

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XL. JAHRGANG. NO. 18. BERLIN, DEN 3. MAERZ 1906

Neue Stettiner Straßenbrücken.

Von Stadtbaurat Benduhn in Stettin. Hierzu die Abbildgn. S. 120 u. 121.



Das bei Stettin etwa 7 km breite Odertal wird von zwei Hauptarmen des Stromes und daneben von zahlreichen Nebenläufen durchflossen. Die am westlichen Talrand strömende Oder berührt die Stadt Stettin und zweigt innerhalb des Stadtgebietes zwei größere Nebenarme, die Parnitz und den Dunzig, nach dem Damm-

schen See ab; die Reglitz am östlichen Talrande mündet in den Dammschen See, dessen Abfluß sich etwa 12 km unterhalb von Stettin mit der Oder zum Dammschen Strom vereinigt.

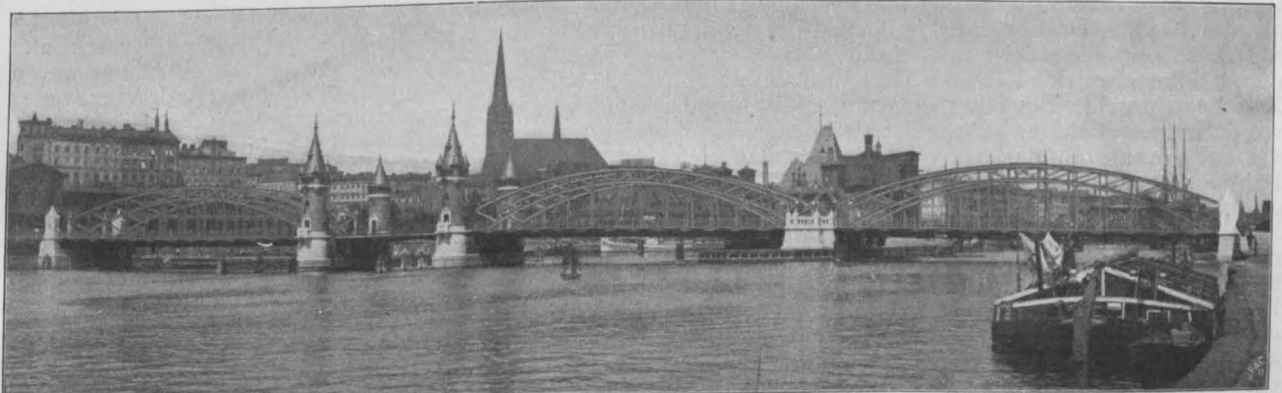
Der Verkehr zwischen den durch die Oder und deren Nebenarme getrennten Stadtteilen wird durch 5 Straßenbrücken vermittelt, vergl. den Stadtplan, Abbildg. 2.

Ueber die Oder führen: 1. die Bahnhofs- (früher Neue) Brücke, 2. die Hansa- (früher Lange) Brücke, 3. die Baumbrücke; über die Parnitz: 4. die Parnitz-Brücke und über den Grünen Graben, einen Verbindungskanal zwischen Oder und Parnitz: 5. die Pladrin-Brücke.

Die vier erstgenannten Brücken waren bis zum Jahre 1900 Holzbrücken, uferseitig aus festen Jochen bestehend und in der Mitte mit einem Schiffsdurchlaß.

Letzterer ist als Zugbrücke ausgebildet, wird durch Menschenkraft geöffnet und — meistens unter lebhafter Mitwirkung des Publikums — geschlossen. Diese Zugbrücken mit ihren ragenden Portalen und hochliegenden Wippen verliehen dem Hafengebilde einen gewissen malerischen Reiz, vergl. die Abbildgn. 3 und 4; wenn sie trotzdem nunmehr bald vollständig verschwunden sein werden, so liegt dies in der Unmöglichkeit, sie den gesteigerten Verkehrsbedürfnissen anpassen zu können.

Die frühere Lange Brücke und die Parnitz-Brücke sind als die ältesten Stettiner Straßenbrücken bereits im Anfang des 14. Jahrhunderts als Teile der die Oder- und Reglitzbrüche kreuzenden Heerstraße entstanden; sie waren ursprünglich staatliche Brücken und sind erst vor einigen Jahren in den Besitz der Stadt übergegangen. Die Baum-Brücke und die frühere Neue Brücke wurden von der Stadt erbaut, erstere im Anfang des 18. Jahrhunderts, letztere in den Jahren 1853—54. Da die Lebensdauer einer Holzbrücke nur ungefähr 40 bis 50 Jahre beträgt, so haben die älteren Brücken selbstverständlich im Laufe der Zeit mehrfache Umbauten und Erneuerungen erfahren. Je mehr sich der Land- und Wasserverkehr entwickelte, desto stärker machten sich die Nachteile der Holzkonstruktion bemerkbar. Der Landverkehr hatte durch die häufigen Ausbesserungen zu leiden; die enggestellten Pfahljoche verhinderten den Ueberblick über das



Abbildg. 1. Bahnhofs-Brücke, Ansicht vom Oberstrom.



NEUES STADTTHEATER
 ** IN NÜRNBERG **
 ARCHITEKT: BAURAT
 HEINRICH SEELING IN
 *** BERLIN ***
 ANSICHT DES FOYERS
 === DEUTSCHE ===
 ** BAUZEITUNG **
 XL. JAHRGANG 1906
 *** NO. 18 ***

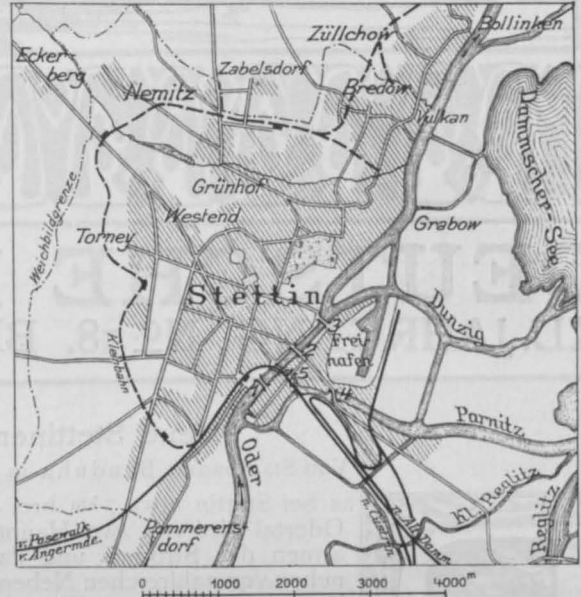
Fahrwasser, erschwerten den Eisgang und drängten den gesamten Schiffsverkehr nach dem Schiffsdurchlaß zusammen. Der Gleichgewichtszustand der Klappen wurde durch nasse und trockene Witterung verschieden beeinflusst; dieselbe Ursache in Verbindung mit dem Betriebe wirkte nachteilig auf die Elastizität der Wippen ein und die Breite des Schiffsdurchlasses war auf ein Maß beschränkt, welches den immer größer werdenden Abmessungen der Schiffe nicht mehr genügte. Infolgedessen wurde bereits die Pladrin-Brücke im Jahre 1886 als eiserne Klappbrücke mit massiven Pfeilern erbaut — in Rücksicht auf die an und für sich geringe Breite und die geringe Tiefe des Grünen Grabens allerdings nur mit einem Schiffsdurchlaß von 10 m Breite — und als dann der bauliche Zustand der Neuen Brücke immer bedenklicher wurde, entschloß man sich, auch diese Brücke in Eisen auf massiven Pfeilern auszuführen.

1. Die Bahnhofs-Brücke.

Die alte Brücke überschnitt die Oder an der unteren Spitze einer Insel (Ahrens-Insel), durch welche der Strom in einen breiteren und einen schmalen Arm geteilt wird, vergl. den Lageplan, Abbildg. 5. Die Insel war durch eine zur Brückenachse rechtwinklige Rampe mit der Brücke und den beiden Ufern verbunden. Ungefähr 140 m unterhalb der Brücke war im Jahre 1868 eine Eisenbahn-Drehbrücke erbaut, und es hatten sich durch die kurze Entfernung beider Brücken, deren Schiffsdurchlässe noch dazu nicht in derselben Richtung lagen, recht schwierige Verhältnisse ergeben. Zur Behebung dieser letzteren und gleichzeitig, um den Bau einer Notbrücke zu sparen, wurde der Neubau, der den Namen Bahnhofs-Brücke erhielt, nach der oberen Inself Spitze verlegt. Hierdurch ist die Entfernung beider Brücken ungefähr verdoppelt und die neue Brücke mündet am rechten Ufer auf die Holzmarktstraße, am linken Ufer nach Ueberschreitung einer tiefer liegenden Uferstraße auf den Bahnhof-Vorplatz. Die weitere Vorfrage, ob es zweckmäßig sei, den Schiffsdurchlaß als Klappbrücke oder als Drehbrücke auszubilden, wurde zugunsten der Klappbrücke entschieden, und diese Entscheidung war insofern von grundsätzlicher Bedeutung, als damit dieses System auch für die übrigen, später umzubauenden Brücken gegeben war. Da die Oder innerhalb des engeren Stadtbezirkes verhältnismäßig schmal ist und beide Ufer für den Lösch- und Ladeverkehr in Anspruch genommen werden, so bleibt für den Schiffsverkehr nur eine schmale Stromrinne übrig und die Anordnung eines Drehpfeilers in der Mitte dieser Stromrinne wäre daher gegen die Interessen der Schifffahrt gewesen. Es kam hinzu, daß bei den Stettiner Brücken gleichmäßig auf sehr lebhaften Landverkehr und einen starken Wasserverkehr Rücksicht zu nehmen war, und daß dies durch eine Klappbrücke besser geschehen konnte als durch eine Drehbrücke, weil das Öffnen und Schließen und insonderheit auch die Räumung vor dem Öffnen bei der kürzeren Klappbrücke weniger Zeit beansprucht. Bei einer einarmigen Drehbrücke würde immer noch der Mißstand geblieben sein, daß die aufgedrehte Brücke als eine Beschränkung des Fahrwassers und als ein Hindernis für die Schifffahrt anzusehen wäre.

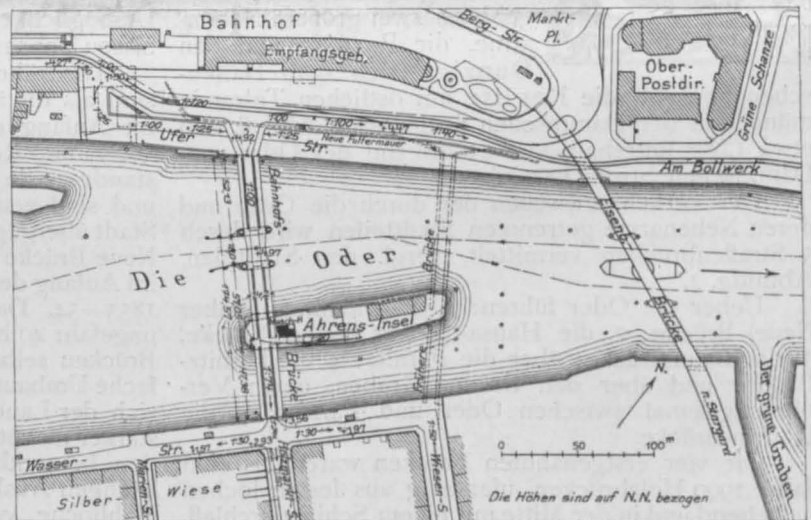
Nach Entscheidung dieser Vorfragen wurde zunächst ein Entwurf von der städtischen Bauverwaltung bearbeitet und dabei für den Schiffsdurchlaß eine Breite von 13 m (gegenüber 11,3 m bei der alten Brücke) und eine solche Lage gewählt, wie sie in Rücksicht auf die Brückeninsel und eine 115 m oberhalb, in Nähe des linken Ufers belegenen Insel für die Schifffahrt am günstigsten war. Hierdurch und durch Anordnung

des Inselfeilers auf der linken Inselfseite ergaben sich von den beiderseitigen Ufern aus zwei Brückenträger von größerer Spannweite und dazwischen der Schiffsdurchlaß mit einer rechts daneben befindlichen festen Ueberbrückung von geringerer Spannweite. Dieser Entwurf wurde im Jahre 1896 einem öffentlichen Wettbewerb, für welchen 6000 M. ausgeworfen waren, zugrunde gelegt. Der Wettbewerb erstreckte sich sowohl auf die Ausführung als auch auf eine etwaige anderweitige Ausgestaltung des Entwurfes. Als Ergebnis der Ausschreibung gingen Entwürfe und Angebote von den Firmen Holzmann & Cie., Frankfurt a.M., Th.Möbus, Berlin, und R.Schneider, Berlin, ein.



1. Bahnhofs-Brücke. 2. Hansa-Brücke. 3. Baum-Brücke. 4. Parnitz-Brücke. 5. Pladrin-Brücke.

Abbildg. 2. Stadtplan mit Eintragung der neuen Straßenbrücken.



Abbildg. 5. Lageplan der Bahnhofs-Brücke.

Für die Gesamtanordnung schlossen sich alle 3 Entwürfe dem städtischen an, im einzelnen waren Abänderungen für die Ausbildung der Brückenträger und von der Firma Holzmann & Cie. auch eine Verbreiterung der nutzbaren Durchlaßöffnung von 13 auf 17,5 m vorgeschlagen. Der Firma Holzmann & Cie. wurden 3000 M. zuerkannt mit der Aussicht auf die Zuschlagserteilung für die Ausführung, der Firma Schneider 2000 M. und der Firma Möbus 1000 M. Die Inangriffnahme des Brückenbaues verzögerte sich aber noch wesentlich infolge der Verhandlungen, welche notwendig wurden mit dem Besitzer der Insel wegen der Auffahrt von der Insel zur Brücke und wegen Abtretung des für den Brückenbau erforderlichen Geländes, ferner mit dem Eisenbahnfiskus wegen Ausgestaltung des Bahnhof-Vorplatzes und endlich mit

der Aufsichtsbehörde wegen der Gründung der Klappenfeiler. Nach den Bohrungen war in der Flußsohle unter einer 10^m starken Sandschicht eine ungefähr 1^m starke Tonschicht festgestellt. Obgleich nun nach dem Entwurf zwischen der Unterkante der Klappenfeiler und der Tonschicht noch eine Sandschicht von 4^m Stärke verblieb und nach Lage der Sache sowie nach dem Gutachten einer geologischen Autorität eine fest abgelagerte und fest eingelagerte Tonschicht angenommen werden konnte, wurde bei der landespolizeilichen Prüfung die Forderung erhoben, die Klappenfeiler bis unter die Tonschicht

abzusenken. Die Mehrkosten würden 80 000 M. betragen haben und gaben Veranlassung, für Erlangung der landespolizeilichen Genehmigung zwei andere Vorschläge zu machen. Nach dem ersten Vorschlag wurde eine wesentliche Verbreiterung der Fundamente, also eine entsprechend geringere Belastung des Untergrundes, nach dem zweiten wurden bis unter die Tonschicht abgerammte Grundpfähle vorgesehen. In beiden Fällen stellten sich die Mehrkosten auf nur 30 000 M. Der erste Vorschlag wurde von der Aufsichtsbehörde verworfen, der zweite dagegen angenommen.

(Fortsetzung folgt.)

Das neue Stadttheater zu Nürnberg.

Architekt: Baurat Heinrich Seeling in Berlin. (Fortsetzung aus No. 14.) Hierzu eine Bildbeilage und die Abb. in No. 17.



Für die gesamte Wärme-Erzeugung des Hauses sowohl zur Heizung als auch zur Erwärmung der Lüftungsluft und des warmen Wassers dient eine Niederdruck-Dampfheizung, deren 4 Kessel im Kesselhause unter dem Hofe eingebaut sind. Maßgebend für die gesamte Bearbeitung war die Regelung der Wärme und der Lüftung von

einem Punkte aus, um durch diese Anordnung an Bedienungspersonal zu sparen. Deshalb sind auch die Heizung und die Lüftung des Hauses vollständig von einander getrennt. Im Untergeschoß ist ein Bedienungsraum geschaffen, in welchem durch eine Person, mittels der dort vorhandenen Ventile, Thermometer, Manometer, Klappen, die Wärme und die Lüftung des Hauses geregelt werden. Als Heizkörper sind überall freistehende Radiatoren

verwandt; nur in den besseren Räumen sind sie mit Verkleidungen umgeben.

Bei Beginn der Bauausführung war die Lüftung des Hauses nur für den Zuschauerraum und zwar von der Decke desselben aus vorgesehen. Auf Anregung des Hrn. Dir. O. Krell sen. in Nürnberg wurde später, und zwar hier zum ersten Male, auch die Bühne mit Luftzuführung in gleicher Weise versehen, um ein möglichst zugfreies Haus zu erzielen. Das Haus erhält jetzt 100 000 cbm Luft, d. i. 70 cbm in der Stunde und für jeden Besucher, eine Luftmenge, wie sie bisher in kein Theater eingeführt wurde. Es sind zwei

vollständig getrennte Heizkammern geschaffen. Zur Erwärmung der Luft dienen hier ebenfalls Radiatoren. Das Einblasen der Luftmenge besorgen zwei Zentrifugal-Ventilatoren, welche durch unmittelbar gekuppelte Elektromotoren angetrieben werden.

Die Ausführung hat gezeigt, daß durch die so geschaffene Anlage zwei Personen genügen, um die Kessel zu feuern und das Haus zu erwärmen, sowie daß bei mäßigen Betriebskosten letzteres zugfrei und gut gelüftet werden kann. Die Ausführung der Anlage erfolgte durch die Firma Emil Kelling, Inhaber: Ernst Purschian in Berlin.

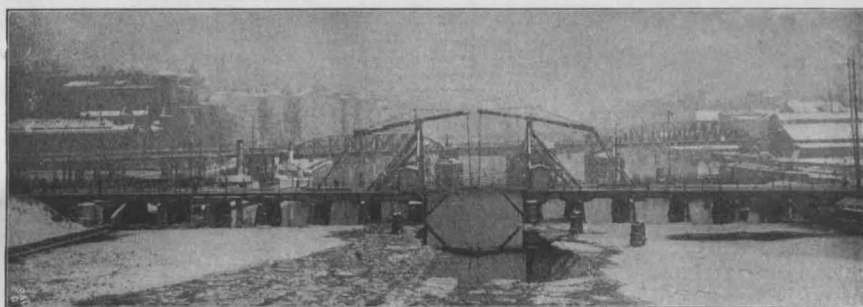
Für die elektrische Beleuchtung des Hauses und der Bühne ist unter dem Bühnenhof eine große Umformerstation zur Verwandlung des Wechselstromes der städtischen Elektrizitätswerke in Gleichstrom und

eine entsprechende Akkumulatoren-Anlage eingerichtet. Für die Not-Beleuchtung ist eine zweite, selbständige Akkumulatoren-Batterie aufgestellt; gespeist werden rd. 5000 Lampen. Ausgeführt wurde

die Anlage durch die Siemens-Schuckert-Werke. Die dekorativen Beleuchtungskörper des Hauses sind unter Zugrundelegung der Skizzen des oberleitenden Architekten von der Sächsischen Broncewarenfabrik i. Wurz unter Leitung des Hrn. Archit. Weidlich ausgeführt worden.

Eine ausgiebige Gebrauchs-Wasserleitung für kaltes und warmes Wasser ist neben der selbständigen Feuerlöschleitung vorgesehen. Ausführende Firmen hierfür waren Hilpert, Bäuml, Habeck und Winter, sämtlich in Nürnberg.

Die Magazine für Dekorationen, für Kostüme, Waf-



Neue Stettiner Straßenbrücken. Abb. 4. Ehemalige Neue Brücke (jetzt Bahnhofs-Brücke).

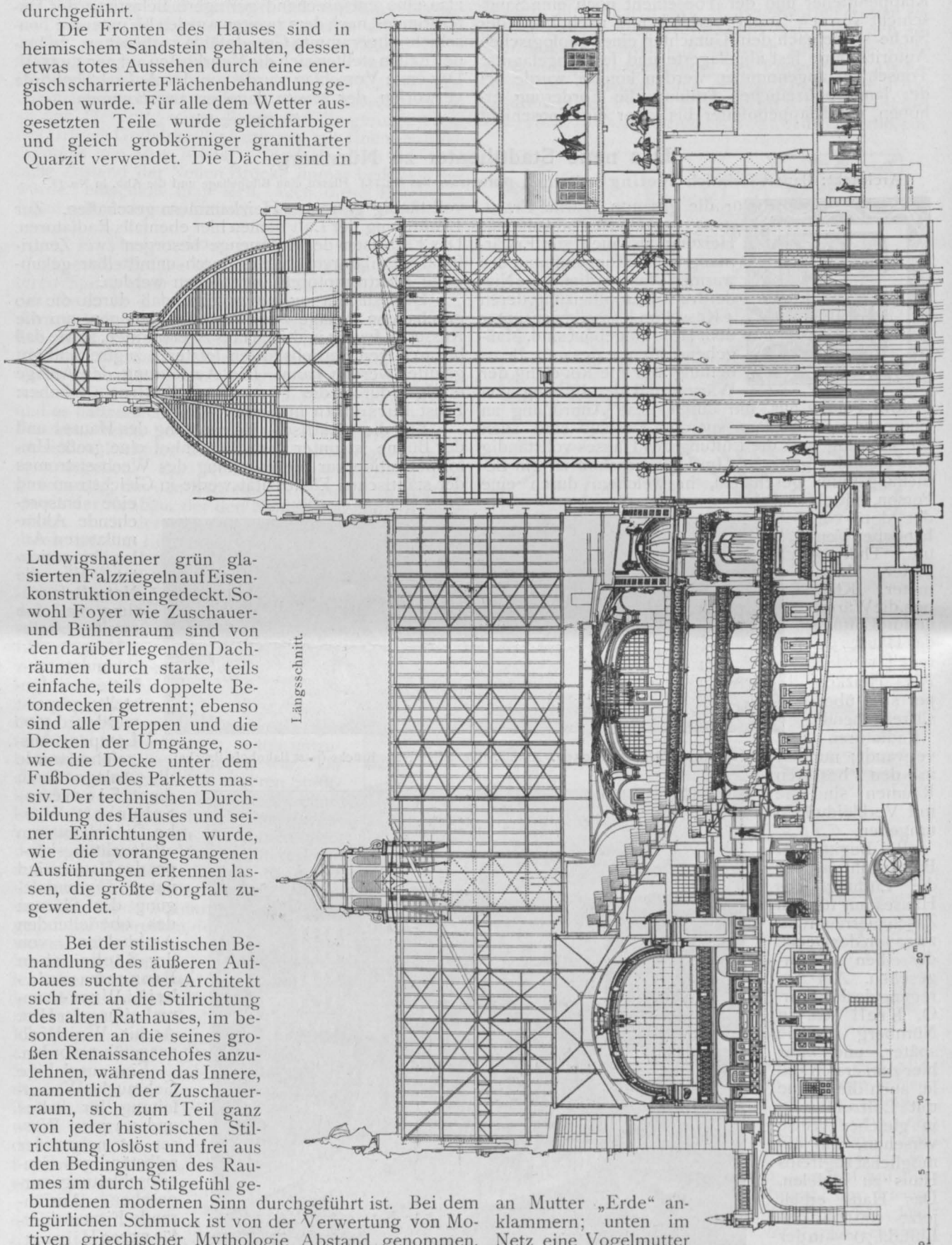


Abbildg. 3. Ehemalige Lange Brücke (jetzt Hansa-Brücke).

fen und Möbel schließen sich der Hinterbühne in einem besonderen Magazinflügel seitlich an, sind aber durch einen neutralen Zwischenraum von der Bühne isoliert. Die Konstruktion des Hauses ist bis auf die Dachbodenräume in Stein, Eisen und anderen unverbrennlichen Materialien durchgeführt.

Die Fronten des Hauses sind in heimischem Sandstein gehalten, dessen etwas totes Aussehen durch eine energisch scharrierte Flächenbehandlung gehoben wurde. Für alle dem Wetter ausgesetzten Teile wurde gleichfarbiger und gleich grobkörniger granitharter Quarzit verwendet. Die Dächer sind in

Schlußsteinrelief des Triumphbogens zeigt nach Kittlers Modell einen Kolossalkopf der Allmutter „Erde“ (Erda mit Aehrenkranz und den Widderköpfen); zwei das Schicksal symbolisierende Riesenfäuste halten im Netz die zappelnden Menschlein, welche sich ängstlich



Ludwigshafener grün glasierten Falzziegeln auf Eisenkonstruktion eingedeckt. Sowohl Foyer wie Zuschauer- und Bühnenraum sind von den darüberliegenden Dachräumen durch starke, teils einfache, teils doppelte Betondecken getrennt; ebenso sind alle Treppen und die Decken der Umgänge, sowie die Decke unter dem Fußboden des Parketts massiv. Der technischen Durchbildung des Hauses und seiner Einrichtungen wurde, wie die vorangegangenen Ausführungen erkennen lassen, die größte Sorgfalt zugewendet.

Bei der stilistischen Behandlung des äußeren Aufbaues suchte der Architekt sich frei an die Stilrichtung des alten Rathauses, im besonderen an die seines großen Renaissancehofes anzulehnen, während das Innere, namentlich der Zuschauer- und Bühnenraum, sich zum Teil ganz von jeder historischen Stilrichtung loslöst und frei aus den Bedingungen des Raumes im durch Stilgefühl gebundenen modernen Sinn durchgeführt ist. Bei dem figurlichen Schmuck ist von der Verwertung von Motiven griechischer Mythologie Abstand genommen. Die Hauptfront krönt eine kranzpendende Nische; rechts und links sitzen die Figuren des „Lustigen Rates“ und des „Meistersingers“, von Kittler in Nürnberg modelliert und durch Gebr. Knodt in Frankfurt a. M. in Kupfer getrieben. Das große in Stein ausgeführte

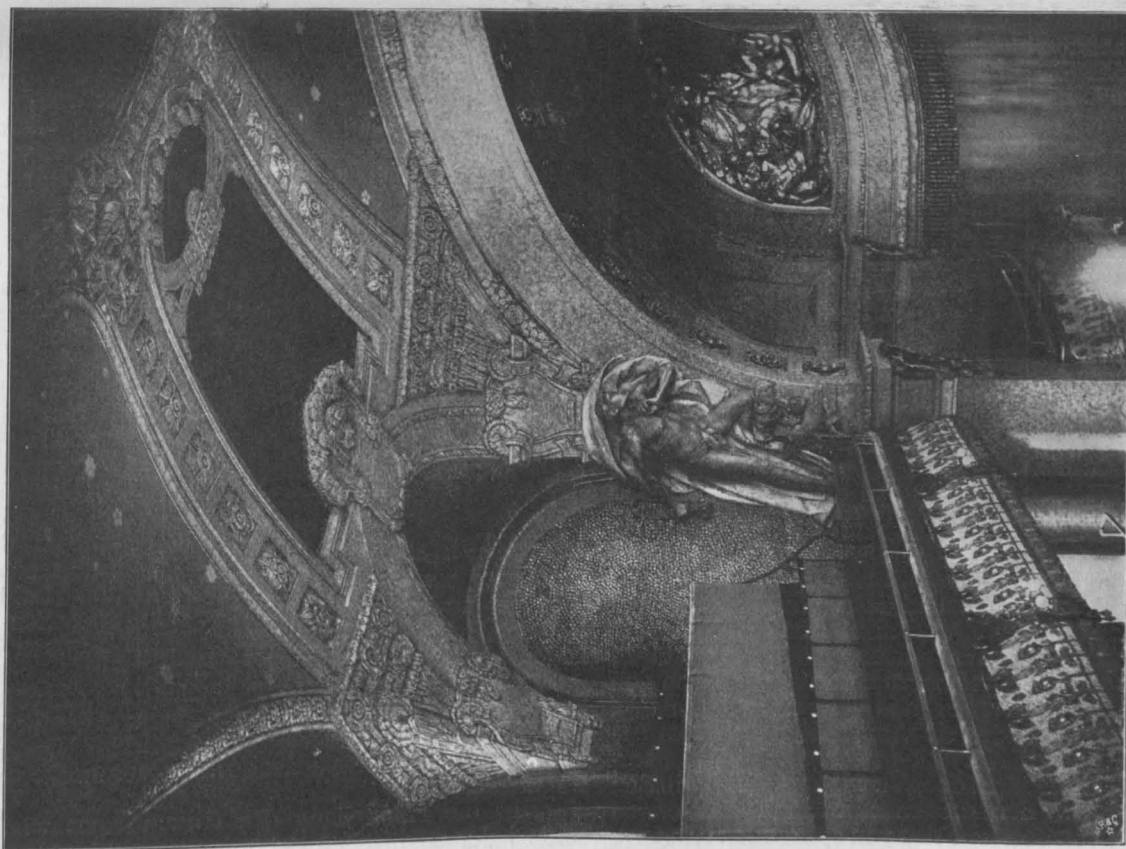
an Mutter „Erde“ anklammern; unten im Netz eine Vogelmutter mit Jungen. Unter dem Triumphbogen in der großen Nische zeigt ein Mosaikbild die drei Nornen unter der Weltenecke nach Karton von Schwabe jun. in Nürnberg, Mosaikausführung von Rauecker in München-Solln (Kopfab.

S. 91); rechts und links vom Bogen in den Nischen Freya (als Beschützerin der Liebe) und Hel, nach Modellen von Haasenstab in Nürnberg, in Kupfer getrieben von Gebr. Knodt in Frankfurt a. M.

Giebelumrißlinie schmücken die Walküren-Schwäne. Den Schluß des dekorierten Schmuckes der Vorderfront unter dem Mosaikbild der Nische bildet der Kolossalkopf Dornröschens, von Rosen und Dornen



Muschelbrunnen im Parkettumgang an der zum 1. Rang führenden Treppe. Architekt: Baurat Heinrich Seeling in Berlin.



Einzelheit vom Proszeniumsbogen und der Decke des Zuschauerraumes. Architekt: Baurat Heinrich Seeling in Berlin.

An den Pilastern der Front rechts und links unter Freya und Hel befinden sich in Stein die Kolossal-Flachreliefköpfe Baldur's und Freyr's, bezw. Hödur's und Loki's, wieder nach Kittlers Modellen. Die

umschlossen, als Sinnbild der wiedererwachten deutschen Poesie. An der Seitenfront nach dem Frauengrab finden sich als Schlußsteine die Kolossalköpfe Wodan's, Hagen's und Siegfried's zwischen

zwei helmgeschmückten Walkürenköpfen, ebenfalls nach Modellen Kittlers. Endlich tront auf dem Giebel der Rückfassade die Kolossalfigur einer Walküre von Prof. Schwabe sen. in Nürnberg, in Kupfer getrieben von Gebr. Knodt in Frankfurt a. M.

Im Zuschauerraum sind rechts und links am Kämpfer des großen Proszeniumsboogens die überlebensgroßen Figuren von Jüngling und Jungfrau einander gegenüber gestellt und streben sich zu; sie sind modelliert von Bildhauer Feuerhahn. Dazwischen befinden sich über dem Vorhang, von Kittler modelliert, in der Mitte die Zeit mit Tag und Nacht, daneben die Darstellung menschlichen Schicksals, rechts ein Familienidyll am Quell und Hain, links eine Gruppe, über die Krieg und Not hinwegstürmen (Flachrelief). Zuletzt auf dem Hauptvorhang die königliche Gestalt der Phantasie im goldenen Walde, ihr Sitz umgeben von einem Hag von Dornen und Rosen. In die Weite schauend, verwebt sie die dunklen und die heiteren Lose zur Dichtung. Der Vorhang ist ein Meister-Werk des Wiener Malers Alexander Rothaug.

Die Architektur des Zuschauerraumes und auch dessen farbige Behandlung sind derart gedacht, daß in einen an den großen Proszeniumsboogen sich anschließenden, mit einer Flachkuppel überdeckten Raum die Ränge als selbständig eingefügte Galerien sich einschließen. Daher sind Proszenium und Hauptdecke in grauen Tönen mit sehr sparsamer Vergoldung, die eingebauten Ränge dagegen in tiefem Rot und Gold gehalten. Der meist angetragene ornamentale Schmuck des Gesamtraumes wurde von Bildhauer Gerschel in Berlin ausgeführt, die Maler- und Vergolderarbeiten dagegen von den Firmen Ober, Hartner und Bauer in Nürnberg.

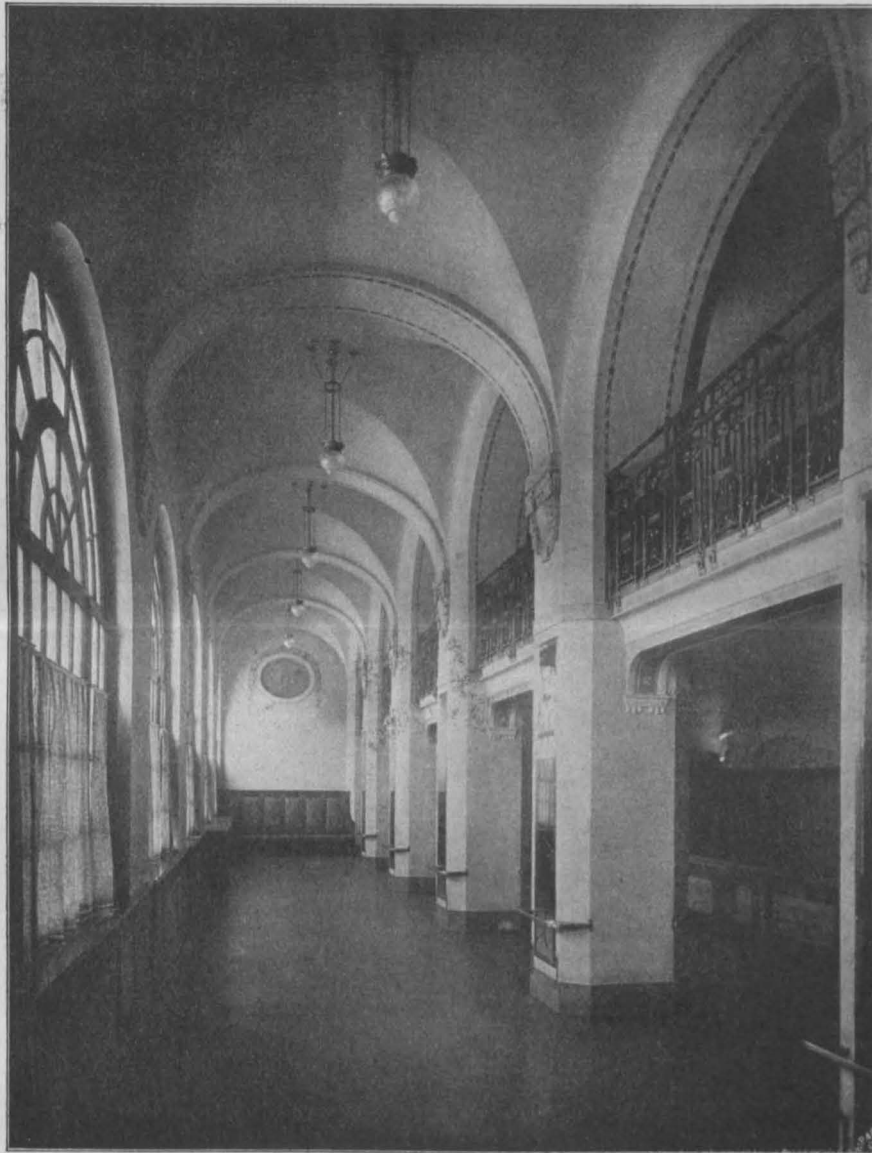
Im Foyer befinden sich, modelliert von Feuerhahn und in vier Karyatiden dargestellt, die überlebensgroßen Gestalten der „Vier Jahreszeiten“; in den Umgängen vor der großen Mittelloge des ersten Ranges ein versilberter Fries von spielenden Kindern, in deren Mitte ein Relief des turmreichen Nürnberg. In den Pfeilern der zum ersten Rang führenden Treppen sind, in Laser Marmor, Flachreliefs der Poesie und der Musik in lebensgroßen Figuren eingelassen, und schließlich finden sich im Vestibül noch

Bronzereliefs der vier Temperamente; auch diese und die vorgenannten Werke nach Modellen von Feuerhahn. Die Malereien in den Treppenhäusern und Umgängen wurden unter Oberleitung von Prof. Selzer von den Firmen Eugen Müller, Dewald & Co. und Max Schultheiß Wwe. bewirkt. Der reiche malerische Schmuck des Foyers (siehe Bildbeilage) ist von Hrn. Maler Egge unter Zugrundelegung einer Skizze des Hrn. Prof. Selzer in Nürnberg und des oberleitenden Architekten ausgeführt. Das große Wandbild ist ganz von Egge's Hand komponiert und gemalt.

Der Raum zeigt sich als offene Halle, deren Decke durch architektonisch geteiltes Lattenwerk gebildet wird, durch welches nach der Art des Giulio Romano allerlei Pflanzen- und Rankenwerk sich durchzieht.

Die eine Giebelwand ist mit dem erwähnten freskoartig gemalten Bilde geschmückt, welches diese Wand in einem Durchblick nach einer stilisierten Gartenlandschaft auflöst, während die gegenüberliegende Schmalwand durch einen geteilten Spiegel ausgefüllt wird, der die Gesamterscheinung des Raumes zurückwirft und ihn größer wirken läßt.

Auch in den Umgängen, z. B. an den Wänden der zum ersten Rang führenden Treppen, sind große Spiegelflächen verwendet, die das Bild der auf- und nieder wandelnden Menge, sowie der zahlreichen elektrischen Lichter noch weiter steigern. Zeigt das Bühnenbild uns den Spiegel der Seele, menschliche Leiden-



Seitlicher Umgang des Zuschauerraumes im 2. Rang.

schaften und menschliche Tugenden, so sollen im Gegensatz hierzu in den vorerwähnten Räumen Behagen und Feststimmung herrschen.

Eine Neuerung der Gesamtanlage ist die völlige Zusammenziehung der Rangumgänge und des Foyers und die Zusammenziehung der seitlichen Umgänge des zweiten und dritten Ranges zu einer machtvollen Bogengalerie.

Für die Herstellung des Gesamtbaues wurden seitens der städtischen Behörden einschl. der Bauleitungs- und Straßenregulierungs-Kosten, jedoch ausschl. Bühnenfundus, rd. 3.720.000 M. bewilligt; für letzteren noch weitere 300.000 M.

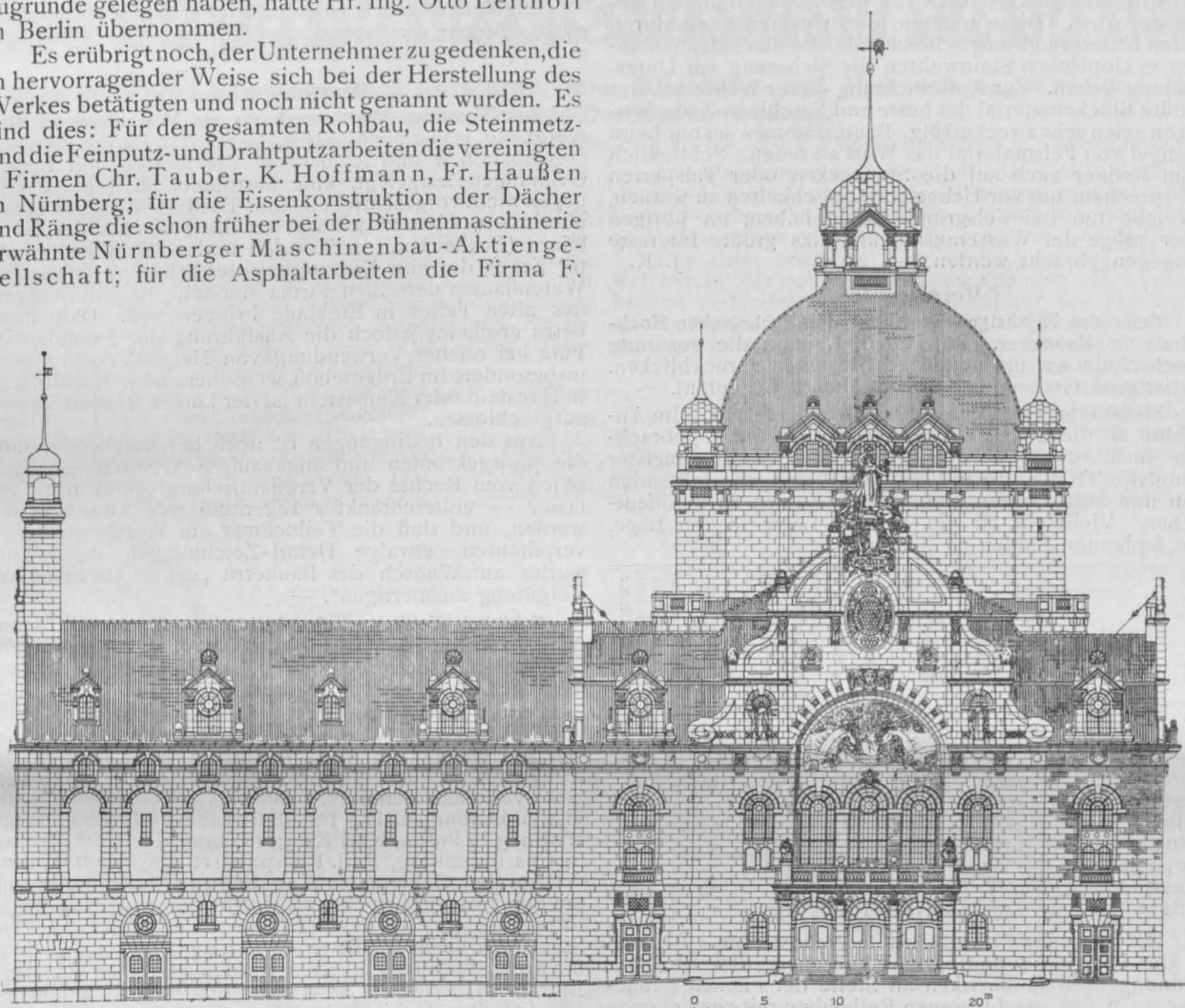
Als treuer und nieversagender Mitarbeiter stand dem oberleitenden Architekten der örtliche Bauleiter,

Hr. Arch. Behringer zur Seite, dessen Tatkraft die ohne wesentlichen Unfall verlaufene Bauausführung zu danken ist. Hr. Arch. Julius Knüpfer war bei der zeichnerischen Durcharbeitung des Rohbaues hervorragend beteiligt, die Hrn. Frölich bei der Durcharbeitung des Zuschauerraumes, und Stehn bei der des Foyers, der Kassenhalle und der Umgänge. Die Ausarbeitung der statischen Berechnungen, welche der Ausführung der Konstruktionen zugrunde gelegen haben, hatte Hr. Ing. Otto Leitholf in Berlin übernommen.

