zeichnungen sind zurzeit im Canaletto-Saale des Brühl'schen Palais der öffentlichen Besichtigung zugänglich gemacht; nach ihnen sind die diesem Aufsätze beigegebenen Abbildungen angefertigt.

Es liess sich nun nach dem bisherigen Verlaufe der Dinge erwarten, dass auch an die neuen Entwürfe in der Dresdener Tagespresse ein heftiger Kampf um die Terrasse sich knüpfen würde. Bei diesem Kampfe ist die gegnerische Anschauung, welche durch die städtischen Kreise vertreten wird, die in der inrede stehenden Frage insofern eine gewichtige Stimme

haben, als in ihrer Hand die Bewilligung der Mitverwendung des Terrassen-Gässchens zu dem bebauten Gelände liegt, ohne welches das Raumprogramm nicht erfüllt werden kann, wie es scheint, bereits zu einem festen Entschlusse gekommen. Denn der „Dresdner Anzeiger“, das stadtamtliche Organ, sieht sich zu folgenden Aeusserungen veranlasst: „Es sieht fast so aus, als sei alle Kraft darauf verwendet worden, zu beweisen, es gehe nur, wenn die Brühl'sche Terrasse verkürzt wird. Aber es ist vielleicht doch noch nicht endgiltig der Beweis erbracht, dass es nicht geht mit Erhaltung der Terrasse. Sind aber diese Modelle Wallots letztes Wort, so muss man jetzt, um den Beschluss des Landtages auszuführen, daran denken, einen allgemeinen Wettbewerb auszusprechen.“ Wer diese Ausführungen liest, muss sich sofort klar darüber werden, dass sie einem sicheren



August von Beyer.

August von Beyer.

(Schluss.)

Neben der Vollendung des Ulmer Münsters war die hervorragendste Arbeit Beyers der Ausbau des Münsters in Bern. Dieses ist eine hochbedeutende dreischiffige basilikale Anlage, deren Ursprung bis auf das Jahr 1191 zurückgeht, wenn man eine bescheidene Kapelle, die bei der Gründung der Stadt Bern errichtet wurde, als Ursprung des Münsters bezeichnen will. Ihr folgte im Jahre 1276 die romanische dreischiffige Leutkirche mit Thurm und Vorhalle, die stehen blieb, bis 1420 Meister Matthäus Ensinger von Strassburg nach Bern herüberkam, um das heutige Münster zu errichten. Matthäus Ensinger erwies sich nicht nur als ein berühmter Meister gothischer Baukunst, sondern, wie u. a. auch der 1448 vollendete, auf das reichste mit Figuren geschmückte Priesterdreisitz im Münster beweist, auch als ein Meister dekorativer Ausstattung. Als daher August von Beyer sich entschloss, den Thurmbau in Bern vorzunehmen, befand er sich, ebenso wie in Ulm, einer sehr verantwortungsvollen Aufgabe sowohl in konstruktiver wie in künstlerischer Beziehung gegenüber. In letzterer Hinsicht um so mehr, als er sich nicht wie in Ulm auf einen vorhandenen Plan stützen konnte, wenn auch, wie sich das Doktordiplom der philosophischen

Fakultät der Universität Tübingen ausdrückt, „unter sinnreicher Verbesserung des geistvollen Böblinger'schen Plans“, sondern, da Ensinger einen Entwurf nicht hinterlassen hatte, einen neuen Plan erfinden musste. Die Darstellung des Entwurfes auf S. 91 der Schweiz. Bauzeitung vom 7. April 1894 und die Ausführung legen dar, in wie ausgezeichnete Weise dem Meister dies gelungen ist. Die in den Schlussstein eingefügte Urkunde über die Vollendung des 100^m hohen Thurmbaues sagt: „Was wir seit langen Jahren erstrebt, der Ausbau des Achtecks und des Helmes, steht in herrlicher Vollendung vor uns. Professor A. Beyer aus Ulm und sein Stellvertreter, Architekt A. Müller, mit der trefflich geschulten Bauhütte, haben die Ehrenschild Berns an seine alte, ruhmreiche Vergangenheit eingelöst. Der opferwilligen Thatkraft und dem Kunstsinn des heutigen Bern blieb es vorbehalten, den seit vier Jahrhunderten unvollendet gebliebenen Thurm im Sinne und Geiste seines ursprünglichen Erbauers, Matthäus Ensinger, zur Zierde und Ehre Berns zu vollenden.“ Kein Wort ist zuviel gesagt, was das Verdienst Beyers anbelangt. Freilich, mit dem Abtragen der Ehrenschild sollte es nicht so schnell gehen und es ist nicht zum geringsten Theil der zähen Ausdauer Beyers zu verdanken, dass das Werk schliesslich doch vollendet wurde. Eine bernische Kommission gewann

Machtgefühl entspringen, welches bestrebt ist, unter allen Umständen zur Geltung zu kommen. Umsomehr besteht für die neutrale Fachpresse die Pflicht, in einer Angelegenheit Stellung zu nehmen, welche über das lokale und sächsische Interesse hinausgewachsen und in den zahlreichen Erörterungen der Vorgeschichte nicht mit Unrecht als eine europäische bezeichnet worden ist.

Wir haben von jeher bei grossen und bei schwierigen Fragen dem Konkurrenzwesen das Wort geredet, wir haben aber ebensowenig verkannt, dass es Aufgaben giebt, die nur der Umstande ist zu einer befriedigenden Lösung zu führen, welcher bewusst und unbewusst unter dem Einfluss der unzähligen Beziehungen arbeitet, welche eine Oertlichkeit im engeren und weiteren Sinne des Wortes zu einem auf derselben errichteten Bauwerke spinnt. Und wenn es sich darum handelte, eine solche Aufgabe zu nennen, es könnte kein bezeichnenderes Beispiel gewählt werden, als das inrede stehende. Es ist kaum wahrscheinlich, dass in einer Angelegenheit von so ausgesprochen örtlicher Bedeutung auf dem Wege eines allgemeinen Wettbewerbes eine befriedigendere Lösung erreicht würde, als sie in dem einen Wallot'schen Entwurfe bereits vorliegt. Wir betrachten es geradezu als einen werthvollen Erfolg in allen bisherigen Bestrebungen, dass der Nachweis gelungen ist, dass ohne Verkürzung der Terrasse ein künstlerisches Ergebniss kaum zu erzielen ist. Mag an die Stelle des abgebrochenen Finanzministeriums ein Bau kommen, welcher es auch sei, es wird kaum möglich sein, ihm gegen die Elbe eine befriedigende Gestalt zu geben ohne Verkürzung der Terrasse. Es ist unbestritten anzuerkennen, dass die Brühl'sche Terrasse in der Lokalgeschichte Dresdens eine Bedeutung hat, welche ein gewisses Maass geschichtlicher Pietät durchaus rechtfertigt. Diese Pietät aber wird durch eine Verkürzung der Terrasse ebensowenig verletzt, als man verkennen darf, dass ein gutes Theil des Werthes dieser Anlage Affektionswerth ist. Was die Terrasse an dieser Stelle an künstlerischer und, wenn der Ausdruck erlaubt ist, landschaftlicher Bedeutung besitzt, das beschränkt sich auf den in breiter und monumentaler Entfaltung ihr vorgelagerten Treppenaufgang mit den berühmten Schilling'schen Gruppen. Und dieser Treppenaufgang bleibt nicht nur in würdiger architektonischer Ausgestaltung erhalten, sondern der Platz vor ihm, dessen Gewinnung sowohl ein verkehrstechnischer wie auch ein künstlerischer Vorzug ist, wird in der Ansicht gegen die Elbe durch einen zweiten Treppenaufgang und durch ein mit feinem künstlerischem Empfinden aufgestelltes Säulendenkmal bereichert. Der aus einer Verkürzung der Terrasse sich ergebende Gewinn ist daher in j e d e r Beziehung

so bedeutend, dass man ihn kaum übersehen kann, während andererseits die grosse Schwierigkeit der Beibehaltung dieses Theiles der Terrasse in recht scharfe Beleuchtung tritt, wenn man den umgekehrten Fall, die Terrasse als nicht vorhanden annimmt und nun die Forderung aufstellt, ein Gebäude zu errichten und ihm einen ungegliederten Körper von der Gestalt dieses Terrassentheiles vorzulagern. Würde Jemand im Ernste diese Forderung aufstellen können?

Wir wiederholen: die künstlerische Bedeutung dieses Theiles der Terrasse besteht vorwiegend in dem Treppenaufgange und dieser bleibt erhalten. Welcher Zwang durch die unverkürzte Beibehaltung der Terrasse auf Bauwerke und Umgebung ausgeübt wird, das haben nicht nur die bisherigen Entwürfe für das Ständehaus bewiesen, das beweist noch jeden Tag das Akademieggebäude. Wenn man ferner den Vorschlag gemacht hat, das Ständehaus überhaupt nicht an diese Stelle, sondern in die Neustadt zu verlegen, so ist damit der erwähnte Punkt keineswegs beseitigt, denn er haftet nicht am Gebäude, sondern an der Stelle, und entschliesse man sich dazu, das bereits frei gelegte Gelände einem Privatbau zu überweisen, er litte vielleicht in noch höherem Maasse unter dem Einfluss der Terrasse, ganz abgesehen davon, dass dieser bedeutende Platz in Händen bleiben muss, welche die Gewähr dafür bieten, dass er nicht Veranlassung dazu wird, ein Städtebild von europäischer Berühmtheit zu zerstören. In allen Erörterungen der Dresdener Presse, welche sich für die unverkürzte Terrasse aussprachen, waren vollwerthige reale Gründe nicht zu finden. Nun ist es ja unzweifelhaft richtig, dass in dieser Frage den Gründen, welche aus der persönlichen Empfindung sprechen, volle Beachtung geschenkt werden muss; ebenso unzweifelhaft richtig ist es aber auch, dass die Gründe realer Erwägungen die Gründe platonischer Empfindung an Gewicht bei weitem übertreffen. Wir können also unsere Ansicht in voller Unabhängigkeit nur dahin aussprechen, dass es nur Gewinn ist, der aus einer Verkürzung der Terrasse für die gesammte Umgebung entspringt und wir werden in dem Schlussaufsatze bemüht sein nachzuweisen, welchen Einfluss dieser Gewinn auf das vornehmste Gebäude der sächsischen Staatsverwaltung in seinen Beziehungen zur Secundogenitur-Bibliothek zur Linken, zu der kühn gelagerten Hofkirche des Gaetano Chiaveri zur Rechten, zu dem umgebauten Georgenportal des königlichen Schlosses im Hintergrunde und zu dem sich zwischen diesen Bauwerken ergebenden Platze haben wird. Der Einfluss ist ein weitaus bedeutenderer, als es auf den ersten Blick erscheint, und es sind Gründe feinstkünstlerischer Erwägung, die bei ihm zur Mitsprache kommen.

(Schluss folgt.)

Die Einführung der Sielwasser von Mannheim in den Rhein.

In No. 88 d. Bl. vom 2. Nov. 1898 wurden die Grundzüge des Entwurfes geschildert, nach welchem für das Sielwasser von Mannheim ein neuer Auslass in den Rhein geplant ist, sowie die Einwendungen gegen den Entwurf, welche die Stadt Worms im Interesse ihrer

Wasserversorgung erheben zu müssen glaubte. Im Anschluss an jenen Artikel soll nunmehr der weitere Verlauf der Angelegenheit mitgetheilt werden.

Der Rekurs der Stadt Worms gegen die in der ersten Instanz (Bezirksrath von Mannheim) ausgesprochene Ge-

in einem Gutachten vom Jahre 1881 so ungünstige Ansichten von der Vollendung des Thurmes, dass man das Gutachten als eine Abrathung auffasste. Der Gegensatz blieb auch noch bestehen, als Egle im Jahre 1884 darlegte, dass bei entsprechenden Verstärkungen der Unterbauten der Thurm wohl bis auf 100^m Höhe ausgebaut werden könne. Da man sich nicht einigen konnte, so berief man als dritten Gutachter Beyer, der sich in allen wesentlichen Punkten der Ansicht Egle's anschloss, ohne aber dass es nunmehr zu einer schnelleren Entwicklung der Dinge gekommen wäre. Denn noch im Jahre 1887 verhielt sich das städtische Bauamt in Bern, obwohl es den Vorschlägen von Egle und Beyer beitrug, über die Ausführung ablehnend. Doch Beyer und der inzwischen begründete Münsterbauverein verzagten nicht; am 24. Nov. 1887 beschloss letzter: „Der Ausbau des Münsterthurmes hat auf Grundlage der von Hrn. v. Beyer, Münsterbaumeister in Ulm, erstellten Pläne nach den Regeln der Ensingerischen Spätgothik zu geschehen. Als erstes zu erstrebendes Ziel wird der Ausbau des Achteckes bezeichnet.“ Am 26. April 1889 übernahm Beyer die Fertigung sämmtlicher Pläne und die Leitung der Ausführung; in Bern vertrat ihn Hr.

Arch. August Müller. Am 25. Nov. 1893 fand die feierliche Versetzung des Schlusssteines des Helmes statt, in „herrlicher Vollendung“ steht das Münster seitdem da und wetteifert mit den hochragenden Bergen.

Und noch mit einem anderen Werke in deutschen Landen ist Beyers Name eng verknüpft. In den Jahren 1888 bis 1895 leitete er die Wiederherstellungs-Arbeiten an der Heilbronner Kilianskirche, einem reichen spätgothischen Bau mit 62^m hohem Thurm, an welchem die Renaissance umfangreiche Spuren ihrer sieghaften Einwirkung hinterlassen hat. Und was seine Hauptwerke auszeichnet, das tritt auch bei den Arbeiten an diesem Werke zutage: Unbedingte und ehrfürchtige Achtung vor dem Ueberkommenen und treues Schaffen im Geiste desselben. Diese Eigenschaften waren es auch, welche den Verstorbenen zu einem vielbeehrten Berather der Kommissionen für die Wiederherstellung alter Bauwerke machten. Als ihm die Stadt Ulm das Ehrenbürgerrecht verlieh, da wollte sie neben der Vollendung des Münsters ein Dankgefühl auch dafür bekunden, „dass Beyer bei allen Fragen künstlerischer Natur seinen bewährten Rath freudig in den Dienst der Allgemeinheit stellte. Namentlich in der Frage der Wieder-

nehmung des Entwurfes richtete sich zwar zunächst formell gegen dieses Erkenntniss im vollen Umfange, wurde aber in der Folge nicht mehr auf die Unzulässigkeit der Hinausleitung des Sielwassers in den Rhein überhaupt, sondern lediglich auf die Nothwendigkeit einer wirksameren Reinigung desselben erstreckt. Da ferner die in erster Instanz gehörten Sachverständigen, einschliesslich des von der Stadt Worms gewählten Prof. Dr. Fränkel in Halle, darin übereinstimmten, dass unter den vorliegenden Verhältnissen eine mechanische Reinigung genügen würde, so hat das badische Ministerium des Inneren, als Berufungsinstanz, von einer abermaligen Erörterung der prinzipiellen Frage des Auslasses Umgang genommen und lediglich den Grad der vorzunehmenden mechanischen Reinigung nochmals prüfen lassen. Zu diesem Behuf wurde eine neue dreigliedrige Kommission eingesetzt, welcher als auswärtiger Hygieniker, nachdem die erbetene Mitwirkung eines Mitgliedes des Reichsgesundheitsamtes versagt worden, Prof. Dr. Gärtner in Jena angehörte.

Nach den Vorschlägen dieser zweiten Kommission sei die Reinigung soweit zu treiben, dass die Sinkstoffe, sowie die schwimmenden und schwebenden Stoffe bis zu einer Grösse von 3—2 mm herab entfernt werden. Zu diesem Zweck solle das Kanalwasser die Klärbecken während eines Zeitraumes von 40 Minuten mit einer Geschwindigkeit durchlaufen, welche bei dem Höchstbetrage des unverdünnten Schmutzwassers 2 cm in der Sekunde nicht übersteigen dürfe. Letztere Zahl war bereits bei den Verhandlungen vor dem Bezirksrath genannt und von beiden Seiten als zweckmässig anerkannt worden. Dagegen soll nach Ansicht der zweiten Kommission die Zeit des Aufenthaltes im Becken oder die Länge desselben grösser gewählt werden, als in dem ersten Gutachten empfohlen war, und zwar statt 30 m nunmehr 48 m (40 . 60 . 0,02), um etwaigen Theilströmungen und Wirbeln wirksamer vorzubeugen. Dass eine gewisse Verschärfung der Bedingungen eintrat, kann in dem Instanzenzug und bei dem Streben nach gütlicher Lösung der Streitfrage nicht verwundern. Auffallen möchte dagegen die Festsetzung von zweierlei Grenzen für die Reinigung, die eine nach der Korngrösse der Schwebstoffe, die andere nach der Geschwindigkeit im Klärbecken. Dass diese beiden Grenzen einander entsprechen, d. h. dass bei einer Geschwindigkeit von 2 cm genau sämtliche Stoffe über 3 mm Durchmesser zu Boden sinken, darüber sind ausgiebige Erfahrungen meines Wissens nicht vorhanden, wie überhaupt der fragliche Zusammenhang zwischen Geschwindigkeit und Erfolg bei der mechanischen Klärung noch wenig feststeht und bekanntlich bei bevorstehenden Anlagen (Köln, Hannover) erst untersucht werden soll. Praktisch wird wohl die Kontrolle des Verfahrens sich lediglich auf die Geschwindigkeit beziehen, weil Messungen der Korngrösse der Schwebstoffe bei grossen Wassermengen kaum ausführbar sind.

Eine andere Erweiterung, welche die zweite Kommission an den Bedingungen der ersten Genehmigung vorgenommen hat, besteht darin, dass Vorkehrungen zu treffen seien, um neben der schon durch bestehende gesundheitspolizeiliche Vorschriften gesicherten häuslichen Desinfektion bei Cholera- und Typhus-Epidemien eine

allgemeine Desinfektion der Abwässer vornehmen zu können. Wann ein solches Verfahren einzutreten habe, bleibt der Staatsbehörde vorbehalten, da ein von anderer Seite herrührender Vorschlag, den Termin im Voraus, etwa bei 1 Cholerafall oder bei 20 Typhusfällen, festzusetzen, die Sache doch auf gar zu mechanische Art behandelt.

Natürlich sind die vorgenannten Punkte der ministeriellen Genehmigung des Entwurfes als Bedingungen angefügt worden. Im übrigen sind die Forderungen aus der ersten Instanz beibehalten und nur theilweise schärfer ausgesprochen oder mit bestimmteren Vorschriften für die Ausführung begleitet. Dahin gehören namentlich: Rechen oder Siebe zum Abfangen der gröberen Stoffe, Hubvorrichtungen und Lagerstätten für die abgefangenen und niedergeschlagenen Massen, Nothauslässe in den Neckar bei Verdünnung des eigentlichen Schmutzwassers mit einer ebenso grossen Menge Regenwasser oder bei Unzulänglichkeit des Dauerpumpwerkes in den Rhein (Hochwasser), Anlage der Auslassmündung in den Rhein mit Rücksicht auf thunlichst rasche Vermischung des Sielwassers mit dem Flusswasser, ständige chemische und bakteriologische Untersuchungen des Rheinwassers zwischen Mannheim und Worms, Vorbehalt von Maassregeln zu noch gründlicherer Reinigung des Kanalwassers im Falle von etwa künftig sich ergebenden Uebelständen.

Von dem Gang der Beratungen hat das badische Ministerium des Inneren die Stadt Worms in Kenntniss erhalten und insbesondere im Voraus Sicherheit gewonnen, dass die Vorschläge der zweiten Kommission in Worms als genügend anerkannt würden. So konnte denn am 17. April die Entscheidung fallen, welche die vorliegende Frage löst und der Stadt Mannheim den ersuchten Auslass ihres Kanalwassers gewährt. Die ihr dabei auferlegten Bedingungen steigern allerdings die Baukosten nicht unerheblich, namentlich deshalb, weil für die Reinigungsanlage ein geräumigerer und besser erweiterungsfähiger Platz gewählt werden muss, als er bisher vorgesehen war, und weil hiermit vermuthlich auch die Zuglinie des Auslasskanals zu verlegen sein wird. Dagegen werden die Betriebskosten nicht wesentlich geändert, wie dieselben ja überhaupt bei der mechanischen Klärung verhältnissmässig gering bleiben und durch Kompostirung der Rückstände mehr oder weniger gedeckt werden können.

Wenn somit der Streitfall Mannheim-Worms unter der maassvollen Behandlung seitens der badischen Behörden glücklich erledigt und zugleich einer übermässigen Verunreinigung des Rheines im allgemeinen Interesse vorgebeugt ist, so müssen wir doch an der Ueberzeugung festhalten, dass derartige Fragen nicht durch die Regierungen der Einzelstaaten, sondern durch eine Zentralbehörde behandelt werden sollten. Nur dann ist von vornherein möglichste Gewähr gegeben, dass gleichförmige Grundsätze eingehalten, partikuläre Interessen richtig gewürdigt, nachbarliche Streitigkeiten unparteiisch entschieden werden. Möge deshalb der Antrag auf Erweiterung der Kompetenz des Reiches insachen der Flussverunreinigung, welchen der Reichstag aus Anlass des Mannheimer Falles vor kurzem angenommen und an die Bundes-Regierungen gerichtet hat, bald zur Verwirklichung kommen. —

R. Baumeister.

Mittheilungen aus Vereinen.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. Vers. vom 11. April. Vors. Wirkl. Geh. Ob.-Brth. Streckert. Der Vorsitzende widmet dem verstorbenen Ehrenmitgliede

herstellung des Rathhauses von Ulm, eines stark mitgenommenen Bauwerkes aus der Wende des 15. und 16. Jahrhunderts, trug er durch seine Berathung viel dazu bei, dass die Wiederherstellung in Hände gelegt wurde, von welchen eine ebenso sorgfältige wie treue Verjüngung des interessanten Bauwerkes erwartet werden kann.

Um das Charakterbild des Meisters zu vervollständigen, sei noch einer besonderen und seltenen Seite seiner Gewissenhaftigkeit gedacht, die in einem Nachrufe mit den Worten erwähnt wird: „Niemals hatte ein Bauherr auch nur über die kleinste Ueberschreitung seiner Kostenvoranschläge zu klagen.“ —

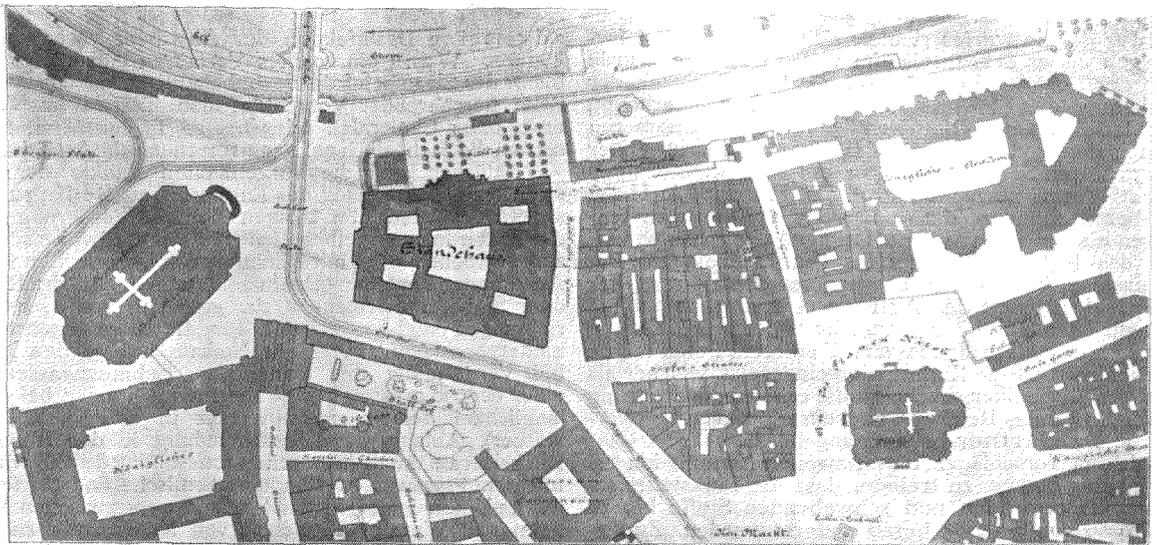
Der Professor a. D. und Münsterbaumeister in Ulm August von Beyer war Dr. hon. causa der philosophischen Fakultät der Universität Tübingen, Ehrenbürger der Stadt Ulm, ausserordentliches Mitglied der Akademie für Bauwesen in Berlin, Ehrenritter des Ordens der württembergischen Krone, Ritter I. Klasse des Friedrichsordens, Ritter des kgl. bayerischen Verdienstordens vom heiligen Michael III. Klasse und des kgl. preuss. Kronenordens III. Klasse. Ausserdem besass Beyer die fürstl. Hohenzollernsche goldene Medaille für Kunst und Wissenschaft. Solche Ehren, die

Ob.-Bau- und Min.-Dir. a. D. Theodor Weishaupt, den korr. Mitgl. Geh. Hfrth. Dr. Alexander Bolten in Rostock und Präs. der Schweiz. Nordostbahn-Ges. Adolf Guyer-Zeller in Zürich, sowie dem ausw. Mitgl. Ob.-Brth. Robert von Rutkowski in Hannover einen warmen Nachruf. Hr.

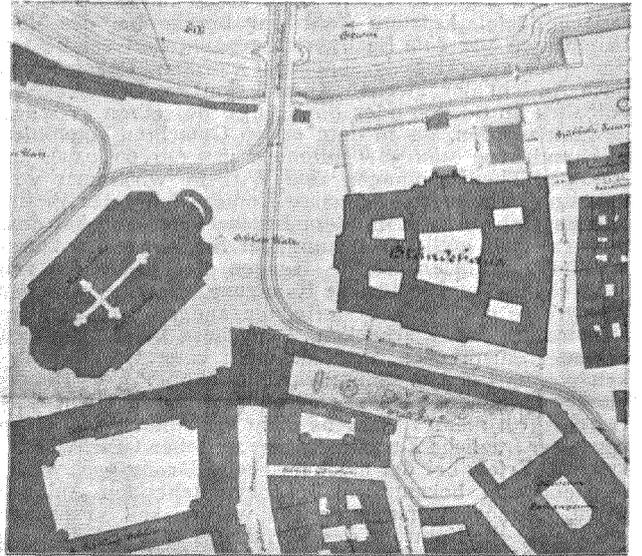
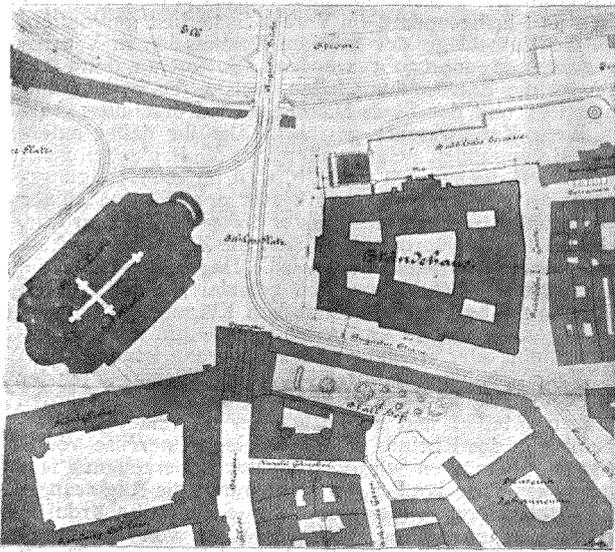
vielleicht noch nicht einmal vollständig aufgezählt sind, häuften sich auf das Haupt des „armen Steinmetzen“, wie ihn der württembergische Staatsanzeiger am Beginn seiner Laufbahn bezeichnet. Und ein deutscher Steinmetz ist er Zeit lebens geblieben; die grossen und zahlreichen Auszeichnungen haben sein Wesen nicht verändert und seinen Ruhm nur bestätigt, fördern konnten sie ihn nicht. —

Es ist ein reiches und gesegnetes Lebenswerk, welches uns der Verstorbene als grosses Erbe zurückgelassen hat. In den beiden Münsterthürmen von Ulm und von Bern hat er sich seine in die Wolken ragenden Denkmale geschaffen, die seinen Ruhm bis in die fernsten Jahrhunderte verkünden als den eines Mannes, der dem Göthe'schen Worte entsprach, nach welchem es das höchste Ziel der Erdenkinder ist, in der amorphen Masse des Millionentrosses das Gepräge einer Persönlichkeit besessen zu haben. Und eine Persönlichkeit war Beyer, eine Persönlichkeit, hervorgegangen aus eigener Kraft, aus ehrlichem Kampfe, aus Ueberzeugungstreue, aus künstlerischer Phantasie, aus stählernem Machtgefühl und aus frischem Wagemuth. In diesem verkörperten Bilde lebt er in uns fort! —

Albert Hofmann.



Die Brühl'sche Terrasse 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 200 M im alten Zustande.



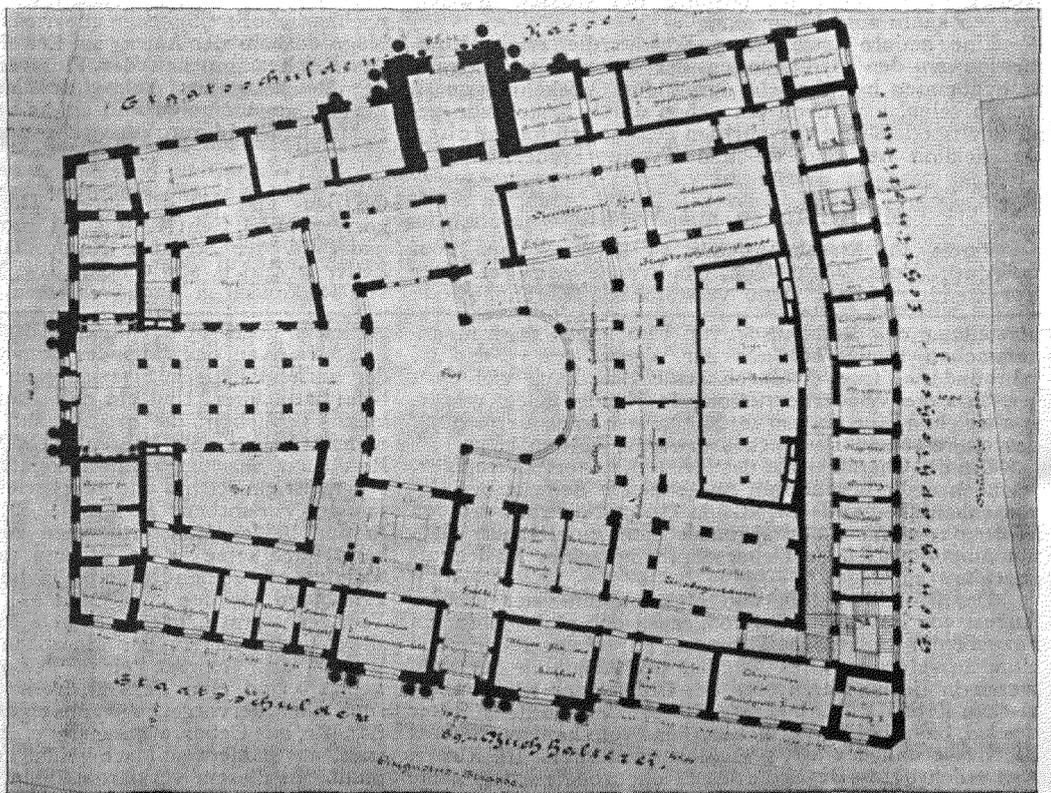
Die neuen Entwürfe zum Neubau eines sächsischen Ständehauses und die Brühl'sche Terrasse in Dresden.

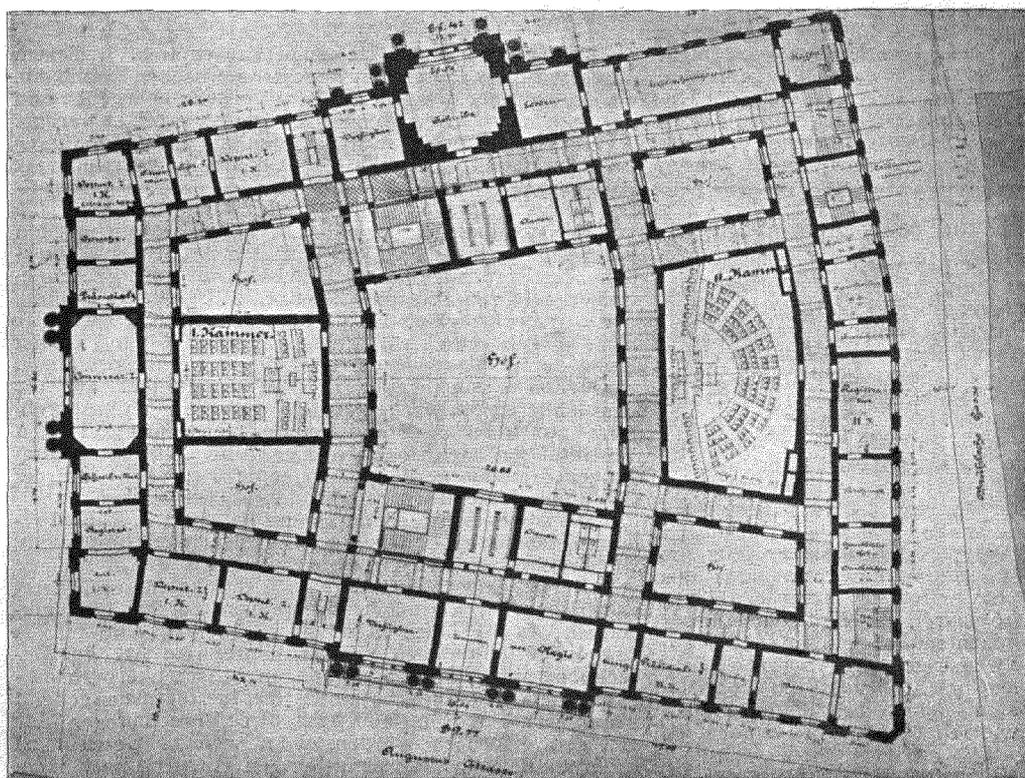
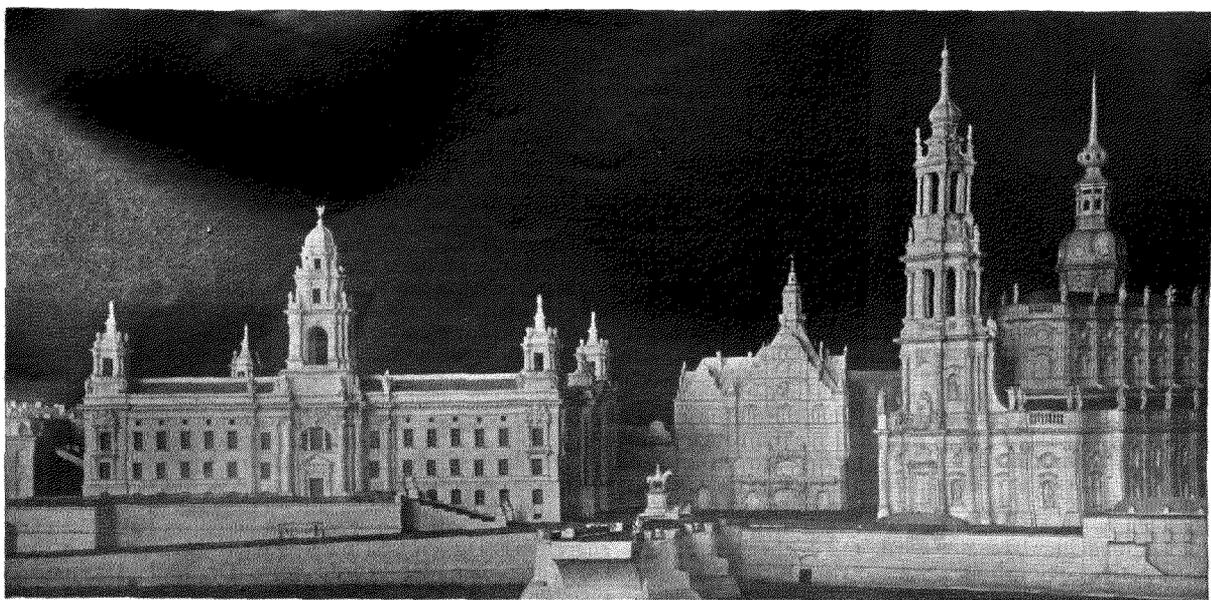
Archit.: Geh. Hofrth. Prof. Dr. P. Wallot in Dresden.

Lagepläne der Terrasse in ihrem alten Zustande und in den durch das neue Ständehaus bedingten Abänderungen.

* * * * *

Grundriss des Erdgeschosses des neuen Ständehauses im Maassstab 1:800.





Modell - Ansichten des neuen Entwurfes zu einem sächsisch. Ständehaus mit erhaltener und mit zurückgeschobener Terrasse.

* * * * *

Grundriss des Hauptgeschosses des neuen Ständehauses im Maasstab 1:800.

Oberstl. Buchholtz erstattete Bericht über die im Laufe des Jahres in Aussicht genommenen Ausflüge; neben Besichtigung verschiedener gewerblicher Anlagen in und bei Berlin wurde auch einem Ausfluge nach der neuen Spreevald-Eisenbahn mit Damen allseitig zugestimmt.

Hr. Geh. Ob.-Brth. Wetz sprach sodann über Verwendung von Buchenholz zu Eisenbahnschwellen. Die Frage der Verwendung des Buchenholzes zu Eisenbahnschwellen, so führte der Vortragende aus, ist von grosser Bedeutung zunächst für die deutsche Waldwirtschaft. Etwa der sechste Theil der Waldfläche Preussens besteht aus Buchenwald, dessen Erzeugnisse bei der beschränkten Verwendungsfähigkeit der Buche als Nutzholz oder zu gewerblichen Zwecken zum grössten Theile als Brennholz zu wenig einträglichen Preisen Verwendung finden müssen. Aber auch die Eisenbahn-Verwaltungen haben ein lebhaftes Interesse daran, für ihren Bedarf an Holzschwellen das Buchenholz mit heranziehen zu können. Der Preis des Eichenholzes hat sich in den letzten Jahren so gesteigert, dass die Verwendung eichenener Schwellen kaum noch zu rechtfertigen ist; eine weitere Preissteigerung ist wohl, wenn der Verbrauch an eichenen Schwellen nicht wesentlich herabgesetzt wird, mit Sicherheit zu erwarten. Da das Kiefernholz seiner geringen Härte wegen diesen Ausfall nicht decken kann, und es zweifelhaft ist, ob das Ausland uns geeigneten Ersatz an harten Hölzern zu angemessenen Preisen liefern kann, so hängt die Zukunft der hölzernen Querschwellen, ihre Konkurrenzfähigkeit gegenüber der eisernen Schwelle, mehr oder weniger von der Möglichkeit ab, das Buchenholz durch geeignete Behandlung für Schwellen verwendungsfähig zu machen. Bei dem Interesse, das hiernach zwei Verwaltungen an der Buchenen Schwelle haben, ist es erklärlich, dass die Geschichte der Buchenen Schwelle nahezu so alt ist, wie die Geschichte der Eisenbahnen überhaupt. Der Vortragende führte aus, die Geschichte der Buchenschwelle als bekannt voraussetzend, dass in dem Endergebniss alle bisherigen Versuche mehr oder weniger fehlgeschlagen sind und zurzeit bei den deutschen Eisenbahn-Verwaltungen eine Verwendung von Buchenen Schwellen in grösserem Umfange nicht vorkommt; er gab schliesslich eine Darstellung desjenigen, was in den letzten Jahren zur Förderung der Buchenschwelle geschehen ist und entwickelte daraus die Fragen, um deren Entscheidung es sich in der nächsten Zukunft handeln wird. Dem hochinteressanten Vortrage folgte eine Besprechung, an der sich ausser dem Vortragenden die Hrn. Fabrikbes. Rütgers, Eisenb.-Betr.-Dir. Schneidt und der Vorsitzende theiligten. —

Vermischtes.

Ueber die Bestrebungen zur Verleihung des Titels „Doctor rerum technicarum“ entnehmen wir der „Nat.-Z.“ vom 2. Mai die folgenden Ausführungen:

„Ob ein praktisches Bedürfniss für die angestrebte Neuerung in technischen Kreisen vorhanden oder nicht vorhanden sei, spielt bei der Frage eine untergeordnete Rolle. Der Kernpunkt derselben liegt auf anderem Gebiete. An den Universitäten haben die einzelnen Fakultäten das Recht, für die von ihnen vertretenen Wissenschaften die Doktorwürde zu verleihen. Neben diesen

Universitäts-Wissenschaften haben sich nun im Laufe der Zeit die technischen Wissenschaften entwickelt und sich die Anerkennung der Ebenbürtigkeit errungen. Auch vonseiten der Universitäten wird ihnen diese Anerkennung zuteil, wofür der schlagendste Beweis durch die Thatsache geliefert wird, dass verschiedene Universitäten sich ernstlich mit dem Gedanken befassen, neben ihren bisher vorhandenen Fakultäten eine neue technische Fakultät zu errichten. Würde nun dieser Plan verwirklicht werden, so versteht es sich von selbst, dass die neue Fakultät sofort auch die neue Würde eines Doktors der technischen Wissenschaften verleihen würde, ganz ebenso wie seiner Zeit die an einigen Universitäten neu gegründeten naturwissenschaftlichen Fakultäten sofort die Würde eines Doktors der Naturwissenschaften geschaffen haben. Es versteht sich dann aber ebenso von selbst, dass das Recht zur Verleihung dieser Würde auch den Technischen Hochschulen, den berufenen Pflegestätten der technischen Wissenschaften, nicht vorenthalten werden kann. Es liegt, wie versichert werden kann, den Technischen Hochschulen fern, mit ihrem Anspruch auf Verleihung des Dokortitels in das Privilegiengebiet der Universitäts-Fakultäten einzugreifen. Diesen soll nach wie vor das alleinige Recht zur Verleihung der Würde eines Dr. phil., Dr. jur., Dr. med. usw. verbleiben. Die Technischen Hochschulen verlangen einen neuen Dokortitel, den Dr. rerum technicarum; sie beanspruchen lediglich „einen Platz an der Sonne“ für die technischen Wissenschaften neben den anderen Wissenschaften. Hierdurch wird nun auch die Meinung als irrig gekennzeichnet, ein Bedürfniss für die „Neuerung“ sei nicht vorhanden, da „den Studierenden der Technischen Hochschulen die Doktorpromotion an fast allen Universitäten ermöglicht“ sei. Allein der Techniker kann an einer Universität eben nur den Dr. phil. oder Dr. rer. nat. erwerben, nicht aber den Dr. rer. techn. Diesen letzteren beansprucht er mit demselben Recht, wie z. B. der Mediziner einen besonderen Dr. med. beansprucht und sich nicht mit dem Dr. phil. begnügt. Nach der Auffassung der Technischen Hochschulen handelt es sich weniger darum, dass dem jungen Techniker die Möglichkeit der Erwerbung eines Titels — gleichgiltig welcher Benennung — gewährt werde, als vielmehr darum, dass die Anerkennung der technischen Wissenschaften als ebenbürtiger Disziplinen in der Schaffung der Würde eines Dr. rerum technicarum ihren legalen Ausdruck erfahre. Dies war der leitende Gesichtspunkt bei den bezüglichen Verhandlungen zwischen den einzelnen Technischen Hochschulen Deutschlands, die zu übereinstimmenden Eingaben an die betreffenden Regierungen geführt haben. Die Entscheidung hierüber ruht zurzeit noch bei den Regierungen der einzelnen Bundesstaaten. Es ist wohl zu hoffen, dass die zwischen denselben schwebenden Verhandlungen zu einer übereinstimmenden glücklichen Lösung der Frage führen werden.“ —

Die Brücke über den Jenissei bei Krasnojarsk. In diesem Monat wird das grösste Bauwerk der sibirischen Eisenbahn, die Brücke über den Jenissei, dem Verkehr übergeben und der regelmässige Betrieb bis nach Irkutsk eröffnet werden.

Die Bahn überschreitet den Jenissei in unmittelbarer Nähe der Stadt Krasnojarsk. Oberhalb der Stadt Krasnojarsk

Der Portland-Cement und seine Anwendungen im Bauwesen*).

Die 2. Auflage dieses im Kommissions-Verlage von Ernst Toeche herausgegebenen Werkes, die jüngst erschienen ist, entspricht einem lebhaft gefühlten Bedürfniss, nachdem die 1892 veröffentlichte 1. Auflage schon seit einiger Zeit vergriffen war. Die wachsende Bedeutung, die dem Portlandzement zukommt, erhellt am besten aus dem Umstande, dass seit dem Jahre 1890 die Erzeugung von Portlandzement um 60% gewachsen ist. 1897 sind in 66 Fabriken (gegen 60 in 1890) 14 700 000 Fässer zu 170 kg hergestellt worden. Wenn die 2. Auflage als umgearbeitet und vermehrt bezeichnet ist, so ist beides zutreffend. Die Seitenzahl des Textes ist von 300 auf 412 gestiegen und den 310 Abbildungen der 1. Auflage stehen jetzt 405 gegenüber. Dass die Umarbeitung die Grundlagen des Werkes nicht betrifft, ist die erfreuliche Folge der Thatsache, dass bereits vor 10 Jahren die Bemühungen des Vereins deutscher Portlandzement-Fabrikanten dahin geführt hatten, die wesentlichen Eigenschaften ihres Fabrikates derart begrifflich festzustellen, dass die deutsche Portlandzement-Industrie sich seitdem in Ruhe fortzubilden vermochte; sie hat nach wie vor ein Erzeugniss geliefert,

das volles Vertrauen genießt. In der That haben die ersten Kapitel des vorliegenden Werkes, die sich mit den Eigenschaften, der Prüfung und den Arten der Anwendung des Portlandzementes befassen, nur geringe Aenderungen erfahren. Einzelne Zusätze, z. B. betr. die Prüfung der Wasserdichtigkeit der Mörtel, sind natürlich auch hier nicht ausgeblieben. Am Schlusse des IV. Kapitels ist mit Recht darauf hingewiesen, dass die bei Mörtelprüfungen erhaltenen Festigkeitszahlen nicht unmittelbar auf die Praxis übertragen werden dürfen, weil alle Prüfungsergebnisse nur unter ganz bestimmten, von den praktischen Verhältnissen mehr oder weniger abweichenden Bedingungen erhalten werden, also nur dazu dienlich sind, die geprüften Zementsorten unter sich zu vergleichen.

Die wesentlichste Umarbeitung hat das VII. Kapitel erfahren, das sich mit den Eigenschaften des Betons beschäftigt. Die Ergebnisse der seit dem Erscheinen der 1. Auflage von Hartig, Bauschinger und Bach durchgeführten Untersuchungen der Elastizität des Betons werden hier mitgetheilt; es ist indessen davon abgesehen, eine auf die von Bach gefundenen Werthe begründete Art der Berechnung von Biegungsspannungen in Betonkörpern mitzuthellen. Unter den Gründen, die hierfür maassgebend waren, ist auf den Umstand, dass solche Berechnungen sehr viel Zeit erfordern würden, wohl weniger Gewicht zu legen als darauf, dass die bisherigen Versuche noch nicht dazu ausreichen, die Koeffizienten m und a der Gleichung

*). Verfasst im Auftrage des Vereins deutscher Portland-Cement-Fabrikanten von Prof. F. W. Büsing und Dr. C. Schumann. Fr. 6 M.

wird der Fluss durch Höhenzüge bis auf etwa 150 Faden (320 m) eingeeengt; wo die Berge zurücktreten, beträgt die Breite eine halbe Werst (533,4 m), in unmittelbarer Nähe der Stadt näherungsweise 1 Werst (1,066 km). Die Flusssohle liegt stellenweise 10—15 Faden (21,3—32 m) unter Mittelwasser. Zur Zeit des Hochwassers beträgt die mittlere Geschwindigkeit 8—10 Werst in der Stunde (2,5 bis 3 m in der Sekunde). Zweimal im Jahre treten auf dem Jenissei grössere Ueberschwemmungen auf. Der Unterschied zwischen dem höchsten und niedrigsten Wasserstande beträgt im Mittel 4,45 Faden (9,5 m), zwischen dem Herbst- und Frühjahrswasser etwa 3,9 Faden (8,32 m). Infolge des lang andauernden Winters pflegt der Eisgang auf dem Jenissei stets sehr schwer zu sein. Nach den im Sommer 1894 vorgenommenen Bohrungen besteht das Flussbett an der Brückenstelle aus Sand-, Kies- und Mergelschichten, die auf Sandstein lagern.

Die einleisige Brücke besitzt 6 Stromöffnungen und 2 Seitenöffnungen. Jede Stromöffnung ist mit einem Schwedlerträger von je 66,67 Faden (142,245 m), jede Seitenöffnung mit einem Parallelträger (Fahrbahn oben) von je 10 Faden (21,335 m) überspannt. Die Trägerhöhe in der Mitte beträgt 71 Fuss (21,5 m). Die Luftdruckgründung der Brückenpfeiler erfolgte unter Verwendung von hölzernen Senkkästen nach dem System v. Knorre, das zuerst bei der Brücke über den Tschulum, darauf bei den Brücken über die Oka, Bjeluja und Kita der Mittelsibirischen Eisenbahn mit Erfolg zur Anwendung gelangte.

Im Spätsommer 1896 wurde mit der Gründung der Uferpfeiler begonnen. Um die Pfeiler nicht den Beschädigungen durch den Eisgang auszusetzen, mussten die Maurerarbeiten beschleunigt und im Winter fortgesetzt werden. Bei einer Temperatur von zeitweise -40°R . konnten aber selbstverständlich die Arbeiten nicht im Freien ausgeführt werden. Die Pfeiler wurden daher mit hölzernen Schutzhäusern umkleidet. Im Innern derselben erzielte man durch Heizvorrichtungen eine Durchschnittstemperatur von $+16^{\circ}\text{R}$., sodass die Maurerarbeiten ungestörten Fortgang nehmen konnten. Auf diese Weise wurde das Pfeilermauerwerk noch vor Eintritt des Eisganges*) im Frühjahr 1897 über Hochwasser geführt. Das Steinmaterial der Pfeiler besteht aus bestem feinkörnigen sibirischen Granit. Das Grundmauerwerk der Pfeiler nimmt eine Fläche von 40 Qfad. (182,08 qm) ein.

Der eiserne Oberbau wurde in der Fabrik Nischne Tagilsk (Ural) nach dem Entwurf des Prof. L. S. Proskurjakow (am Institut der Wegebau-Ingenieure in St. Petersburg) hergestellt und stückweise nach Krasnojarsk geschafft. Die einzelnen Trägertheile wurden auf beiden Ufern des Jenissei vollständig zusammengesetzt und im Winter 1898/99 mit Hilfe von Laufkränen und Rüstungen, die auf dem Eise errichtet waren, auf die Pfeiler gerollt. Die Baukosten der Brücke sind auf rd. 4 Mill. Rbl. (etwa 8,6 Mill. M.) veranschlagt. — T.

Reichshaus und Ausschmückungs-Kommission. Unsere Mittheilung in No. 34 über die Absicht der Ausschmückungs-Kommission des Deutschen Reichstages, die Kaiserstandbilder der südlichen Treppenhalle des Reichshauses nach

*) Nach den Beobachtungen früherer Jahre stand der Eisgang auf dem Jenissei bei Krasnojarsk Mitte bez. Ende April zu erwarten.

$\alpha = \frac{a}{g^m}$ mit Sicherheit zu bestimmen; namentlich die Zugelastizität ist noch nicht genügend erforscht. Bis die 3. Auflage des Werkes zur Bearbeitung gelangt, werden die Versuche hoffentlich derart fortgesetzt sein, dass es möglich ist, auf dem Wege der Annäherung praktisch brauchbare Formeln zu bilden, in denen die Beziehungen zwischen der Spannung s und der Dehnung α richtig zum Ausdruck gelangen. Für jetzt erscheint es angemessen, dass man sich damit begnügt hat, bezüglich der Anfänge einer neuen Berechnungsart auf die Zeitschriften-Litteratur zu verweisen*) und die Kantenpressungen, die nach der alten, dem Grundsatz „ut tensio sic vis“ folgenden Biegunstheorie berechnet sind, als „scheinbare“ zu bezeichnen. Weiterhin werden die Ergebnisse verschiedener Bestimmungen der Zug-, Druck-, scheinbaren Biegungs- und Scheerfestigkeit von Mörtel- und Betonmischungen besprochen und es wird hervorgehoben, dass die grossen Unterschiede in den Angaben auf die Beschaffenheit der Zuschlagsmaterialien, die Art der Herstellung, die Geschicklichkeit der Arbeiter und andere ähnliche Umstände zurückzuführen seien. In der That müssen deshalb die Zahlen über Festigkeiten von Beton in weiten Grenzen gehalten und die Sicherheits-Koeffizienten für jeden Fall sorgfältig gewählt werden.

*) Vergl. hierzu Dtsch. Bztg. 1898, S. 28.

der Wandelhalle zu versetzen, hat durch die Sitzung der genannten Kommission vom 1. Mai d. J. leider eine vorläufige Bestätigung insofern gefunden, als beschlossen wurde, zunächst die Gipsmodelle der Kaiserstatuen in der Wandelhalle aufzustellen, um ein Urtheil über die Wirkung zu gewinnen. Ueber diese dürfte dann vermuthlich der künstlerische Beirath zu urtheilen haben, welcher in derselben Sitzung gewählt wurde. Entscheidende Stimmen aber sind demselben nicht zugebracht; er wird nach dem Ermessen des Präsidenten des Deutschen Reichstages einberufen und hat nur Gutachten abzustatten und Vorschläge zu machen. Die Entscheidung bleibt der Kommission vorbehalten. Es wäre interessant, bald die Namen der Mitglieder dieses Beirathes zu erfahren. —

Spülung von Klosettrohren. Mit Bezug auf die entsprechende Anfrage in No. 21 v. 15. März und im Gegenatz zu der Beantwortung des Hrn. Unna in No. 27 v. 5. April erlaube ich mir zu bemerken, dass die Güte der Spülung wesentlich vom geringen Rohrquerschnitt abhängt; je enger das Rohr, je besser die Spülung, sowohl Schwemmung als scheuernde Wirkung, weil mit dem möglichsten Vollauf die Geschwindigkeit des Wassers wächst. Kein Rohrquerschnitt innerhalb des Hauses, selbst bei grossen Etagenhäusern, sollte weiter als 100 mm genommen werden, eher enger, das Minimum ist abhängig von der grössten Einlauföffnung, also dem Wasserkloset. In Amerika werden Abfallrohre nicht nur sehr viel 100 mm weit genommen, sondern unter gewöhnlichen Verhältnissen nie weiter. In der Arbeiterstadt Pullmann bei Chicago sind dieselben selbst bei 3stöckigen Häusern mit 6 Wasserklosets nur 75 mm weit, ohne je Veranlassung zu Verstopfungen gegeben zu haben.

Im Manhattan Life Ins. Co. Building New-York werden 205 Waschbecken, 24 Spülausgüsse, 52 Urinale, 62 Wasserklosets und alles Dachwasser und sonstige Abgänge, Elevatorwasser usw. durch zwei 6" (150 mm) Rohre bei 1:50 Gefälle abgeführt.

Den Rohrquerschnitt hinter dem Aborts-Wasserverschluss weiter anzunehmen als letzteren, ist durchaus verkehrt, weil dadurch Verlangsamung des Ablaufes und mangelhafte Spülung (Steinscheuern) gerade der mit Fäkalien in Berührung kommenden Rohrwandungen eintreten würde*). Es ist ohnehin kein Grund vorhanden, Verstopfungen zu befürchten bei guter und hinreichender Spülung und engem Querschnitt, denn was durch den Kloset-Wasserverschluss hindurch geht, spült sich auch überall hinweg, ein Verengen des Wasserverschlusses in solchem Maasse, wie Hr. Unna anbietet, würde das leichtere Ausphyphoniren dieser im Gefolge haben. Einführung der Dachwässer in die Leitung ist das sicherste Mittel gegen alle Verstopfungen. —

F. Rud. Vogel, Architekt, Hannover.

Das Stipendium der Louis Boissonnet-Stiftung der Technischen Hochschule zu Berlin für das Jahr 1899 für Architekten ist an den Reg.-Bmstr. Bruno Schulz in Berlin-Schöneberg verliehen worden. Als fachwissenschaftliche Aufgabe wurde das Studium der Bauwerke Dom und S. Fosca auf der Insel Torcello bei Venedig festgesetzt. —

*) Vergl. auch Deutsche Bauhütte, Jahrg. 1899, No. 36.

Die Feuer- und Frost-Beständigkeit des Betons, die sehr wichtige Frage der Wasserdichtigkeit und der Einfluss, den säurehaltige Flüssigkeiten auf den Beton ausüben, werden ebenfalls eingehend erörtert. Sehr interessant sind die in diesem, wie in dem folgenden (VIII.) Kapitel angestellten Vergleiche zwischen der Trockenbetonirung und der Schüttung unter Wasser, bei welcher Gelegenheit auch dem Blockbau und der Betonirung in Säcken volle Aufmerksamkeit geschenkt wird. Der Verwendung von Sackbeton steht der Verfasser vielleicht etwas zu vorsichtig gegenüber; die in England bei Seebauten mit dieser Verwendungsart gemachten Erfahrungen sind doch für manche Verhältnisse recht beachtenswerth. Dagegen dürfte dem Verfasser durchaus zuzustimmen sein, wenn er gegenüber der Kinipple'schen Bauweise der Versenkung theilweise abgebundenen Betons, die mit der Natur des Portlandzementes im Widerspruch steht, zu grosser Vorsicht mahnt. Dasselbe ist hinsichtlich der Schüttung von Steinmaterial, dem nachträglich durch Rohre Portlandzement zugeführt wird, zu sagen.

Die wichtige Tagesfrage, wie der Zementmörtel sich dem Meerwasser gegenüber verhält, ist gründlich behandelt. Da der Zementmörtel durch die im Meerwasser enthaltenen Mengen an Chlormagnesium und schwefelsaurer Magnesia chemisch beeinflusst wird, gleichzeitig aber auch durch den Wechsel des Wasserstandes, durch den Druck der Wellen und durch die Reibung der von ihnen in Be-

Bücherschau.