Es erübrigt noch, der Unternehmer zu gedenken, die in hervorragender Weise sich bei der Herstellung des Werkes betätigten und noch nicht genannt wurden. Es sind dies: Für den gesamten Rohbau, die Steinmetz- und die Feinputz- und Drahtputzarbeiten die vereinigten 3 Firmen Chr. Tauber, K. Hoffmann, Fr. Haußen in Nürnberg; für die Eisenkonstruktion der Dächer und Ränge die schon früher bei der Bühnenmaschinerie erwähnte Nürnberger Maschinenbau-Aktiengesellschaft; für die Asphaltarbeiten die Firma F.

die Fußböden- und Wandbekleidungen die Firmen Villeroy & Boch in Berlin, Leo Schubert in Nürnberg, Georg Moser in Nürnberg; für Marmorarbeiten die Firma Joh. Funk, Marmorwerke in Nürnberg.

Die Fensterlieferung, die Schlosser- und Glaserarbeiten hatten die Firma Sengewald & Söhne, die Tischlerarbeiten und Einrichtungsgegenstände die Firmen Eyßer, Fleischhauer's Söhne, Sengewald's Söhne, Baldauf, Moser, Göschel, Otto,



Vorderfassade an der Treustraße mit Magazinflügel im Hintergrund.

Haußen in Nürnberg; für Steinbildhauerarbeiten am Aeußeren die Firmen Göschel, Albert, Schiemer, Burkert, sämtlich in Nürnberg.

Weiter sind zu nennen: Für die Zimmerarbeiten Lindstadt in Nürnberg; Flaschnerarbeiten Sack in Nürnberg; Blitzableiteranlage C. Klein in Nürnberg; Dachdeckerarbeiten J. Haußen in Nürnberg; für die glasierten Dachsteine die Firma C. Ludowici, Falzziegel- und Tonwarenfabrik Jockgrim (Pfalz); für

sämtlich in Nürnberg, übernommen; die Schlosser- und Kunstschmiedearbeiten die Firmen Leibold & Sohn, Frey, Schmitt Sohn; versch. Maler- und Anstreicher-Arbeiten die Firma Josenhaus, alle in Nürnberg. Die Tapezierarbeiten und Vorhänge lieferten die Firmen: Stahl & Baudenbacher sowie Springhardt, beide in Nürnberg, das Gestühl W. Hyan in Berlin, die Teppiche Heßlein & Co. in Nürnberg und die Spiegel Wiederer & Co. in Fürth. —

(Schluß folgt.)

Vereine.

Münchener (oberbayer.) Architekten- und Ingenieur-Verein. Nicht nur in Südbayern mit seinen Alpenbächen und Flüssen, sondern in allen Gebirgsgegenden mit steil abfallenden Hängen und tief eingeschnittenen Tälern sind die Wildbäche eine stetig drohende Gefahr, deren schlimme Wirkung sich gar oft noch weit hinaus ins Flachland geltend macht. Es war daher vor auszusehen, daß der am 18. Jan. d. J. vom k. Ob.-Brt. Stengler gehaltene Vortrag „Ueber Wildbachverbauung“ eine zahlreiche Zuhörerschaft finden würde. Zur anschaulichen Erläuterung seiner eingehenden Behandlung des Themas hatte der Redner nicht nur eine große Anzahl Profil-, Planzeichnungen und Photographien von Hochtälern ausgestellt, sondern ergänzte jene auch noch durch die Vorführung einer Reihe trefflicher Lichtbilder. Dadurch wurde auch den anwesenden Landtagsmitgliedern und Landräten die Sache leichtfaßlich dargestellt.

Es gibt zwei Hauptarten von Wildbächen: ruhende und arbeitende. Unter den ruhenden Wildbächen versteht der Fachmann solche, bei denen die geologische Arbeit des Zerstörens ihrer Uferwände und das Abführen des losgebrochenen Gesteines usw. nach der Tiefe nur langsam vor sich geht, scheinbar sogar still steht. Diese ruhenden Bäche gliedern sich wieder in feste, d. h. solche, deren Grund und Ufer aus Fels besteht, und erloschene, d. h. jene, die mit der Vertiefung oder Ausweitung ihres Rinnsales zu Ende gekommen sind. An den ruhenden Bächen hat sich denn auch der Mensch mit seinen Kulturanlagen festgesetzt, wenn ihm auch selbst da noch die Zerstörung jener durch Elementar-Ereignisse droht. Ein schlimmer Geselle ist der arbeitende Wildbach. Er bezeichnet seinen Weg durch Verwüstung, reißt lockeres Gestein, Wald und Hang mit zu Tal, gräbt gewaltige Rinnen aus, schiebt in ihnen alles Bewegliche vor sich her, staut es am ersten festeren Widerstandspunkte vor

sich auf, arbeitet sich bei niederem Wasserstaden darunter durch, um dann bei einem Wolkenbruch, rascher Schneeschmelze die entstandene Mulde zu füllen und, da diese dem gewaltigen Druck nicht standhalten kann, durchzubrechen und mit dem ganzen Geschiebe als verwüstende Muhre zu Tal zu fahren. Es liegt ein großartiges System der Ausgleichung von Höhe und Tiefe in dieser imposanten Naturtätigkeit, und wenn man deren zerstörende Kraft entgegen treten will, dann genügen einzelne Wehrbauten keineswegs. Die erste Aufgabe sei, das übermäßige Geschiebe an bestimmten Punkten zurück zu halten. Diese müßten hierzu geeignet sein durch festen Untergrund und Seitenwände, die den aufzuhäufenden cyklopischen Steinwehren die Sicherung vor Ueberspülung geben. Zur Aufsichtung dieser Wehre sei das größte Blockmaterial das beste und Faschinen-Zwischenlagen seien sehr zweckmäßig. Baumstämmen sei nur beim Mangel von Felsmaterial das Wort zu reden. Schließlich kam Redner auch auf die Staubecken oder Talsperren zu sprechen, um vor Ueberschwänglichkeiten zu warnen, da jene nur bei Felsgrund Erfolg haben; im übrigen aber möge der Wasserausnutzung das größte Interesse entgegengebracht werden. — J. K.

Vermischtes.

Feier des 75jährigen Bestehens der Technischen Hochschule in Hannover. Im Mai d. J. kann die genannte Hochschule auf ein 75jähriges Bestehen zurückblicken. Es ist eine Gedenkfeier am 25. Mai d. J. geplant. —

Statistische Vergleichszahlen einiger Großstädte. Im Anschluß an die unter „Vermischtes“ in No. 6 d. J. gebrachten Ausführungen werden wir von Hrn. Stadtbaumeister Dimitrije Th. Lecco in Belgrad gebeten, die folgenden von ihm aufgestellten ergänzenden Zahlen zu veröffentlichen. Vielleicht ist ein anderer Leser in der Lage, die fehlenden Zahlen zu liefern.

Stadt	Hektar			Einwohnerzahl für 1 ha verbauter Fläche	Durchschn.-Einwohnerzahl für 1 Haus	Volkszunahme für 5 Jahre und 100 Einwohner
	Verbaut samt Straßen-Grund	Unverbaut	Im ganzen Gemeindegebiet			
Rom	812	760	1572	630	?	10
London . . .	?	?	?	?	7	?
Paris	7289	513	7802	372	33	6
Berlin	4562	1770	6332	413	53	10
Wien	3886	13926	17812	430	59	11
München . . .	2230	6467	8697	225	?	21
Kopenhagen .	867	1477	2344	415	?	8
Budapest . . .	?)	?	19307	?	39	21
Belgrad . . .	490	510	1000	150	11	15

Zur Frage des Reihenhauses in Wohnvierteln. Bei den in der D. Bztg. verlautbarten Wünschen, daß die Bauordnung in Wohnbezirken an Stelle der offenen Bebauung auch den geschlossenen Reihenausbau mit zwei offenen Blockseiten, d. h. die halboffene Bauweise, gestatten möge, ist m. E. nicht deutlich genug hervorgehoben worden, daß diese Gestattung nicht etwa eine Verdichtung des Bauens und Wohnens zur Folge haben soll. Es würden also die Beschränkungen hinsichtlich der Fläche und Höhe unverändert bestehen bleiben. Damit nicht dennoch aus der geschlossenen Reihe sich eine neue Art von Mietskasernen entwickle, empfiehlt es sich, in geeigneten Bezirken für den Reihenausbau ausdrücklich Einfamilienhäuser oder in anderen Fällen solche Häuser vorzuschreiben, die nach ihrer ganzen Einrichtung sich nur zur Bewohnung durch höchstens zwei Familien eignen. Dahin gehende Bestimmungen enthält, wenn auch unvollkommen, die Bauordnung der Stadt Posen vom 31. März 1903, indem sie im § 79 für die Bezirke der offenen und halboffenen Bauweise folgendes vorschreibt:

„Gruppenbau. Zusammenhängende Häusergruppen von drei, vier oder fünf Häusern sind unter der Bedingung zulässig, daß jedes der beiden äußeren Gebäude nicht mehr als 15 m Frontlänge hat und wenigstens die mittleren auf keiner Seite freistehenden Häuser als Einfamilienhäuser eingerichtet werden. Der Bauwisch beträgt in diesem Falle in der Bauklasse IVa (Erdgeschoß, ein Obergeschoß, Dachgeschoß) 3 m bzw. 4 m bzw. 5 m + $\frac{1}{10}$ der Gebäudetiefe; in der Bauklasse IIIa (Erdgeschoß, zwei Obergeschoße, Dachgeschoße) je einen Meter mehr.“

„Halboffene Bauweise. Auch können eine ganze Blockseite oder zwei sich gegenüberliegende Blockseiten

in geschlossener Reihe bebaut werden, wenn im Inneren des Blocks ein zusammenhängender überall mindestens 20 m breiter unbebauter Raum gesichert ist, welcher an jeder der beiden anderen Blockseiten durch eine von zwei Bauwischen gebildete, mindestens 20 m breite Lücke geöffnet ist.“

Eine derartige, den Verhältnissen der Berliner Vororte angepaßte Ergänzung der dort gültigen Bauordnung dürfte den berechtigten Wünschen Genüge leisten. — J. Stübgen.

Ein Kongreß des internationalen Verbandes für die Materialprüfungen der Technik findet in diesem Jahre vom 3. bis 8. September in Brüssel statt. —

Wettbewerbe.

Zum Fassaden-Wettbewerb für ein Warenhaus in Kiel (vergl. No. 17) ist noch nachzutragen, daß für die Fassade Geschoßhöhen und Abmessung der Pfeiler- und Licht-Oeffnungen festgelegt, eine bestimmte Stilrichtung dagegen nicht vorgeschrieben sind. Es bleibt dem Bewerber überlassen, ob und wie weit er die Fassaden des Neubaus (Eckhaus mit 2 Fassaden und etwas abgestumpfter Ecke), der eine Erweiterung des schon vorhandenen Warenhauses derselben Firma darstellt, mit derjenigen des alten Teiles in Einklang bringen will. Dem Bauherrn erscheint jedoch die Ausführung der Fassaden in Putz bei reicher Verwendung von Metall-Verzierungen, insbesondere im Erdgeschoß, wünschenswert. Ausführung in Haustein oder Kunststein ist der kurzen Bauzeit wegen ausgeschlossen.

Aus den Bedingungen ist noch hervorzuheben, daß die preisgekrönten und angekauften Arbeiten — abgesehen vom Rechte der Veröffentlichung durch die Verfasser — unbeschränktes Eigentum des Ausschreibers werden, und daß die Teilnehmer am Wettbewerb sich verpflichten, etwaige Detail-Zeichnungen ihres Entwurfes auf Wunsch des Bauherrn „gegen angemessene Vergütung anzufertigen“. —

Schinkel-Wettbewerb des Architekten-Vereins zu Berlin. Am 26. Februar d. J. wurde der Ausfall des diesjährigen Schinkel-Wettbewerbes mitgeteilt. Auf dem Gebiete der Architektur war Gegenstand des Wettbewerbes die „Ausgestaltung eines Platzes in einer mittelgroßen Stadt.“ Staatspreis und Schinkelplakette wurden verliehen dem Reg.-Baufhr. Friedr. Lahrs in Königsberg i. Pr. Außerdem wurde die Schinkelplakette verliehen dem Reg.-Baufhr. Carl Mühlendorff in Blankenburg a. H., Joh. Küntzel in Breslau, Hugo Koenig in Posen, Karl Krug in Hannover, Carl Heyne in Charlottenburg, Phil. Rappaport in Charlottenburg.

Auf dem Gebiete des Wasserbaues handelte es sich um den Entwurf zu einem „Fischerei- und Handels-hafen an der deutschen Nordsee-Küste.“ Den Staatspreis nebst Plakette erhielt Rg.-Bfhr. Georg Ortman in Stettin; Plaketten wurden verliehen den Rg.-Bfhrn. Paul Vogt in Cassel und Ernst Müller in Husum.

Auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues war der Entwurf zu fertigen zu einem „Verschiebebahnhof zwischen Neubabelsberg und Zehlendorf.“ Staatspreis und Schinkelplakette erhielt Rg.-Bfhr. Erich Lehmann in Frankfurt a. O., die Plakette allein Rg.-Bfhr. Otto Pfeiffer in Magdeburg.

Sämtliche genannte Arbeiten wurden als häusliche Probearbeiten für die 2. Staatsprüfung im Baufache angenommen, außerdem noch 14 Entwürfe aus dem Gebiete der Architektur, 5 aus dem des Wasserbaues, 6 aus demjenigen des Eisenbahnbaues. —

In dem Wettbewerb betr. Entwürfe für eine evangelische Kirche in Cassel liefen 35 Arbeiten ein. Die Preise wurden wie folgt verteilt: I. Preis Arch. Herm. Gerhardt, II. Preis Arch. Konr. Ehrlich, III. Preis Arch. Max Hummel, sämtlich in Cassel. —

Wettbewerb Friedhof-Kapelle Zerbst. Unter 225 (!) Entwürfen wurde keiner des I. Preises für würdig befunden. 5 Entwürfe wurden wegen zu später Einlieferung ausgeschlossen. Verliehen wurden 3 Preise von je 200 M. an die Hrn. W. Grabo in Dortmund; Conr. Hermsdorf unter Mitarbeit von Alfr. Malprich in Leipzig; Carl Müschenborn unter Mitarbeit von E. v. Okolski in Mülheim a. d. Rhr. Zum Ankauf empfohlen wurden die Entwürfe „Glaube“, „Zur ewigen Ruhe“, „Der Vaterstadt“, „Friede“ (XI) und „Anhalt“. —

Inhalt: Neue Stettiner Straßenbrücken. — Das neue Stadttheater in Nürnberg (Fortsetzung). — Vereine. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Neues Stadttheater in Nürnberg.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.

Druck von G. Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

*) Straßengrund 1458 ?

Ueber die Entwicklung der Stadt Antwerpen, ihrer Eisenbahn- und Hafenanlagen, sowie über den geplanten Schelde-Durchstich. (Fortsetzung.)

II. Der geplante Schelde-Durchstich. (Von Baurat de Thierry, Prof. a. d. Techn. Hochschule in Charlottenburg.)

Das Quellgebiet der Schelde liegt im nordöstlichen Frankreich, im Departement Aisne. Die Oberwassermenge, welche die Schelde und ihre Nebenflüsse dem Flutgebiet zuführen, ist, obwohl ein ausgedehntes Gebiet entwässert wird, gering, weil jenes Wasser zum großen Teil zur Speisung der zahlreichen Kanäle, durch welche die Schelde und ihre Nebenflüsse mit dem Rhein, der Maas und dem ausgedehnten Kanalsystem Frankreichs in Verbindung stehen, dient. Die größte Oberwassermenge, welche bei Gent, wo ein Wehr das weitere Vordringen der Flut nach oben hin verhindert, dem Flutgebiet zugeführt wird, ist zu nur 250 cbm/Sek ermittelt worden; bei niedrigen Oberwasserständen sinkt diese Wassermenge auf etwa 20 cbm. Das Oberwasser spielt somit selbst im oberen

Die Wassermenge, welche bei jeder Flut in das Mündungsgebiet eindringt, ist für Vlissingen zu über 1 Milliarde cbm berechnet, bei Lillo beträgt sie noch über 90 Millionen cbm und bei Antwerpen rund 60 Mill. cbm.

Der eben erwähnte gewundene Lauf der Schelde, welcher in Verbindung mit ungenügenden Hochwasserbreiten verhindert, daß die zur Füllung des Flußlaufes erforderlichen Wassermengen in den oberen Teil des Flutgebietes vordringen, bietet viel ernstlichere Nachteile für die Schifffahrt. Die Befahrung eines Flusses, in welchem die Fahrinne sich bald dem rechten, bald dem linken Ufer nähert, ist namentlich bei Nacht unbequem, das Befahren von Krümmungen mit so großen Zentrivinkeln und mit Halbmessern, die bis auf 400 m herabgehen, bietet noch für Dam-

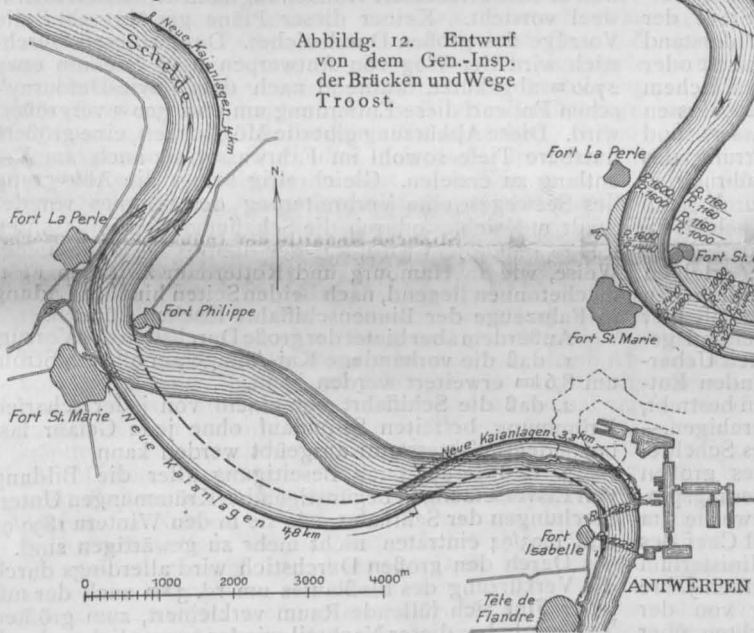


Abbildung 12. Entwurf von dem Gen.-Insp. der Brücken und Wege Troost.

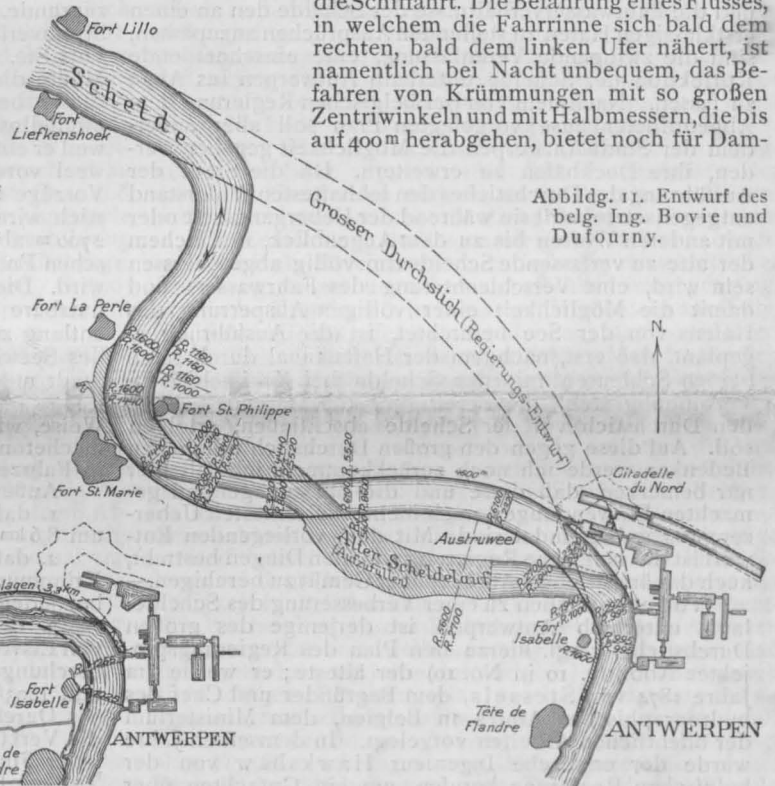


Abbildung 11. Entwurf des belg. Ing. Bovie und Dufourny.

Teil des Flutgebietes eine unbedeutende Rolle. Ganz gewaltig sind dagegen die Wassermengen, welche mit jeder Flut in den Fluß eindringen. Das Flutintervall, welches bei Vlissingen 3,68 m beträgt, erreicht in Lillo seinen größten Wert mit 4,45 m, beträgt in Antwerpen noch 4,37 m, und in Gentbrügge, etwa 170 km oberhalb der Mündung, 1,42 m. Eine auffallende Erscheinung bietet der Verlauf der Hochwasserlinie, sie steigt allmählich bis Antwerpen und fällt von da bis Gentbrügge, wo der Hochwasserspiegel etwa 60 cm tiefer liegt.

Dieses Abfallen der Hochwasserlinie ist eine Erscheinung, welche in einem gut ausgebildeten Tidefluß nicht beobachtet wird, deren Ursache bei der Schelde in dem stark gekrümmten Flußlauf und den ungenügenden Breiten des Hochwasserbettes, namentlich auf der Strecke zwischen Antwerpen und Lillo, zu suchen sein dürfte.

Unterhalb Antwerpen wechseln die Breiten innerhalb weiter Grenzen, sodaß derjenige Teil des Mündungsgebietes, der zwischen Vlissingen und der Belgisch-Niederländischen Grenze liegt und eine Längenausdehnung von etwa 50 km hat, den Eindruck einer Bucht hervorruft, deren Breiten in Hochwasserhöhe fast 6 km betragen. Oberhalb der Grenze kommt der Charakter der Strommündung deutlicher zum Ausdruck, die Niedrigwasserbreiten betragen hier etwa 500 m, etwa 25 km weiter oben bei Antwerpen noch über 300 m.

per von etwa 200 m Länge ernste Gefahren. Als völlig unzureichend müssen aber die Fahrwasser-Verhältnisse der Schelde bezeichnet werden, wenn man die künftige Entwicklung moderner Schiffstypen im Auge behält.

Der ehemalige Chef-Ingenieur der englischen Marine, Sir William H. White, wies in seiner Antrittsrede als Präsident der „Institution of Civil Engineers“ am 3. November 1903 darauf hin, daß man allgemein als erstklassigen Hafen nur denjenigen ansehen könne, der für Schiffe von 304,8 m Länge, 30,5 m Breite und 10—10,7 m Tiefgang zugänglich sei. Es ist zuzugeben, daß solche Schiffe heute noch nicht den Ozean befahren; aber wenn die Vorgänge der letzten Jahre nicht täuschen, muß man sich auf das Erscheinen solcher Ozeanriesen vorbereiten und Anstalten treffen, um sie zu beherbergen.

Diese Gesichtspunkte sind bei Aufstellung des großartigen Planes der belgischen Regierung für die Erweiterung des Antwerpener Hafens maßgebend gewesen. In diesem Projekt ist der künftigen Entwicklung in weitestem Maße Rechnung getragen; man könnte vielleicht Zweifel hegen, ob es zweckmäßig ist, schon jetzt für eine fernliegende Zukunft, deren Bedürfnisse man wohl ahnen, aber nicht mit Gewißheit kennen kann, die Entwicklung festzulegen. Da muß nun hervorgehoben werden, daß der Plan der Regierung nur den Rahmen für das künftige Bild abgeben soll; in durchaus verständiger Weise

soll schon jetzt für künftige Erweiterungen das erforderliche Land der Spekulation entzogen und in die Hand des Staates gebracht werden. In welcher Weise den künftigen Forderungen im gegebenen Rahmen entsprochen werden soll, bleibt späteren Erwägungen vorbehalten.

Bei der Beurteilung dieses Hafenprojektes darf man ferner nicht außer acht lassen, daß es aufs innigste mit den im Scheldelauf vorzunehmenden Korrektionsarbeiten zusammenhängt. Das erstaunliche Aufblühen des Antwerpener Hafens hat eine mächtige Förderung durch die Fertigstellung der Scheldekais (1885) erfahren. Die in den Jahren 1877—1885 gebauten Kais genügten mit ihrer Länge von 3,5 km bald nicht mehr, und auch mit den in den letzten Jahren fertiggestellten weiteren 2 km südlich der erstgenannten Kaistrecke kann der sich steigernden Nachfrage nach Liegestellen am offenen Strom nicht entsprochen werden. Nun gestattet der jetzige Lauf der Schelde es nicht, die Kaianlage in der Nähe der Stadt zu erweitern, außerdem erfordern die in den modernen Dampfmaschinen angelegten gewaltigen Kapitalien weitgehendste Ausnutzung derselben. Jeder Zeitverlust muß vermieden werden. Solche Schiffe müssen also nach Möglichkeit ohne Rücksicht auf den jeweiligen Stand der Tide den Hafen aufsuchen und nach Beendigung des Lösch- und Ladegeschäftes im Hafen ihre Fahrt wieder aufnehmen können. Ein offener Hafen vermag daher diesen Anforderungen in viel vollkommenerem Maße Rechnung zu tragen als ein Tidehafen. Das Bedürfnis, die Kaianlagen zu erweitern und die Fahrwasserverhältnisse der Schelde den an einen erstklassigen Hafen zu stellenden Ansprüchen anzupassen, sind die zwingende Veranlassung, eine einschneidende Korrektion der Schelde unterhalb Antwerpen ins Auge zu fassen. Nach dem von der belgischen Regierung dem Abgeordnetenhaus vorgelegten Plan soll aber außerdem der Stadt Antwerpen die Möglichkeit gegeben werden, ihre Dockhäfen zu erweitern. Da die Stadt der Ausführung des Durchstiches den lebhaftesten Widerstand entgegensetzte, weil sie während der Uebergangszeit oder mit anderen Worten bis zu dem Augenblick, in welchem der alte zu verlassende Scheldearm völlig abgeschlossen sein wird, eine Verschlechterung des Fahrwassers und damit die Möglichkeit einer völligen Absperrung des Hafens von der See befürchtet, ist die Ausführung so geplant, daß erst, nachdem der Hafenkanal durch seine beiden Schleusen mit der Schelde bei Kruisschans in Verbindung steht, die Beseitigung der Dämme, welche den Durchstich vor der Schelde abschließen, erfolgen soll. Auf diese gegen den großen Durchstich erhobenen Bedenken werde ich noch zurückkommen, ich will hier nur bemerken, daß diese und die übrigen geltend gemachten Einwendungen nach meiner felsenfesten Ueberzeugung unbegründet sind. Mit dem vorliegenden Entwurf ist die belgische Regierung vor allen Dingen bestrebt, auch das ängstlichste Antwerpener Gemüt zu beruhigen.—

Von allen Plänen zu einer Verbesserung des Scheldelaufs unterhalb Antwerpen ist derjenige des großen Durchstiches (vergl. hierzu den Plan des Regierungsprojektes Abbildg. 10 in No. 10) der älteste; er wurde im Jahre 1874 von Stessels, dem Begründer und Chef des hydrographischen Amtes in Belgien, dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten vorgelegt. In demselben Jahre wurde der englische Ingenieur Hawkshaw von der belgischen Regierung berufen, um ein Gutachten über den Plan der Schelde-Korrektion abzugeben; er empfahl die Ausführung des großen Durchstiches. Auch der General-Dir. der Brücken- und Wegebauten im belgischen Minist. d. öffentl. Arbeiten Maus empfahl denselben i. J. 1881. Trotz der außerordentlich klaren und überzeugenden Empfehlung des Durchstiches durch die vorgenannten drei Autoritäten beschloß die Stadt Antwerpen im Jahre 1883 den Bau der Becken Afrika und Amerika, der in demselben Jahre in Angriff genommen wurde. Ende der achtziger Jahre wurden sie dem Verkehr übergeben. Mit dem Bau dieser Hafenbecken schien nun das Schicksal des großen Durchstiches besiegelt zu sein. Um die

ungenügende Fahrwassertiefe in der Nähe des Forts Philippe zu vergrößern, entschloß man sich anfangs der 90er Jahre, Baggerungen auf dieser Strecke in Angriff zu nehmen. Gleichzeitig tauchten zwei neue Pläne auf.

Die belgischen Ingenieure Bovie und Dufourny, welche den einen dieser Entwürfe aufstellten, erkannten rückhaltlos an, daß der große Durchstich die beste Lösung sei, aber nach Fertigstellung der Becken Afrika (später Lefèbvre) und Amerika (s. Abbildg. 3 in Nr. 6), teilten diese Ingenieure die allgemein verbreitete Ansicht, daß an die Beseitigung dieser Becken nicht zu denken sei. Sie schlugen daher vor, durch Verlegung des Stromes, wie in Abbildg. 11 dargestellt ist, die mit den beiden Krümmungen bei Fort Philippe und bei Austruweel verbundenen Uebelstände zu beseitigen. Der andere Plan, der in Abbildg. 12 dargestellt ist, rührt von dem jetzigen General-Inspektor der Brücken und Wege Troost her. Während Dufourny die obere Stromverlegung durch einen Durchstich, die untere durch Abgrabung erzielen will — soll bei dem Troost'schen Entwurf der Strom allmählich in sein künftiges Bett hinübergedrängt werden. Diese beiden Projekte lagen vor, als im Herbst 1894 der Ober-Baudirektor Franzius in Bremen von der belgischen Regierung ersucht wurde, ein Gutachten über die Korrektion der Schelde zu erstatten.

Abgesehen von Einzelheiten, die sich auf die Ausführung beziehen, liegt sowohl dem Projekt Dufourny als auch demjenigen von Troost der nämliche Gedanke zugrunde. Durch die in beiden Entwürfen vorgesehenen Stromverlegungen sollen die schärfsten Krümmungen bei Fort Ste. Marie und bei Austruweel gemildert werden. Müßte die Wahl zwischen dem einen oder dem anderen dieser beiden Pläne getroffen werden, so würde man zweifellos dem Dufourny'schen den Vorzug geben müssen, weil er eine wirksamere Abflachung namentlich bei Austruweel vorsieht. Keiner dieser Pläne gewährt aber die Vorzüge des großen Durchstiches. Durch diesen Durchstich wird der Weg von Antwerpen nach See um etwa 2700 m abgekürzt, während nach dem Bovie-Dufourny'schen Entwurf diese Entfernung um etwa 300 m vergrößert wird. Diese Abkürzung gibt die Möglichkeit, eine größere nutzbare Tiefe sowohl im Fahrwasser als auch am Kai entlang zu erzielen. Gleichzeitig bringt die Abkürzung des Seeweges eine Verbreiterung des Stromes vor der Stadt mit sich, wodurch die Schaffung einer imposanten Reede ermöglicht wird, auf der die Schiffe, in ähnlicher Weise, wie in Hamburg und Rotterdam zwischen Festmachtetonnen liegend, nach beiden Seiten hin ihre Ladung in Fahrzeuge der Binnenschifffahrt löschen können.

Außerdem aber bietet der große Durchstich den Vorzug:

1. daß die vorhandene Kai-Anlage am offenen Strom um 8,6 km erweitert werden kann,
2. daß die Schifffahrt auf einem von jeder scharfen Krümmung befreiten Stromlauf ohne jede Gefahr fast bei jedem Wasserstand ausgeübt werden kann,
3. daß ferner nach Beseitigung aller die Bildung von Eisversetzungen begünstigenden Krümmungen Unterbrechungen der Schifffahrt, wie sie in den Wintern 1890/91 und 1893/94 eintraten, nicht mehr zu gewärtigen sind.

Durch den großen Durchstich wird allerdings durch die Verkürzung des Flußlaufes um rd. 3 km auch der mit jeder Flut sich füllende Raum verkleinert, zum größten Teil wird aber dieser Nachteil wieder ausgeglichen durch die der Flutwelle gegebene Möglichkeit, sich ungehindert in dem Flußlauf fortzupflanzen zu können. Der Hochwasserspiegel, der, wie erwähnt, in Gent 60 cm tiefer als in Antwerpen steht, wird eine geringe Erhöhung erfahren, das Fassungsvermögen des Stromes wird aber am meisten durch eine Senkung des Niedrigwasserspiegels im oberen Lauf gewinnen. Alle diese Erwägungen führten uns zu dem End-Ergebnis, das Projekt des großen Durchstiches sei die beste Lösung, und dessen Verwirklichung sei allein imstande, die Stellung des Antwerpener Hafens im Welthandel zu gewährleisten. —

(Schluß folgt.)

Vereine.

Vereinigung Berliner Architekten. Die Versammlung vom 18. Jan. 1906, zu welcher sich unter dem Vorsitz des Hrn. Kayser 54 Mitglieder eingefunden hatten, stand im Zeichen des Städtebaues. Es lag ein Antrag der Hrn. Heimann, Goecke und Albert Hofmann vor, welcher sich mit der Entwicklung Berlins und seiner Vororte vom Standpunkte des Städtebaues beschäftigt und zum Ziel einen General-Bebauungsplan für Berlin und seine Vororte hat. Zur Begründung des Antrages nahmen die Antragsteller nacheinander das Wort und versuchten in gegenseitiger Ergänzung ein Bild über

die bisherige Entwicklung Berlins und anderer Großstädte zu geben und zu schildern, aus welchen Gründen Berlin in seiner Entwicklung als Städte-Anlage hinter manchen Großstädten des Auslandes zurückgeblieben sei. Es sprach zunächst Hr. Heimann über „das Wachstum Berlins und seine bauliche Zukunft“. Redner ging aus von den Ergebnissen der letzten Volkszählung und stellte aus derselben fest, daß der Zuwachs der Bevölkerung zum großen Teil in Berlin selbst keinen Platz mehr findet, sondern in die Vororte sich ergießen muß. Daher sind für eine künftige Vergrößerung der Stadt vor allem diese in Betracht zu ziehen. Berlin mit seinen näheren Vororten hatte vor 30 Jahren 1 070 000 Einwohner,

heute zählt es 3 031 000 Seelen. Der jährliche Zuwachs stieg von 35 000 Köpfen im ersten Jahrfünft auf 93 000 Köpfe im sechsten Jahrfünft. Angesichts der in Deutschland stark fortschreitenden Zentralisation hält Redner eine Vergrößerung nach den bisherigen Verhältniszahlen für wahrscheinlich und kommt zu dem Ergebnis, daß Berlin mit Einschluß der ferneren Vororte in 30 Jahren 6 Mill. Einwohner haben dürfte. Das bedeutet, daß nicht nur das Weichbild von Berlin, das wohl kaum noch eine halbe Million Bewohner aufnehmen kann, sondern auch alle näheren Vororte voll ausgebaut sein werden; alles umschlingend bis Potsdam und Spandau, bis Cöpenick und Oranienburg. Dann wird der freie Luftstrom schließlich gar nicht mehr in das Innere der Stadt eindringen können. Redner fragt: „Sind wir vorbereitet auf ein solches Wachstum? Haben wir vorgesorgt, alles das zu tun, was eine solche Menschen-Ansammlung erträglich machen kann?“ Die Frage ist zu verneinen. Am meisten ist noch für den Verkehr geschehen, aber die ästhetischen, die sozialen und die hygienischen Anforderungen sind bei weitem nicht in dem Maße berücksichtigt worden, als dies nötig wäre. Es ist aber höchste Zeit, zu retten, was noch zu retten ist. Das Notwendigste ist ein Bebauungsplan für das ganze große Gebiet des zukünftigen Groß-Berlin, der nach großen Gesichtspunkten alles das festlegt, was unumgänglich notwendig erscheint, der die großen Straßenzüge bestimmt und vor allem große Flächen von der Bebauung freihält. Nur um die Bestimmung der großen Fäden des Bebauungsnetzes kann es sich handeln, die Ausfüllung der Maschen bleibt der fortschreitenden Entwicklung. Einförmigkeit und Schablone als Folgen der herrschenden Bauordnung sind zu bekämpfen; meilenlange, schnurgerade Straßen mit parallelen Wänden sind zu vermeiden; öffentliche Gebäude sind für solche Stellen vorzusehen, an denen sie im Stadtbilde zur Wirkung kommen. Es ist ein Unterschied zu machen zwischen Verkehrsstraßen und Wohnstraßen, und es sind zur Vermeidung der Schablone alle Umstände zu berücksichtigen, welche eine individuelle Ausbildung des Straßennetzes begünstigen, z. B. alte Straßenzüge, vorhandene Boden-Erhebungen, Wasserflächen, Grundstücksgrenzen usw. Doch darf sich die Steinwüste nicht ununterbrochen viele Meilen weit erstrecken, es ist vielmehr anzustreben, rings um Berlin die landschaftlich hervorragenden Punkte und einen großen Teil der fiskalischen Wälder zu erhalten. Gegebenen Falles ist freies Land aufzukaufen und von der Bebauung auszuschließen. Dem General-Bebauungsplan stehen gewisse Schwierigkeiten gegenüber. Die Riesen-Entwicklung Berlins traf uns unvorbereitet. Es gelang nicht, rechtzeitig die Eingemeindungsfrage zu lösen oder doch zu einem Abkommen mit den Vororten zu gelangen. Der organische Anschluß der Vororte an Berlin wurde nicht einmal versucht. Hierzu treten noch eine Reihe von Einzel-Umständen. Diesen stehen jedoch auch eine Reihe günstiger Momente gegenüber. An der Hand eines Planes weist Redner nach, daß Berlin durch die vielen Wasserflächen im Norden, Westen und Osten und durch die großen fiskalischen Wälder Vorzüge hat, welche für manches andere entschädigen können. Dazu kommen umfangreiche Krongärten, die kaiserlichen Jagdgebiete, die Exerzierplätze und nicht zuletzt die Rieselgüter Berlins.

Redner berührt nun das, was bereits im Sinne der angeregten Bestrebungen geschehen ist: Tiergarten und städtische Parkanlagen, Erhaltung des Grunewaldes, Erwerb von Teilen der Jungfernhaide durch Charlottenburg, Ausgestaltung der Spreeufer bei Spandau für die Interessen der Allgemeinheit, Anlage des Wilmersdorf-Schöneberger Stadtparkes usw. Abgesehen aber vom Kreuzberg ist keine der Erhebungen um Berlin angemessen ausgenutzt worden. Die Bebauung des Fichtberges in Steglitz z. B. hätte unterbleiben sollen; durch Krönung mit einem monumentalen Bauwerk nach Art der Sacré-Coeur-Kirche auf dem Montmartre in Paris hätte er zu einem landschaftlichen und künstlerischen Mittelpunkt für den ganzen Südwesten werden können. Die Ufer der Flüsse und Seen sind vielfach in unschöner und unzweckmäßiger Weise verbaut worden.

In einem unter Mitwirkung der einzelnen Gemeinden geschaffenen Generalplan sieht Redner das zunächst mögliche Mittel, die Besserung anzustreben, wo das noch zugänglich ist. Von dem Eingreifen der Gesetzgebung erwartet er, daß den Gemeinden der Erwerb von Grundflächen im Wege der Enteignung ermöglicht werde. Bisher ist diese Möglichkeit in Berlin vorhanden nur für Grundstücke, die im Interesse des Verkehrs erworben werden müssen, Redner wünscht sie auch auf andere Interessen der Allgemeinheit ausgedehnt. Vom Fiskus erwartet er, daß derselbe einen größeren Teil seines Be-

sitzes den Gemeinden gegen mäßige Entschädigung, sei es käuflich, sei es in Erbpacht, überlasse.