Der Brückenbau sonst und jetzt. Von Prof. Mehrrens, Dresden. Zürich 1899. Ed. Rascher, Meyer & Zeller's Nachf. Pr. 2 M.

Die reich illustrierte Schrift bildet einen Sonderabdruck einer in der „Schweizerischen Bauzeitung“ erschienenen Veröffentlichung eines vom Verfasser im Technischen Verein zu Frankfurt a. M. seiner Zeit gehaltenen Vortrages und giebt eine gedrängte Uebersicht über den Brückenbau in Stein und Eisen von der Römerzeit bis in die neueste Gegenwart. Natürlich konnte Verfasser in dem gegebenen engen Rahmen nur in grossen Zügen ein Bild des weiten Gebietes entwerfen und musste darauf verzichten, auf technische Einzelheiten einzugehen. Trotz dieser Beschränkung ist es ihm gelungen, aus den verschiedenen Epochen das Wichtigste hervorzuheben und die Fortschritte des Brückenbaues in ihren wesentlichen Merkmalen mit kurzen Worten treffend zu charakterisiren. Der nur 32 Seiten umfassenden Schrift sind nicht weniger als 47 meist recht gute Zinkätzungen, fast durchweg nach Aufnahmen am Bauwerk selbst, beigegeben, in welchen typische Beispiele zur Darstellung gebracht sind. Die auch mit einigen Litteraturnachweisen versehene Schrift bietet so ein Material, wie es in dieser übersichtlichen, knappen und anschaulichen Form an anderer Stelle wohl nicht zu finden ist. Sie wird daher jedem Ingenieur, der sich über die Entwicklung dieses Sondergebietes rasch zu orientiren wünscht, willkommen sein. — Fr. E.

Bei der Redaktion d. Bl. eingegangene litterar. Neuheiten:

- Robrade, Hermann, u. Behse, Dr. W. H., Der Zimmermann. Eine umfassende Darstellung der Zimmermannskunst. Mit einem Atlas von 44 Foliotaf., enthaltend 652 Abbildgn. 10. erweiterte Aufl. Leipzig 1899. Bernh. Friedr. Voigt. Pr. 9 M.
- Robrade, Hermann. Taschenbuch für Hochbautechniker und Bauunternehmer. 3. verb. und verm. Aufl. Mit 198 Textabbild. Leipzig 1899. Bernh. Friedr. Voigt. Pr. 4,50 M.
- Röttiger, Josef. Realwerthe. Eine Studie über Gut, Werth, Preis u. Geld im Allgemeinen und die Arten der Realwerthe im besonderen. Leipzig 1898. J. J. Arnd.
- Schröter, O. Die Prüfung und Unterhaltung der Weichen, Kreuzungen und Bahnhofsgleise. Wiesbaden 1899. J. F. Bergmann. Pr. 1,20 M.

Preisbewerbungen.

Ein Preisausschreiben betr. Entwürfe für eine neue evangelische Kirche in Lindenthal bei Köln erlässt die dortige Gemeinde zum 1. Aug. d. J. und unter Verheissung von 3 Preisen von 500, 350 und 150 M. Unterlagen gegen 1,50 M. durch Hrn. Pfarrer Schmick in Lindenthal. —

Die Entwürfe zu einer Turnhalle für die Turnvereine der Stadt Ilmenau in Thüringen werden zum Gegenstand eines öffentlichen Wettbewerbes gemacht, der am 10. Juni d. J. abläuft. „Die Beurtheilung erfolgt unter Anwendung der von dem Deutschen Architekten- und Ingenieur-Verein (soll wohl heissen: Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine) festgesetzten Grund-

wegung gesetzten Sand- und Kiesmassen physikalische bzw. mechanische Einwirkungen erfährt, können Laboratoriumsversuche nur in sehr beschränktem Maasse zur Beantwortung der Frage beitragen. Wichtige Aufschlüsse werden deshalb die vom Verein Deutscher Portlandzement-Fabrikanten mit Unterstützung der preussischen Regierung auf Sylt in Angriff genommenen Versuche ergeben. Für die Beantwortung der ganzen Frage ist die Beendigung dieser auf 4—5 Jahre zu erstreckenden Versuche abzuwarten; bezüglich der chemischen Einwirkungen (Bildung von Chlorcalcium und schwefelsaurem Kalk) darf nach Versuchen von Candlot, Dyckerhoff und Sympfer schon jetzt angenommen werden, dass die Erhärtung im Meerwasser die Festigkeit des Zementmörtels herabsetzt, dass namentlich sehr magere Mischungen Beeinträchtigungen erfahren, dass aber auch die Verwendung reinen Zementes zu vermeiden ist. Die beste Mischung scheint 1:2 bis 1:2,5 zu sein und es ist zur Erzielung eines möglichst dichten Mörtels wichtig, scharfen, aus allen Korngrössen gemischten Sand zuzusetzen. Auch beim Verbauen des Betons ist darauf zu sehen, den Kern der Masse der Einwirkung des Seewassers möglichst zu entziehen. Dass unter Einhaltung dieser Erfahrungsregeln der Beton der fortschreitenden Zersetzung entzogen werden kann, lehren die Erfahrungen an vielen ausgeführten Seebauten.

Wesentlich vervollständigt sind auch die Angaben über das Gewicht des Betons, über den Verbrauch an Zement und an Mörtel, über die Dichtung durch Portlandzement, über Estriche usw. Das Kapitel „Betonbereitung“ trägt allen neueren Erfahrungen Rechnung.

sätze für das Verfahren bei öffentlichen Konkurrenzen. Die drei besten Entwürfe gehen gegen eine angemessene Entschädigung in das Eigenthum der Stadt über.“ Diese ungewöhnliche Wendung fällt auf, wir wollen aber mit einem Urtheil bis nach Eingang des Programmes zurückhalten.

Zu dem Wettbewerb betr. die Ausgestaltung der Kohleninsel in München sind nur 6 Entwürfe eingelaufen, die bis zum 17. d. M. im alten Rathhause in München zur öffentlichen Besichtigung ausgestellt sind. Der I. Preis wurde nicht vertheilt, vielmehr aus der Summe des I. und II. Preises (1000 + 750 M.) zwei gleiche Preise von je 875 M. geschaffen und diese den Entwürfen „Münchener Kindl“ des Hrn. Deiglmayr und „St. Benno“ des Hrn. Emil von Lange zuerkannt. Den III. Preis von 500 M. errang der Entwurf „Ein Stadtbild“ des Hrn. Joh. Linde, den IV. von 250 M. der Entwurf „Frühling“ des Hrn. Franz Rank. —

Brief- und Fragekasten.

Fragebeantwortungen aus dem Leserkreise.

Zur Anfrage des Hrn. B. in F. in No. 34. Die beobachteten Uebelstände können einmal am Gips, dann aber auch am Herstellen der Estrichböden selbst liegen. Ich empfehle nur Gips von bewährter Qualität zu verwenden und sich vom Lieferanten einen geübten Estrichleger zur Verfügung stellen zu lassen; es werden dann alle Mängel sofort verschwinden. Auf unmittelbare Anfrage werde ich gern jede weitere Auskunft ertheilen.

F. Büchting, Ellrich a. H.

Wenn Gips, d. h. schwefelsaurer Kalk, bei starker Gluth mit Kohle in unmittelbare Berührung kommt, findet eine Umsetzung in der Weise statt, dass sich Schwefelcalcium und Kohlensäure bildet. Dieses Schwefelcalcium, das sich dann beim Mahlen des Gipses in Form kleiner Körner in demselben vertheilt findet, kann sich bei Gegenwart von Wasser wieder in Schwefelwasserstoff und Kalk umsetzen und es scheint diese Umsetzung unter Umständen sehr langsam vor sich zu gehen.

Wird Estrichgips durch wechselweises Beschicken mit Kohlen in Schachtöfen gebrannt, so ist diese Bildung von Schwefelcalcium unvermeidlich und ein aus solchem Gipse hergestellter Estrich wird stets nach einiger Zeit, unter Umständen erst nach Monaten, die Erscheinung zeigen, dass sich kreisrunde Stücke im Durchmesser von 1—3 cm aus der glatten Oberfläche des Estrichs auslösen. Auf dem Grunde der so entstandenen kleinen Grube wird man dann einen kleinen, meist grüngrau gefärbten Fremdkörper finden, die Reste des Schwefelcalciums, das durch seine weitere Zersetzung das Absprennen des Gipses veranlasste. Ob die Vorgänge hierbei genau so sind, kann nur eine sehr eingehende wissenschaftliche Untersuchung ergeben. Jedenfalls aber zeigt ein Estrichgips, der nicht in Berührung mit dem Brennmaterial gekommen ist, die besprochene Erscheinung niemals, während man in jedem Gipsöfen, in dem der Gips mit Kohlen oder Holz gemischt gebrannt wird, unmittelbar die Bildung von Schwefelcalcium nachweisen kann.

Albrecht Meier, Walkenried.

Inhalt: Die neuen Entwürfe zum Neubau des Sächsischen Ständehauses und die Brühl'sche Terrasse in Dresden. — August von Beyer (Schluss). — Die Einführung der Stielwasser von Mannheim in den Rhein. — Mittheilungen aus Vereinen. — Der Portlandzement und seine Anwendungen im Bauwesen. — Vermischtes. — Bücherschau. — Preisbewerbungen. — Brief- und Fragekasten.

Kommissionsverlag von Ernst Toeche, Berlin. Für die Redaktion i. V. verantwortl. Albert Hofmann, Berlin. Druck von Wilh. Greve, Berlin

Ganz eigenartig ist das Schlusskapitel des Werkes, das Beispiele von Ausführungen im Betonbau giebt, die den Gebieten des Grundbaues, des Seebaus, des Brücken- und des Hochbaues, wie auch der Zementwaren-Industrie entnommen sind. Es sind also alle Arten technischen Schaffens, soweit überhaupt die Verwendung von Portlandzement infrage kommt, bedacht. Von den in der 1. Auflage gebrachten Beispielen finden wir die wichtigeren wieder angeführt; an interessanten neuen Beispielen sind u. a. zu nennen: Die Tunnel der Unterpflasterbahn und der Wasserversorgung von Budapest, verschiedene neuere Gasbehälter, die in Blockbau hergestellte Cristal Spring Thalsperre bei San Francisco, die grossen in Beton ausgeführten neueren Brücken, wie die Donaubrücken bei Munderkingen und Inzigkofen, die Rhônebrücke in Genf, die Königin Carola-Brücke in Dresden usw. Eingehend sind auch die Decken- und Treppen-Konstruktionen und die ganz oder doch der Hauptsache nach in Stampfbeton und Kunststein ausgeführten Hochbauten, z. B. diejenigen der Portlandzementwerke Heidelberg behandelt. Die Eintheilung des Stoffes ist z. Th. anders als in der 1. Auflage, so sind die Monier-Konstruktionen nicht mehr in einem besonderen Kapitel vereinigt.

Das Werk eignet sich, wie aus diesen kurzen Mittheilungen hervorgeht, vortrefflich zu einem Nachschlagewerk für Jeden, der Portlandzement und namentlich Beton in grösserer Ausdehnung verwendet. Ein ausführliches, nach Buchstaben geordnetes Wortverzeichniss erleichtert seine Benutzung. — y.

Die neuen Entwürfe zum Neubau des Sächsischen Ständehauses und die Brühl'sche Terrasse in Dresden.

Architekt: Geh. Hofrath Prof. Dr. Paul Wallot in Dresden.

(Schluss.) Hierzu die Abbildungen auf S. 237.



Der neue Entwurf Wallots für das Ständehaus liegt in zwei Varianten vor; die Bedeutung ihres Unterschiedes liegt hauptsächlich im Aufbau. Das Raumprogramm wurde von der sächsischen Staatsregierung mit Rücksicht auf die erweiterten Grenzen der Baustelle dahin erweitert, dass zu den Räumen, welche lediglich den Erfordernissen der beiden Häuser des Landtages dienen, Raumgruppen hinzugenommen wurden, welche nicht unmittelbar mit den Zwecken des Landtages zusammenhängen und nur hierher verlegt wurden, um die kostbaren Raumverhältnisse der Baustelle voll auszunutzen. Unter anderem sind das die Räume für die Staatsschuldenkasse, die Staatsschulden-Buchhalterei, das stenographische Lehrinstitut usw. Das ist nicht zum Vortheil des Bauwerkes geschehen. Ein Blick auf die Grundrisse lehrt allerdings, dass Wallot auch die neuen Forderungen mit jener vollen Meisterschaft erfüllt hat, die seinen Weltruf begründet hat. Indessen, über den Charakter des Geschäftshauses hinaus ist es ihm bei den weitgehenden Forderungen des neuen Programmes nicht möglich gewesen, das Bauwerk in seiner Anlage zu erheben. Und die Forderung hat doch unzweifelhaft volle Berechtigung, dass an jener hervorragenden Stelle ein Kunstwerk stehen müsse, welches schon in der Anlage jene grossen, in ihrer freien Entfaltung durch kleine praktische Zwecke nicht beeinträchtigten Züge aufweist, die bei strenger Erfüllung der praktischen Bestimmung ein architektonisches Werk zum Kunstwerk stempeln. Die Züge einer grossgedachten baulichen Anlage, welche durch die Wahl und die Abmessungen der Räume und durch ihre künstlerisch abgewogene Folge dem Charakter des Gebäudes als vornehmsten Staats- und Repräsentations-Gebäudes entspricht, waren bei diesem Programm unmöglich zu erreichen. So ist z. B. die Wandelhalle der I. Kammer zu einem Konversationsraum zusammengeschrumpft und die II. Kammer hat überhaupt keine Wandelhalle, sondern ihre Räume, wie übrigens auch die der I. Kammer, sind lediglich von Korridoren der üblichen Abmessungen umgeben. Vielleicht weist sogar der Entwurf vom Jahre 1896, welcher die Erhaltung des Brühl'schen Palais zur Voraussetzung hat (Dtsch. Bztg. 1896, S. 297), monumentlere Züge auf.

Einen höheren und volleren Akkord, als er in der Grundrissanlage erklingt, schlägt aber der Aufbau jener Variante an, in welcher die Terrasse verkürzt angenommen ist. Der Gegensatz zu dem Entwurfe, welcher sich auf der Basis der unverkürzten Terrasse aufbaut, ist zu gross, als dass nicht der erstere alle Sympathien für sich gewinnen würde. Die schlichte Erscheinung der erhaltenen Terrasse hat Wallot veranlasst, ein Kellergeschoss, 3 Vollgeschosse und ein Halbgeschoss mit nur auf den Mitteltheil beschränkter Vertikaltheilung aufeinander zu lagern. Abgesehen aber von der unglücklichen Ueberschneidung durch die Terrasse sind in diesem Entwurf Baumasse und Höhenverhältnisse so bedeutend geworden, dass ein ungünstiger Einfluss auf die Umgebung, welche in Chiaveri's Hofkirche und in dem umgebauten Georgenportal des Schlosses ganz bestimmte Forderungen, die mit feinem Gefühl erwogen werden wollen, aufstellt, befürchtet werden müsste. Die Verkürzung der Terrasse dagegen bot einmal die Möglichkeit, die Gebäudehöhe wesentlich zu verringern und zweitens, die Fassade durch eine reiche Vertikaltheilung den Systemen der Hofkirche und ihrer Baumasse näher zu bringen. Es ist eine

kraftvolle Architektur von eindrucksvoller Monumentalität, welche durch die Pilaster- und Säulenthailung erzielt worden ist und die Steigerung des ornamentalen Beiwerkes in die Fülle des Barocken giebt dem Aufbau jenen repräsentativen, aber maassvollen Reichtum, welcher einem Gebäude dieses Ranges zukommt. Fein erwogen sind die Anordnung und der Aufbau des Thurmes, glücklich bemessen die Platzverhältnisse zwischen Kirche, Schloss und Ständehaus, gut aufgestellt gedacht das Denkmal für König Albert, welches der Richtung des Hauptverkehrsstromes stets den interessantesten Anblick, den ein Reiterdenkmal gewährt, den Anblick von der Seite, zuwendet. Nach Durchführung des Umbaues des Georgenportales und nach Vollendung des Ständehauses dürfte sich hier ein architektonisches Bild entfalten, welches als Eingang zur Altstadt einzig dasteht unter den Städten Deutschlands. Das dürfte aber freilich noch nicht so schnell gehen und es ist nach Nachrichten der letzten Tage, welche eine neue Wendung der Verhältnisse vermuthen lassen, wahrscheinlich, dass auch Wallot in dem inrede stehenden Entwurf noch nicht die endgiltige Lösung erblickt.

In seiner Erörterung der Angelegenheit liess der „Dresdner Anzeiger“ die Möglichkeit durchblicken, dass dieser Entwurf „Wallots letztes Wort“ sein könnte. Warum sollte er das sein? Weiss der Verfasser jener Ausführung nicht, dass ein wahrer Künstler, als den wir Meister Wallot verehren gelernt haben, mit sich und seiner Aufgabe unablässig ringt und so lange kämpft, bis er eine befriedigende Lösung gefunden hat? Kennt der Verfasser nicht die Geschichte des Reichshauses und weiss er nicht, dass zu dem Ganzen und zu einzelnen Theilen desselben Entwurf auf Entwurf entstand, bis das heutige Kunstwerk als des Meisters künstlerische Ueberzeugung fertig sich in seinen gewaltigen Massen erhob? In diesen Tagen ist in Dresden eine Kommission, bestehend aus den Hrn. Ende, Licht, Rossbach und Thiersch, zusammengetreten, um in der so schwerwiegenden Angelegenheit des Ständehauses ein Urtheil abzugeben. Dem Vernehmen nach sprach die Kommission ihre Ansicht dahin aus, dass durch Ausschaltung der mit den Zwecken des Landtages nicht unmittelbar zusammenhängenden Raumgruppen die Gebäudemasse nach Möglichkeit zu verringern sei, damit diese sich in die architektonische Umgebung geschmeidiger und harmonischer einfüge, eine Ansicht, der im Hinblick auf die möglichst vollendete Lösung der Frage nur rückhaltlos zugestimmt werden kann. Und wenn man nun die endgiltige Entscheidung in der Angelegenheit noch hinausgeschoben und Wallot beauftragt hat, auf der so vorgeschlagenen neuen Basis einen weiteren Entwurf aufzustellen, glaubt der Verfasser nicht, dass der Meister mit frischer Schaffensfreude in die Bearbeitung der neuen Aufgabe eintritt, die ihn von einem lästigen Zwange befreit und ihm die Möglichkeit gewährt, seinen Gedanken in grösserer künstlerischer Freiheit und Unabhängigkeit sichtbaren Ausdruck zu geben?

Freilich ist die Kommission auch für die Erhaltung der Terrasse in ihrer vollen Ausdehnung eingetreten. Wir haben aber Grund anzunehmen, dass es im Wesentlichen Gefühlsgründe sind, welche zu dieser Entscheidung geführt haben. In letzterer hat sich die gereifte künstlerische Ueberzeugung und Empfindung vereinigt mit dem berechtigten Pietätsgefühl der interessirten Kreise der Stadt Dresden. So sehr wir nun aber

diese Entscheidung ehren, so sind wir doch überzeugt, dass mit uns auch noch andere Kreise nur in einer Verkürzung der Terrasse einen möglichen Ausweg aus der hier gegebenen Schwierigkeit sehen, der dem künstlerischen Zwecke in voller Weise entgegenkommt und das Pietätsgefühl für die Erhaltung des Stadtbildes in der überlieferten Form nicht verletzt.

Wie dem nun aber auch sei: Vorläufig steht in der Beurtheilung des Kernpunktes der Frage Empfindung gegen Empfindung und es ist Sache der neuen Bearbeitung, das Zünglein der Wage nach der einen oder nach der anderen Seite zu neigen. In dieser Erwartung sehen die künstlerischen Kreise Deutschlands den kommenden Dingen mit Spannung entgegen. — H. —

Ueber alte und moderne Strassen-Vermittelungen und Verkehrsplätze.

(Hierzu die Abbildungen auf Seite 236.)

Wenn ein Architekt Fragen des Städtebaues behandeln will, wird er nicht umhin können, Camillo Sitte's zu gedenken, dem das Verdienst gebührt, zuerst die künstlerische Seite mit Nachdruck hervorgehoben und Grundzüge für die künstlerische Behandlung des Städtebaues festgestellt zu haben. Seine Arbeit ist sowohl für den Fachmann als auch für den Laien eine nie versiegende Quelle anregender Gedanken. Das Gebiet ist aber so gross, dass er nicht alles erschöpfend behandeln konnte. Es ist daher nicht zu verwundern und schmälert sein Verdienst in keiner Weise, wenn man bei näherer Betrachtung einzelner Theile des ausgedehnten Gebietes auch wohl einmal zu Ergebnissen gelangt, die sich mit seinen Ansichten nicht ganz decken.

Dem modernen Städtebau wirft Sitte vor, dass er mit rücksichtsloser Verwerfung aller künstlerischen Tradition lediglich Fragen des Verkehrs im Auge behalte. Dieser Tadel ist noch recht milde, denn ich glaube nachweisen zu können, dass es oft auch mit der Beachtung der Verkehrsfragen im modernen Städtebau recht schlecht bestellt ist und dass gewisse, sehr beliebte Formen von Strassen-Vermittelungen und Plätzen nur bei gröblicher Verkennung der wirklichen Verkehrsforderungen haben entstehen und Nachahmung finden können. Eine sorgfältige Berücksichtigung der Verkehrsinteressen führt sogar zu Formen, die den alten viel näher stehen, als den modernen. Es wäre ja auch wunderbar, wenn unsere Vorgänger die Plätze nur nach künstlerischer Laune und nicht auch nach Zweckmässigkeits-Rücksichten gestaltet hätten. Sitte sagt darüber: „Man wird selten irre gehen, in jeder der sonderbaren Krümmungen einen ehemals zweckmässigen Bestand anzunehmen“. Diese Annahme wird wohl nirgends auf Widerspruch stossen.

Haben sich aber die alten malerischen Plätze ursprünglich diesen oder jenen Bedingungen angepasst, die aus Zweckmässigkeits-Rücksichten erwachsen, so lässt sich daraus schon vermuthen, dass zwischen künstlerischen und Verkehrsforderungen kein unversöhnlicher Gegensatz besteht. Man muss sich nur erst darüber klar werden, welches denn eigentlich die Anforderungen des Verkehrs sind.

Diese Frage ist in einem Artikel der „Deutschen Bauzeitung“ vom 23. April 1898 über die Umgestaltung des Potsdamer Platzes in Berlin von Hrn. Brth. Gottheiner eingehend erörtert. Danach ist zunächst zu beachten, dass sie zwiespältiger Natur sind. Denn es kreuzen sich die Interessen der gehenden und der fahrenden Personen. Diese wollen nicht aufgehalten sein, jene sicher über die Dammflächen gelangen, und es ist die Aufgabe des Planbildners, den Interessen beider möglichst gleichmässig gerecht zu werden und nicht eine Gruppe vor der anderen zu bevorzugen. Hinsichtlich der Fussgänger sind folgende, kaum noch einer Begründung bedürftigen Forderungen zu erfüllen:

1. Die Fussgänger sollen den Platz ohne grosse Umwege überschreiten können.
2. Die Dammflächen, die sie hierbei betreten müssen, dürfen keine überflüssige, sondern gerade nur die für den Fuhrwerksverkehr notwendige Breite haben.
3. Der Weg der auf der Platzfläche rollenden Fuhrwerke soll von den Fussgängern mit möglichster Sicherheit voraus beurtheilt werden können.

Für die Fuhrwerke ist zu fordern:

1. Das Fuhrwerk soll im Zuge der Hauptverkehrslinien thunlichst ohne Umwege über den Platz gelangen können.
2. Die Wagenführer sollen mit Sicherheit beurtheilen können, welchen Weg ein in ihrer Nähe sich bewegendes Fuhrwerk im nächsten Zeitabschnitte einschlagen kann.
3. Stockungen des Verkehrs durch Anhäufung der Fuhrwerke an Kreuzungstellen soll durch deren thunlichste Entlastung vorgebeugt werden.
4. Es ist wünschenswerth, dass zwischen je zwei Strassenmündungen immer ein kürzester Weg vorhanden sei, damit die Wagenführer über den einzuschlagenden Weg nicht unschlüssig sein können.

Ferner soll ein Verkehrsplatz sowohl Fussgängern als auch Wagenführern die Orientirung möglichst erleichtern.

Will man sich rühmen können, den Anforderungen des Verkehrs in einem Bebauungsplane wirklich entsprochen zu haben, so müssen die Strassenvermittelungen und Plätze die Prüfung auf obige Bedingungen vertragen können. Viele moderne Formen halten sie aber nicht aus.

Wenn man bedenkt, welche Schwierigkeiten bei lebhaftem Verkehr schon die einfache Strassenkreuzung bereitet, so sollte man meinen, es liege ganz fern, diese Schwierigkeiten noch durch Einführung weiterer Strassenzweige in den Kreuzungspunkt zu vermehren. Und doch ist die in Abbildg. 1 dargestellte Form des Beginns einer Diagonale in einem Rechteck-System eine der beliebtesten in modernen Plänen. Sitte verwirft sie durchaus und mit Recht. Während die einfache Kreuzung 12 verschiedene Fahrlinien aufweist, erhöht sich ihre Zahl hier auf 20. Die zahlreichen Schnittpunkte der verschiedenen Fahrlinien geben ebensoviel Hemmnisse gegen den glatten Verkehr der Fuhrwerke ab. Aber auch für den Fussgänger ist die Form äusserst ungünstig. Wenn er in gerader Richtung seinen Weg über den Damm nehmen will, kann er in die Verlegenheit kommen, sehr breite Dammflächen queren zu müssen und begiebt sich in ein Netz der verschiedensten Fahrrichtungen, wo er die Bewegung der einzelnen Wagen im voraus nicht im geringsten beurtheilen kann. Es bleibt ihm nichts übrig, als einen grossen Umweg zu machen, wenn er sicher gehen will. Eine Gliederung der Dammfläche durch eine oder mehrere Zufluchtsinseln ist unmöglich.

In älteren Stadtanlagen findet man denn auch diese Form äusserst selten. Bei der Piazza del Gesù (Abbildg. 2) in Rom ist versucht, der Schwierigkeiten durch Bildung eines kleinen quadratischen Platzes Herr zu werden. Sobald die Platzfläche gegliedert wird, ist hier für den Fussgänger ganz gut gesorgt, aber der Fuhrwerksverkehr wieder auf Umwege angewiesen. Die weitaus häufigere Form ist die in Abbildg. 3 dargestellte. Hier ist die komplizierte Kreuzung der Abbildg. 1 in eine einfache Kreuzung und eine Gabelung aufgelöst. Der Fuhrwerksverkehr wird dadurch viel übersichtlicher, und der Fussgänger findet überall von einem Bürgersteige zum anderen kurze Uebergänge. Die Abbildg. 4 u. 5, Beispiele aus Florenz, zeigen, wie geflissentlich die Alten das Zusammenführen mehrerer Strassen in einen Punkt vermieden. Ausser der allmählichen Verästelung der Strassen wendeten sie zu dem Zwecke auch noch die Versetzung der Linien an den Knotenpunkten an, ein Mittel, von dem heute leider fast gar kein Gebrauch mehr gemacht wird. Auch Abbildg. 6 und 11, Beispiele aus Trier, zeigen die Versetzung an den Knotenpunkten, wenn auch in etwas anderer Form als in Florenz. Wie wir später sehen werden, haben wir es hier wahrscheinlich mit altrömischer, beiden Städten gemeinsamer Tradition zu thun.

Bei Abbildg. 3 sind die Fahrlinien klarer und übersichtlicher als in Abbildg. 1, aber die Anzahl der die Hauptkreuzung passirenden Fuhrwerke bleibt unvermindert. Für lebhaften Verkehr kann es aber wünschenswerth sein, die Kreuzung zu entlasten. Eine in diesem Falle sehr zweckmässige Form zeigt Abbildg. 7, bei welcher ein Theil des Verkehrs der Kreuzung entzogen wird. In dieser bleiben nur noch 10 Fahrlinien, weil der Verkehr der Diagonale zumtheil vorher abgelenkt wird. Es bildet sich dabei ein mehr oder weniger grosser Dreiecksplatz, und damit scheinen wir auf einen Gegensatz zwischen Verkehrs- und künstlerischen Forderungen zu stossen. Denn Sitte bekämpft Dreiecksplätze durchaus und sagt von ihnen: „Dreieckige Plätze wirken immer unschön, weil hier eine Täuschung des Auges unmöglich ist.“ Nach dem textlichen Zusammenhange heisst das soviel wie „weil man einen Dreiecksplatz nie als Viereck auffassen wird.“ Sitte meint nämlich, die so vielfach unregelmässigen alten Plätze wirkten deshalb nicht ungünstig, weil man ihre Unregelmässigkeiten übersieht, und ein fünfeckiger Platz hatte beispielsweise in der Erinnerung als Viereck. In dieser nach meinem Empfinden nicht immer zutreffenden Begründung scheint mir die Ursache der einem aufmerksamen Leser auffallenden Widersprüche zwischen der ersten und der zweiten Hälfte des Sitte'schen Werkes zu

liegen. Erst weist er nach, wie wenig Werth die Regelmässigkeit einer Platzfigur hat, und erläutert dies an einer Reihe von Beispielen alter unregelmässiger, auch dreieckiger Plätze, später aber kritisiert er moderne unregelmässige Plätze recht abfällig, wobei die Begriffe „regelmässig“ und „viereckig“ in einander verschwimmen. Ein Dreiecks- oder Fünfecksplatz kann aber ebenso gut regelmässig sein, wie ein Vierecksplatz. Sitte hat den Widerspruch, in den er mit sich selbst gerathen ist, auch empfunden und er sucht ihn zu lösen, indem er einen Unterschied zwischen alten und modernen Unregelmässigkeiten annimmt, den er dahin definiert, dass die modernen sofort vom Auge wahrgenommen werden, während über die alten sich das Auge täuschen kann. So kommt er dazu, schliesslich fast den Inhalt seiner ersten so werthvollen Ausführungen umzustossen, indem er sagt:

„Früher steckte alles Schiefwinkelige, Unschöne unsichtbar in den verbauten Flächen, heute bleiben alle unregelmässigen Zwickel als Plätze übrig.“ Also kommt wieder das Rechtwinkelige, das Viereck, das Quadrat oder Rechteck als Ideal zum Vorschein. Hierin liegt ein so starker Widerspruch gegen seine sonstigen Anschauungen, dass ein Irrthum in der Deduktion zu vermuthen ist.

Ich finde ihn, wie oben gesagt, in der Annahme, dass die schöne Wirkung alter unregelmässiger Plätze auf einer Hinwegtäuschung des Auges über die Unregelmässigkeit beruhe. Ich meine vielmehr, dass Unregelmässigkeit da nicht störend wirkt, wo sie zweckmässig und in den Verhältnissen begründet ist, und dass Regelmässigkeit an sich keinen künstlerischen Werth hat. In dieser Hinsicht trete ich folgendem Ausspruch Sitte's aus dem ersten Theile seines Werkes durchaus bei:

„Da hilft nichts, als die eingeschlichene Krankheit der starren geometrischen Regelmässigkeit wieder mit dem Gegengifte verstandesmässiger Theorie zu bekämpfen.“

Hier ist der Nagel auf den Kopf getroffen. Es gilt, die starre geometrische Regelmässigkeit zu vernichten, die der Feind des Lebensdruckes ist. Das Individualisiren eines Platzes ist die Hauptaufgabe, das Herausheben aus der blossen Gattung der Rechtecks-, Dreiecks-, Fünfecks- usw. Plätze, die Form an sich ist für die ästhetische Wirkung vollkommen gleichgiltig.

So haben sich denn auch die Alten durchaus nicht vor der Anlage von Dreiecksplätzen gescheut, aber sie haben sie geschickt zu behandeln und durch verschiedene Mittel der Dreiecksfigur das starre Geometrische zu nehmen gewusst. Abbildg. 7 stellt eben nur das todte Schema dar, in dem das Geometrische zu stark hervortritt. Es gilt, dieses Schema in geeigneter Weise individuell auszugestalten und die Form zu beleben. Es wird dies um so lohnender sein, als die Form für den Verkehr so äusserst zweckmässig ist.

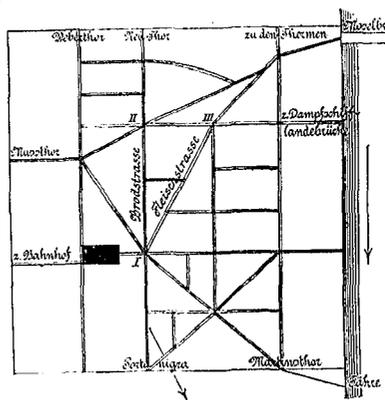
An Vorbildern fehlt es durchaus nicht. Ich greife als Beispiel eine namenlose Strassenvermittlung in Bologna (Abbildg. 8) heraus. Die Hauptstrasse ist gerade durchgeführt, die Querstrasse versetzt, die Einnümdung der Diagonale geknickt, wodurch die Geschlossenheit der Platzwandung in geschickter Weise erhöht ist. Die Platzfläche lässt sich gut gliedern. Es sind zwei bevorzugte Baustellen vorhanden, durch deren Besetzung mit geeigneten Monumentalbauten die bescheidene Strassenvermittlung zu einem schönen Platze erhoben werden könnte. Allen Verkehrsanforderungen ist genügt, von starrer geometrischer Form keine Spur mehr, der Platz hat Leben.

Als weiteres Beispiel, wie eigenartig ein Dreiecksplatz ausgebaut werden kann, führe ich den Marktplatz von Trier an (Abbildg. 9). Diese altherwürdige Stadt ist im Rechtecksystem mit Diagonalen angelegt, wie das bei ihrer Lage an der Mosel, die hier nahezu geradlinig fliesst, naturgemäss war. Abbildung 12 stellt das vereinfachte Schema des Stadtplanes vor. Von der Porta nigra führt die alte Heerstrasse moselaufwärts quer durch Trier zum Neuthor, am Marktplatze schwenkt von ihr die zur Moselbrücke führende zweite Hauptstrasse ab. Dies sind die Grundlinien, die für die Platzgestaltung maassgebend waren und sich auch in seiner Dreiecksform deutlich aussprechen. Die Nebenstrassen sind untergeordnet behandelt. Die Aehnlichkeit mit Abbildg. 8 ist auffallend.

Sollte man nicht eine gemeinsame Tradition voraussetzen? Dem Planschema nach haben wir es mit einem Knotenpunkte von sieben Strassen zu thun. Wie eigenartig sind aber ihre Mündungen durch Verästelung und Versetzung gruppiert! Dabei sind die Hauptstrassen klar hervorgehoben, die Orientierung dadurch sehr erleichtert. Charakteristisch ist auch die Benennung der Hauptstrassen nach den wichtigsten Nahrungsmitteln als „Brodstrasse“ und „Fleischstrasse“.

Mir haftet der Trierer Marktplatz als einer der reizvollsten Plätze in der Erinnerung. Kommt man von der Fleischstrasse, so erblickt man zunächst das 1453 erbaute „Rothe Haus“, ehemals Versammlungshaus der Rathsherren, vor dem ein angemessener Vorplatz angelegt ist; sodann wird der Blick auf den anmuthigen Petersbrunnen gelenkt, der trotz seines kleinen Maassstabes durch den nahen Hintergrund der Häuser einen bedeutenden Eindruck macht. Hat man ihn betrachtet, so erscheint dem Auge in einiger Entfernung die gewaltige Porta nigra, und schreitet man auf diese zu, so erblickt man zur Rechten den Dom. Wendet man sich nun um, so steigt mächtig über den Bürgerwohnungen der Thurm der Kirche auf, zu deren Besuch ein reizendes Renaissanceportal an der südlichen Platzwand der Kirche einladet. Eine Ueberraschung löst die andere ab. Die unregelmässige, im Grunde dreieckige Form des Platzes bemerkt man wohl, das Auge wird nicht durch Täuschung bewegt, ihn für

Abbildg. 12.



ein Viereck zu halten, aber die Form stört in keiner Weise, weil sie aus den Verhältnissen erwachsen und durchaus zweckmässig ist. Vom künstlerischen Standpunkte bemerkenswerth ist besonders die Einnümdung der Fleischstrasse mittels des kleinen Nebenplatzes, der zugleich als monumentaler Vorplatz für das „Rothe Haus“ dient, sowie die eigenartige Aufstellung des Brunnens. Obgleich erst 1595 errichtet, steht er ersichtlich noch an der uralten Tränkstelle, die für die auf der Heerstrasse daherkommenden Zugthiere der Fracht-Fuhrwerke angelegt war. Man beachte die merkwürdige Aehnlichkeit mit der Stellung des „schönen Brunnens“ in Nürnberg und des „Marktbrunnens“ in Mainz.

Nach diesen Beispielen ist in Abbildg. 10 versucht, aus dem Schema Abbildg. 7 durch das Mittel der Versetzung und Verästelung eine zweckmässige und doch von geometrischer Starrheit freie Form zu entwickeln. Die Verkehrslinien sind durch Gliederung der Platzfläche klar gekennzeichnet, und durch Beachtung der Bedingung, dass zwischen je zwei Strassenmündungen immer ein kürzester Weg vorhanden sein soll, ist der Hauptkreuzungspunkt bis auf 8 Fahrlinien entlastet, da nicht nur die zwischen d und b, sondern auch die zwischen a und c verkehrenden Fuhrwerke die Kreuzung bei e auf dem nächsten Wege nicht berühren. Diese wird nur noch in den Richtungen a—d und e—b oder c beansprucht. Es ergeben sich zwei bevorzugte Baustellen, die sich zur Errichtung öffentlicher Gebäude eignen und ein für die Aufstellung eines Brunnens passender Platz auf einer Zufluchtsinsel. Die Fussgänger haben in keiner Richtung grössere Dammflächen zu überschreiten als bei gewöhnlichen Strassen. Es unterliegt wohl keinem Zweifel, dass ein solcher kleiner Verkehrsplatz sowohl den Forderungen der Zweckmässigkeit entspricht, als auch einen ästhetisch befriedigenden, ja wirklich schönen Eindruck machen und reizvolle Bilder gewähren kann. —

(Schluss folgt.)

Ueber hörbare Bahnhofs-Abschlussignale.

Zu den Mittheilungen auf S. 166 sei noch Folgendes ausgeführt: Es ist mit Befriedigung zu begrüssen, dass die Nützlichkeit hörbarer Bahnhofs-Abschlussignale einwandlos anerkannt wird. Leider hat jedoch diese Ansicht bei den Eisenbahn-Betriebstechnikern bisher wenig Verbreitung gefunden; nach unserer Kenntniss sind hörbare Bahnhofs-Abschlussignale nur äusserst selten in Anwendung gekommen. Die Beobachtung, dass bereits

an vielen Punkten mit dichtem Verkehr diese Signale verwendet seien, scheint sich daher leider nur auf den Gesichtskreis des Hrn. Verfassers der angeführten Mittheilungen zu beziehen.

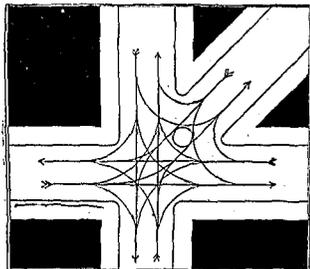
Bei den preussischen Staatsbahnen ist die Stellung der Bahnhofs-Abschlussignalmaste im § 14 (2) der Anw. für das Entw. von Bhn. wie folgt vorgeschrieben: „Der Standort des Einfahrt-Signalmastes ist beim Vorhandensein

eines Vorsignales nicht weiter als es die Umstände erfordern, jedoch mindestens 50^m von dem zu deckenden Gefahrpunkte abzurücken.“ Dieser Bestimmung folgend, sind die Abschlussmaste in der Regel 50^m vor der ersten Weiche angeordnet. Die Vorschrift ist wohl aus dem Bemühen entsprungen, den Zugverkehr thunlichst wenig zu verzögern.

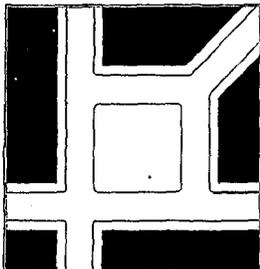
Auch der Verfasser der Mittheilung auf S. 166 meint, dass durch das Hinausschieben der Abschlussmaste der Zugverkehr mehr als zulässig benachtheiligt würde. Eine Verzögerung der Zugbewegung tritt selbstverständlich in allen jenen Fällen nicht ein, in denen der betr.

mässig gross ist, sodass das Anfahren nach dem Aufenthalte schnell vorstatten geht. Die erreichte Geschwindigkeit kann bis vor den Bahnsteig beibehalten werden, da die vollkommenen Bremsvorrichtungen schnelles Halten ermöglichen. Es wird daher die durchschnittliche Geschwindigkeit nicht gering sein und zwar um so grösser, je länger die Strecke vom Signal bis zum Bahnsteig ist, da alsdann hier auch die grösste Geschwindigkeit steigen wird. Die Fahrzeit beträgt sonach einmal: Länge vom jetzt üblichen Standpunkte des Signales bis zum Bahnsteig multipliziert mit der erreichten mittleren Geschwindigkeit, und sodann: Länge vom neuen Standpunkte des Signales bis zum Bahn-

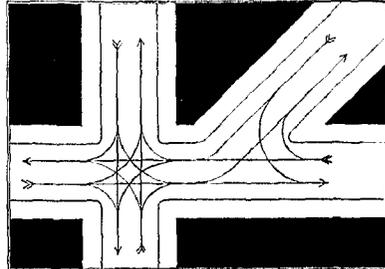
Abbildg. 1.



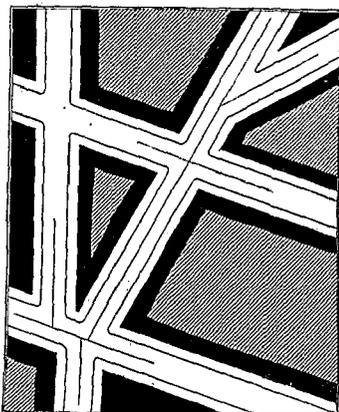
Abbildg. 2. Piazza del Gesù in Rom.



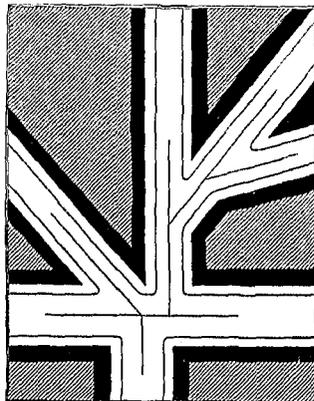
Abbildg. 3.



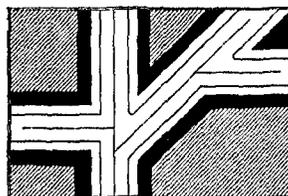
Abbildg. 4. Beispiele aus Florenz.



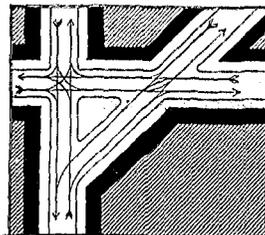
Abbildg. 5.



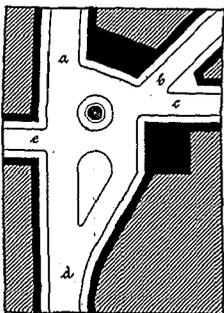
Abbildg. 6. Beispiel aus Trier.



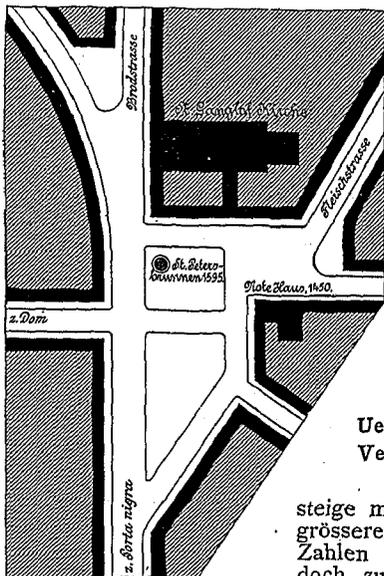
Abbildg. 7.



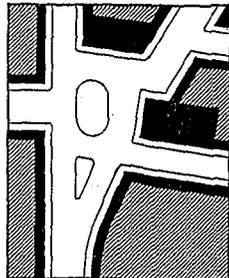
Abbildg. 10.



Abbildg. 9. Marktplatz in Trier.



Abbildg. 8. Beispiel aus Bologna.



Abbildg. 11. Beispiel aus Trier.



Ueber alte und moderne Strassen-Vermittelungen und Verkehrsplätze.

Zug den Bahnhof fahrplanmässig ohne Aufenthalt durchfahren sollte, jedoch aus irgend einem Grunde am Abschlusse zum Stehen gebracht wird. Denn alsdann ist es ja gleichgültig, an welcher Stelle dieser nicht vorgesehene Aufenthalt stattfindet. Die Verzögerung beschränkt sich daher auf diejenigen Fälle, in denen ein Zug fahrplanmässig auf dem Bahnhofe hält. Unterscheiden wir hier zwischen Personenzügen und Güterzügen.

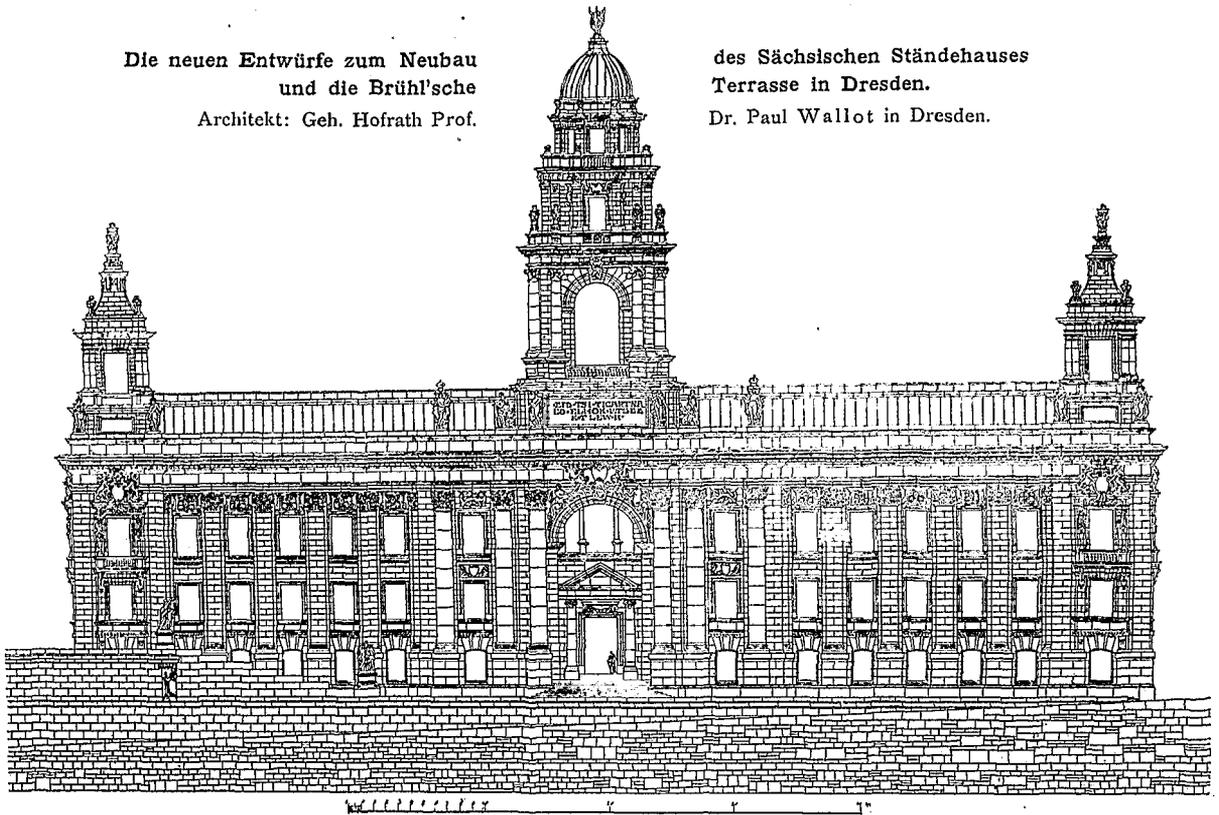
Würde ein Personenzug um die Bremsstrecke der Züge vom Bahnhofe weiter entfernt durch das auf „Halt“ stehende Abschlussignal aufgehalten, so ist zu berücksichtigen, dass die Zugkraft der Lokomotiven verhältniss-

steige multipliziert mit der mittleren, jetzt aber grösseren Geschwindigkeit. Wenn sich auch Zahlen natürlich nicht angeben lassen, so ist doch zu übersehen, dass der Zeitverlust nicht gross sein kann, zumal der Längenunterschied nur etwa 300^m beträgt. Nach mehreren grossen Unfällen, welche auf Kopfstationen stattfanden, kam man auch zu der Ueberzeugung, dass ein ganz langsames Einfahren der Züge in diese Stationen ausführbar sei.

Bei langen Güterzügen wird der Zeitverlust allerdings grösser. Immerhin ist dieser Verlust nicht empfindlich, wenn es sich allein um Güterzüge handelt. Störender dürfte es hingegen sein, wenn durch die verlangsamte Einfahrt eines Güterzuges die Freigabe der Strecke für einen nachfolgenden Personenzug verspätet wird. Da jedoch die Personenzüge den Vorrang vor den Güterzügen haben, so wird in zweifelhaften Fällen der ge-

Die neuen Entwürfe zum Neubau
und die Brühl'sche
Architekt: Geh. Hofrath Prof.

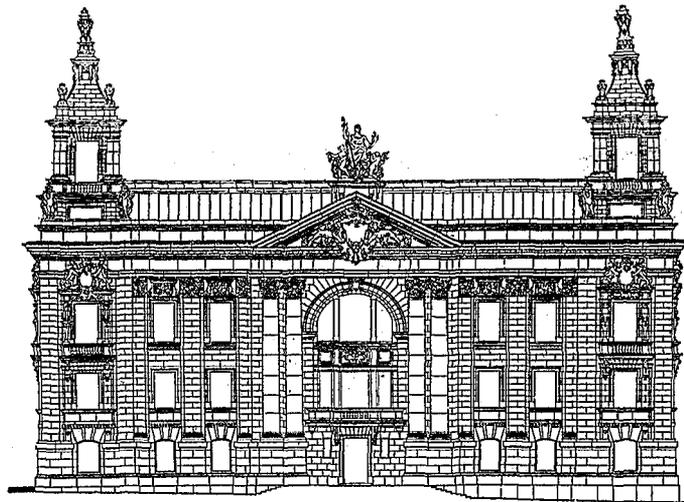
des Sächsischen Ständehauses
Terrasse in Dresden.
Dr. Paul Wallot in Dresden.



Fassade zur Elbe- (Terrassen-) Seite.

wissenschaftliche Beamte der Vorstation die Ausfahrt eines Güterzuges erst nach Durchfahrt des etwa dicht hinterher folgenden Personen - Zuges gestatten. Auch diese Gattung von Verzögerungen lässt sich daher bei einigem guten Willen beschränken. Es ist ja schliesslich ein allgemein anerkannter Grundsatz im Eisenbahn-Signalwesen, dass man bei der Wahl zwischen Verzögerung und Gefährdung sich stets für erstere zu entscheiden hat.

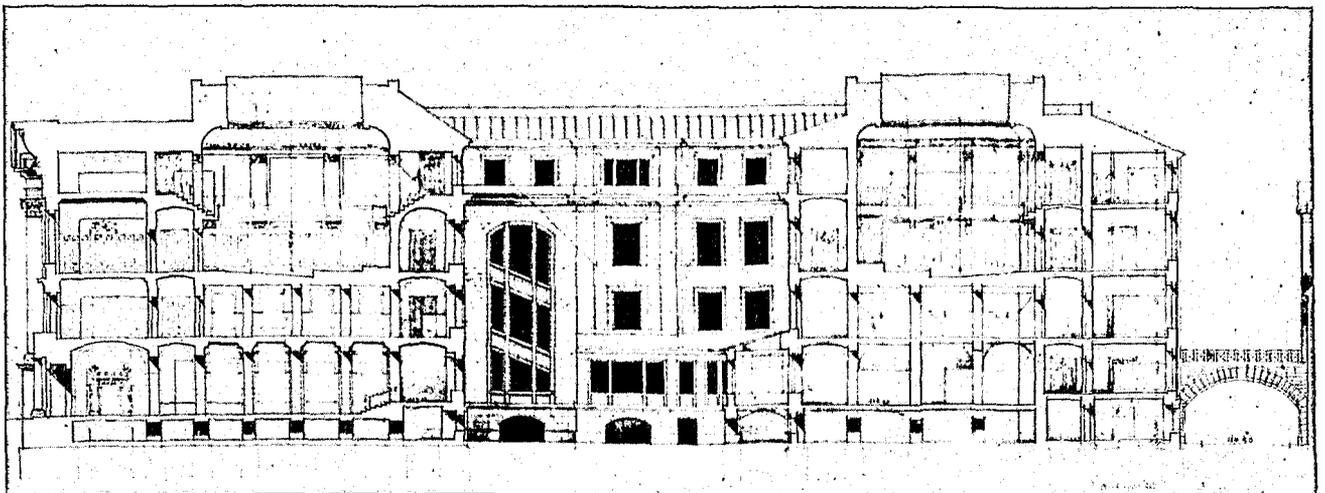
Wir wünschten daher, dass die oben wiedergegebene Bestimmung etwa in der Weise abgeändert wird, dass das Bahnhofs-Abschlusssignal, sofern nicht besondere Umstände



Fassade zum Schlossplatz.

dieses verbieten, um die Bremsstrecke der Züge entfernt vor den Gefahrenpunkt zu stellen ist.

Überall dort, wo diese Anordnungen anwendbar ist, erblicken wir in der Verbindung des selbstthätigen Knallsignales mit dem Vorsignale keinen Vortheil. Den Vorschlag aber, das Knallsignal erst beim Eintritt von Nebel oder Schneetreiben einzuschalten, halten wir für bedenklich, da alsdann die Auslegung dieses Signales in das Belieben des Stationsbeamten gestellt ist. Zudem ist zu berücksichtigen, dass es sich nicht allein um die Gefahr bei Nebel und Schneetreiben handelt, sondern auch um Irrthümer in der Sinnes-



Längsschnitt.

auffassung des Lokomotivführers, welche zwar selten, aber nicht ganz ausgeschlossen sind. Würde bei so vielen grossen Unfällen das Lokomotiv-Personal nicht mit zugrunde gegangen sein, so würden unsere Kenntnisse über diesen Punkt weniger Lücken aufweisen. Da die Verbindung des Knallsignales mit dem Abschlussignal unbedingte Zwangsläufigkeit ermöglicht, so halten wir diese Sicherung für vollkommener.

Ueber die Bauart selbstthätiger Knallsignale möge noch Folgendes bemerkt werden: Zunächst würde eine unbedingte Sicherheit des Alarmschusses zu verlangen sein. Derselbe muss so gesichert sein, dass er sich bei jeder Witterung beliebig lange Zeit im Freien hält, ohne im Ernstfälle zu versagen. Der Schuss muss ferner so laut sein und eine solche Klangfarbe haben, dass er auch in dem Gerassel der Schnellzugmaschinen mit Sicherheit vernommen werden kann und von dem Knall der Jagdgewehre leicht zu unterscheiden ist. Wenn somit eine sehr kräftige Ladung erforderlich erscheint, so muss die Vorrichtung doch so eingerichtet sein, dass in der Nähe sich aufhaltende Personen keinesfalls verletzt werden können. Ferner würde darauf zu sehen sein, dass die Leitung von der Station her und die Auslösung des Schusses unbedingt sicher sind. Um bei Drahtzugleitungen diese Bedingung zu erfüllen, lassen sich die bekannten Hilfskonstruktionen nicht vermeiden, welche bei Stellwerken vorgeschrieben sind. Etwa nöthige Abhängigkeiten werden umständlich und theuer. Auch ist die in unserem Aufsätze auf S. 131 befürwortete Verbindung zwischen dem Knallsignale und dem Diensthabenden sowie den Wärterposten des Bahnhofes kaum ausführbar, weil die Entfernungen zu grosse sind. Sodann lässt sich die Einschaltung mehrerer Knallsignale in dieselbe Drahtzugleitung, welche immerhin erwünscht sein dürfte, mit Sicherheit nicht erreichen.

Für selbstthätige hörbare Signale mit elektrischem Betriebe dürfte nur Ruhestrom infrage kommen. Der Ruhestrom durchfliesst bekanntlich die Leitung und die zugehörige Vorrichtung ständig und verhindert dadurch

dauernd, dass dieselbe in Wirkung tritt. Nur durch die Unterbrechung der Leitung erfolgt die Bethätigung des Apparates, sodass diese auch dann eintritt, wenn die Unterhaltung der Einrichtung unzureichend oder die Leitung zerstört sein sollte. Dieser grosse Vortheil darf wohl hier nicht entbehrt werden, da stets Menschenleben auf dem Spiele stehen, wenn die Vorrichtung einmal in Thätigkeit treten soll. Knallsignale mit Ruhestrombetrieb lassen sich auch an die vorhandenen Stellwerke leicht anschliessen und ermöglichen eine einfache Lösung aller Aufgaben, welche im Interesse der Sicherheit des Eisenbahn-Betriebes zu stellen sind.

Für weniger wichtig halten wir, das selbstthätige Knallsignal mit Repetirvorrichtung zu versehen derart, dass durch das Abfeuern eines Schusses stets ein neuer eingetrückt wird, weil die Fälle, in welchen ein Haltsignal überfahren wird, doch immer nur selten sind und alsdann meistens Zeit ist, die Vorrichtung von neuem zu laden. Auch ist es wohl sehr unwahrscheinlich, dass gerade mehre Züge hintereinander das auf „Halt“ stehende Abschlussignal überfahren. Für weniger wichtig halten wir schliesslich auch den Vorschlag, das hörbare Signal noch mit einem sichtbaren Feuerzeichen, etwa einer Rakete, zu kuppeln, weil wohl als sichtbare Signale die jetzt üblichen Abschluss- und Vorsignale ausreichen.

Bei Gelegenheit der Verhandlungen über die Kanalvorlage hat kürzlich Hr. Minister Thielen bezeugt, dass die Eisenbahnen zeitweise bereits bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit belastet seien — ein für die Eisenbahnreisenden etwas unbehagliches Bekenntniss. Denn wir haben nicht erfahren, dass entsprechend der enormen Verdichtung des Verkehrs auch die Maassnahmen zur Erhöhung der Betriebssicherheit vermehrt und verbessert seien. Insbesondere dürfte die Frage der hörbaren Bahnhof-Abschlussignale dringend einer Lösung bedürfen. Wir hoffen, dass diese Lösung baldigst und nicht erst dann erfolgt, wenn noch andere so entsetzliche Unfälle vorgekommen sind, wie der von Forrest. — +

Vermischtes.

Zur Unterhaltung des Eisenbahnbaues der Doppelbahnen. Es ist eine ziemlich bekannte Thatsache, dass Schienenleise, welche nur nach einer Richtung befahren werden, wie bei Doppelbahnen, sehr bald eine sägeförmige Verzerrung in lothrechter Beziehung erleiden. Die von den Zügen angefahrenen Ende der Schienen senken sich in kurzer Zeit bleibend tiefer, als die Ablaufende der Schienen. Die Wagenräder treffen dann nicht mehr auf den vordersten Theil des Kopfes der angelaufenen Schiene, sondern schlagen erst in einiger Entfernung vom Schienenstosse auf, was man daran erkennen kann, dass die Oberfläche des Schienenkopfes zunächst dem Anlaufende matt-scheinend bleibt, wogegen diese Fläche weiterhin glänzend wird. Verschiedene Erklärungen dieser auffälligen Erscheinung sind in der Fachliteratur aufgetreten.

Nach einer derselben federt das durch die Radlast hinuntergedrückte Schienenende, während das Rad die Stossücke überspringt, so kräftig zurück, dass das Rad in die Höhe geschnellt wird und dabei den vordersten Theil des Kopfes der angefahrenen Schiene überhüpft. Infolge der hämmernden Wirkung beim Herabfallen des Rades würden dann sowohl die Schiene, als auch deren Unterlagen am Anlaufende tiefer geschlagen, als am Ablaufende, wodurch sich die Sägeförmigkeit des Gestänges ergebe.

Eine andere Erklärung dieser Formbildung geht davon aus, dass die Schienen, welche bei unseren Bahnen bekanntlich nicht lothrecht stehen, unter der in der Hauptsache lothrecht wirkenden Radlast mit dem Kopfe nach Innen verdreht werden, namentlich in der Nähe des Schienenstosses, wo diesen Verdrehungen weniger Widerstand geleistet ist. Diese Drehwirkung soll nun am Schienenlaufende, das unter dem unmittelbaren Einflusse eines Rades steht, eine grössere, als am angefahrenen Schienenende sein, auf welch' letzteres der Lastantheil durch die Laschenverbindung in gemindertem Maasse übertragen werde. Die Folge hiervon sei ein ungleichmässiges Verdrehen der beiden an einander stossenden Schienenende, so zwar, dass die Aussenkante des Ablaufendes am höchsten zu stehen komme. Von dieser Kante müsse dann das Rad auf die etwas tiefer befindliche angelaufene Schiene hinabfallen und dadurch die eingangs geschilderte Veränderung der Gleislage hervorbringen.

Wieder nach anderer Ansicht bilden die Oberflächen der beiden Schienen an deren Zusammenstoss einen unsteigig gekrümmten Weg für die Räder der Eisenbahnfahrzeuge, indem die beiden Schienenenden unter dem Einflusse einer in der Nähe des Schienenstosses sitzenden Last, bei entsprechen-

der Verlaschung, wie Kragträger abwärts gebogen werden. Wenn auch die bezüglichen Krümmungshalbmesser sehr gross sind, so dass die Radkränze die Schienenköpfe an deren Enden berühren oder selbst in die Stossücken hineinsinken können, zunächst also ein Ueberspringen eines Theiles der Schienenoberfläche ausgeschlossen bliebe, so wird doch beim Uebergang des in Abwärtsbewegung begriffenen Rades von der Ablaufschiene auf die entgegen-gesetzt gekrümmte Anlaufschiene letztere stets einen Schlag erhalten, durch welchen sie allmählich tiefer gedrückt werden muss als das Schienenablaufende, über welches das Rad glatt abrollt.

Es werden wohl alle oder wenigstens die letzten zwei dieser dargelegten Ursachen zusammenwirken, um den Anfangszustand gleich hoher Schienenende rasch aufzuheben. Sobald aber die Schienenköpfe am Stosse nicht mehr in gleicher Höhe liegen, wird die Verzerrung des Gleises schnell fortschreiten, da sich zu deren Anlass noch der Fall der Räder beim Uebergange von der höheren auf die tiefer gelegene Schiene gesellen wird.

Soviel ist sicher, dass bei der gewöhnlichen Gleisanordnung das angefahrne Schienenende eine stärkere Beanspruchung erfährt, als das Ablaufende. Zur Abhilfe gegen diesen für den ruhigen Gang der Fahrzeuge und für die Gleiserhaltung nachtheiligen Zustand haben einige Bahnverwaltungen zur unsymmetrischen Vertheilung der Schwellen beiderseits der symmetrisch zum Stosse angeordneten Stosschwellen gegriffen. Es wird sich empfehlen, auch die Stosschwellen mit ungleichen Abständen vom Schienenstosse zu verlegen und bezw. die Schienenstoss-Verbindung unsymmetrisch auszubilden. Die hierfür zweckmässigsten Schwellenabstände herauszufinden, wird einzig dem Versuchswege überlassen bleiben müssen. — H.

Die Frage der Strafbarkeit der Entwendung von Elektrizität ist vor kurzem vom ersten Senat des Reichsgerichtes in Leipzig verneint worden. Die Begründung dieser Verneinung ist eine solche, dass eine Ergänzung des Strafgesetzbuches als die nothwendige Voraussetzung der Verhütung von Diebstählen an Elektrizität gefordert werden muss. Der genannte Senat hat aus Anlass eines bestimmten Falles, in welchem 2 Personen durch einen heimlich angelegten Draht längere Zeit hindurch Elektrizität zur Beleuchtung ihres Zimmers entwendet hatten, nicht angenommen, dass strafbarer Diebstahl vorliege und das folgendermassen begründet: Für die Frage, ob Elektrizität Gegenstand des Diebstahls sein kann, ist entscheidend, ob sie eine bewegliche Sache ist. Im Sinne des Diebstahls-

Paragrafen wurden unter Sachen bisher immer nur körperliche Sachen verstanden. Nun ist allerdings als Gegensatz regelmässig nur eine unkörperliche Sache (z. B. eine Forderung) angesehen worden. Um im Gegensatz zu unkörperlichen Sachen und im Anschluss an die körperlichen Sachen zu letzteren auch die Gegenstände des wirtschaftlichen Verkehrs rechnen zu können, wäre es nothwendig, den bisherigen Sachbegriff, wie er in der Rechtsprechung allgemein angenommen ist, wonach eine körperliche Sache eine selbständige stoffliche Existenz hat, eine physikalische Materie ist, neu zu konstruieren. Diese Neubildung würde aber weder in dem bisherigen Sprachgebrauche, noch in der historischen Entwicklung des Sachbegriffes im Strafgesetze, noch in der Rechtsprechung eine Stütze finden. Selbst das neue bürgerliche Gesetzbuch kann dazu nicht herangezogen werden. Die Elektrizität wird zu den Energien der Natur wie Schall, Licht, Elastizität gerechnet. Wenn auch ihr Wesen noch nicht erforscht ist, so ist man doch von der Annahme, dass sie eine Art Flüssigkeit sei, längst abgekommen. Wenn man noch immer von elektrischem „Strom“ spricht, so ist dies nur ein nicht zutreffender bildlicher Ausdruck. Auch das Thatbestandsmerkmal der Wegnahme aus dem Gewahrsam wird sich bei der Elektrizität nur schwer herstellen lassen. Auch wenn sie „abgeleitet“ und ihre Kraft verbraucht wird, kann sie doch nicht so selbständig und losgelöst von dem stofflichen Gegenstande, der ihr Erzeuger und Leiter ist, in einen anderen Weg und Gewahrsam gebracht werden, selbst wenn es sich um einen gefüllten Akkumulator handelt. Ein solcher selbst kann allerdings Gegenstand des Diebstahls sein, denn er ist eine körperliche Sache. Auf die Entwendung der Elektrizität allein kann aber der Diebstahls-Paragraph ohne zulässige Ausdehnung und Neukonstruktion des Sachbegriffes, deren Tragweite sich nicht übersehen lässt und die wohl eine Ausdehnung auf Schall, Licht usw. zur unliebsamen Folge hätte, nicht angewendet werden. Die Frage, ob andere Strafnormen im vorliegenden Falle zur Anwendung kommen können, war auch zu verneinen. Sachbeschädigung konnte nicht angenommen werden, weil eine solche die Einwirkung auf die Substanz der Sache erfordert. Man kann auch nicht sagen, dass dem Drahte eine Eigenschaft entzogen worden sei, denn die Elektrizität ist keine Eigenschaft des Drahtes. Auch von Betrug kann — im vorliegenden Falle wenigstens — keine Rede sein, denn es fehlt die Vorspiegelung einer falschen Thatsache und die Erregung eines Irrthums. — Der Senat ist der Ansicht, dass bezüglich der Elektrizität die Rechtsprechung sich wenigstens auf die negativen Ergebnisse der wissenschaftlichen Forschung stützen kann, und danach war anzunehmen, dass der Elektrizität diejenigen Eigenschaften fehlen, welche nöthig wären, um sie als bewegliche Sache im Sinne des Gesetzes anzusehen.

Die Einweihung des Thronsaales des Palazzo Caffarelli in Rom, der sich in seiner neuen, prunkvollen Gestalt bekanntlich als eine gemeinsame Arbeit der Professoren Herm. Prell in Dresden und Alfr. Messel in Berlin darstellt, hat am 6. Mai unter Anwesenheit des italienischen Königspaares in feierlicher Weise stattgefunden. Unter der Darstellung der Germania auf der Wand gegenüber dem Thronessel befindet sich die inschriftliche Urkunde mit folgendem Wortlaut: „Wilhelm II., Kaiser und König, befahl, der Vorfahren Ruhm eingedenk, Deutschlands Palast in der ewigen Stadt mit des Vaterlandes Sagen zu zieren. 1899.“ —

Auszeichnungen an Künstler. Auf der 26. Jahresausstellung im Künstlerhause in Wien 1899 erhielt die grosse goldene Staatsmedaille der Architekt A. Marcel in Paris für seine „Japanische Gallerie in Paris“; die kleine goldene Medaille erhielt der Architekt Professor Bruno Schmitz in Charlottenburg für seinen Entwurf zum „Völkerschlachtdenkmal bei Leipzig“. —

Abweichen vom Dispens. Als der Konditor K. zu Eschwege auf seinem Grundstücke ein Hintergebäude zu bauen beabsichtigte, wurde ihm auf sein Ansuchen durch Beschluss des Bezirksausschusses die Dispensation von der Bestimmung des § 17 der Baupolizeiordnung vom 15. Juli 1885 bezüglich der Errichtung eines einstöckigen Hintergebäudes ertheilt. Diese Dispensation war erforderlich, da der Hof des Grundstückes durch den Bau die nach dem § 17 erforderliche Grösse verlor. Späterhin ertheilte der Landrath dem K. auf seinen Antrag die Erlaubniss, das Hinterhaus durch Aufsetzen eines zweiten Stockwerkes zu erhöhen. Der Landrath nahm jedoch einige Monate darauf gemäss einer Anweisung des Regierungs-Präsidenten die Baugenehmigung zurück, worauf die Polizei-Verwaltung zu Eschwege durch Verfügung

vom 9. Februar 1898 dem Kläger aufgab, das Hintergebäude, soweit es über ein Stockwerk hinausgeführt ist, binnen acht Wochen abzutragen. K. strengte, nachdem er gegen diese Verfügung erfolglos beide Beschwerdeinstanzen angerufen hatte, Klage an. Der vierte Senat des Ober-Verwaltungsgerichtes wies sie am 26. Januar 1899 ab.

Es ist nach den Ausführungen des Senates anerkanntes Recht, dass wenn ein Dispens von einer baupolizeilichen Bestimmung ertheilt wird, hierdurch das materielle Baurecht eine derartige Aenderung erfährt, dass der Inhalt des Dispenses sowohl für den Bauherrn, als auch für die Baupolizeibehörde als die maassgebende und bindende Rechtsnorm erscheint. Demgemäss hatte der Landrath zu Unrecht den Bau eines zweistöckigen Hintergebäudes genehmigt. Ist aber eine Genehmigung dem bestehenden Recht zuwider ertheilt, so kann der Bauherr nicht ein Recht darauf erwerben, dass der polizeiwidrige Bau bestehen bleibt. Ob dem Kläger ein doloses oder entschuldbares Verfahren zur Last fällt, als er den Landrath um Ertheilung jener Baugenehmigung anging, ist für die Entscheidung des Streites ohne maassgebenden Einfluss. Glaubt der Kläger einen Anspruch auf Schadenersatz gegen den Landrath wegen der irrtümlich ertheilten Baugenehmigung zu haben, so muss es ihm überlassen bleiben, sich u. U. an den ordentlichen Richter zu wenden.

L. K.

Todtenschau.

Der kgl. sächs. Baurath Bernhard Paul Weidner ist in diesen Tagen in Dresden in noch nicht hohem Alter gestorben. In Gemeinschaft mit E. Giese, mit welchem er die Architekten-Firma „Giese & Weidner“ bildete, hat der Verstorbene im Architekturlieben der letzten Jahrzehnte eine hervorragende Stelle eingenommen. In verschiedenen der grossen Wettbewerbe des letzten Vierteljahrhunderts, wie bei den Entwürfen für die St. Petrikirche und des Reichsgerichts in Leipzig, für das Reichshaus in Berlin, für die Dresdener Bahnanlagen usw., mit welchen die Firma Sieger blieb, hat er durch seinen Antheil an dem Erfolge wesentlich beigetragen. Als grössere Bauausführung stand am Beginn der Entwicklung der Firma die Kunsthalle in Düsseldorf. Vor wenigen Jahren hat sich das Gemeinsamkeitsverhältniss der Firma gelöst, diese besteht als „Giese & Sohn“ weiter, während Weidner seine Thätigkeit den grossartigen Bahnbauten in Dresden widmete. Sein Stern aber leuchtete nicht mehr in altem Glanze. —

Bücherschau.

Breslaus malerische Architekturen. Aufgenommen und herausgegeben von Otto F. Probst, Architekt und Oberlehrer der königl. Baugewerkschule Breslau. Begleitender Text von Hans Lutsch, Provinzial-Konservator der Kunstdenkmäler Schlesiens. Verlag des Herausgebers. 10 Lieferungen zu je 6 Taf. Lief. 1.

Unser deutsches Vaterland ist reich an interessanten Städtebildern. Vor allem der Süden hat von jeher die Aufmerksamkeit der Kenner auf sich gelenkt und Veranlassung zur Herausgabe zahlreicher Werke gegeben. Spärlicher ist in dieser Hinsicht bis jetzt der Norden und Osten bedacht worden. Neben Bremen, Lübeck, Danzig ist es hier vor allem die Hauptstadt Schlesiens, Breslau, wo noch ungehobene Schätze der Kunst begraben liegen, von denen aber bis jetzt nur das herrliche Rathhaus in einer früheren Bearbeitung durch Hrn. Brth. Lüdecke und neuerdings, nach seiner Wiederherstellung, in einer vom Magistrat herausgegebenen Veröffentlichung in rein fachlichen Blättern an die Oeffentlichkeit gelangt ist.

Um so freudiger dürfen wir es begrüssen, dass diese klaffende Lücke in der Litteratur nunmehr durch ein vor kurzem in erster Lieferung erschienenenes Sammelwerk „Breslaus malerische Architekturen von O. F. Probst“, ausgefüllt zu werden verspricht. Der Verfasser, selbst Breslauer, geschult durch langjährige Studien in Italien, Oesterreich und Süddeutschland, und gestützt auf die Erfahrungen, die er bei einer vor einigen Jahren in Gemeinschaft mit dem Architekten Mühlegger erfolgten Herausgabe eines Werkes über Augsburg gesammelt, hat bei Anfertigung seiner Arbeit mit richtigem Verständniss zur malerischen Perspektive gegriffen. Bei sämtlichen Blättern ist, wie er selbst in einem Vorwort sagt, „der frische Eindruck, den die Bauwerke von der Strasse her auf den Beschauer machen, festgehalten und in Federmanier, oder bei rein malerischen Motiven in breiter Bleistiftbehandlung, wiedergegeben“.

Die erste Lieferung giebt auf Blatt I die Ostseite des Rathhauses mit dem interessanten pittoresk an einen Staffeldgiebel angelehnten Erker, eine fein empfundene

Darstellung, wie sie von dem so mannigfach abgebildeten Gebäude bisher noch nicht gewählt worden.

Auf Blatt II erblicken wir als charakteristische Strassenperspektive die Weissgerber-Ohle, eine Strasse, die sich auf einem gleichnamigen zugeschütteten Flussarm der Oder aufbaut. Eine besondere Häusergruppe dieser Gasse, die beredetes Zeugnis ablegt von dem Geist der alten Zeit, der in der schlesischen Hauptstadt gewaltet, soll in einer der nächsten Lieferungen erscheinen.

Die beiden nächsten Blätter machen uns mit zwei der interessantesten Kirchen Breslau's bekannt — der Pfarrkirche zu St. Maria-Magdalena, deren südliches Portal, ein Prachtstück romanischer Ornamentik, einem späteren Blatt in Einzeldarstellung vorbehalten bleibt, und der Kirche zum heiligen Kreuz, die in der Eleganz ihrer schlank emporstrebenden Giebel und Thürme unstreitig als die schönste Breslau's bezeichnet werden darf. Besonderes Interesse an ihr erregt noch die davor aufgestellte kunstvolle Bildsäule des heiligen Johannes von Nepomuk aus der Barockzeit.

Blatt V führt uns im Gegensatz zu den beiden vorigen Bauten mittelalterlichen Stils die entwickeltste Blüthe der Barockzeit, die königliche Universität vor Augen. Auch hier ist mit lauterem Geschmack die Darstellung von einem bislang noch nicht gewählten Standpunkte genommen, so dass neben der gesammten Hauptfront noch der wunderbar geschickt gelöste Ostgiebel zur Ansicht gelangt.

Ein Genrestück eigener Art möchten wir Blatt VI nennen. Es stellt ein im Herzen der Stadt gelegenes, im Hintergrunde durch Thorbogen wirkungsvoll abgeschlossenes Gässchen dar — den Topfkram am Rathhause —, das durch seine überhängenden Dächer, Erker und durch die angeklebten Verkaufsbuden einen ungemein lebendigen und malerischen Eindruck macht.

Abgesehen davon, dass die Blätter bei der Lichtdruckwiedergabe durch einen schwärzlichen Ton anstelle des meist grün gewählten noch mehr zur Wirkung kommen würden, können wir der Darstellung, wie sie in der ersten Lieferung vorliegt, nur unseren vollen Beifall zollen und es verspricht das Werk ein Theil von dem Besten zu werden, was über Breslau's malerische Baukunst bis in die jüngste Zeit erschienen ist. — i. —

Bei der Redaktion d. Bl. eingegangene literar. Neuheiten:

Schultz, E. 1. Mathematische und technische Tabellen für Handwerker- u. Fortbildungsschulen. 3. Aufl. Ausgabe mit Logarithmen. Pr. geb. 60 Pf.

2. Vierstellige mathematische Tabellen. 3. Aufl. Ausgabe f. Baugewerkschulen.

3. Vierstellige mathematische Tabellen. 3. Aufl. Ausgabe für Maschinenbauschulen. Pr. mit Anleitung. 1,20 M., ohne Anleitung 1 M. Essen 1899. G. D. Baedeker.

Straube, Jul. Uebersichtsplan von Berlin 1:4000. Blatt I L. u. I H. Berlin 1899. Pr. à 2 M.

Weisstein, Dr. Josef. Die rationelle Mechanik. 2. Band. Dynamik der Systeme — Statik u. Dynamik flüssiger Körper. Mit 31 Fig. im Text. Wien 1899. Wilhelm Braumüller. Pr. 7 M.

Zusammenstellung von Vorschriften für den Bau von Schiffsdampfkesseln. Hamburg 1899. Boysen & Maasch. Pr. 80 Pf.

Wolfrom. Tafel über die Tragfähigkeit sämtlicher im Handel vorkommender Walzeisensträger nach deutschem Normalprofil in Diagrammform. Magdeburg 1899. Carl Friese. Pr. 2,55 M.

Preisbewerbungen.

Wettbewerb Vereinsturnhalle Ilmenau. Für das mit einem Aufwande von 40000 M. zu errichtende Gebäude ist ein freies Gelände am rechten Ufer der Ilm in Aussicht genommen. Das Raumprogramm giebt zu besonderer Erwähnung keinen Anlass. Das Bauwerk soll den Charakter eines öffentlichen Gebäudes erhalten; über Stil, Wahl des Materiales und namentlich über die Uebertragung der Ausführungszeichnungen enthält das Programm Angaben nicht. Die Hauptansicht ist 1:100, alle anderen Zeichnungen sind 1:200 gefordert. Das Programm berichtet weder über die Anzahl und Höhe der Preise, noch über die Preisrichter. Auch wenn die Aufgabe bedeutender wäre, als sie thatsächlich ist, würden wir unter diesen Umständen von einer Betheiligung dringend abrathen. —

Wettbewerb König Albert-Museum Chemnitz. In guter Vorbereitung wird hier eine interessante Aufgabe zum Wettbewerb gestellt. Als Baukosten des auf dem Neustädter Markt in Chemnitz zu errichtenden Gebäudes sind 700000 M. angenommen. Ueber Stil und Material des zu nächst in einem Bruchtheil zur Ausführung kommenden Bauwerkes sind Angaben nicht gemacht. Das Raumprogramm sieht Raumgruppen für die Verwaltung, für den Verein für Chemnitzer Geschichte, für naturwissen-

schaftliche Sammlungen, für ein Gewerbemuseum, für eine Vorbildersammlung und für eine Kunst„hütte“ vor. Die Auslagen für Programme usw. werden bei Einreichung eines Entwurfes zurückerstattet. Das Arbeitsmaass ist das normale. Hinsichtlich der Ausführung hat sich die Stadt alle Rechte vorbehalten. Erwünscht wäre, dass das Preisgericht von dem Vorbehalte, die Preissumme von 700000 M. auch in anderer Abstufung als in 4000, 2000 und 1000 M. zur Vertheilung zu bringen, wenn irgend möglich keinen Gebrauch macht. Im übrigen kann die Betheiligung wohl empfohlen werden. —

Aus einem engeren Wettbewerb betr. Entwürfe für ein Theater in Meran, zu welchem 5 Arbeiten vorlagen und in welchem schliesslich die Hrn. Kraus & Tölk in Wien und Dülfer in München um die Ausführung rangen, ist Hr. Martin Dülfer als Sieger hervorgegangen. Gutachter war Hr. Arch. Th. Fischer aus München. —

Personal-Nachrichten.

Baden. Dem Prof. Futterer an der Techn. Hochschule in Karlsruhe ist das Ritterkreuz I. Kl. mit Eichenlaub des Ordens vom Zähringer Löwen verliehen.

Der Zentralinsp., Wasserbauinsp. Rosshirt ist unt. Verleihung des Titels Brth. zum Kolleg.-Mitgl. der Ob.-Dir. des Wasser- und Strassenbaues ernannt.

Die Reg.-Bmstr. Henz in Mannheim, Lion in Baden und Sing in Heidelberg sind den Bez.-Bauinsp. in Karlsruhe bezw. Mannheim und Freiburg zugetheilt.

Hessen. Die Reg.-Bfhr. Otto Berth aus Darmstadt und Ludw. Pfaff aus Huy (Belgien) sind zu Reg.-Bmstrn. ernannt.

Mecklenburg-Schwerin. Der Eisenb.-Bauinsp. Schmidt ist als Mitgl. der Gen.-Dir. mit dem Charakter als Brth., der kgl. preuss. Reg.-Bmstr. Wolgast aus Parchim ist als Bmstr. bei der grossh. Eisenb.-Verwaltg. angestellt. — Der Bmstr. Brüssow hat den Charakter als Eisenb.-Bauinsp. und der Landbmstr. Henne mann den Charakter als Baudir. erhalten.

Preussen. Dem Stadtbrth., Reg.-Bmstr. a. D. Weigand in Rixdorf ist der Rothe Adler-Orden IV. Kl. verliehen.

Der Mel.-Bauinsp. Graf in Düsseldorf ist z. Reg.-u. Brth. ern. Versetzt sind: Die Wasser-Bauinsp. Kersjes von Fürstenwalde nach Tilsit, Brth. Scheck von Frankfurt a. O. nach Stettin, Brth. Michelmann von Oppeln nach Erfurt, Hugo Schmidt v. Tapiau an d. Reg. in Oppeln u. Voss von Bevergern nach Tapiau.

Der Landbauinsp. Carsten in Berlin ist in das techn. Bür. der Bauabth. des Minist. der öffentl. Arb. einberufen.

Der Reg.-u. Brth. Rettberg in Elberfeld ist als Mitgl. an die kgl. Eisenb.-Dir. in Hannover und der Eisenb.-Bau- u. Betr.-Insp. Peters in Hannover als Vorst. (auftrw.) der Betr.-Insp. nach Tarnowitz versetzt.

Der Eisenb.-Bau- u. Betr.-Insp. Labes im Minist. d. öffentl. Arb. ist der Betr.-Insp. 7 in Berlin überwiesen.

Dem Doz. Prof. Dr. Dziobek sind die Vorlesungen über „Elemente der Differential- u. Integralrechnung und der analytischen Geometrie“, sowie über „Elemente der Mechanik“ für Chemiker und Hüttenleute, dem Ob.-Lehrer Prof. Dr. Tanger ist die Doz.-Stelle für den Unterr. in der engl. Sprache an der Techn. Hochschule in Berlin übertragen.

Ernannt sind: Die kgl. Reg.-Bmstr. Herrmann in Posen z. kgl. Mel.-Bauinsp. in Münster und Ippach in Trier z. kgl. Mel.-Bauinsp. das; — die Reg.-Bfhr. Bernh. Hoffmann aus Geestemünde und Hans Altman aus Danzig (Hochbich.) zu Reg.-Bmstrn.

Dem Reg.-Bmstr. Rud. Reinicke in Berlin ist die nachges. Entlassung aus dem Staatsdienste ertheilt.

Sachsen-Koburg-Gotha. Der Ob.-Brth. Hartmann in Koburg ist s. Ansuchen entspr. in den Ruhestand versetzt; mit der Führung der Geschäfte des Staats- u. Domänen-Bauamts und als bautechn. Ref. der Koburger Minist.-Abth. ist der Baugewerkschul-Dir. Wustandt prov. betraut.

Brief- und Fragekasten.

Hrn. Bmstr. H. W. in Löbtau. Die Zeichnungen sind als Skizzen anzusehen. Ueber den Prozentsatz befragen Sie den „Deutschen Baukalendar“ (Berlin, E. Toeche).

Ing. H. B. in D. Das betr. Werk ist allerdings ziemlich selten, befindet sich aber im Besitz des Architektenvereins, der Techn. Hochschule und anderer Bibliotheken, die es gegebenenfalls wohl auch zu dem gedachten Zweck hergeben würden. Von einer derartigen Jubiläums-Ausstellung ist uns bisher noch nichts bekannt geworden.

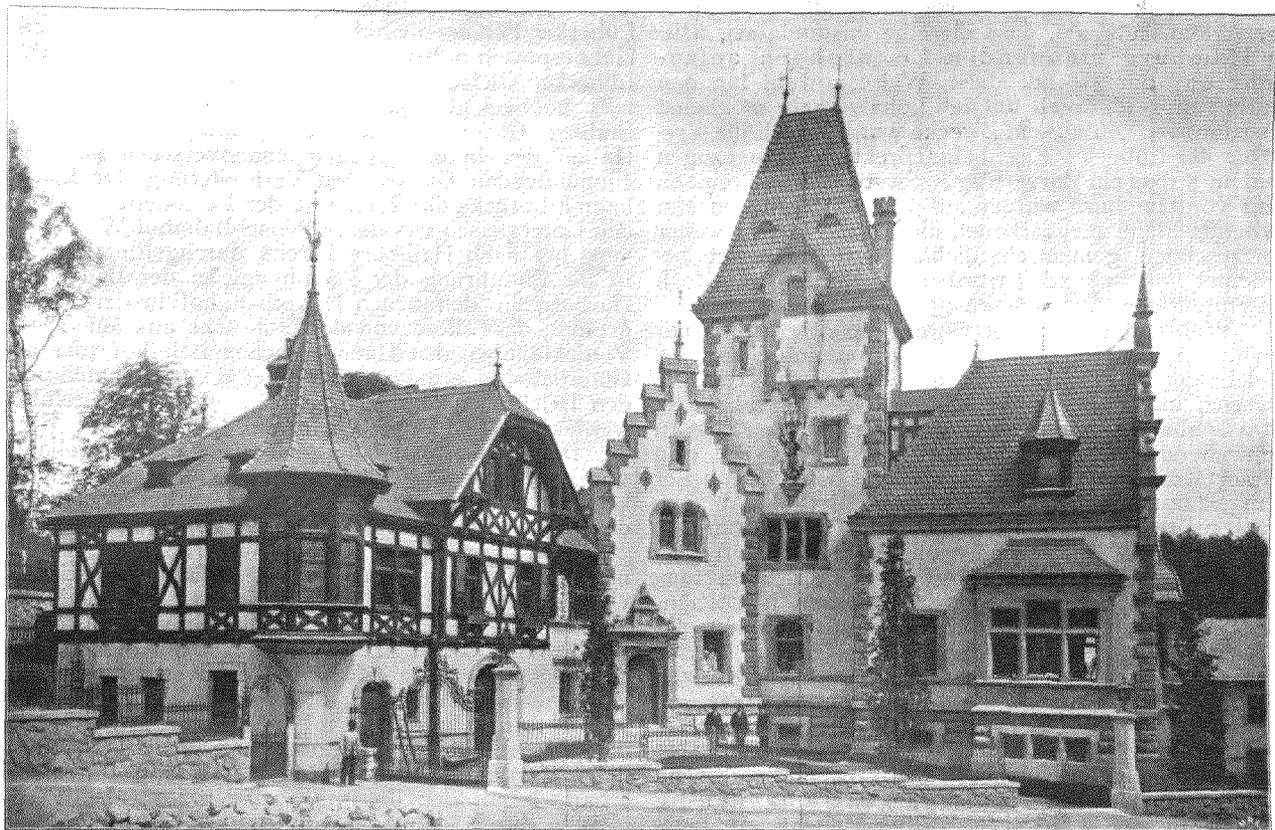
Anfragen an den Leserkreis.

1. Kann man eine Glocke von ungefähr 6000 kg Gewicht aus einem Thurm 35 m tief herabfallen lassen? Die Mauern und Fundamente des Thurmes sind stark, der Boden sandig und fest; Häuser befinden sich nicht in der Nähe. Hat man schon irgendwo grosse Glocken aus Thürmen herabgeworfen und wie ist das Experiment gelungen? F. J. in R.

2. Wer stellt in oder um Berlin gerillte Pissoirstandplatten 40:40 cm aus Eisenklinker-Material her? F. u. P. in M.

Inhalt: Die neuen Entwürfe zum Neubau des Sächsischen Ständehauses und die Brühl'sche Terrasse in Dresden (Schluss). — Ueber alte und moderne Strassen-Vermittelungen und Verkehrsplätze. — Ueber hörbare Bahnhofs-Abschlussignale. — Vermischtes. — Todtenschau. — Bücherschau. — Preisbewerbungen. — Personal-Nachrichten. — Brief- u. Fragekasten.

Kommissionsverlag von Ernst Toeche, Berlin. Für die Redaktion I. V. verantwortl. Albert Hofmann, Berlin. Druck von Wihl. Greve, Berlin.



Wohnhaus des Hrn. Baron Theod. v. Liebig in Reichenberg in Böhmen.
Architekten: Walcher & Molthein in Wien und Karl Lederle in Reichenberg in Böhmen.

Die Umgestaltung der Eisenbahn-Anlagen in Hamburg.

Nachdem nach Jahre langen Vorarbeiten von den gesetzgebenden Körperschaften von Preussen und Hamburg die Vorlagen zur Umgestaltung der Eisenbahn-Anlagen in Hamburg genehmigt und die dazu erforderlichen Mittel bewilligt sind, dürfte es von Interesse sein, die Umgestaltung einer Besprechung zu unterziehen. Hierbei müssen wir uns aber darauf beschränken, an Hand des veröffentlichten Senatsantrages die Gesamt-Anlagen ohne Eingehen auf Einzelheiten nur in grossen Zügen zu besprechen. Zum besseren Verständniss jedoch möge eine kurze Uebersicht der bestehenden Eisenbahn-Verhältnisse und ihre Vorgeschichte vorausgeschickt werden.

Die zurzeit in Hamburg-Altona einmündenden Eisenbahnen sind zu verschiedenen Zeiten und von verschiedenen Eisenbahn-Gesellschaften unabhängig von einander angelegt worden. Im Anfange der vierziger Jahre entstand die Berlin-Hamburger Bahn mit dem Berliner Bahnhof, Ende der vierziger Jahre die Altona-Kieler Bahn mit dem Endbahnhof in Altona, Mitte der fünfziger Jahre die Hannover-Hamburger Bahn mit dem Endbahnhof in Harburg, Mitte der sechziger Jahre die Lübeck-Hamburger Bahn mit dem Bahnhof in dem östlichen Stadttheil von Hamburg, im Hammerbrook. Durch die Erbauung der Venlo-Hamburger Bahn im Anfange der siebenziger Jahre entstand der Venloer Bahnhof (jetzt Hannoverscher Bahnhof), in welchen gleichzeitig die Bahn von Hannover und Ende der siebenziger Jahre auch die Cuxhavener Bahn mit eingeführt wurden. Mitte der sechziger Jahre war die Altona-Hamburger Verbindungs-Bahn mit den Zwischenbahnhöfen Schulterblatt, Sternschanze, Dammtor und dem Endbahnhöfe Klosterthor erbaut. Wenn dieser letztere Bahnhof auch mit dem

Berliner Bahnhöfe und später auch mit dem Hannoverschen Bahnhöfe durch Gleise verbunden war, so fand doch vorerst keine Personen-Beförderung auf diesen Verbindungsgleisen statt.

Als nun im Anfange der achtziger Jahre alle in Hamburg einmündenden Eisenbahnen, mit Ausnahme der Lübecker Bahn, an Preussen übergangen und die preussische Eisenbahn-Verwaltung den Betrieb übernahm, wurde die Unhaltbarkeit dieser Eisenbahn-Zustände eingesehen und durchgehende Schnellzüge von dem Hannoverschen und von dem Berliner Bahnhof auf den in den Strassen liegenden Verbindungsgleisen nach der Endstation der Verbindungsbahn eingeführt. Die getrennte Lage der Bahnhöfe, ihre theils veralteten, theils ganz unzureichenden Stationsgebäude, die vielen Strassenkreuzungen mit den Eisenbahngleisen im Niveau riefen endlose Klagen bei den Einheimischen wie bei den Fremden, die Hamburg berührten, schon seit Jahrzehnten hervor.

Als daher bei der Umgestaltung Hamburgs durch den bevorstehenden Anschluss an das deutsche Zollgebiet Mitte der achtziger Jahre die preussische Eisenbahn-Verwaltung mit dem Antrage hervortrat, die Niveauübergänge der Verbindungsbahn zu beseitigen und die Bahnhöfe Klosterthor und Dammtor zu vergrössern, wurde seitens der Stadt Hamburg hierauf nicht eingegangen, weil den Behörden derselben nur eine durchgreifende Verbesserung der gesammten Eisenbahn-Verhältnisse und eine Zusammenführung aller in Hamburg einmündenden Bahnen für die Entwicklung der Stadt und ihres Geschäftsverkehrs unerlässlich erschien. Nachdem nun auch die preussische Staatsbahn-Verwaltung sich diesen erweiterten Anforderungen geneigt zeigte, wurde im Sommer des Jahres 1887 in die Einleitung kommissarischer Verhandlungen

zwischen der preussischen und der hamburgischen Regierung eingetreten.

Es würde zu weit führen, hier diesen Vorverhandlungen schrittweise zu folgen, es mag vielmehr genügen, hervorzuheben, dass bei denselben gleich als Grundgedanke festgelegt wurde, die Verbindungsbahn der Art auszubauen, dass dieselbe imstande sei, alle in Hamburg mündenden Eisenbahnen aufzunehmen, um sie auf diese Weise sowohl für den Durchgangs- als auch für den Lokalverkehr möglichst auszunutzen. Zu diesem Zwecke wurden auch die Vertreter der Lübecker Eisenbahn-Direktion hinzugezogen und im J. 1892 ein Vorvertrag festgestellt. Von Preussen und von Hamburg wurden auf diesen Grundlagen eingehende Pläne ausgearbeitet, die sodann in den weiter fortgesetzten gemeinschaftlichen Verhandlungen beleuchtet und behandelt wurden, ohne dass man jedoch zu endgiltigen Abschlüssen gelangen konnte.

Während dieser Zeit wurde von den hamburgischen Behörden eine sogen. Verkehrs-Kommission eingesetzt, welche zunächst die zurzeit auf dem Gebiete des Verkehrswesens, insbesondere die bezüglich der Eisenbahnen, Strassenbahnen und der Verkehrsmittel auf den Flüssen schwebenden Fragen erörtern sollte. Es fiel also dieser Kommission auch zu, an den Berathungen der Umgestaltung der Eisenbahn- und Bahnhof-Anlagen theil zu nehmen. Das Ergebniss der Berathungen in dem Schoosse der Kommission war nun eine Aenderung des seitherigen Systemes. Bisher hatte man seitens Hamburgs die mit den übrigen Eisenbahn-Anlagen zusammen geplante sogenannte Alsterringbahn als eine erweiterte Stadtbahn betrachtet und hierbei angenommen, dass diese, dem Vorvertrage von 1892 gemäss, auch der preussischen Staatsbahn, im Anschluss an den Betrieb der Verbindungsbahn, in Pacht gegeben werden sollte. Es wurde nunmehr aber von der genannten Kommission in Vorschlag gebracht, die Lokalbahnen in Hamburg, ganz unabhängig von dem grossen Eisenbahnbetriebe auf hamburgischem Gebiete, als eine zweite selbständige Bahnanlage für den Lokalverkehr mit noch näher festzustellenden Betriebsmitteln und zahlreichen Haltepunkten einzurichten. Dieses einen geschlossenen Ring bildende und im Entwurf vorläufig festgelegte Lokalbahnsystem sollte sodann unter Umst. von einer Privatgesellschaft angelegt oder dieser doch in Pacht gegeben werden.

Nach diesen Vorverhandlungen konnten nunmehr von der königl. Eisenbahn-Direktion zu Altona und den technischen Behörden zu Hamburg, unter Zuziehung der technischen Beamten der Lübecker Eisenbahn-Direktion, diejenigen Entwürfe ausgearbeitet werden, die dem von den beiderseitigen Kommissaren unterschriebenen Vertrage vom 15. Juni 1894 und dem Endvertrage vom 30. Dezember 1898 zugrunde gelegt waren und die nunmehr vom preussischen Landtage, sowie am 29. März d. J. von der Bürgerschaft zu Hamburg ihre Genehmigung gefunden haben.

Die für die gesammte Umgestaltung leitenden Gesichtspunkte waren: Beseitigung der jetzt bestehenden 21 Niveau-Uebergänge und der Eisenbahngleise aus den öffentlichen Strassen und Plätzen; Herstellung gemeinschaftlicher Anlagen für den Personenverkehr sämmtlicher in Hamburg und Altona einmündenden Bahnlinien unter Beibehaltung der Trace der Verbindungsbahn; Durchführung der in Hamburg einmündenden Linien bis nach Altona und der in Altona einmündenden bis nach Hamburg, zum Zweck der bequemeren und vielseitigeren Benutzung der Bahnen für das Publikum; Schaffung ausreichender Anlagen für den Lokalverkehr zwischen der Stadt Hamburg und ihren engeren und weiteren Umgebungen auf eigenem und benachbartem Gebiet; möglichst vollständige Trennung des Personen- und Güterverkehrs sowohl auf den Bahnhöfen, wie auf den Verbindungsstrecken zwischen denselben; Anlage getrennter Rangirbahnhöfe für die einzelnen Bahnlinien. —

Der unter Zugrundelegung dieser Grundsätze ausgearbeitete Vertragsentwurf hat nun folgende Gestalt:

Sämmtliche in Hamburg einmündende Eisenbahnen werden in einem zwischen der Ernst-Merckstrasse und dem Steinthor zu errichtenden Haupt-Personenbahnhofe vereinigt. Die Berliner Gleise werden im Hammerbrook hochgelegt und über das Gelände des ehemaligen Niedrigwasser-Bassins, am jetzigen Lübecker Personenbahnhof entlang und durch die am Hühnerposten ungebaut gelassene Fläche geführt. Die Lübecker Gleise werden vom Berliner Thor an ebenfalls hochgelegt und gemeinschaftlich mit den Berliner Gleisen durch den Hühnerposten geführt. Da auf den in den jetzigen Hannoverschen Bahnhof einmündenden Gleisen seit Verbreiterung der Eisenbahn-Elbbrücke die Trennung der Personengleise von den Gütergleisen von dem Elbinsel-Bahnhof Wilhelmsburg bis nach Hamburg bereits durchgeführt ist, so ist die Einführung der Personengleise der Bahn von Harburg in den neuen Hauptbahnhof in der Weise geplant, dass diese von der Elbbrücke aus auf einem Viadukte über den Hannoverschen Bahnhof (der als Güterbahnhof erhalten wird) über den Oberhafen und den Deichthorquai nach dem Hauptbahnhofe geführt werden (s. die Planbeilage in No. 40).

Die Verbindungsbahn wird viergleisig ausgebaut; von ihren vier Gleisen dienen zwei für den Fernverkehr und einen Theil des Vorortverkehrs, sowie für den Güterverkehr, so lange die geplante Güterumgebungsbahn über Barmbeck, Winterhude, Lockstedt und Langfelde, die den grössten Theil des Güterverkehrs von und nach dem Norden an sich zu ziehen bestimmt ist, noch nicht hergestellt sein wird. Die beiden anderen Gleise der Verbindungsbahn dienen ausschliesslich für den Stadt- und Vorort-Personenverkehr. Diese Trennung ist erforderlich wegen der sehr verschieden gearteten Bedürfnisse des Fern- und des Lokalverkehrs. Die Lokalgleise der Verbindungsbahn werden von dem Steinthor-Bahnhof gemeinschaftlich mit den Berliner und den Lübecker Ferngleisen durch den Hühnerposten bis zum Berliner Thor und von da weiter nach dem Hasselbrook geführt, zu welchem Zweck die Lübecker Eisenbahn viergleisig ausgebaut wird. Es sind somit vom Hauptbahnhof bis zum Berliner Thor 6 beziehungsweise 8 Gleise anzulegen.

Im Hasselbrook kann sich eine Vororte-Ringbahn an die Stadtbahn anschliessen, ebenso ist auch am Dammthor-Bahnhof eine solche Abzweigung vorgesehen. Falls Hamburg sich entschliesst, von Hasselbrook nach Ohlsdorf (neuer Hamburger Kirchhof) eine Bahn auszuführen, hat sich Preussen verpflichtet, den Betrieb und die Unterhaltung dieser Bahn gegen eine jährliche Pacht von 20% der Brutto-Einnahme zu übernehmen. Es ist ferner im Vertrage vorgesehen, dass bei dem unter Umständen erfolgenden Ausbau der Alster-Ringbahn die preussischen wie die Lübecker Eisenbahn-Verwaltungen die Ueber- oder Unterführung dieser Bahn und die Anschlüsse gestatten müssen. Auch die etwa auszuführenden Anschlüsse dieser Bahn zwischen Sternschanzen und Dammthor-Bahnhof an die Verbindungsbahn-Gleise sind vorgesehen.

Ausser dem Hauptbahnhof sollen auf dem hamburgischen Gebiet folgende Bahnhöfe bzw. Haltestellen ausgebaut werden. 1. Auf der Verbindungsbahn: Bahnhof Dammthor und Schanzenstrasse. 2. Auf der Strecke Hauptbahnhof bis Wandsbeck: Haltestellen Berliner Thor und b. d. Landwehr und Bahnhof Hasselbrook. 3. Auf der Strecke Hauptbahnhof bis Bergedorf: Haltestellen Anckelmannsplatz, Billhörner Deich und Tiefstack. 4. Auf der Strecke Hauptbahnhof bis Harburg: Haltestellen Oberhafen, Elbbrücke und Veddel. —

Für den Güterverkehr dienen ausser den jetzigen Güterbahnhöfen der Berliner, Hannoverschen und Lübecker Eisenbahnen und dem Güterbahnhof auf der Sternschanze die 3 grossen Rangirbahnhöfe in Rothenburgsort, Wilhelmsburg und Langfelde. Dieselben werden unter sich in unmittelbare Verbindung gesetzt werden, wobei zu bemerken ist, dass die Ausführung der Güterumgebungsbahn zwischen Rothen-

burgsort und Langfelde zwar nicht sofort erfolgt, aber doch gesichert ist. Es ist ferner vorgesehen, mit dieser Güterumgebungsbahn einen in Barmbeck geplanten Güterbahnhof in unmittelbare Verbindung zu bringen. Von den Rangirbahnhöfen in Rothenburgsort werden ausserdem Verbindungsgleise nach dem Lübecker, dem Berliner und dem Hannoverschen Güterbahnhof hergestellt werden.

Ein neuer Güterbahnhof wird ferner zwischen der verlängerten Billhörner-Brückenstrasse und dem Billhörner Deich angelegt. Das hierzu erforderliche Gelände wird von Preussen erworben und derart ge-

bahn bis zum Langfelder Rangirbahnhof mitbenutzt werden. —

Im Folgenden wird nun der Versuch unternommen, eine kurze Beschreibung der umzubauenden und der neuen Eisenbahn-Anlagen zu geben.

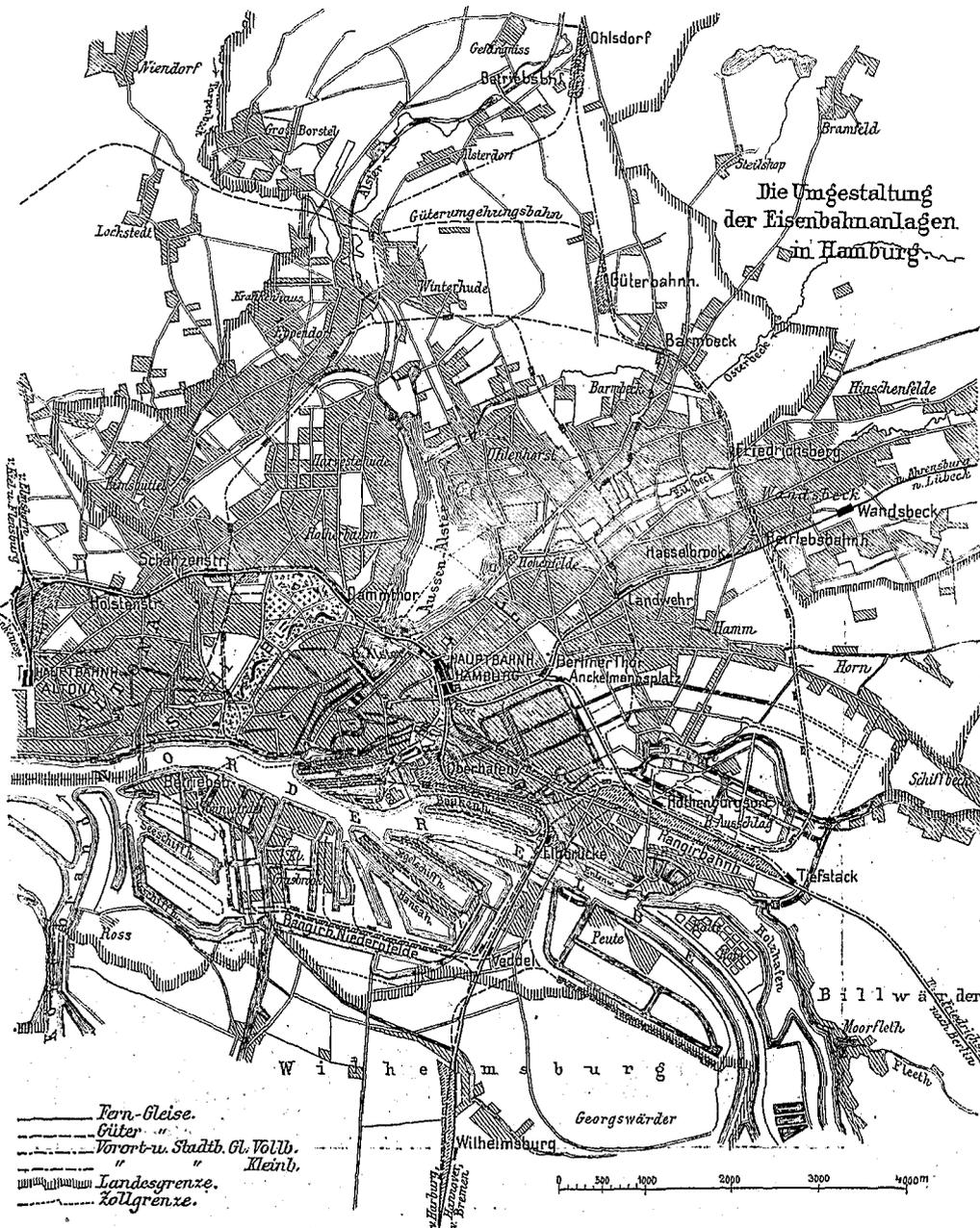
Die jetzt bestehende zweigleisige Verbindungsbahn wird von dem Altonaer Bahnhofe bis zum Hauptbahnhofe in Hamburg viergleisig angelegt. Auf der Strecke von Altona bis zur hamburgers Grenze ist dieser Ausbau bei dem Umbau des Altonaer Hauptbahnhofes und des Bahnhofes „Holsten-Strasse“ schon ausgeführt, so dass zurzeit nur die Strecke von

der Altonaer Grenze auf Hamburger Gebiet infrage kommt. Bei allen vorhandenen Unterführungen dieser, wie auch aller anderen in städtischen Weichbilde liegenden Strecken, deren Durchfahrtsweiten nicht mehr dem wachsenden Verkehr entsprechen, werden je nach der Bedeutung der durchzuführenden Strasse auf 18, 20 oder 25 m Weite gebracht; und wo bisher Pfeiler oder Säulen in der Fahrstrasse zur Unterstützung der Eisenkonstruktion standen, werden diese beseitigt. Weil ferner bei allen Unterführungen von Strassen eine lichte Durchfahrts-Höhe von 4,4 m in Hamburg vorgeschrieben ist, um der Feuerwehr ein ungestörtes Passiren zu gewähren, so müssen bei einigen Brücken die Eisenkonstruktionen höhergebracht oder erneuert werden. Besonders soll bei allen vorhandenen neuen eisernen Brücken darauf gesehen werden, dass möglichst wasserdichte und schalldämpfende Decken eingefügt werden.

Die jetzt vorhandenen Bahnhöfe Sternschanze u. Dammtor gehen

ein. Für den ersteren wird etwas weiter nach Westen, dem jetzigen Zentral-Vieh Hof gegenüber, ein neuer Bahnhof „Schanzen-Strasse“ mit hochliegenden Gleisen angelegt. Hier sollen die Bahnsteige so angeordnet werden, dass sie durch Treppenanlagen mit den Bahnsteigen der später seitens Hamburgs zu erbauenden Vorortebahn verbunden werden können.

Der Bahnhof Dammtor wird westlich der Strasse des Dammtordammes verschoben und hier auch mit hochliegenden Gleisen angelegt. Vor der Südseite des Empfangs-Gebäudes dieser neuen Station (der Ankunftsseite) wird ein etwa 100 m langer und 30 m breiter Platz angeordnet. Die beiden jetzt noch vorhandenen



staltet, dass eine etwa herzustellende Güterbahn von der Veddel über die neue Hamburgische Elbbrücke in den Rangirbahnhof Rothenburgsort eingeführt werden kann. Neben dem bestehenden Rangirbahnhof Rothenburgsort für die Berliner Bahn, dessen Erweiterung vorgesehen ist, wird ein besonderer Rangirbahnhof für die Lübecker Bahn angelegt. Zwischen diesen Rangirbahnhöfen Rothenburgsort und dem Bahnhof Wandsbeck wird vorläufig eine eingleisige Güterbahn hergestellt, die auf Wandsbecker Gebiet an die Lübecker Hauptgleise anschliesst. Ein späterer zweigleisiger Ausbau ist vorgesehen und es soll diese Gleisstrecke für die später auszubauende Güterumgehungs-

Stationsgebäude Sternschanze und Damnthor werden Preussen zu Verwaltungszwecken bzw. für Dienstwohnungen überlassen. Die Anordnung des Damnthorbahnhofes mit hochliegenden Gleisen bedingt eine bedeutende Strassenverlegung an dieser Stelle. Während die Strasse „Dammthordamm“ mittels Rampe und Brücke die jetzigen Verbindungsgleise überschreitet, wird dieselbe später unter den Gleisen mittels einer 30^m breiten Unterführung durchgeleitet werden und es wird zu dem Zweck eine Verschiebung dieser Strasse nach Osten erforderlich.

Da von dem neuen Damnthorbahnhof bis zur Lombardsbrücke die Gleise weiter hochgeführt werden, so wird der jetzt vorhandene Niveau-Uebergang zwischen Alsterglaciis und Esplanade durch eine gewölbte Unterführung von 20^m Weite ersetzt. Auf der Strecke zwischen dieser Unterführung und der des Dammthordammes sollen Kasematten eingebaut werden. Die Lombardsbrücke wird ihre jetzige Höhenlage beibehalten, dagegen wird sie aber um 16^m verbreitert werden, wovon 8^m auf die beiden Stadtbahngleise, 6^m zur Verbreiterung des Fahrdammes an der Binnenalsterseite und 2^m zur Verbreiterung des Fussweges an der Aussenalsterseite entfallen.

Die jetzige Niveau-Ueberführung der Strasse am Ferdinandsthor wird beseitigt und hierfür an dieser Stelle nur eine Fussweg - Unterführung eingelegt, während der Fahrdamm, der nöthigen Durchfahrthöhe von 4,4^m wegen, weiter nach Westen geleitet werden muss, um hier vermittlems einer Brücke mit eisernem Ueberbau unterführt zu werden. Ausser der eben genannten Fussweg - Unterführung am Ferdinandsthor werden noch solche der Grindelallee gegenüber und an der Westseite der Lombardsbrücke eingefügt, während die vorhandene bei der Alsterlust nur entsprechend verlängert wird. Gleich hinter dem Ferdinandsthor beginnt bei den Einlaufweichen der Hauptbahnhof und erstreckt sich bis zur Westseite des Münzplatzes, bis zum Deichthor bzw. bis zum Mittelkanal bei der Lippelstrasse; er dient, wie erwähnt, zur Aufnahme sämtlicher in Hamburg und Altona einmündenden Eisenbahnen. Der Bahnhof kommt also zwischen die innere Stadt und die frühere Vorstadt St. Georg zu liegen. Als Gelände hierfür wird ein Theil der Ernst-Merckstrasse mit den anliegenden Häusern, der alten schon seit langem geschlossenen Kirchhöfe und ein Theil der an der Stadtseite hier belegenen Wall-Anlagen in Anspruch genommen.