Als Ziel seines Vortrages stellte Redner im Verein mit den Hrn. Goecke und Albert Hofmann den Antrag: „Die Vereinigung Berliner Architekten“ erklärt es für dringend notwendig, daß für Groß-Berlin ein einheitlicher Bebauungsplan aufgestellt werde, der den Forderungen des modernen Städtebaues gerecht wird und es im besonderen ermöglicht, größere Flächen von der Bebauung frei zu halten.“

Darauf sprach Hr. Goecke über „Der Wiener Wald- und Wiesengürtel in seiner Bedeutung für den Städtebau“, sowie über die Bewegung zur Begründung von Gartenstädten. Wir haben über beide Gegenstände im Jahrg. 1905, No. 60, 1903, No. 49 und 1905, No. 44 ausführlich berichtet, sodaß wir darauf verweisen können.

Zum Schluß zog Hr. Albert Hofmann die städtebaulichen Verhältnisse einiger Großstädte des Auslandes zum Vergleich heran und versuchte den Gründen nachzugehen, weshalb Berlin in dieser Hinsicht in der Entwicklung zurückgeblieben sei. Die großartigen Umgestaltungen, die Paris unter der Leitung des Seinepräfekten Haussmann zu Beginn der Herrschaft des dritten Kaiserreiches erfuhr, waren außer den Gründen, die in der Sache selbst lagen, zu einem nicht geringen Teil auch aus politischen Motiven veranlaßt, da dem jungen Kaiserreiche daran liegen mußte, durch große und möglichst glanzvolle bauliche Unternehmungen seine Herrschaft zu befestigen. Auch in Wien waren es zu einem nicht geringen Teil politische Gründe, aus welchen die umfangreichen baulichen Neuanlagen vorgenommen wurden, denen die Hauptstadt Cisleithaniens die großartige Ringstraße verdankt, die eine der bedeutendsten, wenn nicht die bedeutendste Schöpfung des neueren Städtebaues ist. Hier galt es, nach den kriegerischen Ereignissen der Jahre 1859 und 1866 den Wiederaufbau des modernen Oesterreich und die zweite Renaissance Wiens auch durch großgedachte bauliche Anlagen einzuleiten.

Der Entwicklung Berlins standen, obgleich es nach seiner Wahl als Reichshauptstadt in volkswirtschaftlicher Beziehung einem ungeahnten Aufblühen entgegenging, politische Gründe wie in Paris und Wien nicht zur Seite, die Verwirklichung des Reichsgedankens machte sie überflüssig. Bis zur Mitte der siebziger Jahre waren die Straßen und Brücken Berlins im Besitz des Staates, und man wird angesichts der großen finanziellen Erfordernisse der Kriegsjahre von 1866 und 1870/71 begreifen, daß nicht allzu reichliche Summen verwendet werden konnten, die bauliche Entwicklung Berlins seiner Bedeutung als Reichshauptstadt anzupassen. Erst als die Straßen und Brücken an die Stadt Berlin übergingen, sehen wir letztere auf dem Gebiete des Brückenbaues eine ungemein vielseitige und erfolgreiche Tätigkeit entfalten. Wenn die Entwicklung auf dem Gebiete des Städtebaues nicht entfernt der Tätigkeit im Brückenbau gleich kam, wenn man namentlich bis heute nicht das Bedürfnis empfand, einen neuen Bebauungsplan aufzustellen, so mag das daran liegen, daß zu Beginn der 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts durch Hobrecht ein Bebauungsplan geschaffen wurde, der so weit ausgreifend war, daß man bis heute glaubte damit auskommen zu können. Zwischen damals und heute liegt aber eine Entwicklung von 35 Jahren, innerhalb welcher Periode der Städtebau zu zum Teil in ihrem Grunde veränderten Anschauungen gekommen ist. Andererseits haben Bevölkerungszunahme und Verkehrsentwicklung Verhältnisse geschaffen, welche Lösungen von durchaus modernen Gesichtspunkten aus fordern. Es gilt also, die Entwicklung der kommenden Jahrzehnte zu leiten und in die Bahnen zu lenken, welche den modernen sozial-wirtschaftlichen, hygienischen und künstlerischen Anforderungen, den Anschauungen von heute und der nächsten Zukunft entsprechen. Dabei ist das Augenmerk in gleicher Weise auf das bereits bebaute Gebiet von Berlin und Vororten zu richten, um hier noch mögliche Verbesserungen von Zuständen zu schaffen, die entstanden sind, weil die Entwicklung zu schnell fortgeschritten ist und die Verwaltungen vielfach überholt hat, wie auch auf das noch unbebaute und namentlich das von der Bebauung auszuschließende Gelände. Für die Schaffung eines General-Bebauungsplanes von Berlin und Vororten sind alle Kreise der Verwaltung und des Erwerbslebens zu interessieren. Redner wirft einen Blick auf die Bestrebungen, die in amerikanischen Städten zur Vorbereitung der baulichen Entwicklung der Zukunft getroffen werden. Er führt einen Aufsatz an: „New-York City of The Future“, in welchem berechnet ist, daß New-York im Jahre 1920 10 Mill. Einwohner haben werde und gefordert wurde, daß man heute schon Maßnahmen zur Aufnahme dieser gewaltigen Menschenansammlungen treffen

müsse. Zur Erörterung dieser weitgreifenden Fragen wurde eine Kommission vorgeschlagen, groß genug, um Vertreter des Handels, der Finanzen, der Verkehrsgesellschaften, der Ingenieurwissenschaft, der Baukunst, der Gartenkunst, der Malerei und Bildhauerei, der Statistik der Städte und der Städte-Gesetzgebung zu umfassen. In einem Artikel „Das Washington des 20. Jahrhunderts“ werden von der Park-Kommission von Washington großartige Vorschläge für die Umgestaltung der Bundeshauptstadt gemacht und dabei der Grundsatz ausgesprochen, die Verbesserung und Verschönerung von Washington sei nicht eine Frage des lokalen Stolzes allein, sondern des Enthusiasmus der ganzen Vereinigten Staaten. Um die Kühnheit der amerikanischen Pläne darzutun, führt Redner ein Projekt für Philadelphia an, das darin besteht, zur Verbindung zweier großer Parkanlagen durch bebautes Gebiet einen Boulevard von 180 m Breite mit einem Aufwande von 20 Mill. Doll. zu schaffen.

Die Nutzenwendung seiner Ausführungen auf den vorliegenden Fall ziehend, gab Redner auch seinerseits der Ansicht Ausdruck, daß, wie München im Jahre 1891 und Wien im Jahre 1892 die Notwendigkeit erkannt hatten, ihre bauliche Entwicklung der Zukunft durch Gewinnung eines General-Bebauungsplanes vorzubereiten, dieser Zeitpunkt auch für Berlin und Vororte schon längst gekommen sei, sodaß man damit nicht säumen sollte.

Schon im Jahre 1898 hat sich die preuß. „Akademie für Bauwesen“ mit der baulichen Entwicklung Berlins beschäftigt. In einem Gutachten vom 18. Febr. 1898 sprach sie aus, eine unbefangene Beurteilung der baulichen Entwicklung, welche die Stadt Berlin und ihre Umgebung in den letzten Jahrzehnten genommen habe, lasse erkennen, „daß in bezug auf die Gestaltung des Bebauungsplanes, auf die Anlage von Straßen und Plätzen, sowie auf die Stellung öffentlicher Gebäude und Denkmäler allgemeine künstlerische und technische Gesichtspunkte nicht überall die gebührende Berücksichtigung gefunden haben“. Um nun für die Zukunft die Vorbedingungen zu schaffen, die eine gute Entwicklung der Bebauung gewährleisten, gibt sie eine Reihe von Gesichtspunkten künstlerischer und sozialer Natur, regt an, eine Denkschrift zu verfassen und hält es namentlich für notwendig, einen Plan für das „Gesamtgebiet des künftigen Groß-Berlin“ aufzustellen. Sie empfiehlt, Vertreter der beteiligten Interessenten, Reich, Staat, Krone, Stadt- und Vorort-Gemeinden, zu gemeinschaftlichen Beratungen zu berufen, „um ein Gesamtbild von allen öffentlichen Baubedürfnissen für längere Zeit hinaus zu gewinnen und eine rechtzeitige Verständigung über Ankauf und Austausch von Grundstücken unter Ausgleich gegensätzlicher Ansprüche zu erzielen“. Man sieht also, es war hier vor beinahe 10 Jahren schon das angeregt, was heute die Verhältnisse zu einer Notwendigkeit gemacht haben. Daher ist Redner dem Antrag beigetreten und empfiehlt ihn der Versammlung zu möglichst einhelliger Annahme.

Nach warmer Befürwortung durch den Vorsitzenden und nach kurzer Besprechung, an der die Hrn. Reimer und Wolfenstein beteiligt sind, wird der Antrag einstimmig angenommen und beschlossen, in einer weiteren Sitzung eine Besprechung über die zunächst einzuschlagenden Wege herbeizuführen und eine Kommission zur Vornahme der Vorarbeiten zu wählen.

Aus dem übrigen Teil der Sitzung sei eine Anregung erwähnt, die „Vereinigung“ möge sich an der Ende Juni d. J. auf einem Gelände bei Schöneberg bei Berlin stattfindenden Ausstellung der Deutschen Landwirtschafts-Gesellschaft durch Vorführung von Bauten aller Art für das Land beteiligen. — Ferner bringt der Vorsitzende eine notarielle Erklärung zur Verlesung, welche sich darauf bezieht, daß das Mitglied Rathenau infolge eines bedauerlichen Unglücksfalles in seiner Familie in einzelnen Berliner Tagesblättern mit Anschuldigungen belastet wurde, die nach der vor einem Notar abgegebenen eidesstattlichen Versicherung völlig grundlos sind. Die betr. Blätter haben ihre Anschuldigungen zurücknehmen müssen. —

Die außerordentliche Versammlung vom 1. Febr. 1906 wählte zunächst die Hrn. Fritsch und v. d. Hude als Ersatzleute für den Ehrenrat. Die Wahl eines Mitgliedes des Ausschusses für die Architektur-Abteilung der Großen Berliner Kunst-Ausstellung 1906 fällt auf Hrn. Scheuermann. — Die als dritter Punkt der Tagesordnung angesetzte Besprechung über die zunächst einzuschlagenden Wege bei Verfolg des in der ord. Versammlung vom 18. Jan. im Prinzip einstimmig beschlossenen Antrages der Hrn. Goecke, Heimann und Albert Hofmann zur Schaffung eines General-Bebauungsplanes von Berlin und Vororten führt zu einer zwanglosen Aussprache zwischen den Hrn. Ebbardt,

Goecke, Heimann, Herzberg, Albert Hofmann und Kayser. Es wurden dabei unter Hinweis auf die Ergebnisse der letzten Volkszählung, auf die Verhältnisse der Grafschaft London und eine Äußerung des preuß. Hrn. Ministers des Inneren über das Verhältnis zwischen Berlin, seinen Nachbarstädten und Vororten, sowie unter Bezugnahme auf die entscheidende Wendung in der Entwicklung des Berliner Verkehrs und auf die angeregte Begründung eines Zweckverbandes zwischen Berlin und einzelnen Vororten die Mittel und Wege zur Erreichung des Zieles in großen Zügen besprochen und die Wettbewerbe zur Schaffung eines Bebauungsplanes für München vom Jahre 1891 und für Wien vom Jahre 1892 gestreift. Auch die materiellen Aufwendungen wurden im Hinblick auf die beiden Wettbewerbe in Erwägung gezogen und eine Summe von etwa 100 000 M. als die genannt, die für den Teil der Aktion aufzubringen wäre, bei welchem die „Vereinigung“ die Leitung der Geschäfte haben könnte. Dem Wunsche wurde Ausdruck gegeben, diese Leitung so lange wie möglich zu behalten, jedenfalls bis zu dem Augenblicke, der kommen müsse, in welchem mächtigere Faktoren, die Behörden, der Angelegenheit näher treten. München gewährte den Teilnehmern seines Wettbewerbes 4 Preise von zusammen 15 000 M., und zwar Preise von 6000, 4000, 3000 und 2000 M.; Wien setzte eine Summe von 75 000 M. an Preisen aus und verteilte zwei I. Preise von je 17 000 M. Dadurch ist für das Vorgehen der „Vereinigung“ ein gewisser Maßstab gegeben. Es wird die Möglichkeit, diese Geldmittel aufzubringen, erörtert und dabei namentlich auf die sozial verschiedenartig gearteten Verhältnisse der Berliner Vororte hingewiesen. Auch die Zeitdauer, auf welche hinaus ein neu aufzustellender Bebauungsplan seine Wirkung üben müsse, wurde besprochen. Hier standen sich die Ansichten entgegen; während einige Redner diese Zeitdauer nicht weit über ein Menschenalter erstreckt sehen wollten, waren andere der Meinung, daß ein sehr viel längerer Zeitraum, der das einzelne Lebensalter um ein vielfaches überschreite, ins Auge gefaßt werden müsse. Die Vertreter der ersten Ansicht belegten ihre Meinung mit den Ergebnissen der letzten Volkszählung. Nach dieser sei Berlin von rd. 830 000 Einwohnern des Jahres 1871 auf rd. 2 036 000 des Jahres 1905 angewachsen. Die 28 Vororte von Berlin sind von rd. 57 000 Einwohnern des Jahres 1871 auf rd. 1 Mill. des Jahres 1905 angewachsen. Charlottenburg z. B. wuchs in dem verhältnismäßig kleinen Zeitraum von dreieinhalb Jahrzehnten von 19 500 auf 250 000, Schöneberg von 4500 auf 150 000, Rixdorf von 8000 auf 160 000, Friedenau von wenig mehr als 2000 auf 18 000, Groß-Lichterfelde von 1000 auf 35 000, Weißensee von 470 auf 38 000 und Wilmersdorf von rd. 1700 auf 64 000 Seelen an. Schon hieraus ergibt sich, abgesehen von den möglicherweise gegen heute völlig veränderten Anschauungen, daß für die Wirkung eines Bebauungsplanes kein allzulanger Zeitpunkt ins Auge zu fassen ist. Niemand kann z. B. heute schon wissen, wie und unter welchen sozialwirtschaftlichen Umständen die Entwicklung der weiter entfernten Vororte in etwa 30 Jahren sein wird, die jetzt erst sich in den Anfangsstadien befinden oder von einer Entwicklung bisher überhaupt noch nicht berührt wurden. Auch in der Frage: nationaler oder internationaler Wettbewerb, standen sich die Meinungen gegenüber. Während die einen die Errungenschaften des Auslandes durch einen internationalen Wettbewerb mit verwertet wissen wollten, glaubten die anderen in einem nationalen Wettbewerb genügende künstlerische Kraft und sozialpolitische Erfahrung zur Lösung der Aufgabe zu finden. Zum Schluß wurde eine Kommission aus den Hrn. Ebbardt, Genzmer, Goecke, Heimann, Albert Hofmann, March und Fr. Wolff zur Beratung über die Vorarbeiten gewählt.

Im Saal hatte Hr. Georg Roensch eine größere Anzahl von Abbildungen ausgeführter Bauten und von Entwürfen zu geplanten Ausführungen ausgestellt, die in ihrer künstlerischen Auffassung und ungemein anziehenden Darstellung den vollen Beifall der Versammlung fanden. Es waren Abbildungen des Weinrestaurants Ule in Schwerin, ein von gemütvoller Romantik durchwehtes Refugium, der im Stile der deutschen Renaissance errichteten Sparbank in Schwerin, eines wirkungsvoll gruppierten Landhauses im Grunewald, eines monumentalen Erbbegräbnisses von vornehmer Haltung, eines Gemeindehauses für Johannistal, eines Wohnhauses für Schwerin von glücklicher, malerischer Gruppierung, des Kaiserpavillons für die Regatten bei Grünau usw. —

Inhalt: Der geplante Scheludedurchstich (Fortsetzung). — Vereine. — Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Druck von G. Schanck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



DEUTSCHE BAU- ZEITUNG

* XL. JAHRGANG * No. 20 *
BERLIN, DEN 10. MAERZ 1906

Lagerhaus in Stuttgart-Ostheim.

Architekt: Professor Theodor Fischer in Stuttgart. (Hierzu die Abbildungen S. 134 u. 135.)



ummer 2 d. J. der „Mitteilungen über Zement, Beton- und Eisenbetonbau“ enthielt einen Aufsatz über ein Lagerhaus für Eisenwaren des Hrn. Geh. Hofrates Leo Vetter, welches in Stuttgart-Ostheim nach den Entwürfen des Hrn. Prof. Theod. Fischer in Stuttgart durch die Firma Luipold & Schneider, technisches

Bureau und Unternehmung für Eisenbetonbau in Stuttgart und Lindau, in Eisenbeton-Konstruktion ausgeführt wurde. Der genannte Aufsatz beschäftigte sich ausschließlich mit der konstruktiven Seite des Werkes, dessen bemerkenswerte künstlerische Erscheinung uns jedoch veranlaßt, auf das Gebäude auch vom architektonischen Standpunkte zurückzukommen. Ein Lagerhaus ist bisher meist als ein künstlerischen Regungen unzugängliches Bauwerk betrachtet worden, bei dessen Formgebung lediglich die nackte Nützlichkeit zu sprechen habe. Sie führte fast ohne Ausnahme zum Kastenbau, ohne den Versuch einer Gruppierung und noch weniger den Versuch einer Anpassung an die Umgebung. Beide Umstände hat Fischer nach der untenstehenden Ab-

bildung in feinfühligere Weise in seinem Werke vereinigt. Das Lagerhaus wurde unter seiner Hand zu einem künstlerisch gerundeten Bau, der sich trefflich in den Charakter der Umgebung eingliedert. Vor allem vermied er, ohne die Raumausnutzung zu beeinträchtigen, das bei Fabrik- und Lagerbauten fast schon zur Gewohnheit gewordene unkünstlerische flache Dach und gab seinem Lagerhause ein dem Klima entsprechendes steiles Dach mit Walmen nach den beiden Stirnseiten des Baues. Dann setzte er die oberen Stockwerke zum Zwecke der Gliederung der Massen ab, wie das ähnlich bei älteren Fabrikbauten der Lausitz und des sächsischen Vogtlandes beobachtet werden kann. Durch beides erhielt die äußere Umrißlinie eine den Forderungen der Landschaft entgegenkommende Geschmeidigkeit.

In sachlich-konstruktiver Beziehung ist zu bemerken, daß der Bau als Lager für Eisenwaren dient, welche mit Ausnahme eines Teiles des Erdgeschosses in allen Geschossen lagern. Das Erdgeschoß enthält nach dem Grundris S. 134 Bureau-Räume, einen großen Packraum mit Verladerrampe und mit Expedition und Warteraum, sowie Magazine. Die Waren lagern in Gefachen, die bis unter die Decke reichen. Die Stockwerkshöhen wurden so niedrig bemessen, daß die obersten Gefache unmittelbar unter der Decke





AHNHOFBRÜCKE IN STETTIN * * * * *
 BLICK AUF DIE BRÜCKENBAHN GEGEN DAS LINKE UFER
 * * * * * MIT ANSICHT VOM OBERSTROM * * * * *
 * GESAMENTWURF VON DER STADTBAUVERWALTUNG *
 AUSFÜHRUNG: PH. HOLZMANN & CIE. IN FRANKFURT A. M.
 IN GEMEINSCHAFT MIT BEUCHELT & CO. IN GRÜNEBERG
 I. SCHL. FÜR DIE EISENKONSTRUKTION UND MIT DER UNION
 IN KÖNIGSBERG I. PR. FÜR DIE KLAPPEN UND DEREN ANTRIEB
 ≡ DEUTSCHE BAUZEITUNG. XL. JAHRG. 1906 NO. 20 ≡

noch bequem erreicht werden können. Bei der Anordnung der Fächer war die reichliche Zuführung des Lichtes besonders zu beachten; aus dieser Forderung ergab sich die laternenartige Anordnung der Fenster. Die Anlage der letzteren dicht unter der Decke begünstigte den Lichteinfall und ermöglichte

es, die Wandflächen für die Lagerung von Waren auszunutzen. Das zweimal zurückgesetzte Dach gestattete dessen größtmögliche Ausnutzung, ohne die zulässige Gebäudehöhe zu überschreiten. Das Aeußere wurde verputzt. Die Bauzeit betrug nur 4 1/2 Monate. Das ^{cbm} umbauten Raumes stellte sich auf 14 M. —

Neue Stettiner Straßenbrücken.

Von Stadtbaurat Benduhn in Stettin. (Fortsetzung.) Hierzu eine Bildbeilage.



Inzwischen hatte die Weiterbearbeitung des Entwurfes durch die Bauverwaltung eine vollständige Aenderung der Gesamtanordnung gezeitigt. Die Durchlaßöffnung war um mehrere Meter nach links verschoben und die für die Schifffahrt zunächst etwas ungünstigere Lage dadurch ausgeglichen, daß durch Abbagge-

rung auf der linken Inselseite und entsprechende Verschiebung des Bollwerkes auf der rechten Seite eine Veränderung der oberen Inselspitze in Aussicht genommen wurde. Unter gleichzeitiger Verlegung

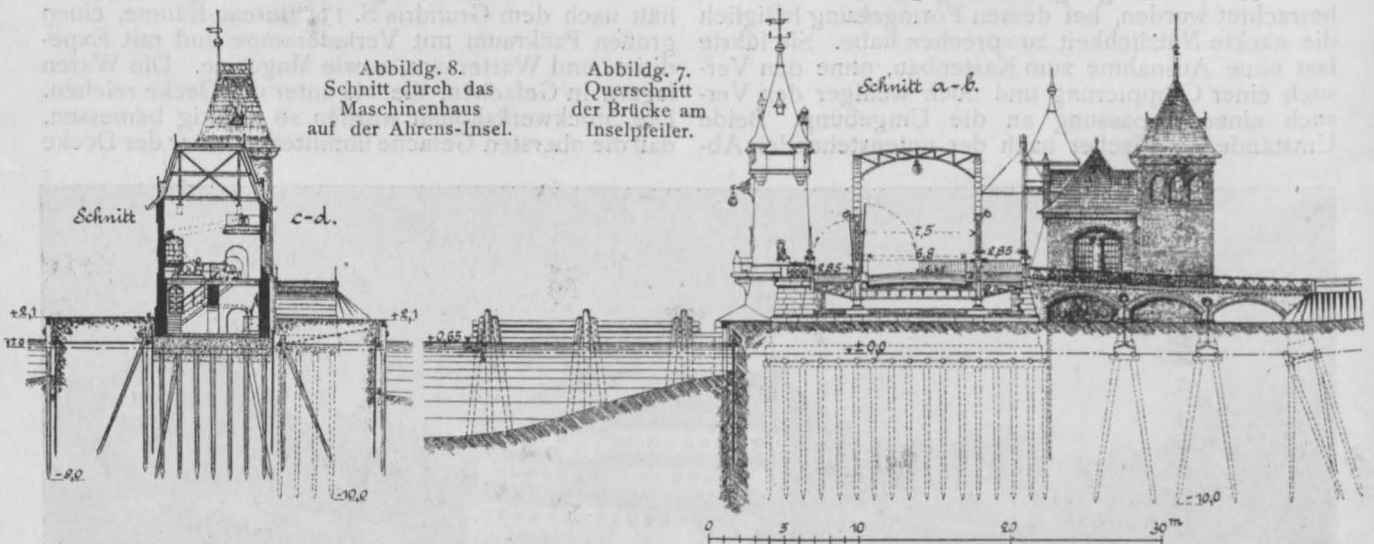
gestellt. Abbildg. 7 gibt einen Querschnitt vom Inselpfeiler wieder, Abbildg. 8 einen Querschnitt durch das Maschinenhaus.

Bei der Bedeutung, welche der Schiffsdurchlaß für die ganze Brücke hat, lag es nahe, denselben auch in architektonischer Hinsicht vorzugsweise zu betonen. Es geschah dies dadurch, daß die Klappenpfeiler mit 4 Türmen ausgestattet wurden (vergleiche



Abbildg. 9. Abschneiden der Pfähle der Klappenpfeiler im Senkkasten.

Abbildg. 10. Antriebsvorrichtung der Klappen.



Abbildg. 8. Schnitt durch das Maschinenhaus auf der Ahrens-Insel.

Abbildg. 7. Querschnitt der Brücke am Inselpfeiler.

des Inselpfeilers nach der rechten Inselseite war es nun möglich, den drei festen Ueberbrückungen gleiche Spannweiten zu geben. Als Vorteil dieser Anordnung ergab sich auch eine gleichmäßige Belastung der beiden Klappenpfeiler und dadurch bei derselben Grundfläche der Pfeilerfundamente eine geringere Belastung des Untergrundes. In der Abbildg. 6 ist die Brücke in Gesamtansicht, Längsschnitt und Grundriß dar-

auch die Aufnahme der Brücke, Abbildg. 1 in No. 18, sowie die Bildbeilage dieser Nummer). Um einerseits den Unterschied zwischen Ober- und Unterwasser sowie die obere Einfahrt zum inneren Hafen zu kennzeichnen und andererseits den Eindruck der Einförmigkeit zu vermeiden, erhielten die oberen Türme eine reichere Ausstattung als die unteren. In absichtlichem Gegensatz zu der architektonischen Aus-

bildung des Schiffsdurchlasses wurden für die Landpfeiler und Inselfeiler nur kleinere Pfeiler- bzw. Geländeraufbauten vorgesehen, während das auf der Insel belegene Maschinenhaus wieder etwas stärker hervortritt. Mit den Aufbauten und dem Maschinen-

gezogen. Der ursprüngliche Entwurf ist unter Berücksichtigung der Wünsche der Bauverwaltung dann noch durch die genannten Architekten einer Umarbeitung unterzogen worden.

Die Brückenbahn liegt zwischen dem Bahnhofvorplatz und dem Schiffsdurchlaß wagrecht und fällt dann mit 1:74 zur Silberwiese ab; die Rampen auf dieser Seite haben ein Gefälle von 1:40 (vergl. den Lageplan Abbildg. 5 in No. 18.)

Die Konstruktions-Unterkante der Klappen liegt in der Mitte des Durchlasses 4,08 m über Mittelwasser, sodaß große leer gehende Oderkähne noch bei einem Wasserstande von 60 cm über Mittelwasser ohne Öffnen der Klappen passieren können.

Die Rampe nach der Insel zweigt sich vom Inselfeiler zwischen den beiden rechtsseitigen Brückenöffnungen ab. Die Gesamtlänge der Brücke beträgt rd 200 m; die Breite der Fahrbahn 6,5 m und diejenige der Bürgersteige je 2,75 m. Ueber der Uferstraße erweitert sich die Fahrbahn nach dem Bahnhofvorplatz zu.

Einschließlich der Hauptträger, der Geländer und der Schutzstreifen zwischen den Vertikalen und der Fahrbahn ergibt sich eine Gesamtbreite der Brücke von 14,20 m. Die Fahrbahn besteht auf der festen Brücke

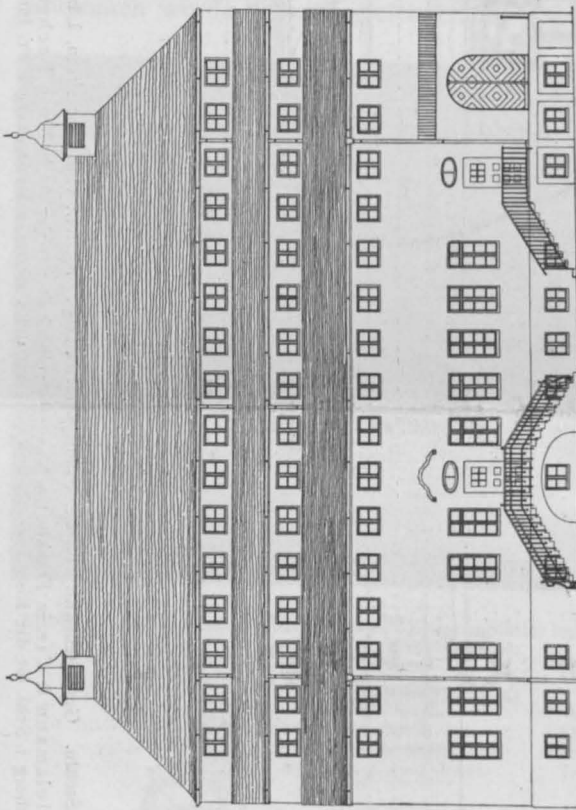
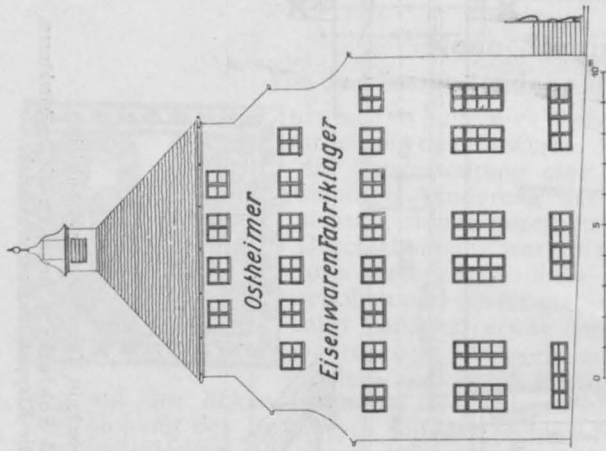
aus Granitpflaster mit Fugenverguß, auf den Klappen aus geriffelten Gußstahlplatten, während die Bürgersteige auf der festen Brücke mit Asphalt-estrich und auf den Klappen mit eichenen Bohlen belegt sind.

Der Inselfeiler und der Landpfeiler in der Futtermauer des Bahnhofvorplatzes stehen auf hohem Pfahlrost, dagegen sind die beiden Uferpfeiler und die beiden Klappenpfeiler unter Benutzung von Druckluft bis zu einer gegen Unterspülung sicheren Tiefe (-9,50 bzw. -12,50 Baum-Br. Pegel, dessen Nullpunkt auf -0,534 N. N. liegt) abgesenkt.

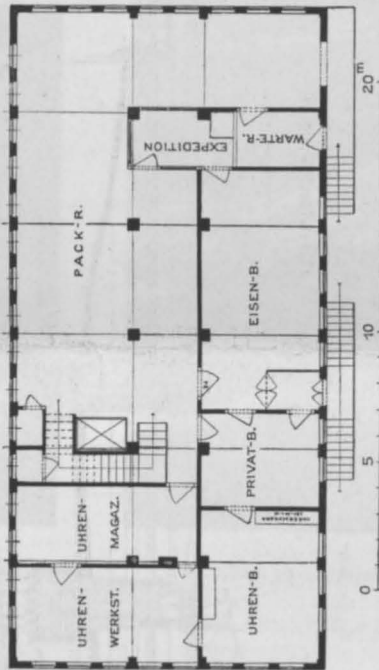
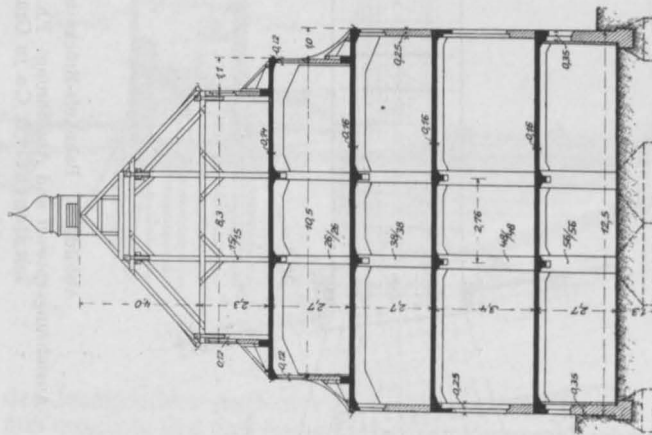
Die beiden Klappenpfeiler haben außer-

dem aus den schon angeführten Gründen je 63 Grundpfähle erhalten, welche nach dem Einrammen durch einen Taucher zunächst auf der Flußsohle und dann im Senkkasten stückweise abgeschnitten wurden, vergl. Abbildg. 9. Die Senkkasten, welche während der Absenkung der Pfeiler den Arbeitsraum für die Bodenförderung bildeten, bestehen aus Holz mit doppelten Wänden, deren Zwischenraum durch Beton ausgefüllt ist. Nach vollendeter Absenkung wurde der Arbeitsraum ebenfalls mit Beton ausgefüllt. Im übrigen erfolgte die Herstellung der Pfeiler aus Klinkermauerwerk, welches innerhalb des Wasserstandswechsels mit Granit, darüber an den Vorköpfen gleichfalls mit Granit, sonst aber mit besseren Klinkern verblendet ist. Die Hohlräume, welche, um eine zu starke Belastung der Gerüste zu vermeiden, bei der Absenkung im Mauerwerk ausgespart waren, wurden nachträglich mit Beton ausgefüllt.

Die Erzeugung der Druckluft erfolgte durch Pumpen, die in einem eisernen Prahm montiert waren. Dieser Prahm wurde möglichst nahe an die jeweilige Arbeitsstelle gelegt und die auf ihm befindlichen Pumpen erhielten ihren Antrieb durch einen Elektromotor oder eine für gewöhnlich in Reserve befindliche Lokomotive. Elektromotor und Lokomotive befanden sich ebenfalls auf dem Prahm; dem ersteren



Lagerhaus in Stuttgart-Ostheim. Arch.: Prof. Theod. Fischer in Stuttgart.



haus vereinigt sich die gefällige Form der Brückenträger, deren Endvertikalen in geschmackvoller Weise durch Kunstschmiedearbeit verziert sind, zu einem günstigen Gesamtbilde. Für die architektonische Bearbeitung hatte die Firma Ph. Holzmann & Cie. die Architekten-Firma Becker & Schlüter in Berlin heran-

wurde der Strom von einer auf dem rechten Ufer errichteten Zentralstation zugeführt, die außerdem den Strom für die Baumaschinen, in Sonderheit für die Vorrichtungen zum Absenken der Pfeiler, sowie für die Beleuchtung der Arbeitsstellen über und unter Tage zu erzeugen hatte.

Für die Ueberbrückung der tielliegenden Straße am linken Ufer sind Blechträger zur Anwendung gekommen, für die Hauptträger der übrigen, festen Ueberbrückungen Zweigelenkbogen mit aufgehobenem Horizontalschub. Die letztgenannten Hauptträger gestatten einen ungehinderten Querverkehr zwischen Fuß- und Fahrweg und beengen in keiner Weise den Raum zwischen dem Wasserspiegel und der Fahrbahn-Konstruktion.

Für die statische Berechnung der Hauptträger ist eine Verkehrslast von 450 kg/qm Menschengedränge für Fahrbahn und Fußwege, bei der Fahrbahn-Kon-

struktion und Kabel sind in den Klappenpfeilern senkrechte Nischen vorgesehen.

Für die beiden Träger der Klappbrücke sind bezüglich der beweglichen Belastung und der Beanspruchung dieselben Annahmen und Formeln zugrunde gelegt, wie für die Fahrbahnkonstruktion der festen Brücke. Die Konstruktionshöhe an den Enden (also in der Mitte des Schiffsdurchlasses) beträgt 77 cm . Die nutzbare Weite des Schiffsdurchlasses von $17,5 \text{ m}$ gestattet auch größeren Dampfern und zwei nebeneinander gekuppelten Oderkähnen noch ein gefahrloses und schnelles Durchfahren.

Für die Schiffe wird die Einfahrt in den Durchlaß sowohl unterhalb als oberhalb durch ein Leitwerk vermittelt.

Das Oeffnen der Klappen findet in 20, das Schließen in 30 Sekunden statt. Bei Reparaturen der einen Klappe kann mit Hilfe der anderen noch ein Durch-



Lagerhaus in Stuttgart-Ostheim. Arch.: Prof. Theod. Fischer in Stuttgart.

struktion ein 20 t schwerer Lastwagen (Achsenabstand $4,5 \text{ m}$, Radabstand $1,5 \text{ m}$) und außerdem Menschengedränge mit 450 kg/qm in Rechnung gestellt. Die zulässige Beanspruchung der Hauptträger auf Zug,

Druck und Abscheren ist zu $K = 900 \left(1 \pm 0,5 \frac{P_{\min.}}{P_{\max.}} \right)$

angenommen, diejenige der Fahrbahn-Konstruktion zu $K = 700 \left(1 \pm 0,5 \frac{P_{\min.}}{P_{\max.}} \right)$.

Die Fahrbahntafel wird bei der Ueberführung über die Uferstraße aus Buckelplatten, bei den übrigen festen Ueberbrückungen aus verzinkten Zorès-Eisen gebildet. Hierauf folgen eine Schicht aus Asphalt-Beton, dann eine Kiesschicht und zuletzt das Pflaster.

Unter den Fußwegen sind durch Aussparungen der Konsolen und in Bügeln hängend die Gas- und Wasserrohre hindurch geführt, während für die Ueberführung von elektrischen Leitungen der Raum unter dem Schutzstreifen zwischen den Vertikalen und Bordkanten als Kasten ausgebildet ist. Zwecks Unterdükerung des Schiffsdurchlasses durch die Rohrlei-

lassen von kleineren Schiffen stattfinden. Die Klappen haben eine feste Drehachse und werden mit Druckwasser bewegt, welches in dem auf der Insel erbauten Maschinenhaus erzeugt wird. Der Antrieb der Druckpumpen kann entweder durch einen Elektromotor von $9,5 \text{ PS.}$, der von dem hydraulischen Kraftsammler selbstständig an- und abgestellt wird, oder durch einen Gasmotor von $8,5 \text{ PS.}$ erfolgen.

Der Inhalt des Kraftsammlers genügt für ein einmaliges Oeffnen und Schließen der Klappen. Die Zylinder zum Antrieb der Klappen (vergl. Abbildg. 10) sind auf den Klappenpfeilern gelagert und wirken durch unmittelbar mit dem Kolben verbundene Zahnstangen auf ein Zahnsegment, welches auf der festen Drehachse sitzt. Die Steuerung der Klappen erfolgt von dem rechtsseitigen unteren Turme aus. Die inneren Steuerungsteile befinden sich in diesem Turm, die Hebel werden jedoch von dem an der Außenseite des Turmes befindlichen Wärterstand bewegt. Die ganze maschinelle Anlage ist für einen Betriebsdruck von 40 Atm. eingerichtet, es genügt jedoch ein solcher von 13 Atm. Im Winter kann das Druck-

wasser angewärmt werden, auch liegt die Möglichkeit vor, demselben zum Schutz gegen das Einfrieren Glycerin zuzusetzen. Der elektrische Strom für den Elektromotor wird von dem Kraftwerk des Freibezirkes geliefert, an welches auch die elektrische Beleuchtungs-Anlage angeschlossen ist.

Die beiden Klappen werden beim Schließen durch eine Finger-Vorrichtung selbsttätig miteinander in der Weise verbunden, daß stets eine gleiche Durchbiegung der beiden Klappen ohne Bildung eines Absatzes und zugleich eine Verteilung der senkrechten und wagrechten Kräfte auf beide Klappen stattfindet. Als Reserve für den maschinellen Antrieb ist ein

Hand-Antrieb vorhanden, mit welchem die Klappen in je 2 Minuten geöffnet und geschlossen werden können. Für den Hand-Antrieb sind 4 Mann erforderlich.

Mit dem Bau der Brücke wurde am 25. April 1898 begonnen, die Betriebs-Eröffnung erfolgte am 21. März 1900. Die Kosten der Brücke einschl. der Rampen und Flügelmauern betragen 1 412 741,43 M. Die Ausführung der Brücke war der Firma Holzmann & Cie. in Frankfurt a. M. übertragen, welche ihrerseits den festen Ueberbau durch Beuchelt & Cie. in Grünberg i. Schles. und die Klappen mit dem maschinellen Antrieb durch die „Union“ in Königsberg herstellen ließ.

(Fortsetzung folgt.)

Das neue Stadttheater zu Nürnberg.

Architekt: Baurat Heinrich Seeling in Berlin. (Schluß aus No. 18.)



en Angaben tatsächlicher Natur über den stolzen Monumentalbau, die so, wie sie uns zugehen, in den vorangegangenen Artikeln zum Abdruck gelangten, sei es uns gestattet, noch einige Erörterungen allgemeiner Art anzuschließen.

Auch dieser Bau ist nicht ohne vorausgegangene heftige Kämpfe in der Bürgerschaft von Nürnberg zur Errichtung gekommen, die Zeugnis ablegten von einer erfreulichen Teilnahme der Öffentlichkeit für die großen Bauaufgaben der Stadt. Die Kämpfe bezogen sich sowohl auf die sozialpolitische Bedeutung des Theaters wie auf den ihm zu verleihenden Stil. Nach seiner Gesellschaftsschichtung nimmt Nürnberg unter den deutschen Städten der Gegenwart eine eigenartige Stellung insofern ein, als im Laufe der letzten Jahrzehnte durch die schnelle Entwicklung blühender Industrien hier eine Gesellschaftsklasse herangewachsen ist, die sich mit dem alteingesessenen Patriziat in die frühere Alleinherrschaft vielfach und nicht ohne Erfolg teilt und in öffentlichen Angelegenheiten einen ausgesprochenen

Willen mit Nachdruck zur Geltung zu bringen sucht. Das geschah auch gegenüber dem neuen Stadttheater, welches man des überlieferten Charakters der Theater als plutokratischer Anstalten zu entkleiden trachtete, um ihm in Anlage und Ausstattung mehr den Charakter eines Volkstheaters zu verleihen. In der Tat wäre für einen derartigen Versuch gerade Nürnberg eine geeignete Stätte gewesen. Das haben die Vorstellungen unmittelbar nach der Eröffnungs-Vorstellung bewiesen, bei welchen es sich zeigte, daß die deutschen Klassiker den Olymp mit dichten Scharen bevölkerten, während die unteren Ränge leer blieben. Die literarischen Ansprüche einer industriellen, arbeitsamen deutschen Provinzial-Mittelstadt sind, das kann allenthalben beobachtet werden, andere als die einer Landeshauptstadt oder einer Großstadt mit ihrer strengen Konzentration der schönggeistigen Interessen allgemeiner Art. Daraus ergeben sich für die Anlage und den Betrieb eines Stadttheaters gewisse Anhaltspunkte oder Forderungen, denen Rechnung getragen werden muß, soll das Theater tatsächlich eine Bildungsstätte im Sinne des bekannten Aufsatzes Schiller's über die gesellschaftliche Bedeutung des Theaters sein. In Nürnberg sind die Wünsche des Patriziates durchgedrungen; das Theater erhielt

Ueber die Binnenschifffahrt in den deutsch-afrikanischen Schutzgebieten.