Von der Kunsthalle, die etwas östlich an der Stadtseite und 18^m von der Mitte des nächsten Gleises liegen bleibt, bis zur Altmannstrasse hat der Bahnhof eine tiefe Lage, so dass die gekreuzte Ernst-Merckstrasse in einer Länge von 75^m und einer Breite von 25^m, der Steinhordamm in einer Länge von 115^m und einer Breite von 25^m und die Altmannstrasse

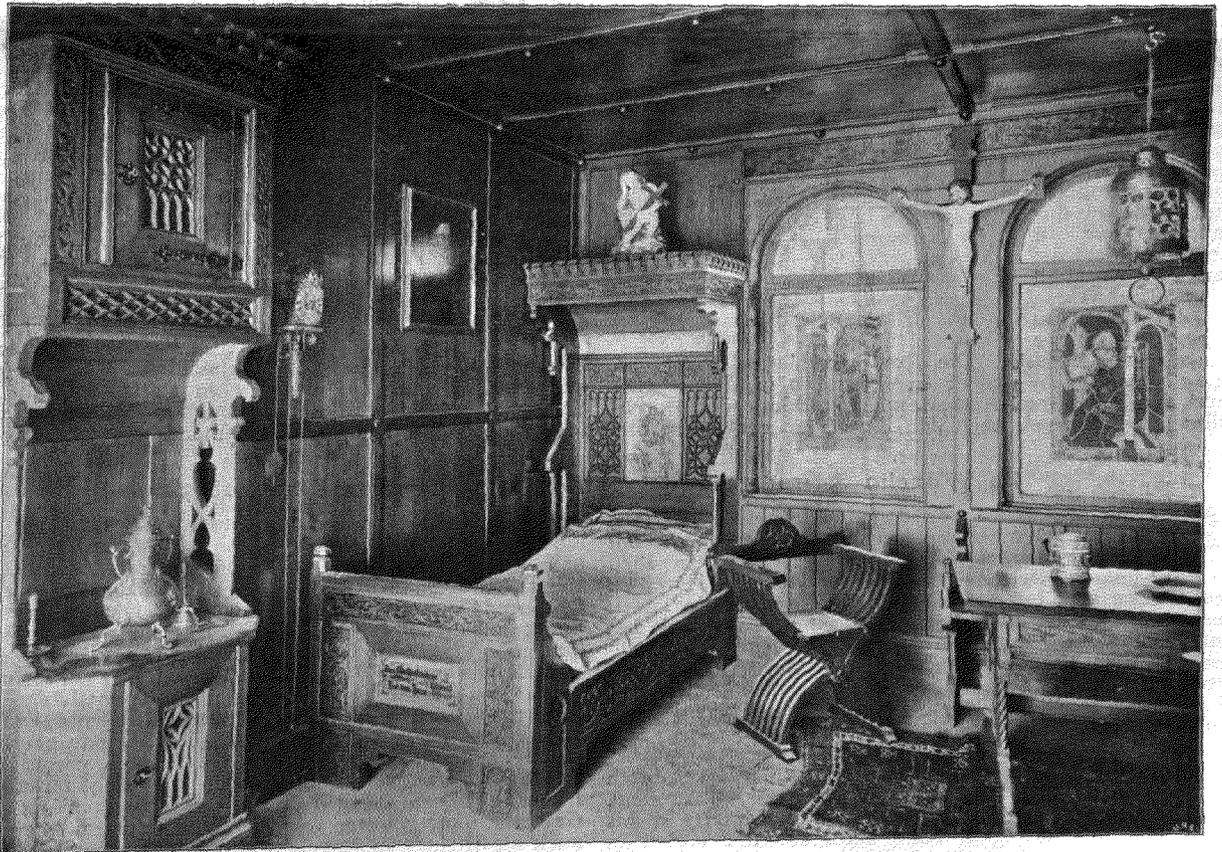
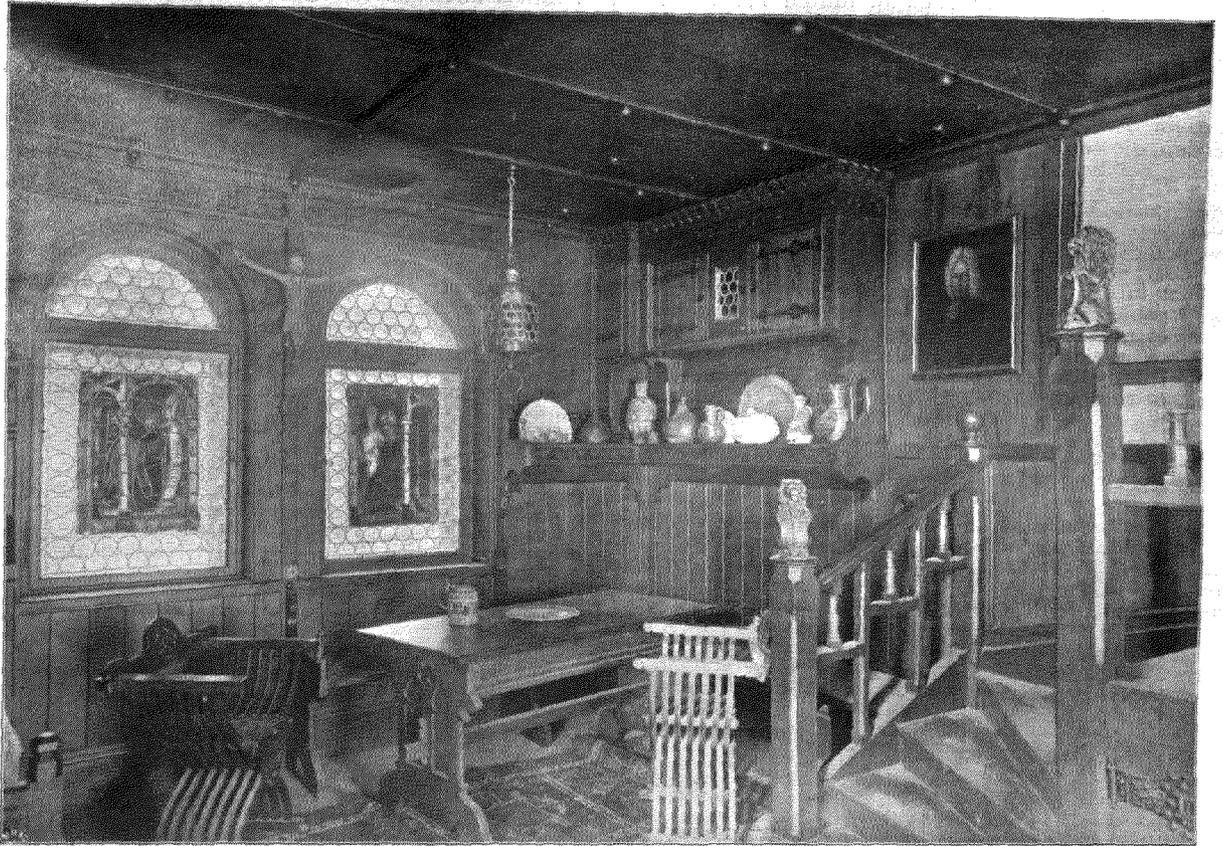
mittels 2 Brücken von je 23^m Breite und etwa 100 bzw. 50^m Länge über den Bahnhof geführt werden können. Von der Altmannstrasse steigen die Eisenbahngleise in der Richtung nach dem Berliner Thor und nach dem Deichthor zu an, um die zur Ueberführung der Strassen in der Marsch erforderliche Höhe zu erreichen. —

Während man bei der Linienführung der jetzigen Verbindungsbahn die alten Stadtgräben z. Th. benutzt hatte, also auf der Strecke bedeutende Kurven und Gegenkurven vorhanden waren, hat man jetzt die ganze Strecke möglichst begradigt und nur Kurven mit grossen Radien eingelegt. Das Empfangsgebäude wird zwischen der Ernst-Merckstrasse und dem



Wohnhaus des Hrn. Baron Theod. v. Liebig in Reichenberg in Böhmen.
Architekten: Walcher & Molthein in Wien und Karl Lederle in Reichenberg in Böhmen.

Steinhordamm in hoher Lage quer über die Geleise gestellt und wird, sowohl von dem Glockengiesserwall, also von der inneren Stadt, wie auch von St. Georg aus zugänglich gemacht. An der St. Georgen-Seite wird zwischen dem Bahnhofs und der Kirchenallee ein geeigneter Platz für Aufstellung von Wagen für die ankommenden Reisenden angelegt, von welchem eine 25^m breite Abfahrt nach der Ernst-Merckstrasse hergerichtet wird. Dadurch, dass zwischen dem Empfangsgebäude und dem Maria-Magdalenenkloster am Glockengiesserwall eine Strassenbreite von 48^m festgesetzt ist, wird eine gute Anfahrt für das abreisende Publikum geschaffen werden können. —



Thurmzimmer im Wohnhause des Hrn. Baron Theod. v. Liebieg in Reichenberg in Böhmen.
Architekt: Karl Lederle in Reichenberg.

Von dem Empfangsgebäude führen Treppen nach den 5 tiefliegenden Bahnsteigen hinab, die durch Hallen überdeckt werden, welche vom Empfangsgebäude bis zum Steinhordamm reichen und welche etwa 150^m lang und zusammen etwa 115^m breit sein werden. An dem Ende der Hallen am Steinhordamm werden die einzelnen Bahnsteige durch Fussgänger-

Tunnels unter den Gleisen in Verbindung mit einander gebracht werden.

In die grosse Halle führen im Ganzen 12 Gleise, von denen die beiden an der St. Georgen-Seite liegen dem Stadtbahn- und Vorortverkehr, die übrigen Gleise dagegen dem Vorort- und Fernverkehr dienen werden. —

(Schluss folgt.)

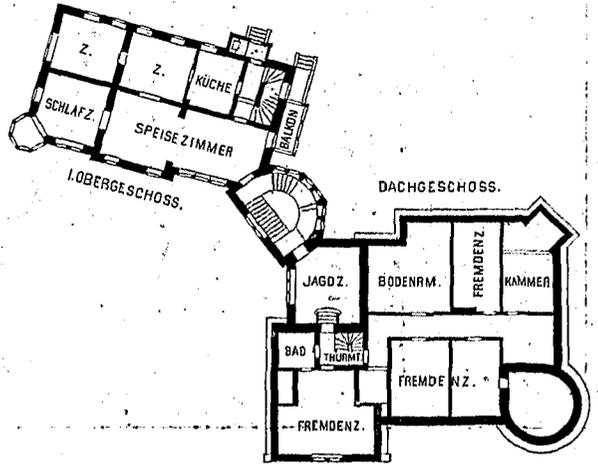
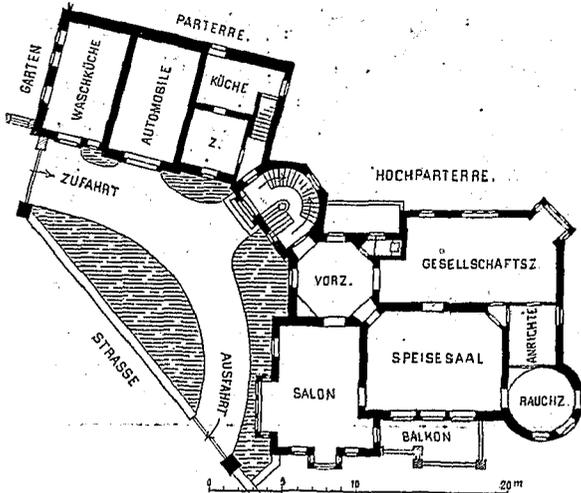
Wohnhaus des Hrn. Baron Theodor von Liebig in Reichenberg in Böhmen.

Architekten: Walcher & Molthein in Wien und Karl Lederle in Reichenberg.

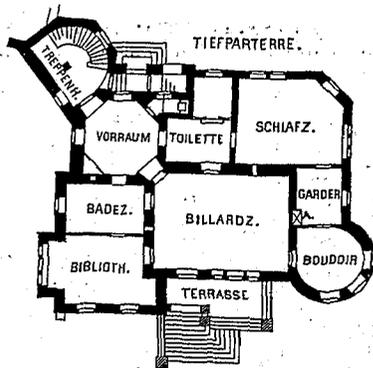
(Hierzu die Abbildungen auf S. 241, 244, 245 und 249.)

Das in den dieser und der folgenden Nummer beigegebenen Abbildungen zur Darstellung gebrachte eigenartige Wohnhaus ist eine Anlage, deren malerischer Charakter sich zum Theil aus den Bedingungen des Geländes; die im Grundriss des hohen Erdgeschosses angedeutet sind, ergeben hat. Das Bauwerk liegt an einer

Karl Lederle in Reichenberg ausgeführt wurde. — Die zahlreichen Abbildungen überheben uns einer weiteren Beschreibung des Bauwerkes, welches ein bemerkenswerthes Beispiel dafür ist, dass auch in Reichenberg das Wohnhaus beginnt, aus den Händen des Unternehmerthums in die Hände berufener Künstler über-



flachen Berglehne am Eingange zu einem durch Naturschönheiten ausgezeichneten Thale, an der Grenze des Stadtgebietes, und stellt in seiner vielgestaltigen Anlage den Uebergang aus dem Stadt- in das Landhaus dar. In dieser Absicht ist der Fachwerkbau in gefälliger Weise mit dem Steinbau zu einer Baugruppe zusammengeschlossen. Die Grundrissanlage stammt von den Architekten Walcher & Molthein in Wien, während der gesammte Aufbau mit Einschluss der Durchbildung des Inneren nach den Entwürfen des Hrn. Arch.



zugehen. Der Prozess vollzieht sich zwar langsam, aber doch stetig. Erwähnt sei nur einiges inbezug auf die künstlerische Durchbildung des Inneren. Unter Preisgabe der Stileinheit ist hier der Versuch unternommen, jedem Raum unter Anlehnung an die deutsche Vergangenheit ein individuelles Gepräge zu geben und dabei den Charakter der Wohnlichkeit in erster Linie mitsprechen zu lassen. Dieser geht insbesondere aus der Durchbildung des Thurmmimmers S. 245 hervor, während der Speisesaal, in No. 39, in seiner Formensprache etwas der italienischen Renaissance genähert, mehr unter dem Gesichtspunkte des Eindruckes gesellschaftlicher Repräsentation gestaltet ist.

Die Bauausführung lag vorwiegend in den Händen von Reichenberger Firmen; nur vereinzelte Ausstattungsstücke wurden von auswärts bezogen. Dem künstlerischen Wandschmucke durch Hrn. Lederle sind verschiedene Flächen des Inneren vorbehalten. Das Ganze ist ein Beispiel eines ohne Luxus, aber mit allen Erfordernissen einer behaglichen Lebensführung ausgestatteten Einfamilienhauses und steht mit dem Herrenhause Ginzkey in Maffersdorf an der Schwelle einer neuen Entwicklung des Wohnhausbaues in der deutschen Hauptstadt Böhmens. —

Zu Wilhelm Stiers hundertjährigem Geburtstage am 8. Mai 1899.

In Jahrhundert ist verflossen, seit am 8. Mai 1799 Wilhelm Stier geboren wurde. Die Generation, mit welcher er heranwuchs, ist dahingeschwunden; auch von denjenigen, welche später als Schüler und Hörer zu den Füssen des Lehrers sassen, sind nur wenige noch unter uns und der Kreis der jüngeren Fachgenossen hat nur aus ihren Erzählungen und Schilderungen ein theilweises Bild der Persönlichkeit des Meisters erhalten, welcher vor allem der studirenden Jugend der technischen Hochschule Berlin als der geistige Begründer und somit auch als der Stifter ihres Vereins Motiv gilt.

Wir haben von ihm vernommen, als von einem begeisterten, anregenden Lehrer, welcher seine Hörer durch den Schwung seiner Rede mit sich fortzureissen verstand, der von den dreissiger Jahren dieses Jahrhunderts an bis zu seinem 1856-erfolgten Tode als einer der ersten in jener Zeit das ganze weite Gebiet der Architektur, ihrer Stilformen und ihrer Geschichte seinen Schülern in lebendigem Wort, in vollendeten Handskizzen an der Tafel vor Augen führte. Wir haben von ihm gehört, als von einem

Forscher, der in eingehendem Studium, gestützt auf eine lebendige Anschauung, die er in einem langen Aufenthalte in der Jugendzeit in Italien und später auf zahlreichen Reisen gewonnen hatte, die geschichtliche Entwicklung des inrede stehenden, damals noch fast unerforschten Gebietes aufzuhellen bemüht war. Wir haben auch wohl von ihm gehört als von einem Künstler, der in einer Fülle von Entwürfen der verschiedensten Art sein hervorragendes Talent auch nach dieser Richtung hin bethätigte und seine Schüler zu verwandter Thätigkeit anspornte; welcher ausserdem für alle anderen, irgendwie künstlerischen Interessen Verständniss und offenen Sinn besass, wie er denn den Schwesterkünsten der Malerei und Bildhauerkunst in früheren Jahren sogar durch eigene Thätigkeit auf ihren Gebieten nahe getreten war, der neben diesem Allem sich auch als Dichter in Novellen- und Poesien-bethätigte und nicht zuletzt durch ein hervorragendes gesellschaftliches Talent alle gemeinsamen Bestrebungen seiner Fachgenossen unterstützte und förderte, nicht nur in grösseren öffentlichen Versammlungen, sondern auch in zahlreichen

kleineren Kreisen und Vereinigungen. Kurz, eine Persönlichkeit von ungewöhnlich reichen und vielseitigen Geistesgaben, unterstützt durch eine ausserordentliche Arbeitskraft, die ihn nie unthätig sein liess, die ihn bis an sein Lebensende begleitete, sowie durch eine stets aus frischem Impuls hervorgehende Mittheilbarkeit.

Und dennoch, wenn man nach den greifbaren Ergebnissen dieses in vielseitigster Thätigkeit verflochtenen Menschenlebens fragt, nach dem was uns als „Werk Wilhelm Stiers“ übrig geblieben ist, so muss ich mit Bedauern sagen: kaum etwas. Ein Lehrer, ohne dass sich an ihn die Bezeichnung, die Tradition einer Schule knüpfte; ein Forscher, ohne eine Veröffentlichung der Ergebnisse seiner Forschungen; ein Baukünstler, ohne Hinterlassung eines hervorragenden, in Stein zu uns redenden Werkes, ein in rastloser Arbeit verflochtenes Leben, dem doch abschliessende Leistungen versagt waren, die weit unbedeutenderen Menschen ein Gedächtniss nach ihrem Tode sichern.

Nur ein kleiner Druckband, jene hesperischen Blätter, in denen Wilhelm Stier Selbsterlebtes aus der Jugendzeit und Schilderungen aus dem Leben der Künstler der italienischen Renaissance in freier Erfindung bringt, ist vorhanden.

Zu diesem scheinbar negativen Ergebnisse der Lebens-thätigkeit meines Vaters haben sowohl die äusseren Verhältnisse, wie persönliche, zumtheil aus dem Werdegang seiner Entwicklung erwachsene Eigenschaften ihr Theil beigetragen. Jene erste Hälfte unseres Jahrhunderts, in welche die Thätigkeit Wilhelm Stiers fiel, war eine für die Hervorbringung künstlerischer, insbesondere baukünstlerischer Leistungen in seltenem Maasse ungünstige Zeit. Ich habe sie noch zumtheil miterlebt; denen aber, welchen es heute vergönnt ist, in grossen politischen Verhältnissen, inmitten eines mächtigen, auf breiter Grundlage von Volkskraft und Volksreichthum sich verbreitenden Stromes künstlerischer Thätigkeit zu wirken, oder sich auf solche Wirksamkeit vorzubereiten, wird sie in der Dürftigkeit ihrer Mittel, in der Engherzigkeit ihrer Anschauungen kaum noch verständlich sein.

Damals waren die künstlerischen Aufgaben selten, die zur Verfügung gestellten Mittel zumeist sparsam, Fürsten und Behörden die einzigen Auftraggeber, von einer privaten Bauhätigkeit kaum die Anfänge vorhanden. So waren es Entwürfe, freie Erfindungen nach selbstgewählten, an irgend ein äusseres Ereigniss anknüpfenden Programmen, an denen die Thätigkeit Wilhelm Stiers und auch mancher Anderen in jener Zeit sich entfalten konnte, ein Verhältniss, welches darin etwas Verhängnissvolles mit sich bringt, dass ihm als Gegengewicht die praktische, den Ueberschuss der Phantasie regelnde Arbeit fehlt. Ich muss es hier besonders betonen, dass mein Vater in seinen zahlreichen Entwürfen zumeist verstanden hat, hiervon sich frei zu halten, wohl aber in denselben jenen grossen Zug, jene Fähigkeit zu monumentaler Gestaltung offenbart, die wir heute von unseren öffentlichen Baudenkmalen verlangen, die jener engherzigen Zeit aber leicht als Uebertreibung erschien. Stier hat in sehr verschiedenen Stilarten entworfen, die Antike in einer reizvollen Wiederherstellung der Plinianischen Villen, die romanische und gothische Kunst in Plänen zum Berliner Dom, zur Votivkirche in Wien, zum Rathhause in Hamburg angewandt, wiederum im Gegensatz zu seiner Zeit, die in heftigem Widerstreit der Schulen immer nur auf je eine einzelne Stilform, als die allein gültige schwor. Er näherte sich darin unserem heutigen Empfinden und hat auch die Stilformen immer in einem individuellen Sinne angewandt und bearbeitet, auch hierin unserer jetzigen Auffassung verwandt. Charakteristisch sind in dieser Hinsicht die Entwürfe für einen Winterpalast in St. Petersburg; für ein Ständehaus in Pest, in denen der deutsche Professor russische und ungarische nationale Stilformen hervorbrachte, lange bevor durch die Künstler der betreffenden Länder selbst solche Versuche zur Anwendung gelangten. Ganz individuell war auch die Ausbildung seines eigenen Wohnhauses auf dem Karlsbade vor Berlin, namentlich der inneren Räume desselben, die mit ihren Erkern, Durchblicken, lauschigen Sitz- und Arbeitsplätzen, ihren Holzdecken und ihrer nur aus dem wohnlichen Bedürfniss entwickelten Form und Dekoration uns heute als ganz modern anmüthen würden. Leider ist auch diese kleine Ausführung später der Bauspekulation zum Opfer gefallen. Endlich sei hier noch des Entwurfes zum Athenäum in München gedacht; ausgearbeitet aufgrund einer von König Max II. von Bayern ausgeschriebenen Konkurrenz und mit dem ersten Preise ausgezeichnet, einer der seltenen Erfolge, die Wilhelm Stier auch äusserlich zu verzeichnen hatte. Der König stellte bekanntlich in dem Programm die Forderung der Erfindung eines neuen Stiles, ein an sich unmögliches Verlangen, das dann

späterhin Veranlassung gegeben hat, mit dem Programm auch die Lösungen als thörichte zu kritisiren. Die Stier'sche Arbeit versucht die Lösung in vollem Ernste, freilich nicht im Sinne eines absolut neuen, sondern eines auf Grundlage romanischer und gothischer, ja der Renaissance-Formen entwickelten ausgeprägten Individualismus. Auch von dieser Arbeit gelangte nichts zur Ausführung und mit den später in der Maximilianstrasse zu München errichteten Bauten hat Stier nichts gemein.

Lastete sonach auf seiner Thätigkeit als Architekt die Ungunst der Verhältnisse, die ihm keine der ohnedies sparsam genug vorhandenen grösseren Aufgaben zuwandte, so ward auch seiner Thätigkeit als Lehrer manches Hemmniss bereitet.

Schärfer als in unseren Tagen wurde damals der Charakter der Anstalt, an welcher er wirkte, der Bauakademie zu Berlin, als einer Staatsanstalt betont, nur zu dem Zwecke unterhalten und geleitet, dem preussischen Staate das geeignete Material für seine Baubeamten zu liefern, so dass freie Architekten, die es damals überdies nur in geringer Zahl gab, sowie Ausländer daselbst nur nothgedrungen geduldet wurden. Künstlerische ideale Auffassung und Beamtenzwang schlossen aber damals sich gegenseitig fast aus. Dennoch ist die Begeisterung, mit welcher die Schüler Wilhelm Stier sich zuwandten, für die Berechtigung der ersteren bezeichnend. War er doch beinahe der einzige an der Schule, der dieselbe unentwegt und mit Feuereifer vertrat, aber von den Samenkörnern, die er ausstreute, kamen nur wenige zur Entwicklung, gar viele verdorrten später in der Dürre des Staatsmechanismus.

So hat auch Wilhelm Stier nicht in dem Sinne Schule gemacht, wie man dies von einer so bedeutenden Lehrkraft eigentlich hätte voraussetzen sollen. Es hängt dies mit einer anderen geistigen Eigenschaft zusammen, die sein ganzes Wesen beherrschte, mit der Universalität seiner künstlerischen Anschauungen nämlich, die bereitwillig jeder wirklich künstlerischen Erscheinung ihre Berechtigung zuerkannte. Ein Lehrer aber, der heute in farbenglühender Schilderung seinen Hörern die Schönheiten Athens und seines Parthenon vorführte, morgen sich für die Grossartigkeit eines gothischen Domes, für das traute Heim eines deutschen Patrizierhauses der Renaissance und lange vor Cornelius Gurlitt sogar für die Pracht eines Barockbaues zu begeistern vermochte, der macht nicht Schule im enger begrenzten Sinne dieser Bezeichnung. Dazu gehört eine gewisse Beschränkung, ja Einseitigkeit. Je enger das betreffende weite Gebiet umgrenzt wird, desto eindringlicher ist die Wirkung auf den Schüler. An der Berliner Bauakademie hat damals nicht Wilhelm Stier, sondern Karl Böttcher Schule gemacht, durch eine Lehre, die sich auf einer im engsten Sinne begrenzten Grundlage hellenischer Kunst aufbaute, ein Verhältniss, das für Stier die Veranlassung zu manchen Widerwärtigkeiten wurde. Auch hierin stehen wir heute wohl auf dem Boden der weiteren von ihm vertretenen Anschauungen.

Dass ferner Stier's Thätigkeit auch auf dem eigentlichen wissenschaftlichen Gebiete seiner Kunst, dem er gleichfalls, wie schon erwähnt, seine vielseitige Arbeitskraft zugewendet hatte, zu keinem greifbaren Ergebnisse gelangte, daran trug ein Theil der Schuld eine andere persönliche Eigenschaft, die Fähigkeit nämlich des raschen Erfassens und schnellen geistigen Durcharbeitens aller möglichen Gedanken, welche er mit Feuereifer auffasste, eine Zeitlang verfolgte, um sie dann, von anderen Erscheinungen angeregt, entweder ganz fallen zu lassen oder nach langer Zeit erst wieder aufzunehmen, ohne ihnen auch diesmal die abgerundete Form druckfähiger Veröffentlichung zu geben. So ist hier, mit Ausnahme einiger kleinerer Aufsätze, wie einer Abhandlung für König Max von Bayern über die Stilentwicklung der modernen Zeit, eine Art künstlerischen Glaubensbekenntnisses, das namentlich auch über seine Absichten beim Entwürfe für das Athenäum sich auslässt, alles Torso.

Wenn sein beinahe siebenjähriger Aufenthalt in Italien ganz sicher die Grundlage bildete, auf welcher diese ideale Persönlichkeit sich entwickelt hat, so hat dieselbe ihn doch vielleicht zu sehr dem realen Boden entfremdet und damit dem Sinne für praktische Erwerbsthätigkeit. Sie mag bei uns heute fast zu sehr überwuchern, ihn hat der Mangel daran zu einer gewissen sorglosen Verschleuderung seiner Talente und seiner Arbeitskraft geführt.

Dennoch kann auf den verschiedenen hier berührten Gebieten der Thätigkeit Wilhelm Stier's manches durch nachträgliche Veröffentlichungen ergänzt und nachgeholt werden. Wir würden sogar heute vielleicht auf besseres Verständniss rechnen können, als bei Lebzeiten des Meisters. Es würde dadurch wohl möglich werden den Beweis zu erbringen, den ich schon verschiedentlich in den voraus-

gehenden Worten andeutete, wie Wilhelm Stier an der Schwelle des neunzehnten Jahrhunderts gewissermaassen vorschauend, so vieles angeregt und erstrebt hat, was wir heute an der Schwelle des zwanzigsten als das Programm unserer baukünstlerischen Thätigkeit verstehen. Dass er prophetisch mit dem geistigen Auge eine Entwicklung gesehen, die sein leibliches Auge nicht mehr erblickt hat, dass sich ein enger Gedanken-Zusammenhang auch nach einem Jahrhundert zwischen ihm und uns noch erweisen lässt.

Hier setzt eine Aufgabe ein, die mir, als dem Sohne, naturgemäss zugefallen ist und deren Erfüllung eigentlich längst von mir hätte verlangt werden müssen. Ich habe ihre Lösung in jugendlichen Jahren, unmittelbar nach des Vaters Tode, mehr mit gutem Willen, als mit dem erforderlichen gereiften Verständniss begonnen, ich habe sie späterhin wieder aufgenommen und hoffe sie in nicht allzulanger Frist darbieuten zu können als beste Erinnerung an Wilhelm Stiers hundertjährige Geburtstagsfeier. Dies hier einmal öffentlich zu betonen, daran lag mir ganz besonders.

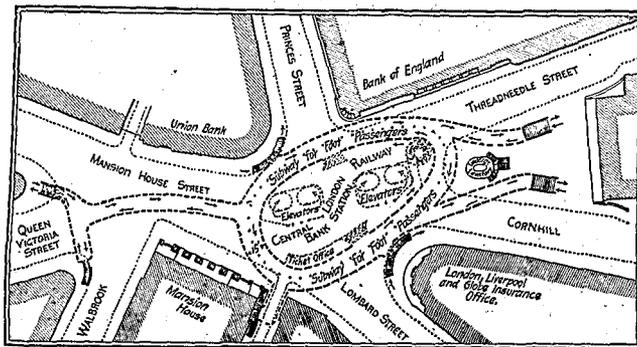
Wenn sonach noch viel fehlt, um das Bild Wilhelm Stiers der heutigen Zeit nach seinen verschiedenen Er-

scheinungen vor Augen führen zu können, so verbinden uns doch mit dem Dahingeschiedenen auch heute noch jene Beziehungen, welche hervordringen aus dem frischen, gesunden Schlage eines warmfühlenden, für alles Gute und Schöne dieser Welt begeisterten Menschenherzens, das in Scherz und Ernst, in Trauer und Freude mitzufühlen verstand, und dessen Pulsschlag der Lehrer auf seine Schüler zu übertragen vermochte, indem er neben der ernsten Arbeit die heitere Lebensfreude, den erfrischenden und veredelnden Genuss mit gleichartigen und gleichgesinnten Genossen, zwanglos, uneigenmächtig und vorurtheilslos in seinen Schülern zu erwecken und in bestem Sinne zu fördern verstand. Die einfache Feier, welche jüngere und ältere Mitglieder des „Motiv“ am diesjährigen 8. Mai Morgens an der Grabstätte Stiers zu Schöneberg und am Abend in grösserem Kreise vereinigte, gab hiervon ein vollgiltiges Zeugniss, das insbesondere unterstützt wurde durch die Worte, welche so manche von denen, die den Meister noch lebend geschaut, zur Wiedergabe persönlicher Erinnerungen an ihn veranlasste. —

Hubert Stier.

Vermischtes.

Regelung des Verkehrs auf dem Platze vor der Bank von England in London. Die in der Ausführung begriffene elektrische Untergrundbahn, welche die inneren Stadttheile Londons in einer Länge von 10,5 km und annähernd in der Richtung von West nach Ost durchziehen wird, erhält ihren vorläufigen Endpunkt unterhalb des vor der Bank von England liegenden Platzes, von wo sie auf noch etwa 1 km Länge bis unterhalb der Liverpoolstrassen-Station der Great Eastern-Eisenbahn weitergeführt werden soll. Die zweigleisige Bahn wird in zwei getrennten, mit gusseiserner Ummantelung versehenen Tunneln von je 3,5 m Durchmesser laufen, welche bei jedem der vorgesehenen 14 Haltepunkte auf 6,3 m erweitert und durch 3,3 m breite Bahnsteige verbunden werden. Das Planum liegt 9 bis 30 m unter dem Niveau der Strassen, welches durch je 3—5 Fahrstühle auf jedem Haltepunkte erreicht werden kann. Auf dem beigefügten, den Eng. News, Bd. 40 No. 18, entnommenen Plane ist dargestellt, wie



dies auf dem Platze vor der Bank von England geschehen wird, also auf jener Stelle, welche während der Geschäftsstunden einen so dichten Wagen- und Fussgänger-Verkehr wie kein anderer Platz irgendwelcher Stadt aufweist.

Wiederholt sind Entwürfe für Brücken oder Unterpflasterwege gemacht worden, um den Fussgängern an jener Stelle die Möglichkeit zu verschaffen, von Trottoir zu Trottoir zu gelangen, ohne die Fahrdämme überschreiten zu müssen. Dies wird nun bei dieser Gelegenheit ebenfalls erreicht werden. An 7 Stellen führen Treppen von den Trottoirs zu Unterpflasterwegen hinab, welche unterhalb des Platzes selbst einen eiförmigen Raum umziehen, der die Fahrkarten-Schalter, ferner 4 Fahrstühle sowie eine Wendeltreppe enthält, mittels deren man die dort in 20 m Tiefe liegende Untergrundbahn erreicht.

Der ganze eiförmige Raum und die anschliessenden 4,5 m breiten Unterpflasterwege werden mittels einer auf Säulen ruhenden Eisen-Beton-Decke überdeckt, welche das Strassenpflaster und den Wagenverkehr trägt. Die Wände dieser grossen unter dem Platze liegenden oberen Haltestelle der Untergrundbahn werden mit weissen Porzellansteinen verblendet, sodass das Ganze bei der geplanten elektrischen Beleuchtung und Fernhaltung jeglichen Rauches einen freundlichen Anblick gewähren wird, im Gegensatz zu den Haltestellen der älteren, seit Jahrzehnten im Betrieb befindlichen Londoner Untergrundbahn, welche bei jedem Besucher wegen des Kohlendunstes und der verräucherten Bauanlagen den Eindruck des Unbehagens zurückgelassen haben dürfte. —

E. Dietrich.

Preisbewerbungen.

Wettbewerb Rathhaus Rüttensoheid. Ueber schlimme Erfahrungen in diesem an Enttäuschungen so reichen Wettbewerb berichtet uns ein Fachgenosse, der an demselben mit zwei Entwürfen beteiligt war, von welchen der eine wegen einer geringen Ueberschreitung der Baukosten ausgeschieden wurde, während der andere Entwurf in die engere Wahl gestellt wurde. Von den 7 Preisrichtern des Wettbewerbes waren 5 Fachgenossen; von diesen waren 2 Herren erkrankt. Der vorsitzende Bürgermeister berief trotzdem das Preisgericht. Dasselbe verneinte die Frage, ob es geboten sei, zwei stellvertretende Preisrichter zu wählen, „da sich die Anwesenden nicht für befugt hielten, nach eigenem Ermessen eine Zuwahl vorzunehmen.“ Durch diesen Vorgang findet das Bestreben der „Vereinigung Berliner Architekten“, dafür zu wirken, dass schon beim Erlass des Preisausschreibens stellvertretende Preisrichter genannt werden (siehe den Vereinsbericht S. 222), eine wirkungsvolle Unterstützung.

Bei dem Wettbewerb wurde ausserdem mit grossem Missfallen bemerkt, dass für den Besuch der Ausstellung ein Eintrittsgeld erhoben wurde und dass man die Entwürfe unfrankirt zurücksandte. —

Wettbewerb Sparkassengebäude Gera. Auch dieser Wettbewerb giebt leider, wie ein Fachgenosse uns mittheilt, zu einer ersten Beanstandung Anlass. Ein berechtigtes Gesuch um Mittheilung einer Abschrift des Gutachtens des Preisgerichtes wurde von der Sparkassen-Direktion mit folgenden uns vorliegenden Worten abgelehnt: „Das Gutachten des Preisgerichtes wird nicht vervielfältigt, kann aber jederzeit im Original bei unserer Registratur eingesehen werden.“

Wettbewerb evangelische Kirche Köln-Lindenthal. Es handelt sich um ein Kirchlein mit 400 Sitzplätzen mit einer Bausumme von 60 000 M. Die skizzenhaften Zeichnungen sind im Maassstabe 1:200 zum 1. Aug. d. J. verlangt. Die Wahl des Stiles ist den Bewerbern überlassen. Preisrichter sind die Hrn. Geh. Brth. Pflaume und Brth. Heimann in Köln, sowie Hr. Brth. Freyse in Lindenthal. Dem Verfasser des zur Ausführung bestimmten preisgekrönten Entwurfes soll im Falle der Uebertragung der Bauleitung an ihn die Summe des Preises auf das Honorar angerechnet werden. —

Die Entwürfe zur Umgestaltung des Personen-Bahnhofes in Kopenhagen werden von einer bez. Kommission der dänischen Regierung zum Gegenstande eines öffentlichen Wettbewerbes mit Termin zum 15. Nov. 1899 gemacht. Es sind 3 Preise von 10000, 6000 und 4000 Kronen in Aussicht gestellt. Unterlagen gegen 50 Kronen durch die „Statsbaneanlaegene“, Reventlowsgade 10 in Kopenhagen. —

Brief- und Fragekasten.

Hrn. R. & C. in Siegfeld. Weder gesetzlich noch im Verordnungswege sind für die Rheinprovinz Vorschriften erlassen, wonach Abortgruben über die Erdoberfläche ragen dürfen, vielmehr darf aus Gesundheitsrücksichten die Polizei verlangen, dass solche mit ihrem vollen Nutzraum unter der Erdoberfläche liegen und in ihren sämtlichen Theilen dicht ausgeführt sind, um das Durchsickern von Flüssigkeiten zu verhindern. Aehnliche Bestimmungen gelten für Rhein-Hessen und die Rhein-Pfalz. Dr. K. H.-e.

Inhalt: Die Umgestaltung der Eisenbahn-Anlagen in Hamburg. — Wohnhaus des Hrn. Baron Theodor v. Liebig in Reichenberg in Böhmen. — Zu Wilhelm Stier's hundertjährigem Geburtstage am 8. Mai 1899. — Vermischtes. — Preisbewerbungen. — Brief- und Fragekasten.

Kommissionsverlag von Ernst Toecher, Berlin. Für die Redaktion i. V. verantwortl. Albert Hofmann, Berlin. Druck von Wihl. Greve, Berlin.



Speisezimmer im Wohnhause des Hrn. Baron Theod. v. Liebig in Reichenberg in Böhmen.
Architekt: Karl Lederle in Reichenberg.

Entwurf zu einer Orts-Bauordnung im Königreich Sachsen.

Das kgl. sächs. Ministerium des Innern hat in näherer Ausführung der Grundsätze, die am 30. Sept. 1896 erlassen und in der „Deutschen Bauzeitung“ 1897, S. 137 besprochen worden sind, den Entwurf einer Orts-Bauordnung in der Ramming'schen Buchdruckerei und Verlagshandlung zu Dresden erscheinen lassen, der allen Gemeinden des Königreiches als allgemeiner Anhalt dienen soll mit der Freiheit, dass die aus den verschiedenartigen Bedürfnissen der einzelnen Gemeinden sich ergebenden besonderen Gewohnheiten innerhalb gewisser Grenzen berücksichtigt werden können. Ein derartiges Vorgehen von Staat zu Staat, von Provinz zu Provinz kann man in deutschen Landen nur freudig begrüßen, damit sich zweckdienliche Stammes- und Ortseigenheiten, die ohnehin schon bei der schnellen Entwicklung der Städte und vieler zu Städten sich aufschwingernder Dörfer Gefahr laufen, von einer alles gleichmachenden Grosstädtereie des gewerbmässigen Häuserbaues verschlungen zu werden, nach Möglichkeit weiter behaupten. Bleibt jeder Staat, jede Provinz dessen eingedenk, so kann es nicht mehr vorkommen, dass z. B. ein Nordseebad nach dem Vorbilde der Berliner Bauordnung aufgerichtet wird! Ob nun der vorliegende Entwurf diesen Rücksichten volle Rechnung trägt, erlaubt sich der unterzeichnete Verfasser nicht zu beurtheilen, da er zu wenig in sächsische Eigenheiten eingedrungen ist. Immerhin berührt der Entwurf durch seine Abweichungen von den landläufigen Polizeiverordnungen so wohlthuend, dass ein kurzer Hinweis auf seine wichtigsten Punkte angezeigt erscheint.

1. Beim Bau jeder Strasse soll unter Berücksichtigung ihrer Lage, Richtung und Länge erwogen werden, welche Forderungen der voraussichtlich zu erwartende Durchgangs- und Geschäftsverkehr an ihre Breite und Eintheilung stellen wird. Für Nebenstrassen, die im wesentlichen nur dem Verkehr der Anwohner dienen, genügen neben einer

zweispurigen Fahrbahn von 5^m je 1,5–2^m breite Fusswege, wenn beiderseits wenigstens 5^m tiefe Vorgärten angeordnet werden. Das Land zu neu anzulegenden Strassen hat jeder Bauherr entlang seines Grundstücks, also bei Eckbaustellen zu beiden Seiten und darüber hinaus so weit, als es erforderlich ist, damit die Strasse nach der einen Seite des zu bebauenden Grundstücks Anschluss an eine vorhandene, dem Verkehr bereits dienende Strasse erhält, auf eigene Kosten zu beschaffen, freizulegen, kosten-, pfand- und lastenfrei an die Gemeinde unentgeltlich abzutreten, sowie gemäss § 25 u. ff. als Strasse auszubauen und zu beschleusen (d. h. wohl durch Kanäle zu entwässern). Der angezogene § 25 lässt nun offen, besondere technische Forderungen — abgesehen von wenigen allgemein verbindlichen — an die Herstellung des Strassenkörpers und Fahrdammes nach den Bedürfnissen der einzelnen Gemeinden zu erheben, wobei grundsätzlich für Verkehrs- und Geschäftsstrassen weitergehende Anforderungen gestellt werden können, als für Neben- und Wohnstrassen. Namentlich darf man sich in den äusseren Stadttheilen zunächst mit weniger kostspieligen Anlagen begnügen. § 26 trifft entsprechende Vorsorge für die Beschaffenheit der Fusswege, indem zu Belägen in Verkehrs- und Geschäftsstrassen und bei geschlossener Bauweise Granit- und Zementplatten, Klinkerpflaster empfohlen werden, während im übrigen gut hergestellte Kieswege genügen. Da gute Fussbahnen nicht blos den Anliegern, sondern zugleich dem gesammten Fussverkehr zugute kommen, so wird es, im Falle eine kostspieligere Ausführung verlangt wird, für billig erachtet, einen Theil der Kosten auf die Gemeinde zu übernehmen. Sodann wird allgemein bestimmt, dass alle Strassen nach Angabe der Baupolizei zu entwässern und, falls sich zu beiden Seiten wenigstens 4,5^m tiefe Vorgärten befinden, mit Bäumen zu bepflanzen sind.

2. Die Gemeinde soll hinsichtlich der zulässigen Ausnutzung des Baugrundes gewöhnlich in zwei Zonen geteilt werden und zwar soll die erste Zone den bereits bebauten Ortstheil — in Begrenzung nach Strassenzügen oder durch Bezeichnung der Grundstücke —, die zweite Zone das übrige Gelände umfassen. Nach den örtlichen Verhältnissen und Bedürfnissen kann dazu unter Umständen noch eine weitere Zone treten, sodass die zweite Zone die bereits in baulicher Entwicklung begriffenen Vororttheile umfasst und das eigentliche Neuland die dritte Zone bildet.

In der ersten Zone ist die Bauhöhe nicht allein nach der Geschosshöhe, sondern auch nach Metern festzusetzen, wobei ein ausgebauter Dachraum, sofern er einen gewissen Neigungswinkel — etwa 45° — überschreitet, als Geschoss zu gelten hat. Der seitliche Grenzabstand (Bauwich) darf in der Regel nicht unter 4 m betragen. Der Hof hinter dem Vorderhause soll sich in dessen ganzer Länge und in einer Tiefe erstrecken, die in ein gewisses Verhältniss zur Bauhöhe zu setzen ist. Nebengebäude dürfen mit Ausnahme kleiner Wirtschaftsgebäude nur ausserhalb des so bemessenen Hofes errichtet werden und zwar mit nicht mehr als zwei Geschossen und nicht höher als 9 m bis zum Hauptgesims; dabei muss die Dachneigung unter 40° bleiben. Auf Eckbaustellen und bei Erneuerung bereits vorhandener Vorder- oder Hinterhäuser sind Ausnahmen zulässig.

In der zweiten Zone wird als bebauungsfähiger Bruchtheil der Grundstücksfläche $\frac{1}{10}$ empfohlen. Dabei soll in Landgemeinden die offene Bauweise die Regel bilden. Aber auch in Städten ist wenigstens das Aussengelände möglichst weiträumig zu bebauen und die geschlossene Bauweise auf das notwendige Maass zu beschränken. Die Errichtung von Doppel- und Gruppenhäusern ist dagegen unbedenklich zuzulassen, wenn ihre Längenausdehnung auf etwa $30\text{--}40\text{ m}$ beschränkt und alsdann ein breiterer Bauwich vorgeschrieben wird. Es soll die Bauhöhe in Städten thunlichst auf drei Geschosse, in Landgemeinden auf zwei Geschosse beschränkt, bei offener Bauweise der Entstehung unverhältnissmässig tiefer und langer Miethshäuser entgegengewirkt werden. Dagegen sind besondere Bauflächen für die Errichtung kleiner Familienhäuser vorzusehen. In Wohnstrassen ist ferner eine von der Strassenflucht verschiedene Bauflucht festzusetzen, so dass $5\text{--}8\text{ m}$ tiefe Vorgärten entstehen. Dabei müssen die Bauwiche wenigstens so breit bemessen werden, als die Hälfte der Vorderhaus-Traufhöhe beträgt, aber nicht unter 5 m . Wo ausnahmsweise geringere Abstände zugelassen werden, ist wenigstens für Miethshäuser vorzu-

schreiben, dass nach dem Nachbargrundstücke hin nur Nebenräume angelegt werden dürfen, Wohnräume also wenigstens ein Fenster nach vorn heraus haben müssen. Die Hoftiefe soll mindestens so viel betragen, als die Hauptgesimshöhe des Vorderhauses. Nebengebäude können — abgesehen von kleinen Wirtschaftsgebäuden — überhaupt verboten werden; werden sie zugelassen, so gelten dafür dieselben Bestimmungen wie in der ersten Zone. Mehre Hinterhäuser dürfen keine geschlossene Reihe bilden; über die Zulässigkeit, Höhe und Länge von Flügelnbauten sind besondere Bestimmungen vorzubehalten.

3. Eine Familienwohnung soll in der Regel wenigstens aus einem gut beheizbaren Wohnraum, einem Schlafraum und einer Küche, sowie aus dem nöthigen Gelass für Geräthschaften, Holz usw. bestehen. Wohn- und Schlafräume zusammen müssen 30 qm Grundfläche mindestens haben. Der Einbau von Alkoven ist unzulässig. Als überfüllt hat eine Wohnung zu gelten, wenn sie nicht für jeden Erwachsenen wenigstens 20 cbm und für jedes Kind 10 cbm Luftraum bietet. Die Einrichtung von selbständigen Wohnungen und von Werkstätten im Keller ist untersagt mit Ausnahme der Wohnungen für einen Hausmann, Kutscher oder Gärtner; aber auch diese dürfen nur unter gewissen Bedingungen zugelassen werden, worunter die wichtigsten die sind, dass das Sonnenlicht in sämtlichen Räumen unter 45° einfallen kann und dass der Fussboden 1 m über dem höchsten Grundwasserstande liegt. Der Einbau von Dachwohnungen in Vorderhäusern ist unter der Bedingung zulässig, dass eine Mansarde unter $60\text{--}70^{\circ}$ angelegt wird, deren Raumhöhe wenigstens $2,85\text{ m}$ für die Hälfte der Deckenfläche betragen muss und im übrigen nicht unter $0,8\text{ m}$ heruntergehen darf. Die Fensterfläche soll $\frac{1}{10}$ der Bodenfläche betragen. Eckhäuser ausgenommen dürfen überhaupt nicht mehr als zwei selbständige Wohnungen in einem Geschoss eingerichtet werden. Gebäude für öffentliche Behörden, für Stiftungen, gemeinnützige Vereine geniessen besondere Ausnahme-Berechtigungen.

Manchen der den Bebauungsplan betreffenden Bestimmungen kann der Unterzeichnete um so lieber zustimmen, als er selber bereits vor Jahren ähnliche Grundsätze vorgeschlagen hat. Andere, namentlich die Entstehung geschlossener Höfe unterbindende, dürften fast gewaltsam erscheinen, wenn sie nicht in sächsischen Gepflogenheiten ihre Stütze haben sollten. Imganzen aber ist der Entwurf als eine That frischer Entschlossenheit auf einem dornigen Gebiete anzuerkennen. Die Grenzen sind weit genug gesteckt, um weiteren Erfahrungen Rechnung tragen zu können, ohne den Grundgedanken zu verrücken. —

Theodor Goecke.

Zur Vorbildung der leitenden technischen Beamten in der Kommunal-Verwaltung.

In No. 21 d. Bl. vom 15. März d. J. wird unter der Aufschrift „videant consules“ die Forderung erhoben, die preussische Staatsverwaltung möge dafür Sorge tragen, dass nicht infolge schlechter Gehalts- und Anstellungsverhältnisse der Staats-Bauverwaltung die besten Kräfte durch Uebertritt in Privat- und Gemeindedienste verloren gehen. Aus den beigefügten statistischen Angaben ist von besonderem Interesse die Thatsache, dass aus den jüngeren Jahrgängen der Regierungs-Baumeister der Uebertritt in immer steigender Zahl erfolgt. Soweit die Kommunal-Verwaltungen infrage kommen, liegt der Grund in der erfreulichen Erscheinung, dass die Werthschätzung der Techniker mit abgeschlossener Hochschulbildung gerade hier im Wachsen begriffen ist. Dass der übertretende Theil — wie nicht ganz höflich gegen die im Staatsdienste verbleibenden Kollegen gesagt wird — der bessere sei, kann aber vom Standpunkte der Städteverwaltung nicht so aufgefasst werden, dass letztere in allen Regierungs-Baumeistern die besten technischen Verwaltungs-Beamten erhalte. Gerade hier zeigt sich ein deutlicher Mangel in der gegenwärtigen technischen Vorbildung. Die Hochschulen sind so auf die Bedürfnisse des Staatsdienstes zugeschnitten und berücksichtigen so wenig die Erfordernisse des Kommunaldienstes, dass es mit bedeutenden Schwierigkeiten verbunden ist, für letzteren eine hinreichende Vorbildung zu erlangen, wenn gleichzeitig die zurzeit allein mögliche Beglaubigung für eine abgeschlossene Hochschulbildung, der Titel Regierungs-Baumeister, erlangt werden soll. Am fühlbarsten ist dieser Mangel für die technischen Beamten der Klein- und Mittelstädte, welche letztere in wachsender Zahl bestrebt sind, zu Leitern ihrer Stadtbauämter Regierungs-Baumeister zu berufen. Wenn man sich vergegenwärtigt, auf welchen Gebieten der Stadtbaumeister einer aufstrebenden Kleinstadt bewandert sein soll, so wird man erkennen, dass die Spezialistenbildung, wie sie nothgedrungen bei den gegenwärtigen Einrichtungen der Hochschulen erworben

werden muss, nicht geeignet genannt werden kann. Auch für Mittel- und Grossstädte gilt Aehnliches. Aus den Ausführungen des genannten Artikels geht hervor, dass es für die Staats-Bauverwaltung zweckmässiger wäre, ihre Aspiranten schon frühzeitig zu trennen von denen, welche auf Staatsdienst nicht reflektiren und im Interesse der Städte muss verlangt werden, dass die Hochschule Einrichtungen treffe, die es ermöglichen, für den Städtebau ausreichend geschulte Kräfte zu gewinnen. Wenn den maassgebenden Stellen ein „videant consules“ zugerufen wird, das den Zweck hat, geeignete Kräfte für den Staatsdienst zu sichern, so müssen sich auch die Städte anschliessen mit ihrer entsprechenden Forderung. Es unterliegt keinem Zweifel, dass neben den gewaltigen Aufgaben, die unserem Staatswesen auf technischem Gebiete bevorstehen, nicht minder wichtige und schwierige Aufgaben es sein werden, denen die Zukunftstechniker der Städte gewachsen sein sollen. Lehrstühle für Städtebau ist daher die Forderung, die wir stellen.

Der Lehrstoff hierfür darf aber nicht eng begrenzt werden auf das Gebiet, das gemeinhin mit Städtebau bezeichnet wird; er ist zu erweitern nach anderen Gesichtspunkten. Wenn oben hervorgehoben wurde, dass die Städte sich mehr, die Techniker mit abgeschlossener Schulbildung in ihre Verwaltungen berufen, so ist hierin eine Bewegung zu begrüssen von nicht zu unterschätzender Bedeutung für die Stellung aller Berufsgenossen. Denn die Thätigkeit des Technikers in der Gemeinde-Verwaltung ist besonders geeignet, die Werthschätzung der wissenschaftlichen Technik in breitere Massen zu tragen, ihr Ansehen in allen Schichten der Bevölkerung zu heben und in dem alten Kampfe um die Gleichstellung mit den Juristen Bundesgenossen zu werben.

Die sich immer weiter ausbreitende Erkenntniss, dass wenigstens auf dem Gebiete der Selbstverwaltung nicht alles Heil von Jus und Juristen zu erwarten ist, dass auch die Techniker werthvolle und gleichberechtigte Mitarbeiter

bei ihren grossen Aufgaben sind und sein werden, hat in letzter Zeit besonders in der Rheinprovinz erfreuliche Erscheinungen gezeigt. In mehreren Städten hat man die leitenden Techniker aus der ihnen angewiesenen Unterbeamtenstellung zu Beigeordneten gewählt, hiermit ihr Wirkungsfeld vergrössert und ihre Bedeutung äusserlich anerkannt. Dass diese Rängerhöhung mehrfach auf Initiative eines juristisch vorgebildeten Bürgermeisters erfolgte, muss hier dankend hervorgehoben werden*).

Am wirksamsten werden diese Bestrebungen unterstützt, wenn an den Hochschulen Einrichtungen geschaffen werden, die eine Vorbereitung zu dem Berufe eines Beigeordneten, Magistratsrathes oder Bürgermeisters ermöglichen. Die technischen Wissenschaften sind für die Leitung von Gemeinde-Verwaltungen eine ebenso gute Grundlage, wie es die Rechtswissenschaften sind. Wenn man sich die Einzelgeschäfte eines Bürgermeisters oder des Vor-

standes einer Verwaltungs-Abtheilung vergegenwärtigt, so wird man finden, dass es nicht das Studium der Rechtswissenschaft ist, welches dem Juristen ein Monopol in den Gemeinde-Verwaltungen gegeben hat, sondern die Art seiner Ausbildung. Man gebe dem Techniker eine allgemeine, wirthschaftliche und vielseitig wissenschaftliche Bildung, erweitere das Lehrgebiet des Städtebaues nach obigen Gesichtspunkten und ermögliche als Abschluss und Beglaubigung einer vollen Hochschulbildung den Dokortitel, dann wird voraussichtlich besser als dies durch die „Verlängerung“ des Titels Regierungsbaumeister**)) geschehen ist, einem Uebertritt von jungen Staatsbaubeamten in den Kommunaldienst vorgebeugt, es wird die Staatsbauverwaltung mit grösserer Sicherheit auf eine bestimmte Zahl junger Beamter rechnen können und eine berechtigte Forderung der Kommunal-Verwaltungen nähert sich ihrer Erfüllung. — Franz-St. Johann.

Mittheilungen aus Vereinen.

Württembergischer Verein für Baukunde. In der Versammlung am 24. März bildete den Hauptgegenstand der Tages-Ordnung der Vortrag des Hrn. Ob.-Brth. Dolmetsch über Kirchenrestaurationen in Württemberg. Redner schilderte die Schwierigkeiten, die meist der Wiederherstellung und Vergrösserung der Kirchen entgegenstehen, worunter gewöhnlich der Mangel an Mitteln obenan steht und gab ein ziemlich unerquickliches Bild von dem schlechten baulichen Zustand, in welchem sich ein grosser Theil unserer ländlichen Gotteshäuser befindet. Er führte die Gründe des raschen Zerfalls dieser Bauten an. Dieselben bestehen vielfach darin, dass der Fussboden der Kirche tiefer als das Gelände der Umgebung liegt, die Tagwasser von der Kirche gar nicht oder in höchst mangelhafter Weise abgeführt und die Aussenmauern im unteren Theil somit durchfeuchtet werden, wodurch der Verwitterung des Gemäuers und der Fäulniss der Hölzer Vorschub geleistet wird. Zugleich gab Redner dem Bedauern Ausdruck, dass früher die Umbauten gewöhnlich ohne Beihilfe eines sachverständigen Technikers ausgeführt wurden und oft anstelle des Besseren das Schlechtere getreten sei. In den letzten Jahrzehnten haben sich die Verhältnisse in dieser Beziehung wesentlich gebessert, indem sich mehre Architekten besonders mit dem Bau und der Wiederherstellung von Kirchen beschäftigen und die Gemeinden sachgemäss berathen, wodurch manches gute Alte gerettet und neue Zuthaten in stilvoller Weise ausgeführt worden seien.

Der Redner, welcher sich mit etwa 60 Kirchenrestaurationen befasst hat, geht nun an der Hand eines reichen Planmaterials in eine Einzelerörterung seines Gegenstandes ein. Er zeigt, in welcher Weise dem Bedürfniss nach Raum Genüge geleistet und wie zugleich die architektonische Wirkung des Gotteshauses gesteigert werden kann.

Mit grossem Interesse wurden namentlich seine Mittheilungen über den Umbau des Thurmes der Katharinenkirche in Hall, der Kirche in Urach und über die verschiedenartigen Konstruktionen des Thurmhelmes, sowie über die von ihm vielfach angewandte höchst sinnreiche Einrichtung von beweglichen Sitzen, die schubladenartig unter die festen Sitze geschoben werden können und die zu beiden Seiten der Gänge und auf der Orgelempore praktische Verwendung finden, entgegengenommen.

Der stellvertr. Vorsitzende, Baudir. v. Euting, dankte dem Redner für seinen lehrreichen Vortrag, wobei er zugleich die Hoffnung aussprach, es möge dem Verein im Laufe dieses Jahres noch vergönnt sein, eine der bedeutendsten Kirchen-Restaurationen des Redners, diejenige der Marienkirche in Reutlingen, unter dessen persönlicher Führung zu besichtigen. —

In der Versammlung am 6. Mai nimmt vor Eintritt in die Verhandlungen der Vorsitzende, Hr. Stdtbrth. Kölle, das Wort zu einem Nachruf für das verstorbene Vereinsmitglied Münsterbaumeister Prof. Dr. v. Beyer. Redner entwarf ein Bild des Verstorbenen sowohl nach der technischen wie nach der menschlichen Seite, indem er dessen hervorragende Leistungen auf dem Gebiete der Baukunst und seine Schlichtheit und Einfachheit im gewöhnlichen Geschäftsleben und bei seinen Berufsarbeiten schilderte. Er schloss seinen Nekrolog damit, dass der Name Beyer mit dem Bau des gewaltigen Westthurmes am Ulmer Münster unlöslich verbunden sei. Die Anwesenden ehrten das Andenken an den Dahingeschiedenen in üblicher Weise.

Es folgte die Besichtigung der in den Räumen des würt. Kunstgewerbe-Vereins ausgestellten Arbeiten des Arch. Prof. G. Halmhuber unter dessen Führung. Die Ausstellung giebt ein Bild von der vielseitigen Thätigkeit und von dem grossen Talente dieses Künstlers, welcher im letzten Herbst

als Professor für das Lehramt im Ornamentzeichnen und Entwerfen an die technische Hochschule in Stuttgart berufen wurde. Halmhuber ist als Architekt von der Stuttgarter Schule ausgegangen, er ist ein Schüler Gnauth's. In seiner Ausstellung ist das Dekorative weit vorherrschend, während das eigentlich Architektonische, wie Grundrisse, Detailzeichnungen einen kleineren Raum einnimmt. Eine grosse Anzahl der ausgestellten architektonischen Entwürfe, die zumtheil zur Ausführung gelangt sind, stammt aus der Zeit, wo Halmhuber noch Mitarbeiter Wallot's war. Ferner umfasst die Ausstellung kunstgewerbliche Entwürfe, darunter solche für Buchdekorationen, Aktstudien, Skizzen und Oelgemälde, durchweg Arbeiten von einer aussergewöhnlich reichen Phantasie. Halmhuber ist ebenso Maler wie Architekt. Von seinen Oelmalereien ist ein grosses Gemälde, ein Bacchanal, das sich durch seine Stimmung auszeichnet, zu erwähnen.

Von den ausgeführten architektonischen Arbeiten ist der 1884—87 in Mannheim entstandene Wasserthurm hervorzuheben. Sodann drei von ihm gefertigte grossartige Entwürfe des KaiserWilhelm I.-Denkmals auf der Schlossfreiheit in Berlin, das er gemeinsam mit dem Bildhauer Reinhold Begas ausführte. Neben den Darstellungen des ausgeführten Entwurfes hängt in kleinem Format ein solcher, der nicht die geschlossene Rundhalle, sondern zwei thurmgekrönte Abschnitte mit Durchblick gegen das Schloss zeigt. Von besonderem Interesse ist ferner eine Zeichnung vom Reichstagsgebäude, ein Konkurrenzentwurf zum Stuttgarter Rathhausneubau, sowie perspektivische Ansichten der Krupp'schen Arbeiter-Kolonie Baumhof. Ganz reizend sind die architektonischen Phantasien.

In seinem Skizzenbuch finden wir die Verwendung humoristischer Thiergestalten zu Treppenköpfen usw., die eine überaus reiche Erfindungsgabe bekunden. Von monumentalen Entwürfen sind die prächtigen Abschlüsse von Rundbänken mit heraldischen Thieren, eine grosse Zahl flotter Entwürfe von Rathhausbauten, Bahnhofshallen, Kirchen, Brunnen-Anlagen, Gartendekorationen, Thoren, Kirchofshallen, sowie die Konkurrenzentwürfe von Bismarck-Denkmalen für Berlin, Elberfeld und Magdeburg, welche Halmhuber gemeinschaftlich mit den Bildhauern Götz u. Cauer gefertigt und von denen die beiden ersten je mit dem II. Preise bedacht wurden, anzuführen.

Von den kunstgewerblichen Entwürfen verdienen ein prächtiges Gitterthor für das neue Reichstagsgebäude, verschiedene Entwürfe zu Titelblättern, Vignetten, sowie eine Einladung zum 25jährigen Jubiläum des Stuttgarter Architektenvereins aus dem Jahre 1894 hervorgehoben zu werden.

Nach der Besichtigung dankte Stdtbrth. Kölle namens des Vereins dem Künstler für seine liebenswürdige Führung und kennzeichnete in kurzen Worten die Bedeutung Halmhubers für unsere Schule und für unser Kunstgewerbe. —

Der Architektenverein zu Berlin kann am 5. Juni d. J. auf ein 75jähriges Bestehen zurückblicken. Wie man uns mittheilt, ist zwar eine offizielle Feier nicht in Aussicht genommen, doch werden die Mitglieder den Tag durch einen gemeinsamen Ausflug (mit Damen) nach dem Havelgebiet begehen. —

Vermischtes.

Zur Umgestaltung des Scheunenviertels in Berlin.†) Die vorliegende Frage gehört zu denjenigen des Städtebaues, deren Lösung durch den gebotenen Anschluss an bestehende Bebauung und bestehenden Verkehr Schwierigkeiten bietet, aber auch besonders interessiren kann.

Sämmtliche Entwürfe der Hrn. Krause, Seeling & Knüpfer und Fritz Wolff stehen mehr oder weniger auf

*) S. die Begründung, welche der Oberbürgermstr. Zweigert-Essen seinem Antrage an die Stadtverordn.-V. beigegeben, No. 7, S. 43 d. Bl.

**) Durch einen Erlass vom Jahre 1895 haben die aus dem Staatsdienste austretenden Reg.-Bmstr. ihrem Titel die Worte a. D. beizufügen.
†) Hiermit schliessen wir die Erörterungen über diese Angelegenheit.

dem Standpunkte des modernen Städtebaues der letzten 2—3 Jahrzehnte. Es ist ein Charakteristikum desselben, in dem Bestreben, dem Verkehr zu dienen, diesem etwas gewaltsame Wege zu öffnen und dabei keine Rücksichten auf die Gestaltung der Baublöcke zu nehmen. Es sollte, nachdem Camillo Sitte in der so erlösenden Weise bahnbrechend gewirkt hat, das Bestreben der Architekten sein, die künstlerischen Grundsätze in der Gestaltung des Städtebaues mehr zu betonen unter selbstverständlich weitgehendster Berücksichtigung der Verkehrs- und wirtschaftlichen Verhältnisse. Unter diesen Gesichtspunkten ist der folgende Versuch zu einer Lösung der Frage gemacht.

Der von der Kaiser Wilhelm-Strasse sowohl wie von der Grenadierstrasse und von der Kl. Alexanderstrasse kommende Verkehr wird von einem ungefähr rechteckigen Platze von etwa 60 m Breite und 200 m Länge aufgenommen und vertheilt. An den Endpunkten dieses Platzes setzt sich der Verkehr nach den beiden gewünschten Richtungen nach rechts und links fort. Einerseits folgt die Planung dem vorhandenen Strassenzuge der bis auf 20 m verbreiterten Grenadierstrasse. An deren Endigung ist zwischen Linien- und Lothringerstrasse ein Platz vorgesehen, welcher noch die alte Schön-

hauser- und die Dragoner-Strasse aufnimmt. Aus wirtschaftlichen Gründen könnte dieser Platz in Wegfall kommen und der punktiert angegebene Baublock eingeschaltet werden. Die Grenadier-Strasse findet jenseits der Lothringerstrasse ihre Fortsetzung in einem allmählich mit der Schönhauser Allee zusammen fließenden Strassenzuge. Es sei hierbei auf die Behandlung von Fahrdamm und Bürgersteigen aufmerksam gemacht.

Andererseits zweigt von dem grossen Platze in der Richtung nach dem Prenzlauerthor eine nicht zu umgehende Diagonalstrasse ab, welche beim Prenzlauerthor auf eine platzartige Erweiterung trifft. Der durch diese Diagonalstrasse, die Hirtenstrasse und Prenzlauerstrasse eingeschlossene Block wäre einer praktischen Auftheilung wegen vielleicht durch eine Passage oder schmale Strasse in der punktiert angedeuteten Richtung zu durchschneiden. Sämmtliche verkehrbringenden und weiterführenden Strassen sind als durchgeführt in die Planung aufgenommen.

Es ist darauf Rücksicht genommen, dass vorhandene Strassenzüge, welche sich scheinbar aus einem Bedürfniss entwickelt haben, bestehen bleiben und in natürlichster Weise die einfachste Verbindung erstreben. Ferner sind möglichst vollwüchsige Baublöcke geschaffen und vor allem die spitzen Winkel und Dreiecksgestaltungen vermieden. Wo dies durch die notwendige Diagonalstrasse nicht möglich war, sind wenigstens die spitzen Winkel umgangen und die Baublöcke in einer der praktischen Auftheilung dienlichen Grösse angenommen. Die Anlage des grossen Platzes wird sich ausser als Vertheiler des Verkehrs auch in künstlerischer Beziehung durch seine Geschlossenheit wirksam gestalten lassen. Die Auftheilung desselben durch Bürgersteig- oder Promenaden-Inseln dient lediglich der Leitung und Vertheilung des Verkehrs. Gärtnerischer Schmuck sollte hier ausgeschlossen sein, da sich dieser Platz besonders zur künstlerischen Gestaltung der an ihm liegenden Gebäude eignet. Die durch den Verkehr bedingten Strassen-Verbreiterungen sind vorgesehen.

Dieser Lösungsversuch möge so aufgenommen werden, wie er gemeint ist: als kleiner Beitrag zu der grossen Bewegung auf dem Gebiete des Städtebaues nach künstlerischen Grundsätzen.

Mainz, im April 1899.

Conrad Sutter.

Die feierliche Einweihung der Neubauten der Technischen Hochschule in Karlsruhe findet in den Tagen vom 16. bis 19. Mai statt. Nach einer Begrüssung der Festgäste am 16. Mai im Stadtgarten folgt am 17. Mai die Einweihung der prächtigen neuen Aula (Arch. Ob.-Baudir. Prof. Dr. Jos. Durm), bei welcher Gelegenheit Geh. Hfth. J. Hart die Festrede halten wird, und am 18. Mai die Einweihung der dem neuesten Stande der wissenschaftlichen Forderungen entsprechenden Neubauten des Elektrotechnischen (Arch. Ob.-Brth. Prof. Dr. O. Warth)

und des Botanischen Institutes (nach Entwürfen der grossh. Bezirks-Bauinspektion in Karlsruhe), bei welcher Gelegenheit die Hrn. Hofrth. Arnold und Prof. Klein die Festrede halten werden. Festessen in der Festhalle, Festvorstellung im Hoftheater, Festkommers in der Festhalle und ein Ausflug nach Baden-Baden ergänzen die festlichen Veranstaltungen. —

Todtenschau.

Baurath August von Bechh †. Mit dem in diesen Tagen in Stuttgart im Alter von 91 Jahren verschiedenen Baurath August von Bechh hat das schwäbische Land einen angesehenen Vertreter des Eisenbahnbaues verloren. Bechh kam im Alter von 15 Jahren nach Stuttgart, um das Bauhandwerk zu erlernen. Nach einer längeren Thätigkeit als Bauführer wurde er Stadtbaumeister in Esslingen, Strassen-Bauinspektor in Reutlingen und Bahn-Bauinspektor in Ravensburg, Stuttgart und Bietigheim. In dieser Eigenschaft erbaute er den Enzviadukt bei Bietigheim. 1853 ging der Verstorbene als Ober-Ingenieur der schweizerischen Nordostbahn nach Zürich, kehrte zu Beginn der sechziger Jahre nach Württemberg zurück, entwarf später mit Gerwig die Pläne zur Gotthardbahn und beschloss seine verdienstliche Thätigkeit mit Bahnbauten in Oberschwaben; 1881 legte er die Thätigkeit an der Gäubahn nieder und lebte von da ab im Ruhestand. —

Oberbau- und Geheimer Regierungsrath Ernst Diroksen †. In Erfurt, wohin er im Jahre 1890 versetzt wurde, ist als Mitglied der kgl. Eisenbahn-Direktion der Oberbau- und Geheime Regierungsrath Ernst Diroksen im Alter von 68 Jahren (geb. 31. Mai 1831) plötzlich verschieden. Sein Name, weit über die Grenzen Deutschlands von gutem Klang, ist mit den bedeutendsten Brücken- und Bahnbauten Preussens eng verknüpft. Wir werden auf die verdienstvolle und hervorragende Thätigkeit des Verstorbenen in besonderer Weise zurückkommen. —

Preisbewerbungen.

Ein Wettbewerbs zur Erlangung von Entwürfen für den Neubau einer Gasanstalt in Rixdorf bei Berlin erlässt der dortige Magistrat mit Termin zum 31. Aug. d. J. Es gelangen 3 Preise von 7000, 5000 und 3000 M. zur Vertheilung. Sachverständige Preisrichter sind, soweit erkennbar, die Hrn. Ob.-Ing. Kemper-Dessau, Betr.-Dir. Schimming-Berlin, Gaswerkdir. Dieckmann-Magdeburg, Stdtbrth. Weigand-Rixdorf und Betr.-Insp. Riemann dasebst. Unterlagen gegen 5 M. durch die Verwaltung der städt. Gasanstalt in Rixdorf. —

Entwürfe zu einer Kopfleiste der „Wiener Bauindustrie-Zeitung“ werden zum Gegenstande eines allgemeinen Wettbewerbes gemacht, in welchem ein I. Preis von 100 und zwei II. Preise von je 50 Kronen vertheilt werden. Preisrichter sind die Hrn. Brth. J. Deininger, Arch. v. Krauss u. Prof. J. Röttinger in Wien. Termin ist der 1. August d. J.

Zur Erlangung von Entwurfsskizzen für eine neue Bibliothek der Stadt Hagenau i. E. wird ein öffentlicher Wettbewerb mit 3 Preisen von 1500, 1000 und 500 M. und mit Termin zum 15. August d. J. erlassen. Unter den Preisrichtern befinden sich neben 3 Vertretern der Stadt die Hrn. Min.-Rth. Beemelmans in Strassburg, Prof. Levy in Karlsruhe und Prof. Friedr. von Thiersch in München. Unterlagen gegen 3 M. durch das Bürgermeisterrath. —

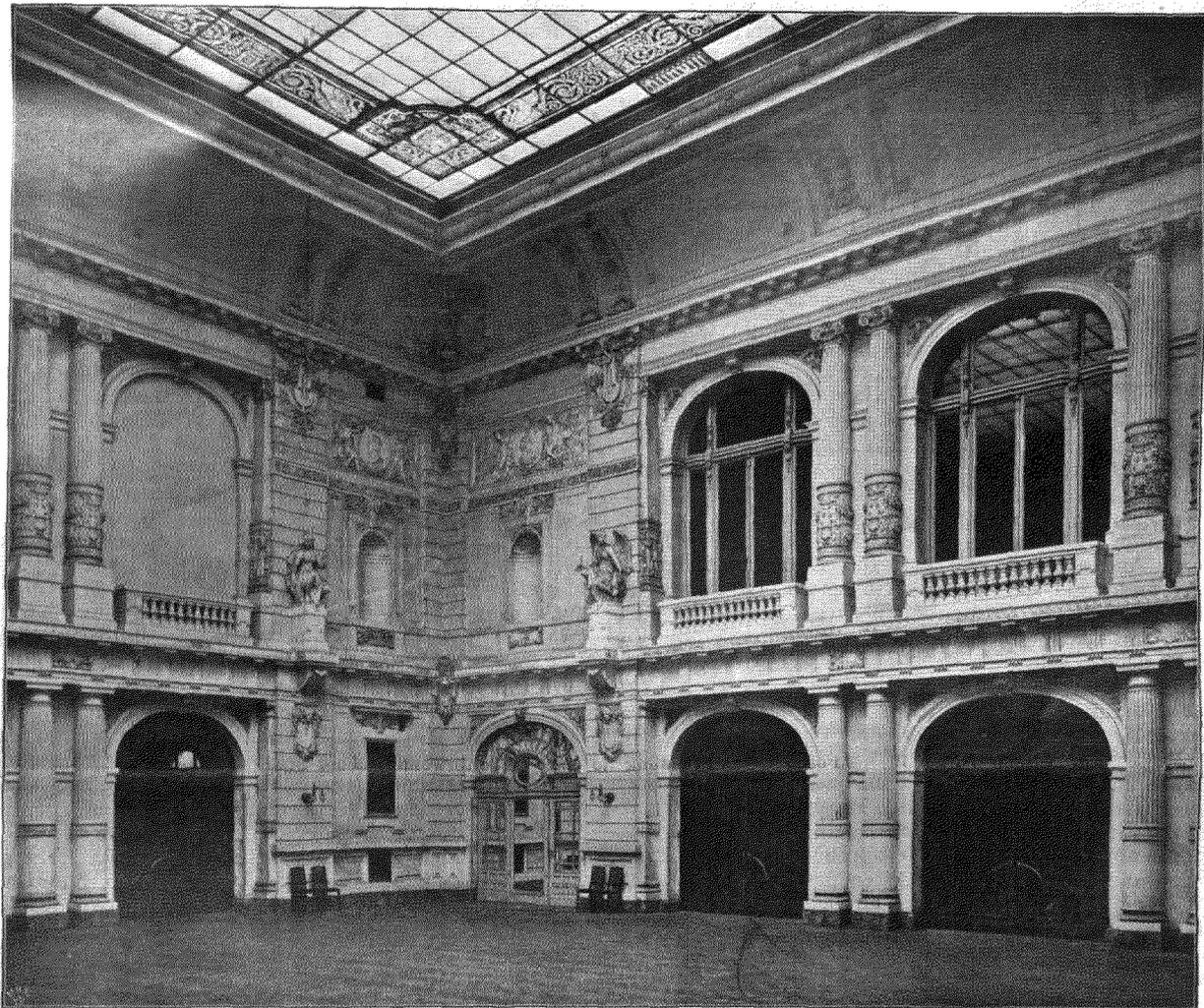
Engerer Wettbewerb betr. Entwürfe für den Neubau der Johanniskirche in Bielefeld. Das am 10. d. Mts. zur Beurtheilung der eingegangenen 12 Entwürfe gewählte Preisgericht, bestehend aus der Baukommission mit zusammen einer Stimme und den Architekten Prof. Mohrmann und Brth. Stier aus Hannover mit je einer Stimme, beschloss die Preise wie folgt zu vertheilen: I. Preis Bmstr. Alex Trappen in Bielefeld, II. Preis Arch. Bernhard Kramer in Bielefeld, III. Preis Arch. H. Robert in Bochum. Der Entwurf mit dem Kennwort „Omnia ad dei gloriam“ wurde rühmend hervorgehoben. Die Ausführung dürfte nach dem Trappen'schen Entwürfe erfolgen. —

Brief- und Fragekasten.

Hrn. Rich. W. in Sagan. Ihre Anfrage ist am besten an einen Kammerjäger zu richten. Wir ermangeln der in dieses Gebiet einschlagenden Kenntnisse. —

Inhalt: Speisezimmer im Wohnhause des Hrn. Baron Theodor von Liebig in Reichenberg in Böhmen. — Entwurf zu einer Orts-Bauordnung im Königreich Sachsen — Zur Vorbildung der leitenden technischen Beamten in der Kommunal-Verwaltung. — Mittheilungen aus Vereinen. — Vermischtes. — Todtenschau. — Preisbewerbungen. — Brief- u. Fragekasten.

Kommissionsverlag von Ernst Toeche, Berlin. Für die Redaktion i. V. verantwortl. Albert Hofmann, Berlin. Druck von Wilh. Greve, Berlin.



Die Erweiterungsbauten der Philharmonie in Berlin. Ansicht des grossen Lichthofes.
 Architekt: Kgl. Baurath L. Heim in Berlin.

Die Umgestaltung der Eisenbahn-Anlagen in Hamburg.

(Schluss.) Hierzu eine Planbeilage.

Genoso, wie die preussische Eisenbahnverwaltung sich verpflichtet hat, für immer den Betrieb auf den Stadt-, den Vorortsbahnen, wie auch auf den Hafens- und Kai-Gleisen auszuführen, wird auch der gesammte Betrieb, die Verwaltung und die Unterhaltung der gemeinschaftlich benutzten Anlagen des Hauptbahnhofes von der preuss. Staatseisenbahn-Verwaltung unter gleichmässiger Berücksichtigung der Interessen der Lübecker Bahn auf gemeinschaftliche Kosten bewirkt. Die Vertheilung dieser Kosten (abzüglich der Einnahmen aus der Verpachtung der Bahnhofs-wirtschaften, dem Verkauf von Bahnsteigkarten usw.) erfolgt nach der Zahl der ein- und auslaufenden Züge, wobei jedoch durchgehende Personenzüge nur einfach, endigende und beginnende Eilgüterzüge zur Hälfte gerechnet werden, während die durchgehenden Güterzüge ausser Betracht bleiben. Nach demselben Verhältnisse werden auch die Kosten der Beleuchtung vertheilt.

Die Mitbenutzung des Hauptbahnhofes und der zugehörigen Betriebsanlagen, einschliesslich des Betriebsbahnhofes, wird der Lübecker Eisenbahngesell-

schaft mit der Maassgabe unkündbar eingeräumt, dass ihr zwei Bahnsteiggelände zur Abfertigung ihrer Züge überwiesen werden. Da aber die Züge der Lübecker Gesellschaft nur von und bis zu dem Hamburger Hauptbahnhof fahren und nicht nach Altona durchgeführt werden, so ist auf dem Hauptbahnhof ein ausreichendes Ausziehgleis zum Umrangiren der Züge dieser Gesellschaft vorgesehen, jedoch mit der Bestimmung, dass dieses Gleis nicht zum Aufstellen von Wagen benutzt werden darf.

Während der Verhandlungen über die Gestaltung der Bahnanlagen trat die kais. Ober-Postdirektion mit dem Wunsche hervor, auf dem neuen Bahnhofgebiete diejenigen Räume zur Verfügung zu erhalten, die zur Ausführung des umfassenden Hamburger, mit dem Bahnpostdienst in Zusammenhang stehenden Postdienstes erforderlich sind. Es wurde daher beschlossen, ein neues Eisenbahn-Postgebäude in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Hauptbahnhof auf dem am „Hühnerposten“ belegenen Gelände zu errichten. Da die für den Postdienst bestimmten Gleise bis an dieses Gebäude heranreichen, und da für eine jederzeitige



Anfahrt der Briefkarriolen durch eine besondere 15^m breite Anfahrt Sorge getragen wird, auch durch einen besonderen Bahnsteig die unmittelbare Verbindung mit den im Hauptbahnhof befindlichen Eisenbahnzügen hergestellt werden soll, so wird eine den Hamburger Geschäfts-Verhältnissen Rechnung tragende ausserordentlich schnelle Abwicklung des Postverkehrs ermöglicht werden. Das Gebäude wird ein sehr umfangreiches werden, da seine Hauptfront etwa 110^m und die Nebenfront etwa 60^m betragen wird.

Unmittelbar hinter der grossen Ueberführung des Steinhordammes theilen sich die Gleise und zwar gehen in der Richtung nach dem Berlinerthor, also nach Nordosten, in unmittelbarer Nähe der Südostecke des Gewerbeschul-Gebäudes, die Stadtbahn-, die Berliner- und Lübecker-Gleise, und unmittelbar nach dem Süden, über das Gelände des jetzigen Klosterthor- und des jetzigen Berliner Bahnhofes, die Gleise nach Cuxhaven, Bremen und Hannover, und endlich die Rangir- und Zufuhrgleise nach dem auf dem jetzigen Berliner Bahnhof einzurichtenden Betriebsbahnhof.

Von der sechsgleisigen Strecke vom Hauptbahnhof nach dem Berlinerthor gehören das erste und vierte Gleis, von Süden aus gerechnet, zur Berliner Bahn, das zweite und dritte zur Lübecker Bahn und das fünfte und sechste Gleis zur Stadtbahn. Am Berlinerthor wird das vierte Gleis (Ferngleis von Berlin) über die beiden Lübecker Gleise geführt. In der Nähe der Hammerbrookstrasse werden aus den Stadtbahngleisen zwei besondere Gleise für den Vorortsverkehr der Berliner Bahn abgezweigt, welche bei dem Berlinerthor die Lübecker-Gleise überschreiten und hinter dem Anckelmannsplatz in die Berliner Ferngleise einmünden. Diese Berliner Gleise werden weiter stets hochliegend, die vorhandenen Strassen und Wasserläufe mittels Ueberführungen überschreitend, über das Gelände des ehemaligen Niedrigwasser-Beckens und an der Nordseite des Rangirbahnhofes Rothenburgsort entlang geführt, um etwa bei Tiefstack in die alte Berlin-Hamburger Bahn wieder einzumünden. Auf dieser Strecke werden für die Vorortsbahn am Apckelmannsplatz, am Billhornerdeich und unter Umständen bei Tiefstack Stationen für den Personenverkehr eingelegt. Eine getrennte Durchführung dieser Vorortsgleise von den Berliner Gleisen bis Bergedorf bzw. Friedrichsruh bleibt vorbehalten.

Unter der eben genannten sechsgleisigen Bahnstrecke werden für den Münzplatz, für den Fussweg zwischen Norderstrasse und Rosenallee, für den Nagelsweg, für die Hammerbrookstrasse und für den Heidenkampsweg Unterführungen hergestellt werden.

Die Stadtbahn-Gleise und die Lübecker-Gleise werden von dem Berlinerthor bis zu dem neu anzulegenden Bahnhofs Hasselbrook zusammen, von hier aus bis Wandsbeck die Lübecker-Gleise allein fortgeführt. Da vom Berlinerthor aus die Linie der Lübecker Bahn benutzt und die Höhenlage der Gleise nur

wenig geändert werden soll, so werden die Strassen-Ueber- und Unterführungen entsprechend verbreitert bzw. nach den oben schon angeführten Grundsätzen verändert, die jetzt bestehenden hölzernen Ueberführungen durch steinerne und die jetzt vorhandenen Niveau-Uebergänge durch Ueber- bzw. Unterführungen ersetzt. Die Stadtbahn erhält auf dieser Strecke am Berlinerthor, an der Landwehr und am Hammer-Steindamm Stationen für den Personenverkehr.

Wie oben erwähnt, gehen hinter der grossen Unterführung des Steinhordammes nach dem Süden die Gleise nach Cuxhaven, Bremen und Hannover, sowie die Zufuhrgleise nach dem Betriebs-Bahnhof gleich mit Steigung ab, um alle Strassen, die gekreuzt werden, in genügender Höhe überschreiten zu können. Hierbei erleidet der grosse Platz zwischen dem jetzigen Klosterthor-Bahnhof und dem Berliner Bahnhof eine grosse Umwälzung. Die Strasse „Bei dem Hühnerposten“ wird nur als Fussweg in einer Breite von 15^m unterführt, dagegen werden die Amsinck-, Spalding- und Bahnstrasse zusammen mittels einer 48^m breiten Unterführung durchgeleitet und von hier über einen grossen Platz nach der Bergdorferstrasse bzw. nach dem Klosterwall geführt. Dann überschreiten die 4 Gleise nach Harburg das Deichthor und den Oberhafen, um über den bisherigen Hannoverschen Bahnhof zur Elbbrücke und dann über die Insel Wilhelmsburg nach Harburg geführt zu werden.

Die Brücke bei dem Deichthor erhält eine Weite von 30^m, während die über den Oberhafen zu erbauende Brücke eine Doppelbrücke wird, welche oben die 4 hochliegenden Eisenbahngleise und darunter eine Verkehrsstrasse für Fuhrwerk und Personen aufnimmt. Ein Theil dieser Doppelbrücke soll noch ausserdem als Drehbrücke mit zwei freien Durchfahrten von je 14,6^m lichter Weite ausgebildet werden.

Der an der Ecke der Bahnhofstrasse und Deichthor übrig bleibende grosse Platz von 11500^{qm} des alten Berliner Bahnhofes wird für Eisenbahnzwecke entbehrlich, er wird daher dem Hamburger Staate unentgeltlich zur Benutzung für städtische Zwecke (etwa Gemüsemarkt) überlassen. Um eine solche Ausnützung möglichst rationell zu gestalten, soll der anliegende Bahnkörper auf Verlangen mit Kasematten ausgebaut werden. —

Inbetreff des Güterverkehrs mag noch kurz erwähnt werden, dass vorerst die alten Güterbahnhöfe der Lübecker, der Berliner und der Hannoverschen Eisenbahnen verbleiben, dass ferner westlich von dem bestehenden Rangirbahnhof Rothenburgsort noch ein neuer Güterbahnhof angelegt werden soll, der mit allen 3 genannten Bahnhöfen in Verbindung gesetzt und unter Umständen auch durch ein Gütergleis über die Elbbrücke mit den Bahnhöfen auf der Insel Wilhelmsburg verbunden werden soll. Ferner wird der bestehende Rangirbahnhof der Berliner Bahn bei Rothenburgsort bedeutend erweitert und neben ihm ein weiterer Rangirbahnhof der Lübecker Bahn angelegt und

Ober-Baurath Dirksen †.

Am 11. d. M. verschied in Erfurt das Mitglied der dortigen königlichen Eisenbahn-Direktion, der Ober-Bau- und Geheime-Regierungs-Rath Ernst Dirksen, ein hervorragender Vertreter des deutschen Eisenbahnbaues, plötzlich infolge eines Herzschlages im Alter von bald 69 Jahren. Der Verstorbene war am 31. Mai 1830 in Danzig geboren und legte im Januar 1859 die Prüfung als Regierungs-Baumeister ab. Er hatte das seltene Glück, jeweilig bei den bedeutendsten Bauten seiner Zeit mitwirken bzw. sie als leitender Ingenieur mit seinem Geiste durchdringen zu können. Kaum irgend einer seiner Zeitgenossen hatte so wie er bis an sein Lebensende Gelegenheit, sein hervorragendes Wissen und Können bei Bauausführungen in allen Theilen des preussischen Staates zu bethätigen.

Gleich seine erste Thätigkeit als Bauführer war keinem geringeren Bauwerke als der Wechselbrücke bei Dirschau gewidmet und er vertauschte diese Stelle des damals in ganz Europa einzig dastehenden Brückenbaues mit der nicht minder bemerkenswerthen der Kölner Rheinbrücke. Als Baumeister war er zunächst bei Vorarbeiten in Posen, dann bei der Oberschlesischen Eisenbahn und zwar bei

Neubauten in Oberschlesien, auf dem technischen Bureau und schliesslich auch einige Jahre im Betriebe und der Bahnunterhaltung thätig, bis er 1867 — inzwischen zum Bauinspektor befördert — zur Leitung des Baues der Berliner Verbindungsbahn, der heutigen Ringbahn, nach Berlin berufen wurde. Nach deren Vollendung kam er im März 1870 als Mitglied der Eisenbahn-Direktion nach Elberfeld, wo er bis zum März 1874 blieb und wo ihm die Oberleitung aller Neubauten des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens oblag, darunter Bauten von der Bedeutung der oberen und unteren Ruhrthalbahn.

Seine Elberfelder Wirksamkeit fand durch den Krieg gegen Frankreich eine zeitweise Unterbrechung, indem Dirksen zum Chef der Feldeisenbahn-Abtheilung No. 1 ernannt wurde. Als solcher entwickelte er auch in Feindesland eine hervorragende Thätigkeit. So erhielt er u. a. den Auftrag, zur Umgehung von Metz in kürzester Zeit eine Bahn von Remilly nach Pont à Mousson herzustellen und löste diese Aufgabe durch Erbauung jener berühmten gewordenen Feldeisenbahn, deren schleunigste Vollendung so wesentlich zu dem Erfolge der deutschen Heere beitrug, mit der ganzen ihm in so hohem Maasse eigenen Thatkraft und Schaffensfreude in genialster Weise. Der rothe Adler-Orden am schwarzweissen Bande und

zwar im Anschluss an die ebenfalls auszubauende Güterbahn Wandsbeck-Hasselbrook-Rothenburgsort. Beide Rangirbahnhöfe werden natürlich auch mit den oben genannten Güterbahnhöfen verbunden werden. Während vorerst angenommen war, diese von der Lübecker Bahn zu erbauende Güterbahn von Rothenburgsort nach Wandsbeck tiefliegend anzulegen, ist in den späteren Verhandlungen festgelegt, dieselbe mit hochliegenden Gleisen und vorläufig eingleisig auszubauen; dagegen soll der Grunderwerb gleich für 2 Gleise erfolgen, um diese Bahn für die später anzulegende Güterumgehungs-Bahn Hasselbrook-Barmbeck-Langfelde mit benutzen zu können. Erst mit Erbauung dieser letzteren Güterumgehungs-Bahn wird es möglich sein, den Hauptbahnhof in Hamburg und die Verbindungsbahn von dem grössten Theil der Güterzüge zu entlasten. —

Nachdem von den maassgebenden Körperschaften die Vorlagen genehmigt worden sind, wird schon in der allernächsten Zeit mit den Bauarbeiten begonnen werden. Während manche Theile der neuen Bauanlagen, wie z. B. die Güterbahn Wandsbeck-Rothenburgsort, die Verbindungsstrecken von Rothenburgsort nach dem Hannoverschen Bahnhofe und die viergleisige Strecke von diesem Bahnhofe nach dem Deichthor und auch die sechsgleisige Strecke vom Münzplatze bis zum Nagelsweg, ohne Störung des auf allen Strecken möglichst aufrecht zu erhaltenden Eisenbahnbetriebes ausgeführt werden können, ist es für viele Theile nur möglich, dieselben stückweise und hinter einander in Ausführung zu bringen. So muss u. a. der Umbau der Verbindungsbahn selbst in zwei Perioden erfolgen. Zunächst werden die beiden nördlichen Gleise dieser Bahn hergestellt und die beiden Bahnhöfe am Damthor und an der Schanzenstrasse soweit ausgebaut, dass der Betrieb im Herbst 1901 voraussichtlich auf diesen Gleisen eröffnet werden kann. Die Fertigstellung sämtlicher 4 Gleise wird erst im Herbst 1903 erfolgen. Zu diesem Zeitpunkt ist die Fertigstellung der verlängerten Stadtbahn und die Ueberleitung der Berliner und der Hannoverschen Personenzüge in den Hauptbahnhof ebenfalls zu erwarten.

Da die Herstellung der sogen. sechsgleisigen Strecke vom Hühnerposten bis zum Berlinerthor die Schüttung eines hohen Eisenbahndammes auf dem ohnehin schon beengten Lübecker Personen-Bahnhofe bedingt, so ist es erforderlich, weil dieser Damm erst nach Beseitigung des Güterverkehrs der Lübecker Bahn vom jetzigen Lübecker Personen-Bahnhofe in Angriff genommen werden kann, möglichst sofort mit der Herstellung der Güterbahn von Wandsbeck nach Rothenburgsort zu beginnen. Es ist ferner angenommen, dass es gelingen wird, die Lübecker Personenzüge Oktober 1902 in den Hauptbahnhof einzuführen, dagegen alle Arbeiten auf der sechsgleisigen Strecke bis Oktober 1903 zu beenden. Da inzwischen auch die Stadtbahngleise bis Hasselbrook Bahnhof fertig gestellt sein werden, so wird

es möglich sein, die Stadtbahnzüge bis zu diesem Bahnhofe durchzuführen.

Für die Errichtung des Hauptbahnhofes ist es erforderlich, die Verbindung zwischen dem Berliner Bahnhofe und dem Bahnhof Klosterthor zu sperren; zu dem Zwecke wird die Verbindungslinie Rothenburgsort-Hannoverscher Bahnhof sofort ausgeführt, sodass etwa im Oktober 1901 die von Berlin nach Altona durchgehenden Schnellzüge über den Hannoverschen Bahnhof nach dem Klosterthor-Bahnhofe, und so weiter geleitet werden können. Auch die Berliner Güterzüge werden über den Hannoverschen Bahnhof geführt werden, so dass spätestens Oktober 1902 der Berliner Bahnhof gänzlich gesperrt und umgebaut werden kann.

Inzwischen ist auch die Strecke von dem Berlinerthor nach dem Hammerbrook (Tiefstack) für die Berliner Bahn fertig gestellt, sodass im Oktober 1903 die Berliner Züge auf dieser Strecke über den jetzigen Lübecker Bahnhof der sechsgleisigen Strecke nach dem Hauptbahnhofe eingeführt werden können. Unter der Voraussetzung, dass alle die genannten Arbeiten ohne Störung ausgeführt werden können, kann man also annehmen, dass bereits 1903 die Hamburgischen Eisenbahn-Anlagen eine der Bedeutung Hamburgs angemessene Gestaltung erhalten haben werden. —

Es würde zu weit führen, die durch den Vertrag genau festgesetzte Arbeitstheilung mitzuthemen; es mag genügen hier hervorzuheben, dass man mit Rücksicht auf den besonderen Charakter der auszuführenden Bauaufgabe vereinbart hat, dass nicht unbedingt jede Betriebsstrecke auch von der betriebsführenden Verwaltung ausgeführt werden soll, sondern dass vonseiten der preussischen Eisenbahn-Verwaltung alle Arbeiten ausgeführt werden sollen, die innerhalb des eigentlichen Eisenbahn-Geländes liegen, mit Ausnahme des von dem Hamburgischen Staate zu erbauenden Unterbaues der Gleisstrecke von der Unterführung bei der Esplanade bis zum Ferdinandsthor. Die hier inbetracht kommenden einzelnen Bauwerke sollen durch besondere Vereinbarung festgestellt und verrechnet werden.

Von den Hamburgischen Behörden sind ausser dem oben Angeführten auszuführen die Neuherstellungen und Veränderungen sämtlicher Strassen und Plätze (einschl. der Bahnhofs-Zufuhrstrassen und Plätze), sowie die erforderlichen Veränderungen aller Siel-, Gas-, und Wasserleitungen und endlich alle provisorischen Anlagen, welche bei dem eigentlichen Bau zur Aufrechterhaltung des Strassenverkehrs bedingt sind.

Da seitens des Ingenieurwesens in Hamburg stets auf eine möglichst künstlerische und stilvolle äussere Ausstattung aller in ihrem Bereiche auszuführenden Bauwerke ein sehr grosses Gewicht gelegt wird, so ist hierauf Rücksicht genommen und vertragsmässig durch Typen festgelegt, dass für sämtliche wichtigere Bauwerke, ihrer Lage entsprechend, eine den jeweiligen örtlichen Verhältnissen Rechnung tragende äussere künst-

das eiserne Kreuz schmückten seine Brust als Anerkennung für seine Kriegsthätigkeit.

Von Elberfeld ward der inzwischen zum Regierungs- und Baurath Beförderte wieder nach Berlin berufen und hier mit dem Vorsitze der für den Bau der Berliner Stadtbahn eingesetzten königlichen Eisenbahndirektion betraut. Was Dirksen in der Berliner Stadtbahn geschaffen, wird wohl allezeit als eines der bedeutendsten Denkmäler der Ingenieurbaukunst anerkannt. Immer und immer wieder können wir an Gesamtanlage und Einzelheiten lernen; die Stadtbahn ist ein leuchtendes Beispiel seines Wissens und Könnens, ein Werk, in dem die Früchte von 8 Jahren rastlosen Fleisses und freudigster Schaffenskraft dieses an Gestaltungsarbeit so reichen Lebens vor uns sich aufbauen.

Im April 1883, nach Vollendung der Stadtbahn, wurde Dirksen zum Oberbaurath und Dirigent der Neubau-Abtheilung der linksrheinischen Eisenbahn-Direktion in Köln befördert und im Herbst 1890 in gleicher Stellung nach Erfurt versetzt. In beiden Stellungen entwickelte er wieder eine überaus reiche Bauthätigkeit, namentlich in mehr oder minder ausgesprochenen Gebirgsbahnen in der Eifel und auf dem Hunsrück und in den Thüringer Bergen, und hatte ausserdem in der Umgestaltung der Kölner

Bahnhofs-Anlagen eine Aufgabe zu erfüllen, die vielfache Anklänge an die Berliner Stadtbahn bot und in gleich mustergiltiger Weise gelöst wurde wie diese.

Dirksen besass eine ungewöhnliche Arbeitskraft, einen eisernen Fleiss und eine rastlose Schaffensfreude. Sein bedeutendes Wissen suchte er fort und fort auch noch in später Zeit zu bereichern durch eifrigen Verfolg der neuen Litteratur-Erscheinungen. Welch' hohe Anforderungen er an sich selbst stellte, geht deutlich daraus hervor, dass er nur selten Urlaub nahm; während der 8 Jahre seiner Stadtbahnthätigkeit in Berlin gönnte er sich nur drei kurze Erholungspausen von je knapp 14 Tagen. Diese rastlose Schaffenskraft konnte wohl hin und wieder für Mitarbeiter und Untergebene un bequem werden, aber die gerade, offene, fast kindlich frohe Natur des Verewigten gewann doch immer wieder die Herzen derer, die ihm nahe treten durften. Er war auch ein grosser Naturfreund und verfügte bis in seine letzten Tage über eine beneidenswerthe Körper- und Geistesfrische, aus der er in raschem, schönem Tode plötzlich abgerufen wurde.

Aber wenn er selbst nun auch ruht, seine Werke und sein Geist werden weiter wirken und immer von neuem zu schöpferischer Kraft und Thätigkeit anspornen. —

—m.

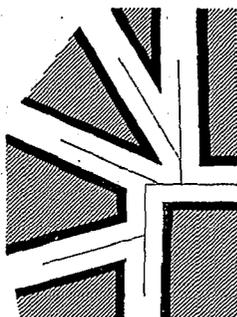
lerische Gestaltung zu wählen ist. Ebenso ist vereinbart, dass zur Erlangung eines Entwurfes des Empfangs-Gebäudes auf dem Hauptbahnhofe ein öffentlicher Wettbewerb ausgeschrieben werden soll. Hierbei ist dem Hamburgischen Staate die Vertretung im Preisrichter-Kollegium zugesichert und falls keiner der preisgekrönten Entwürfe in seiner architektonischen Gestaltung die Zustimmung der betr. preussischen und hamburgischen Behörden zur Ausführung erhält, soll Hamburg vor Feststellung eines anderweitigen Bauentwurfes über die architektonische Gestaltung gehört werden und es sollen seine Wünsche nach Möglichkeit Berücksichtigung finden. —

Die Unterhaltung der gesamten fertig gestellten Bahnanlagen (mit Ausnahme des Hauptbahnhofes, dessen Unterhaltungs-Bedingungen oben angeführt sind) einschliesslich aller Bauwerke zur Ueber- und Unterführung von Strassen, Wegen und Wasserläufen liegt jedesmal derjenigen Eisenbahn-Verwaltung ob, in deren Benutzung sich die betreffende Strecke befindet. Wo Bahnkörper gemeinschaftlich von mehreren Verwaltungen benutzt werden, wird von Preussen die Unterhaltung besorgt und die Kosten pro rata vertheilt. Hamburg hat dagegen bei allen Strassenüberführungen für wasserdichte Eisenkonstruktion bezw. Gewölbe zu sorgen und alle Brückentheile oberhalb der Abdeckung zu unterhalten, sowie auch die

hofes in Hamburg, des für sie neu anzulegenden Rangirbahnhofes Rothenburgsort, der Verbindungsstrecke zwischen diesem Rangirbahnhof und dem alten Lübecker Güterbahnhofe und endlich der neuen Güterbahn zwischen Wandsbeck und Rothenburgsort. Dafür, dass Hamburg das gesammte Baugelände dieser letzten Bahn der Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft unentgeltlich überweist, erwirbt Hamburg für sich, wie auch für Preussen das Mitbenutzungsrecht dieser Güterbahn nach Herstellung der Güterumgehungsbahn von Hasselbrook nach Langfelde. Der preussische Staat bleibt, bezw. wird Eigenthümer von allen übrigen Eisenbahn-Anlagen auf dem ganzen Hamburger Gebiet.

Von dem preussischen Staat, wie auch von der Lübecker Gesellschaft werden von dem ihnen bisher zugehörenden Besitz an den Hamburgischen Staat unentgeltlich abgetreten, ausser dem schon oben erwähnten 1140^{qm} grossen Platz an dem alten Berliner Bahnhofe, alle nicht mehr zu Eisenbahnzwecken erforderlichen, sodann alle zu Strassenanlagen nothwendigen Flächen und endlich noch der dem preussischen Fiskus gehörende grosse Eisenbahn-Zollabfertigungs-Schuppen am Messberge. Während nun bei all diesen

Abbildg. 25.



Unterhaltung, Beleuchtung und Reinigung der Strassenanlagen, einschliessl. der über und unter den Eisenbahn-Anlagen liegenden Strassentheile und Bahnhofsvorplätze zu übernehmen.

Bei der Berechnung der Kostenanschläge der gesamten Umgestaltung ist man von dem Grundsatz ausgegangen, dass zu den Kosten der Eisenbahn-Anlagen auch die Kosten der durch dieselben bedingten Aenderungen an Strassenanlagen einschliesslich der zugehörigen Verlegungen von Sielen, Gas- und Wasserleitungen und sonstigen Nebenanlagen gehören, dass aber die Kosten von Strassenarbeiten, die lediglich eine Verbesserung der städtischen Hamburgischen Anlagen bezwecken, von Hamburg selbst getragen werden. Nach diesen Grundsätzen sind die Kosten der gesamten Umgestaltung auf rd. 40 Mill. M. veranschlagt worden.

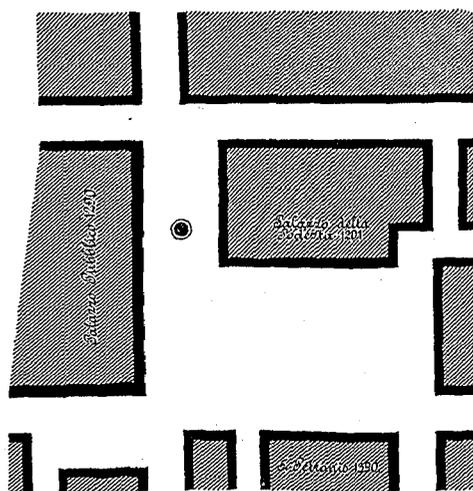
Die Eigenthums-Verhältnisse gestalten sich derart, dass die sechsgleisige Strecke gemeinsames Eigenthum der drei den Vertrag abschliessenden Verwaltungen zu gleichen idealen Antheilen wird. Der Hamburgische Staat bleibt, bezw. wird Eigenthümer der viergleisig auszubauenden Verbindungsbahn von der Altonaer Grenze bis zum Hauptbahnhof und der verlängerten Stadtbahn von dem Berlinerthor bis zum Bahnhof Hasselbrook. Die Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft bleibt, bezw. wird Eigenthümerin der zweigleisigen Strecke der Lübeck-Hamburger Bahn vom Berlinerthor bis zum Bahnhof Hasselbrook, ihres alten Güterbahn-

Abbildg. 27.

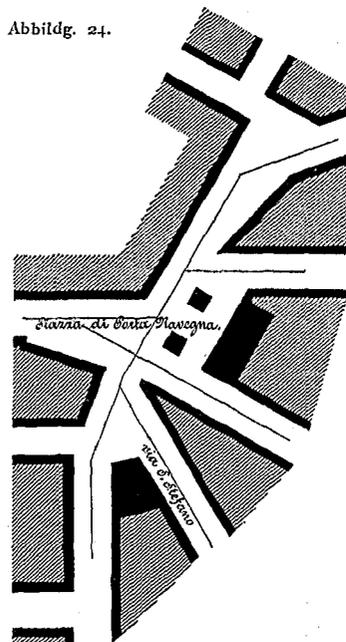


via S. Stefano

Abbildg. 26.



Abbildg. 24.



Ueber alte und moderne Strassen-Vermittelungen und Verkehrsplätze.

Gebietsabtretungen Hamburg in das unbeschränkte Eigenthums-Verhältniss tritt, werden dem preussischen Staate sowie der Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft die von Hamburg herzugebenden Flächen nur unter dem Vorbehalt überwiesen, dass dieselben ohne Genehmigung des Hamburgischen Senates nicht zu anderen Zwecken als denen des Eisenbahn-Betriebes verwendet werden dürfen.

Unter Berücksichtigung der vorerwähnten Eigenthums-Bestimmungen werden die Kosten der gesamten Bauanlagen etwa wie folgt vertheilt:

Die Kosten der sogen. sechsgleisigen Strecke vom Hauptbahnhof bis zum Berlinerthor werden, abgesehen von dem Oberbau, von den vertragsschliessenden drei Verwaltungen zu gleichen Theilen getragen. Die Baukosten der Güterbahn zwischen Wandsbeck und Rothenburgsort, die Kosten des Ausbaues des Rangirbahnhofes bei Rothenburgsort für die Lübecker Bahn und endlich die Kosten der Verbindung dieses Bahnhofes mit dem alten Lübecker Güterbahnhof trägt die Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft; ferner hat diese Eisenbahn-Gesellschaft dem preussischen Staate von dem Tage der Einführung ihrer Gleise in den Hauptbahn-

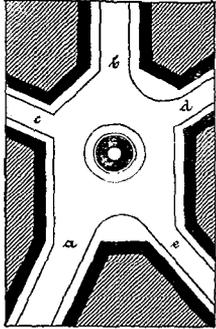
hof an die Summe von 845 000 M. mit $3\frac{3}{4}\%$ jährlich zu verzinsen.

Die Kosten der umzubauenden viergleisigen Verbindungsbahn und der verlängerten Stadtbahn bis Hasselbrook trägt Hamburg. Die hierfür verausgabte Summe wird jedoch von Preussen, als Betriebspächterin dieser Bahnstrecke, mit 3% jährlich verzinst. Alle Bau- und Grunderwerbskosten der aus Anlass der verlängerten Stadtbahn von dem Berlinerthor nach dem Hasselbrook-Bahnhofe vorzunehmenden Veränderungen der Lübecker Bahn mit den dazu erforderlichen Ueber- und Unterführungen trägt Hamburg. Endlich zählt Hamburg als unverzinslichen und nicht rückzahl-

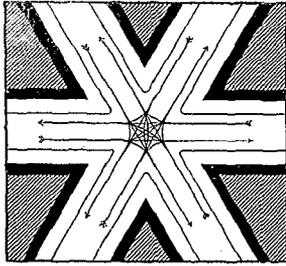
für sonstige Ausgaben, welche nicht verzinst werden und theils noch auf Eisenbahn-Anlagen selbst, theils auf die mit denselben in organischem Zusammenhange stehenden städtischen Anlagen entfallen 1 776 000 M.

für Ausgaben verschiedener Art, wie z. B. Ankauf des Geländes der Güterbahn von Wandsbeck-Rothenburgsort, für Herstellung der Postanlagen an dem Hühnerposten u. dergl. m. 1 006 000 „
sodass imganzen 19 422 000 M.

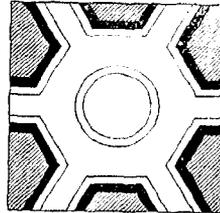
Abbildg. 13. Kaiserplatz in Frankfurt a. M.



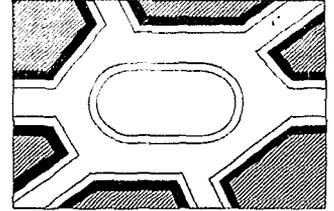
Abbildg. 14.



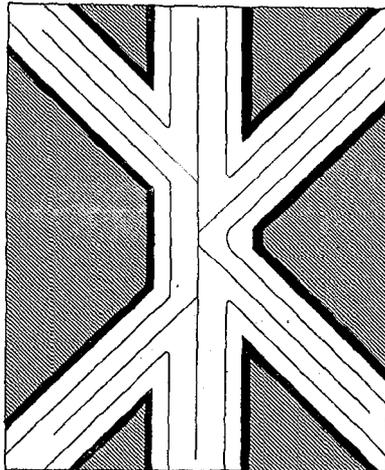
Abbildg. 15.



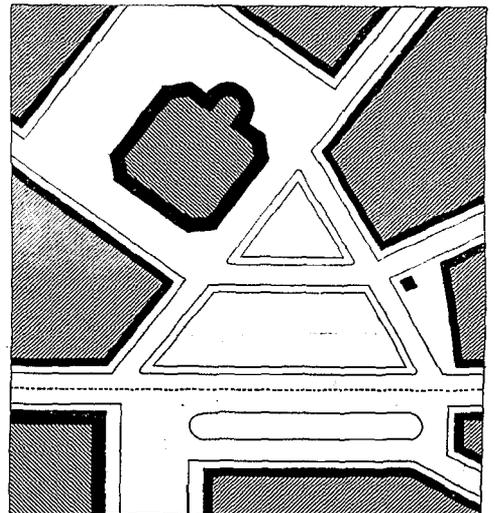
Abbildg. 16.



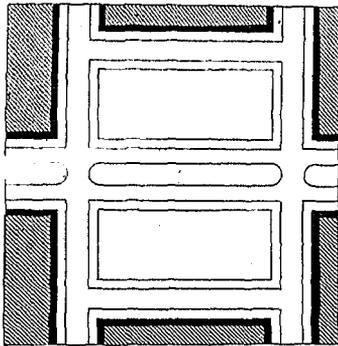
Abbildg. 19.



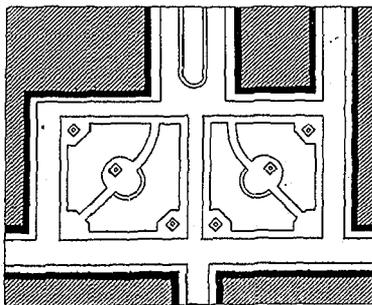
Abbildg. 17. Der Neue Markt in Dresden.



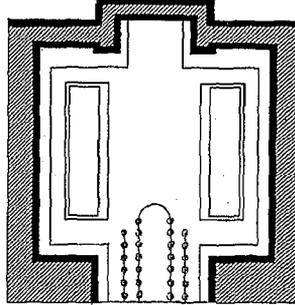
Abbildg. 21. Wittenbergplatz in Berlin.



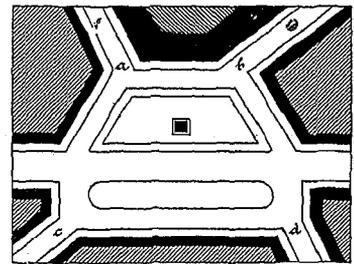
Abbildg. 22. Wilhelmsplatz in Berlin.



Abbildg. 20. Pariser Platz in Berlin.



Abbildg. 18.



Ueber alte und moderne Strassen-Vermittelungen und Verkehrsplätze.

baren Beitrag die Summe von 9 250 000 M. Die gesamten übrigen Kosten zur Umgestaltung der Eisenbahn-Anlagen trägt Preussen. Demgemäss stellen sich die Kosten der Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft zusammen auf etwa 3 Mill. M.

VondenHamburg.Behörden sind dagegen bewilligt:

- für den Umbau der Verbindungsbahn 4 197 000 M.,
- für $\frac{1}{8}$ der sechsgleisigen Strecke . . . 868 000 „
- für die verlängerte Stadtbahn von dem Berlinerthor bis zum Hasselbrook-Bahnhofe 2 325 000 „
- für den unverzinslichen und nicht rückzahlbaren Beitrag zum Bahnbau . 9 250 000 „

für die Umgestaltung der Eisenbahn-Anlagen von den Hamburger Behörden hergegeben werden. —

Es ist nun einleuchtend, dass diese gewaltigen Bauten inmitten der Stadt in das gesammte städtische Bau- und Verkehrswesen in der einschneidendsten Weise eingreifen; es ist daher auch natürlich, wenn bei dieser Gelegenheit Verbreiterungen und Verbesserungen von anliegenden Strassen gleichzeitig vorgenommen werden. Diese also nur im Interesse des baulichen Bestandes der Stadt vorzunehmenden Verbesserungen können aber den Eisenbahn-Verwaltungen nicht wohl zur Last gelegt, sondern müssen von der Stadt Hamburg allein getragen werden. Für diese umfangreichen

städtischen Aptrungsarbeiten sind daher von den Hamburger Behörden noch 4 860 000 M. bewilligt. —

Zum Schluss möge noch erwähnt werden, dass seitens der Hamburgischen Behörden eine ständige Kommission eingesetzt ist, die zu einer gedeihlichen Förderung der Arbeiten auf ein stetiges Einvernehmen der beteiligten Verwaltungen hinzuwirken hat. Sie soll ferner den Eisenbahn-Verwaltungen die Ueberwindung örtlicher Schwierigkeiten erleichtern und den Verkehr mit den Hamburger Behörden vermitteln. Als beratendes Mitglied dieser Kommission ist der Oberingenieur F. A. Meyer ernannt, der zugleich zur Erledigung der technischen Fragen mit den Eisenbahn-Verwaltungen die erforderliche Vertretung der Hamburgischen Behörden zu übernehmen hat. —

Während von den beteiligten Verwaltungen die vorstehend beschriebenen Entwürfe der Eisenbahn-Umgestaltung berathen und ausgearbeitet wurden, traten die Hamburgischen Behörden, wie schon oben angedeutet, zu gleicher Zeit den übrigen Verkehrsfragen und insbesondere der Frage der Vorortsbahnen näher. Bei der Ausarbeitung der Stadterweiterungspläne wurde, ausser der Stadtbahn nach Hasselbrook

und der verlängerten Bahn nach dem neuen Zentral-Friedhof Ohlsdorf ein ganzes System von Vorortsbahnen festgelegt; man war bei den Verhandlungen immer darauf bedacht, dieses Kleinbahn-System mit den übrigen Eisenbahn-Anlagen in Einklang zu bringen.

Es werden also nach Fertigstellung der nunmehr genehmigten Entwürfe die Eisenbahn-Verkehrsverhältnisse in der Stadt selbst sich so gestalten, wie sie der Jetztzeit und einer Grosstadt, wie sie Hamburg ist, in jeder Hinsicht entsprechen. Es sind ferner durch die Festlegung der Vorortsbahnen die späteren Verkehrs-Entwicklungen nach aussen hin in der vorsorglichsten Weise auf lange Jahre hinaus gesichert.

Wenn nun Hamburg auch lange hat warten müssen, bis seine Eisenbahn-Verhältnisse, den berechtigten Ansprüchen der Neuzeit folgend, verbessert wurden, und wenn auch diese Verbesserungen von der Stadt recht theuer erkaufte werden müssen, so leuchtet aber doch ein, dass Hamburg stolz sein kann, dass es nicht den kleinsten Theil dieser Verbesserungen sich selber und der Intelligenz und Rührigkeit seiner Bürger zu verdanken hat. —

Ueber alte und moderne Strassen-Vermittelungen und Verkehrsplätze.

(Schluss.) Hierzu die Abbildungen auf S. 256 u. 257.

Nach verlasse hiermit das Gebiet der Dreiecksplätze und wende mich den in neuerer Zeit so beliebten Sternplätzen zu. Abbildg. 13 zeigt den Kaiserplatz in Frankfurt a. M., der noch verhältnissmässig neuen Datums ist. In ihn münden fünf Strassenzweige, a—b ist eine Radialstrasse, die Kaiserstrasse, c—d eine untergeordnete Ringstrasse, e eine Diagonale. Er ist von unregelmässig fünfeckiger Form und dabei von überraschend schöner Wirkung. Auch hier ist eine Täuschung des Auges über die Form völlig ausgeschlossen. Der fünfeckige Platz haftet nicht, wie Sitte meint, in der Erinnerung als Viereck, sondern als Stern. Ich bin im allgemeinen aber ebenso wenig wie Sitte ein Freund von Sternplätzen, denen immer, wie auch Stübgen sagt, etwas Drehbrettartiges anhaftet. Worin liegt also die Ursache der so ausserordentlich befriedigenden Wirkung dieses Platzes? In der ihn umgebenden Architektur ist sie nicht zu finden. Denn die Bauten sind zwar städtisch, besonders der bekannte Frankfurter Hof an der Südostseite, tragen aber doch durchaus den Charakter von Zinshäusern. Ein wesentliches Element bildet zweifellos der Springbrunnen, der in der ungefähren Mitte aufgestellt und im Maasstabe in seinem Verhältnis zum Platze sehr glücklich getroffen ist. Die Hauptsache der künstlerischen Wirkung finde ich aber darin, dass der Platz nicht geometrisch regelmässig, sondern individuell aus den gegebenen Verhältnissen heraus gestaltet ist. Er schliesst sich in der Form dem Zuge der bedeutendsten Verkehrsader, der Kaiserstrasse an. Dadurch hat er eine ausgesprochene Richtung bekommen; sein Grundriss ist keine richtungslose, geometrische starre Figur, sondern es pulst Leben in ihm. Ausserordentlich günstig für die Wirkung ist ferner die Versetzung und Knickung aller über den Platz führenden Strassenlinien. Dadurch wird zweierlei erreicht, erstens dass der Brunnen keiner Verkehrsrichtung imwege steht, sondern nur regelnd auf den Verkehr wirkt; zweitens, dass der Platz einen geschlossenen Eindruck macht, weil jedem Eingange diametral gegenüber eine Platzwand steht und der Blick des Eintretenden nach keiner Richtung hin in unabsehbare Ferne schweifen kann. Durch diese Anordnung findet auch der Springbrunnen, von welcher Seite er sich auch darstellt, stets einen geeigneten und seinen Maasstab steigernden Hintergrund. Die ganze Anlage ist ferner so charakteristisch dem Verkehr entsprechend gestaltet, dass die Orientirung selbst für einen Fremden, der den Platz zum ersten male betritt, sofort gegeben ist. Namentlich kann man über die nach oder von der inneren Stadt einzuschlagende Richtung keinen Augenblick im Zweifel sein. Es sei noch darauf hingewiesen, dass zwischen je zwei Strassenmündungen auch hier stets ein kürzester Weg vorhanden ist und dass Fussgänger überall Uebergänge von gewöhnlicher Dammbreite finden. Allen an einen Verkehrsplatz zu stellenden Anforderungen ist demnach genügt und ausserdem eine in künstlerischer Hinsicht befriedigende Anlage geschaffen.