Was die Benutzung der natürlichen Wasserstraßen — der Flüsse — in unseren afrikanischen Schutzgebieten für die Personen- und Güterbeförderung betrifft, so ist leider unsere Kenntnis der Häfen sowie der schiffbaren Flüsse und des Grades ihrer Schiffbarkeit noch sehr gering und lückenhaft, wie dies auch nicht anders sein kann, da wir diese Schutzgebiete erst seit dem Jahre 1884 besitzen, ihr gesamter Flächenraum von 2 407 400 qkm den des Deutschen Reiches von 540 484 qkm um mehr als das Vierfache übertrifft und daher noch immer Landstriche vorhanden sind, die der Fuß eines Weißen noch nie betreten hat.

Bei der großen Schwierigkeit und Kostspieligkeit der Herstellung fahrbarer Straßen, und in noch höherem Grade der Anlage von Eisenbahnen ist es jedoch für die wirtschaftliche Erschließung der Schutzgebiete von hohem Wert, auch die ausgedehnten Wasserläufe soweit als möglich für die Personen- und Güterbeförderung nutzbar zu machen.

Aus diesem Grunde habe ich zunächst Veranlassung genommen, das über die Landungsverhältnisse und die Schiffbarkeit der Flüsse vorhandene Material übersichtlich zusammenzustellen und zu veröffentlichen, in der Hoffnung, daß dadurch nicht nur die Kenntnis unserer afrikanischen Kolonien erleichtert werde, sondern diese Arbeit auch zu ihrer Berichtigung und Vervollständigung anregen und in weiterer Folge zu einer Verbesserung der Schiffbarkeit der Flüsse führen werde.

Da diese Hoffnung sich jedoch bisher nicht erfüllt hat, so habe ich mich an das um die wirtschaftliche Erschließung unserer Kolonien hochverdiente „Koloniale Wirtschaftliche Komitee“ mit dem Vorschlage gewandt, zunächst für die am meisten in Betracht kommenden Kolonien Deutsch-Ostafrika und Kamerun das über die Binnenschifffahrt gesammelte Material durch die dortigen Verwaltungsbeamten einer Prüfung und Vervollständigung unterziehen zu lassen, um auf diese Weise eine

Grundlage für die Information der zum Studium der Schifffahrtsverhältnisse nach den beiden vorgenannten Kolonien hinauszuwendenden Wasserbautechniker zu gewinnen.

Wie notwendig es ist, an eine Verbesserung der Schifffahrt zu denken, zeigt u. a. folgende Bemerkung in den Reisebriefen des Reichstagsabgeordneten Storz:

„Es wäre sehr zu wünschen, daß durch Bühnenbauten ein größerer Teil des Sanagastromes in den Kwa-Kwa geleitet würde, um dauernd eine bequeme Wasserstraße herzustellen. Dann könnte die gefährliche Schifffahrt an der Sanagamündung ganz aufhören. Ähnlich liegt die Sache mit dem Mungo und wohl auch mit dem Wuri.“

Allerdings ist die Schiffbarkeit der Flüsse in Deutsch-Ostafrika und Kamerun durch den großen Wasserwechsel zwischen dem Niedrigwasser und dem während der Regenzeit eintretenden Hochwasser starken Schwankungen unterworfen und vielfach überhaupt nur während der Regenzeit ausführbar. Auch ist bei der mehrfach schon in geringer Entfernung von der Küste beginnenden Bodenerhebung und der dann in mehreren Terrassen ansteigenden Gestaltung des Landes die Schiffbarkeit der Flüsse am Fuß jeder Terrasse durch Schnellen unterbrochen und hört daher nicht selten schon in geringer Entfernung vom Meere auf. Da indessen in beiden Kolonien ein Wagenverkehr noch nicht eingerichtet ist, die Güterbeförderung mittels Träger 100—150 Pf. für 1 km, auf größeren Entfernungen sogar noch erheblich mehr beträgt und daher die Gewinngrenze für die Ausfuhr der Landesprodukte, Elfenbein, Straußenfedern usw. angenommen, schon bei einer Entfernung von 100—150 km von der Küste aufhört, so ist es erklärlich, welcher Wert bei den wenigen Eisenbahnen auf die Verbesserung der Schiffbarkeit der Flüsse zu legen ist.

Hoffentlich wird es auch ohne Inanspruchnahme des Reiches gelingen, die erforderlichen Mittel aufzubringen, um diese beiden wasserbautechnischen Erkundungen nach Deutsch-Ostafrika und Kamerun im nächsten Jahre auszuführen und damit der deutschen Wasserbautechnik ein neues Feld ihrer Tätigkeit zu eröffnen. —

Schwabe, Geh. Reg.-Rat a. D.

den Typus der französisch-italienischen Rangtheater und wurde neben einer Bildungsstätte zugleich eine Stätte für den gesellschaftlichen Verkehr der vornehmeren Gesellschaftskreise. Wir zweifeln aber nicht, daß bei der frischen Entwicklung von Nürnberg bald auch hier eine Differenzierung des Theaters insofern eintreten dürfte, als das geschilderte schöne Haus mit seiner reichen Ausstattung lediglich Opern- und Konzerthaus wird und ein zweites Haus für das Drama entsteht. Möglicherweise könnte aus der geplanten Festhalle dieses zweite Theater werden und das Opernhaus die vorübergehenden Zwecke einer Festhalle erfüllen. Wir könnten uns für Nürnberg keine idealere Festhalle denken als das neue Stadttheater.

Die Erörterungen, die sich über den Stil des Hauses entspannen, sind auf den Umstand zurückzuführen, daß, wie in sozialpolitischer Hinsicht, Nürnberg auch im Stilstreben der Gegenwart eine selbständige Stellung geltend macht. Es stehen sich die Forderungen von Alt-Nürnberg, des Nürnberg des Mittelalters und der Renaissance, welches von der Ringmauer umschlossen wird, und die Wünsche des neuen Nürnberg, das außerhalb der Ringmauer sich ausbreitet, gegenüber. Die Kämpfe drehten sich daher um die Frage, ob Nürnberger oder moderner Stil. Wir haben den Stil bei einem Bauwerke, welcher hier etwas wesentlich Anderes ist, als z. B. der Stil bei einem kunstgewerblichen Gegenstande, immer nur als eine Eigenschaft zweiten Ranges betrachtet, welche unbedingt hinter den Gedanken, den Inhalt, den Organismus des Werkes zurückzutreten hat. Wir geben aber zu, daß gerade für Nürnberg die Stilfrage eine erhöhte Bedeutung hat, wenn diese Bedeutung auch keineswegs ausschlaggebend sein kann. Es wurde nun auf der einen Seite mit Rücksicht auf die unmittelbare Nachbarschaft der alten Ringmauer mit ihren malerischen Türmen und die gegliederte Baugruppe des Germanischen National-Museums eine Anlage im Charakter von Alt-Nürnberg gefordert, während auf der anderen Seite aus dem Umstande,

daß das Theater außerhalb der Ringmauer, also gewissermaßen in Neu-Nürnberg liegt, die Anwendung des modernen Stiles gewünscht wurde. Entsprechend einer unbefangenen Stellungnahme zur Stilfrage kann man beide Forderungen mit der Frage: „Warum nicht?“ beantworten und wir würden diese Frage selbst dann äußern, wenn der moderne Stil für eine Stelle im ältesten Alt-Nürnberg gefordert würde. Denn nicht die Stilfrage ist hier das Entscheidende, sondern der künstlerische Takt, die selbstlose Rücksichtnahme auf die Umgebung und vor allem das Erkennen einer Persönlichkeit im Werke. Der Architekt des neuen Stadttheaters hat sich gegenüber diesen Fragen zu einem Kompromiß entschlossen, das so beurteilt werden muß, wie Kompromisse beurteilt werden müssen. Das Theater ist als Organismus, als Anlage eine Leistung von unbestrittener Größe der Auffassung, die eine gewaltige Summe reifer praktischer Erfahrung umschließt, eine Tat von großem Wurf. Seine Akustik und seine Einrichtungen haben sich glänzend bewährt, über sie waren und sind die Stimmen der verschiedenen Lager des Lobes voll. Seine künstlerische Haltung dagegen läßt an manchen Stellen des Aeußeren und des Inneren Wünsche aufkommen, die auch seinem Architekten nicht fremd sein dürften. Immerhin, es mache es einer nach und in jeder Beziehung besser!

Bei dem Zustandekommen des schönen Werkes hat der große Sinn der städtischen Körperschaften ein wesentliches Verdienst. Wie nun die Verhältnisse liegen, ist der städtische Baubeamte der Träger der Wünsche und Absichten seiner Verwaltung und damit die Persönlichkeit, deren beim Gelingen des Baues zu gedenken eine selbstverständliche Pflicht ist. Was der städtische Oberbaurat K. Weber dem Werke war, kann nur der ermessen, der die gewaltige Summe stiller Arbeit kennt, die sich der öffentlichen Würdigung entzieht, aber doch geleistet werden muß, damit eine Anlage von solcher Bedeutung verwirklicht werden kann. — — H. —

Vermischtes.

Eine Ehrung des Oberbaurates Prof. Dr.-Ing. K. Schäfer in Karlsruhe fand am 4. März statt; unter Anwesenheit zahlreicher Freunde und alter sowie jetziger Schüler wurde ihm sein von Leo Samberger in München gemaltes Bildnis als nachträgliche Gabe zu seinem 25-jährigen Lehrer-Jubiläum überreicht. Das Bildnis sollte von Franz Lenbach gemalt werden, eine Absicht, die der Tod dieses Meisters vereitelte. —

Zur Unterstützung der Forschungen über die verschiedenen Formen des deutschen Bauernhofes und des Bauernhauses hat das bayerische Staatsministerium des Inneren an die Distrikts-Verwaltungsbehörden, die Bauämter und die Gemeindebehörden folgenden Erlaß gerichtet: „Der Gesamtverein der deutschen Geschichts- und Altertumsvereine hat beschlossen, durch Fragebogen die verschiedenen Formen des deutschen Bauernhofes und Bauernhauses nach ihrer geographischen Verbreitung zu verfolgen. Diese erfreuliche Forschung ist nicht nur von Bedeutung für die eigentliche Volkskunde und Kulturgeschichte, sondern auch für die alte Stammesgeschichte und für die Geschichte der wirtschaftlichen Verhältnisse der deutschen Bauern. Der Verein für bayerische Volkskunde und Mundartenforschung in Würzburg bildet für Bayern die Zentralstelle der Erhebungen und bittet um förderliche Unterstützung seiner Bestrebungen durch die Verwaltungsbehörden. Diesem Wunsche entsprechend werden die Distrikts-Verwaltungsbehörden, die Bauämter und die Gemeindebehörden veranlaßt, die bezeichnete Forschung bei Veranlassung tunlichst zu unterstützen.“ —

Totenschau.

Karl Graff †. In einer Nervenheilanstalt in Leipzig starb am 25. Febr. im Alter von nur 61 Jahren der frühere Direktor der Kunstgewerbeschule in Dresden, Geheimer Hofrat Karl Graff, ein um die Entwicklung des sächsischen Kunstgewerbes in hohem Grade verdienter Architekt. Graff wurde am 4. Mai 1844 in Grabow in Mecklenburg geboren und machte seine ersten fachlichen Studien unter der Leitung seines Oheims, des Hofbaurates Demmler in Schwerin. Auf dem Polytechnikum in Hannover und auf der Bauakademie in Berlin studierte er Architektur und ging nach vollendeten Studien 1870

nach Wien, welches sich damals in seiner zweiten großen Renaissance befand. Hier war Graff unter van der Nüll und Siccardsburg beim Bau des Hofoperhauses tätig, kam dann zu Hasenauer, unter dessen Leitung er die Gebäude für die Wiener Weltausstellung des Jahres 1873 bearbeitete und hatte schließlich auch noch das Glück, unter Gottfried Semper für die Neubauten der Hofmuseen schaffen zu können. Nach 4jähriger Tätigkeit in Wien wurde er 1874, im Alter von nur 30 Jahren, als Direktor der Kunstgewerbeschule nach Dresden berufen, die er reorganisierte und erfolgreich bis Oktober 1905 leitete. Er schuf auch das mit der Schule verbundene Kunstgewerbe-Museum und erwarb sich um die Entwicklung der angewandten Kunst in Sachsen bleibende Verdienste. Graff war durchaus ein Vertreter der Renaissance, hauptsächlich in deutscher Abwandlung. Seine Blüte umfaßt die beiden Jahrzehnte von Beginn der siebziger bis zum Anfang der neunziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts. Den Strömungen der Zeit konnte er sich nicht entschließen zu folgen; daher war auch seine Zeit als Künstler längst vorbei, als er die Direktionsgeschäfte niederlegte. Seine Bedeutung bestand hauptsächlich in der Organisation. —

Wettbewerbe.

Einen Wettbewerb betr. Entwürfe für eine städt. Sparkasse in Apolda erläßt der Gemeinde-Vorstand zum 1. Juni 1906. Für das auf einem unregelmäßigen Gelände an der Fleischergasse und Bachstraße zu errichtende Gebäude steht eine Bausumme von 200000 M. zur Verfügung. Das Gebäude soll in erster Linie den Geschäftszwecken der städtischen Sparkasse dienen, jedoch auch Raumgruppen für die städt. Verwaltung, einen Sitzungssaal, Beratungszimmer, Standesamt, Wohnung des ersten Bürgermeisters usw. enthalten. Stil frei; hinsichtlich der Materialwahl ist Backsteinfugenbau ausgeschlossen. Hauptfassaden 1:100, die übrigen Zeichnungen 1:200. 3 Preise von 1500, 1000 und 500 M. in dieser oder anderer Abstufung. Ankäufe für je 400 M. vorbehalten. Es ist beabsichtigt, einen der Sieger oder Verfasser der angekauften Entwürfe an der weiteren Bearbeitung der Aufgabe zu beteiligen, doch behält sich die Behörde freien Entschluß vor. Dem 7gliedrigen

Preisgerichte gehören u. a. an die Hrn. kgl. Brt. Ludw. Hoffmann in Berlin, Stadtr. Prof. Dr.-Ing. H. Licht in Leipzig, Ob.-Baudir. Kriesche in Weimar, Brt. Günther und der Vorsteher des Stadtbauamtes in Apolda.

Ein Preisausschreiben betr. „Studie über die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Berliner Stadt- und Ringbahn“ schreibt der „Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure“ mit Frist zum 15. Februar 1907 ohne irgend welche Beschränkung in der Teilnehmerschaft aus, nur müssen die Arbeiten in deutscher Sprache abgefaßt sein. Zur „Prämierung preiswürdiger Lösungen“ ist ein Gesamtbetrag von 6000 M. ausgeworfen, der nach dem Ermessen der Preisrichter ganz oder geteilt verwendet werden kann. Das Preisrichteramt haben übernommen die Hrn.: Reg.- u. Brt. Glasenapp, Dir. Gredy, Geh. Brt. Herr, Ob.-Brt. Klose, Eisenb.-Bauinsp. Köttgen, Reg.-Bmstr. a. D. P. Forr, Kommerz.-Rat Radok, Dr.-Ing. Prof. Reichel, Geh. Brt. Rumschoettel, Geh. Brt. Schlesinger, Reg.-Rat Thuns, Ob.-Baudir. Wichert, Geh. Brt. Wittfeld. Das Ergebnis soll spätestens in der Mai-Versammlung 1907 des Vereins verkündet werden. Soweit die Verfasser der preisgekrönten Arbeiten nicht binnen 6 Monaten nach Urteilsverkündung von ihrem Rechte der Veröffentlichung selbst Gebrauch machen, fällt dieses Recht dem Verein zu.

Aus dem Programm, das in „Glaser's Annalen“ vom 1. März 1906, S. 81 abgedruckt ist, entnehmen wir die nachstehenden Bestimmungen. Von den verschiedenen Möglichkeiten, die Leistungsfähigkeit der Stadt- und Ringbahn zu erhöhen, ist derjenige Fall genau zu untersuchen, daß die Züge aus zweistöckigen Wagen bestehen, zu denen der Zugang von übereinander liegenden Bahnsteigen aus stattfindet. Vorgesehen ist elektrische Zuförderung unter Verwendung einfachen Wechselstromes, wie bei dem Versuchsbetrieb auf der Strecke Niederschöneweide—Spindlersfeld. Die Bahn muß auch später mit gewöhnlichen Wagen befahren werden können. Sowohl bezüglich der Wagen-Konstruktion wie hinsichtlich der oberen Bahnsteige sind die Anordnungen so zu treffen, daß jede Gefahr der Reisenden beim Ein- und Aussteigen ausgeschlossen ist. Im übrigen ist für entsprechende Regelung des Verkehrs, Vermeidung von Gegenströmungen in demselben, Erleichterung des Ein- und Aussteigens usw. zu sorgen.

Der Gang und das Ergebnis der Untersuchungen sind in einem Bericht ausführlich darzulegen und durch Skizzen zu erläutern. Verlangt sind ferner: die Einrichtung des Bahnhofes Jannowitzbrücke, soweit durchgeführt, daß sich die Möglichkeit der Ausführung erkennen läßt; die genaue Zeichnung nebst Berechnung des Wagens, mit dem Nachweis der unbedingten Festigkeit bei möglichst leichter Bauart. (Auch die elektr. Einrichtung der Wagen ist Gegenstand der Untersuchung, jedoch nicht die Einrichtung der Strecke); eine genaue zeichnerische Darstellung der Sicherheits-Einrichtungen von den Wagen und Bahnsteigen. —

Engerer Wettbewerb betr. die sächsische Kunst-Ausstellung 1906 in Dresden. Das Ausstellungs-Direktorium beabsichtigt, die Eingangshalle des Ausstellungs-Gebäudes auf der Brühl'schen Terrasse als Ausstellungssaal zur Aufnahme von Plastik umzugestalten. Um geeignete Vorschläge zu erhalten, wurde unter einigen Dresdner Architekten ein engerer Wettbewerb veranstaltet. Aus diesem ging Hr. Arch. Martin Pietzsch in Dresden-Blasewitz, als Preisträger hervor; er wurde von der Ausstellungs-Leitung mit der Ausführung seiner Pläne beauftragt. —

Ein Preisausschreiben für Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen erläßt der „Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ mit Frist zum 15. Juli 1907. Es sind insgesamt 30000 M. für Preise ausgesetzt, und zwar: 3 Preise von 7500, 3000, 1500 M. für Erfindungen und Verbesserungen betr. die baulichen und mechanischen Einrichtungen der Eisenbahnen einschl. deren Unterhaltung; 3 Preise in derselben Höhe für Erfindungen und Verbesserungen betr. Bau und Unterhaltung der Betriebsmittel; 2 Preise von 3000 bzw. 1500 M. für Erfindungen und Verbesserungen betr. die Verwaltung, den Betrieb und die Statistik der Eisenbahnen bzw. für hervorragende schriftstellerische Arbeiten über Eisenbahnwesen. Die Preise können mangels genügender Bewerbungen auch in anderer Weise verteilt werden. Im übrigen macht das Programm, das von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., zu beziehen ist, eine Reihe von Vorschlägen über erwünschte Arbeiten. Bedingung für die Zulassung zu der Bewerbung ist unter anderem, daß nur solche Erfindungen, Verbesserungen und schriftstellerische Arbeiten zugelassen werden, welche in die Zeit vom 16. Juli 1901 bis 15. Juli 1907 fallen; ferner

muß jede Erfindung und Verbesserung auf einer zum Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gehörigen Eisenbahn bereits vor der Anmeldung zum Wettbewerb zur Ausführung gebracht worden sein und der Antrag auf Erteilung des Preises durch diese Verwaltung unterstützt werden. Das noch ungenannte Preisgericht wird vom Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen eingesetzt. —

Ein Wettbewerb der „Deutschen Gesellschaft für christliche Kunst“ für die ihr angehörigen Architekten betrifft den Entwurf einer neuen kathol. Pfarrkirche in Achdorf bei Landshut in Niederbayern zum 15. Mai 1906. Bei Beobachtung einer Bausumme von 150000 M. soll die Kirche 1000 Sitzplätze enthalten. Das Schiff soll einen einheitlichen Raum bilden und tunlichst pfeilerfrei sein. Hinsichtlich des Stiles sind etwas widersprechende Angaben gemacht; in einem Vordersatz ist gesagt, es seien Renaissance, Barock oder ein neuer Stil zu wählen; in einem Nachsatze heißt es jedoch, mitbestimmend für die Wahl des Stiles sei die Nähe von Landshut, „das fast nur gotische Kirchen besitzt.“ Es gelangen 3 Preise von 600, 400 und 300 M. in dieser oder anderer Abstufung zur Verteilung. Die Arbeiten bleiben Eigentum ihrer Urheber. Zeichnungen 1:200. Das Preisgericht, welches nicht genannt ist, wird den Entwurf zur Ausführung empfehlen, den „es für den geeignetsten erachtet; doch übernimmt der Kirchenbauverein Achdorf keinerlei Verpflichtung gegenüber dem Urteil des Preisgerichtes.“ Das wird die Teilnahme am Wettbewerb nicht fördern. —

Wettbewerb Synagoge im Westend von Frankfurt a. M. Die Gebäudegruppe, die aus dem eigentlichen Synagogenbau und einem Nebenbau, der Schulzimmer und Wohnungen für den Rabbiner und den Kastellan enthalten soll, besteht, ist an der Ecke der Altkönig- und Königsteinerstr. errichtet gedacht. Bausumme 550000 M., Maßstab der Hauptzeichnungen 1:200; 2 perspektivische Ansichten. Die Preissumme von 9000 M. kann auch in anderer als der S. 117 genannten Abstufung verteilt werden. Ein Ankauf nicht preisgekrönter Entwürfe für je 500 M. ist vorbehalten. „Es besteht die Absicht, wenn möglich — jedoch ohne Verbindlichkeit — dem an erster Stelle preisgekrönten Bewerber die weitere Bearbeitung des Entwurfes und die Ausführung des Baues zu übertragen.“ Diese Aussicht wird ohne Zweifel eine starke Beteiligung zur Folge haben. —

Ein Wettbewerb betr. Entwürfe für die Errichtung einer Benno-Säule auf dem Ferdinand Miller-Platz vor der Benno-Kirche in München wurde vom Verwaltungsrat der Sedlmayr'schen Stiftung für Münchener Künstler beschlossen. Ausgesetzt sind 3 Preise von 500, 300 und 200 M. —

Der Rosengarten-Wettbewerb Worms ist mit 50 Entwürfen beschiedt worden, die vom 15. März ab in der Villa des Freih. M. v. Heyl öffentlich ausgestellt sind. Im Hinblick auf gleichwertige Leistungen beschloß das Preisgericht einstimmig, den 1. Preis von 500 M. in zwei Preise von je 250 M. zu zerlegen und neben diesen noch 2 Preise von 200 und 175 M. zu verleihen. Einen Preis von 250 M. errangen die Hrn. Arch. Johannes Bollert im Verein mit Hr. Gartening, Max Stulpe in Dresden, sowie der noch unbekannt Verfasser des Entwurfes „Turnierplatz.“ Der Preis von 200 M. wurde dem Entwurf „Rosen und Minne der Taten Sold“ der Hr. Stadtgärtner F. Tutenberg in Offenbach a. M., Gartenarch. Fred Henkel und Arch. Kurt Hoppe in Darmstadt, der Preis von 175 M. den Hr. Arch. Georg Metzendorf in Bensheim und Rosenzüchter Pet. Lambert in Trier zuerkannt. Zum Ankauf empfohlen wurden die Entwürfe der Hrn. Karl Reinhart in Wiesbaden, Bruno Taut in Stuttgart, Friedr. Bauer in Magdeburg, Potente in Potsdam und J. P. Großmann in Dresden-A. —

Ein engerer Wettbewerb betr. Entwürfe für ein Nationaldenkmal zur Erinnerung an die Erhebung Preußens in Memel wurde unter den Bildhauern Prof. P. Breuer, Prof. O. Janensch, Lewin Funcke, R. Felderhoff, Wenck in Berlin und Prof. Reusch in Königsberg ausgeschrieben. Für das vor dem Rathaus zu errichtende Denkmal stehen 80000 M. zur Verfügung. —

Wettbewerb Friedhofskapelle Zerbst. Es nennen sich uns folgende Verfasser angekaufter Entwürfe: des Entwurfes „Friede“ (XI) Hr. Fritz Schwarz in Charlottenburg, „Glaube“ Hr. Georg Grote in Magdeburg. —

Inhalt: Lagerhaus in Stuttgart-Ostheim. Neue Stettiner Straßenbrücken. (Fortsetzung.) Das neue Stadttheater in Nürnberg. (Schluß.) Ueber die Binnenschifffahrt in den deutsch-afrikanischen Schutzgebieten. — Vermischtes. — Totenschau. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Bahnhofbrücke in Stettin.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Druck von O. Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XL. JAHRGANG. NO. 21. BERLIN, DEN 14. MAERZ 1906

Ueber die Entwicklung der Stadt Antwerpen, ihrer Eisenbahn- und Hafenanlagen, sowie über den geplanten Schelde-Durchstich. (Schluß.)

II. Der geplante Schelde-Durchstich. Schluß. (Von Baurat de Thierry, Prof. a. d. Techn. Hochschule in Charlottenburg.)

Dwohl nun die Regierung keineswegs vor den hohen Kosten zurückschreckte, welche die Ausführung eines so großartigen Projektes mit sich bringen muß, vielmehr die bündige Erklärung abgab, der Kostenpunkt müsse der Hauptforderung nach dem besten, der jetzigen und künftigen Bedeutung des Antwerpener Hafens angemessene Projekt untergeordnet werden, wurde der Plan des großen Durchstiches, dessen Ausführung die Regierung beschloß, gerade von der Seite bekämpft, von welcher man einen Widerstand zu allerletzt hätte erwarten müssen.

Die Stadt Antwerpen machte gegen das Projekt verschiedene Bedenken geltend; am Schlusse eines im November 1897 an den Bürgermeister der Stadt Antwerpen erstatteten Berichtes faßt der Chef-Ingenieur der Stadt Antwerpen diese Bedenken wie folgt zusammen:

1. Es ist durchaus nicht erwiesen, daß das von der Regierung angenommene Projekt des großen Durchstiches die in Aussicht gestellten Vorteile, nämlich eine Verbesserung des ganzen Flußlaufes und eine Fahrinne von genügender Tiefe für Schiffe von größtem Tiefgang ohne Rücksicht auf den jeweiligen Stand der Tide dem rechten Ufer entlang gewährleistet.

2. Es steht mit Sicherheit zu erwarten, daß die Ausführung eine ernstliche Störung und eine Unterbrechung der Schifffahrt zur Folge haben wird und daß sie außerdem andere Gefahren herauf beschwört;

3. empfiehlt der Chef-Ingenieur der Stadt die Ausführung des Troost'schen Entwurfes, dessen endliches Gelingen sicherer und dessen Ausführung frei von allen Gefahren ist.

Für die Erweiterung der Dockhäfen wurde ein Hafencanal mit Seitenbecken in Vorschlag gebracht. Die Schleusen zu diesem Hafencanal sollten ungefähr an der unteren Mündung des großen Durchstiches erbaut werden. Die Regierung hat also in ihrem jetzigen Plan das Projekt der Stadt Antwerpen für die Erweiterung ihrer Hafenanlagen mit geringen Abänderungen angenommen, sie besteht aber auf der Ausführung des großen Durchstiches. Die dagegen geltend gemachten Bedenken kann sie nicht als berechtigt anerkennen. Um ihren Widerstand gegen den großen Durchstich zu rechtfertigen, wandte sich im Herbst 1898 die Stadt Antwerpen an den ehemaligen General-Inspektor des niederländischen Wasserstaats Conrad und an den Chef-Ingenieur des Wasserstaats Welcker und ersuchte diese Herren, ein Gutachten über die strittigen Fragen — Lage der tiefen Rinne im Durchstich und Gefahr von Versandungen während der Uebergangszeit — abzugeben. Die Herren Conrad und Welcker untersuchten den jetzigen Scheldelauf zwischen Antwerpen und Kruisschans und stellten auf Grund dieser Untersuchung die These auf:

Auf der Schelde unterhalb Antwerpen kann nur dann auf eine durchgehende Tiefe von 8 m unter Niedrig-

Wasser gerechnet werden, wenn das konkave Ufer einen Krümmungshalbmesser von weniger als 2000 m aufweist und wenn die Länge des Bogens 800 m beträgt. Demnach dürfe man nur für die oberste Strecke von 800 m Länge im Durchstich auf eine Tiefe von 8 m unter Niedrigwasser am Fuße der Kaimauer mit Sicherheit rechnen.

Die zweite den Herren Conrad und Welcker vorgelegte Frage bezog sich auf die Ausführung, ob während der Uebergangszeit, nachdem der Durchstich eröffnet, der alte Arm aber noch nicht abgeschlossen sein wird, Versandungen des Fahrwassers nicht zu befürchten und die Schifffahrt dadurch erschwert oder gar unmöglich gemacht wird, und ob es auch sicher sei, daß der alte Flußlauf abgedämmt werden könne. Die Antwort lautete, daß eine völlige Unterbrechung der Schifffahrt infolge von Versandungen wohl vermieden werden könnte, daß aber eine Erschwerung der Schifffahrt kaum zu umgehen sein wird, weil eine Abnahme der Geschwindigkeiten im Durchstich auf etwa die Hälfte der jetzigen Geschwindigkeiten eintreten wird, sodaß nach Ansicht der Gutachter der Durchstich als eine Art Ablagerungsbecken anzusehen sein wird.

Sie halten eine völlige Absperrung des alten Armes für unerlässlich, und zwar müßte zunächst der untere Sperrdamm in einer größten Wassertiefe von 13 m unter N. W. und erst nach dessen Fertigstellung der obere Sperrdamm in 8 m größter Wassertiefe erbaut werden. Für die Absperrung des alten Armes ist eine Bauzeit von etwa 5 Monaten erforderlich. Am Schlusse ihres Gutachtens empfehlen die Hrn. Conrad und Welcker als einzig auszuführende Korrektur eine Beseitigung der scharfen Krümmung bei Fort Philippe und Ersatz derselben durch eine Krümmung von größerem Halbmesser. Die Verlegung des Stromes von dem jetzigen konkaven nach dem konvexen Ufer soll durch Bühnen, welche allmählich vom linken bis zum jetzigen rechten Ufer vorgezogen werden müßten, erfolgen. Diese Vorschläge sind in Abbildg. 13 zur Darstellung gelangt, welche auch die Tiefenlinie von 8 m zeigt. Dieses Gutachten wurde uns vom Minister der öffentl. Arb. zur Aeußerung übermittelt. In unserer Erwiderung vom Monat Februar 1900 wiesen wir zunächst darauf hin, daß der Durchstich in vollem Umfange durch Baggerungen hergestellt werden soll und erst dann der Wirkung der Tideströmungen freigegeben werden darf, wenn die planmäßigen Querschnitte überall vorhanden und festgelegt sind. Die tiefe Rinne vor dem mit einer Kaimauer versehenen rechten Ufer soll auch künstlich geschaffen werden, es liegt daher auch nicht der geringste Grund vor für die Annahme, daß der Strom die ihm zugewiesene tiefe Rinne am Fuße der Kaimauer verlassen solle. Die Behauptung, daß eine Rinne von 8 m Tiefe unter N. W. nur in Krümmungen von weniger als 2000 m Halbmesser und 800 m Bogenlänge sich halten könne, müßte

aber auch schon deshalb als irrtümlich bezeichnet werden, weil die von den Hrn. Conrad und Welcker zum Vergleich angezogene Scheldestrecke schon verwildert ist.

Es sei hier noch nebenbei bemerkt, daß der französische Ingenieur Fargue auch gegen den großen Durchstich zu Felde zog, weil er der sinusoidalen Theorie dieses Herrn nicht entspricht. So interessant es an sich wäre, auf dieses kleine Scharmützel einzugehen, muß ich darauf verzichten, um meine Ausführungen nicht zu sehr in die Länge zu ziehen. Fargue hält das Projekt Mavaut für das beste, das in Abbildg. 14 wiedergegeben ist.

Obwohl die Befürchtung, daß Antwerpen von der See durch Versandungen im Durchstich auch nur vorübergehend abgeschnitten werden könnte, bei der Absicht der Regierung, den Durchstich erst nach Inbetriebnahme des Hafenkanales zu eröffnen, nicht mehr die Bedeutung hat, die man diesem Argument früher beimessen mußte, als das Sicherheitsventil des Hafenkanales nicht bestand, bringen die Gegner des großen Durchstiches dieses Bedenken auch jetzt noch immer wieder vor, sodaß ich auf diesen Punkt etwas näher eingehen muß.

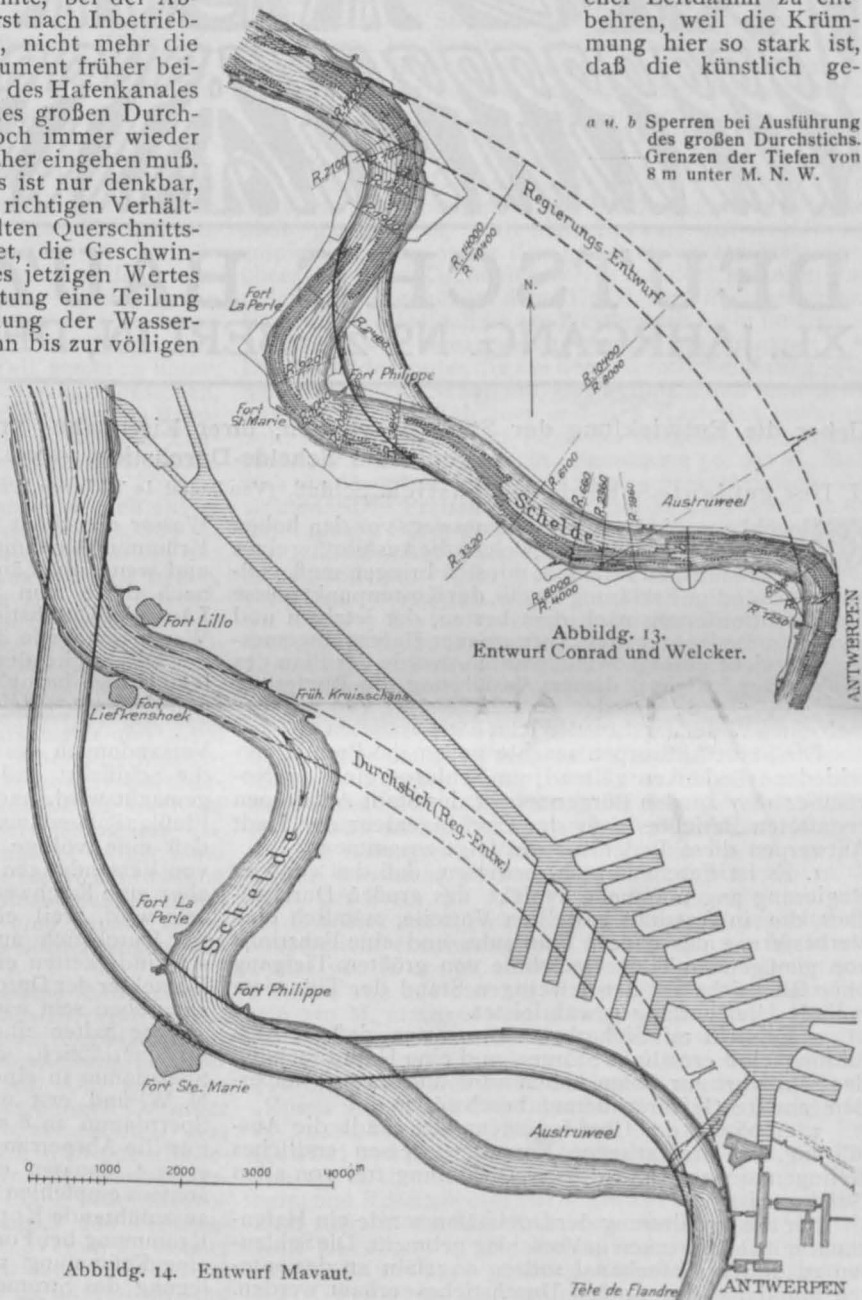
Eine Versandung des Durchstiches ist nur denkbar, wenn die Geschwindigkeiten nicht im richtigen Verhältnis zu den im Durchstich hergestellten Querschnittsgrößen stehen. Es wird nun behauptet, die Geschwindigkeiten müssen auf die Hälfte ihres jetzigen Wertes herabgehen, weil durch die Stromspaltung eine Teilung der Wassermenge erfolgt. Eine Teilung der Wassermenge wird zweifellos stattfinden, denn bis zur völligen Abschließung des alten Armes muß dieser sich bei jeder Flut füllen — daß aber hiermit eine Geschwindigkeitsabnahme im Durchstich verbunden ist, muß, wenigstens während der Flut, mit aller Entschiedenheit bestritten werden. Während der ganzen Flut wird die Stromspaltung am unteren Ende des Durchstiches eine Teilung jedes Elementes der Flutwelle zur Folge haben. Diese Teilung wird eine augenblickliche Senkung des Wasserspiegels an diesem Punkt nach sich ziehen. Diese örtliche Senkung ruft ihrerseits eine Verstärkung des augenblicklichen Gefälles von der Mündung her und damit eine Geschwindigkeitszunahme des einströmenden Flutwassers hervor.

Da das Mündungsgebiet aus dem unerschöpflichen Vorrat der Nordsee gespeist wird, muß somit auch jede sich in den alten Arm ergießende Wassermenge in jedem Augenblick aus dem Mündungsgebiet nachgeliefert werden. Die Querschnitte unterhalb der Ausmündung des Durchstiches nehmen so rasch zu, namentlich zwischen Niedrigwasser- und Hochwasser-Höhe, daß kein Zweifel darüber besteht, daß sie diese Mehrleistung übernehmen können. Angestellte Berechnungen haben ergeben, daß es nur einer Zunahme der mittleren Geschwindigkeit um etwa 15 cm bedarf, um die zur Füllung des alten Armes erforderliche Wassermenge auch nach der Spaltung zu liefern.

Durch die untere Stromspaltung ist also eine nachteilige Einwirkung auf die Geschwindigkeiten im Durchstich nicht zu erwarten. Im Gegenteil, so lange der alte Arm offen bleibt, ist sogar eine Geschwindigkeitszunahme im Durchstich selbst zu erwarten. Der alte Lauf ist nämlich um fast 3 km länger als der Durchstich, dieser wird also in Antwerpen eine Verlängerung der Flutdauer dadurch hervorrufen, daß die Flut gegenüber dem jetzigen Zustand um etwa 25 Minuten früher einsetzen wird. Die den Durchstich durchlaufende Flutwelle wird also viel eher das obere Ende des Durchstiches erreichen, als derjenige Teil der Welle, welcher den um 3 km längeren Weg im alten Flußlauf zurücklegen muß. Während der ganzen Flut muß sich also ein Teil des am oberen Ende des Durchstiches ankommenden Flutwassers in den alten Arm ergießen und der von unten ankommenden Flutwelle entgegenen. Durch die obere Spaltung wird also auch eine geringe Senkung des jeweiligen Wasserstandes hervorgerufen, welche nur eine Gefälls- und damit eine Geschwindigkeitszunahme im Durchstich selbst zur Folge haben kann. Da somit Geschwindigkeitsabnahmen im

Durchstich während der ganzen Flutperiode nicht zu erwarten sind, sind auch keine Versandungen des Fahrwassers im Durchstich zu befürchten.

Während der Ebbe verhalten sich beide Arme genau so, wie die Spaltungen eines Flusses im oberen Gebiet, da aber der alte Arm 3 km länger ist als der Durchstich, wird auch während der Ebbe das den alten Arm durchfließende Wasser die größte Geschwindigkeitsabnahme erfahren. Die Gefahr von Versandungen kann nur für die Abzweigungen der beiden Arme zugestanden werden infolge der plötzlichen Querschnittserweiterungen. Hier muß durch Leitdämme das Niedrigwasser-Bett festgelegt werden, aber auch am oberen Ende wäre ein solcher Leitdamm zu entbehren, weil die Krümmung hier so stark ist, daß die künstlich ge-



Abbildg. 14. Entwurf Mavaut.

Abbildg. 13. Entwurf Conrad und Welcker.