Dieser Platz bildet aber im modernen Städtebau eine Ausnahme. In der Regel setzen die Planbildner ihren Stolz darein, recht viel Strassen auf einen Punkt zusammenzuführen und dann ein möglichst regelmässiges Polygon

um das Zentrum anzulegen. Ohne Platzbildung ist allerdings ein solcher Knotenpunkt kaum zu denken. Denn bereits bei einer Kombination von nur sechs Strassenkreuzen sich schon, wie das in Abbildg. 14 gegebene Schema zeigt, 30 Fahrlinien, 18 erster Ordnung, welche in die Zeichnung eingetragen sind, und 12 zweiter Ordnung, welche fortgelassen werden mussten, um die Abbildung nicht zu undeutlich zu machen. Denkt man sich nun die 18 Fahrlinien erster Ordnung als ebenso viele Strassenbahnlinien, so wird man einsehen, dass diese komplizierte Kreuzung für den Verkehr ganz unbrauchbar, ja geradezu ein Verkehrshinderniss ist. Trotzdem kommen ähnliche Formen in modernen Stadtplänen vor. Meistens aber hat man einen derartigen Knotenpunkt zur Bildung eines Sternplatzes benutzt, wie er in Abbildg. 15 dargestellt ist. Diese Form ist das Kind und der Stolz der neuen Städtebaukunst, in der That aber ein recht ungesundes Geschöpf. Untersucht man es auf die eingangs dargelegten Forderungen, so hält es nirgends die Prüfung aus. Soll der Platz für Fussgänger sicher überschreitbar sein, so muss die Platzfläche gegliedert und in ihrer Mitte die bekannte Zufluchtsinsel angelegt werden, die dem Fahrwerksverkehr unmittelbar imwege steht. Man mag kommen woher man will, so sieht man wohl jenseits des Platzes sich die Strasse in gerader Richtung fortsetzen, aber dahin gelangen kann man nur auf weitem Umwege. Es muss dies auf einen naiven Menschen den Eindruck einer Fopperei machen. Der Gedankengang des Entwerfenden wird aber etwa folgender gewesen sein:

„Der Knotenpunkt von sechs Strassen kann nicht im Plane bleiben, ändern will ich aber meine Strassen nicht, die ich endlich mit vieler Mühe in einen Punkt vereinigt habe, also helfe ich mir dadurch, dass ich die Stelle der Verkehrskreuzung durch ein Verkehrshinderniss ersetze und darum einen Kreis schlage. Der Verkehr kann sehen, wie er fertig wird.“

Ein Fremder, der solchen Platz betritt, kann ohne Kompass sich nicht orientiren oder er muss nach einander die Strassenschilder lesen, und wehe ihm, wenn er sich achtlos umdreht, dann geht die Mühe des Suchens von neuem los. Wenn alle einmündenden Strassen gleichwerthig wären, könnte daraus eine gewisse Berechtigung der regelmässigen Form hergeleitet werden. Diese Bedingung wird aber kaum jemals eintreten, sondern es ist anzunehmen, dass meist eine Hauptverkehrsader den Platz treffen wird. Dann ist die geometrische Regelmässigkeit ein Widerspruch gegen die thatsächlichen Verhältnisse. Das Kennzeichen eines wirklichen Platzes, die Geschlossenheit der Anlage, fehlt zudem dieser Form gänzlich. In Paris hat man in der Zeit des zweiten Kaiserreiches aus Rücksichten, die weder mit der Kunst, noch auch mit dem Verkehr etwas gemein haben, verschiedene derartige Plätze grössten Maasstabes angelegt. Der Zweck war der, von diesen Zentren aus möglichst viel Strassen mit Kanonen bestreichen zu können. Wir wollen aber hoffen, dass bei uns niemals solche Vorsichtsmaassregeln nöthig werden.

Eine Abart der Sternform zeigt Abbildg. 16, welche insofern eine Verbesserung enthält, als der Grundriss die Richtung des Hauptverkehrs erkennen lässt und das starr

Geometrische gemildert ist. Sonst lassen sich aber auch gegen diese Form, die dem Typus des Nollendorffplatzes in Berlin entspricht, dieselben Bedenken erheben, wie gegen Abb. 15.

Als Beispiel, wie unsere Verfahren einen Knotenpunkt mehrerer Strassen auszubilden, ist in Abbildg. 17 der „Neue Markt“ in Dresden gegeben. Dieser eigenartige Platz zieht mich immer wieder, so oft ich ihn auch schon besucht habe, durch einen ganz besonderen Reiz an. Er ist zugleich Markt-, Verkehrs- und Monumentalplatz. Dabei ist er recht unregelmässig und, beiläufig erwähnt, in seiner Grundform auch ein Dreiecksplatz. Es münden in ihn sieben Strassen. Die Hauptstrasse geht geradlinig ohne Richtungsänderung in nord-südlicher Richtung über den Platz, die Mündungen der Nebenstrassen sind aber gegeneinander versetzt, wodurch, wie bei den früheren Beispielen aus Bologna und Trier, der Eindruck der Geschlossenheit erhöht wird. Prüft man den Platz auf die Verkehrsforderungen, so findet man, dass sie alle erfüllt sind oder wenigstens durch Gliederung der Platzfläche sich mit Leichtigkeit erfüllen lassen. Denn soviel ich mich erinnere, ist des Marktbetriebes wegen bisher nur die westliche Platzinsel, an welcher ein Droschkenstand sehr zweckmässig aufgestellt gefunden hat, hergestellt, die übrige Fläche aber noch nicht in Fahrbahnen und Inseln zerlegt. Die Dreiecksform ist hier besonders geschickt des Geometrischen entkleidet durch die eigenthümliche Behandlung der Platzwände und durch die Anlage zweier Nebenplätze, des Jüdenhofes an der Nordwestecke, der zugleich als monumentaler Vorplatz für das Johanneum dient, und des östlich sich anschliessenden Kirchplatzes, auf dem sich die imposante Frauenkirche erhebt. Ganz entsprechend der alten, leider meist aufgegebenen Tradition, Denkmäler am Platzrande aufzustellen, ist der Einsprung der Häuserflucht an der Südseite zur Aufstellung eines erst in neuerer Zeit errichteten Standbildes Friedrich August II. benutzt, das hier sehr gut zur Geltung kommt. Dagegen macht das auf dem ganz regelmässig rechteckigen „Alten Markt“ genau in der Platzmitte aufgestellte Siegesdenkmal sammt seiner Umgebung einen höchst nüchternen Eindruck. Selbstverständlich gehört aber die Frauenkirche dazu, um den „Neuen Markt“ so ausserordentlich anziehend zu machen und ihn zu einem Unikum zu stempeln. Ihre Stellung sollte man sich für neue Anlagen recht zum Vorbilde nehmen. Sie steht in der Nähe einer verkehrsreichen Hauptstrasse, aber abseits vom Verkehr in stolzer Ruhe da. Ihr Anblick wirkt wahrhaft überwältigend. Wenn gleich die Silhouette der kühnen Kuppel das Stadtbild Dresdens weithin beherrscht, so entzieht sich doch die Kirche dem Auge, bis man den Platz betritt, dessen Abmessungen im Verhältniss zur Höhe des Bauwerkes sehr glücklich gewählt sind. Das Ueberraschende, was hierin liegt, ist meinem Gefühl nach ein nicht zu unterschätzendes künstlerisches Wirkungsmittel. Wenn ein Gebäude von vielen Seiten her auf kilometerweite Entfernung schon wahrzunehmen ist, ehe man es noch recht erkennen und würdigen kann, so muss sein Eindruck an Wucht und Grösse Einbusse erleiden, jedenfalls geht die Ueberraschung und damit ein gewisser Theil der Wirkung verloren.

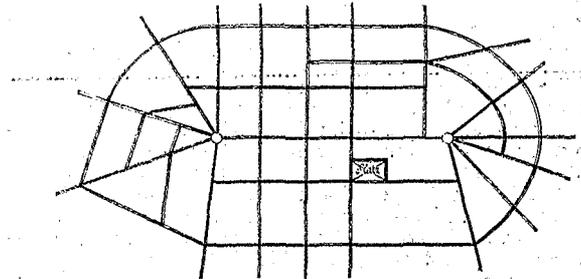
Man wird nicht immer mit solchem Aufwande von architektonischen Mitteln rechnen können, wie bei dem „Neuen Markt“. Immerhin aber giebt er uns einen Wink, wie sich eine Vermittelung mehrerer Strassen zweckmässig und künstlerisch gestalten lässt. In Abbildg. 18 ist dies in Anlehnung an unser Vorbild für bescheidenere Verhältnisse versucht. Hierbei mussten sich jedoch die Nebenstrassen eine Verschiebung gegen Abbildg. 16 gefallen lassen, weil sonst eine befriedigende Lösung nicht möglich ist. Also man sieht, dass der Platzbildner auch auf die Strassenführung Einfluss gewinnen muss und sie nicht dem „Kommunikations-Techniker“, wie Sitte sich ausdrückt, überlassen darf. Durch die Versetzung der Nebenstrassen kann man, wie Abbildg. 19 zeigt, allenfalls auch die Platzbildung vermeiden. Doch erfährt dann die Vermittlungsstrecke in der Hauptstrasse eine sehr starke Belastung. Dies zu verhindern, muss demnach das nächste Ziel bei dem Entwurf des Platzes sein, sonst verfehlt er in verkehrstechnischem Sinne seinen Zweck. In Abb. 18 ist dieses Ziel dadurch erreicht, dass die kürzesten Wege zwischen a und d und zwischen b und c nicht durch die Vermittlungsstrecke führen. Diese ist vielmehr von allem Verkehr befreit, der nicht unter allen Umständen auf sie angewiesen ist, ein Vortheil, der sofort verloren gehen würde, wenn man den Platz rechteckig machen wollte. Abgesehen von der Zweckmässigkeit versagt sich die Trapezform der künstlerischen Weiterentwicklung keineswegs. Es ist eine bevorzugte Baustelle vorhanden, die, verständig benutzt, dem Platze einen monumentalen Charakter verleihen kann. Auch ist die Aufstellung eines

Denkmales oder Brunnens an passender Stelle mit gutem Hintergrunde möglich. An Geschlossenheit der Anlage übertrifft zudem dieser Platz die Sternformen Abbildg. 15 und 16 bei weitem.

Wenn ich oben in Uebereinstimmung mit Sitte gesagt habe, die starre geometrische Regelmässigkeit sei zu bekämpfen, so möchte ich das durchaus nicht so verstanden wissen, als ob ich gegen Regelmässigkeit an sich auch da wäre, wo sie nach den Verhältnissen berechtigt ist. Man könnte mir sonst mit Recht entgegenhalten, dass wir doch sehr schöne regelmässige Plätze besitzen. Die rechteckige Form beispielsweise ist oft die nächstliegende. Dann, meine ich, soll man nicht etwa eine andere Form erkünsteln, sondern sich nur bemühen, das Rechteck durch der Situation angepasste Mittel eigenartig auszugestalten. Als Vorbild führe ich den Pariser Platz in Berlin (Abb. 20) an. Schon im Grundriss ist er höchst eigenartig und durch die architektonische Ausbildung seiner Westwand ist er zu einem Unikum erhoben. Der ebenfalls rechteckige Wittenberg-Platz in Berlin hingegen (Abbildg. 21) ist eine im Schema stecken gebliebene, ganz gleichgültig lassende Strassen-Erweiterung.

Am meisten eignet sich das reine Rechteck noch für zurückgezogene Gartenplätze oder Squares. Der Wilhelms-Platz in Berlin (Abb. 22) war ein solcher, bevor die Vossstrasse und der Kaiserhof entstanden. Zu ihm gehört als Vorplatz der Zietzenplatz, und dadurch hatte er früher eine ausgesprochene Vorder- und Rückseite, wodurch sofort das Geometrische des Rechteckes aufgehoben ist. Seit Anlage der Vossstrasse ist die Ausgestaltung der Platzfläche leider in Konflikt mit den örtlichen Verhältnissen gerathen. Wer die Vorgeschichte des Platzes nicht kennt, wird die Gartenanlagen unverständlich finden. Es wird schliesslich doch nichts übrig bleiben, als die Vossstrasse über den Platz fortzusetzen, um ihn mit den Forderungen des gesunden Menschenverstandes wieder in Einklang zu bringen! Dabei müssten dann allerdings von den zahlreichen Wegen, die die Fläche in viele kleine Beete zerschneiden, diejenigen aufgegeben werden, welche keine Beziehung zu den Verkehrsrichtungen haben. Die Standbilder Zietzens

Abbildg. 23. Planschema von Bologna.



und des Alten Dessauers könnten der Vossstrasse gegenüber zu beiden Seiten des Weges, diejenigen Winterfeldts und Schwerins, die jetzt dem Verkehr geradezu im Wege stehen, in den Ausrundungen der Diagonalen aufgestellt werden, wo man sie mit Ruhe betrachten könnte.

Nach dieser Abschweifung, welche zur deutlicheren Klarstellung meiner Auffassung des geometrisch Regelmässigen im Gegensatz zum individuell Lebensvollen dienen sollte, möchte ich noch an einem Beispiel zeigen, welcher individuellen Entwicklung eine Strassenverastelung fähig ist. Abbildg. 23 stellt das Schema des Planes von Bologna vor. Der Stadtkern ist ziemlich streng nach dem Rechtecksystem ohne Diagonalen angelegt. Ihm schliessen sich westlich und östlich zwei Viertel an, die nach dem Radialsystem gebildet sind und je fünf Radialen erster Ordnung enthalten. Das östliche Viertel scheint das ältere und in seinen Grundzügen schon in der römischen Kaiserzeit angelegt zu sein. Denn die an der Via S. Stefano gelegene gleichnamige Kirche (Abbildg. 27) ist im V. Jahrhundert gegründet und nach der Ueberlieferung an der Stelle eines Iustempels errichtet. Die Verastelung der Radialen dieses Viertels beginnt bei der kleinen Piazza di porta Ravennana (Abbildg. 24). Das wunderbare Bild der beiden schiefen Thürme Asinelli und Garisenda mit dem Hintergrunde der Kirche San Bartolommeo und der Blick von der Piazza nach dem Palazzo della Mercanzia sind wohl jedem Besucher Bolognas unvergesslich. Auf der westlichen Seite (Abb. 25) sehen wir bei dem Ursprung der Radialen auch den Grundriss der allmählichen Abzweigung durchgeführt, aber ohne den künstlerischen Sinn, der den Eingang zum östlichen Viertel gestaltet hat.

Wie gross würde heutzutage die Versuchung sein, anstelle der Piazza di porta Ravennana und ihrer Umgebung

einen „Potsdamer Platz“ zu schaffen, damit spätere Geschlechter sich den Kopf zerbrechen und Konkurrenzen ausschreiben können, wie der Verkehr geregelt werden soll! Und sollte man nicht bei dem in den drei römischen Kolonien Florenz, Bologna und Trier gleichmässig erkennbaren Widerstreben, mehr als vier Strassenzweige in einen Punkt zusammenzuführen, auf den Gedanken kommen, dass hier eine gemeinsame altrömische Tradition vorliegt?

Zum Schluss möchte ich die Blicke noch auf den berühmten Rathsplatz von Bologna (Abbildg. 26) lenken. Es

ist höchst lehrreich, wie hier durch Beifügung eines Vorplatzes, der Piazza del Nettuno, sowie eines kleinen Seitenplatzes mit Heranziehung von Architektur und Plastik aus dem zugrunde liegenden Rechteck einer der individuellsten Plätze entwickelt ist.

Ziehe ich nun das Ergebniss aus meinen Betrachtungen, so kann ich es in das Wort zusammenfassen: „Wie der Reichthum eines Volkes sein Reichthum an Individualitäten ist, so ist die Schönheit einer Stadt ihr Reichthum an individuellen Plätzen.“ —

Fritz Wolff.

Bücherschau.

Die Binnenschiffahrt in Europa und Nordamerika, von Reg. u. Brth. Eger. 142 S. gr. 8^o mit 4 grossen Uebersichtsplänen. Berlin 1899. Siemenroth & Troschel.

Die vorliegende mit Genehmigung des Hrn. Ministers der öffentlichen Arbeiten nach amtlichen Berichten und Veröffentlichungen bearbeitete Denkschrift wird vielfach willkommen geheissen werden, da bislang die Nachrichten über die Binnenwasserstrassen der einzelnen Staaten sehr zerstreut waren. Namentlich bei den Verhandlungen über die grosse Kanalvorlage wird das Eger'sche Werk sich als Nachschlagewerk nützlich erwiesen haben. Den Angaben über den Umfang und die Entwicklung der Wasserstrassen sind, soweit es möglich war, auch Mittheilungen über die Kosten der Herstellung und Unterhaltung, über Fracht- und Abgabensätze u. w. d. a. beigefügt. Zweckmässig angeordnete Tafeln erleichtern das Zurechtfinden und den Vergleich. Die erste im Maasstabe 1:4000000 ausgeführte Kartenbeilage zeigt das deutsche Binnenwasser-Strassennetz inmitten desjenigen der übrigen europäischen Länder; die zweite stellt die niederländischen, belgischen, nordfranzösischen und englischen Wasserstrassen im doppelten Maasstabe dar, während auf dem 3. Blatte die wegen ihrer Nachbarschaft zum Rhein so wichtigen niederländischen Wasserstrassen im Maasstabe 1:600000 besonders eingehend behandelt sind. Das 4. Blatt giebt endlich ein übersichtliches Bild der Wasserstrassen in den Oststaaten Nordamerikas und in Canada, Maasstab 1:400000. Der nach Ländern geordnete Text beginnt mit dem deutschen Reiche. Ueber England, das dann folgt, ist verhältnissmässig nur wenig Material vorhanden; seine meistentheils älteren künstlichen Wasserstrassen sind sämmtlich ohne unmittelbare Betheiligung des Staates entstanden. Abgesehen von den Kanälen, die auch der Seeschiffahrt dienen, sind die Querschnitts-Abmessungen nur gering. Im Gegensatz hierzu sind in Frankreich von 12253 km künstlicher Wasserstrassen 11482 km Staatsbesitz. Nach dem Programm Freycinet vom Jahre 1879 sollen die Hauptkanäle mindestens 2 m Wassertiefe, 5,2 m Schleusenbreite und 38,5 m Schleusenlänge erhalten, ausreichend für Schiffe von 300 t. Von 1882—96 betrug die Zunahme des tonnenkilometrischen Verkehrs auf den französischen Wasserstrassen 85 1/2, ein grosser Theil des vermehrten Verkehrs gehört nachweisbar Industrien an, die an den Ufern der Kanäle neu entstanden sind. Von den osteuropäischen Ländern interessirt hauptsächlich Russland, dessen Wasserreichthum und ausgedehntes Flusssystem gestattete, durch verhältnissmässig kurze Kanäle Verbindungen zwischen dem Kaspischen Meere, dem Schwarzen Meere, der Ostsee und dem Eismere herzustellen, die trotz viermonatlicher Eissperre und geringer Fahrtiefe, segensreich wirken. Ausser Belgien und den Niederlanden findet auch Schweden mit seinen Kanälen, welche die Seen verbinden und nebenbei zur Ausnutzung grosser Wasserkräfte Anlass geben, eingehende Würdigung. Italien und Spanien werden kurz berührt, dann aber wird den Verhältnissen Nordamerikas und Canadas besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Eine gedrängte Zusammenstellung der von den technischen Beamten bei den kaiserl. Botschaften und Gesandtschaften in Wien, Paris, London, Washington, Brüssel und im Haag eingezogenen Auskünfte beschliesst die sehr beachtenswerthe übersichtliche Darstellung, die durch Quellenangabe auch eingehendere Studien erleichtert. — y.

Bei der Redaktion d. Bl. eingegangene literar. Neuheiten: Anweisung für die Aufstellung und Ausführung von Drainage-Entwürfen. Mit 2 Karten und einer graphischen Tafel. 3. Aufl. Berlin 1899. Jul. Springer. Pr. 2,25 M.

Bauer, Conrad. Engel's Bauausführung. 2. Auflage. Mit 107 Textabbild. Berlin 1899. Paul Parey. Pr. 12 M.

Behrens, Paul. Handbuch für Vereine bei Aufstellung, Berathung oder Aenderung der Vereins-Satzung aufgrund der §§ 21—79 des Bürgerlichen Gesetzbuchs. Berlin 1899. J. J. Heine. Pr. 1 M.

Beiträge zur Hydrographie Oesterreichs. Herausgegeben von k. k. hydr. Central-Büreau. III. Heft. Die hydrometrischen Erhebungen an der Donau nächst Wien im Jahre 1897. Wien 1899. W. Braumüller.

Personal-Nachrichten.

Deutsches Reich. Die Garn.-Bauinsp. Haase bei der Int. d. II. bayer. Armee-K. und Roth vom Garn.-Baukreis Nürnberg II sind gegenseitig versetzt.

Anhalt. Dem Brth. Tölpe in Zerbst sind die Ritterinsignien I. Kl. des herz. Hausordens Albrechts des Bären und dem Bauinsp. Starke in Ballenstedt ist der Titel als Brth. verliehen.

Bayern. Der Bez.-Ing. bei der Gen.-Dir. der Staatseisenb. v. Müller ist z. Ob.-Bahnamt in Nürnberg versetzt.

Hessen. Der Eisen.-Masch.-Insp. Heuer, Vorst. der Werkstätten-Insp. in Mainz ist z. Eisenb.-Dir. mit dem Range der Reg.-Räthe ernannt.

Preussen. Die Geh. Brthe. Nitschmann u. Roeder sind zu vortr. Räten im Minist. der öffentl. Arb. und der Wasser-Bauinsp. Schneider in Düsseldorf ist zum Reg.-u. Brth. ernannt; der Reg.-u. Brth. Schneider ist der kgl. Reg. in Posen überwiesen.

Der Reg.-u. Brth. Volkmann ist von Kassel nach Potsdam und der Reg.-u. Brth. Dittrich von Posen nach Kassel versetzt.

Dem Wasser-Bauinsp. Nakonz in Düsseldorf ist die Wasser-Bauinsp.-u. techn. Mitgl.-Stelle bei der kgl. Reg. das. endgültig verliehen; der Wasser-Bauinsp. Labsien ist von Nakel nach Frankfurt a. O. versetzt.

Dem Reg.-u. Brth. Lehmann in Berlin ist die Stelle als Vorst. des techn. Eisenb.-Bür. des Minist. der öffentl. Arb. verliehen.

Der Geh. Brth. Maret in Hannover ist z. ersten stellvertr. Vors. und zum Vorst. der Abth. I. des kgl. Techn. Prüf.-Amts das. ernannt. — Dem Privatdoz. an der Techn. Hochschule in Aachen Dr. Dannenberg ist das Prädikat Prof. beigelegt.

Die Reg.-Bfhr. Henry Ahrons aus Altona (Ing.-Bfch.) und Paul Papp aus Hamburg (Masch.-Bfch.) sind zu Reg.-Bmstrn. ernannt.

Der Reg.-u. Brth. a. D. Geh. Brth. Werneck in Berlin und der kgl. Reg.-Bmstr. Ernst Rothe in Schleswig sind gestorben.

Württemberg. Dem tit. Bauinsp. Fröhner in Stuttgart ist das erl. Bez.-Bauamt Ellwangen übertragen.

Dem Hilfslehrer u. z. Assist. für Elektrotechnik Dr. Rupp an der Techn. Hochschule in Stuttgart ist der Titel eines Prof. mit dem Rang auf der VII. Stufe der Rangordnung verliehen.

Der Brth. a. D. v. Beckh in Stuttgart ist gestorben.

Brief- und Fragekasten.

Hrn. K. & W. in Münster. Ihr Anwalt irrt in der Annahme, dass das B. G. B. für Westfalen Rechtszustände bestehen lässt, welche am Rhein untersagt würden, indem es vielmehr für ganz Deutschland verkündet ist. Da nun der Fortbestand von gemeinschaftlichen Mauern nirgends gestattet und umgekehrt die Einschränkung von Grunddienstbarkeiten verfolgt wird, so entbehren gemeinsame Mauern künftig einer gesetzlichen Grundlage. Nur noch als Grenzscheidungen wird ihrer in den §§ 921, 922 gedacht, aber nicht mehr als Bestandtheile von Nachbargebäuden. Kommt dazu, dass kraft öffentlichen Rechtes zur Verminderung der Einsturz- und Feuersgefahr für jedes Gebäude an der Nachbargrenze eine selbständige Brandmauer verlangt wird und dass ein Mittel fehlt, die Polizei zur Duldung gemeinsamer Mauern zu zwingen, so wird unter dem neuen Rechte bei Neubauten eine gemeinsame Mauer nicht mehr zulässig sein.

Dr. K. H.—e.

Hrn. H. W. in Iserlohn. Ihre Frage betrifft einen Fall im preussischen Landrechtsgebiete, welches in Th. I. Tit. 8 § 173 ff. über lebendige Hecken Bestimmungen enthält. Stehen sie auf der Grenze, so gelten sie als gemeinsames Eigenthum; sodass keinem der beiden Nachbarn das Recht zu ihrer Beseitigung wider den Willen des Anderen zusteht. Weil indess demjenigen, welcher an der Grenze bauen will, die Wegnahme einer gemeinsamen Grenz-scheidung erlaubt ist und jeder dicht an der Grenze zum Nachbarn bauen darf, die Ausübung dieses Rechtes ohne Beseitigung der Hecke unthunlich war, so haben Sie keine unerlaubte Handlung begangen und keine Schadensverbindlichkeit übernommen. Sie mussten indess die Sträucher dem Nachbar überlassen, weil es sich in ihnen um Anpflanzungen an der Grenze handelt. Haben Sie die Sträucher, welche die Hecke bildeten, für sich behalten, oder beiseite geschafft, so haben Sie dem Nachbar auf Verlangen deren Werth zu erstatten. Er hat also zwar kein Recht, die Wiederherstellung der Hecke zu fordern, wohl aber einen Anspruch auf Werthersatz für die beseitigten Sträucher.

Dr. K. H.—e.

Hrn. Bautechn. W. M. in Gelsenk. Wenden Sie sich an den Ihnen bekannten Erbauer des Landhauses, das missen Sie auch wir thun. —

Inhalt: Die Erweiterungsbauten der Philharmonie in Berlin. — Die Umgestaltung der Eisenbahn-Anlagen in Hamburg (Schluss). — Ober-Bau-rath Dirksen †. — Ueber alte und moderne Strassen-Vermittelungen und Verkehrsplätze (Schluss). — Bücherschau. — Personal-Nachrichten. — Brief- und Fragekasten.

Hierzu eine Planbeilage: Die Umgestaltung der Eisenbahn-Anlagen in Hamburg.

Kommissionsverlag von Ernst Toechle, Berlin. Für die Redaktion i. V. verantwortl. Albert Hofmann, Berlin. Druck von Wihl. Greve, Berlin.



Das Immermann-Denkmal in Magdeburg.

Nachdem jüngst zum 1. April d. J. das Bismarck-Denkmal in Magdeburg enthüllt worden ist, folgte zum 24. dess. Monats das Immermann-Denkmal, wie jenes ein Werk des Hrn. Prof. Carl Echtermeier in Braunschweig. Karl Leberecht Immermann wurde am 24. April 1796 in Magdeburg geboren. Als im Jahre 1896 von der Hauptstätte seines Wirkens Düsseldorf her die Anregung erfolgte, dem Dichter der „Epigonen“ und des „Münchhausen“ dort ein Denkmal zu errichten, mochte es sich seine Vaterstadt nicht versagen, unbeschadet sonstiger Ehrung am Rheine, selbst ein solches zu schaffen. Es konnte kein geeigneterer Platz ausgewählt werden, als der in der Hauptaxe des Lucae'schen Stadttheaters, vorn am Bürgersteige der Kaiserstrasse. Aus dem der Hauptfront des Theaters vorliegenden Theatergarten ist eine Sandstein-Exedra herausgeschnitten, welche sich nach der Strasse öffnet. Trotz der nicht erheblichen Abmessungen der nach dem Segmentbogen gebildeten Wand von 6,5^m Länge und 3^m Tiefe der untersten Stufenplatte, von 2,25^m Höhe der Exedra und 3,70^m Höhe des Mitteltheils hinter der Büste, gelangt doch das kleine Denkmal dem mächtigen Aufbau des Theatergebäudes gegenüber zur vollen Geltung. Es liegt eine Entfernung

von 30^m zwischen Denkmal und Theater; zur Wirksamkeit des ersteren trägt wesentlich die Farbenstimmung bei, auf die nicht wohl verzichtet werden durfte.

Ueber dem Stufen- und Sockel-Unterbau von weissem Fichtelgebirgs-Granit ist der weitere Aufbau aus warmrothem Main-Sandstein gebildet, gegen welchen sich die Bronzetheile des Reliefs, der Kolossal-Büste und des wasserspeienden Drachenkopfes wirksam abheben. Ausserdem aber sind der besseren harmonischen Zusammenstimmung zwischen der Farbe des Werksteins und der Bronze halber einige Architekturtheile durch eine sparsame Vergoldung hervorgehoben — so die Ränder und Henkel der beiden Vasen auf den Eckpfeilern, die Blattspitzen der beiden Lorbeer-Gehänge über den Eckvoluten der Büsten-Rückwand, das Unter- und Halsglied unter dem Abschluss-Gesims, die Widmungs-Inschrift und Theile der darunter befindlichen beiden Schauspielmasken — wobei übrigens der Glanz der Vergoldung sorgsam zum Bronzeton abgedämpft ist.

In der Architektur des Aufbaues klingen die Formen der Kunstrichtung der ersten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts, der „Biedermänner-Zeit“, nach Möglichkeit an,

ohne sich jedoch mit den Formen der Lucae'schen Bauweise am Theater irgend in Widerspruch zu setzen. Den bedeutendsten Schmuck des Denkmals bilden vier Reliefs aus dem klassischen und Hauptwerke des Dichters, dem „Oberhof“, welche die wichtigsten Szenen dieser Perle der deutschen Erzählungs-Litteratur darstellen: der Hofschulze zeigt das Schwert Karls des Grossen, Lisbeth und Oswald, das Vehmgericht und des Hofschulzen Vertheidigung vor Gericht. Je zwei dieser Bronzetafeln von 85 cm Länge und 66 cm Höhe sind nur durch einen schmalen Metallsteg getrennt und unmittelbar aneinander gefügt. Die Abbildung lässt die meisterliche Behandlung der Reliefs leider nur schwach erkennen, die sich durch Lebensfrische der Darstellung und charakteristische Wiedergabe der dichterischen Gestalten auszeichnen. Für den Denkmal-Aufbau kommt übrigens noch die augenblicklich mangelnde grüne Umrahmung von dichtem Strauchwerk des Theatergarten

inbetracht, wodurch die Loslösung von dem Hintergrunde zu selbständiger Erscheinung sich um so leichter vollzieht. Die Kosten des hübschen Werkes, das dem Werthe des Dichters Immermann in so sinniger Weise gerecht wird, haben einschl. aller Nebenarbeiten nur 13 000 M. betragen.

Es mag zum Schluss noch erwähnt werden, dass sich die Stadt Magdeburg augenblicklich eines bemerkenswerthen Denkmaleifers erfreut: ausser dem jetzt fast gleichzeitig errichteten Standbilde des Fürsten Bismarck und der Brunnenische Immermann's ist in diesen Tagen das Marmor-Denkmal der Königin Luise dem Bildhauer Johann Goetz in Charlottenburg bereits in Auftrag gegeben. Endlich ist die Errichtung eines Bronze-Denkmal's des Bürgermeisters und Erfinders der Luftpumpe Otto v. Guericke zur Feier der 300-jährigen Wiederkehr seines Geburtstages (1902) geplant. —

P.

Mittheilungen aus Vereinen.

Pfälzische Kreisgesellschaft des bayer. Arch- und Ing.-Vereins. Zur ordentl. Hauptversammlung hatten sich am 7. Mai im Rathhaussaale zu Kaiserslautern, welcher dem Vereine seitens des Bürgermeisters in höchst dankenswerther Weise zur Verfügung gestellt worden war, unter dem Vorsitze des Hrn. Ob.-Ing. Jolas-Ludwigshafen etwa 30 Mitglieder und mehre Gäste eingefunden. Unter letzteren wurde als Vertreter des Pfalz-Saarbrücker Bezirksvereines deutscher Ingenieure, an welchen im Interesse der Anknüpfung und Pflege freundschaftlicher Beziehungen eine Einladung ergangen war, Hr. Komm.-Rth. Pfeiffer aus Kaiserslautern begrüsst.

Der Vorsitzende erstattete über das abgelaufene Vereinsjahr eingehenden Bericht und widmete den dem Vereine im kräftigsten Mannesalter durch den Tod entrisenen Mitgliedern und werthen Kollegen den Hrn. Bez.-Ing. Frey und Bauamtmann Bente ehrenden Nachruf. Die Zahl der Mitglieder beträgt dormalen 81.

Dem Berichte entnehmen wir weiter, dass das nunmehr abgeschlossene vorliegende Sammelwerk „Die Baudenkmale in der Pfalz“ in den Selbstverlag des Vereines übergegangen ist und den erwünschten Absatz findet. Seine kgl. Hoheit Prinzregent Luitpold von Bayern, welchem das Werk namens des Vereines unterbreitet wurde, hat von demselben mit lebhaftem Interesse Einsicht genommen und durch die Geheimkanzlei dem Vereine für die mit Vorlage des Werkes bekündete Aufmerksamkeit Allerhöchst seinen besten Dank zum Ausdruck bringen lassen.

An dem Zustandekommen des Sammelwerkes haben von Nichtmitgliedern des Vereines in höchst dankenswerther Weise mitgewirkt die Hrn. Geh. Brth. Prof. Marx in Darmstadt, welcher die zur Verfügung gestellten Beschreibungen der aufgenommenen Baudenkmale in kunsthistorischer Hinsicht einer gründlichen Durchsicht unterworfen und zumtheil neubearbeitet hat, ferner Ob.-Baudir. Ritter von Siebert, Prof. Heinrich von Schmidt und Ob.-Brth. Maxon in München, Sidbrth. Meyer-Schwartzau in Stettin, Domkapitular Dr. Zimmermann und Prof. Dr. Grünwald in Speyer, Prof. Dr. Moné in Karlsruhe und Realgym-

nasial-Lehrer Neeb in Mainz. Die Versammlung votirte den genannten Herren verbindlichsten Dank.

Im Sept. v. J. wurde der langjährige 1. Vorsitzende der Kreisgesellschaft, Hr. kgl. Brth. Basler in Heidelberg, zum Ehrenmitglied der Kreisgesellschaft ernannt.

Bei der Berathung und Abstimmung über die vom 1. Jan. 1900 ab zu haltende Vereinszeitschrift wurde festgestellt, dass sich die Deutsche Bauzeitung grosser Sympathien in der Pfalz erfreut. Die Mitglieder wünschen nicht, auf den Bezug der neuen Vereins-Zeitschrift für Architektur und Ingenieurwesen verpflichtet zu werden, sondern beantragen mit grosser Majorität, es möge dem Vorschlage der schwäbischen Kreisgesellschaft stattgegeben und jedem Mitgliede freigestellt werden, nach Wunsch als Vereinszeitschrift entweder die Deutsche Bauzeitung oder die Zeitschrift für Architektur und Ingenieurwesen wählen zu dürfen.

Die auf dem Zirkulationswege vorgenommene Abstimmung über die neue Honorarnorm-erzielte zwar einen Majoritätsbeschluss zu Gunsten derselben, die Minorität aber glaubte auf eine nochmalige Berathung hinwirken zu sollen, sobald die gegen dieselbe vorgebrachten Bedenken im Einzelnen bekannt geworden sind.

Die Versammlung billigte den Antrag der Vorstandschaft auf Beitritt der Pfälzischen Kreisgesellschaft in den Verein „Alt-Rothenburg“ mit einem Jahresbeitrage von 10 M.

Hr. Bez.-Ing. Seitz berichtete über den Rechnungsabschluss für 1898 und den Voranschlag für 1899. Beide Vorlagen wurden ohne Debatte gutgeheissen.

Anstelle der statutengemäss aus dem Vorstande auscheidenden und auf die Dauer von 2 Jahren nicht wieder wählbaren Hrn. Kreisbrth. Linz (früher in Speyer), Bez.-Bmstr. Ritter in Kaiserslautern und Bez.-Ing. Seitz in Ludwigshafen wurden in geheimer Abstimmung die Hrn. Bauamtmann Frauenholz in Kaiserslautern, Ing. Grimmisen in Ludwigshafen und Bez.-Bmstr. Völcker in Landau neu in den Vorstand gewählt.

Nach Erledigung des geschäftlichen Theiles hielt Hr. Arch. Fredriksson aus Mainz, welcher als Gast erschienen war und die Pläne der unter seiner Leitung in der Bauausführung begriffenen neuen protest. Christuskirche in

Die Entwürfe zu Bismarcksäulen.

Der kleinere und bessere Theil der etwa 320 Entwürfe zu Bismarcksäulen, die aus dem bekannten Wettbewerb hervorgegangen sind, ist den Sommer über in der sogen. Maschinenhalle der Kunstausstellung am Lehrter Bahnhof in Berlin der öffentlichen Besichtigung zugänglich gemacht. Es war verständlich, zu dieser Ausstellung nur einen kleinen und guten Theil der Entwürfe auszuwählen; denn bei dem allgemeinen Interesse, welchem die Aufgabe begegnete, war anzunehmen, dass neben den wenigen Berufenen auch zahlreiche Unberufene eine Lösung versuchten, die dann, wenn nicht unmöglich und grotesk, zum mindesten unzulänglich ausfallen musste und zur Ausstellung nicht geeignet war. Die zur Ausstellung gebrachten Entwürfe aber bilden eine grosse Summe interessanter und auch eine Anzahl sehr werthvoller Arbeiten.

Die grösste Mehrzahl der etwa 30 in die engere Wahl genommenen Entwürfe und viele der ausserhalb derselben gebliebenen Arbeiten sind den Bedingungen der Aufgabe gerecht geworden, die darin bestanden, aufgrund einer bescheidenen Bausumme von 20000 M. ein immerhin hochragendes Denkmal auf Bergeshöhe von eigenartiger Formgestaltung zu errichten. Nur die einfachste Formgebung, nur eine Gestalt, wie sie auf die megalithen Uranfänge der Denkmalkunst zurückgeht, bei welchen das Denkmal gewissermaassen nicht mehr und nicht weniger ist als eine Krönung der Oertlichkeit, auf welcher es sich er-

hebt, nur ein solches Denkmal vermochte den nicht einfachen Bedingungen zu entsprechen. Wilhelm Kreis hat mit seinem Entwurf mit dem Kennwort „Götterdämmerung“, der inzwischen in der allgemein zugänglichen Leipz. Illustr. Ztg. No. 2916 S. 668 erschienen ist, sodass wir einer Wiedergabe entbehren sind, diese Gestalt gefunden. Er gliedert einen vierseitigen thurmartigen Steinaufbau durch gewaltige Eckwulste, zwischen welchen an der Vorderseite der heraldische Reichsadler das Denkmal als einziger Schmuck belebt. In seinem Entwurf „Eroika“ ersetzt der gleiche Künstler bei sonst ähnlichem Aufbau die Wulste durch kantige Pfeiler und in seinem 3. Entwurf „Wootan“ geht er auf den Stufenaufbau zurück, wie er uns etwa in den persischen Königsbauten im Thale des Polvarflusses, im alten Pasargadä, in den Denkmälern, welche Grab des Cyrus und Grab der Mutter des Salomo genannt werden, erhalten ist. Das Motiv des Stufenbaues mit der ins Riesenhafte gesteigerten Opferschale als Bekrönung, einer Schale, die in ihrer Grösse die Abmessungen der Granitschale vor dem alten Museum zu Berlin zu erreichen sucht, kehrt auch in dem preisgekrönten Entwurf „Altar“ des Hrn. Willy Fränkel in Dresden wieder. Die übrigen preisgekrönten Entwürfe zeigen in einfacherer oder bewegterer Gliederung die Thurmform mit rundem oder viereckigem Querschnitt, jedoch immer aus Steinen geschichtet gedacht, welche durch die Bearbeitung nur so weit von ihrem Naturzustande entfernt sind, dass die Anlage konstruktiv möglich wird. So zeigt der Entwurf „Säulenstamm“

Mainz ausgestellt hatte, einen eingehenden Vortrag zunächst über die beim Entwurf von protestantischen Kirchen zu beobachtenden Grundsätze, sodann über das in der Ausführung begriffene Bauwerk selbst, unter Erläuterung der ausgestellten Pläne. Die Kirche zeigt die Formen des Renaissancestiles und verspricht bei bedeutenden Abmessungen eine hervorragende Zierde der Stadt Mainz zu werden.

Hr. Bez.-Ing. Seitz berichtete in eingehender Weise unter Hinweis auf die ausgestellten Pläne über den Bau des neuen Rangirbahnhofes Ludwigshafen und die für dessen Ausgestaltung maassgebend gewesenen Grundsätze.

Zum Schlusse erstattete Hr. Arch. Leidner, welcher ebenfalls als Gast der Versammlung beiwohnte, Vortrag über die ausgestellten Pläne der von Hrn. Brth. Stempel in München für Kaiserslautern entworfenen und unter Leitung des Vortragenden in der Ausführung begriffenen neuen protestantischen Kirche, deren Baustelle vor der Sitzung von der Versammlung besucht worden war. Die Kirche zeigt bei ebenfalls sehr bedeutenden Abmessungen die Formen des romanischen Stiles in durchaus edler Durchbildung und im Grundrisse die zentrale Anlage in der Form des griechischen Kreuzes. Altar, Kanzel, Sängertribüne und Orgel finden ihren Platz im Chore gegenüber dem Portale unmittelbar hinter- und übereinander. Ueber der Kreuzesvierung erhebt sich ein mächtiger Zentralthurm, welcher wie die übrigen bereits im Rohbau fertig gestellten Fassaden in graurothem Sandstein aus den Brüchen bei Olsbrücken hergestellt wird.

Den Verhandlungen folgte ein gemeinschaftlicher Ausflug nach der Haltestelle Eselsfurth mit Rückweg durch den Wald zum Abendessen im Hotel Schwan. In längerer Tischrede gab der Vertreter des Pfalz-Saarbrücker Bezirksvereines deutscher Ingenieure seiner Freude über die ergangene Einladung Ausdruck und knüpfte hieran den allerseits freudig begrüßten Wunsch, dass beide Vereine zur Förderung der Fachinteressen und freundschaftlicher Beziehungen mit besten Kräften zusammenwirken. —

Vermischtes.

Die Aufstellung eines Planes für die Entwässerung der drei Gemeindebezirke Schöneberg, Wilmersdorf und Friedenau ist dem Stadtbaurath a. D. Brix in Wiesbaden übertragen, der für diese Arbeit in Friedenau ein Bureau eingerichtet hat; dieselbe muss vertragsmässig zum 1. Febr. 1900 vollendet sein.

Die Aufgabe ist eine umfassende und schwierige, da sie sich auf ein Gebiet von fast 2000 ha erstreckt, von welchem ein kleiner Theil bereits mit Entwässerungs-Einrichtungen versehen ist. Ausserdem ist das Gebiet von Eisenbahnen vielfach durchschnitten, hat sehr ungleiche Bebauungs-Verhältnisse und zeigt grosse Verschiedenheiten in der Gestaltung der Oberfläche. Endlich liegt die Spree, welche zur Vorfluth zu benutzen ist, in weiter Entfernung. Darnach erscheint eine einheitliche Gestaltung der Anlage von vornherein so gut wie ausgeschlossen; es wird deshalb bei der Planbearbeitung auf mit der Oertlichkeit wechselnde Ausgestaltungen: Schwemmsystem, Tonnen-system und gemischte Durchführung, hinauszugehen sein. Die Gemeinsamkeit in der Bearbeitung des Planes für

des Hrn. Fr. Möller in Berlin die runde Thurmform mit durchbrochener Endigung, auf welcher die Flammenschale ruht. Die Form eines abgestumpften Zylinders auf quadratischer Basis wählte Hr. G. R. Risse in Dresden für seinen Entwurf „Für ihn usw.“ Viereckige Thurmformen mit krönenden und durchbrochenen Rundgalerien, darauf die grosse Flammenschale, wählten R. Hickisch in dem Entwurf „Höhenfeuer“ und Paul Möbius in dem Entwurf „Dem deutschen Deutschen“. Verwandt ist der Entwurf „Dem grossen Deutschen“ des Hrn. Wilh. Brurein; aus Riesensteinbalken nach Art der vorgeschichtlichen Steingehege gefügt gedacht ist der Entwurf des Hrn. G. Rückgauer. Es steckt viel Eigenart und eine sichere Empfindung für einfache Grösse in diesen preisgekrönten Entwürfen. Ein beträchtlicher Theil der Preisträger einschliesslich des Gewinners des ersten Preises sind Schüler Wallots in Dresden. — Der Entwurf „Götterdämmerung“ des Hrn. Kreis ist vom Preisgericht den Städten in erster Linie zur Ausführung empfohlen worden und verdient diese Auszeichnung auch. —

Unter den nicht zur Auszeichnung gelangten Entwürfen befinden sich die folgenden, die uns durch eine eigenartige Auffassung der Aufgabe der Erwähnung werth erscheinen. In dem Entwurf „Leitstern“ des Hrn. Bruno Möhring in Berlin ist auf das Motiv der Runensteine zurückgegangen. In dem Entwurf „B 4“ des Hrn. Arnold Hartmann klingt — als einziges Beispiel unter den zur Ausstellung gebrachten Entwürfen — das Motiv der Roland-

die drei genannten Gemeindebezirke hat ihren Grund in dem vertragsmässigen Verhältniss, in welchem hinsichtlich der Entwässerung die Gemeinden bis zum Jahre 1905 zu der Stadtgemeinde Charlottenburg stehen. Ob dieses Verhältniss später ganz oder theilweise fortgesetzt wird, steht dahin; jedenfalls ist die Gemeinsamkeit in der Planverfassung vom technischen Standpunkte aus nur als sehr vorthellhaft zu betrachten, da die drei Gemeindebezirke lange Grenzerührungen haben und einem und demselben Niederschlagsgebiete angehören. Es werden auch durch die Gemeinsamkeit in den Grenzgebieten zweckmässiger und weniger kostspielige Anlagen geschaffen werden können, als beim selbständigen Vorgehen jeder einzelnen Gemeinde.

Die Ueberwachung der Planbearbeitung, Festlegung der Grundzüge und überhaupt die Entscheidung der auftretenden Fragen technischer Art liegt in den Händen einer von den drei Gemeinden gebildeten ogliedrigen Kommission, welcher Hr. Prof. Büsing in Friedenau als Mitglied angehört. Derselbe ist ausserdem von der Kommission damit beauftragt worden, ihre Befugnisse dem Stadtbaurath a. D. Brix gegenüber wahrzunehmen.

Es leidet wohl keinen Zweifel, dass die so kurz angegebene Ordnung der Aeusserlichkeiten der Aufgabe zu einer befriedigenden Lösung derselben viel beitragen kann. —

Die Vollendung des Haupttheiles der Umgestaltungsarbeiten im Zoologischen Garten zu Berlin, die der energischen Initiative des Vorsitzenden des Vorstandes des Aktien-Vereines des Zoologischen Gartens, des Hrn. kgl. Brth. W. Böckmann, zu verdanken sind, ist am 19. Mai durch einen festlichen Akt begangen worden. Die Arbeiten, die einen solchen Umfang angenommen haben, dass sie die baukünstlerischen, technischen und gartenkünstlerischen Anlagen in fast ihrer ganzen Ausdehnung betreffen — ausgenommen sind in der Hauptsache nur die durch die Architektenfirma Ende & Böckmann errichteten früheren monumentalen Bauten, die einer durchgreifenden Wiederherstellung mit Neuanlagen in einzelnen Theilen der Bauwerke durch die Firma Ende & Sohn unterzogen wurden — werden sich zum kleineren Theil noch im nächsten Jahre fortsetzen. In ihrer Gesammtheit geben sie dem Zoologischen Garten ein völlig verändertes und unzweifelhaft grossartiges Gepräge, das ihn zum Vorbild für ähnliche neue Anlagen machen dürfte. Aus diesem Grunde werden wir eingehender auf die Anlagen zurückkommen und den Versuch unternehmen, durch Abbildungen auch für den Fernerstehenden den Nachweis zu führen, in wie ausgezeichneter Weise die Hrn. Kayser & v. Groszheim, Zaar & Vahl, Stegmüller & Schultz, Teichen usw. den besonderen Erfordernissen der ihnen gestellten nicht alltäglichen Aufgaben gerecht geworden sind.

Die Eröffnung der Kunstausstellung der Secession in Berlin hat am 20. Mai in feierlicher Weise stattgefunden. In geschickter Berechnung der örtlichen Verhältnisse ist sie in einem nach den Entwürfen der Architekten Grisebach & Dinklage in Berlin errichteten Gebäude eingerichtet, welches sich in dem schönen Terrassengarten des Theaters des Westens erhebt und so den Ausstellungs-Besuchern die Möglichkeit bietet, mit dem Kunstgenuss

säulen an. Die Arbeiten mit den Kennworten „Ex ungue leonem“ und „Ars libera“ des Hrn. William Müller in Berlin, in gleicher Weise der Entwurf „Haide“ desselben Verfassers zeigen bemerkenswerthe, gross aufgefasste ornamentale Bildungen. Ferner seien als gute Arbeiten von einer dem Wesen der Aufgabe entsprechenden Auffassung genannt die Entwürfe mit den Kennworten „Keiner war wohl treuer“, „In trinitate robur“, „5 Säulen“, „Ge-einte Stämme“, „Breitgewurzelt“, „Vom Fels zum Meer“, „Für sein Andenken“, „Bismarckstein“, „Gedenkopfer“, „Deutsche Säule“ und „Saxa loquantur“.

Es geht schon aus diesen Kennworten hervor, dass in einigen der Entwürfe versucht ist, der Symbolik einen gewissen Raum zu gewähren. Es ist indessen um Symbolik und Allegorie im Denkmalwesen eine eigene Sache. Sie sind vielfach und mit Recht selbst da bekämpft worden, wo ein Denkmal nicht in so ausgesprochenem Maasse ein Volksdenkmal war, wie es hier der Fall ist. Ein Volksdenkmal aber soll ohne schwer auffindbare Beziehungen zum Volke reden, es soll in seiner Bestimmung und Bedeutung vom einfachsten Menschen des Volkes erkannt werden. Mit Recht haben daher die preisgekrönten Entwürfe auf alle in dieses Gebiet fallenden spekulativen Beziehungen verzichtet; die einfachste Grösse ist die wirkungsvollste. Das bewiesen zu haben ist der beste Erfolg dieses interessanten und in seiner Art so bald nicht wiederkehrenden Wettbewerbes. —

— H. —

die körperliche Erholung unmittelbar zu verbinden, eine Möglichkeit, die das Münchener Secessionsgebäude bekanntlich entbehrte. Der künstlerische Werth der Ausstellung ist ein erlesener. Ueber den äusserlichen Eindruck der gesammten Anordnungen, welche noch etwas unter der Hast der Fertigstellung vor dem Pfingstfeste stehen, wird man das endgiltige Urtheil vertragen müssen. Wir erfreuten uns des Vorzuges, zum Eröffnungstage geladen gewesen zu sein und standen somit unter dem unmittelbaren Eindruck des hastigen Abschlusses einer grossen und durch Hindernisse vielfach unterbrochenen Arbeitsleistung, die es aber bei den Verhältnissen, unter denen sie stattfand, zu einer intimen Ausgestaltung der Ausstellung noch nicht kommen liess. In den nächsten Tagen wird daher noch an manchen Stellen die ergänzende und bessernde Hand angelegt werden müssen. —

Preisbewerbungen.

Ein Wettbewerb betr. Bebauungspläne des Parkes Witzleben in Charlottenburg wird für die Mitglieder der „Vereinigung Berliner Architekten“ und des „Architekten-Vereins zu Berlin“ mit Termin zum 20. Juni 1899 ausgeschrieben. Das reizvolle Gelände ging an die „Terrain-Aktiengesellschaft Park Witzleben“ über und soll nimmehr einer vornehmen Bebauung in der Weise zugeführt werden, dass für die am See gelegenen Grundstücke die offene Bauweise, für die übrigen Grundstücke die Bebauung nach Berliner Art mit Erdgeschoss und 3 Obergeschossen angenommen wird. Die Pläne sind 1:1000 zu liefern. Drei Preise von 1000 und zweimal 500 M. werden durch ein Preisgericht zur Vertheilung gebracht, das sich aus den Hrn. Brth. W. Böckmann-Berlin, Stdtbrth. a. D. Brix-Wiesbaden, Dir. W. Eichmann-Berlin, Gartendir. Geitner-Charlottenburg, Stdtbrth. Genzmer-Halle a. S., Prof. Bruno Schmitz-Charlottenburg, Stdtbrth. Töbelmann dort und Prof. Fritz Wolff-Berlin zusammensetzt. Ein Ankauf nicht preisgekrönter Entwürfe für je 300 M. ist vorbehalten. Die Aufgabe ist, wie wir glauben, eine anziehende und dankbare. —

Ein Preisausschreiben betr. Entwürfe für ein Waisenhaus in Altendorf (Rheinland) wird vom dortigen Bürgermeister für deutsche Architekten mit Termin zum 15. Aug. d. J. erlassen. Das nach dem Pavillonssystem zu planende Haus ist für 125 Waisenkinder berechnet. Es gelangen 3 Preise von 1500, 1000 und 500 M. zur Vertheilung. Preisrichter sind die Hrn. Reg.- u. Brth. Endell-Düsseldorf, Geh. Brth. Stübgen-Köln, Brth. Guckuck und Brth. Schmohl-Essen und Kom.-Bmstr. Rings zu Altendorf. Unterlagen durch das Gemeinde-Bauamt in Altendorf. —

Die Preisbewerbung der Beuth-Aufgabe des Vereins deutscher Maschinen-Ingenieure für 1899 betrifft den Entwurf einer Vorrichtung, durch welche in 24 Stunden bis zu 15000 t Kohlen aus Kanalschiffen in Seeschiffe umgeladen werden können. Der Preis besteht in goldenen Beuth-Medaillen und in einer Summe von 1200 M. Die Betheiligung ist nicht auf Mitglieder des genannten Vereins beschränkt. Termin ist der 1. März 1900. —

Wettbewerb Bibliothek und Museumsgebäude Hagenau i. E. Der Skizzenwettbewerb ist auf in Deutschland ansässige Architekten beschränkt. Zu den Preisrichtern tritt noch Hr. Postbrth. Bettcher-Strassburg. Für das Gebäude ist eine hervorragend gelegene Eckbaustelle an der Grabenstrasse und Salzgasse in Aussicht genommen. Der Stil ist freigestellt, das Material der Hauptansichten ist Sandstein. Die Zeichnungen sind 1:200 verlangt, dazu ein Schaubild aufgrund dieses Maasstabes. Die Bausumme beträgt 200000 M. Das Raumprogramm sieht Räume für eine Bibliothek, ein Archiv und ein Museum vor. Eine Vergrößerung des Museums ist in Aussicht zu nehmen. Ein Ankauf nicht preisgekrönter Entwürfe für je 500 M. ist vorbehalten. Eine Zusicherung hinsichtlich der Bauausführung wird nicht gemacht. Es ist wohl nur ein Versehen in den Bedingungen des sonst gut vorbereiteten, mit präzisen Angaben versehenen und empfehlenswerthen Wettbewerbes, dass die Rückerstattung der Auslagen für die Unterlagen nicht vorgesehen ist. —

In einem beschränkten Wettbewerb betr. Entwürfe für ein Geschäftshaus der Lebens-Versicherungs-Gesellschaft Nordstern in Berlin fielen zwei I. Preise an die Hrn. Reimer & Körte und Kayser & von Groszheim, ein II. Preis an Hr. Martens, sämmtlich in Berlin. Die Preisrichter sind uns nicht genannt. Es ist eine Ausstellung der Entwürfe im Architektenhause beabsichtigt. —

Wettbewerb Johanniskirche Bielefeld. Der Verfasser des Entwurfes mit dem Kennwort „omnia ad Dei gloriam“, der lobend hervorgehoben wurde, ist Hr. Arch. Wendebourg in Hannover. —

Aus einem engeren Wettbewerb betr. Entwürfe für zwei neue evangelische Kirchen in Krefeld, zu welchem 6 Architekten eingeladen waren, ging für die im Norden zu errichtende Kirche Hr. Arch. Ludwig Hofmann in Herborn als Sieger hervor. Als Entwürfe, welche für die im Süden zu errichtende Kirche in der Gesamtaufassung am vollständigsten der Aufgabe entsprachen, wurden die mit dem Kennzeichen „—“ und mit dem Kennwort „Augusta-Platz“, Verfasser Hr. Brth. H. Stier in Hannover und Hr. Arch. E. Arnold in Nienburg a. W. anerkannt. Es wurde beschlossen, den Preis zwischen beiden Verfassern zu theilen und der Gemeindevertretung anheim zu stellen, die Verfasser dieser Entwürfe sowie den Verfasser des Entwurfes „Süd“, der durch architektonische Bedeutung hervortragt, zu einem weiteren Wettbewerb einzuladen. Als Preise waren entweder die Ausführung der Kirchen, oder 2500 M. als I. Preis und 800 M. als Entschädigung für die anderen Mitbewerber für die Kirche im Süden, und 2000 und 600 M. als entsprechende Summen für die Kirche im Norden in Aussicht gestellt. Sachverständige Preisrichter waren die Hrn. Brth. March und Schwechten in Charlottenburg und Berlin, und Hr. Stdtbmr. v. Seggern in Krefeld. —

Zu dem Wettbewerb betr. eine Tauf-Medaille oder Plakette sind etwa 100 Entwürfe eingelaufen. Den Preis von 2000 M. errang Hr. Rud. Bosselt in Frankfurt a. M.; Preise von je 800 M. fielen an die Entwürfe der Hrn. Georges Morin in Berlin und Adolf Amberg in Charlottenburg. Preise von je 500 M. gewannen die Hrn. Meinhard Jacoby-Grünwald, E. Gomanski und E. Torff in Berlin. —

Personal-Nachrichten.