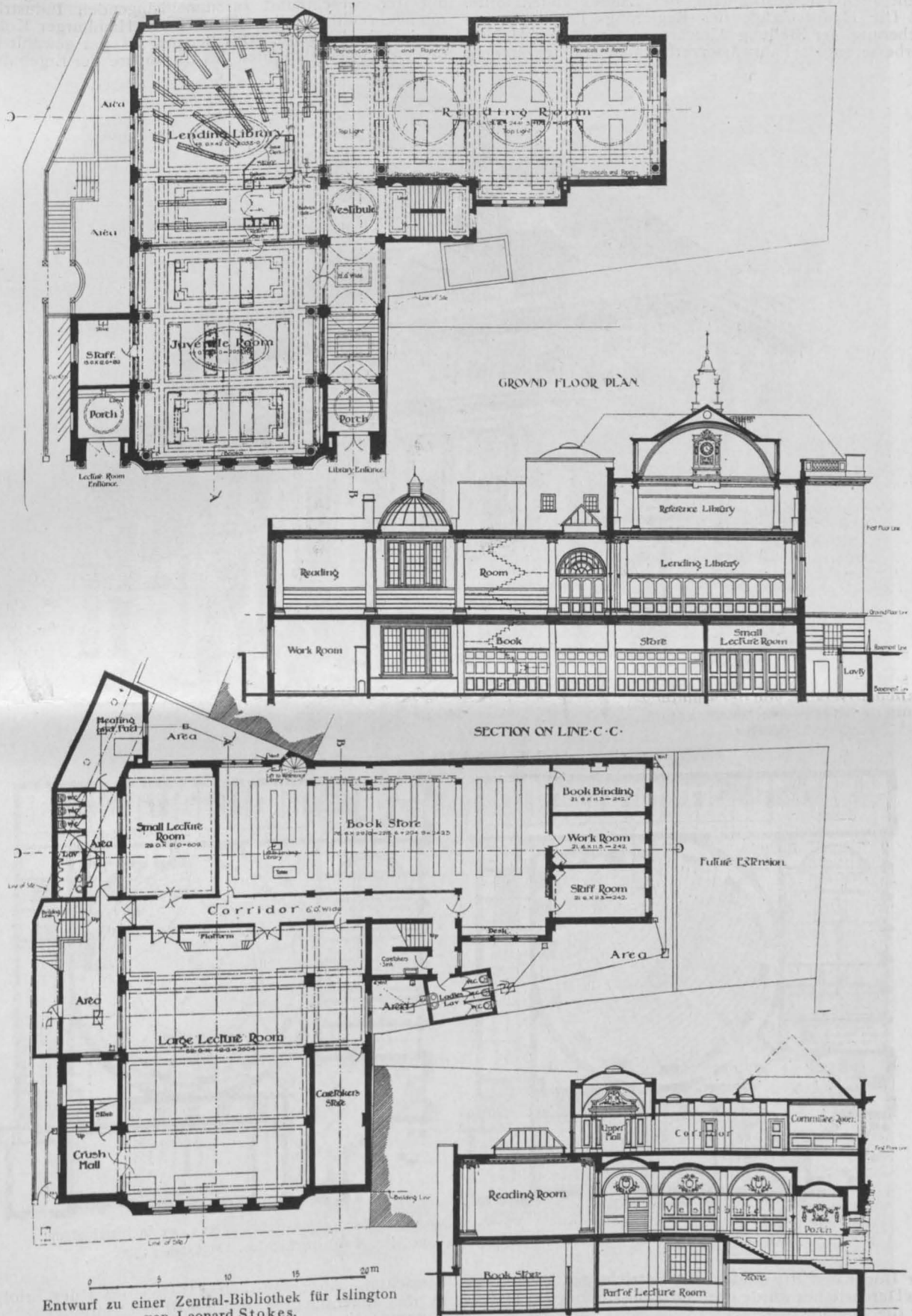
schaffene Rinne ihre Lage dem rechten Ufer entlang beibehalten wird.

Durch die im alten Arm herrschenden geringen Geschwindigkeiten wird die Verlandung dieses Armes begünstigt, und namentlich an der Stelle, an welcher die beiden Teilwellen sich während der Flut begegnen, wird sich eine förmliche Barre bilden. Hier ist daher die für den Bau des Sperrdamms gegebene Baustelle. Auch die von den holländischen Ingenieuren über die Abschließung des alten Armes angestellten Betrachtungen müssen daher als unzutreffend bezeichnet werden.

Eine Kritik des von den Herren Conrad und Welcker befürworteten Projektes kann ich mir füglich ersparen. Wie die Schifffahrt unbehindert aufrecht erhalten werden soll, und welche Summen der Bau von zahlreichen Buhnen in Wassertiefen von 16 bis 18 m unter N. W. verschlingen dürfte, sind Fragen, die nicht so leicht zu beantworten sind.

Man erlebte also das merkwürdige Schauspiel, daß das Projekt des großen Durchstiches von verschiedenen Seiten bekämpft wurde. Die Gegner des großen Durchstiches sind aber nur in der Bekämpfung dieses Projektes

Stadt bevorzugte Troost'sche Projekt aussprechen würden. Darin sah sie sich jedoch getäuscht; als daher die Regierung zu erkennen gab, daß sie für die Korrektur der Schelde an dem Durchstich fest halte, daß sie aber neben



Entwurf zu einer Zentral-Bibliothek für Islington von Leonard Stokes.

Aus: „British Competitions.“
Herausgegeben von Alex. Koch in London.

einig, in den positiven Vorschlägen dieser Partei herrscht keinerlei Uebereinstimmung. Die Stadt Antwerpen mag, als sie die Herren Conrad und Welcker ins Feld führte, die stille Hoffnung gehegt haben, daß diese sich für das von der

dem Durchstich die Erweiterung der Dockhäfen nach dem von der Stadt vorgeschlagenen Entwurf auszuführen bereit sei, mußte die Stadt ihren Widerstand aufgeben. Der Gemeinderat von Antwerpen hat hierauf den Regierungs-

Entwurf angenommen, die Annahme durch das belgische Parlament steht jedoch noch aus, aber es erscheint kaum denkbar, daß ein so großartiges Projekt, durch welches Antwerpen in eine beneidenswerte Lage gebracht wird, nicht auch die Zustimmung des Landes finden sollte.

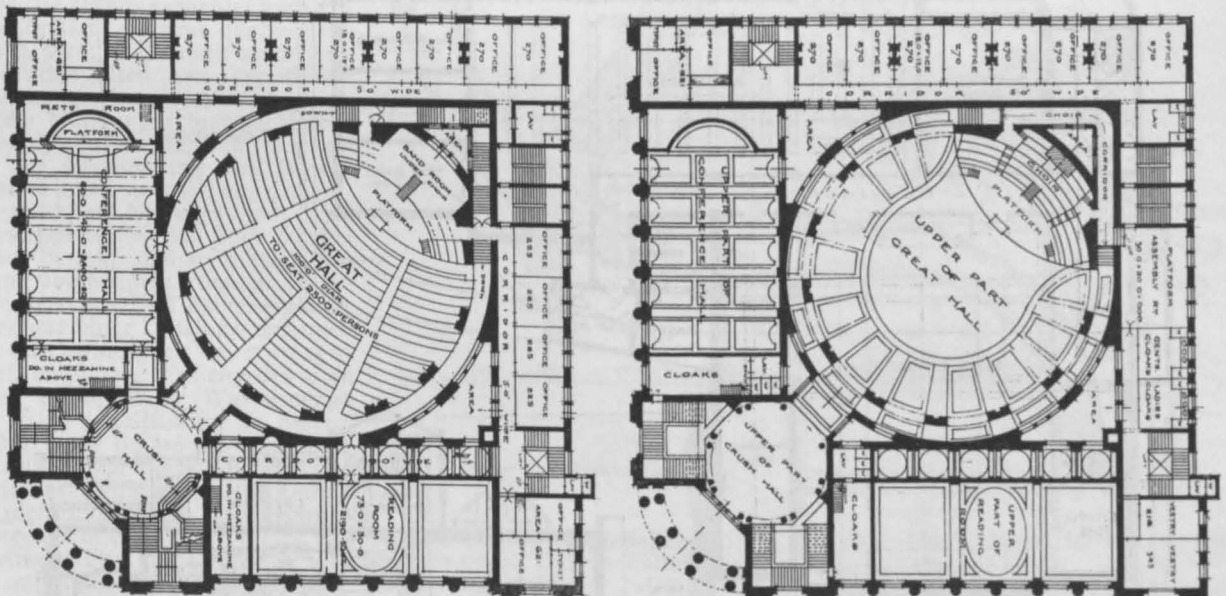
Die Hauptvorteile des Regierungs-Projektes sind Sicherung der Stellung Antwerpens als offenen Hafens, Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse und Erweiterung

eindrücke in der „Revue des deux Mondes“ vor kurzem veröffentlicht hat, sagt, indem er die Eindrücke, die er in Hamburg und Bremen erhalten, wiedergibt:

„Wenn die Deutschen die schnelle Entwicklung ihrer mit der Seeschifffahrt zusammenhängenden Industrien rühmen wollen, stellen sie stets den Hamburger Koloß in den Vordergrund. Das Beispiel ist gut gewählt für denjenigen, der lediglich das Ungeheure der Ergebnisse



Entwurf zu einer Zentral-Bibliothek für Islington von Leonard Stokes.



Entwurf zu einer Wesleyan Methodisten-Kirche für Westminster von Crough, Butler & Savage in Birmingham. Aus: „British Competitions“. Herausgegeben von Alex. Koch in London. Maßstab 1:700.

der Dockhäfen der Stadt. Der Verzicht auf Ausführung des Durchstiches würde die Preisgabe des offenen Hafens für die Zukunft bedeuten.

Ich sagte, die Lage Antwerpens werde durch dieses Projekt beneidenswert, und habe hierbei die Lage unserer deutschen Häfen an der Nordsee im Auge, die zweifellos den Wettbewerb Antwerpens jetzt schon empfinden und ihn in Zukunft in verstärktem Maße empfinden müssen.

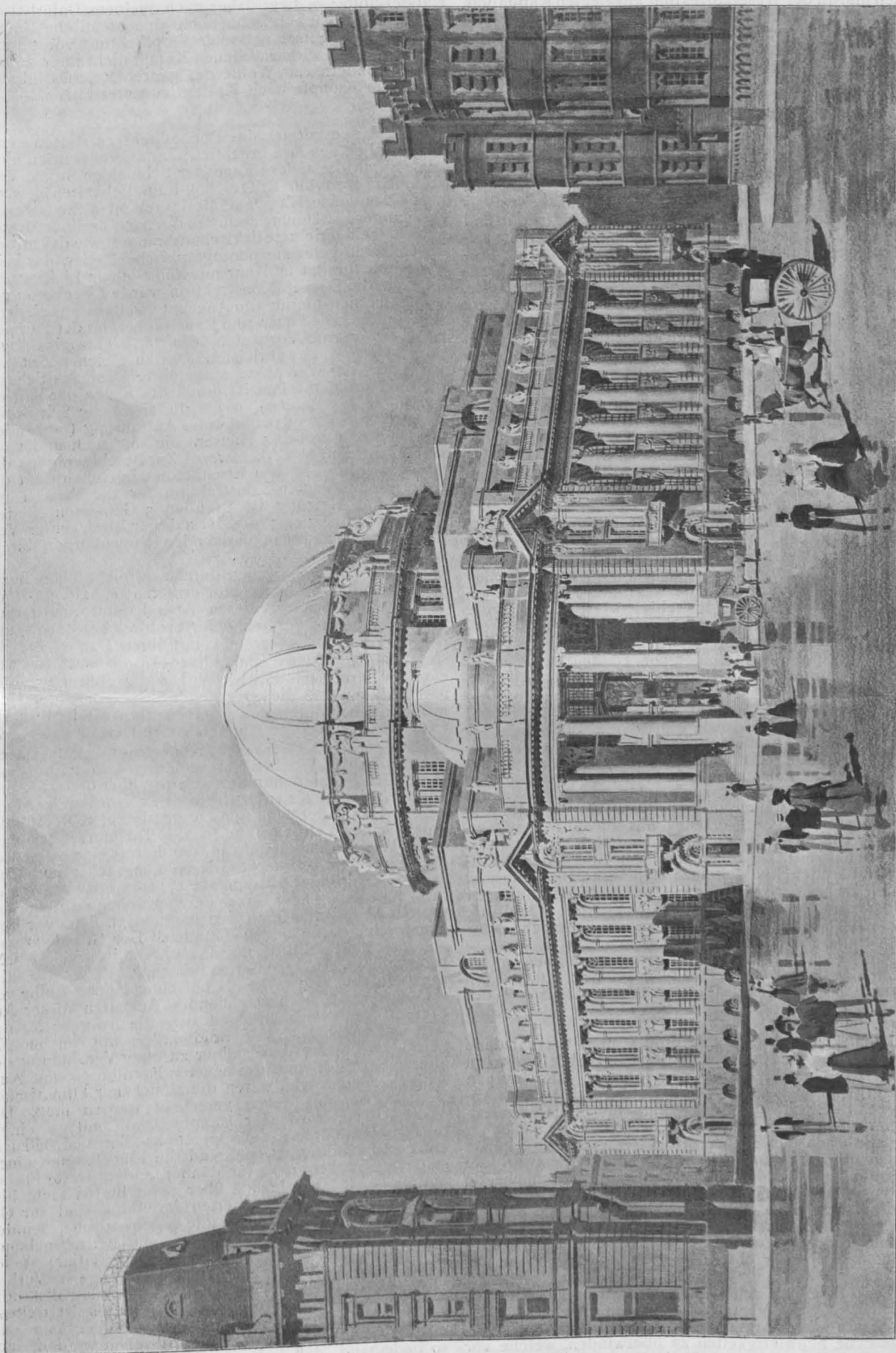
Ein geistreicher Franzose, der im vergangenen Sommer die deutschen Hansestädte bereiste und seine Reise-

betrachtet. Aber wenn wir das Geheimnis des Erfolges in den Eigenschaften der Menschen, Intelligenz, ausdauernde Energie, Kunst, mit geringen Mitteln Großes zu schaffen, suchen, dann offenbart Bremen dies noch mehr als ihre große Schwester, und das neue Reich hat alle Ursache, stolz darauf zu sein.

Die Natur hat Hamburg mit einem wunderbaren Fluß ausgestattet, welcher die Waren auf eine große Längenausdehnung sammelt und verteilt. Den Menschen fiel nur die Aufgabe zu, ihn auszunutzen. Sie tun es in

vortrefflicher Weise; aber Hamburg ist vor allen Dingen eine Schöpfung der Elbe. Die Natur hat nichts derartiges für Bremen getan. Es war ein kühnes Unterneh-

deutschen Fluß- und Kanal-Schiffahrt hielt, machte er die erfreuliche Mitteilung, daß Ende dieses Jahres das Fahrwasser der Elbe durchgehend bei Hochwasser 10 m



Entwurf zu einer Wesleyan Methodist-Kirche für Westminster von Crough, Butler u. Savage in Birmingham. Aus: „British Competitions“. Herausgegeben von Alex. Koch in London.

men, die kleine Weser zu zwingen, die Ernährung eines großen Hafens zu übernehmen.

In einem Vortrag, den Hr. Geh.-Brt. Bubendey zu Anfang dieses Jahres im Zentral-Verein für Hebung der

Tiefe haben werde, womit Schiffen von 9,5 m Tiefgang ermöglicht wird, die Hamburger Häfen zu erreichen. Wir sehen also, unser größter Hafen paßt sich ständig dem Bedürfnis nach grösserer Fahrtiefe an.

Die Lage Emdens ist insofern günstiger als die Lage Bremens, als Emden nicht allzuweit von einem tiefen Fahrwasser entfernt ist. Wenn aber die von dem kleinen Staate Bremen mit seinen 200 000 Einwohnern in seinen Häfen und in der Weserkorrektur angelegten Kapitalien, die ich auf rund 100 Millionen Mark schätze, nicht eine kostspielige aber vergebliche Anstrengung, Bremens Stellung als Welthandelsplatz zu behaupten, bleiben sollen, muß es den ihm von den Schiffbauern aufgezwungenen Kampf fortsetzen.

Vereine.

Der württembergische Verein für Baukunde hielt am 20. Jan. d. J. seine zweite ord. Versammlung ab. An Stelle des kranken Vorsitzenden leitete Ob.-Brt. Zügel den Abend. Er gedachte zweier in den letzten Wochen verstorbener Mitglieder, der Hrn. Ob.-Brt. v. Ehmann und Bauinsp. Gugler, und besprach dann verschiedene geschäftliche Angelegenheiten, darunter die Frage der Angliederung der Vereinsbücherei an irgend eine Lehranstalt, sowie die Beschränkung des Zeitschriften-Umlaufes.

Zuerst berichtete Hr. Prof. Maurer über die von ihm ausgeführte Wasserversorgung Berkheim. Die auf der linken Neckarseite nahe bei Eßlingen, doch hoch oben auf der Fulda-Ebene gelegene Ortschaft zählt 1247 Einwohner mit 216 bewohnten Häusern und wurde bisher von 3 laufenden Brunnen versorgt, deren Wasser indes nicht einwandfrei war. Da die zu verwendenden, dem schwarzen Jura entstammenden Quellen nördlich des Ortes 40^m tiefer liegen als dieser, so war künstliche Hebung notwendig. Hierfür wäre die gegebene Kraftquelle der elektrische Strom gewesen, da die Hochspannungsleitung der Neckarwerke Altbach-Deizisau nur 250^m vom geplanten Sammelschacht entfernt vorbeiführt. Um jedoch den Betrieb möglichst billig zu gestalten sowie namentlich, um von etwaigen Störungen in der Leitung unabhängig zu sein, wurde von der Verwendung der Elektrizität abgesehen und ein kleiner Stauweiher errichtet, dessen Wasser eine Hochdruck-Turbine antreibt. Die Größe des Hochbehälters ist so bemessen, daß der Ort 1½ Tage davon gespeist werden kann, sowie daß 2 Hydranten ununterbrochen 3, bei Pumpenbetrieb 4 Stunden lang Wasser entnehmen können. Besonders Interesse verdient die Rohrleitung, die ausschließlich aus Mannesmann-Röhren besteht. Diese wurden gewählt, da sie mit Rücksicht auf den hohen Druck bei Stillstehen der Pumpe sowie auf den starken Schub des Staudammes eine größere Sicherheit boten, als die Gußrohre. Ihre Zähigkeit ist bedingt durch das bei der Herstellung in Anwendung kommende eigentümliche Walzverfahren mit schräg zueinander stehenden Walzen. Hierdurch wird gleichsam ein Netz von spiralförmig sich kreuzenden Fasern erzeugt, das sowohl in der Querrichtung wie gegen inneren Druck erhöhte Widerstandsfähigkeit aufweist. Die Schachtlagen sind in der Hauptsache nur an den Straßenkreuzungen ausgeführt, während an den Zwischenstrecken die Hydranten wie Schieber nur mit Einbau-Garnituren versehen wurden und die einzelnen Hausleitungen unmittelbar senkrecht vom Hauptstrang abzweigen und auf dem nächsten Wege zu den Gebäuden führen. Durch diese Anordnung waren sowohl hinsichtlich der Schächte, wie der Privatleitungen bedeutende Ersparnisse möglich. Die Gesamtkosten des ganzen Werkes einschließlich Grunderwerb beliefen sich auf rd. 100 000 M.

Hierauf sprach Hr. Brt. Woltz über verschiedene in den letzten Jahren von der Firma Bihl & Woltz in Stuttgart ausgeführte Neubauten. Das im Jahre 1904 in Angriff genommene neue Gebäude der Diakonissen-Anstalt ist in 3 Stockwerken ausgeführt und für 42 Krankenzimmer mit zusammen 84 Betten berechnet. Die Zimmer sind alle nach der Sonnenseite gelegt, während gegen Norden die Badezimmer, Teeküchen und Operationsäle sich befinden. Der durch alle Stockwerke durchgehende Personen-Aufzug ist so geräumig, daß in ihm eine vollständige Tragbahre Platz hat, sodaß die Kranken in einfachster Weise zur Operation befördert werden können. In dem großen Hofraum sind das Wasch- und das Leichenhaus untergebracht, und zwischen beiden ist ein geräumiger Garten für die Rekonvaleszenten angelegt. Bei dem in einem schönen gelblichen, der Pfalz entstammenden Buntsandstein ausgeführten Warenhaus Tietz, dem ersten seiner Art in Stuttgart, waren zunächst baupolizeiliche Schwierigkeiten zu überwinden, welche vor allem darin bestanden, daß die Fronthöhe der Königstraße gegen die wesentlich tiefer gelegene Schmahle Straße nicht durchgeführt werden durfte, wie zuerst angenommen war. Diese Bestimmung kam zwar der male-

Im Jahre 1412 wurde es durch Bestimmungen des Hansa-Rezesses verboten, Schiffe von mehr als 3,6^m Tiefgang zu bauen. Solche Zeiten sind vorüber, wir sind stolz auf die Entwicklung unserer Industrie und unserer Handelsflotte; es liegt daher nach meinem Dafürhalten weder eine hamburgische noch eine bremische Frage, sondern eine deutsch-nationale Verpflichtung vor, unsere Häfen, die den wirtschaftlichen Kampf nicht ihrer selbstwillen, sondern zum Wohle des ganzen Reiches führen, in diesem Kampfe nach Kräften zu unterstützen. —

rischen Ausgestaltung des Daches sehr zu statten, verteuerte aber den Bau erheblich; andererseits wurden aber auch durch die tiefere Lage der Schmahlen Straße verschiedene wertvolle Erdgeschoß-Räumlichkeiten gewonnen. Das ganze Haus enthält insgesamt 9 Stockwerke. Besonderer Erwähnung bedürfen der nach Berliner Muster auch hier eingerichtete Erfrischungsraum sowie das mitten im Gebäude gelegene photographische Atelier, das kein Tageslicht besitzt und nur mit künstlichem Licht arbeitet. Für die Decken-Konstruktion wurde Eisenbeton gewählt, da sich hierfür die Angebote weitaus am niedrigsten stellten. Die Feuer- und Rauchsicherheit der Treppen ist durch eiserne Vorbauten, die mit Elektroglas abgeschlossen sind, gewährleistet. Das zu gleicher Zeit wie das Tietz'sche Warenhaus ausgeführte Kaufhaus Schaar-schmidt am Marktplatz ist durch die Kürze der Bauzeit (1. Juni bis 1. Oktober), sowie die ziemlich Schwierigkeiten verursachende stückweise Ausführung (es standen an der Stelle vorher 4 Häuser, die nur nach und nach geleert wurden) bemerkenswert. Zur Beschleunigung des Baues wurde hier von Eisenbeton abgesehen und die Koenen'sche Vouten-Konstruktion für die Decken gewählt. Die Heizung ist in allen 3 Gebäuden Niederdruck-Dampfheizung; die Heizkörper sind, unter Vermeidung der schwer zu reinigenden Rippenkörper, durchweg Radiatoren.

Beide Vorträge wurden durch zahlreiche Pläne bezw. Photographien erläutert und ertreten lebhaften Beifall.

Im Anschluß an diesen Abend fand am darauffolgenden Sonntag unter äußerst zahlreicher Beteiligung der Mitglieder des Vereines mit ihren Damen die Besichtigung der neuen Diakonissen-Anstalt statt, bei welcher die Hrn. Arch. Bihl & Woltz die Führer machten und insbesondere die eingehende Erläuterung der Operationszimmer durch den Chefarzt der Anstalt, Prof. Dr. Steinthal, allseitige Aufmerksamkeit erregte. — W.

Münchener (oberbayer.) Architekten- und Ingenieur-Verein. In der Wochen-Versammlung vom 25. Jan. 1906 sprach Hr. Bauamtmann Schachner über den Bau eines neuen, dritten Krankenhauses im Norden der Stadt, an der Hand der von ihm ausgearbeiteten Pläne, die unter seiner Leitung nun in die Tat umgesetzt werden. Das Gesamtgelände in der Form eines ziemlich gleichmäßigen Rechteckes, deren Längsachse von West nach Ost gerichtet ist, umfaßt 57 Tagwerk, von denen rund fünf auf die das Ganze auf vier Seiten umziehenden breiten Alleestraßen und den geräumigen Platz vor dem Hauptgebäude im Süden entfallen. Der Grundwert beziffert sich mit 2 Mill. M., der Bauaufwand ist mit 14 Mill. M. veranschlagt. Auf 1300 Betten berechnet, treffen auf jedes 137^{qm} Fläche, also mehr als bei einer ganzen Reihe von als musterhaft zu bezeichnenden Anstalten dieser Art. Freilich stellt sich infolgedessen die Ausgabe für das Bett auf 10 000 M. Eine Studienreise mit reichen Erfahrungen brachte den Redner zu einer Verbindung des älteren Korridor- und des neueren Pavillonsystems. Ausschlaggebend hierfür waren die Münchener klimatischen Verhältnisse, mit denen gerechnet werden muß. Die ganze Anlage wird vier Hauptgebäude mit je einem Mitteltrakt erhalten, in dem Operations-, Turnsaal, Bad usw. untergebracht werden, während die Flügelbauten einerseits die Krankenzimmer für Männer, andererseits für Frauen enthalten, deren Belegung über zwölf Betten nicht hinausgehen wird. Die isolierten Pavillons sind für Geschlechts- und Hautkranke, die psychiatrische, Kinderabteilung, Apotheke, Wirtschafts- und Betriebsgebäude bestimmt. Die dreigeschossigen Hauptpavillons stehen untereinander durch gedeckte Wandelgänge in Verbindung, aber jeder Trakt läßt sich nötigenfalls vollständig isolieren. Auf das Licht- und Luftbedürfnis ist weitestgehende Rücksicht genommen. Die Zwischenräume, die mit Gartenanlagen, Alleen usw. versehen werden, sind so bedeutend, daß Luft und Sonne überall ungehindert Zutritt finden; die Krankenzimmer sind in den Hauptbauten alle gegen Süden angeordnet. Die sämtlichen Bauten werden in dem heimischen Ziegelbau mit Verputz hergestellt und zwar ihrer vorwiegend praktischen

Bestimmung wegen ohne besonderen Aufputz mit plastischem Schmuck. Die Gruppierung der Einzelbauten trotz der notwendigen symmetrischen Anlage der Hauptbauten das malerische Element des Ganzen zur Geltung bringen. Und wer die unter dem reichen Anschauungsmaterial mit beigegebene Ansicht aus der Vogelschau, sowie das plastische Modell des Hauptbaues auf diese Wirkung hin prüfte, wird zugeben müssen, daß diese Absicht erreicht werden wird. An den Mitteltrakt des Hauptbaues mit einer gedeckten offenen Zufahrtshalle, die als eine dem ersten Stockwerk vorgelegte Terrasse abschließt, ist nach Osten hin unmittelbar ein niedrigerer Trakt angegliedert, der den evangelischen Betsaal enthält. Daneben steigt ein schlanker Turm mit Sateldach der katholischen Kirche mit ihrer zierlichen Apside empor. Dann folgt ein quadratischer Hof, an dessen Ostseite das schlichte Klostergebäude der die Krankenpflege übernehmenden barmherzigen Schwestern stößt. Vom Hauptgebäude isoliert liegt entgegengesetzt das Apothekenhaus und, am weitesten nach der Südwestecke gerückt, das Wohnhaus des Direktors. Die eigentlichen wirtschaftlichen Betriebsgebäude, wie Kessel- und Maschinenhaus, Waschhaus usw. sind im Norden angeordnet, um bei der in München nahezu konstanten süd- und südwestlichen Windrichtung alle Rauch- und Dunstbelastigung abzuhalten. Bei der Wahl des Platzes waren auch die günstigen Geländebeziehungen mit ausschlaggebend, so z. B. der tiefe Grundwasserstand. Die von West nach Ost streichende Abdachung wird abgegraben und östlich aufgeschüttet, um eine gleichmäßige Höhenlage zu gewinnen. Von dem Mitteltrakt des Hauptbaues nach beiden Seiten vorspringend wird eine 3 m hohe, nur von Toren durchbrochene Mauer das ganze Gelände von 550 m Breite und 340 m Tiefe umsäumen. Ein Hauptaugenmerk soll auf eine gewisse behaglich-gemütliche Ausstattung der Krankenzimmer gerichtet werden.

Die anschaulichen und eingehenden Ausführungen des Redners gaben im Verein mit den Grundrissen, Ansichten usw. ein äußerst übersichtliches Bild von dem gewaltigen Unternehmen, dessen erster Teil im Jahre 1908 in Betrieb genommen werden soll. Mit seiner Vollendung wird München wieder um eine hygienische Musteranstalt reicher sein. — J. K.

Die Vereinigung Berliner Architekten hielt am 15. Febr. d. J. unter Vorsitz des Hrn. Kayser die V. ordentliche Versammlung ab. Gegenstand der Tagesordnung war „Die Versicherungspflicht der Mitarbeiter der Architekten“. Das Referat hatte Hr. Landrichter Dr. Boethke übernommen. Der Vortragende griff mehrfach zurück auf den Vortrag, den er im Kreise der Vereinigung über ein ähnliches Thema im Jahre 1905 gehalten hatte.*) Seine damaligen Erörterungen seien hauptsächlich akademischer Natur gewesen. Heute hingegen sei die Angelegenheit der Versicherungspflicht der „Architekturbetriebe“ gewissermaßen akut geworden, da die nordöstliche Baugewerks-Berufsgenossenschaft in letzter Zeit eine große Anzahl von Privat-Architekten bzw. Architektur-Ateliers zur Anmeldung ihres „Betriebes“ aufgefordert habe. Wahrscheinlich würden in dieser selben Weise noch weitere Kreise der Privat-Architekten in Mitleidenschaft gezogen werden. Demgegenüber bleibt Redner durchaus auf dem von ihm schon früher vertretenen Standpunkt stehen. Er spricht seine Meinung bestimmt dahin aus, daß die Architekten als solche keine Gewerbetreibenden sind und daß deshalb die Architektur-Ateliers auch nicht in das Kataster der Berufsgenossenschaften gehören. Die Gründe und Auseinandersetzungen in einzelnen an die Architekten gerichteten Schreiben der Berufsgenossenschaft können als stichhaltig nicht anerkannt werden, vielmehr sei von der Berufung an die höheren Instanzen Erfolg in einem für die Architekten günstigen Sinne zu erhoffen.

An der darauffolgenden lebhaften Besprechung beteiligten sich außer dem Vorsitzenden die Hrn. Hartmann, Ebhardt, Boethke, Bangert, Reimer. Der als Gast anwesende Rechtsanwalt Berbig stimmte den Ausführungen des Vortragenden bei. Allgemein wurde die Ueberzeugung zum Ausdruck gebracht, daß sich die Architekten energisch gegen die Aufnahme ihres „Betriebes“ in die Berufsgenossenschaften sträuben müßten. Das erfordere zunächst schon die Rücksicht auf die Hochhaltung des Architektenstandes, dessen Angehörige kein Gewerbe, sondern eine Kunst betreiben. Die Unfallgefahr sei überdies bei den Architektur-Ateliers beinahe gleich null. Es ist aber auch ferner mit der Unfallversicherung soviel Schreibwerk und sonstiger Zeitaufwand verbunden, daß ein vielbeschäftigter Architekt,

selbst wenn er die verhältnismäßig niedrigen Beiträge nicht fürchtet, allen Grund hat, sich von ihr loszumachen.

Bereits früher war beschlossen worden, den Prozeß des Reg.-Bmstrs. Hartmann gegen die Berufsgenossenschaft auf Kosten der Vereinigung zu führen. Die Position des Hrn. Hartmann in diesem Prozeß zu stützen und das Reichsversicherungs-Amt, die in diesen Dingen oberste rechtsprechende Behörde, über die Tätigkeit der Architektur-Ateliers möglichst aufzuklären, wurde beschlossen, in der Sache Hartmann ein Gutachten der Vereinigung auszuarbeiten und dem Reichsversicherungs-Amt zu unterbreiten. Die Akademie der Künste und die Hochbau-Abteilung der Akademie des Bauwesens sollen gebeten werden, das Gutachten der Vereinigung im Interesse des gesamten höheren Bauwesens zu unterstützen. — B.—

Vereinigung Schlesischer Architekten. Sitzung vom 20. Febr. 1906. Vors. Hr. Arch. Fel. Henry in Breslau. Der Schriftführer der Vereinigung, Hr. Arch. Grau, erstattet Bericht über die bisherige Vereinstätigkeit von der Begründung bis zu den ersten Sitzungen und erwähnt in seiner Einleitung des Entschlusses der Vereinigung, als solche geschlossen Aufnahme bei dem Verbandsuchen, die dank dem Zusammenhange mit dem Breslauer Architekten- und Ingenieur-Verein der noch so kleinen Vereinigung auf der Düsseldorfer Versammlung 1904 gewährt wurde.

Entscheidend für den Entschluß, sich dem „Verbande deutsch. Arch.- u. Ing.-Vereine“ anzuschließen war die Erwägung, daß der Verband ohne Zweifel die Interessen der Architektenschaft stets warm vertreten hat und zu einer Spaltung keine Veranlassung gegeben hatte; mit bestimmend für den Entschluß war, daß mehrere der Vereinigung besonders liebe und tüchtige Kollegen zugleich als Unternehmer wirken. Das Recht, dem „Bund deutscher Architekten“ beizutreten, ist selbstverständlich jedem Einzelnen vorbehalten. — Hr. Grau berichtete weiter über die Erkundigung in Sachen des Domtürme-Ausbau. Danach steht zu hoffen, daß die Skizzen, die z. Z. der königl. Regierung und deren Sachverständigen vorliegen, auch nach dem maßgebenden Wunsche in geeigneter Form vor der Ausführung bekannt gegeben werden. Bei der Wichtigkeit dieser, weiteste Kreise interessierenden Frage ist die Notiz der „Schles. Zeitung“ mit Dank zu begrüßen, daß Hr. Diözesan-Bmstr. Brt. Ebers die „Renovation“, besser gesagt den Ausbau der Türme mit schlanken Pyramiden am 12. März im „Verein für schlesische Altertümer“ zum Gegenstand eines Vortrages machen wird. Es werden dort wohl auch die Zeichnungen und Urkunden, die zum Studium der überaus schwierigen Bauaufgabe herangezogen werden konnten, zur Ausstellung gelangen. Hr. Arch. Henry legte die Einladung zum Londoner Architekten-Kongreß vor, sie besprechend und die Reise in Rücksicht auf die deutschen Interessen warm empfehlend.

Der Schluß der Sitzung galt der Besprechung des Wettbewerbes zur Sängerrhalle, der zum ersten male den Versuch einer Jury aus den Konkurrierenden selbst brachte. Die nicht uninteressanten Erfahrungen dürften noch eine besondere Besprechung lohnen.

Als neue Aufgabe stellte sich die Versammlung die Untersuchung der Frage, wie kann den Architekten der Weg zu einer vorbereitenden Mitarbeit bei den großen kommunalen Bauaufgaben gesichert werden. —

Vermischtes.

Wahrung des künstlerischen Charakters der Städtebilder. In München und Weimar sind den Tagesblättern zufolge Maßnahmen getroffen worden, welche von Künstlern und Kunstfreunden mit Genugtuung begrüßt werden. In München hat das Stadtbauamt einen Entwurf für Vorschriften zur Denkmalpflege und Stadtverschönerung ausgearbeitet.

Die Vorschriften gehen auf die Ministerialentscheidung vom 1. Jan. 1904 über Denkmalpflege zurück und behandeln die künstlerische Ausbildung der sichtbaren Bauteile im Stadtgebiet, den Schutz hervorragender Gebäude, die Einfriedigung und Bebauung der Vorgärten, die Unterhaltung der baulichen Anlagen, die Beseitigung von Bauresten und unvollendeten Anlagen, das Verbot der Anbringung und Beibehaltung unschöner und störender Reklame- und Firmenschilder, Bemalungen usw.; daneben genaue Angaben über die Ausarbeitung der Eingabepläne, die künftig einen genauen Lageplan, aus dem die ganze Umgebung des Bauwerkes zu ersehen ist, sowie außer den Straßenansichten sämtliche Hof- und Rückansichten enthalten müssen.

In Weimar hat die Stadtverwaltung in die für die Stadt neu geschaffene Bauordnung eine Bestimmung auf-

*) Vergl. Dtsch. Bauztg. 1905, No. 48 und 50.

genommen, nach der die Bauerlaubnis versagt werden kann, sofern eine erhebliche Beeinträchtigung eines geschichtlich oder künstlerisch oder sonst bedeutungsvollen Platz-, Straßen- oder Städtebildes damit verbunden ist; ebenso sollen Veränderungen im Äußeren von Bauten oder Bauteilen, deren Erhaltung wegen ihres geschichtlichen, kunstgeschichtlichen oder künstlerischen Wertes von hervorragender Bedeutung für die Stadt ist, ferner auch erheblich störende Bauausführungen in der Nähe solcher Gebäude und an geschichtlich oder architektonisch bedeutungsvollen Plätzen seitens des Gemeindevorstandes ganz untersagt oder es können an die Bauerlaubnis solche Bedingungen geknüpft werden, durch die den erwähnten Störungen, Mängeln und Nachteilen vorgebeugt wird.

Es handelt sich in beiden Städten um Maßnahmen, die den vollen Beifall aller künstlerisch gesinnten Kreise finden werden. Ihr Erfolg oder Mißerfolg wird aber noch wesentlich von der Art ihrer Durchführung abhängen. Es bedarf künstlerisch völlig vorurteilsloser Kräfte, um Vorschriften zur Durchführung zu bringen, welche das Alte, Gewordene bewahren, dem Neuen aber keine Hindernisse bereiten. —

Bücher.

British Competitions in Architecture. Herausgegeben von Alex. Koch, Architekt in London. Jährlich 12 Hefte. Für Abnehmer des ganzen Jahrganges jährlich 16,20 M., Einzelhefte 2 M. —

Nach dem Vorbilde der „Deutschen Konkurrenzen“ hat es Hr. Arch. Alex. Koch in London unternommen, das reiche künstlerische Material der englischen Wettbewerbe dem Grabe der Mappen zu entreißen und der Oeffentlichkeit zugänglich zu machen, ein Unternehmen, welches auch in Deutschland mit Beifall begrüßt werden dürfte, da das Interesse an der englischen künstlerischen Hervorbringung auf architektonischem Gebiete auf dem Festlande ungeschwächt fortbesteht. Die „englischen Konkurrenzen“ erscheinen in monatlichen Heften von 20 : 30 cm Größe und 32 Seiten in würdiger Ausstattung und enthalten neben den hervorragendsten Entwürfen eines Wettbewerbes auch die Bedingungen für denselben. Die Art der Wiedergabe ist vortrefflich, die Abbildungen dieser Nummer sind Beispiele hierfür. Es sind bis jetzt 5 Lieferungen erschienen; sie enthalten die „Lambeth Municipal Buildings“, die „Wesleyan Memorial Hall“ für Westminster, die „Islington Central Library“, die „Parish Church“ für Epsom und die „Mitchell Library“ für Glasgow. Was erschienen ist, läßt berechtigte Hoffnungen für die Weiterentwicklung des dankenswerten Unternehmens zu, das der Beachtung der deutschen Fachkreise angelegentlich empfohlen sei. —

Carl Zehnder. Idealarchitekturen. 20 Tafeln. Berlin, Max Spielmeier. Preis 15 M. —

Der Verfasser will mit seinen Idealentwürfen in unserer realistischen Zeit einen „Vorstoß wagen“ nach dem Gebiete, welches einst Pozzo, Bibiena und Piranesi und später Schinkel bebauten. Er will durch sie die Architektur ihren Schwesterkünsten nähern, „da, wo sie sich in ihren höchsten Regionen ergehen“. Das geschieht mit einer starken Fähigkeit zur perspektivischen Darstellung und auch mit einer unleugbaren Größe der Auffassung. Schade nur, daß der Charakter der Architektur des Verfassers und die in den Blättern zum Ausdruck kommende künstlerische Oekonomie der großen Darstellungskunst nicht ganz die Wage halten. Die überquellende Phantasie beeinflusst auch zu sehr die Empfindung für die konstruktive Möglichkeit, die auch Idealentwürfen erhalten bleiben sollte. Immerhin spricht aus den Entwürfen eine interessante künstlerische Persönlichkeit zu uns. —

Karl Statsmann. Zur Geschichte der deutschen Frührenaissance in Straßburg i. E. Mit 77 Textabbildungen. Straßburg, 1906. Verlag von Ludolf Beust. Preis geb. 7 M.

Mit dem schönen Bande liegt uns hier ein Beispiel jener nicht genug zu begrüßenden Einzelarbeit vor, durch deren mosaikartiges Zusammensetzen wir allmählich ein vollständiges Bild der architektonischen Hervorbringung der Vergangenheit Deutschlands erhalten. Dieses Bild ist gerade für die deutsche Frührenaissance und insbesondere für Straßburg besonders anziehend. Aus Bild und Wort der Schrift spricht auch eine ungezwungene Begeisterung für den Gegenstand. Es ist eine eingehende und sorgfältige Arbeit mit großem Reichtum der Abbildungen. Diese sind zum kleinen Teil vortreffliche Aufnahmen nach der Natur, zum größeren maßgerechte oder malerische, nicht minder vortreffliche zeichnerische Aufnahmen des Verfassers und seiner Schüler. Durch letztere erhält die Veröffentlichung für den schaffenden Architekten ihren besonderen praktischen Wert. Nicht zahl-

reich mehr sind leider die Reste alter Kunst in Straßburg, und jeder Tag erfordert neue Opfer. Wie lange noch wird z. B. das köstliche malerische Bild aus der Pflanzbadgasse erhalten bleiben, das uns Statsmann in Abbildg 55 schenkt! Daher wird einstmals das Buch die Wirklichkeit ersetzen müssen, und in dieser Bedeutung sei es uns besonders wert. —

Meyers Großes Konversations-Lexikon. Sechste Auflage. Elfter Band: Kimpolung bis Kyzikos. Zwölfter Band: L. bis Lyra. Leipzig und Wien. Bibliographisches Institut 1905. Preis je 10 M.

Das Lexikon, das mit diesen beiden Bänden in schneller Folge erheblich über die Hälfte der Neuausgabe fortgeschritten ist, führt den Untertitel: „Ein Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens“ und enthält in diesem den ungeheuren Fortschritt, den es vom einfachen „Konversations“-Lexikon von einst bis zu dem wissenschaftlichen Nachschlagewerk von heute gemacht hat. Diesen Fortschritt im Umfange der angeführten Stichworte, in der Sorgfalt und Gründlichkeit der Bearbeitung, in der Knappheit der einzelnen Artikel bei Berücksichtigung alles Notwendigen lassen auch die beiden vorliegenden Bände deutlich erkennen. Für unser Gebiet seien als knappe, übersichtliche Darstellungen hervorgehoben die Artikel: Kirchenbaukunst, Kirchengeräte, Kleinbahnen, Klenze, Knobelsdorff, Kirchliche Bauwerke und Profanbauten von Köln mit einer Darstellung des Domes, in welcher anstelle der geometrischen Vorderfassade besser eine Aufnahme nach der Natur trete, Kolosseum, Köpcke, Kornhäuser (mit Tafel), Krane (mit 2 doppelseitigen Tafeln), Krankenhäuser (mit 2 doppelseitigen Tafeln), Kunst, Kunstdenkmäler, Kunstgewerbe, Kunstwissenschaft, Lade- und Entladevorrichtungen, Landesverschönerung, Landwirtschaftliche Gebäude, Lehrgerüste, Leichenschauhäuser und Leichenverbrennung (mit doppelseitiger Tafel), Leipziger Bauten (mit 2 doppelseitigen Tafeln), Hugo Licht, Luthmer usw. Die Ausbeute dieser beiden Bände für unser Gebiet ist nicht so reich, wie die der ersten Bände. Erfreuen werden auch hier die klaren Städtekarten. —

Wettbewerbe.

Der Wettbewerb betr. Entwürfe für das Gebäude des „Deutschen Museums“ in München, der schon seit einiger Zeit mit Spannung erwartet wurde, ist nunmehr mit Frist zum 20. Sept. d. J. für die Architekten des Deutschen Reiches sowie die deutschen Architekten Oesterreich-Ungarns und der Schweiz erlassen worden. Es gelangen 3 Preise von 15 000, 10 000 und 5000 M. zur Verteilung; die Preissumme von 30 000 M. kann jedoch auch in anderen Abstufungen verliehen werden. Ein Ankauf nicht preisgekrönter Entwürfe für je 2000 M. ist vorbehalten. Bausumme 5 Mill. M. für den Teil des Museums, der zunächst zur Errichtung kommen soll. Zeichnungen 1 : 200. Dem Preisgericht gehören u. a. an die Hrn. Geh. Ob.-Brt. Hückels und Geh. Ob.-Brt. Hossfeld in Berlin, die kgl. Ob.-Brt. Stempel und Reuter in München, Geh. Brt. Prof. Dr. P. Wallot in Dresden, Prof. Theod. Fischer in Stuttgart, Geh. Ob.-Brt. Prof. K. Hofmann in Darmstadt, Prof. Lübke in Braunschweig, Baudir. Zimmermann in Hamburg, Münsterbaumeister Knauth in Straßburg, Prof. Ad. v. Hildebrand und Prof. Karl Hocheder in München. Unterlagen gegen 10 M. durch das „Deutsche Museum“, Maximilian-Str. 26 in München. —

Ein engerer Wettbewerb betr. Entwürfe für ein Stadttheater in Lübeck wurde unter den Hrn. Prof. Martin Dülfer in München, Heilmann & Littmann in München, Reg.-Bmstr. C. Moritz in Köln und Brt. Heinrich Seeling in Berlin erlassen. Die Bausumme ist mit 1,5 Mill. Mark angenommen. —

In dem Wettbewerb betr. Entwürfe für die Hochbauten an der neuen Seeschleuse in Wilhelmshaven fiel der I. Preis von 2500 M. Hrn. Frz. Brantzy in Köln, der II. Preis von 1500 M. den Hrn. Arch. Jürgensen & Bachmann in Charlottenburg und der III. Preis Hrn. Arch. Rich. Schiffner in Dresden zu. Zum Ankauf wurden empfohlen die Entwürfe: 3 Anker, „Hallo!“ und „Wind und Wetter“. Ausstellung sämtlicher Entwürfe bis 24. März im Saal des Rathauses. —

Wettbewerb Gymnasium Schlettstadt. Den I. Preis erhielten die Arch. Lütge und Backes in Straßburg, sowie Zache in Kronenburg; den II. Preis Arch. Schimpf in Mülhausen; den III. Preis die Arch. Müller und Schmitz in Straßburg. Ein Entwurf des Hrn. Reg. Bmstr. Winter in Straßburg wurde zum Ankauf empfohlen. —

Inhalt: Ueber die Entwicklung der Stadt Antwerpen, ihrer Eisenbahn- und Hafenanlagen, sowie über den geplanten Schelde-Durchstich. (Schluß). — Vereine. — Vermischtes. — Bücher. — Wettbewerbe. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hoffmann, Berlin.

Druck von G. Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XL. JAHRGANG. N^o. 22. BERLIN, DEN 17. MAERZ 1906

Neue Stettiner Straßenbrücken.

Von Stadtbaurat Benduhn in Stettin. (Fortsetzung.)

II. Die Hansa-Brücke.



Die im Mittelpunkte des Geschäftsverkehrs gelegene „Lange Brücke“ hatte im Laufe der Zeit eine immer größere Bedeutung bekommen, weil sie neben dem Verkehr zwischen der Altstadt und dem auf dem rechten Oderufer entstandenen Stadtteil „Lastadie“ auch den Verkehr der Altstadt von und nach dem Zentralgüterbahn-

Abmessungen der alten Langen Brücke und der neuen Brücke, welche den Namen „Hansa-Brücke“ erhalten hat, ergeben sich aus folgender Zusammenstellung:

	Lange Brücke	Hansa-Brücke
nutzbare Breite der Fahrbahn	6,6m	8,5m
„ „ „ Bürgersteige	2×2,4m	2×2,85m
I. Weite des Schiffsdurchlasses	11,20m	17,5m
lichte Höhe vom Mittelwasser bis Konstruktionsunterkante in der Mitte d. Schiffsdurchlasses	3,35m	4,00m
Durchflußquerschnitt bei M.W.	585 qm	666 qm

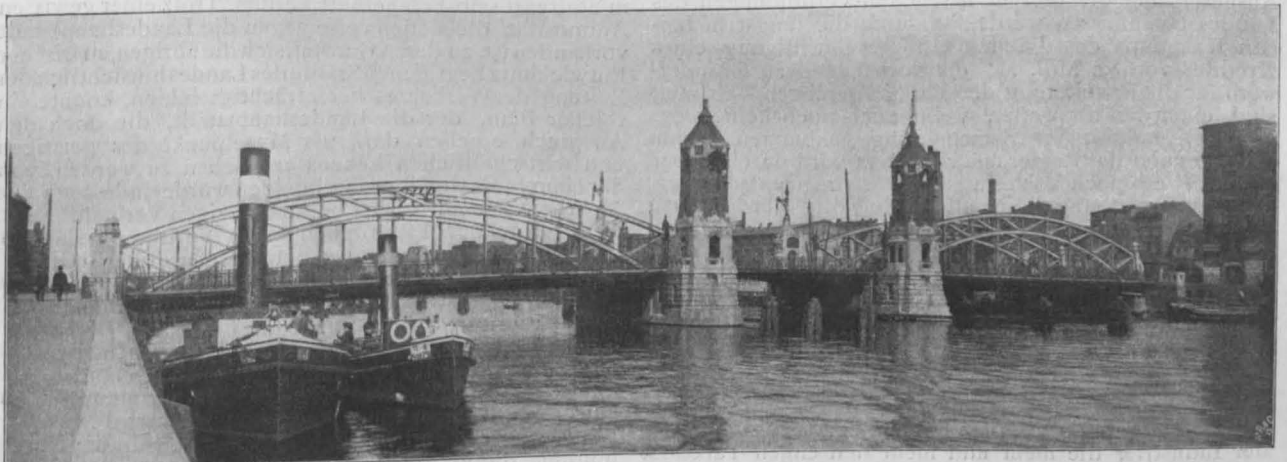
hofe und dem Freibezirk übernehmen mußte.

Der Staat, welchem als dem Besitzer die Unterhaltung der alten Brücke oblag, hielt sich jedoch nicht in vollem Umfange zu einem der städtischen Entwicklung entsprechenden Neubau verpflichtet, und die dieserhalb mit den städtischen Behörden eingeleiteten Verhandlungen endeten damit, daß die Stadt gegen eine einmalige Entschädigung von 1148110 M. die alte Brücke, sowie die Verpflichtung zum Neubau und zur dauernden Unterhaltung der neuen Brücke übernahm.

Die für den Land- und Wasserverkehr wichtigen

Die Gesamtbreite der ausgeführten Brücke beträgt 16m, die lichte Weite zwischen den Land- und Strom-(Klappen-) Pfeilern auf jeder Seite 37,20m in Mittelwasserhöhe. Die Gesamtanordnung geht aus der Uebersichtszeichnung Abbildg. 11 (S. 149) hervor, welche die Brücke in Ansicht, Längsschnitt und Grundriß darstellt, sowie aus den Abbildgn. 12 und 13, welche Querschnitte durch die feste Oeffnung bezw. den Strompfeiler wiedergeben. Einen größeren Querschnitt in der Mitte der festen Seitenöffnung zeigt Abbildg. 14.

Da die aus der Altstadt auf die alte Brücke mündende Langebrückstraße für den Verkehr nicht mehr ausreichte und eine Verbreiterung dieser Straße wegen



Abbildg. 16. Gesamtansicht der Hansa-Brücke vom Oberstrom aus.



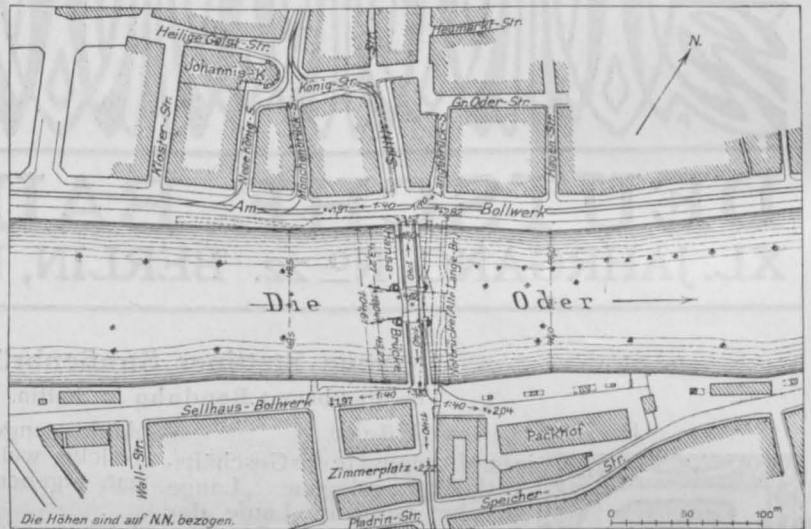
ÄUSERGRUPPE IN DER
 * CHARLOTTENBURG *
 * HAUS H. KAYSER *
 ARCHITEKTEN: GEH.
 BAURÄTE KAYSER UND
 VON GROSZHEIM IN
 * * * * BERLIN * * * *
 ** HAUS SIMONS **
 ARCHITEKT: GEH. BAU-
 RAT OTTO MARCH IN
 * CHARLOTTENBURG *
 ═══ DEUTSCHE ═══
 ** BAUZEITUNG **
 XL. JAHRGANG 1906
 * * * * NO. 22 * * * *

der daselbst vorhandenen Geschäftshäuser zu kostspielig geworden wäre, entschloß man sich dazu, zwischen dem Bollwerk und der Königstraße unter Benutzung eines vorhandenen schmalen Durchganges (der sogenannten Splittstraße) eine neue Straße durchzubringen (vergl. den Lageplan Abbildg. 15). Diesem Entschlusse lag außerdem der Gedanke zugrunde, die neue Straße später einmal bis zur Breitenstraße fortzusetzen und damit einen durchgehenden Straßenzug Große Lastadie-Breitenstraße zu schaffen. Auf der rechten Seite mußte die Große Lastadie als Brückenstraße beibehalten werden.

Neben der Rücksicht auf die beiden vorerwähnten Straßen war für die Lage der Brücke der Wunsch maßgebend, von der Senkrechten zum Stromstrich möglichst wenig abzuweichen und außerdem die alte Brücke während des Neubaus weiter zu benutzen, eine Notbrücke also zu sparen. Auf dem rechten Ufer wurde die Brückenachse um 6,5 m, auf dem linken Ufer um 20 m nach oberhalb verschoben; sie weicht infolgedessen von der Senkrechten zum Stromstrich um 4° ab. Bei dieser Lage trifft die Brückenachse nicht genau auf die Mitte der auf beiden Seiten anschließenden Straßenzüge, und es wurden auch noch erhebliche Veränderungen der alten Brücke für die Weiterbenutzung während des Neubaus erforderlich. Man mußte sich indessen mit dieser Lösung begnügen, um vor allem eine größere Abweichung von der Senkrechten zum Stromstrich zu vermeiden, da sonst zu große Schwierigkeiten für die Ausführung einer Klappbrücke als Schiffsdurchlaß entstanden wären. Je größer nämlich diese Abweichung ist, desto größer muß unter sonst gleichen Umständen die Breite der parallel zum Stromstrich stehenden Klappenpfeiler wegen der darin unterzubringenden Hinterarme und Gegengewichte sein. Bestimmend für die Höhenlage war die Bedingung, daß die freie Durchfahrhöhe in der Mitte des Schiffsdurchlasses bei M.W. für alle neuen Brücken im Hafengebiet mindestens 4 m betragen soll. Wegen der beiderseitig nahe herantretenden, nur durch die Uferstraße von der Oder getrennten Bebauung war dies nur durch Einschränkung der Konstruktionshöhe für die Enden der Klappenträger auf 50 cm und durch eine beiderseitige Steigung der festen Brücke von 1:40 zu erreichen.

Die Einschränkung der Konstruktionshöhe brachte für die Klappen eine Vermehrung des Gewichtes und infolgedessen auch eine Vergrößerung des Gegengewichtes mit sich. Das größere Gegengewicht, das sich in einer Aussparung der Klappenpfeiler bewegen muß, verlangt wiederum eine größere Breite der Klappenpfeiler.

Da diese schon ohnehin durch die schiefe Lage der Brücke ungünstig beeinflusst wird, so wurden, um die Pfeilerbreiten trotzdem möglichst gering zu halten, die Klappen nicht in festen Drehachsen, sondern auf Kreissegmenten gelagert, welche an den Klappen befestigt sind und beim Öffnen und Schließen der Klappen auf wagrechten Bahnen abrollen. (Vergl. die Konstruktionszeichnung der Klappe, Abbildg. 17, sowie die Ansicht der gehobenen Klappe, Abbildg. 18 in nächster No.) Diese Bauart, welche ihre



Abbildg. 15. Lageplan der Hansa-Brücke. (Schließt stromabwärts an den Plan Abbildg. 5 in No. 18 an.)

häufige Anwendung in Amerika (Scherzer rolling system) dem außerordentlich geringen Reibungswiderstand verdankt, bietet in dem vorliegenden Falle den Vorteil, daß die bewegliche Drehachse bei geschlossenen Klappen bis an den Rand des Pfeilers verlegt und dadurch Raum für den Hinterarm und das Gegengewicht gewonnen werden kann. Ein Nachteil der Bauart besteht darin, daß leichter als bei einer festen Drehachse durch äußere Einflüsse kleine Veränderungen in der Lage der Klappen eintreten können.

Zur Umgestaltung des Stuttgarter Hauptbahnhofes.

Die Frage der Umgestaltung des Stuttgarter Hauptbahnhofes, die wohl schon seit einem Jahrzehnt die öffentliche Meinung nicht nur in Stuttgart selbst, sondern im ganzen Württembergischen Lande beschäftigt*), da ihre Entscheidung auch die Ausnutzung und Ausgestaltung der übrigen Eisenbahn-Verbindungen des Landes beeinflussen würde, ist durch die jüngst in beiden Kammern des Landes erfolgte Bewilligung eines Kredites von 8,2 Mill. M., die vorwiegend zu Grunderwerb für die Erweiterung der Bahnhofsanlagen bestimmt sind, einen Schritt weiter, wenn auch noch keineswegs zu einer endgültigen Entscheidung gekommen. Denn nach Angabe des Regierungsvertreters wird durch diesen Grunderwerb noch keinesfalls die Platzfrage entschieden, da diese Erwerbungen auf alle Fälle nötig würden, mag nun der Bahnhof an der alten Stelle belassen oder weiter hinausgeschoben werden.

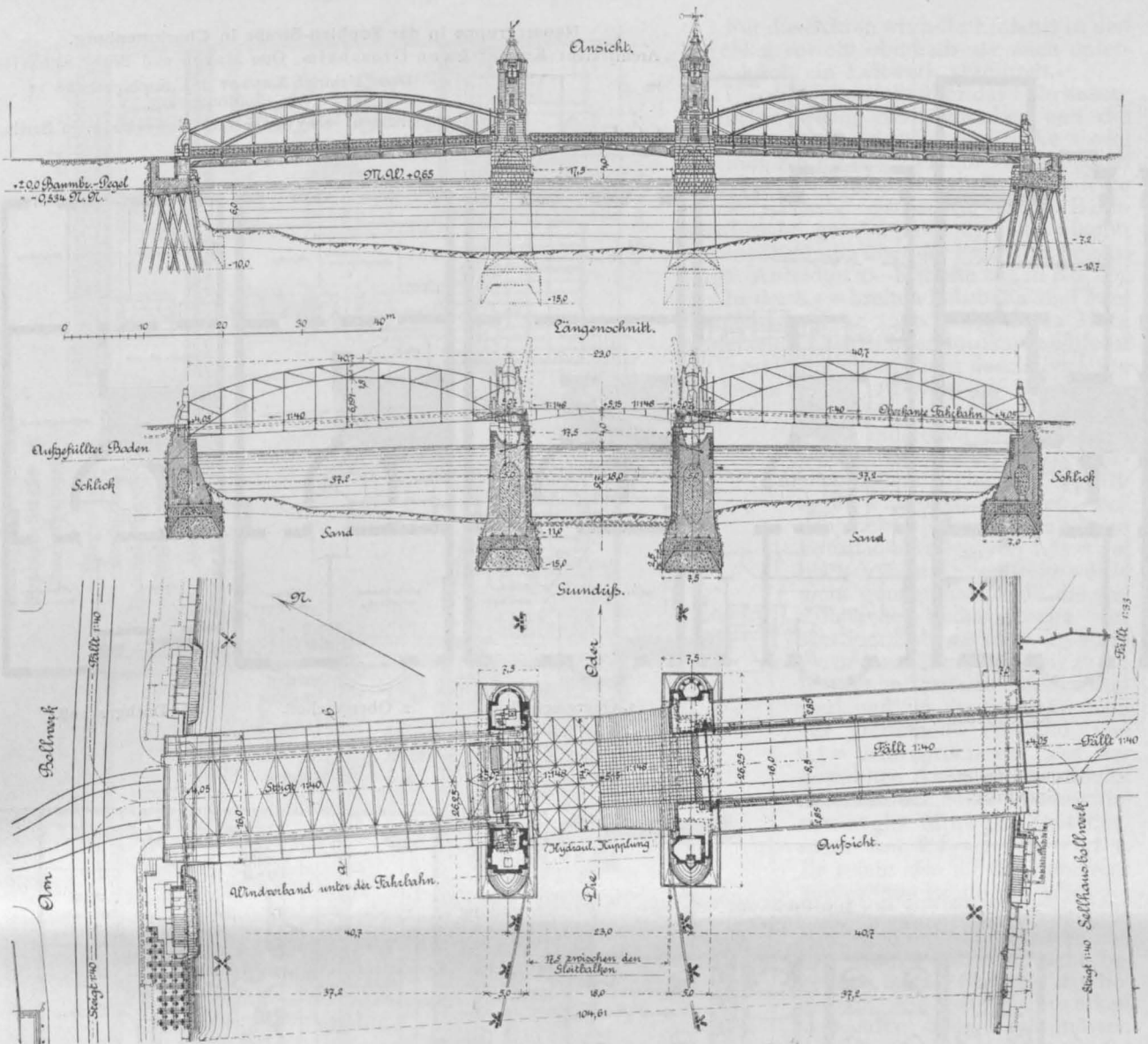
Die jetzige Entscheidung der beiden Kammern hat nach unserer Meinung aber doch eine gewisse grundsätzliche Bedeutung insofern, als durch sie wohl der radikalste Plan, den Hauptbahnhof nach Cannstatt zu verlegen, endgültig ausgeschlossen ist. Der Plan hatte ja zunächst etwas Bestechendes, einerseits für den Durchgangsverkehr, da sich in Cannstatt leichter ein größerer Durchgangsbahnhof schaffen ließe, andererseits im Interesse der Industrie, die mehr und mehr den engen Talkessel

von Stuttgart verlassen und sich in Cannstatt angesiedelt hat, sodaß dieses jetzt als ein Mittelpunkt der Industrie angesehen werden kann. Wesentliche Vorteile für den Durchgangsverkehr würden aber nur dann herauskommen, wenn Stuttgart selbst vom Durchgangsverkehr abgeschnitten, gewissermaßen an eine Zweigbahn verwiesen würde; sie gehen verloren, sobald die Schnellzüge nach wie vor in Stuttgart selbst eingeführt werden. Trotz einer gewissen Animosität, die stellenweise gegen die Landeshauptstadt vorhanden ist, zu deren Gunsten sich die übrigen, in frischer Entwicklung begriffenen Städte des Landes hinsichtlich der Leitung des Verkehrs beeinträchtigt fühlen, konnte ein solcher Plan, der die Landeshauptstadt, die doch den Anspruch erheben darf, als Mittelpunkt des geistigen und wirtschaftlichen Lebens angesehen zu werden, von der Hauptverkehrslinie abschneiden würde, indessen keine Mehrheit finden. Er hat bei den jetzigen Verhandlungen in der Kammer kaum noch einen Vertreter gefunden, sodaß er wohl als abgetan betrachtet werden darf.

Im schärfsten Gegensatz zu dem vorgenannten Plane steht derjenige, den Hauptbahnhof als Kopfbahnhof nach wie vor an der Schloß-Straße zu belassen. Die Erweiterungs-Möglichkeit soll geschaffen werden namentlich durch den Ankauf des umfangreichen Geländes, das zwischen den von Cannstatt kommenden Hauptgleisen und dem Güterbahnhof eingenommen wird von der Reiter-Kaserne und von Fabrik-Anlagen. Mit der Durchführung dieses Entwurfes würde am wenigsten in bestehende Verhältnisse eingegriffen. Die Staatseisenbahn-

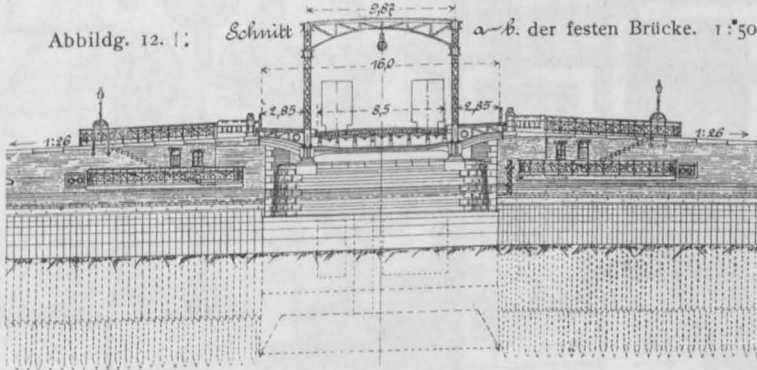
(Fortsetzung Seite 152.)

*) Vergl. auch die Mitteilungen in der Dtsch. Bztg. 1902, S. 170 u. 220; 1905 S. 500.

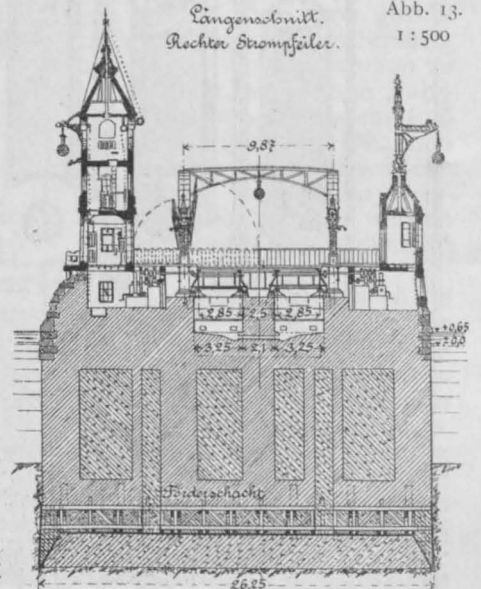


Abbildg. 11. Ansicht Längsschnitt und Grundriß.

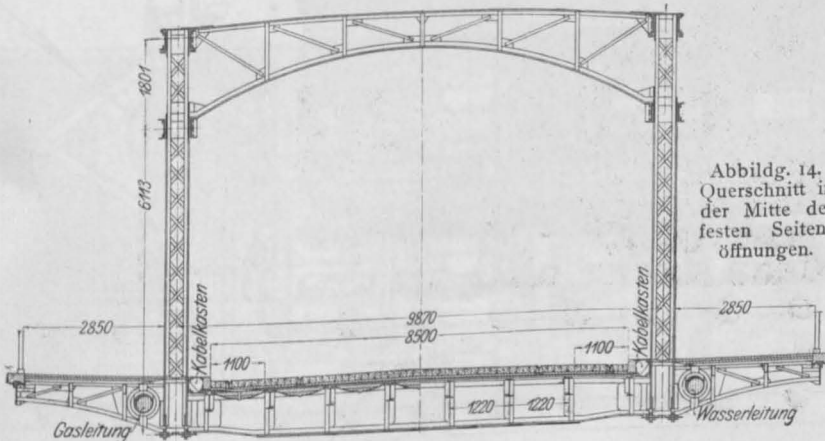
Abbildg. 12. Schnitt a-b. der festen Brücke. 1:500



Abbildg. 13. Längenschnitt. Rechter Strompfeiler. 1:500



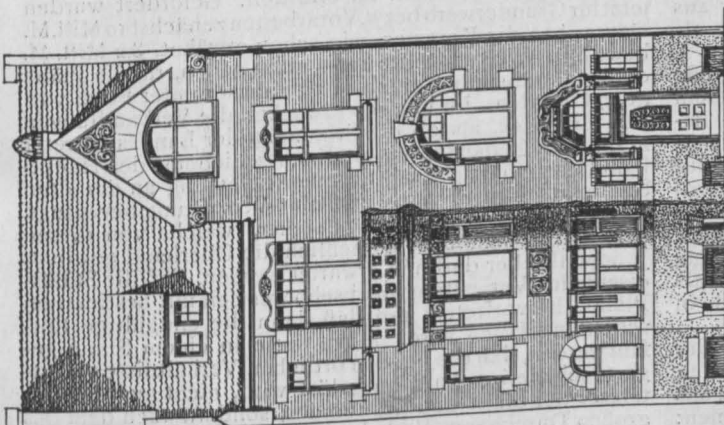
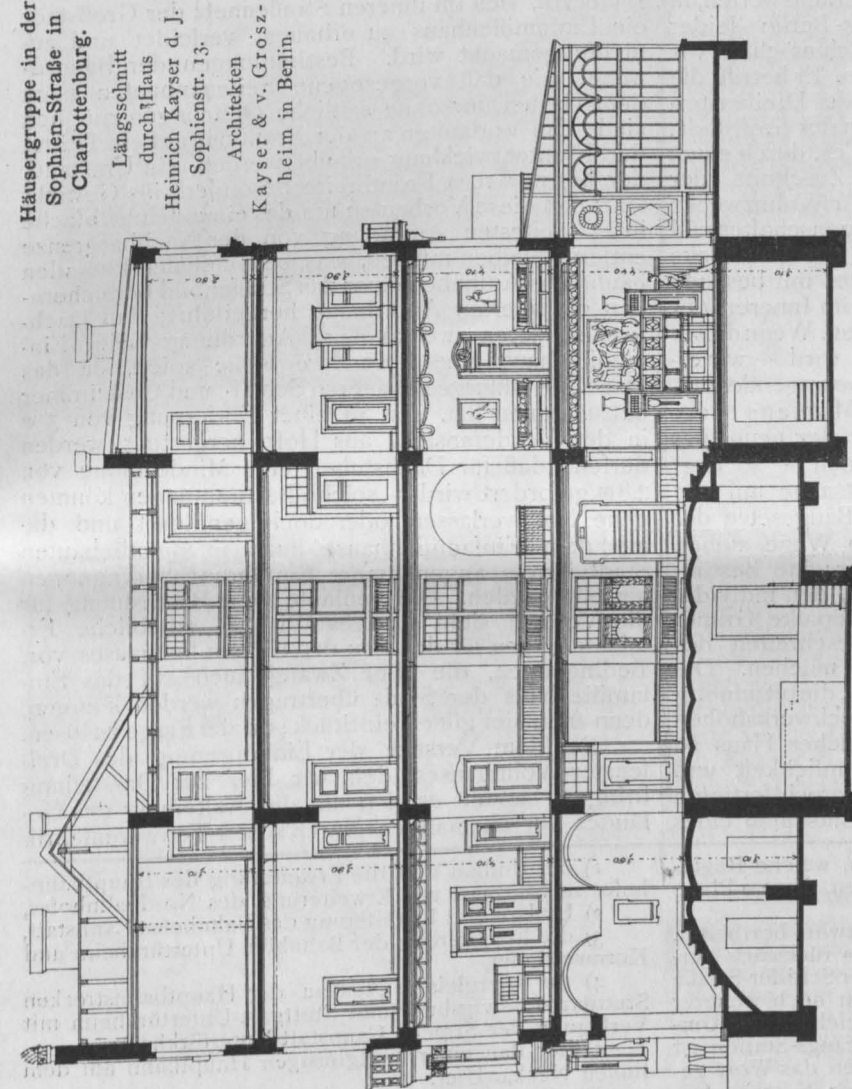
Abbildg. 14. Querschnitt in der Mitte der festen Seitenöffnungen.



Die Hansabridge in Stettin.
 Gesamtentwurf vom Stadtbauamt.
 Gründung der Pfeiler von Ph. Holzmann & Cie. in Frankfurt a. M.
 Eis. Ueberbau von Beuchelt & Co. in Grünberg i. Schl.
 Masch. Einrichtungen v. Nagel & Kaemp in Hamburg u. Siemens & Halske in Berlin.

Häusergruppe in der
Sophien-Strasse in
Charlottenburg.

Längsschnitt
durch Haus
Heinrich Kayser d. J.
Sophienstr. 13.
Architekten
Kayser & v. Grösz-
heim in Berlin.



Gartenansicht.

Vorderansicht.

Für die Schiffe wird die Einfahrt in den Durchlaß sowohl oberhalb als auch unterhalb durch ein Leitwerk vermittelt.

Um die Uebersicht über das Fahrwasser möglichst wenig einzuschränken und die Öffnungen unter der festen Brücke soviel wie möglich für den Verkehr von kleineren Fahrzeugen auszunutzen, wurde für die feste Brücke dasselbe System wie bei der Bahnhofs-Brücke gewählt, bei dem die Hauptträger vollständig über der Fahrbahn liegen; vergl. Abbildgn. 6—8 (Seite 133 in No. 20).

In der 8,5 m breiten Fahrbahn sind zwei Straßenbahngleise angeordnet, deren Mitte beiderseitig 1,1 m von der Bordkante entfernt ist; vergl. den Querschnitt durch die Mitte der festen Brücke, Abbildg. 14. Bei der zur Verfügung stehenden Fahrbahnbreite mußte davon abgesehen werden, die beiden etwa 5 m beanspruchenden Gleise in die Mitte der Fahrbahn zu legen, weil dann neben jedem Gleise nur ein Fahrbahnstreifen von 1,75 m geblieben wäre. Diese Breite würde nicht genügt haben, da die gewöhnliche Ladungsbreite der Stettiner Fuhrwerke 2—2,5 m, in Ausnahmefällen sogar bis zu 3 m beträgt und zwischen dem Fuhrwerk und der Straßenbahn noch ein Sicherheits-Abstand von 0,5 m erforderlich ist. Bei der gewählten Anordnung verbleibt zwischen den Straßenbahnschienen in der Mitte ein Zwischenraum von $8,5 - 2 \cdot 2,2 = 4,1$ m. Er reicht also für ein Fuhrwerk von größter Breite aus. Wird der Straßenbahnbetrieb so geregelt, daß die Straßenbahnwagen auf der Brücke einander nicht begegnen, so ist Platz für das Begegnen von zwei Fuhrwerken vorhanden; anderenfalls müssen die Fuhrwerke wenigstens in der einen Richtung in derselben Reihe mit den Straßenbahnwagen fahren. (Um eine gleichzeitige Begegnung von Straßenbahnwagen und Fuhrwerken zu ermöglichen, wäre eine Fahrbahnbreite von mindestens 10 m erforderlich gewesen.) Oberhalb der Klappen ist die oberirdische Leitung der Straßenbahn unterbrochen, die Klappen werden von den Straßenbahnwagen also ohne Strom befahren.

Die Landpfeiler wie auch die Strompfeiler sind mit Hilfe von Druckluft unter Verwendung von hölzernen Senkkasten gegründet worden. Die Fundamente der Landpfeiler reichen bis Ord. — 10 BP. (Baumbrücken-Pegel), d. h. 10,65 m unter Mittelwasser, diejenigen der Strompfeiler bis Ord. — 15, d. h. 15,65 m unter Mittelwasser hinab. In den zwischen Mittelwasser und Fahrbahn ausgesparten Hohlräumen der Strompfeiler ist die Maschineneinrichtung zur Bewegung der Klappen untergebracht.

Die beiden Strompfeiler sind an der Oberstromseite mit größeren Turmaufbauten, an der Unterstromseite mit kleineren Aufbauten ausgestattet (vergl. die Gesamtansicht Abbildg. 16 und Abbildg. 18 in nächster Nr.) Die Innenräume der Türme sind zur Aufnahme der Schaltvorrichtungen, der elektrischen

Widerstände und zum Aufenthalt für das Brücken-Personal bestimmt; der obere Turm des rechtseitigen Pfeilers trägt das Schiffsignal. Die Landpfeiler haben als Abschluß der Brückenträger und Geländer nur kleinere Granitaufbauten. Die Architektur der Brücken stammt von dem städtischen Architekten Hr. Nicolas.

Die Brücke wird vom Kraftwerk des Freibezirkes mit elektrischer Beleuchtung versehen. Der Schiffsdurchlaß wird durch 4 an den Turmaufbauten auf der Wasserseite angeordnete Bogenlampen bezeichnet; außerdem sind unter den Klappen an den Strompfeilern 4 Glühlampen angebracht. Die Fahrbahn wird bis 11 Uhr abends durch zwei an den oberen Querver-

bindungen der Hauptträger hängende Bogenlampen und in den Nachtstunden durch an den Endständern der Hauptträger vorgesehene Glühlampen beleuchtet. An diesen Endständern sind auch die für die Beleuchtung der Fußsteige bestimmten Glühlampen befestigt.

Die Konstruktion der festen eisernen Ueberbauten ist nach denselben Gesichtspunkten erfolgt wie bei der Bahnhofs-Brücke; abweichend ist die Fahrbahn Tafel aus Buckelplatten hergestellt. Die Straßenbahnschienen liegen auf einer elastischen Unterlage aus Asphaltbetonleisten, welche stellenweise Schlitz unter den Schienen frei lassen, um dem etwa eingedrungenen Wasser den Ablauf zu ermöglichen. — (Fortsetzung folgt.)

Häusergruppe in der Sophienstraße in Charlottenburg.

Architekten: Kayser & von Groszheim in Berlin, sowie Otto March und Bruno Schmitz in Charlottenburg.

Hierzu eine Bildbeilage und die Abbildungen S. 150 und 151.



über einen bemerkenswerten, in Charlottenburg-Berlin leider seltenen Versuch möchten wir heute berichten. Er betrifft die Einbürgerung des Dreifenster-Wohnhauses in der Großstadt; er unternimmt es, durch einen verständigen Zuschnitt der Baustelle die für Wohnzwecke ungünstigen Eigenschaften und Abmessungen der Baublöcke

zu mildern und es auch einem Besitzer mit bescheidenen Mitteln zu ermöglichen, sich im Inneren der Großstadt ein Einfamilienhaus zu erbauen. Wenn dieser Versuch nicht häufiger unternommen wird — wir erinnern unt. and. als vereinzelt, hervorragende Beispiele an die Häuser Grisebach und Martens in der Fasanenstraße, die aus dem Anfang der neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts stammen — so liegt das darin, daß unsere in der Hauptsache auf das Bauunternehmertum zugeschnittenen Baugesetze der Ausbildung dieses Bautypus sehr im Wege stehen und einzelne für das Miethaus angebrachte Bestimmungen eine verständige, bewegliche, den individuellen Bedürfnissen des Besitzers angepaßte Grundrißausbildung ohne umständliches Beschreiten des Dispensweges überhaupt unmöglich machen. Die harten Bedingungen der Feuersicherheit, die oft unnötig großen Mauerstärken, die großen Stockwerkshöhen usw. erhöhen die Kosten für ein solches Haus so sehr und in einer durch die Annehmlichkeit und Sicherheit des Wohnens keineswegs gerechtfertigten Weise, daß mancher zu begrüßende Entschluß eines

Bauherrn, sich im inneren Straßennetz der Großstadt ein Einfamilienhaus zu erbauen, verleidet und zu nichte gemacht wird. Bestimmungen der Bauordnung, wie daß vorgezogene Seitenanbauten nach dem Garten nur ohne seitliche Oeffnungen möglich sind; daß Vorbauten an der Front nur auf ein Drittel der Frontentwicklung erlaubt werden, ein Umstand, der bei nur 10 m Frontbreite besonders ins Gewicht fällt; daß diese Vorbauten um das einundeinhalbfache ihrer weitesten Ausladung von der Nachbargrenze entfernt bleiben müssen, was bei schmalen Fassaden häufig das Aufheben einer das Straßenbild bereichernden gruppierten Anordnung herbeiführt; daß Dachfenster, deren zweckmäßige Anordnung beim Einfamilienhaus eine besondere Rolle spielt, da das Dach die untergeordneten Schlaf- und Gastzimmer aufzunehmen hat, erst in einer Entfernung von 3 m in der Vorderansicht aus Holz hergestellt werden dürfen; daß für Dachstuben eine Mindesthöhe von 2,8 m gefordert wird — solche Bestimmungen könnten ohne Not verlassen oder doch gemildert und damit dem Einfamilienhause auch in dicht bebauten Stadtvierteln angenehmere Einführungsbedingungen gestellt werden. Die geplante neue Bauordnung für die Vororte sieht unseres Wissens erhebliche Erleichterungen für den Bau des Einfamilienhauses vor, Bedingungen, die ohne Zwang auch auf das Einfamilienhaus der Stadt übertragen werden könnten, denn auch hier gilt es, ein Stück sozialer Frage zu lösen.

Bei dem Versuch der Einbürgerung des Dreifenster-Wohnhauses, den wir hier zur Darstellung bringen, handelt es sich um die Aufteilung des Geländes der ehemaligen March'schen Tonwarenfabrik

Verwaltung neigt nach den Erklärungen, welche Regierungs-Vertreter in der 2. Kammer abgaben, diesem Plane offenbar am meisten zu.

Es wird jedoch gleichzeitig ein Entwurf bearbeitet, nach welchem der Bahnhof etwa 400 m rückwärts verschoben und seinen Hauptzugang von der Schiller-Straße erhalten würde. Einem solchen Plan mit noch weiterer Zurückschiebung auf etwa 600 m mit gleichzeitiger Umwandlung des Bahnhofes in eine Durchgangs-Station ist schon im Jahre 1902 aus privaten Kreisen das Wort geredet worden (Vergl. Dtsche. Bauztg. 1902, S. 170). Die Eisenbahn-Verwaltung hielt jedoch nach Einholung verschiedener Gutachten auswärtiger Sachverständiger aus betriebstechnischen Gründen an einer Kopfstation als der besten Lösung der gegebenen Verhältnisse fest.