Deutsches Reich. Der vortr. Rath im Reichs-Eisenb.-Amt, Geh. Reg.-Rath Semler ist z. Geh. Ob.-Brth., der Bfhr. Ahnhudt ist z. Mar.-Bfhr. des Schiffbchs. ernannt.

Hessen. Der Bauinsp. Brth. Grimm in Mainz ist an das Hochbauamt Darmstadt, der Bauinsp. Brth. Reuting in Bensheim an das Hochbauamt Mainz versetzt. — Der Bauinsp. Paul zu Darmstadt ist z. Bauinsp. des Hochbauamts Bensheim, der Bauinsp. Wagner aus Stuttgart ist z. Sekr. der Abth. für Bauwesen des Minist. der Finanzen unt. Verleihung des Titels und Rangs eines Bauinsp. ernannt. — Den Bauass. Kaibel aus Osthofen, Aug. Becker und Wilh. Becker aus Darmstadt ist der Titel u. Rang eines Bauinsp. verliehen.

Preussen. Dem Garn.-Bauinsp. Brth. Allihn und dem Garn.-Bauinsp. Pfaff in Königsberg i. Pr., dem Dir. der Masch.-Bau-u. Hüttschule Beckert und dem Stdtbrth. Quedenfeld in Duisburg ist der Rothe Adler-Orden IV. Kl., dem Geh. Brth. Reuter in Halle a. S. ist der kgl. Kronen-Orden III. Kl. verliehen. — Die Privatdoz. Prof. Dr. Borchers in Aachen u. Haussmann in Stuttgart sind zu etatm. Prof. an der Techn. Hochschule in Aachen, der Geh. Ob.-Brth. Wichert ist anstelle des auf s. Antrag ausscheidenden Geh. Ob.-Brths. z. D. Stambke z. Vors. des kgl. Techn. Prüf.-Amtes in Berlin ernannt.

Dem bisher beurlaubt. Eisenb.-Bau- u. Betr.-Insp. Hagenbeck ist die Stelle des Vorst. der Betr.-Insp. in Magdeburg verliehen.

Die Reg.-Bfhr. Bruno Senff aus Schweina, Friedr. Arndt aus Berlin, Heinr. Küster aus Hannover u. Vict. Mansfeld aus Rübeld (Hochbch.) sind zu Reg.-Bmstrn. ernannt.

Den Reg.-Bmstrn. Ed. Blum in Königsberg i. Pr. ist die nachges. Entlass. aus dem Dienste der allem. Bauverwaltung, Louis Bothas in St. Petersburg, Alb. Cramer in Düsseldorf, Karl Günther in Gera, Franz Holzappel in Bonn, Max Semler in Schneidemühl, Karl Rehorst in Charlottenburg und Otto Schmidt in Frankfurt a. O. ist die nachges. Entlass. aus dem Staatsdienste ertheilt.

Der Ob.-Brth. u. Geh. Reg.-Rath Dircksen in Erfurt ist gestorb.

Sachsen. Der Reg.-Bmstr. bei der Staatseisenb.-Verwaltg. Hofmeister ist der Bauleitung für das in Dresden zu errichtende Fernheiz- u. Elektrizit.-Werk überwiesen.

Brief- und Fragekasten.

Hrn. K. P. in Wunstorf. Die Benutzung von Wasserglas bei Herstellung eines Zementfussbodens in einer Margarinefabrik verspricht gar keinen Erfolg. Sie befinden sich über den Grund des Misserfolgs im Unklaren. Es ist nicht die kurze Dauer von 5-6 Tagen, die der Fussboden nach der Herstellung dem Verkehr entzogen bleibt, sondern die Berührung desselben mit fettem Oel, welches die Zerstörungen hervorruft, da Zement von den Säuren, die in fetten Oelen enthalten sind, angegriffen wird.

Hrn. Stdtbmr. C. in Greifsw. Wenn die Polizei Ihnen nicht durch besondere Verfügung zu Hilfe kommt, besteht keine Aussicht, sich der Schädigung zu erwehren, da die betr. landrechtlichen Bestimmungen in Preussen bisher nicht auf Rauchzuführung angewendet werden. Nur in Sachsen gilt als schädliche Immission auch grobe Belästigung durch Rauch, gegen die daher dem Nachbar ein Untersuchungsrecht zusteht.

Inhalt: Das Immermann-Denkmal in Magdeburg. — Mittheilungen aus Vereinen. — Die Entwürfe zu Bismarcksäulen. — Vermischtes. — Preisbewerbungen. — Personal-Nachrichten. — Brief- und Fragekasten.

Kommissionsverlag von Ernst Toeche, Berlin. Für die Redaktion i. V. verantwortl. Albert Hofmann u. Berlin. Druck von Wilh. Greve, Berlin.



Berliner Neubauten.

91. Die Erweiterungsbauten der Philharmonie, Bernburgerstrasse 22a u. 23, und Köthenerstrasse 32.

Architekt: Kgl. Baurath L. Heim in Berlin.

(Hierzu die Abbildungen auf Seite 267, 268, 269 und 273 aus No. 40.)



mit Garten umgewandelt wurde. Hier fanden die philharmonischen Konzerte statt und von hier aus entwickelte sich jenes reiche Musikleben, welches den Ruf Berlins als einer der ersten europäischen Musikstädte weithin begründet hat. Dazu trugen die Besitzer jenes unscheinbaren Saales, die Hrn. L. Sacerdoti und S. Landecker, durch ihre kühne Unternehmungslust in

ie Entwicklungs - Geschichte der heute unter dem Namen „Philharmonie“ in der gesammten feinen musikalischen Welt bekannten Saalgruppe an der Bernburger- und an der Köthener - Strasse in Berlin zeichnet ein lebhaftes Bild des musikalischen Aufschwunges und der Steigerung des Musiklebens in der deutschen Reichshauptstadt. In denselben Jahren standen auf dem Grundstück Bernburgerstrasse 22a und 23 zwei alte Vorderhäuser mit anstossenden Seitenflügeln, die Miethszwecken der geläufigen Art dienstbar waren. Auf dem ausgedehnten Hinterlande aber erhob sich eine in einem einfachen Saale eingerichtete Rollschuhbahn, die jedoch in geschäftlicher Hinsicht so wenig ergiebig war, dass sie bald in ein einfaches Konzertlokal

wesentlichem Umfange bei. Im Jahre 1888 fassten sie den Entschluss, den ungenügenden alten Saal durch einen neuen Saal von etwa 35^m Länge zu 24^m Breite nach dem Entwurf von Franz Schwechten zu ersetzen (s. Jahrg. 1889 No. 72). Die alten Häuser an der Bernburgerstrasse blieben bestehen; durch sie erfolgte der Zugang zu der neuen, mit ausgiebigen Nebenräumen versehenen Anlage, die lange Jahre als die bevorzugte Stätte musikalischer Darbietungen bestand und in ihrem Haupttheile noch besteht. Die Anlage jenes Saalbaues ist aus unseren Grundrissen S. 267 noch ersichtlich. Um den Saal ziehen sich, etwas über den Saalboden erhöht, Logen und Räume für Stehplätze und Restaurationsbetrieb; die grosse Orchesternische mit Orgel, 14,8^m breit und 11^m tief, liegt nach Westen; südlich von ihr lagern die Wirthschaftsräume. Das Obergeschoss des Saalbaues besitzt den in den Saal hinausgebauten Balkon und im Anschluss an ihn eine Reihe von Sälen, welche als Neben- und Erfrischungsräume in den Pausen der Musikaufführungen benutzt werden oder aber bei grösseren Festen als Speiseräume dienen. Zu diesem Zweck enthält auch das Obergeschoss Wirthschaftsgelasse. Jeder Musikfreund in Berlin kennt den Saal und weiss seine Gestalt, seine künstlerische Ausschmückung und namentlich seine akustischen Eigenschaften zu schätzen. Als er entstanden war, begrüsst man ihn auf das freudigste. Zur weiteren schnellen Entwicklung des musikalischen Lebens trug er viel bei und so fällt es denn nicht auf, dass man allmählich auf seine einfachen Nebenanlagen aufmerksam wurde. Von der Bernburgerstrasse aus fuhren die zu Wagen ankommenden Konzertbesucher in den Hof des alten Hauses, hielten vor dem schmucklosen Eingangsvestibül, gelangten von hier aus in die links und rechts angeordneten, sehr geräumigen, aber nur bescheiden ausgestatteten Garderoben und von ihnen unmittelbar in den Saal. Eine Art Foyer war nicht vorhanden. Empfindlicher machten sich die bestehenden Einrichtungen für Fussgänger geltend, welche nach Durchschreiten des Vorderhauses auf dem langen Wege bis zum Vestibül ohne Schutz gegen die Witterung sich befanden. Ein fernerer

Mangel der Anlage, der wie auch die vorhin angeführten Mängel, auf die ursprüngliche bescheidenere Fassung des Bauprogrammes zurückzuführen ist, ergab sich, wenn der grosse Saal nicht allein zu musikalischen Aufführungen, sondern auch zu Festlichkeiten aller Art benutzt wurde. Dann fiel der Mangel genügender Nebenräume im Erdgeschoss empfindlich auf und der Saalbau der Philharmonie trat in dieser Beziehung gegen andere Saalanlagen Berlins zurück.

Allen diesen Mängeln abzuhelpen und zugleich dem musikalischen Leben Berlins und anderen verwandten Veranstaltungen erweiterte räumliche Anlagen darzubieten, bildete im Jahre 1898 den unternehmenden Entschluss der Besitzer. Ihn zu verwirklichen, traten sie mit dem Architekten und kgl. Baurath L. Heim in Verbindung, welcher, unterstützt durch die thätkräftige und feinsinnige künstlerische und technische Mitarbeit des Hrn. Architekten R. Wirth, die heutige Baugruppe geschaffen hat, von welcher man, ohne Widerspruch zu befürchten, sagen darf, dass sie in jeder Beziehung den an sie gestellten hohen Anforderungen entspricht.

Der Entschluss der Besitzer der Philharmonie war zunächst darauf gerichtet, einen zweiten grösseren Saal, den jetzigen Oberlichtsaal, zu schaffen, welcher mit dem bestehenden Konzertsaal in unmittelbare Verbindung gebracht werden sollte. Im Verlaufe der baupolizeilichen Erwägungen aber stellte es sich heraus, dass es nicht möglich war, auf dem bestehenden Gelände den möglichen grösseren Menschenansammlungen insbesondere bei drohender Gefahr die nöthigen Ausgänge zu schaffen. Die Besitzer entschlossen sich daher, das an das Hinterland der Bernburgerstrasse im rechten Winkel anstossende Grundstück Köthenerstrasse 32 zu erwerben und gewannen hierdurch nicht nur die Möglichkeit, der persönlichen Sicherheit der Konzertbesucher in ausreichendem Masse Rechnung zu tragen, sondern es liess sich auch eine Erweiterung der gesamten Anlagen durch einen selbständigen Saalbau, den Beethovensaal,

gewinnen. Das alte Vorderhaus der Köthenerstrasse wurde erhalten und nur mit den entsprechenden Durchbrüchen für den Fussgänger- und den Wagenverkehr versehen, das alte Vorderhaus der Bernburgerstrasse aber niedergelegt; hier wurde zunächst ein grosser Vorhof für die Ein- und Ausfahrt der Wagen geschaffen. Rechts und links davon sind lange Kolonnaden angelegt, nach welchen nicht nur das Ein- und Aussteigen aus dem Wagen bequem erfolgen kann, sondern welche die Besucher auch vor der Witterung geschützt von der Strasse bis zu den Oberlichtsaal umziehenden Vestibülen gelangen können, um hier ihre Garderobe abzulegen. In seinen oberen Geschossen — das untere ist durchaus in Verkehrsräume aufgelöst — enthält das neue Vorderhaus herrschaftliche Wohnungen. Aus dem Grundriss des Erdgeschosses S. 268 sind die Lageverhältnisse der gesamten Anlage, wie sie sich nach den umfangreichen Neu- und Umbauten ergeben haben, klar zu ersehen. Sie bilden drei Raumgruppen: den alten Saal auf dem hintersten Theile des Grundstückes, von den Nebenräumen umgeben; den Oberlichtsaal im mittleren Theile, umgeben von den geräumigen Garderoben, dem Vestibül und dem Verbindungssaal mit dem alten Saal; und drittens die für sich bestehende Gruppe des Beethovensaales mit dem Zugang von der Köthenerstrasse. Das Verhältniss des alten „grossen Saales“ zu dem neuen Oberlichtsaale ist so geregelt, dass beide Säle nebst allem Zubehör im Zusammenhang benutzt werden können, dass aber auch jeder einzelne Saal mit den entsprechenden Nebenräumen einem besonderen Zwecke dienen kann. Die Raumverhältnisse der neuen Saalbauten zu einander und zum alten Saale, sowie zu dem neuen Vorderhause der Bernburgerstrasse sind in den Durchschnitten S. 269 zur Darstellung gebracht. In unserem Schlussaufsatze werden wir der Beschreibung der beiden neuen Säle, des Oberlichtsaales und des Beethoven-Saales, näher treten. Sie sind der Hauptgewinn der Anlage sowohl in räumlicher wie in künstlerischer Beziehung. —

(Schluss folgt.)

Die neue Technische Hochschule in Danzig.

Dem Abgeordnetenhaus ist eine Vorlage zugegangen, welche neben den Gründen für Errichtung einer neuen preussischen Hochschule die Gründe für die Ortswahl und auch eine Reihe von Angaben über die bauliche Ausgestaltung der Anstalt enthält. Wir entlehnen der Vorlage das Folgende:

Die in Deutschland zurzeit bestehenden 9 technischen Hochschulen weisen einen Gesamtbesuch von 11700 Köpfen auf, von welchen 5200 auf Preussen und darunter gegen 3500 auf Berlin, gegen 500 auf Aachen und gegen 1200 auf Hannover entfallen. In Berlin gehören gegen 1500 Studierende allein der Abtheilung für Maschineningenieurwesen an, der, abgesehen von den grösseren Hörsälen und Sammlungsräumen, für die Unterbringung dieser Zahl etwa 700 Zeichenplätze fehlen; die Abtheilung bedarf demnach einer Erweiterung ihrer Räumlichkeiten auf etwa das Doppelte. — Die grosse Beengung, welche zurzeit auf den technischen Hochschulen stattfindet, macht sich in der deutschen Industrie in einem Mangel an gut durchgebildeten Kräften stark fühlbar. Es ist zwar anzunehmen, dass ein so grosser Bedarf an Technikern wie der heutige sich nicht als dauernd erweisen wird; es muss aber mit einer dauernden Zunahme von allerdings minderem Umfange als der gegenwärtigen mit Bestimmtheit gerechnet werden. Denn sie beruht auf der Entwicklung, welche neuere Gebiete, wie das der Elektrotechnik, die Beleuchtungs- und Kraftvertheilung, die breitere Verwendung von Maschinen und endlich das Eindringen wissenschaftlicher Technik in alle Betriebe in neuerer Zeit gewonnen haben. Ebenso bedürfen heute die Grossstädte eines Stabes von mehreren hundert Ingenieuren, während noch vor etwa 10 Jahren ihre bezüglichen Ansprüche geringe waren. (Hier hätten ausser den Grossstädten auch wohl die mittleren und kleinen Städte angeführt werden können, die ebenfalls eine recht grosse Zahl technischer Kräfte dauernd an sich ziehen. D. R.)

Für die Wahl von Danzig als Stätte der neuen Hochschule war einestheils maassgebend, dass die in manchen Beziehungen ungünstigen Lebensverhältnisse im preussischen Nordosten es einem grossen Theile der dortigen Einwohnerschaft mehr als anderwärts erschweren, ihren

Söhnen eine ihrem eigenen und dem staatlichen Interesse entsprechende höhere Ausbildung zu verschaffen und anderseits, dass es einem erheblichen Staatsinteresse entspricht, die wirtschaftliche Lage der Bevölkerung des Nordostens günstiger zu gestalten. Die akademische Lehranstalt wird grössere Pflege technischen Sinnes überhaupt und häufigere Ergreifung des technischen Berufes mit sich bringen; sie wird ferner dahin wirken, dass gewerbliche und fachliche Vereinigungen entstehen, dass Praxis und Wissenschaft in nähere Beziehungen treten, vorhandene Unternehmen vergrössert und neue dazu ins Leben gerufen werden. Endlich wird die Errichtung einer Hochschule in Danzig auch dazu beitragen, das nationale Interesse in der Provinz Westpreussen zu stärken. Es darf erwartet werden, dass der neue Mittelpunkt einer grösseren Anzahl bedeutender, auf deutschen Hochschulen ausgebildeter Männer, in ihrem auf die Hebung des wirtschaftlichen Lebens gerichteten Beruf den engen Anschluss der Bewohner der Provinz an das übrige Deutschland wirksam fördern und dazu beitragen wird, dass zur Einrichtung und zum Betriebe neuer Anlagen auf manchen Gebieten des Erwerbslebens Geldmittel und Arbeitskräfte aus anderen Theilen des Staates dorthin gezogen werden.

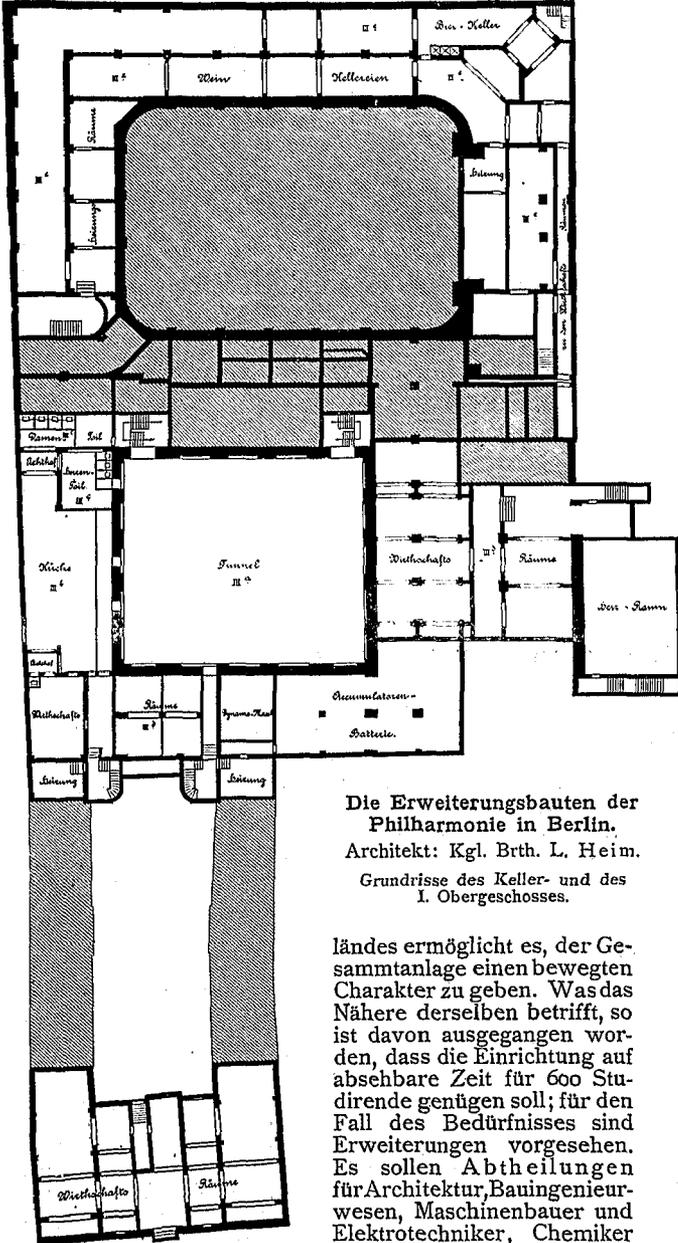
Was den Grössenzuschnitt der neuen Hochschule betrifft, so wird auf Entwicklung erst in längerer Zeitdauer gerechnet werden müssen. Denn aus den 5 östlichen Provinzen des Staates kamen im Jahre 1897: nach Berlin 427, nach Hannover 30 und nach Aachen nur 5 Hörer; dazu zählte man an den ausserpreussischen technischen Hochschulen noch 177 Hörer aus den östlichen Provinzen Preussens. Es ist nicht zu erwarten, dass diese 639 Studierenden sämmtlich an die neue, der Heimath näher gelegene Danziger Hochschule übergehen werden, doch aber wahrscheinlich, dass sich einige hundert einfinden, und dass sich an diese eine nicht geringe Zahl von Hörern anschliesst, die durch die Nähe Danzigs bestimmt wird, von der Wahl eines (sogenannten) gelehrten Berufs Abstand zu nehmen und zur Technik überzugehen.

Es wird alsdann in der Vorlage auf die besonderen Anregungen verwiesen, welche Danzig in seinen Hoch-

bauten aus älterer Zeit dem Architekten, in seinen Hafenerwerken und Sicherungsbauten, seinen Schleusen und Deichen dem Bauingenieur bietet. Dem Interesse des Schiffbaues und des Schiffsmaschinenbaues kommen die Kaiserliche Werft, die Schichau'sche Werft und der Danziger Seeverkehr entgegen.

Das für den Bau der Hochschule erforderliche Gelände hat die Stadt Danzig in der Nähe von Langfuhr am Zigankenberg zur Verfügung gestellt (s. Jhrg. 98, S. 632); die Grösse des Grundstücks ist 6,3798 ha. Da die Bebauung in der Umgebung noch nicht weit vorgeschritten ist, wird die Stadt dafür Sorge tragen, dass derselben ein landhausartiger Charakter gewahrt bleibt. Die ansteigende Form des Ge-

strebens, wie es im Hinblick auf die unvergleichliche Schönheit der Stadt, deren Bauten von einer ruhmreichen Vergangenheit Zeugnis ablegen, geboten ist. Aus praktischen Gründen (so heisst es im Hinblick auf den Zweck der Vorlage wohl überflüssigerweise wörtlich) liegt es nahe, Anschluss an den Formenkreis der deutschen Renaissance zu suchen, welche in Ziegelrohbau unter Anwendung von Haustein für die Gesimse und die Belegung der Flächen durchgeführt wird. Die Dächer sollen steil gehalten und mit Giebeln und Aufbauten belebt werden; es wird durch Anlage von steilen Dächern ohne besondere Kosten eine Reserve geschaffen, die bei dem unausbleiblichen



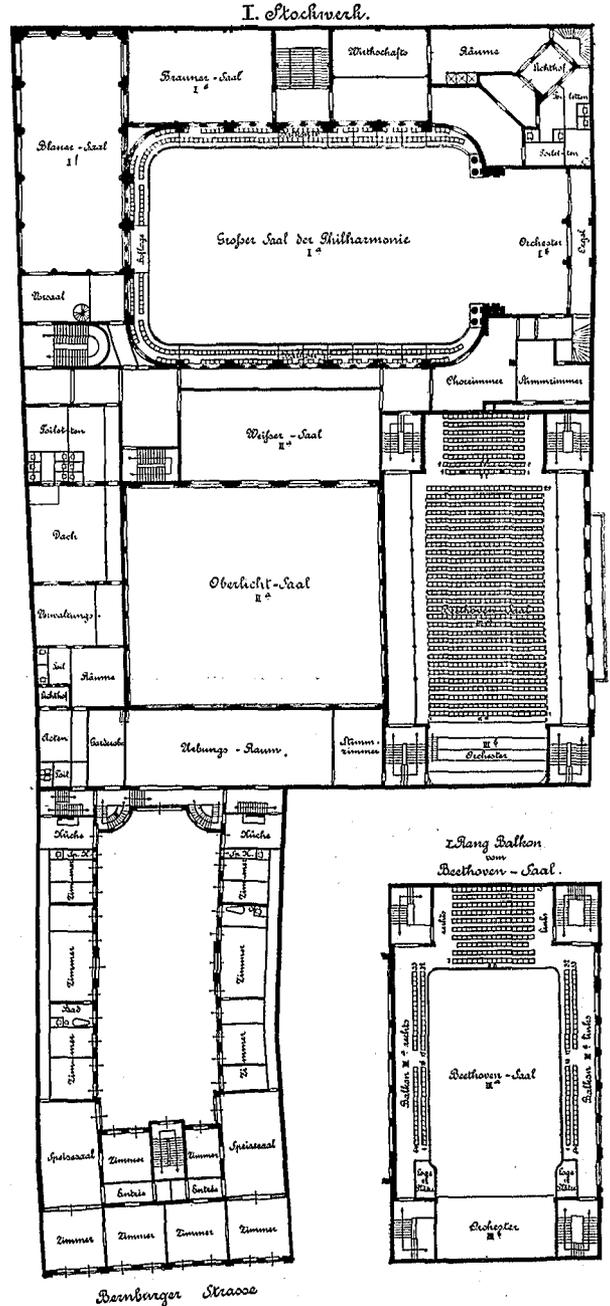
Die Erweiterungsbauten der Philharmonie in Berlin.
Architekt: Kgl. Brth. L. Heim.
Grundrisse des Keller- und des I. Obergeschosses.

landes ermöglicht es, der Gesamtanlage einen bewegten Charakter zu geben. Was das Nähere derselben betrifft, so ist davon ausgegangen worden, dass die Einrichtung auf absehbare Zeit für 600 Studierende genügen soll; für den Fall des Bedürfnisses sind Erweiterungen vorgesehen. Es sollen Abtheilungen für Architektur, Bauingenieurwesen, Maschinenbau und Elektrotechniker, Chemiker und für allgemeine Wissen-

schaften gebildet werden; ob die Errichtung einer Abtheilung für Schiffsbau als bald stattfinden soll, ist in der Vorlage nicht bestimmt ausgedrückt; anscheinend ist die letzte Entscheidung darüber noch nicht gefallen.

Um gegenseitige Störungen zu vermeiden, soll die bauliche Anlage in eine Anzahl selbständiger Gebäude zerlegt werden. Neben dem Hauptgebäude werden ein chemisches Institut, ein elektrotechnisches Institut und ein maschinentechnisches Laboratorium errichtet; an letzteres wird die Zentrale für Lieferung von Wärme, Licht und elektrischer Kraft angeschlossen; das physikalische Institut wird im Hauptgebäude untergebracht. Dieses enthält die Aula, die Verwaltungsräume, die Bibliothek, für welche der Umfang von 30000 Bänden vorgesehen ist, Leseräume, sowie die Hör- und Zeichensäle.

Die architektonische Gestaltung der Gebäude soll eine würdige und eindrucksvolle Gesamterscheinung an-



Anwachsen der Sammlungen usw. von grossem Werth ist. Das Hauptgebäude gruppirt sich um zwei offene Höfe; es besteht aus zwei durch einen Mitteltheil verbundenen Langbauten und zwei Flügelbauten, deren Kopfbenden gegen den Mittelbau vortreten und mit diesen an beiden Längsseiten hofartige Räume umschliessen. Die Grundfläche des Gebäudes ist etwa 5400 qm; es enthält über einem 4 m hohen Sockelgeschoss 3 Geschosse von je 5 m Höhe und umschliesst etwa 117 120 cbm umbauten Raum; die Kosten desselben werden voraussichtlich etwa 260000 M. sein. — Das chemische Institut wird an Baukosten etwa 46000 M. erfordern. Für das elektrotechnische Institut, das 150—200 Studierenden Raum in den Vorlesungssälen und 50 Studierenden Raum für Uebungen gewähren soll, sind 230000 M. Baukosten angesetzt. Das Maschinen-

Laboratorium mit der Centrale für Wärme, Licht und Kraft erfordert 150 000 M. Baukosten. Für andere kleinere Bauten, ein Gewächshaus für den Unterricht in der Ornamentik, Wohnungen, Kohlenschuppen usw. sind noch 50000 M. zum Ansatz gebracht. Alles in Allem wird sich die Baukostensumme mit Einrechnung der Ausgaben für

Umwehrung, Schmuckanlagen, Leitungen aller Art usw. auf etwa 400000 M. stellen. Die Kosten der inneren Einrichtung und der Ausstattung mit Apparaten, einschl. der Maschinen, Lehrmittel und Sammlungen sind hierin nicht einbegriffen. — An jährlichem Staats-Zuschuss für Unterhaltung wird auf 370 000 M. zu rechnen sein. —

Ueber hörbare Bahnhofs-Abschlussignale.

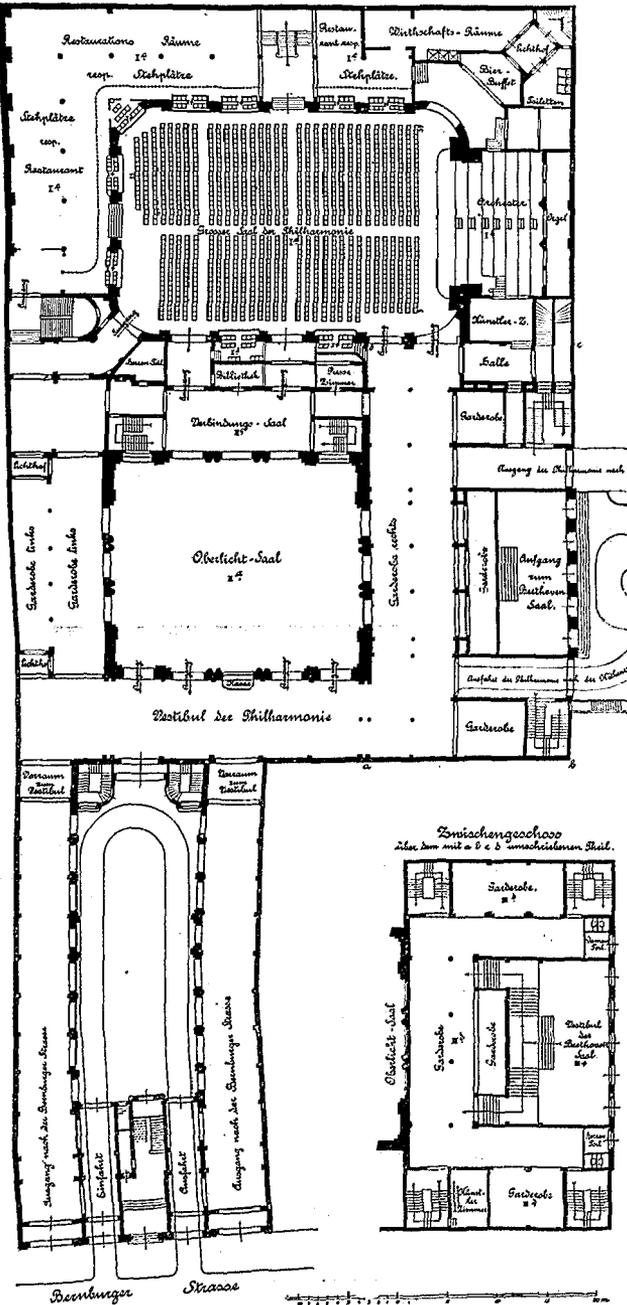
Auf S. 131 und 235 d. Ztg. ist der Anwendung hörbarer Bahnhofs-Abschlussignale das Wort geredet und das Bedauern ausgesprochen, dass die Ansicht von der Nützlichkeit solcher Signale, die auf S. 166 von anderer Seite unter ganz bestimmten Voraussetzungen anerkannt

Bahnhofs-Abschlussmast steht, beibehalten. Er sagt auf S. 131: „Würde man die Bahnhöfe in der angegebenen Weise mit sichtbaren und hörbaren Signalen abschliessen, so könnte ein Unfall wie der in Forrest (bei Brüssel) nur eintreten, wenn der Lokomotivführer das Vorsignal über- sieht, ferner das Abschlussignal nicht bemerkt und endlich den Alarmschuss des Knallsignales überhört. Das Zusammen- treffen dieser drei Versehen ist wohl ausgeschlossen. Bei Anwendung der vorgeschlagenen Anordnung dürfte die Betriebssicherheit daher sehr vermehrt werden.“

Dieser letzten Annahme bedauere ich entgegen- treten zu müssen; im Gegentheil könnte das Hinausschieben der Abschlussignale die Betriebssicherheit leicht beeinträchtigen und auch die von dem Hrn. Verfasser jener Aufsätze ge- rügte Abneigung der Betriebstechniker gegen die regel- mässige Anwendung von hörbaren Signalen im gewöhnlichen Betriebe entspringt der begründeten Befürchtung, dadurch eine Verminderung der Be- triebssicherheit herbeizuführen.

Die Ausführungen auf S. 131 und 235 zeigen wieder einmal recht deutlich, wie gefährlich es ist, aus einem Einzelereigniss allgemeine Schlüsse zu ziehen. Der Unfall bei Forrest ist durch das Ueberfahren eines Haltsignals herbeigeführt; ob dieses Signal mit einem Vorsignal aus- gerüstet war, das mit dem Bahnhofs-Abschlussignal in der in der deutschen Signal- Ordnung vorge- schrieben und z. B. auch in England üblichen Abhängigkeit stand, geht aus den Mittheilungen der Fachpresse nicht hervor, solche Signale sind in Bel- gien aber nicht allgemein eingeführt. War ein solches Vorsignal vorhanden, so lag grösstestens Ver- schulden des Lokomotiv- führers vor, gegen das es überhaupt keine äusser- lichen Heilmittel giebt; war es nicht vorhanden, so muss die Anlage als unvollkommen bezeichnet werden. Aus einem sol- chen Mangel auf einer (ausländischen) Bahn darf aber doch nicht die Nothwendigkeit gefolgert werden, unsere Einrichtungen, die sich in jeder Hinsicht bewährt haben und bei der allgewöhnlichsten Aufmerksamkeit des Lo- komotivführers solche Vorkommnisse ganz unmöglich er- scheinen lassen, zugunsten sehr zweifelhafter Aenderungen zu verlassen.

Zunächst einige Worte über den Abstand des Ab- schlussignals vom Gefahrpunkt. Es kann nicht nachdrück- lich genug betont werden, dass ein mit einem Vorsignal ausgestattetes Abschlussignal unter allen Umständen, auch bei undurchsichtigstem Wetter, vom Lokomotivführer be- achtet werden kann und muss, dass das Ueberfahren eines derartigen Haltsignals das allergrösste Verschulden dar- stellt, dessen ein Lokomotivführer geziehen werden kann, und dass es keine Entschuldigung für ein solches Ver- schulden giebt. Die unbedingte Beachtung der Halt- signale ist die Grundlage der ganzen Betriebs- sicherheit und muss erzwungen werden. Ein richtig aufgestelltes Vorsignal ist auch bei dichtestem Nebel oder Schneetreiben bei allgewöhnlichster Aufmerksamkeit nicht zu übersehen; auf der Strecke zwischen Vorsignal und Abschlussignal kann jeder Zug zum Stehen gebracht werden, wenn die Beamten ihre Schuldigkeit thun und daher darf letzteres in Haltstellung nicht um Haaresbreite überfahren werden; ein Abstand zwischen Signal und Ge- fahrpunkt ist deshalb nicht nöthig. Man spricht zwar wohl zuweilen von möglichen Sinnestäuschungen und auch auf S. 237/238 ist davon die Rede. Solche Sinnestäuschungen, die die Unterscheidung der Signalstellungen unmöglich machen, sind bei gesunden Sinnen undenkbar und der- jenige Beamte, der tatsächlich an solchen Täuschungen leiden sollte, müsste schleunigst als für den Betriebsdienst unbrauchbar aus diesem entfernt werden. Der Betriebs-



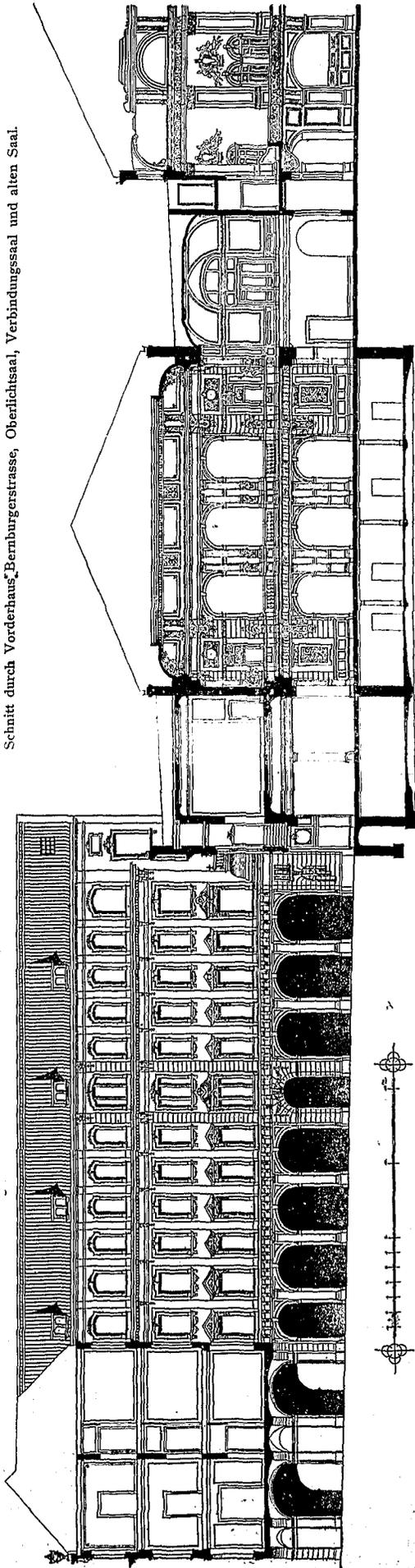
Die Erweiterungsbauten der Philharmonie in Berlin. Architekt: Kgl. Brth. L. Heim. Grundriss des Erdgeschosses.

war, bei den Eisenbahn-Betriebstechnikern bisher wenig Verbreitung gefunden habe. Der betreff. Herr Verfasser denkt sich die Sache so, dass neben den Bahnhofs-Abschluss- (Mast-) Signalen Knallsignale angebracht werden, die sich selbstthätig mit den Mastsignalen bewegen, so dass das Knallsignal bei Herstellung des Flügels am Mast sich in Entladestellung befindet und daher bei einem etwaigen Ueberfahren des Haltesignales zum Ertönen gebracht wird. Ferner will er die Bahnhofs-Abschlussignale um Bremsstreckenlänge vor den Gefahrpunkt stellen, um unter allen Umständen den Zug am Gefahrpunkt zum Stehen bringen zu können, und endlich will er unser sichtbares Vorsignal, das gegenwärtig um die Länge der Bremsstrecke vor dem

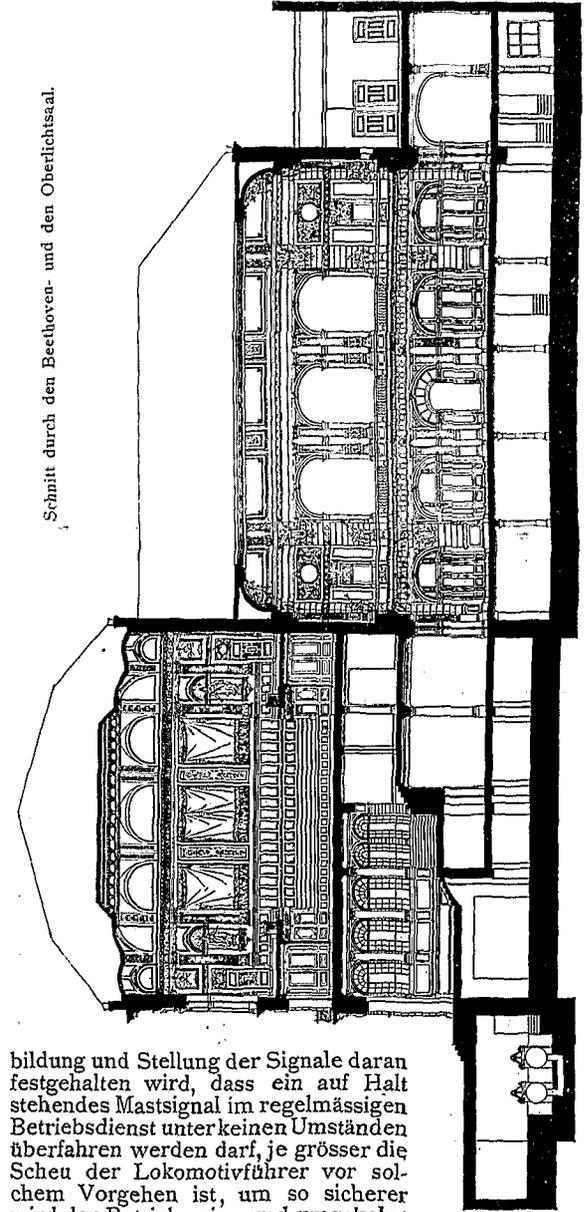
Die Erweiterungsbauten der Philharmonie in Berlin.

Architekt: Kgl. Brth. L. Heim in Berlin.

Schnitt durch Vorderhaus, Bernburgerstrasse, Oberlichtsaal, Verbindungssaal und alten Saal.



Schnitt durch den Beethoven- und den Oberlichtsaal.



bildung und Stellung der Signale daran festgehalten wird, dass ein auf Halt stehendes Mastsignal im regelmässigen Betriebsdienst unter keinen Umständen überfahren werden darf, je grösser die Scheu der Lokomotivführer vor solchem Vorgehen ist, um so sicherer wird der Betrieb sein; und umgekehrt vermindern Einrichtungen und Anordnungen, bei denen sich die Beamten daran gewöhnen, das Ueberfahren eines Haltsignales als etwas Unbedenkliches, als etwas bei Nebel usw. Zulässiges anzusehen, die Sicherheit. Mehrfach konnten Unfälle nachweisbar darauf zurückgeführt werden, dass die Entfernung zwischen Gefahrpunkt und Abschlussignal zu gross war und dass entweder Stations- oder Fahrbeamte sich aufgrund dieses angeblich die Sicherheit erhöhenden Abstandes zu Handlungen verleiten liessen, durch welche die Betriebssicherheit gefährdet wurde. Wenn das Signal möglichst nahe am Gefahrpunkt steht, sind solche Handlungen nicht zu befürchten und kommen thatsächlich auch viel seltener vor.

Das Maass von 50 m, das z. Z. auf den preussischen Staatsbahnen für den Abstand zwischen Gefährpunkt und Abschlussignal vor Bahnhöfen und Haltestellen festgesetzt ist, spricht nicht gegen diese Grundsätze; denn es soll nicht als Sicherheit gegen ein etwaiges Ueberfahren des Haltsignals durch einen ankommenden Zug dienen, sondern ist aus der Erwägung gewählt, dass es wohl u. U. schwer sein kann, den Gefährpunkt genau zu bestimmen, bezw. genau einzuhalten.

Ausserdem kann die Sicherheit nur gewinnen, wenn die in der Station thätigen Beamten und namentlich die Stellwerkswärter die für ihren Dienst infrage kommenden und die von ihnen zu bedienenden Signale gut zu übersehen vermögen, und auch dieser sehr wichtige Gesichtspunkt spricht dafür, die Abschlussignale möglichst dicht an die Stationen zu setzen. Nebenbei bemerkt, kann diese Stellung auch für die Zugfolge von Vortheil sein, doch dieser Gesichtspunkt kommt erst in zweiter Linie, deckt sich aber mit der Forderung der Sicherheit, die durch weitest gehende Heranschiebung der Abschlussignale an die Stationen nur gewinnen kann.

Was nun weiter die Anwendung der hörbaren Signale betrifft, so ist hervorzuheben, dass sie im allgemeinen in allen Ländern und Gegenden mit dichtem Eisenbahnbetrieb, sowohl in Europa wie in Amerika — wie ich im Gegensatz zu der Behauptung auf S. 131 ausdrücklich feststellen möchte — die Aufgabe haben, das Fahrpersonal in aussergewöhnlichen oder besonderen Fällen vor Gefahr zu warnen, während die sichtbaren Signale die Bedeutung haben, im regelmässigen Betriebe über nothwendiges Anhalten und gestattete Fahrt Auskunft zu geben. Diese scharfe Unterscheidung ist zweifellos mit Vorbedacht und zur Wahrung der Sicherheit gewählt. Die Eisenbahnen bedürfen eines besonderen Signals für aussergewöhnliche Fälle, in denen die Anwendung der gewöhnlichen Signale nicht angängig oder ausreichend ist, und ein solches Signal regelmässig anzuwenden, wäre gleichbedeutend mit der Abschwächung seiner Bedeutung, liesse befürchten, dass diesen Signalen in Fällen dringender Gefahr nicht die gebührende Beachtung geschenkt, d. h. also die Betriebssicherheit beeinträchtigt würde. Nun kann man ja vielleicht sagen, das Ueberfahren eines auf Halt stehenden Abschlussignales sei solch' ein aussergewöhnlicher Fall und deshalb seien gerade hier die Knallsignale am Platze. Das trifft aber nicht zu, wenn man die Abschlussignale wie vorgeschlagen auf Bremsstreckenlänge vor die Gefährpunkte setzt, vielmehr würden die Signale dann regel- und gewohnheitsmässig überfahren werden; man könnte die Voraussetzung also höchstens gelten lassen, wenn die jetzt in Preussen übliche Stellung der Abschlussignale in der Nähe der Gefährpunkte beibehalten würde. Es kommt aber noch ein sehr wesentlicher Gesichtspunkt in Betracht.

Im ganzen Signal- und Sicherungsdienst gilt es für grundsätzlich falsch, für einen Signalbegriff zwei verschiedene Signale, namentlich solche von verschiedener Zuverlässigkeit gleichzeitig und als gleichwerthig anzuwenden, wenn es feststeht, dass ein Signal für den Zweck

genügt. Jede unnöthige Signalhäufung ist vom Uebel und eine solche Signalhäufung ist die denkbar ungünstigste; sie steigert die Gefahr, so dass derjenige, der die Signale beachten soll, überhaupt lässiger im Beobachten wird und womöglich seine Sinne im kritischen Augenblick gerade nur auf das leichter versagende Signalmittel richtet, woraus bei einem wirklichen Versagen die schwersten Folgen entspringen können. Auch würde es, beiläufig bemerkt, bei der Anwendung verschiedener Signalarten für dieselbe Bedeutung im allgemeinen noch schwieriger sein, den Sachverhalt bei Unfällen aufzuklären und den Schuldigen herauszufinden, als dies gegenwärtig schon der Fall ist.

Für die Erzwingung des rechtzeitigen Haltens genügen aber unsere Mastsignale bei der allergewöhnlichsten Aufmerksamkeit der Lokomotivführer vollständig. Da diese Signale viel zuverlässiger sind als Knallsignale, so könnte eine regelmässige gleichzeitige Anwendung der Mast- und Knallsignale, wie schon angedeutet, nicht zu einer Erhöhung, sondern zu einer Verminderung der Betriebssicherheit führen. Bei einer Ausrüstung der Abschlussignale mit Knallsignalen wäre, wie im Gegensatz zu den Ausführungen auf S. 238 hervorzuheben ist, eine zwangsweise selbstthätige Neuladung nach jedesmaliger Entladung unbedingtes Erforderniss, da sonst bei lebhaftem Zugverkehr behufs jeweiliger rechtzeitiger Ladung die ständige Anwesenheit eines Wärters neben dem Knallsignal nothwendig würde; mit einer solchen Einrichtung für das Selbstladen würde aber die ohnehin nicht immer zuverlässige Wirkungsweise von Knallsignalen gewiss nicht erhöht. Also alle Gesichtspunkte sprechen gegen die Vorschläge der genannten Aufsätze.

Zum Schluss noch eine Bemerkung. Der Hr. Verfasser jener Artikel nennt die bei Gelegenheit der Verhandlungen über den Mittellandkanal gethane Bemerkung des Hrn. Ministers Thielen, die Belastung der Eisenbahnen reiche bereits zeitweise bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit: „ein für die Eisenbahn-Reisenden etwas unbehagliches Bekenntniss“ und fährt fort: „denn wir haben nicht erfahren, dass entsprechend der enormen Verdichtung des Verkehrs auch die Maassnahmen zur Erhöhung der Betriebssicherheit vermehrt und verbessert seien“. Diese Bemerkung lässt fast vermuthen, dass der betreffende Verfasser den Eisenbahndingen sehr fern steht und sich überhaupt mit öffentlichen Fragen nicht viel befasst. Denn sonst könnte ihm kaum entgangen sein, dass überall in Deutschland alljährlich sehr bedeutende Summen für Bahnhofs-Erweiterungen, Stellwerks- und sonstige Sicherungs-Anlagen usw. ausgegeben werden, die sich allein für die letzteren Vorrichtungen bei den preussischen Staatsbahnen z. B. Jahr für Jahr auf Millionen belaufen. Dank dieser Verbesserungen ist es denn auch, wie ich kürzlich im Verein für Eisenbahnkunde näher dargelegt habe, gelungen, die Betriebssicherheit in den zwei letzten Jahrzehnten ganz erheblich zu heben, worüber in Glasers Annalen demnächst ausführlich berichtet werden wird. Irgend welche Besorgnisse sind daher auch in dieser Hinsicht durchaus nicht am Platze.

Blum.

Die Sammlung für Baukunst an der kgl. Technischen Hochschule zu Dresden.

Wer als Kunstfreund in Deutschland reist und Photographien der Kunstdenkmäler zu kaufen wünscht, der weiss, wie wenig unser reicher Besitz von den Photographen ausgebeutet worden ist. In Italien lohnt es sich, die Aufnahme von Kunstwerken als Hauptberuf zu treiben. In Frankreich hat die Kommission zur Pflege der Denkmäler seit langen Jahren mit Staatsmitteln systematisch eine reichhaltige Sammlung herstellen lassen, die zu mässigem Preise für Jedermann käuflich ist. In Deutschland treibt nur hier und da ein einzelner Photograph, auf seine Stadt und Gegend beschränkt, die mühsame Arbeit als wenig lohnenden Nebenerwerb, oft rein aus künstlerischer Neigung; es fehlt an Vermittlern, an Käufern, an Sammlern.

Und doch kann heute der Photographen Niemand entzogen, der in die Welt der alten Bauten wissenschaftlich vergleichend oder künstlerisch suchend eindringen will. Die Tafeln der Abbildungswerke, oft von veralteter oder unzureichender Hand gezeichnet, genügen nicht mehr. Die Bücher der Fachbibliotheken müssen durch Photographien ergänzt werden.

Unsere kunstgewerblichen Anstalten haben dies längst erkannt und beherzigt. In ihren Vorbilder-Sammlungen bilden mehr und mehr die treuen, scharfen, sachlichen Photographien den Hauptbestandtheil. Wo solche Sammlungen systematisch geordnet und nicht zu engherzig auf die Kleinkunst beschränkt sind, pflegen die Architekten

zu ihren eifrigsten Benutzern zu zählen. Es ist daher durchaus an der Zeit, dass man dem Beispiel der kunstgewerblichen Bibliotheken auch an den Lehrstätten der Architektur folge. Auch der Baukünstler, der Schüler wie der Meister, kann verlangen, dass ihm Gelegenheit geboten werde, die Geschichte seiner Kunst an gut geordneten Einzelblättern zu studiren. Dies können die Kunstgewerbe-Museen, selbst wenn sie ihren Interessenkreis ungewöhnlich in das Gebiet der Baukunst ausdehnen, nicht hinreichend besorgen. Man wird daher solche Sammlungen an den Technischen Hochschulen schaffen müssen.

Wer diesen Wunsch, ja dieses Bedürfniss der Architekten oft hat aussprechen hören, der wird mit besonderer Genugthuung die Sammlung kennen lernen, die seit einigen Jahren an der kgl. Technischen Hochschule zu Dresden gebildet worden ist. Zunächst ist sie für die Studierenden bestimmt; doch hat kürzlich das Ministerium für Kultus und Unterricht es dem Ermessen des Leiters anheimgestellt, sie auch weiteren Fachkreisen zugänglich zu machen, die sicher aus dieser dankenswerthen Erlaubniss reichen Nutzen ziehen werden.

Die Sammlung ist aus der Handbibliothek und dem Lehrapparat des Professors der Baukunst und des Kunstgewerbes hervorgegangen und umfasst heute bereits an 25 000 Blätter in 570 Kästen, während weitere 20 000 Blätter der Aufstellung harren. Sie ist als Lehrsammlung durchaus für die praktischen Zwecke geordnet, und zwar 1. für den Unterricht in der Baugeschichte, 2. für den Unterricht im Entwerfen, 3. für den Unterricht im Detailiren.

Mittheilungen aus Vereinen.

Der Architekten- und Ingenieurverein zu Freiburg i. Br. hat in seiner Versammlung vom 6. Mai die Vorlage des Stadtrathes an den Bürgerausschuss betr. die elektrische Strassenbahn einer eingehenden Besprechung unterzogen. Im Saale, wo die Pläne aufgelegt waren, hatten sich gegen 50 Vereinsmitglieder eingefunden. Nach einer einleitenden Ansprache des Vorsitzenden, Hrn. Stdtbmstr. Thoma, wurde Hrn. Gasdir. Schnell das Wort erteilt zu einem eingehenden Vortrage über den Bau und Betrieb des Elektrizitätswerkes, welcher den Anwesenden ein anschauliches Bild über diese moderne Anlage darbot. Hierauf ergriff Hr. Stdtbmstr. Buhle das Wort, um über den Bau und Betrieb der elektrischen Strassenbahn zu sprechen und alle wichtigeren Gesichtspunkte in sachlicher Weise einer näheren Beleuchtung zu unterziehen. Auf einige Anfragen und Mittheilungen seitens der Hrn. Ing. Brombach und Ing. Müller, welcher letzterer besonders die Karlsruher Verhältnisse mit den hiesigen in Vergleich zog, wurde von den Hrn. Schnell, Buhle und Meess entsprechende Auskunft erteilt.

Die elektrische Strassenbahn-Anlage gab nun auch Anlass zu einer recht eingehenden und warmen Aussprache über die Umgestaltung der beiden Stadthore. Die Versammlung nahm mit Entrüstung davon Kenntniss, dass man von verschiedenen Seiten neuerdings wieder gegen die Erhaltung der Thore in der Bürgerschaft Stimmung zu machen sucht. Diese höchst bedauerlichen Vernichtungs-Bestrebungen haben, wie schon früher, auch jetzt wieder die schärfste Zurückweisung erfahren. In einer warm empfundenen Ansprache führte Hr. Arch. Fr. Kempf u. a. Folgendes aus:

Wir sehen, wie man allorts mit geradezu rührender Pietät bemüht ist, den Denkmälern vergangener Jahrhunderte die sorgsamste und liebevollste Pflege zuzuwenden. Und sollte diese erfreuliche Erscheinung nicht auch bei uns zutreffen, da wir so glücklich sind, noch eine Anzahl solcher Werke zu besitzen? Sollten nicht auch wir diese stummen Zeugen aus Freiburgs Vergangenheit, welche den vielen Verwüstungen der Kriege und Belagerungen glücklich entronnen und von den bedauerlichen Folgen der französischen Befestigung verschont geblieben sind, für alle Zukunft zu erhalten suchen? Für heute steht die Erhaltung der ältesten und ehrwürdigsten Wahrzeichen unserer Stadt, der beiden Thorthürme, auf der Tagesordnung. Zu den wenigen Bauten, welche der Stadt ihr mittelalterliches Gepräge verleihen, gehören unstreitig das Martinsthor und das Schwabenthor; sie sind zur Charakteristik des Stadtbildes ebenso nöthig, wie das Münster, das Rathhaus, das Falkenstein'sche Haus und andere ähnliche Bauten, auch wenn sie in ihrer ursprünglichen Gestalt nicht auf uns gekommen sind. Wie das Münster in kirchlicher, so sind die Thore in profaner Hinsicht hervorragende Denkmale unserer Stadt. — Ehemals war die Stadt bekanntlich von vielen Thorburgen und Thürmen, die durch die Ringmauer verbunden waren, umgeben. Ich erwähne das Schneckenthor, Petersthor, Gerberthor, Mönchsthor, den Johanniterthurm u. a. Alle diese Bauwerke sind leider

den alles nivellirenden Befestigungsbauten der Franzosen zum Opfer gefallen. Um so erfreulicher ist es, dass uns die beiden Thorbauten inmitten im Verkehrsstrom des modernen Lebens erhalten geblieben sind. Es wäre eine Pietätlosigkeit sondergleichen, wollte man an diesen ehrwürdigen stattlichen Zeugen von Freiburgs ältester Geschichte Hand anlegen um sie niederzureissen. Man kann sich mit diesem Gedanken garnicht vertraut machen. Es mag wohl einer Neigung menschlicher Schwäche zuzuschreiben sein, wenn es dennoch Leute giebt, die deren Niederlegung verlangen, weil sie von dem Wahne durchdrungen sind, dass ihre Beseitigung materielle Vortheile im Gefolge haben könnte.

Man will uns entgegenhalten, dass die Thore für den immer mehr sich steigenden Verkehr ein Hemmniss bilden, überhaupt unschöne Mauerklumpen seien, die weder ein architektonisches noch künstlerisches Interesse beanspruchen. Dass diese Nachtheile, die man diesen Bauwerken anheften will, wirklich vorhanden sind, muss entschieden bestritten werden. Mit zwingenden Verkehrsrücksichten kann ihre Entfernung wohl kaum begründet werden, zumal geeignete Seitendurchgänge geschaffen werden, die den Verkehr erleichtern sollen. — Wenn nicht in absehbarer Zeit ein Doppelgleise geplant wäre, würde ich es, nebenbei bemerkt, lieber sehen, wenn sich der neue Durchgang beim Martinsthor nur für Passanten, also auf eine möglichst geringe Breite beschränken würde.