Beide Entwürfe, sowohl der an der Schloß-Straße wie derjenige an der Schiller-Straße, bei welcher letzterem ein größeres Gelände im Herzen der Stadt für die Bebauung freigelegt würde, werden auf rd. 62 Mill. M. veranschlagt. Für beide Pläne liegen übrigens bisher nur Skizzen vor, die, als noch nicht reif, auch den Abgeordneten noch nicht mitgeteilt wurden. Für beide Pläne sollen jedoch nunmehr die näheren Entwürfe aufgestellt werden, während der Plan eines Haupt-Durchgangs-Bahnhofes in Cannstatt von der General-Direktion als unausführbar betrachtet wird, daher auch nur noch in Skizzen bearbeitet werden soll.

Im übrigen zeigte der Gesetz-Entwurf, welcher der Kammer jetzt vorgelegen hat, daß die Regierung an den Plänen festhält, wie sie schon im Jahrg. 1905, S. 500, von uns mitgeteilt wurden. Danach sind in Aussicht genommen:

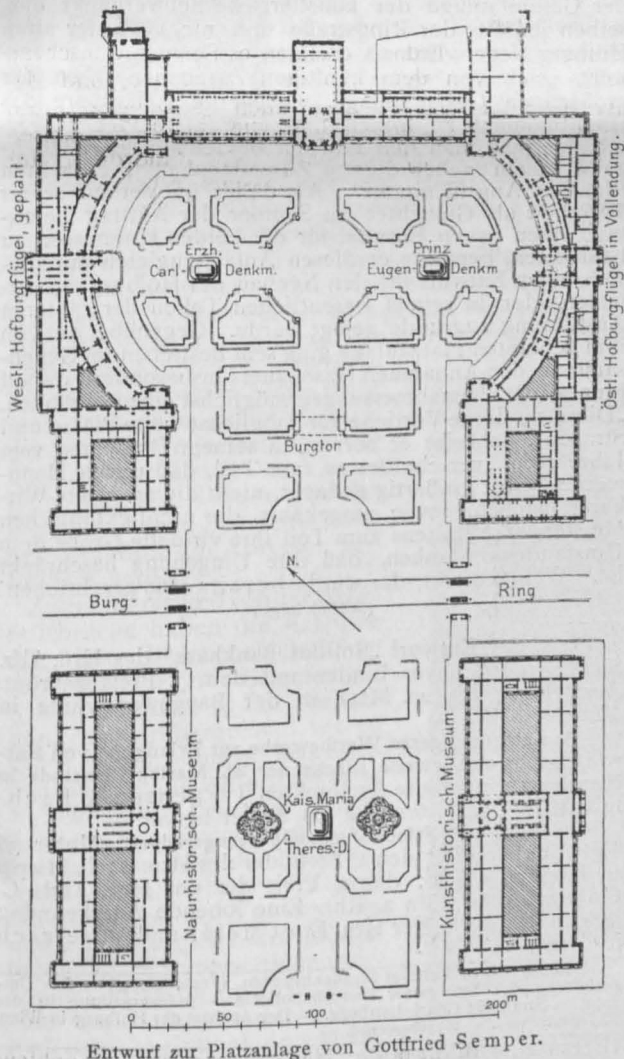
- 1) der Umbau und die Erweiterung des Hauptbahnhofes in Stuttgart mit Erweiterung des Nordbahnhofes,
- 2) Umbau und Erweiterung des Bahnhofes Cannstatt,
- 3) die Erweiterung der Bahnhöfe Untertürkheim und Kornwestheim,
- 4) der viergleisige Ausbau der Hauptbahnstrecken Stuttgart-Ludwigsburg und Stuttgart-Untertürkheim mit Verlegung der Strecke Cannstatt-Untertürkheim,
- 5) der Bau einer zweigleisigen Hauptbahn auf dem linken Neckar-Ufer.

Die Gesamtkosten für diese Ausführungen sind überschläglich auf 100 Mill. M. ermittelt. Gefordert wurden jetzt für Grunderwerb bzw. Vorarbeiten zunächst 10 Mill. M. Davon hat die Kammer, wie schon erwähnt, 8,2 Mill. M. bewilligt. Weiter wollte man nicht gehen, da die Pläne der Regierung doch noch in zu unbestimmter Form vorgelegt wurden. Im übrigen erwecken die Verhandlungen den Eindruck, als ob die Stimmung der Landesvertreter z. Zt. dem Gedanken einer Hinausschiebung des Hauptbahnhofes günstiger sei, als einer Belassung an der alten Stelle, welche die Staatseisenbahn-Verwaltung bevorzugt. Es ist also noch keineswegs sicher, welche von diesen beiden Anschauungen schließlich die Oberhand gewinnt. Jedenfalls aber darf nun erwartet werden, daß die Staatseisenbahn-Verwaltung in absehbarer Zeit mit bestimmten Plänen hervortreten und daß dann die endgültige Entscheidung fallen wird. Möge diese in einem Sinne gefaßt werden, daß die bei den örtlichen Verhältnissen Stuttgarts schwierige Aufgabe gelöst wird, nicht nur dem Interesse der Stadt und des Landes, sondern auch dem des großen Durchgangs-Verkehres gerecht zu werden. —

in der Sophienstraße in Charlottenburg. Diese Straße ohne durchgehenden Verkehr ist eine rechte Wohn- Gebäude der Technischen Hochschule. Beiderseitig mit Bäumen bepflanzt und im Luftraum durch die



Der Ausbau der Hofburg in Wien. 'Ausgeführter Ausbau' gegen den Michaelerplatz nach den Entwürfen des Fischer von Erlach. (Nach „Ztschr. d. österr. Ing.- u. Arch.-V.)



Vorgärten der Häuser erweitert, eignet sie sich in vortrefflicher Weise zu dem hier unternommenen, in hohem Grade bemerkenswerten Versuch. Die Aufteilung hat nach dem Lageplan S. 150 in der Weise stattgefunden, daß sich an ein größeres, an drei Seiten von umfangreichen Gartenanlagen umgebenes Einfamilienhaus des Hrn. S. (Architekten: Kayser & von Groszheim), welches jedoch für die Betrachtung des Dreifenster-Wohnhauses ausscheidet, 5 schmale Einfamilienhäuser anschließen, deren Frontbreite von 15 m (Haus Kiesel) bis auf 10 m (Haus Heinrich Kayser d. J.) zurückgeht; Haus Schmitz (Arch.: Bruno Schmitz) hat 11 m Breite, Haus Simons (Arch.: Otto March) 12 m und Haus Holtz (Arch.: Otto March) 13 m. — (Fortsetzung folgt.)

Der Ausbau der Hofburg in Wien.

Eine kaiserliche Entschließung, die in den jüngsten Tagen erfolgte, hat die allgemeine Aufmerksamkeit wieder auf den Ausbau der Hofburg in Wien gelenkt, von dem sie seit Jahren infolge fast völligen Stillstehens der Arbeiten abgelenkt war. Die amtliche „Wiener Zeitung“ enthielt ein Handschreiben des Kaisers Franz Josef, durch welches die Fürsorge für die Fortsetzung und die Vollendung des Neubaus der kaiserlichen Hofburg in Wien dem Erzherzog Franz Ferdinand als künftigen Thronfolger übertragen und die Auflösung des bestehenden Hofbaukomitees angeordnet wird. Letzterem gehörten als Architekten die Hrn. Min.-Rat E. v. Förster und Ob. Brt. Friedr. Ohmann an. Man darf vielleicht annehmen, daß die Auflösung des Hofbaukomitees lediglich eine Formalität ist, um dem Erzherzog Franz Ferdinand in der Betätigung seiner Wünsche und Absichten völlig freie Hand zu lassen. Welches seine Entschließungen sein werden, steht zurzeit für die Oeffentlichkeit noch dahin. Tatsache ist, daß der Thronfolger für die Vollendung der Hofburg stets das lebhafteste Interesse bekundete und mit ihr vermutlich die Verwirklichung neuer und eigener Gedanken verbinden wird.

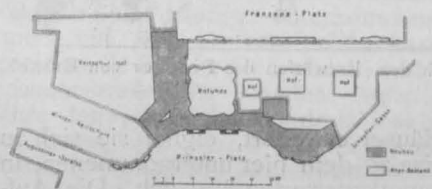
Wie bekannt, bildet die Hofburg in Wien eine umfangreiche Baugruppe aus verschiedenen Jahrhunderten, die seit dem XIII. Jahrhundert, nachdem Rudolf von Habsburg den König Ottokar von Böhmen besiegt hatte, der Sitz der habsburgischen Dynastie wurde. Die Jahrhunderte haben fortgesetzt an ihr gebaut und erweitert,

straße im Sinne moderner Forderungen. In stiller Ruhe verbindet sie die breite Berliner Straße mit dem Charlottenburger Ufer und mündet südlich auf die

keines in dem Maße, wie die zweite Hälfte des XIX. Jahrhunderts, nachdem im Jahre 1857 eine kaiserliche Verordnung bestimmt hatte, daß die inneren Festungswerke der Stadt geschleift werden sollten. Damit war Raum gegeben für jene großartige bauliche Unternehmung, die der zweiten Renaissance Wiens ihren besonderen Glanz verlieh und in dem Namen „Ringstraße“ mit das Bedeutendste enthält, was der moderne Städtebau geschaffen hat. Mit der Gliederung und Anlage der Ringstraße stehen die Erweiterung und der Ausbau der Hofburg in innigstem Zusammenhang, sie bilden den Gipfelpunkt jener wahrhaft großen Erscheinung, welche ehemalige Bastei, Stadtgraben und Glacis in ihrer Verjüngung und in ihrem monumentalen Ersatz uns darbieten.

Einen Teil jener Erscheinung bildet das neue Hofburgtheater. Als es vollendet war, wurde das alte Burgtheater frei und es konnte seine Fläche zu Erweiterungen und Ausbauten der Burg am Michaeler-Platz verwendet werden. Sie wurden durch den Reg.-Rat und Burghauptmann Ferdinand Kirschner geleitet und waren recht umfangreich. Mit Entschliebung vom 29. April 1889 bestimmte der Kaiser, daß der nordöstliche Teil der Hofburg in dem Sinne vollendet würde, wie er von Joh. Bernh. Fischer von Erlach geplant und von seinem Sohne Jos. Emanuel von Fischer nur als Teil ausgeführt wurde. Nach dreijähriger Bauzeit wurde dieser Teil nach dem beistehenden Lageplan und nach der vorstehenden Ansicht, die wir nach der „Zeitschr. d. österr. Ing. u. Arch. Vereins“ wiedergeben, im Sinne des Fischer von Erlach vollendet.

Größer und umfangreicher jedoch sind die Erweiterungen, die an der südwestlichen Seite der Burg geplant und zum Teil bereits zur Ausführung gelangt sind. Dem Wettbewerb betr. einen General-Bebauungsplan für Wien vom Jahre 1893



ging bereits im Jahre 1859 ein anderer Wettbewerb voran, welcher die Erweiterung Wiens auf der durch die damaligen kaiserlichen Entschliebungen geschaf-

enen Grundlage zum Gegenstande hatte und aus welchem die heutige Ringstraße hervorging. In diesem Wettbewerb standen die Entwürfe von van der Nüll & Siccardsburg, Stache und Ludw. Förster in erster Reihe, und von dem Entwurf der erstgenannten Architekten wird berichtet, daß er bereits alle die Gedanken zu einer Erweiterung der Hofburg in südwestlicher Richtung und die Schaffung einer großartigen Platzanlage zu beiden Seiten der Ringstraße enthielt, die heute zum größten Teile bereits zur Verwirklichung gelangt sind. Insbesondere schlugen van der Nüll & Siccardsburg bereits die Erweiterung der Hofburg in zwei parallelen Flügeln vor und wollten jenseits der Ringstraße zwei symmetrische Bauten errichtet sehen, die als Museen gedacht waren. Eine architektonische Verbindung beider Baugruppen sollte durch zwei mächtige Triumphbögen erstrebt werden, welche die Ringstraße überspannten. Bereits Ende der sechziger Jahre, 1869, war Gottfried Semper Gelegenheit gegeben, sich mit der Frage der Erweiterung der Hofburg und der Errichtung der beiden Hofmuseen zu beschäftigen, als er den Auftrag erhielt,

über die Entwürfe zu den Hofmuseen von Hasenauer und Löhr ein Gutachten zu erstatten. Das Programm schrieb vor, daß die Museen zu beiden Seiten des Platzes zwischen dem äußeren Burgtore und dem Hofstallgebäude errichtet werden sollten und das eine für die Kunstsammlungen, das andere für die naturhistorischen Sammlungen zu bestimmen sei. Beide Gebäudemassen sollten gleich lang, breit und hoch sein und auch in ihrem äußeren Uebereinstimmungen zeigen. Hierzu nun lagen die beiden miteinander konkurrierenden Entwürfe von Löhr und Hasenauer vor, zwischen welchen zu entscheiden Semper als Schiedsrichter berufen wurde. In einem ausführlichen Gutachten vom Jahre 1869 kam er zu dem Ergebnis, keinen der beiden Entwürfe zur Ausführung empfehlen zu können. Er erörterte dabei eine Reihe auch heute noch interessanter Gesichtspunkte. Es scheint, daß er mit der von van der Nüll & Siccardsburg vorgeschlagenen Gesamtanlage zwischen alter Hofburg und Hofstallungen nicht ganz einverstanden war, enthält sich jedoch einer „individuellen Meinungsäußerung“ und bemerkt nur, „daß, wie immer der Platz bebaut werde oder werden könne, doch dabei das Hauptaugenmerk dahin zu richten ist, daß die kaiserliche Hofburg der beherrschende Zentralpunkt der Gesamtanlage bleibe oder werde, alles übrige sich ersterer unterordne und auf sie beziehe“. Auch gegen die Kuppelbauten Hasenaus trat er mit eigenen Gedanken auf, indem er der Anschauung Ausdruck gibt, daß die beiden Kuppeln die Voraussetzung in sich schließen, „daß die Hofburg künftig einen noch höheren und reicheren Kuppelbau als Aufsatz erhalte, weil sonst durch sie dem Grundsatz der Subordination zu nahe getreten wird“. Hinsichtlich des Kuppelmotives selbst ist er der Ansicht, daß die Kuppel eine Bauform sei, die den Dualismus nicht vertrage, „sondern vereinzelt, oder in der Gruppierung um eine mächtigere Einheit derselben Gattung aufzutreten hat“. Bekanntlich ist dieser Grundsatz Sempers bei der Ausführung der beiden Hofmuseen wieder verlassen worden, und es ist nicht zu leugnen, daß es den Anschein hat, als ob selbst nach Vollendung der Gesamtanlage der künstlerische Schwerpunkt derselben jenseits der Ringstraße und nicht in der alten Hofburg liege. Damals erschien es Semper wünschenswert, „sich von dem künftigen Zusammenwirken der großartigen Gesamtanlage, wobei die k. Hofburg das Hauptmoment zu bilden hat, eine klare Idee zu verschaffen, ehe man den Bau der beiden Museen nach irgend einem außer diesem Zusammenhange erdachten Plane in Angriff nimmt“. Als daher im Verlauf seiner Tätigkeit als Gutachter an Semper der Auftrag herantrat, einen neuen Entwurf für die beiden Hofmuseen zu bearbeiten, benützte er diesen Anlaß, zugleich mit diesem einen Entwurf für den Neubau der Hofburg zu verfassen, der in seinen wesentlichen Teilen der späteren Ausführung zugrunde gelegt wurde. Gegenüber der von ihm geplanten Platzanlage ging sein Bestreben im Gegensatz zu den Annahmen Hasenaus insbesondere darauf hinaus, die Platzabmessungen möglichst einzuschränken. „Diese moderne Vorliebe für möglichst weite Plätze und Straßen“, schreibt er bereits in seinem Gutachten vom Jahre 1869, „verschuldet es zum Teil, daß unsere Monumente, selbst großartig gedacht, nicht die erwartete Wirkung machen, sowie umgekehrt, die architektonischen Meisterwerke Italiens zum Teil ihre virtuelle Größe dem Umstande verdanken, daß ihre Umgebung beschränkt ist.“ Wohl gemerkt, das wurde bereits 1869 geschrieben!

(Schluß folgt.)

Vermischtes.

Ehrendoktoren. Rektor und Senat der Technischen Hochschule zu Berlin haben durch einstimmigen Beschluß vom 9. d. Mts Sr. Exz. dem kgl. preuß. Staatsminister und Minister der geistlichen, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten Hrn. Dr. Studt, sowie dem Dirigenten der maschinentechnischen Abteilung im kgl. preuß. Ministerium der öffentlichen Arbeiten zu Berlin, Hrn. Ob.-Baudir. Wichert, letzterem in Anerkennung seiner Verdienste um die Ausbildung des deutschen Eisenbahn-Maschinenbaues, die Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber verliehen. —

Auszeichnung. Der Architekt Prof. August Thiersch in München wurde von der kgl. bayerischen Akademie der Künste in München zum Ehrenmitgliede ernannt. —

Wettbewerbe.

Wettbewerb Geschäftsgebäude des Westfälischen Bankvereins zu Münster. Unter 153 Entwürfen wurden der Entwurf „Soll und Haben“ des Hrn. Phil. Bachmann in Dortmund mit dem 1. Preis, der Entwurf „Erfahrungsgemäß“ des Hrn. Ernst Marx in Dortmund mit dem

2. Preis, der Entwurf „Solides Bankhaus“ des Hrn. Alfr. Sasse in Hannover-Linden mit dem 3. Preis gekrönt. Ausstellung bis 20. März in der Baugewerkschule in Münster i. W. —

Aus einem engeren Wettbewerbe zur Erlangung von Entwürfen für eine zweite Kirche der St. Marien-Gemeinde in Flensburg gingen die Architekten Jürgensen & Bachmann in Charlottenburg als Sieger hervor. —

Wettbewerb Friedhofsgebäude Neugersdorf. Unter 36 Entwürfen erhielt den 1. Preis der des Hrn. Arch. Happ in Honnef a. Rh.; den 2. Preis der des Hrn. Arch. C. Colombo in Köln a. Rh. Eine lobende Anerkennung fanden Entwürfe der Hrn. Ernst Meier und Voretzsch in Dresden. —

Inhalt: Neue Stettiner Straßenbrücken. (Fortsetzung.) — Zur Umgestaltung des Stuttgarter Hauptbahnhofes. — Häusergruppe in der Sophien-Straße in Charlottenburg. — Der Ausbau der Hofburg in Wien. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Häusergruppe in der Sophien-Straße in Charlottenburg.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Druck von G. Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XL. JAHRGANG NO. 23. BERLIN, DEN 21. MAERZ 1906

Neue Stettiner Straßenbrücken.

Von Stadtbaurat Benduhn in Stettin. (Fortsetzung.) Hierzu die Abbildungen S. 157.

II. Die Hansa-Brücke. (Schluß.)



Für die Klappenträger (vergl. Abbildungen 17 und 18) war insofern eine etwas andere Konstruktion geboten, als für die Enden der Klappenträger aus den schon erwähnten Gründen nur eine Konstruktionshöhe von 50 cm zur Verfügung stand. Bei der Wahl von nur 2 Hauptträgern für jede Klappe wären diese wegen der geringen Kon-

struktionshöhe sehr schwer und wenig steif geworden. Auch die vorderen Querträger wären aus demselben Grunde zu schwer geworden und hätten das Gegengewicht dadurch nachteilig vergrößert. Daher ist jede Klappe aus 4 Hauptträgern gebildet, und es sind die Gurtungen der Querträger und Konsolen, soweit sie nicht durchgehen, durch Bleche verbunden, damit die Klappe im senkrechten und wagrechten Sinne recht steif wird, eine gute Uebertragung der Fußwegbelastung sowie auch starker Lasten der Fahrbahn auf alle Träger gewährleistet und eine Beanspruchung der Nietköpfe auf Abreißen verhindert wird.

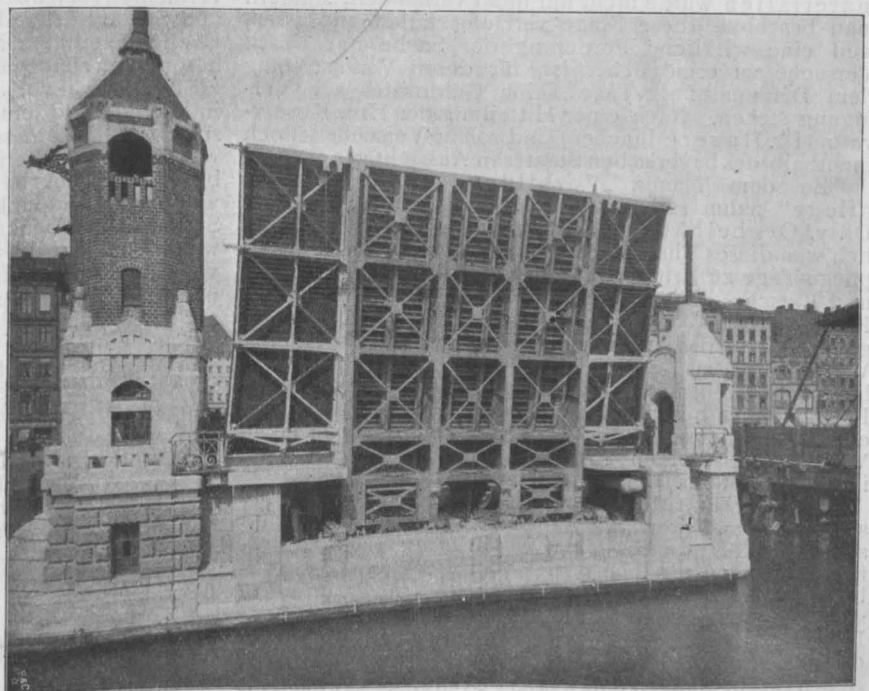
Zum Unterschied von der Bahn- hofsbrücke haben die Klappen der „Hansa-Brücke“ elektrischen Antrieb. Für jede Klappe sind 2 Motore von je 27 PS. vorhanden, die vorübergehend bis zu 35 PS. leisten können. Das Öffnen und Schließen erfolgt in je 20 Sekunden. Um eine gleichmäßige Bewegung und eine leichte Steuerung der Klappen, sowie einen richtigen Eingriff der Finger bei der Verriegelung und einen Ausgleich des auf den beiden Klappen verschieden wirkenden Winddruckes zu erzielen, sind beide Klappen durch eine hydraulische Kuppelung zwangläufig miteinander verbunden.

Eine ausführliche Beschreibung dieser Brücke, insonderheit

auch der Bewegungsvorrichtungen, ist in der „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure“, Jahrg. 1905, S. 678 ff. in No. 17 enthalten. Wir geben in Abbildg. 19 nach dieser Zeitschrift das Schema der Bewegungsvorrichtung wieder. Die beigegebene Erklärung erläutert das Wesen der Einrichtung.

Mit dem Bau der Brücke wurde am 30. Oktober 1900 begonnen. Bis zum 15. November 1901 waren die Pfeiler bis Oberkante der Auflagersteine fertiggestellt. Die Montage der eisernen Ueberbauten einschließlich der Bewegungsvorrichtung war am 8. Mai 1903 beendet, an welchem Tage die Brücke dem Verkehr übergeben wurde.

Die Baukosten betragen rd.	1 238 000 M.;
davon entfallen: auf die Pfeiler rd.	444 000 „
auf den eisernen Ueberbau, einschl. der gesamten Maschineneinrichtung und der Beleuchtungs-Anlage rd.	526 000 „



Abbildg. 18. Strompfeiler mit hochgeschlagener Klappe.

auf Turmaufbauten der Stropfweiler, den massiven Abschluß der Hauptträger auf den Landpfeilern und die architektonische Ausbildung der Endständer rd. 36 000 M., auf die Rampen und Flügelmauern rd. 195 000 „ auf den Umbau der alten Brücke zu einer Notbrücke und Abbruch derselben 37 000 „ Die Gründung der Pfeiler war der Firma Ph.

Holzmann & Cie. in Frankfurt a. M., die Ausführung des gesamten eisernen Ueberbaues der Firma Beuchelt & Co. in Grünberg i. Schl. übertragen. Letztere Firma hatte sich zuvor wegen Herstellung der Maschinen-Anlage mit dem Eisenwerk vorm. Nagel & Kaemp in Hamburg und dieses wegen Herstellung des elektrischen Teiles mit der Firma Siemens & Halske, A.-G. in Berlin, in Verbindung gesetzt. — (Fortsetzung folgt.)

Die Verhandlungen des Tages für Denkmalpflege in den Jahren 1904 und 1905.

Durch eine Verkettung ungünstiger Umstände hat es sich leider gefügt, daß über die beiden letzten Tage für Denkmalpflege in dieser Ztg. bisher keine Mitteilung erfolgt ist. Jetzt noch einen ausführlichen Bericht über sie zu bringen, erscheint kaum angänglich. Immerhin dürfte es, um den Zusammenhang zu wahren, erforderlich sein, nachträglich wenigstens die Hauptergebnisse dieser bedeutsamen Tagungen auf Grund der über sie erschienenen stenographischen Aufzeichnungen zusammen zu fassen.

Der am 26. u. 27. September 1904 abgehaltene V. Tag für Denkmalpflege zu Mainz war von nicht weniger als 271 Teilnehmern besucht, zeigte also abermals ein ungewöhnliches, in hohem Grade erfreuliches Anwachsen des Interesses für die Sache des Denkmalschutzes. Wiederum war eine Mehrzahl von Regierungen, sowie von technischen und Altertums-Vereinen durch besondere Abgeordnete vertreten; auch die Geistlichkeit evangelischer und namentlich katholischer Konfession hatte sich stark beteiligt. Die Zahl der anwesenden Architekten betrug 107, also nicht viel weniger als die Hälfte der Mitglieder.

Die Verhandlungen, die unter der bewährten Leitung des Hrn. Geh. Justizrates Prof. Dr. Loersch (Bonn) stattfanden, begannen mit den üblichen Begrüßungen und geschäftlichen Mitteilungen. Der Vertreter der hessischen Staatsregierung, Hr. Ministerialrat Frhr. v. Biegeleben, verband mit seiner einleitenden Begrüßungs-Ansprache einen kurzen Bericht über die bisherigen Erfolge des hessischen Denkmalschutz-Gesetzes, den er im wesentlichen als befriedigend bezeichnen konnte. Wenn der inzwischen ins Leben getretene, aus 7 besonderen Ausschüssen zusammengesetzte Denkmalrat in der kurzen Zeit seines Bestehens auch noch keine große Wirksamkeit entfalten konnte, so ist doch wenigstens erreicht, daß das Verständnis für das Wesen der Denkmalpflege in immer weitere Kreise sich ausgebreitet hat. —

Dem Andenken des kürzlich verstorbenen Mitgliedes des geschäftsführenden Ausschusses, Prof. Peter Wallé (Berlin), der durch eine Anregung im Gesamtverein der deutschen Geschichts- und Altertums-Vereine s. Zt. den ersten Anstoß zur Entstehung der Tage für Denkmalpflege gegeben hat, wurde eine ehrende Anerkennung gezollt.

Ueber die schon zum zweiten Male auf der Tagesordnung stehende Frage der Erhaltung alter Steinalmaterialien wurde nicht nur nicht verhandelt, sondern man beschloß, diese Frage vorläufig fallen zu lassen, weil eine wirkliche Förderung der Sache nur durch Versuche zu ermöglichen ist, für deren Veranstaltung dem Denkmalpflege-Tage keine Geldmittel zur Verfügung stehen. Nach einer Mitteilung des Hrn. Konservators Dr. Hager (München) sind solche Versuche jedoch innerhalb des bayerischen Staates in Aussicht genommen.

Zu dem Thema „Vorbildung zur Denkmalpflege“ nahm sodann zunächst Hr. Geh. Hofrat Prof. Dr. v. Oechelhäuser (Karlsruhe) das Wort. Bekanntlich war dieses Thema schon auf dem vorigen Denkmalpflege-Tage zu Erfurt von 2 Rednern — den Hrn. Dehio und Lutsch — erörtert worden; es war jedoch bei der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich gewesen, eine Besprechung darüber zu eröffnen, sodaß der Widerspruch, zu dem die Ausführungen des Hrn. Dehio herausforderten, nicht hatte zum Wort kommen können. Es war daher beschlossen worden, über die Frage noch einmal zu beraten und als Referenten dafür je einen Vertreter der beiden Kreise zu bestellen, denen nach ihrer Ansicht Hr. Dehio nicht gerecht geworden war.

Hr. v. Oechelhäuser, als Vertreter des kunstgeschichtlichen Unterrichtes an einer technischen Hochschule, bekämpfte vor allem die Anschauung, daß die für eine Denkmalpflege nötige kunstgeschichtliche Vorbildung ausschließlich an einer Universität zu erlangen sei. Er gab zu, daß die Universität in bezug auf die Entwicklung einer wissenschaftlichen Anschauung über den Zusammenhang der künstlerischen und geschichtlichen Erscheinungen eine bessere Grundlage gewähre, als sie in der sogen. Allgemeinen Abteilung der technischen Hochschulen gewonnen werden kann, bestritt aber, daß

hierin das entscheidende Moment für die Tätigkeit eines Denkmalpflegers zu suchen ist, und vertrat die Ansicht, daß die kunstgeschichtliche Erziehung der technischen Hochschule für einen solchen nicht nur ausreichend, sondern in mancher Beziehung sogar zweckentsprechender sei. Es sei ein Irrtum, daß die technische Hochschule hierbei weniger die historische Erkenntnis als die praktische Anwendbarkeit ins Auge fasse. Nicht wenige Baukünstler haben sich auf der Grundlage dieser Erziehung durch selbständige Forschungen als Kunsthistoriker ersten Ranges betätigt. Und wenn es auch nicht zu leugnen sei, daß bei manchen Wiederherstellungen — wie z. B. beim Ausbau von Pierrefonds — der Künstler im Architekten mit dem Historiker durchgegangen sei, so würden die entstandenen Schäden in anderen Fällen doch reichlich aufgewogen durch die Vorteile, welche für die Denkmalpflege das Berufs-Studium des Architekten vor dem des Kunsthistorikers voraus hat. Wie der Architekt, um den Aufgaben der Denkmalpflege zu genügen, gründlicher historischer Kenntnisse bedarf, so wird umgekehrt auch der Kunsthistoriker einer Einsicht in die technischen Voraussetzungen und die konstruktiven Ideen der Baukunst nicht entbehren können. Es werde dem letzteren aber wesentlich schwerer fallen, diese sich anzueignen, als dem Architekten eine Vertiefung seiner historischen Bildung. Jedenfalls sei dieser als Konservator viel geeigneter, die eine der beiden ihm obliegenden Haupt-Aufgaben — die Abwehr weiteren Verfalles der Baudenkmale durch rechtzeitige Vornahme zweckentsprechender Sicherungs-Maßregeln — zu erfüllen. In bezug auf die zweite Aufgabe — Schutz der Denkmale gegen unnötige Veränderungen und Entstellungen — möchten sich Kunsthistoriker und Architekt etwa gleich stehen. Eine Besorgnis, daß der letztere sich dabei von seiner Schaffenslust könne hinreißen lassen, sei heute kaum noch gerechtfertigt. Das Richtige in der ganzen Streitfrage habe bereits Hr. Lutsch gesagt: es komme in erster Linie nicht auf die Vorbildung, sondern auf die Persönlichkeit des Konservators an. — Eine allgemeine Einigung zwischen Künstlern und Kunstgelehrten über die auf diesem Gebiete streitigen Punkte sei kaum zu erwarten, aber auch nicht nötig, ja nicht einmal erwünscht, da aus ihrer gegenseitigen Kontrolle für die Sache selbst nur Vorteile zu erwarten seien. Zu vermeiden sei jedoch eine grundsätzliche mit Vorurteilen und Schlagwörtern kämpfende Befehdung. — Einig seien ja alle Beteiligten in der Hauptsache, daß neben einer besonderen zielbewußten Vorbildung der Denkmalpfleger für ihren Beruf vor allem eine ausschließliche Betätigung in diesem und eine bestimmte Berufsstellung für dieselben zu fordern sei. —

Der zweite Berichterstatter, Hr. Landbauinsp. Dombaumstr. a. D. Arntz (Cöln), dem die Aufgabe zugefallen war, den Standpunkt der s. Zt. von Hrn. Dehio in ihrer Stellung zur Denkmalpflege einer nicht gerade wohlwollenden Kritik unterworfenen Architektenschaft zu vertreten, begegnete dieser Kritik in vornehmer Weise nur durch die beiläufige Bemerkung, daß sie anscheinend auf einige ungünstige persönliche Erfahrungen sich stütze. Es sei eine nicht aufricht zu erhaltende Anschauung, daß die Denkmalpflege nach allen Zielen und Voraussetzungen zur Wissenschaft gehöre und im wesentlichen „angewandte Wissenschaft“ sei, sodaß für die Angehörigen der Baukunst, soweit sie als schaffende Künstler sich fühlen, nur die Rolle technischer Gehilfen übrig bleibe. Wo die Erhaltung eines geschichtlichen Kunstwerkes in Frage stehe, handle es sich vielmehr fast immer zugleich um eine künstlerische Aufgabe, zu deren Lösung nur der berufen ist, der mit gründlicher kunstwissenschaftlicher Bildung künstlerisches Empfinden und technisch-künstlerische Erfahrung in sich vereint. Und zwar um so mehr, als der Fortbestand eines Bauwerkes häufig nur gesichert werden kann, wenn man ihm eine zeitgemäße neue Bestimmung gibt, was oft nur durch gewisse Erweiterungen, ja selbst Aenderungen zu ermöglichen ist. Nicht wenige geschichtliche Bauwerke, insbesondere Kirchen, seien der Verwahrlosung anheim-

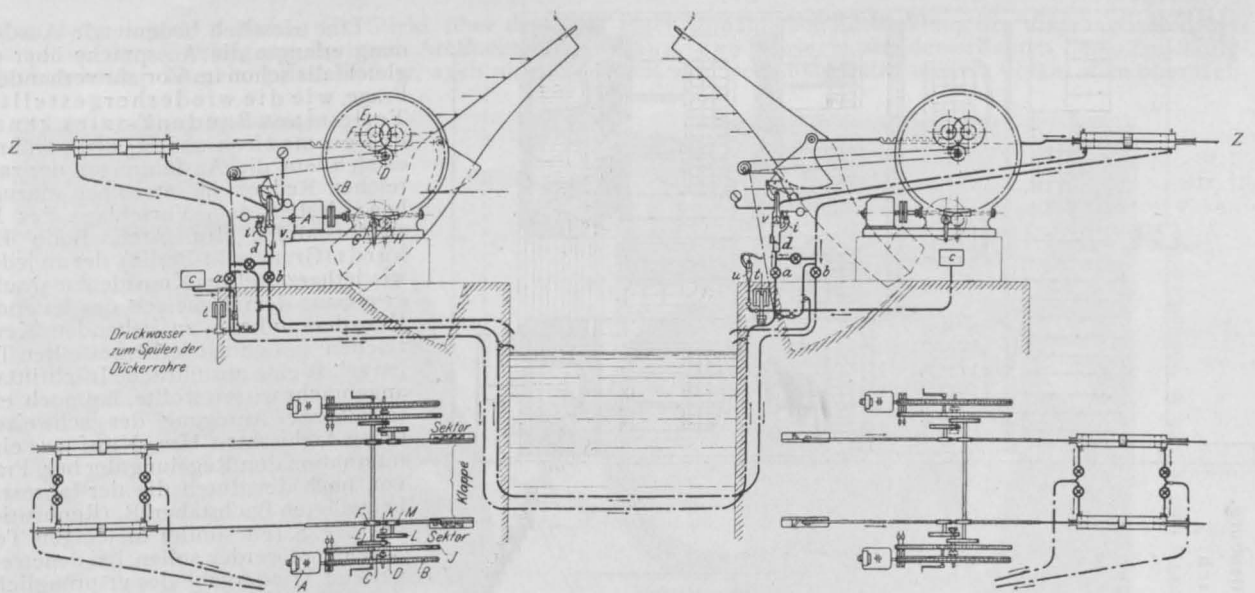


Abbildung 19. Schema der Bewegungsvorrichtungen.

I. Teile des Klappen-Antriebes.

- A = Elektromotor von 27 PS. zum Antrieb der Schnecke.
- B = Schneckenrad.
- C = Kuppelung der Achsen der Räder B und J.
- D = Triebfling auf der Achse von B.
- E = Stirnrad auf der durchgehenden Betriebswelle, angetrieben durch D.
- F = Triebfling auf der Betriebswelle, wirkend auf die Zahnstange, welche im Drehpunkt des Rollsektors der Klappe und zugleich im Schwerpunkt der letzteren angreift.
- G, H = Handkurbeln für den Betrieb, falls der Schnecken-Antrieb versagt.

J, K, L, M = Räder zum Antrieb der Zahnstange durch die Handkurbeln.

II. Hydraulische Kuppelung zur zwangsläufigen Regelung der Bewegung beider Klappen.

- Z = hydraulische Zylinder, gekuppelt mit den Antrieb-Zahnstangen der Klappen (auch als Bremsen zu benutzen, falls die Klappen nicht in Verbindung stehen).
- a u. b = Schieber zur Ausschaltung der hydraulischen Verbindung zwischen den Klappen.
- d, i, v = Drosselklappe bzw. Ventile zur Regelung der Geschwindigkeit der Klappenbewegung.

gefallen, weil man nicht rechtzeitig einem derartigen Baubedürfnis entsprochen hatte. — Wenn Hr. Dehio gefragt habe, was eigentlich den Beruf des Architekten mit den Aufgaben der Denkmalpflege verbinde, so sei ihm darauf zu antworten, daß der Architekt die geschichtlichen Baudenkmale als einen Schatz betrachtet, in dem die technische und künstlerische Erfahrung der Vorfahren niedergelegt ist, und aus dem er für sein eigenes Lebenswerk Anregung und Schaffensfreude sich holen kann — als die Offenbarung eines tätigen Idealismus und die Wurzel für eine organische Weiterentwicklung der Kunst. — In bezug auf die Hauptfrage über die zweckmäßigste Vorbildung eines Denkmalpflegers empfahl der Redner neben einer Erziehung im historischen Geist auch eine praktische Ausbildung sowohl im Verwaltungsdienst wie auf dem Werkplatz; hinsichtlich der letzteren erwähnte er, daß versucht werden solle, den Baubetrieb an der Marienburg und deren Sammlungen als Lehrmittel für die Technische Hochschule in Danzig zu verwerten. Nicht minder erwünscht sei eine gute wirtschaftliche Ausbildung der Denkmalpfleger, da diesen leider meist nur bescheidene Mittel zur Verfügung gestellt werden können. — Wie der Vorredner, so schloß auch Hr. Arntz mit einer ersten Mahnung zur Einigkeit der in der Denkmalpflege tätigen, auf gegenseitiges Verständnis angewiesenen wissenschaftlichen und künstlerischen Kräfte. —

In der an diese beiden Vorträge angeschlossenen Besprechung erklärte Hr. Prof. Dr. Dehio-Straßburg, an der Gesamt-Auffassung seiner vorjährigen Ausführungen festhalten zu müssen. Der Ursprung der Denkmalpflege beruhe in dem großen und allgemeinen Aufschwunge, den die Geschichts-Wissenschaft im 19. Jahrh. genommen habe, und unter deren Kontrolle müsse sie verbleiben, wenn sie nicht denaturieren solle. Niemals bis ins 19. Jahrh. hinein hätten Architekten als solche an Denkmalpflege gedacht. — Der letzten Behauptung trat Hr. Stadtbaunsp. Privatdoz. Prof. Stiehl-Berlin mit dem Hinweis entgegen, daß schon in den ersten Jahren des 19. Jahrh., bevor von wissenschaftlicher Denkmalpflege die Rede war, das Prachtwerk Fr. Gilly's über die Marienburg erschienen sei, dessen ausgesprochener Zweck es war, zur Erhaltung und Wiederherstellung dieses Baudenkmals anzueifern. Ähnliche Tendenzen habe 20 Jahre später das Werk Schwechten's über den Meißener Dom verfolgt. — Hr. Prof. Dr. Neuwirth-Wien, der im wesentlichen den Ausführungen seines Fachgenossen Prof. v. Oechelhäuser beitrug, machte die interessante Mittei-

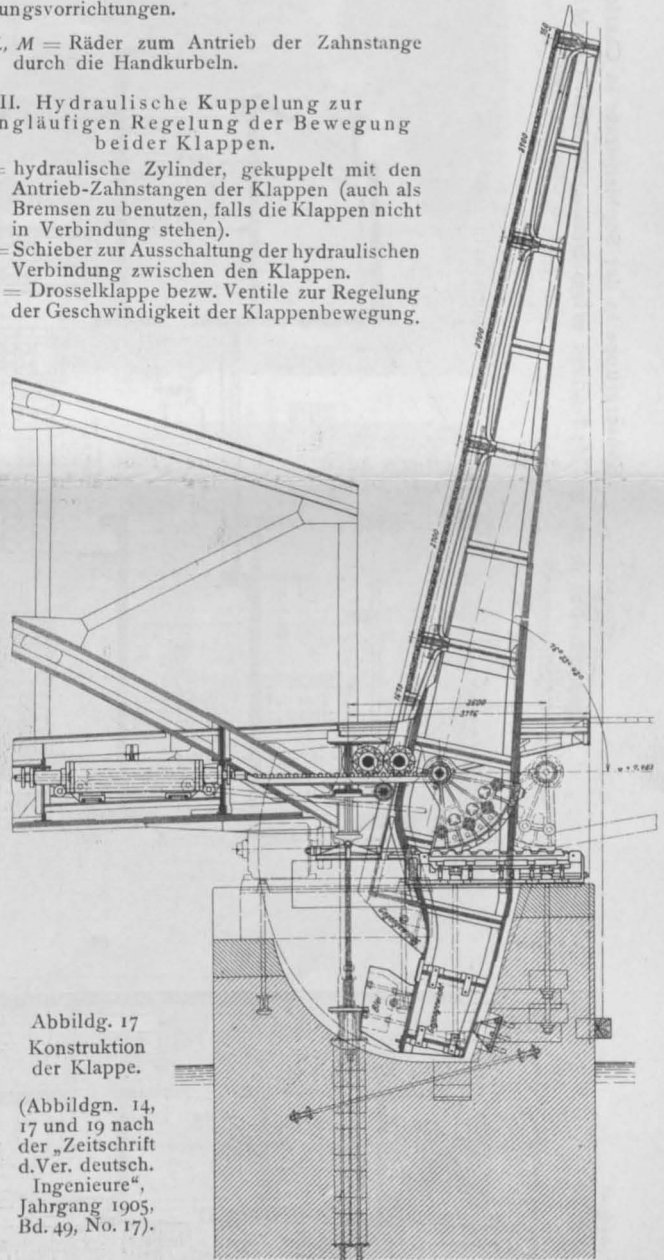
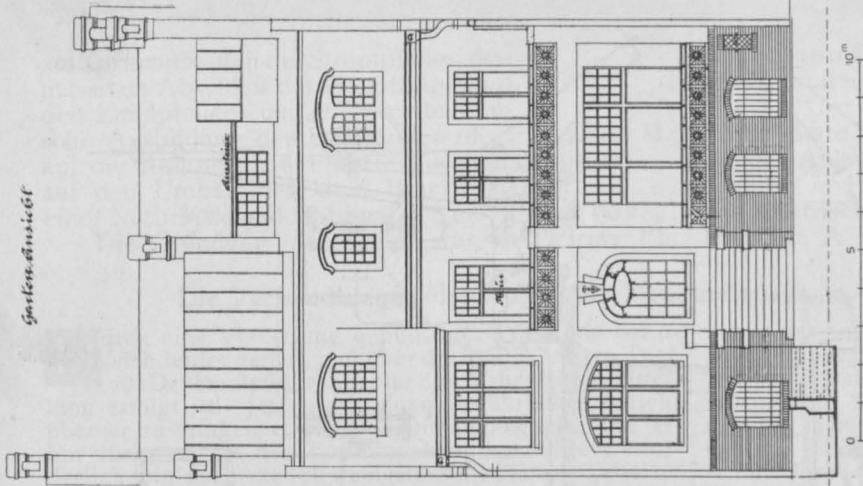


Abbildung 17
Konstruktion der Klappe.