Die Thore sind die einzigen profanen Denkmale unserer Stadt aus der romanischen Bauperiode, die sich auf unsere Tage gerettet haben und verdienen schon aus dem Grunde grössere Beachtung, als ihnen bis jetzt zutheil ward. Und wenn wir auch ihren dormaligen Bestand künstlerisch nicht so hoch anschlagen, so gewinnen sie um so grösseren Werth wegen ihrer historischen und archäologischen Bedeutung. Es sind sozusagen steinerne Urkunden für unsere Stadtgeschichte, insbesondere für ihre kulturgeschichtliche Vergangenheit, deren Verlust unersetzlich und im höchsten Grade zu bedauern wäre.

Welch' malerischen Anblick und Durchblick gewähren diese Thorbauten! Sie schliessen das Strassenbild harmonisch ab und ihre markige, wetterfeste Erscheinung bildet einen wirkungsvollen Uebergang von der Altstadt in die Neustadt und gegenüber den bescheidenen Bürgerhäusern einen glücklichen Kontrast. Ueberdies ist das Martinsthor so recht geeignet, einen Ausgleich der dort vorhandenen starken Gefällsverhältnisse zu bewirken. Für jeden Kunst- und Geschichtsfreund bietet der Blick auf diese Thore einen eigenen Reiz. Und wie anziehend ist das Bild vom Schlossberg aus gesehen, von wo sich die Thore in stattlicher Erhabenheit aus dem Häusergewirr der Altstadt erheben.

Wenn einmal die Thore wieder hergestellt sind und dann der hohe Werth dieser Bauwerke recht zutage tritt, wird man einsehen, welchen Fehler man begangen haben würde, wenn man sie beseitigt hätte. Freuen wir uns also des Besitzes dieser ehrwürdigen Denkmäler, die uns unsere Vorfahren als Erbe hinterlassen haben. Schützen und erhalten wir sie, denn Niemand wird in späterer Zeit mehr unserem Geschlechte dankbar und erfreut über ihre Erhaltung sein, als die Freiburger selbst.

Die erste Gruppe (Baukunst, geschichtlicher Theil) ist nach Stilepochen und darunter nach Ländern geordnet, wobei indess nicht die heutigen politischen Grenzen maassgebend sind, sondern die alten Stammeseinheiten und Nachbarschaften. Beim Mittelalter ist z. B. Rheinland mit Flandern, der Champagne und Lothringen zusammengefasst, Niederdeutschland mit Holland und den Ostseeländern; für die Renaissance bilden die Alpenländer eine besondere Gruppe, ebenso Böhmen, Schlesien und Polen; in alle dem spürt man die sichere Hand des Kunsthistorikers. Der zweite Theil der Sammlung (Baukunst, praktischer Theil) umfasst die neueren Bauten seit dem zweiten Drittheil unseres Jahrhunderts, ist als Anregung und Belehrung für das Entwerfen bestimmt und daher nach Art und Zweck der Gebäude geordnet. Dann folgt eine Abtheilung von Baugliedern und Kleinarchitektur, die zweckmässigerweise wieder zunächst nach dem Stil und darunter nach dem Gegenstande zerlegt ist; darauf Bildnerei, Malerei, Kunstgewerbe und endlich Baukonstruktionen.

Die Benutzung der gleichmässig aufgezogenen und in handlichen Pappkästen untergebrachten Blätter erleichtert eine kleine Handbibliothek meist kunsttopographischen Inhalts. Vor allem aber ist zur Orientirung ein geographischer Zettelkatalog hergestellt worden; alphabetisch geordnet weist er nach, welche Gebäude, Gebäudetheile oder sonstigen Kunstwerke aus jedem einzelnen Orte vorhanden sind; bei allen historischen Studien, bei der Vorbereitung von Reisen u. a. ist dieser Katalog von unvergleichlichem Werth.

Ausser den Photographien und sonstigen Einzelblättern, die meist aus aufgelösten Sammelwerken stammen, sind auch gegen 400 Handzeichnungen alter Meister vereinigt worden, meist Entwürfe von Dresdener Architekten des 18. Jahrhunderts, auch Arbeiten französischer und italienischer Meister. Diese zumtheil höchst werthvollen Blätter von oft sehr ansehnlichem Format sind erfreulicher Weise von verschiedenen Stellen her überwiesen oder geschenkt worden. Namentlich giebt das kgl. Finanz-Ministerium neuerdings manche älteren, künstlerisch durchgeführten Entwürfe und Aufnahmen an die Sammlung ab. Wenn man weiss, wie manche kostbaren und anregenden Schöpfungen oft zwecklos in den Archiven lagern, wird man diese Ansätze zu einem Architektur-Museum besonders gern begrüssen.

Für die erspriessliche und ganz beträchtliche Arbeit, die der Begründer und Leiter dieser Sammlung, Hofrath Dr. C. Gurlitt, neben seiner sonstigen amtlichen Thätigkeit als Professor der Baukunst und des Kunstgewerbes an der Technischen Hochschule, in der Durchführung dieser nützlichen Sammlung geleistet hat, werden ihm die Fachkreise seiner Heimath Dank wissen. Als Beispiel verdient sein Werk auch über Dresden hinaus beachtet und bekannt zu werden. Dem so rüstig Begonnenen darf man besten Fortgang wünschen. Wenn wir eine Reihe solcher Sammlungen besässen, würden auch die deutschen Photographen die Kunstschatze unseres Vaterlandes mit besserem Muthe ans Licht bringen. —

Berlin.

P. Jossen.

Seien wir deshalb eingedenk der Worte des Dichters:

Was du ererbt von deinen Vätern hast,
Erwirb es um es zu besitzen. —“

Nachdem noch die Hrn. Arch. Fr. Bauer, Brth. Lubberger, Ing. Carl Müller und Arch. Meess sowie der Vorsitzende, Stdtbmstr. Thoma, sich zu diesem Thema in durchweg befruchtender Weise ausgesprochen hatten, hat der Architekten- und Ingenieur-Verein in Rücksicht auf die historische und archäologische Bedeutung der Thore für die Stadt und ihre Geschichte, und in der Erwägung, dass durch ihre Beseitigung diese ehrwürdigen Zeugen einer grossen Vergangenheit für immer unabwendbar verloren wären, dass ferner durch ihren Abbruch das schöne mittelalterliche Stadtbild eine ganz wesentliche Einbusse erleiden würde, und dass endlich im Hinblick auf die aufgelegten Pläne mit Verkehrsbedürfnissen ihre Beseitigung keineswegs begründet werden kann, den einhelligen Beschluss gefasst, der Stadtverwaltung gegenüber der Hoffnung Ausdruck zu geben, dass sie Mittel und Wege finden und es ihr gelingen möge, die Bauwerke für immer zu erhalten.

Inanbetracht dessen, dass diese Angelegenheit von grösster Bedeutung für die Stadt ist, glaubte der Verein, seinen durch persönliche Unterschrift der sämtlichen anwesenden Mitglieder bekräftigten Beschluss öffentlich kund zu geben. —

Vermischtes.

Zur Gründung einer Universität mit einer naturwissenschaftlich-technischen Abtheilung in Birmingham hat der amerikanische Grossindustrielle Carnegie der englischen Regierung 1 Mill. M. zur Verfügung gestellt. In der neuen Hochschule sollen den Bestimmungen des Stifters zufolge die naturwissenschaftlichen Fächer die Hauptfächer, die philologischen nur Hilfsfächer sein, wie eine derartige Ordnung bereits an der amerikanischen Cornell-Universität besteht.

Es berührt eigenartig, dass in der neuen und in der alten Welt dieselben Ziele: Hebung des technischen Unterrichtswesens auf die höchste Stufe, gleichzeitig lebhaft verfolgt werden. Unter diesen Umständen ist wohl darauf zu rechnen, dass das Vorgehen Göttingens betr. Errichtung einer elektrotechnischen Abtheilung bei anderen deutschen Universitäten bald Nachahmung findet. —

Öffnungen in der Grenzmauer. Die Polizeiverwaltung zu Bochum hatte durch Verfügung vom 8. Sept. 1896 gefordert, dass die Aborte im Flur- und Treppengang des Hauses Alleestr. 123, da sie Licht und Luft nur von dem anstossenden Saale erhielten, beseitigt und die Fensteröffnungen nach dem Saale hin vermauert würden oder dieser soweit abgebrochen werde, dass ihm unmittelbares Licht zugehe. Bei den darauf erfolgten baulichen Umänderungen ist in der dem Nachbargrundstück zugewendeten Umfassungsmauer des Hauses ein neues Fenster ausgebrochen, auch eine Thüröffnung in der Art verändert worden, dass sie etwa 25 cm nach Süden verschoben wurde. Die Polizeiverwaltung gab darauf dem Eigentümer des Hauses unter dem 12. Okt. 1897 auf, das Fenster und die Verlegung der Thür wieder zu beseitigen. Der § 21 der Baupolizeiordnung vom 28. Juni 1893 bestimmt in Abs. 2: Jede dem Nachbargrundstück zugewendete Aussenwand eines Gebäudes ist als Brandmauer und, falls sie weniger als 2,5 m von vorhandenen Gebäuden oder von der umbauten Nachbargrenze entfernt ist, ausserdem ohne Öffnung aufzuführen. Die hier fragliche Aussenwand ist jedoch nur 2,15 m von der Grenze des umbauten Nachbargrundstücks entfernt. Der Hauseigentümer strengte, nachdem er gegen die polizeiliche Verfügung erfolglos die beiden Beschwerde-Instanzen angerufen hatte, Klage an. Der vierte Senat des Ober-Verwaltungsgerichts wies sie durch Urtheil vom 3. Nov. 1898 ab.

Der Kläger hätte, so wird in der Entscheidung u. a. ausgeführt, das Projekt der Umänderung der Polizeibehörde zur Prüfung vorlegen sollen, was nicht geschehen ist. In dem Umstande, dass, wie Kläger behauptet, Beamte des Stadtbauamtes die Anlage gesehen und gutgeheissen haben, kann eine Genehmigung der Polizeibehörde nicht gefunden werden, ganz abgesehen davon, ob diese eine Ausnahme von der Vorschrift des § 21 überhaupt bewilligen konnte. Unerheblich ist auch, dass in der Mauer sich bereits eine grössere Zahl von Fenstern und jene Thür befunden haben. Daraus kann nicht gefolgert werden, dass entgegen der Vorschrift des § 21 in solchen Mauern noch weitere Öffnungen angebracht werden dürfen. Dabei steht die Verschiebung der Thür der Anlegung einer neuen Öffnung gleich.

Kläger hat sodann auszuführen gesucht, dass hier die Voraussetzungen des § 21 nicht gegeben seien, weil an

jener Wand ein Weg vorüberführe, der, etwa 3,5 m breit, mit 2,15 m Breite auf seinem, mit dem Rest auf dem benachbarten Grundstück liege; auch könne dieser Weg sehr wohl als ein ihm und dem Nachbar gemeinschaftlich gehöriges Grundstück angesehen werden. Diese Ausführungen gehen fehl. Darauf, wie das angrenzende Grundstück benutzt wird, insbesondere ob es als Weg dient, kann es für die Anwendung des § 21 nicht ankommen, da diese Vorschrift die Zulässigkeit der Öffnungen lediglich von der bestimmten Entfernung der Wand von der Nachbargrenze abhängig macht. Es ist deshalb auch unerheblich, ob Kläger einen privatrechtlichen Anspruch darauf hat, dass der Nachbar den Geländestreifen als Weg liegen lässt. Wäre aber die Wegefläche ein gemeinschaftliches Grundstück des Klägers und des Nachbarn, so würden die Voraussetzungen des § 21 ebenfalls gegeben sein. Dann würde die fragliche Wand unmittelbar an der „Nachbargrenze“ stehen, da das „gemeinschaftliche“ Grundstück nicht als Theil des klägerischen Hausgrundstücks, sondern als selbständiges Nachbargrundstück anzusehen wäre (IV. 1849).

L. K.

Personal-Nachrichten.

Baden. Der Reg.-Bmstr. Ritter in Emmendingen ist der Bez.-Bauinsp. Karlsruhe zugetheilt.

Dem Rektor Geh. Rath Prof. Dr. Engler u. dem Prorektor Geh. Hofrath Prof. Dr. Hart der Techn. Hochschule in Karlsruhe ist das Kommandeurkreuz II. Kl. des Ordens vom Zähringer Löwen verliehen.

Preussen. Versetzt sind: Der Reg.- u. Brth. Zachariae in Magdeburg als Mitgl. (auftrw.) der kgl. Eisenb.-Dir. nach Elberfeld und der Eisenb.-Bau- u. Betr.-Insp. Wiesmann in Berlin als Vorst. der Bauabth. (Wildpark-Nauen) nach Potsdam.

Württemberg. Der fürstl. hohenz. Hofkammer- u. Brth. de Pay in Sigmaringen ist gestorben.

Brief- und Fragekasten.

Hrn. Ch. O. H. in Brüssel. Wir sind ausser Stande, Ihre Frage 1 zu beantworten; Sie werden dieselbe einem technischen Chemiker vorlegen müssen. — Das System Waring unterscheidet sich so wenig von Kanalisations-Anlagen gewöhnlicher Art, dass dasselbe nicht als Spezialität anzusehen ist; in Deutschland, wo Anlagen, die dem System Waring mehr oder weniger nahe kommen, mehrfach bestehen, gilt dasselbe auch nicht als Spezialität engeren Sinnes. Die erste von Waring hergestellte Anlage war die in Memphis (Ver. Staat. v. Nordamerika), über welche Sie sich aus einer Mittheilung in den Transactions of the American Society of Civil-Engineers 1881 unterrichten können.

Hrn. Bauamt. H. in N. Bei der geringen Länge von 138 m im aufsteigenden Schenkel des Hebers ist, wenn die Leitung luftdicht hergestellt, am höchsten Punkte des Hebers eine Entlüftungs-Vorrichtung angebracht, und wenn diese in kurzen Zeitabständen ordnungsmässig bedient wird, so ist eine befriedigende Leistung wohl anzunehmen. Die beste Entlüftungs-Vorrichtung dürfte eine kleine Luftpumpe sein, welche entweder fest angebracht, oder zum vorübergehenden Aufschrauben eingerichtet wird. Bei der Steighöhe des Wassers von 5,5 m werden Sie ständig ein Vakuum von etwa 6 m Wassersäule oder 450 mm Quecksilbersäule bedürfen. Die sekundliche Leistung des Hebers ist nach bekannten Formeln der Hydraulik zu berechnen.

Hrn. Gebr. H. in Kr. In Berlin ist die Anlage gemeinschaftlicher Giebelmauern baupolizeilich untersagt. — Bei dem grossen Ausdehnungs-Koeffizienten, den Glas besitzt, erscheint uns die Herstellung von Giebelmauern aus Glasbausteinen, oder selbst nur die Herstellung grösserer Theile eines Giebels als ganz unzulässig, auch wenn die Steine nicht Hohlräume haben; schon bei einiger Erhitzung dürften erhebliche Schäden in der Mauerung aus Glasbausteinen entstehen. Wir sind aber zur Aufnahme entgegenstehender Ansichten, wenn sie durch die Erfahrung bewahrheitet werden, gern bereit.

Hrn. O. S. in Würzburg. Sind die Angaben über Art und Bezüge in Ihrem Beschäftigungs-Verhältnisse richtig, so gehören Sie zu den Technikern im Sinne der Gew.-Ord. § 133a, und sind als solcher bei mehr als 2000 M. regelmässigem Arbeitsverdienst von der Versicherungspflicht nach G. v. 22. Juni 1889 § 1 No. 2 befreit. Würde aber eine nachträgliche Verwendung von Quittungsmarken aus besonderen Umständen, die in Ihrer Frage unerwähnt geblieben sind, gefordert werden dürfen, so würde man sich wegen dieser Nachverwendung nur an den Arbeitgeber wenden, und nur diesen gemäss G. v. 22. Juni 1889 § 143 mit Strafe bedrohen dürfen, da nur er die Marken verwenden durfte bzw. musste. Soweit von Ihnen Markenverwendung bei Strafe gefordert wird, ist die erlangene Verfügung rechtsunwirksam und im geordneten Verfahren zu bekämpfen. Sollte nicht vielleicht eine Verfügung Ihres Arbeitgebers bzw. Ihres Vorgesetzten und gar keine solche der Versicherungsanstalt bzw. der Obrigkeit vorliegen? Letzteres halten wir für ungläubhaft, weil es dem geltenden Rechte widerspricht.

Dr. K. H.-e.

Hrn. Bmstr. G. Oe. in Cr. Ihre Anfrage entzieht sich unserem Arbeitsgebiete.

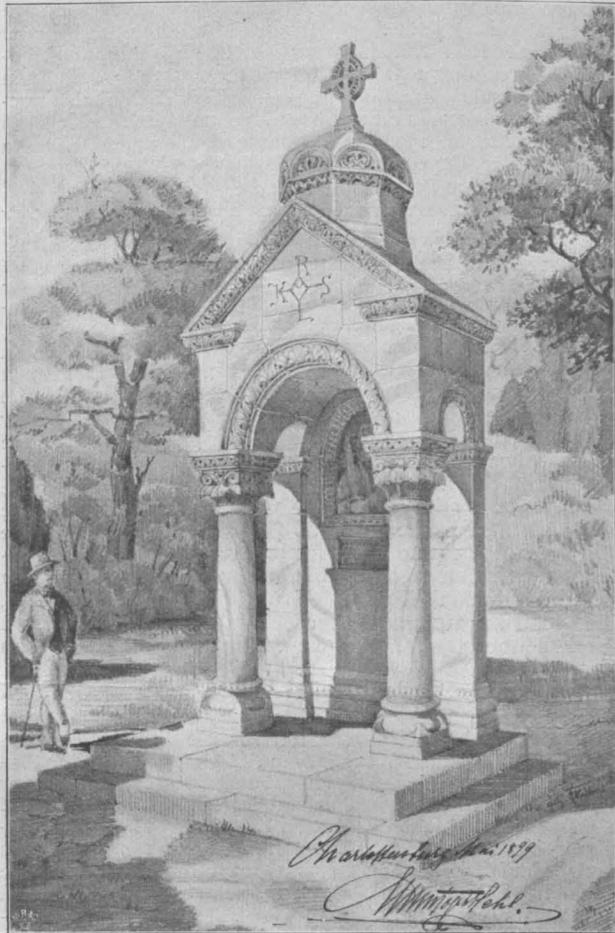
Inhalt: Die Erweiterungsbauten der Philharmonie in Berlin. — Die neue Technische Hochschule in Danzig. — Ueber hörbare Bahnhofs-Abchlussignale. — Die Sammlung für Baukunst an der kgl. Technischen Hochschule zu Dresden. — Mittheilungen aus Vereinen. — Vermischtes. — Personal-Nachrichten. — Brief- und Fragekasten.

Kommissionsverlag von Ernst Toeche, Berlin. Für die Redaktion i. V. verantwortl. Albert Hofmann, Berlin. Druck von Wihl. Greve, Berlin.

Der Architekten-Verein zu Berlin 1824—1899.

Eine Skizze seines Werdens und Wirkens von Peter Wallé.

Die am Ende des vorigen Jahrhunderts begründete königliche Bauakademie zu Berlin wurde 1824 bereits zum zweiten Male umgestaltet und in ihrer Oberleitung von der Kunstakademie, mit der man sie 1809



verbunden hatte, wieder abgetrennt. Die damit eintretenden Aenderungen, die in der Fachwelt nicht eben freudig aufgenommen wurden, veranlassten eine Zusammenkunft von Baukondukteuren behufs Berathung einer gemeinsamen Eingabe an das Ministerium. Bei der offenen Aussprache über die damaligen Verhältnisse kam man sich rasch näher; es folgten weitere wöchentliche Zusammenkünfte, die Eduard Knoblauch angeregt hatte, und nach Einholung der polizeilichen Genehmigung begründeten 18 Baukondukteure am 5. Juni 1824 im Kämpferschen Lokale, Thiergarten 46, den Architekten-Verein zu Berlin. Sie thaten sich, wie das Protokoll sagt, „mit dem festen Willen“ zusammen, die wissenschaftliche Ausbildung unter sich zu befördern. Unter den 18 Begründern befanden sich u. a. der nachmalige Oberhofbaurath August Stüler, der Baurath Eduard Knoblauch und der Geh. Regierungsrath Ad. Wenz. Brix, der seit 1829 am Gewerbe-Institut, von 1832—1866 an der Bauakademie Statik und Mechanik lehrte. Die drei ersten Vorsteher, Ad. Brix, Ed. Wilh. Wigand († 1852) und J. J. Blaurock (lange in Belgard) vertheilten unter sich die Geschäfte und liessen in der nächsten Sitzung die Ordnung des Ballotements festsetzen, worauf sofort mehre Neuaufnahmen vorgenommen wurden. Das Eintrittsgeld belief sich auf 2 Thaler, der Vierteljahresbeitrag auf 1 Thaler 12 Groschen. Nachdem die ersten Stadien der Einrichtung überwunden waren, feierte man im Kämpferschen Saale am 7. August ein regelrechtes Stiftungsfest, das, obwohl die Gründung selbst am 5. Juni stattgefunden hatte, doch an dem genannten Tage längere Jahre hindurch begangen wurde. Bei dieser ersten Gelegenheit hob der Festredner Wigand hervor, wie nöthig es sei, in dieser friedlichen Zeit des Aufschwunges (nach den Befreiungskriegen) gemeinsam an der Fortbildung des Faches zu arbeiten.

Den Weg dazu suchte man zunächst in belehrenden Vorträgen, die merkwürdigerweise meist dem Ingenieurfach entnommen waren. In dem in der Französischen-Strasse belegenen Vereinslokal im Café Hardt sprachen im ersten Jahre L. Hoffmann über Senkbrunnen, Brix über Dampfkochanstalten, Knoblauch über den Hafen zu Swinemünde, Gerhardt über die alten Bauhütten.

Als vierter Vorsteher trat aufgrund einer Statutenänderung im Januar 1825 Ed. Knoblauch ein, ohne dass ein persönlicher Vorsitz geschaffen wurde. Im Sommer versammelte man sich in dem „Mittelsten Zelt“ im Thiergarten, beging das Stiftungsfest im August im Kämpfer-

Ein Denkmal Karl's des Grossen in Niedersachsen.

Am zweiten Pfingstfeiertage ist bei dem Orte Rechtenfleth an der Weser, etwa eine Stunde von Geestemünde entfernt, ein nach dem Entwurfe des Hrn. Prof. Chr. Hehl in Charlottenburg errichtetes Denkmal enthüllt worden, welches das Gedächtniss an Kaiser Karl den Grossen lebendig erhalten soll, der nach einer allgemein verbreiteten Annahme auf seinem Krieges- und Siegeszuge gegen die Niedersachsen hier die Weser überschritt. Das bescheidene, der Anregung und dem Sammeleifer des Marschdichters Herm. Allmers in Rechtenfleth verdankte Denkmal hat die vorstehende interessante Gestalt. Es trägt, von Allmers verfasst, die Inschrift:

„Denkmal zum Gedächtniss des gewaltigen Glaubenshelden und Kulturträgers Kaiser Karls des Grossen, seines Weserüberganges und der Einführung des Christenthums.“

Die Bedeutung dieser Kulturthat wird durch eine kleine Dichtung von Allmers beleuchtet, die wir hier nach dem Manuscript des Dichters wiedergeben:

„Armselge Fischer oder Jäger waren
Der Marschen erstes Volk vor grauen Jahren
Und rings war öde noch das junge Land.
Da streckten Bänke sich von Schlamm und Sand;
Ein trüb' Gewässer rieselte dazwischen
Mit salz'ger Seefluth dann sich zu vermischen;
Kein Baum, kein Strauch, so weit das Auge späht,
Das Rohr nur rauschte wenn ein Windhauch weht.
Und dann und wann in ungeheuren Schwärmen
Flog Sumpfflügel auf mit lautem Lärmen. —
Hier nun und dort auf einer festern Stelle,
Die weniger bespült ward von der Welle,
Erhob sich, aufgehört durch Menschenhand,
Ein nied'rer Hügel, drauf die Hütte stand.

Noch ohne Wände, in den Grund gesteckt,
Das rohe Sparrenwerk mit Rohr gedeckt.
Da führt' das Volk, umbraust von Wog' und Wind,
Des Daseins schweren Kampf für Weib und Kind.
Und also fanden 's Roma's Legionen,
Nicht fassend, dass hier Menschen mochten wohnen.
Die aber priesen laut, wie schön es sei,
Zu hausen hier so friedlich und so frei.
Und tauschten selbst nicht um die Schätze Roms
Die lieben Ufer ihres lieben Stroms. —

Kaiser Karl, der Grosse genannt,
Der gewaltige Herr über viele Land',
Von deutschem Blute gar hochgeboren,
Den hatte Gott dazu auserkoren,
Sein Lob zu bringen in dieses Land,
Allwo sein Name noch unbekannt.
Dass Friesen und Sachsen noch waren Heiden
Wollt' Kaiser Karl nicht länger leiden.
Wohin mit dem Heer der Kaiser kam,
Die alte Welt ein Ende nahm. —
Zu Bremen dort in der Fischerstadt,
Waltet der fromme Bischof Wilhad.
Tief in die Oede hat er geschickt
Mannen des heiligen Benedict.
Die predigten rings im Land umher
Dem Volke Christi göttliche Lehr':
Andre und andere kamen nach ihnen
Dem Heiland und Herrn wie dem Volke zu dienu. —
Auch nimmer lässig zu helfen und nützen,
Lehrend des Landes Ufer zu schützen,
Lehrend zu pflügen, zu pflanzen, zu säen,
Heerden zu halten, Saaten zu mähen,
Und so ihre Haab und ihr Gut zu mehren
Und mächtiger stets den Wogen zu wehren.
Und es rauschten die Schleusen,
Es wuchsen die Deiche
So wurde geschaffen die Marsch, die reiche. —

schen Lokal und bezog im Herbst ein eigenes Quartier im Hause der „Urania“ in der Neuen Kommandantenstrasse 26. Dort gewann man auch Raum zur Anlage einer Bibliothek, die von da ab neben einem durch einen Boten in Gang gehaltenen „Journalzirkel“ für die Mitglieder sofort eine grosse Rolle zu spielen beginnt. Man beschaffte nun auch ältere werthvollere Werke, wie die „Sammlung nützlicher Nachrichten über das Bauwesen“, die von 1797 bis 1803 von den Mitgliedern des Oberbaudepartements veröffentlicht wurde. Das regte die Mitglieder auch zu Schenkungen an, die sich auf Abbildungen, Karten und behelrende Werke jeder Art erstreckten. Aus den zu der Sammlung eingehenden Materialien wurden gelegentlich bemerkenswerthe Erscheinungen zur Besprechung gewählt, so die für Nienburg bestimmte in Malapane gebaute Kettenbrücke (1826) durch Jachmann und Rothe, dann Hagens „Beschreibung einiger Wasserbauten in Deutschland, Frankreich und den Niederlanden“ (1826) durch Lentze. —

Die Benutzung der Vereinsräume zeigte sich alsbald dadurch sehr erschwert, dass die „Urania“ durch Theaterspiel und Gesang die Verhandlungen oftmals störte, so dass schon 1827 der kühne Gedanke an ein eigenes Haus auftauchte! Auch hier war es wieder der unermüdliche Knoblauch, der alsbald mit dem Plan einer „Bauhalle“ hervortrat, die ausser dem Versammlungssaal, der Bibliothek und den Zimmern für die sonstigen Zwecke des Vereins auch noch Wohnungen für Architekten enthalten sollte. In vielen Sitzungen wurde dieser Vorschlag mit anderen Plänen, die einem Grundstück des Mitgliedes Richter in der Potsdamerstrasse angepasst waren, beraten, dann aber, da von keiner Seite Hoffnung zur Erlangung der erforderlichen 30 000 Thaler gemacht werden konnte, wieder fallen gelassen. Der Verein zog im April 1827 in das Kämpfersche Lokal, von dort im August 1828 nach Kommandantenstrasse 35 und 1830, nach einem kurzen Provisorium im „Blumengarten“ in der Potsdamerstrasse, auf längere Zeit nach dem Hossauer'schen Hause Kronenstrasse 28. — (Das eigene Haus ward erst mehr als vier Jahrzehnte später zur Wirklichkeit, nachdem man inzwischen noch in dem alten Knoblauch'schen Hause in der Oranienstr. 1847—69 und in dem Plessner'schen Hause, Wilhelmstr. 118, von 1869—75 Unterkunft gefunden hatte). —

Im März 1827 fühlte sich der junge Verein erstarkt genug, dem Minister v. Schuckmann sowohl, wie dem damaligen Direktor der Bauakademie, Ob.-Landesbaudir. Eytelwein seine Statuten zu überreichen, in einem besonderen Schreiben seine Zwecke und Ziele darzulegen und deren Förderung zu erbitten. Damit trat der „Architekten-Verein“ zum ersten Mal selbständig der Behörde gegenüber auf, was freilich nicht ganz von der erhofften Wirkung gewesen ist.

Der Minister v. Schuckmann konnte in seiner Antwort vom 5. Juni 1827 nicht umhin, zu bemerken, dass die Statuten des Architekten-Vereins nicht völlig angemessen erschienen, da es z. B. völlig ausserhalb seines Wirkungskreises liege, mit Behörden zu communiciren, so wenig als es einer besonderen Repräsentation durch den Verein bedürfe! Diese offenbar auf einem Missverständniss der völlig harmlosen Statuten beruhende hohe Unfreundlichkeit bereitete dem Verein gewiss eine grosse Ueberraschung, konnte ihn aber nicht hindern, rüstig vorwärts zu schreiten.

Zur weiteren Ausdehnung seiner wissenschaftlichen, auf Fortbildung gerichteten Bestrebungen begannen alsbald die gemeinsamen Exkursionen, deren erste (über Liebenwalde und Neustadt) zur Besichtigung der Bauten an der Havel und dem Finowkanal nach Freienwalde veranstaltet wurde (12. Mai 1827). Der Verein wurde nun schon bekannter, und bei dem 2. Stiftungsfest erschien bereits eine Deputation der Potsdamer Architekten, die zugleich eine Einladung zum 50jährigen Dienstjubiläum des Ob.-Brth. Schulze in Potsdam (9. August 1827) überbrachte. Die Vorträge jener Zeit behandelten u. a. den Dom zu Strassburg (Zerneck), die Differentialrechnung nach Newton, Leibniz und Lagrange (Manger), die alte Basilika des Vatikans (Junker); Kettenlinien in der Architektur (Wurffsbain).

Eine wichtige Neuerung, die sich bis heute erhalten hat, war die Einführung von Monats-Konkurrenzen, aus deren erster (für eine Gartenhalle) Heinrich Häberlin als Sieger hervorging (6. Okt. 1827). Die Handhabung der Beurtheilung war insofern eine von der heutigen Art wesentlich abweichende, als die an dem betr. Abend versammelten Mitglieder sich an der Besprechung über die eingegangenen Lösungen betheiligten und dann sämmtlich ihre Stimmen abgaben. An jenem ersten derartigen Abend lagen 10 Arbeiten vor, von denen die preisgekrönte 21 Stimmen (von 39) auf sich vereinigte. (Das vorher als

„Preis“ bestimmte Vereinsandenken bestand in dem 10. Heft des damals erscheinenden Werkes „Chapuy, Cathédrales françaises“). Diese Konkurrenzen fanden eine recht rege Betheiligung und brachten in der nächsten Zeit die folgenden durch Preise ausgezeichneten Blätter zutage: Stüler Gesellschaftshaus, Scheppig Kapelle, Phil. Ludwig Stadthor, Kleantes Jagdschloss, Strack Winzerhaus, Stüler Badehaus, Strack Schützenhaus, Gust. Stier Gartenterrasse. Das rege Vereinsleben hatte die Mitglieder einander näher gebracht, und man kam schon im August 1828 ausserhalb der Versammlungsabende zusammen, um Uebungen im Projektiren vorzunehmen, an welche gemeinsame Gesänge sich anschlossen. Bei der ersten Uebung am 13. August 1828 hatte man zwei kleinere Gegenstände gewählt: ein Brunnenhäuschen und einen Gartensaal. (Der Nutzen derartiger Arbeiten hatte Friedrich Gilly schon 30 Jahre früher veranlasst, sie in einem kleinen Kreise einzuführen, dem auch Schinkel angehörte; einige damals entstandene Zeichnungen des Meisters aus der Zeit von 1798—1800 konnte das Mitglied Hutawa im März 1829 dem Vereine zugleich mit einigen Originalbriefen von der italienischen Reise vorlegen.) —

Der im Dezember 1827 beschlossene Druck der Mitgliederliste kam 1828 zur Ausführung und bald nachher hatte der Verein die Genugthuung, durch die Ueberweisung des Prachtwerkes „Vorbilder für Fabrikanten und Handwerker“ seitens des Ministers an die Bibliothek sich von maassgebender Stelle anerkannt zu sehen.

In der Zusammensetzung des Vorstandes, der zu Anfang Juli 1828 sich aus Knoblauch, Stüler, L. Fritsch und Pfeffer gebildet hatte, traten in der Folge kleine Veränderungen ein, als Knoblauch nach Paris und Stüler nach Italien reiste, wobei beide durch gedankenreiche und belehrende Briefe die Verbindung mit den Fachgenossen daheim angelegentlich unterhielten. Diese Briefe wurden stets mit grossem Jubel aufgenommen, da sie neben den sachlichen Angaben meist anregende eigene Bemerkungen enthielten. In Ermangelung solcher Sendungen behielten sich die Mitglieder durch Vorlesungen aus Winkelmann's Kunstgeschichte, die Stein gestiftet hatte, oder aus Hirts Geschichte der Gebäude, auch aus neueren Werken über Dampfmaschinen. Um die Betheiligung an den Monats-Konkurrenzen zu heben, wurde bestimmt, dass Jeder an einer der zwölf jährlichen Aufgaben sich zu betheiligen und eine Arbeit gegen Quittungsmarke abzuliefern habe! Um den Stoff für die Sitzungen zu bereichern und „die Architektur zu fördern“ ging der Antrag ein, die häuslichen Probearbeiten der Mitglieder vor der Abgabe an das Prüfungsamt im Verein auszustellen!

Noch vor Ablauf des ersten Lustrums hatte der Architekten-Verein die Aufmerksamkeit der kunstliebenden Kreise auf sich gezogen, so dass der „akademische Künstler“ Schilling und der Kunstreferent Dr. C. Seidel (von der „Voss. Ztg.“) Zutritt zu den Versammlungen erbaten. Bald nachher wurde Bernhard Kugler einstimmig als Mitglied aufgenommen (5. II. 31).

Nach aussen hin trat der Verein zum ersten Mal bei dem Jubiläum des Ob.-Landesbaudir. Eytelwein hervor, dem er am 23. Juli 1829 zum 50jährigen Dienstjubiläum einen von Schinkel gezeichneten Pokal durch seine Vorsteher überreichen liess. Es waren das damals Helle, Haebelin, Pfeffer und Junker, von denen der erstgenannte bei dem Festmahl über den Empfang der Deputation berichtete.

Obwohl der Verein im übrigen noch mit verhältnissmässig geringen Mitteln arbeitete, vermerkt doch das Protokoll schon am 1. Aug. 1829 den Antrag auf Herausgabe einer eigenen Zeitschrift, um in derselben die preisgekrönten Konkurrenzen zu veröffentlichen. Des rechten Weges also war man sich gar wohl bewusst — es fehlte nur an dem nöthigen Kleingeld. Die Mappen füllten sich unablässig mit neuen schönen Blättern, für welche Stüler, Strack und Stier so oft als Sieger hervorgingen, dass die Vertheilung der Andenken an ein und dasselbe Mitglied beschränkt werden musste. Neben ihnen gewannen Preise: Junker, Steudener, Drewitz, Garcke. —

Nicht ohne Ueberraschung liest man, dass in jener Zeit auch ein Fest bereits gefeiert wurde, das der Verein noch heute als eine eigenartige Institution hegt und pflegt — das Schinkelfest! Am 13. März 1830 — so sagt uns der Chronist — versammelten sich 28 Mitglieder zur Feier des auf diesen Tag eintreffenden Geburtstages des Hrn. Geh. Rth. Schinkel. Ein für diese Feier gedichtetes Lied von einem Gast der Gesellschaft erhöhte das fröhliche Fest. —

Der Fragekasten, der sich ebenfalls bis heute in Gebrauch erhalten, trat auf Anregung einiger Mitglieder am 2. Oktober 1830 zum ersten Mal in Wirksamkeit; die Fragen wurden aber nicht — wie jetzt — sofort in der Versammlung beantwortet, sondern zunächst durch Zirkular allen Mitgliedern zur Kenntniss gebracht.

Im Sommer 1831 berieth man auf's neue über die Herausgabe von Jahreshften, für deren Vorbereitung Strack, Stier, Kugler, Hepner und L. Hoffmann gewählt wurden, aus welchem Anlass man auch die Zeichnung eines Titelblattes als Monatsaufgabe ausschrieb.

Bei der ersten Sitzung im neuen Lokal (Kronenstrasse 28) am 8. Oktober 1831 beschloss man, neben den Mittwoch-Uebungen im Projektiren an den Dienstag-Abenden zu mathematischen Uebungen zusammen zu kommen. An mehren Sonnabenden hielt Knoblauch einen zusammenhängenden Cyclus von Vorträgen über die Baudenkmäler Siziliens und Unteritaliens.

Im folgenden Jahre wurde das Vereinslokal zum Abhalten von Unterrichtsstunden hergegeben, worin den Mitgliedern Figuren- und Landschaftszeichnen, Entwerfen von Gebäuden, sowie Maschinenbau durch Daege, Tempelpe, Strack und Schwahn vorgetragen wurden. Es geschah dies zur Vervollständigung des Unterrichtes an der Bauakademie, an der Beuth bei der Reorganisation von 1831 bekanntlich das Kolleg von Wilhelm Stier gestrichen hatte. Unter den Siegern aus den Konkurrenzen finden wir damals Salzenberg, Carl Hoffmann und Hitzig, der Ende des Jahres 1830 eingetreten war.

Als eine Neueinrichtung tritt es auf, dass vom Oktober 1832 ab auch statt der Monats-Konkurrenzen Fragen aus dem Briefkasten unter Aussetzen von Vereinsandenken schriftlich beantwortet werden können. Die ersten derartigen Bearbeitungen betrafen „die Einrichtung zum Aufziehen von Schleusenschützen“ und „die beste Anordnung des Küchenherdes“.

Im Januar 1833 sprach Stüler über die Nicolaikirche in Potsdam, die damals in der Ausführung begriffen war; bald nachher Carl Böttcher über altchristliche Kunst, v. Quast über die Geschichte der orientalischen Baukunst. Das Winterhalbjahr 1832/33 brachte imganzen 17 Vorträge, 5 Vorlesungen und Abhandlungen, 24 Konkurrenz-Projekte, 71 freientworfen Skizzen. Im Mai lag das erste Heft der ausgewählten architektonischen Entwürfe aus den Mappen des Vereins vor, und noch in demselben Jahre erschien unter Mitwirkung zahlreicher Mitglieder das Notizblatt des Architekten-Vereins, das bis zum Jahre 1850 ununterbrochen erschienen ist. Im Juli legte das in Griechenland thätige Mitglied des Vereins, Archit. Schaubert auf der Durchreise den neuen Plan der Be-

bauung von Athen vor, und in den späteren Sitzungen gelangten, genau wie auch heute wieder, technische Neuheiten, Modelle, Patente und litterarische Erscheinungen zur Vorlage. Es sprachen u. a. Hild über die neuen Dampfmaschinen in England und ein ungenanntes Mitglied über den Plan einer Eisenbahn zwischen Köln und Amsterdam. Im Dezember beschloss man die Anlegung eines besonderen Verzeichnisses der auswärtigen Mitglieder, und kurz vor Weihnachten lud der Vorsteher Knoblauch den Verein zur Taufe seines „kleinen Architekten“ ein, des jetzigen treuen Mitgliedes Gustav Knoblauch. Der Verein nahm die Pathenstelle an und stiftete zu der Feier einen werthvollen Taufbecher.

Das Jahr 1834 begann in glückverheissender Weise mit einem Besuche Gottfried Semper's, der von lieben Freunden aus Athen Grösse überbrachte und an jenem Abend als auswärtiges Mitglied aufgenommen wurde. Hartwich regte die Herausgabe einer grösseren Zeitschrift (statt der Hefte und des Notizblatts) an, ein Plan, der einige Jahre später sich denn auch verwirklichen liess. Bildeten doch damals schon Salzenberg, Stüler, Ed. Wiebe und Knoblauch eine ständige Kommission für alle derartigen Arbeiten. Pfingsten machte man eine gemeinsame Wanderfahrt nach Lehnin und Brandenburg, über deren Denkmäler Quast vorher einen Vortrag gehalten. Als Stüler in Knoblauch's Gesellschaft zu seiner Vermählung nach Frankfurt fuhr, begleitete ihn der Verein bis Schöneberg, wo feierlich Abschied genommen wurde. Der so friedliche und so fleissige Verein war in diesen seinen ersten zehn Jahren im Innern, wie nach Aussen durch seine Leistungen kräftig erstarkt; was Wunder, dass er, wie das Protokoll vom 7. Juni 1834 lehrt, in gewissen Kreisen mit seiner anregenden Thätigkeit als eine Art Opposition gegen die Bauschule angesehen wurde!

Thatsächlich füllte der Verein in richtiger Wahrung des Standes manche Lücke aus, die der technische und künstlerische Unterricht wie die Stellung des Bauwesens damals noch aufwies. Er handelte also sicher zum Segen des ganzen Faches, dessen Interessen er nachher noch so oft energisch zu vertreten hatte. Es dauerte übrigens, wie wir bald sehen werden, nicht lange, bis trotz des ungnädigen Schreibens des Hrn. v. Schuckmann die Behörden selbst den Verein als eine „Repräsentation“ ansahen und in mancherlei Dingen gerne mit ihm „kommunizirten“.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen aus Vereinen.

Mittelfränk. Arch.- und Ing.-Verein zu Nürnberg. In der Versammlung vom 28. April sprach Hr. Arch. Röhm über das altnürnberger Städtebild im Hinblick auf die neue ortspolizeiliche Vorschrift zur Erhaltung der künstlerisch und historisch merkwürdigen Bauwerke. Im ersten Theil des Vortrages wies Redner nach, wie sich im Laufe der Jahrhunderte das Bild der Stadt, unter welchem er nicht nur die Ansichten der Bauwerke, sondern auch die Gestaltung der Strassenzüge versteht, fort und fort geändert hat. Wenn die erste beglaubigte geschichtliche Erwähnung der Stadt Nürnberg jetzt in das Jahr 1050 verlegt wird, so erzählt die Chronik die allerdings nicht beglaubigte Thatsache, dass König Konrad III. um 1105 die infolge Befehdung zerstörte Stadt wieder aufbauen liess. Eine weitere Hauptänderung des Stadtbildes wird von der Forschung in das 13. Jahrhundert verlegt, bei welcher die erste Erweiterung der Ummauerung der im Süden und Osten von der Burg angelegten Stadt durchgeführt wurde. Die Vollendung des heute noch die Altstadt mit geringen Unterbrechungen begrenzenden Mauergürtels, wodurch eine wesentliche Vergrösserung des Weichbildes der Stadt herbeigeführt wurde, fällt in die Mitte des 15. Jahrhunderts. Damals wurden die vier Hauptthore, das Frauen-, Laufer-, Neues- und Spittlerthor errichtet, deren Thürme erst viereckig waren und ihre heutige Form 1555 erhielten. Mit den wechselnden Anschauungen in der Kriegskunst mag auch die Form der Stadtmauer einer fortdauernden Aenderung unterstanden haben; zählte man doch in unserem Jahrhundert 83 Stadtmauerthürme, während 1502 deren 200 und noch früher sogar 365 genannt wurden. Mit den bekannten 2 grossen Stadterweiterungen fielen auch die Thore der inneren Umwallung; der Neuzeit sind ausser dem Laufer Schlag-Thurm und dem weissen Thurm nur wenige Reste verblieben, z. B. der erst 1892 abgebrochene Thurm in der Tetzeltgasse No. 1. Zur stetigen Veränderung hat das ursprüngliche Baumaterial wesentlich beigetragen; vor dem 13. Jahrhundert waren die Befestigungswerke in Erde und Holz angelegt, erst später wurden hierzu Steine verwendet; ebenso hat man sich die Gebäude als Holzbauten zu denken, bei denen der Lehm

eine grosse Rolle spielte; die Dachungen waren aus Stroh und Schindeln, die Schlöte sogar vielfach aus Holz, sodass Feuersbrünste grosse Verheerungen anrichten konnten. Am Schlusse des 14. Jahrhunderts mag das Innere der Stadt, die doch schon 1450 20000 Einwohner zählte, mehr einem Dorfe geglichen haben; immerhin muss sie im Vergleich mit anderen Städten der damaligen Zeit sehr schön gewesen sein, da sie Kaiser Karl IV. in einer Urkunde vom Jahre 1366 als die „fürnehmste Stadt des Reiches“ bezeichnet. Die Mitte der Stadt erfuhr auch grosse Aenderungen infolge der Zerstörungen gelegentlich der verschiedenen Judenverfolgungen; bis zum Jahre 1349 wohnten die Juden am jetzigen Hauptmarkt; ihre Häuser erstreckten sich bis zum Zotenberg (Dötschmannsplatz). Anstelle der Frauenkirche stand die Synagoge, anstelle des jetzigen Hauptmarktes bestand nur eine breite Strasse; ebenso war der Platz des heutigen Obstmarktes mit Häusern bedeckt. Von 1352 ab entstand das neue Judenviertel an der heute noch vorhandenen Judengasse, dort wurde auch wieder eine Synagoge und ausserhalb des inneren Lauferthors ein jüdischer Kirchhof erstellt. Einen hervorragenden Einfluss auf das jeweilige Stadtbild übten auch die zahlreichen Brücken aus. Im Jahre 1451 wurde die lange Brücke, auch A-B-C-Brücke (wegen der auf beiden Seiten angebrachten 24 kleinen Kräme), die heutige Karlsbrücke, als gepflasterte hängende Holzbrücke mit hölzernem Dach hergestellt, ebenso wurde im Jahre 1479 die Fleischbrücke neu in Holz erbaut, dagegen ist schon 1457 die heutige Maxbrücke in Stein erstellt worden; im Anfang des 16. Jahrhunderts war schon eine grössere Anzahl von Steinbrücken vorhanden. Aus der ältesten Zeit sind manche Gebäude in Urkunden besonders als Steinhäuser bezeichnet; nur wenige von ihnen sind auf die Neuzeit überkommen und zwar wohl deshalb, weil diese Häuser mit ungemein starken Mauern und wenigen kleinen Fensteröffnungen als Befestigungswerke behandelt wurden und daher in späterer Zeit um so eher dem Umbau oder dem gänzlichen Abbruch verfielen. Wenn aus den obigen Darlegungen hervorgeht, dass trotz des Verschwindens zahlreicher älterer Bauwerke in allen Jahrhunderten viel Neues und Schönes entstand, so ist es um so mehr zu beklagen, dass es dem Anfang unseres Jahrhunderts beschieden war, nur zu zerstören, fast nie aufzubauen. Auch die

sogenannte romantische Periode hat dem Bilde Altnürnberg mehr Schaden als Nutzen gebracht, wenn man nur an die zahlreichen Kunstwerke in den Kirchen denkt, die durch die Erneuerungen verloren gingen usw.

Alle diese Ausführungen wurden durch eine Fülle von Darstellungen nicht mehr bestehender oder dem Untergange geweihter Bauwerke erläutert. Der zweite Theil des Vortrages beschäftigte sich mit der Neuzeit, die zwar manches Gute verschwinden, aber so viele Bauwerke entstehen liess, dass die Befriedigung überwiegen muss. Das riesige Anwachsen der Vorstädte führt jetzt aber nach und nach dazu, dass durch die stetige Vermehrung der Bevölkerung auch das Innere der Stadt bei den Umänderungen mehr in Mitleidenschaft gezogen wird, während die durch die Erbauung der Eisenbahnen usw. bedingten Aenderungen mehr auf das Gelände ausserhalb der Ringmauern sich beschränken. Die berufene Behörde hat sich daher veranlasst gesehen, eine ortspolizeiliche Vorschrift zum Schutze historischer und architektonischer Nürnberger Bauwerke ausarbeiten und in Kraft treten zu lassen. Der Redner anerkennt den praktischen Zweck dieser Vorschrift und glaubt, dass die Handhabung derselben von wohlthätigem Einfluss auf das Gesamtbild der Stadt werden kann, wenn sie durch berufene Kräfte und an richtiger Stelle vollzogen wird; er verkennt aber nicht die Schwierigkeiten der Durchführung der Vorschrift und weist an Beispielen nach, wie häufig in Zukunft auch die städtischen und staatlichen Behörden zur Erreichung ihrer Zwecke genöthigt sein werden, geschichtlich merkwürdige Gebäude zu beseitigen. Mehr als seither sollte nach Ansicht des Redners sowohl seitens der Behörden als der Fachgenossen dafür gesorgt werden, dass beim Abbruch alter Gebäude Bautheile von historischem oder architektonischem Werthe anderwärts wieder in geeigneter Weise Verwendung finden, insbesondere wünscht er auch, dass die grosse Anzahl von alten Häusern, die im Laufe der Zeit mit Putz und Anstrich versehen wurden, von diesen nachträglich aufgebracht Zusätzen befreit werden; es würden hierdurch eine Fülle origineller und stilistisch interessanter Motive und Konstruktionen aller Bauperioden zum Vorschein kommen. Durch die Neuherstellung solcher Werke im ursprünglichen Gewande würde bei vielen Besitzern ähnlicher Häuser die Freude an solchen Bauwerken erweckt und sie zur Nachahmung eines solchen Beispiels angeregt werden, sodass manches Bauwerk, das heute dem Abbruch verfallen ist, noch auf längere Zeit gerettet werden könnte. —

Vereinigung Berliner Architekten. Am 5. Mai fand unter Vorsitz des Hrn. Richards eine ausserordentliche Versammlung zur Berathung der Anträge der Hrn. Spindler, Welz und Reinhardt betr. Ergänzungen zu den Vorschriften über das Verfahren bei Wettbewerben statt (s. den Wortlaut der Anträge S. 222 d. Bl.). Da jedoch die Versammlung nur schwach besucht war, so wurde die Berathung auf Antrag des Hrn. Albert Hofmann auf den Herbst d. J. verschoben. An der kurzen Debatte darüber betheiligte sich ausser dem Vorsitzenden noch Hr. Spindler.

Hierauf berichtete Hr. Zaar, welcher in Gemeinschaft mit Hrn. von der Hude an dem Delegirtenstage der Allg. Deutschen Kunstgenossenschaft zu Berlin am 5. und 6. Mai theilgenommen hatte, über die Berathungen, welche am 5. Mai in Angelegenheit der Deutschen Kunstabtheilung der Pariser Welt-Ausstellung 1900 gepflogen wurden. Danach sind für die Architektur-Abtheilung 2 Räume mit zusammen 48 lfd. m Behangfläche eingeräumt, welche als zu einer würdigen Vertretung der deutschen Baukunst in ihren Hervorbringungen seit 1. Mai 1889 für genügend erachtet werden. Die Ausstellung wird am 15. April 1900 eröffnet; als ausserster Termin der Anträge ist der 31. Dez. 1899 festgesetzt; die zugelassenen Werke müssen in der Zeit vom 15. bis 20. Februar 1900 in dem zur Aufnahme bestimmten Palast antreffen. Die Organisation der deutschen Abtheilung für Baukunst ist durch den Delegirtenstag den genannten Herren übertragen worden, welche sich durch Hinzuziehung weiterer Fachgenossen zu einem Komitee verstärkt haben. Die Einladungen ergehen in den nächsten Tagen; sie enthalten auch die näheren Bestimmungen. Mit der ausgedehnten Debatte über diesen Gegenstand wird zugleich eine Aussprache über die Einrichtung einer Architektur-Ausstellung im Zusammenhang mit der Berliner Kunstausstellung des Jahres 1900 verbunden. Es betheiligen sich hieran die Hrn. Dofflein, Ehardt, Albert Hofmann, Körte, Krause, Möhring, Reimer, Solf und Spindler. Es herrscht allgemeine Uebereinstimmung darüber, diese ins Auge gefasste Ausstellung nach jeder Hinsicht zu fördern und zu ihrem vollen Gelingen die Vorarbeiten möglichst früh in

die Hand zu nehmen. Den Schluss des Abends bilden, angeregt durch Hrn. Krause, Besprechungen über verschiedene Vereinsangelegenheiten. An diesen lebhaften Besprechungen betheiligten sich die Hrn. Dofflein, Ehardt, Körte, Möhring, Reimer, Solf u. Spindler. —

Vermischtes.

Zur Ausbildung der städtischen Baubeamten. Dem bemerkenswerthen Aufsätze von Franz in No. 39 d. Bl. möge ergänzend hinzugefügt werden, dass auf der technischen Hochschule in Karlsruhe die Hilfsmittel zur Vorbildung für den städtischen Dienst ziemlich vollständig vorhanden sein dürften. Nicht nur der Städtebau im engeren Sinne, Bebauungspläne und Strassenwesen, nebst den sozialen und hygienischen Grundlagen, ist vertreten, sondern es giebt auch eigene Vorträge über Städtereinigung, Wasserversorgung, elektrische Bahnen, Beleuchtungstechnik, und selbstverständlich bleibt das Gebiet der städtischen Hochbauten in der Architektur nicht unberührt. Bei alledem findet sich auch Gelegenheit zu Konstruktionsübungen. Zur Einführung in rechtliche und wirtschaftliche Gebiete dienen mehre „allgemein bildende“ Vorlesungen, welche allerdings für die Bedürfnisse von Gemeindebeamten noch mehr spezialisirt werden könnten. Meines Wissens wird auch an anderen technischen Hochschulen, wenn nicht Alles, doch Manches aus dem besonderen städtischen Bauwesen geboten. Wenn daher der berechtigte Wunsch des Hrn. Franz nach Lehrstühlen über Städtebau vermöge des Wetteifers unter den Hochschulen wohl nach einiger Zeit erfüllt sein wird, so bleibt doch die Schwierigkeit, alle betreffenden Gegenstände in einem normalen vierjährigen Lehrplan unterzubringen. Nicht immer wird sich ein Studirender schon während der Studienzeit ausschliesslich zu einem städtischen Baubeamten bestimmen, und selbst wenn er das thäte, kann er doch einer allgemeinen technischen Ausbildung nicht entzogen werden. So wenig wir besondere Wasserbauer, besondere Eisenbahner usw. erziehen wollen, so wenig sollen künftige städtische Baubeamte schon auf der Schule Spezialisten sein, ja sie dürfen es noch weniger angesichts der grossen Mannichfaltigkeit städtischer Bedürfnisse. Dazu kommt als weitere Schwierigkeit, dass an viele Stadtbaumeister bekanntlich gleichzeitig Ansprüche im Hochbau und Tiefbau gestellt werden; unmöglich können sie aber nach beiden Richtungen gleich vollständig vorgebildet werden. Es handelt sich daher um einen Lehrplan, welcher zusammengesetzt ist aus einer allgemeinen Ausbildung und aus der Einführung in Einzelgegenstände. Uebrigens brauchen die letzteren meines Erachtens auf der Schule noch nicht so spezialisirt zu werden, wie sie etwa ein erfahrener Stadtbaurath beherrscht: nach der Schule folgt das Leben und wird in vielem weiterführen. Nützlich bleibt es jedoch immer, die besonderen Aufgaben des städtischen Bauwesens in eigenen Vorlesungen und Uebungen darzubieten, damit ältere Studirende etwa durch Zulage eines Semesters und vielleicht selbst Männer aus der Praxis davon ausgiebigen Gebrauch machen können. —

Karlsruhe.

R. Baumeister.

Preisbewerbungen.

Wettbewerb Geschäftshaus Nordstern. Preisrichter dieses S. 264 erwähnten Wettbewerbes waren die Hrn. Brth. Böckmann, Geh. Ob.-Brth. Emmerich, Gen.-Dir. Gerkrath, Brth. Lent und Geh. Reg.-Rth. Simon. —

Brief- und Fragekasten.

Hrn. A. in Wiesbaden. Die Ernennung zum Reg.-Bauführer erfolgt nur auf Antrag des Eisenbahnpräsidenten bezw. für die allg. Bauverwaltung des Regierungspräsidenten, in dessen Bezirk der Betreffende auf seinen Antrag zur Dienstleistung angenommen ist. Eine Ernennung ohne Eintritt in den Staatsdienst ist also unmöglich. Diäten sind im ersten Dienstjahre ausgeschlossen, auch erfolgt eine Beurlaubung in dieser Zeit nicht. Im übrigen geben die Vorschriften über Prüfung und Ausbildung der Reg.-Bauführer und Baumeister, welche im Buchhandel zu haben sind, Verlag von Ernst & Sohn, Berlin, über alle diese Verhältnisse eingehende Auskunft.

Hrn. G. Th. in Lemgo. Auf eine Anfrage an die Direktion einer Baugewerkschule werden Sie die zuverlässigste Antwort auf Ihre Anfrage erhalten.

Hrn. Arch. H. W. in Karlsruhe. In den Boden zu versenkende grosse Schaufenster für Cafés und Restaurants führen mit mechanischer Führung Franz Spengler und Hillerscheidt & Kasbaum, mit hydraulischer Führung Carl Flohr, sämmtlich in Berlin, aus. —

Inhalt: Der Architekten-Verein zu Berlin 1824—1899. — Ein Denkmal Karl's des Grossen in Niedersachsen. — Mittheilungen aus Vereinen. — Vermischtes. — Preisbewerbungen. — Brief- und Fragekasten.

Kommissionsverlag von Ernst Toeche, Berlin. Für die Redaktion i. V. verantwortl. Albert Hofmann, Berlin. Druck von Wilt. Greve, Berlin