(Abbildungn. 14, 17 und 19 nach der „Zeitschrift d. Ver. deutsch. Ingenieure“, Jahrgang 1905, Bd. 49, No. 17).

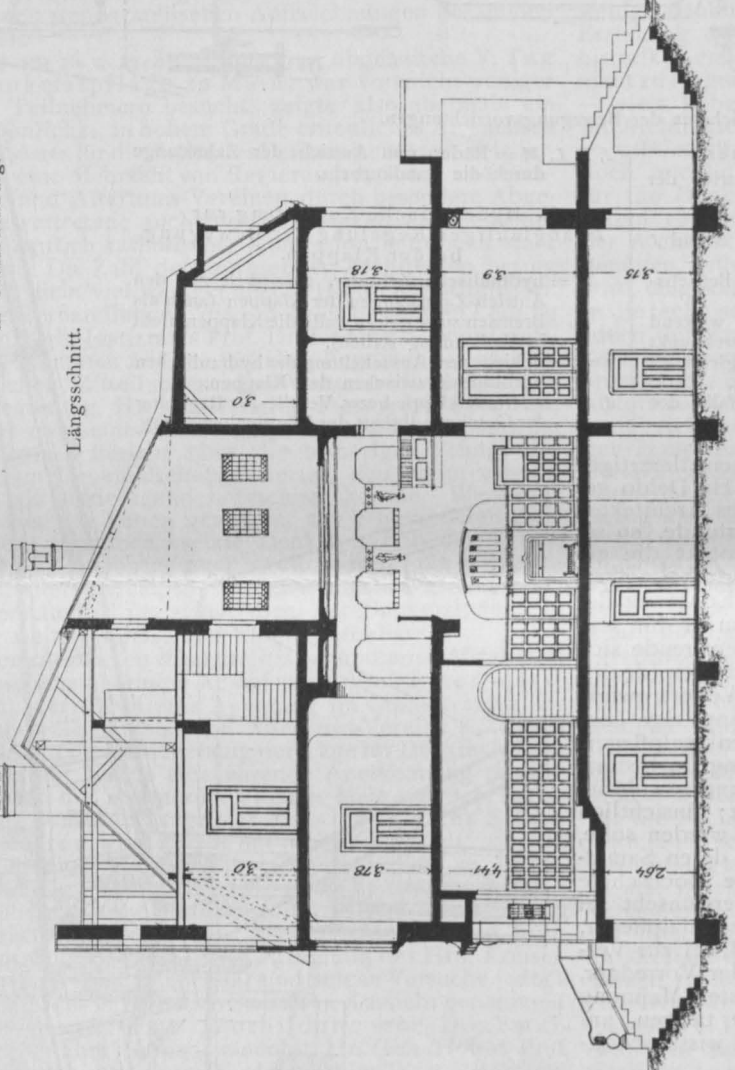
lung, daß in Oesterreich, das s. Zt. ja auch mit der Gründung einer Zentralkommission für die Denkmalpflege vorgegangen ist, neuerdings auch die Aufnahme eines Kollegs für dieses Fach in den Lehrplan der Architektur-Abteilung an der Wiener Technischen Hochschule angeregt worden sei. —



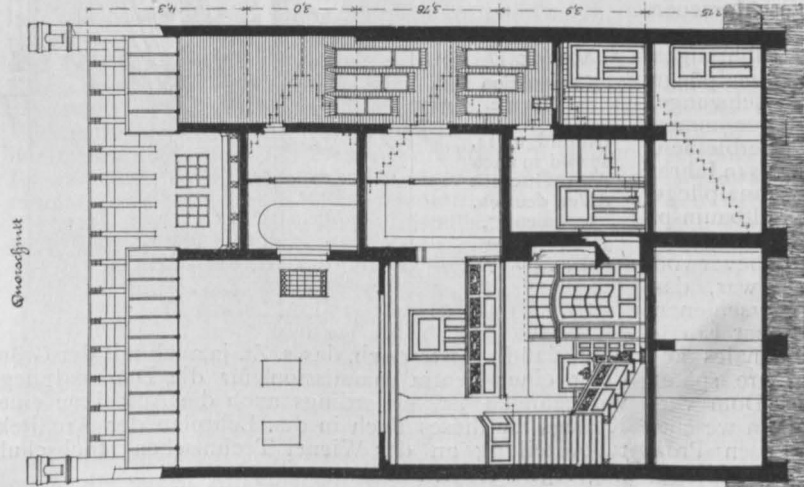
Simons, O. 1911

Häusergruppe in der Sophienstraße in Charlottenburg.
Haus Simons, Architekt: Otto March
in Charlottenburg.

Längsschnitt.



10m
5
0



Querschnitt

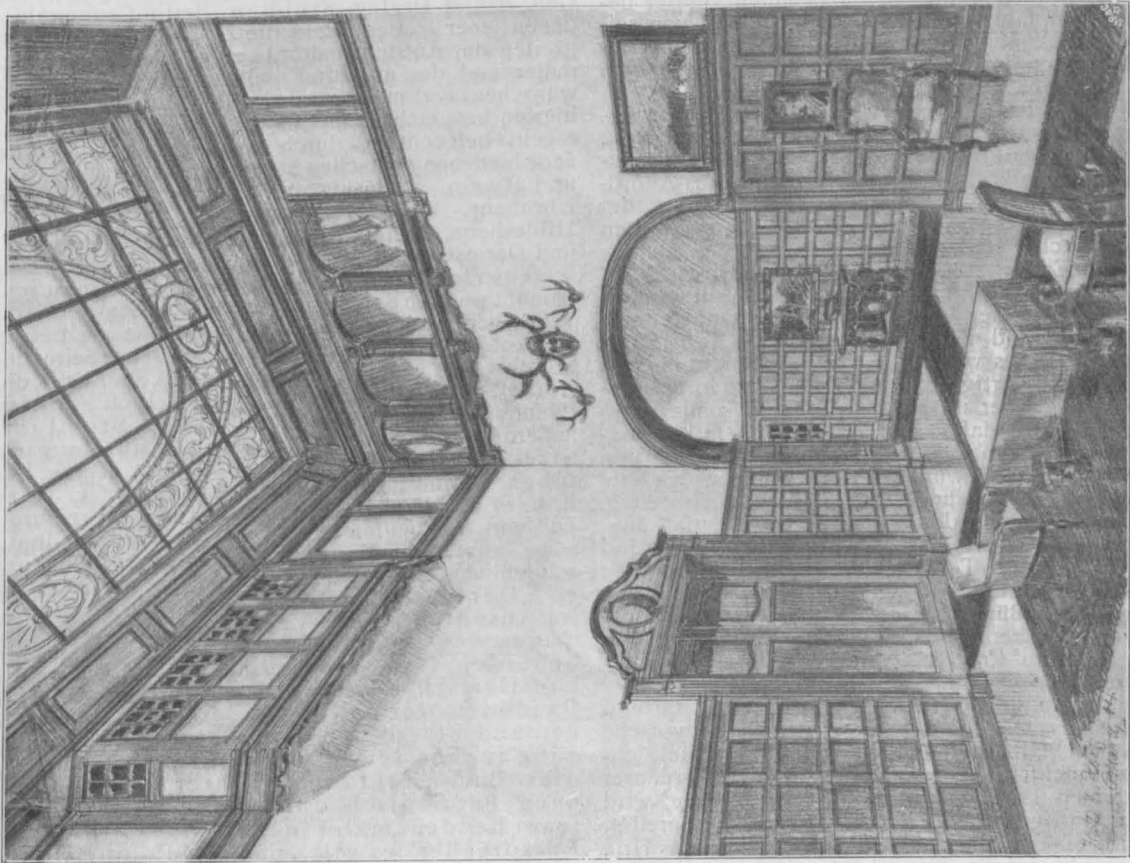
Eine ziemlich bedeutende Ausdehnung erlangte die Aussprache über die gleichfalls schon im Vorjahr verhandelte Frage, wie die wiederhergestellten Teile eines Baudenkmals kenntlich zu machen seien, doch erübrigt es sich, auf die Ausführungen der zahlreichen Redner im einzelnen einzugehen. Neben dem Vorschlage des Berichterstatters, Hrn. Arch. Bodo Ehardt (Grunewald-Berlin), der an jedem wiederhergestellten Kunstdenkmal außer gewiss, dem Ermessen des leitenden Künstlers anheim zu gebenden Kennzeichen an den wiederhergestellten Teilen selbst eine ausführliche Inschrifttafel angebracht wissen wollte, lag noch eine schriftliche Anregung des schweizerischen Architekten Hrn. Naef zu einer internationalen Regelung der bez. Frage vor, nach der durch die der Jahreszahl beigefügten Buchstaben R. (Renovation) bzw. F. S. (Facsimile) diejenigen Teile bezeichnet werden sollen, bei denen eine getreue Wiedergabe des ursprünglichen Zustandes nicht mit voller oder mit unbedingter Sicherheit verbürgt werden kann, während alle anderen Zutaten durch die einfache Jahreszahl kenntlich zu machen wären. Dieser letztere Vorschlag fand vielseitige Zustimmung. Dagegen war man mehrfach der Meinung, daß die allgemeine Forderung auf Anbringung einer besonderen Inschrifttafel zu weit gehen und sich in vielen Fällen nicht werde durchführen lassen. Zur Annahme gelangte schließlich ein Antrag des Hrn. Oberbürgermeister Struckmann (Hildesheim): „Die Wiederherstellung an einem Denkmal ist durch Anbringung der Jahreszahl und durch Zeichen, welche eine Unterscheidung der alten von den neuen Teilen ermöglichen, kenntlich zu machen. Die Art der Kennzeichnung bleibt dem leitenden Künstler überlassen.“ Beschlossen wurde zugleich, diese Resolution sämtlichen deutschen Regierungen mit einer kurzen Begleitschrift zu übersenden. —

Einigen kurzen Mitteilungen über den Stand der Vorbereitungen zu einer den Denkmalschutz betreffenden Gesetzgebung in Oesterreich, Preußen und Italien, sowie über einige Anregungen zur Frage des Denkmalschutzes seitens der Deutschen Anthropologischen Gesellschaft und des Deutschen Juristentages schloß sich der von Hrn. Geh. Hofrat Prof. Dr. v. Oechelhäuser (Karlsruhe) erstattete Bericht über das in Vorbereitung begriffene „Handbuch der deutschen Kunstdenkmäler“ an. Nachdem die Bitte um einen Zuschuß für dieses Unternehmen seitens der Reichsbehörde dreimal abgelehnt worden war, ist infolge eines von der Kommission an S. M. den Kaiser gerichteten Immediat-Gesuches ein solcher Zuschuß aus dem kaiserlichen Dispositionsfonds schließlich doch bewilligt und damit das Erscheinen des Buches endgültig gesichert worden. Die Verhandlungen mit dem zur Herausgabe desselben von vornherein bestimmten Prof. Dr. Dehio sowie mit dem Verleger sind verhältnismäßig schnell zum Abschluß gelangt, und so ist zu hoffen, daß in etwa 6 Jahren das auf 5 Bände berechnete, zu einem dringenden Bedürfnis gewordene Werk, um das uns andere Nationen beneiden werden, vollendet vorliegt. —

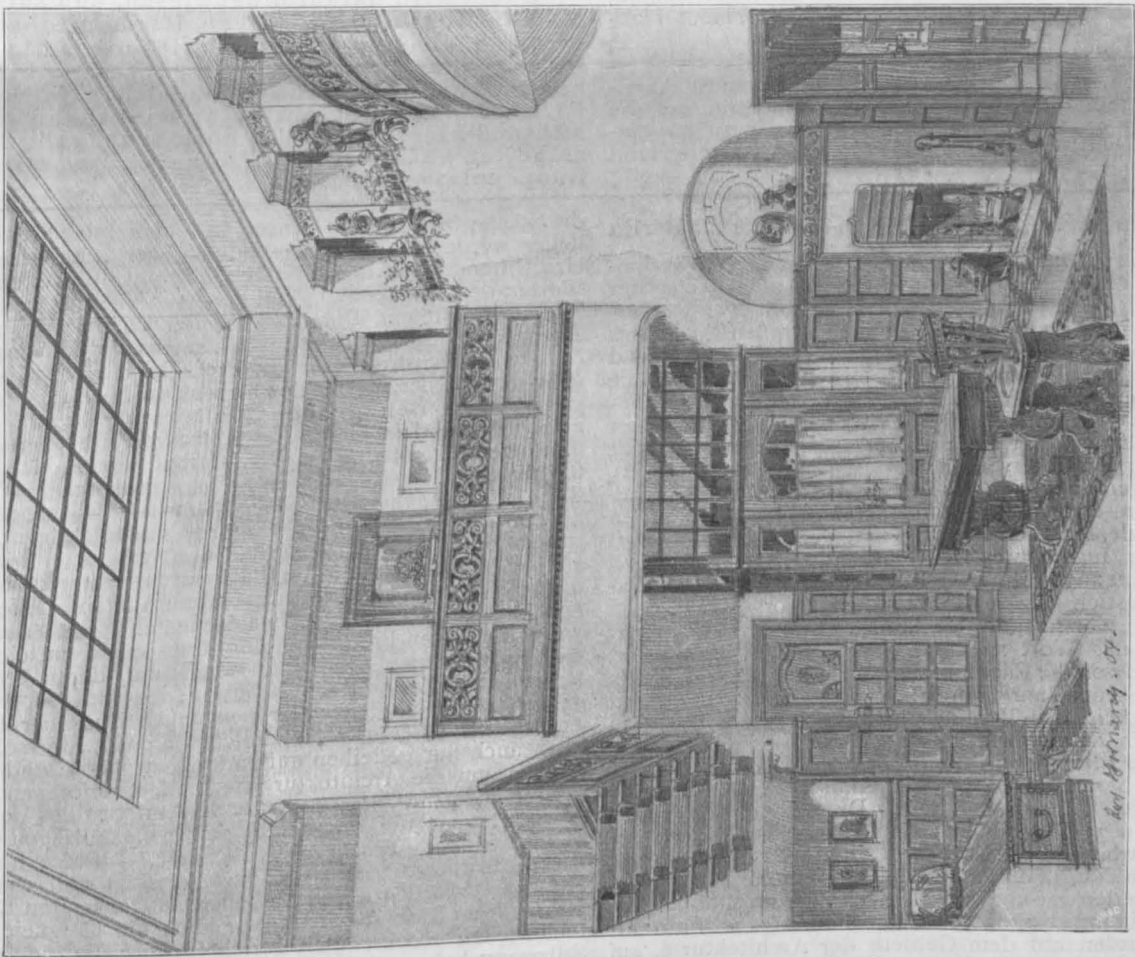
Ueber den sachlichen Inhalt des Vortrages, den Hr. Stadtbauinsp. Privatdoz. Prof. Stiehl (Berlin) über „Aufnahme, Sammlung und Erhaltung der Kleinbürger-Häuser mittelalterlicher Städte“ hielt, ist schon früher in der Dtsch. Bauztg. kurz berichtet worden

(Jahrg. 1903, S. 319), nachdem Hr. Stiehl über dasselbe Thema in der Vereinigung Berliner Architekten gesprochen hatte. Es gelang dem Redner, auch an dieser

einer allmählichen Entwicklung des ursprünglichen einräumigen Hauses entstandenen Bauten, deren Zugehörigkeit zum Denkmalschutze unseres Volkes dem oberfläch-



Halle im Hause Holtz. Architekt: Otto March in Charlottenburg.



Halle im Hause Simons. Architekt: Otto March in Charlottenburg.

Häusergruppe in der Sophien-Straße in Charlottenburg.

Stelle ein lebhaftes Interesse für seine Bestrebungen zu erwecken und der Ueberzeugung Bahn zu brechen, daß die von ihm in zahlreichen Beispielen vorgeführten, aus

lichen Beschauer allerdings nicht immer sofort einleuchten mag, nicht nur wertvolle kulturgeschichtliche Aufklärung geben, sondern für das moderne Schaffen auch

insofern zu verwerten sind, als sie vielfach zeigen, welche Wirkung selbst mit den einfachsten architektonischen Mitteln zu erzielen ist. Angesichts des reißend schnellen Verschwindens, in dem diese, den modernen Bedürfnissen meist nur noch wenig entsprechenden Häuser begriffen sind, empfahl Hr. Stiehl, möglichst bald von seiten des Denkmaltages eine systematische Sammlung der noch vorhandenen Beispiele — etwa in der Art derjenigen über das Bauernhaus — in die Wege zu leiten.

In der an den Vortrag sich anschließenden Besprechung gab der Vorsitzende, Hr. Geh. Justizrat Prof. Dr. Loersch (Bonn) Auskunft über den rechtsgeschichtlichen Ursprung der in Rede stehenden Haus-Anordnungen, der auf die systematische Parzellierung der größeren Grundstücke in den mittelalterlichen Städten und die Verpachtung der dadurch gewonnenen kleinen Baustellen in Erbleihe zurückzuführen ist. Hr. Prof. Dr. Fuchs (Freiburg) vertrat die Ansicht, daß dieses Verfahren bei zeitgemäßer Aenderung vielleicht noch heute verwendbar sei, und Hr. Oberbürgerstr. Gauß (Stuttgart) befürwortete es warm, daß man sich nicht nur mit einer Erhaltung derartiger kulturgeschichtlich interessanter alter Bürgerhäuser im Bilde begnügen, sondern aus städtischen Mitteln dafür sorgen solle, überall wenigstens einige derselben in Wirklichkeit zu erhalten. Von architektonischer Seite wurde den Anregungen des Hrn. Stiehl kräftige Unterstützung namentlich durch Hrn. Arch. Propper (Biel) zuteil, der berichten konnte, daß ähnliche Bestrebungen auch in der Schweiz aufgetreten sind und dort bereits zum Teil Früchte getragen haben. Er schlug vor, die in Aussicht genommene Sammlung von Aufnahmen alter Bürgerhäuser nicht nur auf Deutschland zu beschränken, sondern auch auf die Schweiz, vielleicht sogar auf Frankreich und Italien auszudehnen — ein Vorschlag, den Hr. Geh. Baurat Mühlke (Schleswig) dahin erweiterte, daß auch die Niederlande und die skandinavischen Länder, in denen jene typische Hausform gleichfalls noch stark vertreten ist, berücksichtigt werden möchten. Eine Aufnahme alter Bürgerhäuser in den kleinen schleswig-holsteinischen Städten wird seitens des dortigen Arch.- u. Ing.-Vereines vorbereitet, und es wird eine solche nach einer Mitteilung des Hrn. Konservators Wolff (Straßburg i. E.) auch in den Reichsländern jedesmal bewirkt, sobald eines der im Handbuch der staatlichen Denkmalpflege verzeichneten Häuser abgerissen werden soll.

Als Ergebnis der diesem Thema gewidmeten Verhandlungen ist zu berichten, daß noch auf dem Denkmalpflege-Tage selbst ein Ausschuß zusammentrat, um die Einleitung weiterer Schritte im Sinne der zu so einmütigem Ausdruck gelangten Bestrebungen in die Hand zu nehmen. —

Das Schinkelfest des Architekten-Vereins zu Berlin

wurde am 13. d. M., dem Geburtstage Schinkels, in gewohnter Weise unter lebhafter Teilnahme aus dem Kreise der Vereinsmitglieder begangen. Es hatten sich etwa 150 Personen in dem festlich geschmückten großen Saale des Vereinshauses eingefunden, um an dem Festakte und dann an dem gemeinsamen fröhlich verlaufenen Mahle teilzunehmen. Als Vertreter des durch Erkrankung behinderten Hrn. Ministers d. öffentl. Arbeiten, der aber ein Begrüßungstelegramm an die Versammlung gesandt hatte, war Hr. Unterstaatssekretär Dr. Holle erschienen, der übrigens zugleich als Mitglied dem Vereine angehört. Anwesend waren ferner der Rektor der Technischen Hochschule, Hr. Prof. Flamm, und Vertreter des Vereins Deutscher Ingenieure, Deutscher Maschineningenieure, der Vereinigung Berliner Architekten und des Vereins Berliner Künstler. Nach einleitendem Chorgesang ergriff der Vereinsvorsitzende, Hr. Minist. Dir. Hinckeldeyn, zunächst das Wort zu einer Ansprache, in welcher er, ausgehend von der Entwicklung der Baukunst und Technik im verflossenen Jahre, ein Bild von der Entwicklung und der Tätigkeit des Vereines in dem gleichen Zeitraum gab. Wir entnehmen dieser übersichtlichen Darstellung, daß der Verein Ende 1905 eine Mitgliederzahl von 2357 besaß, davon 776 einheimische, im ganzen 76 mehr als zu Anfang d. J. 1905. Durch den Tod verlor der Verein 33 Mitglieder, deren in warmen Worten gedacht wurde. An 4 Mitglieder konnte das Diplom der 50jährigen Mitgliedschaft verliehen werden. Versammlungen fanden im vergangenen Jahre 22 statt, außerdem 7 Besichtigungen größerer Bauausführungen. Preisaufgaben wurden auf dem Gebiete der Architektur 6, auf dem des Ingenieur-Wesens 3 gelöst. Ein hochehrfreudliches Ergebnis ist der Ausfall des diesjährigen Schinkelwettbewerbes, konnten doch auf allen 3 Fachgebieten

Ueber den letzten Gegenstand der Tagesordnung „die städtischen Bauordnungen im Dienste der Denkmalpflege“ berichteten in sehr eingehender Weise die Hrn. Prof. Frentzen (Aachen) und Ober- u. Geh. Baurat Dr.-Ing. Stübben (Berlin-Grünwald), von denen jener insbesondere die Zustände, welche ein Eingreifen der Aufsichtsbehörde zum Schutze der Baudenkmäler und der aus alter Zeit stammenden Stadtbilder wünschenswert machen, sowie die rechtlichen Grundlagen hierfür besprach, während dieser vorwiegend die Maßregeln beleuchtete, durch welche man neuerdings in verschiedenen deutschen Staaten und Städten (in Sachsen und Bayern, sowie in den Städten München, Lindau, Nürnberg, Bamberg, Rothenburg, Bremen, Lübeck, Hildesheim, Frankfurt a. M., Köln, Aachen, Mainz, Worms und Darmstadt) einen wirksamen Schutz gegen die fortschreitende Verunstaltung unserer alten Städte zu schaffen bemüht war. An der langen, die verschiedensten Seiten der Frage berührenden Verhandlung, welche an diese Frage sich knüpfte, nahmen von architektonischer Seite die Hrn. Stadtbrt. Schaumann (Frankfurt a. M.), Stadtbrt. Rehorst (Halle), Prof. Ratzel (Karlsruhe), Prof. Mohrmann (Hannover) und Hr. Stadtbauinsp. Prof. Stiehl (Berlin), außerdem die Hrn. Oberbürgerstr. Gauß (Stuttgart) und Struckmann (Hildesheim), Minist.-Rat Frhr. v. Biegeleben (Darmstadt), Geh. Hofr. Prof. Dr. v. Oechelhäuser (Karlsruhe) und Prof. Dr. Fuchs (Freiburg) teil. Die von den beiden Berichterstattern aufgestellten Leitsätze wurden nach einigen Aenderungen und Zusätzen schließlich in folgender Form angenommen:

„Der fünfte Tag für Denkmalpflege empfiehlt im Anschluß an die Verhandlungen des vierten Tages den zuständigen Staats- und Gemeindebehörden, Neu- und Umbauten in der Umgebung künstlerisch oder ortsgeschichtlich wertvoller Baudenkmäler und im Gebiete ebensolcher Straßen und Plätze der baupolizeilichen Genehmigung auch in dem Sinne zu unterwerfen, daß sich diese Bauausführungen in ihrer äußeren Erscheinung jener Baudenkmäler in das Gesamtbild einfügen. Entsprechendes gilt von Firmen- und Reklameschildern und dergl.“

Dabei wird darauf hingewiesen, daß zur Erzielung dieser notwendigen Harmonie hauptsächlich die Höhen- und Umrißlinien, die Gestaltung der Dächer, Brandmauern und Aufbauten, sowie die anzuwendenden Baustoffe und Farben der Außenarchitektur maßgebend sind, während hinsichtlich der Formgebung der Einzelheiten künstlerischer Freiheit angemessener Raum gelassen werden kann.

die Staatspreise und im ganzen 12 Schinkelplaketten verliehen werden. *) Den anwesenden Siegern wurden durch Hrn. Unterstaatssek. Dr. Holle die Schinkelplaketten mit Worten der Anerkennung und des Anspornes für weiteres Streben überreicht. Daran schloß der Vorsitzende noch einen besonderen Glückwunsch namens des Vereines.

Den Festvortrag hielt Hr. Prof. Dr. F. Seeßelberg über das Thema: „Die Technischen Hochschulen gegenüber den großen Kulturaufgaben.“ Die geistvollen und in glänzender Form vorgetragenen Ausführungen des Redners liefen darauf hinaus, daß die technischen Hochschulen zwar in vortrefflicher Weise ihre Aufgabe gegenüber den praktischen Lebensbedürfnissen erfüllen, daß sie aber ihrer ebenso wichtigen Aufgabe, daran mitzuarbeiten, daß die Architektur wieder als ein Kulturfaktor in der Entwicklung unseres Volkes wirke, bisher nicht genügen, ja diese Aufgabe vielleicht noch gar nicht erkannt haben. Jedenfalls fehlt es noch an jedem festern Programm, allerdings ein Kennzeichen unserer modernen Architektur überhaupt, deren Bestrebungen z. Zt. nur in der Negation des Alten übereinstimmen. Trotz glänzender Leistungen Einzelner fehlt es uns aber an einer volkstümlichen Kunst. Eine solche kann auch nur gedeihen auf nationalem Boden und nur dann, wenn die Architektur wieder den verlorenen Zusammenhang mit dem gesamten Kulturleben des Volkes gewinnt, wenn die Architekten selbst einzudringen vermögen in das Wesen der Volksseele. Ansätze hierzu sind vorhanden, aber sie müssen gepflegt und weiterentwickelt werden durch Aufbauen auf dem alten Erbe. Nach dieser Richtung hin müsse auch die Tätigkeit der technischen Hochschulen gerichtet sein, die, noch im Stilzwang befangen, den neuen Regungen noch wenig gefolgt seien. —

Fr. E.

*) Vergl. die Mitteilung über den Ausfall unter Nennung der Namen der Sieger in No. 18.

Er empfiehlt ferner zur Beurteilung der einschlägigen künstlerischen und kunstgeschichtlichen Fragen die Zuziehung eines sachverständigen Beirates aus Vertretern der Baukunst, der Kunstgeschichte, der staatlichen Denkmalpflege und des kunstsinnigen Laien-Elementes. Insoweit die Landesgesetzgebung den für die örtliche Regelung erforderlichen Rechtsboden nicht darbietet, ist die Ergänzung der Gesetzgebung zu empfehlen.“ —

Der Denkmaltag schloß mit der durch Zuruf bewirkten Wiederwahl des geschäftsführenden Ausschusses, in

Vermischtes.

Eine Ausstellung der Berliner Künstler-Vereinigung „Werkring“, zu welcher die Stadt Charlottenburg in dankenswertester Weise den Festsaal ihres schönen Rathauses zur Verfügung gestellt und auch in vielen anderen Beziehungen fördernd beigetragen hatte, eine Veranstaltung, die noch bis zum 5. April währen wird, sei der Beachtung der Fachgenossen sehr empfohlen, denn sie enthält unter dem Sammelbegriff „Haus- und Wohnungs-Kunst“ frische und hoffnungsvolle Triebe zu einer Weiterentwicklung der Kunst im Hause. Dem „Werkring“ gehören Vertreter der verschiedensten Gebiete der bildenden Kunst an; in ihm vereinigen sich August Endell, Albert Geßner, Alfred Grenander, Anton Huber, Sepp Kaiser, Arno Körnig, Hugo Lederer, Alfred Mohrbutter, Bruno Möhring, C. C. Schirm, Walther Scharje, Theo Schmuz-Baudiß, Curt Stoeving, Georg Toppel und Rudolf Wille. Es kann an dieser Stelle nicht unsere Aufgabe sein, auf die Werke der angewandten Kunst einzugehen, welche die Ausstellung, die ein gewähltes Bild darbietet, aus den verschiedensten Materialgebieten enthält. Eine Wahrnehmung jedoch sei auch in dieser Beziehung nicht

den an Stelle des verstorbenen Prof. Wallé Hr. (Ober- u. Geh. Baurat Dr.-Ing. Stübgen (Berlin-Grünwald) neu berufen wurde.

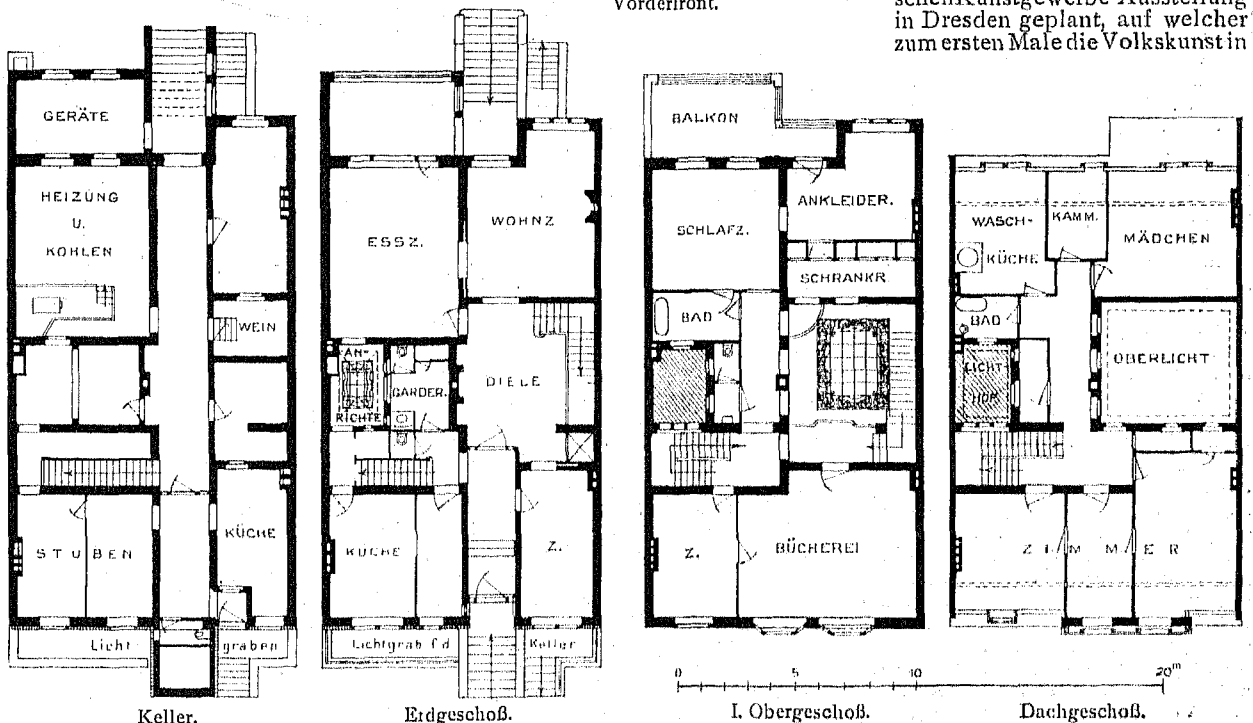
Erwähnt mag noch werden, daß, wie im Vorjahre, Hr. Prof. Rathgen (Berlin) am Abend des ersten Versammlungstages einen Vortrag über die Konservierung von Altertumsfunden hielt, der sich diesmal auf die Konservierung der aus Metall, insbesondere Eisen und Bronze, bestehenden Funde erstreckte. Ein näheres Eingehen auf die äußerst interessanten und wertvollen Ausführungen des Vortrages würde an dieser Stelle jedoch zu weit führen. — (Fortsetzung folgt.)



Vorderfront.

der Ausgangspunkt aller Fortentwicklung wird. Daneben sei besonders bemerkt, wie fortgesetzt die natürlichen Eigenschaften des Materiales ihren Einfluß auf Entwurf und Formgebung ausüben und die frühere Sucht, um jeden Preis hervorzutreten, fast ganz verschwunden ist. Insbesondere für das Gebiet der Baukunst beweisen schöne Arbeiten von Grenander, Geßner, Kaiser und Möhring, daß vernunftmäßige Erwägungen über das in technischer Beziehung Mögliche, über die klimatischen Forderungen und über die Eigenschaften des Materiales die Formgebung wieder auf einen natürlichen Boden stellen, ohne sie dadurch dem Fortschritt der Entwicklung zu entziehen. Stoeving erreut durch prächtige gemalte Blätter. Die Farbe wird mehr und in feinerer Weise als früher der Begleiter der Form. Alles in allem zeigt auch diese Ausstellung, daß die angewandte Kunst von heute die Fieberhitze von vorgestern überwunden hat und durch das Heilmittel der wiedergewonnenen Vernunft zu einem gesunden Nährboden für die Entwicklung der Zukunft geworden ist. In diesem Sinne begrüßen wir sie! —

Eine Versammlung für Volkskunde und Volkskunst in Dresden ist zum 7. bis 9. Sept. d. J. im Zusammenhange mit der III. deutschen Kunstgewerbe-Ausstellung in Dresden geplant, auf welcher zum ersten Male die Volkskunst in



Keller. Erdgesch. I. Obergesch. Dachgesch. Häusergruppe in der Sophienstraße in Charlottenburg.

Haus Simons. Arch.: Otto March in Charlottenburg.

unterdrückt, und zwar die, daß in zunehmendem Maße eine Einheit durch alle künstlerischen Bestrebungen geht, daß die Einheit der Kunst, nicht ihre Spaltung in verschiedene in sich abgeschlossene Zweige, mehr und mehr

einer besonderen Abteilung zur Anschauung gebracht wird. Veranstalter sind der Verein für sächs. Volkskunde, der kgl. sächs. Altertums-Verein und der Verein für die Geschichte Dresdens. —

Wettbewerbe.

Ein Wettbewerb betr. Entwürfe für einen Bismarck-Aussichtsturm in Guben wird von einem Komitee zum 31. Mai d. J. für deutsche Architekten ausgeschrieben. Baukosten 25000 M. 3 Preise von 400, 250 und 100 M. Unter den Preisrichtern: Kreisbauinsp. Dewald in Guben, kgl. Brt. Ludw. Hoffmann in Berlin, Landbauinsp. Koch in Frankfurt a. O. und Stadtr. Möhle in Guben. Unterlagen gegen 1,50 M., die zurückerstattet werden, durch das Stadtbauamt in Guben. „Dem Verfasser des zur Ausführung bestimmten Entwurfes soll tunlichst die Ausarbeitung der hierzu erforderlichen Detailzeichnungen nach vorheriger Preisvereinbarung übertragen werden.“ Welcher Entwurf aber soll zur Ausführung bestimmt werden und durch wen? Und wird der Preisvereinbarung nicht die Norm des Verb. d. Arch. u. Ing.-Vereine zugrunde gelegt? — Der dem Andenken des Alt-Reichskanzlers gewidmete Turm — zugleich Aussichtsturm — soll in wetterbeständigem Steinmaterial auf einer Anhöhe bei Guben errichtet werden. Der Stil ist den Bewerbern überlassen, jedoch mit Recht gefordert, daß sich der Turm in die umgebende Landschaft einfüge. —

Das Preisausschreiben zur Erlangung von Entwürfen für die Errichtung eines Gebäudes für das deutsche Museum in München wendet sich zwar an die weitesten Kreise und setzt 3 verhältnismäßig hohe Preise aus, enthält jedoch nicht die Zusicherung der Uebertragung der Ausführungs-Entwürfe an einen der Preisträger, vielmehr ist die Wahl des Architekten für die Ausführung einer besonderen Baukommission vorbehalten. Dem Ausschreiben liegt ein Vorentwurf Gabriel von Seidl's bei, welcher zur Klärung der Baufrage angefertigt wurde, für die Gruppierung der Räume und für die architektonische Ausgestaltung des Hauses jedoch nicht maßgebend sein soll. Es ist ausdrücklich bemerkt, daß sowohl sämtliche Raumgruppen in einem Gebäude vereinigt werden können, wie auch, daß eine noch weitere Auflösung der Baugruppe in Einzelgebäude möglich ist. Die großen Raumgruppen sind: Ausstellungsräume, Bibliothek und Plansammlung, Saalbauten, Zentralstation für Licht und Kraft, Restauration, Verwaltungs- und Betriebsräume, sowie Wohnungen. Bauplatz ist der südliche Teil der Kohleninsel. Ueber den Stil sind mit Recht Andeutungen nicht gemacht. Die Zeichnungen sind 1:200 verlangt. Eine spätere organische Erweiterung des Museums ist schon jetzt zu berücksichtigen. —

Der Wettbewerb betr. Entwürfe für ein Kurhaus mit Festhalle und eine Gewerbehalle in Triberg i. Schw. setzt eine Kenntnis der Oertlichkeit als Notwendigkeit voraus. Beide Anlagen sollen eine in sich geschlossene Baugruppe bilden, für die ein größeres Gelände (6 ha) am linken Ufer der Gutach zur Verfügung steht. Kurhaus, Gewerbehalle, die vor oder um dieselben anzulegenden Promenadenplätze und die daran sich anschließenden, zum Teil noch neu zu schaffenden Kurparkanlagen sollen abgeschlossen und gegen Gebühr zugänglich gemacht werden können. Ueber Stil usw. sind Angaben nicht gemacht, dagegen sprechen bei der künstlerischen Gestaltung die Umstände der malerischen Oertlichkeit sehr mit. Es wird demgemäß einer Auffassung, die dem Charakter der Schwarzwaldlandschaft am besten entspricht, der Vorzug gegeben. Die geometrischen Zeichnungen sind 1:200 verlangt, dazu ein Schaubild. Ein Ankauf nicht preisgekrönter Entwürfe für je 250 M. ist vorbehalten. Die Stadt behält sich hinsichtlich der Wahl des Architekten für die Ausführung freie Hand vor, äußert jedoch die Absicht, einen der Preisträger mit der weiteren Bearbeitung des Entwurfes zu betrauen. Die Aufgabe ist anziehend und dankbar. —

Wettbewerb Friedhofkapelle Zerbst. Verfasser des angekauften Entwurfes „Zur ewigen Ruhe“ ist Hr. Arch. Frd. Schumann in Dresden. —

Ideenwettbewerb betr. Entwürfe für die Häuserfronten am Marktplatz in Dortmund. Hierzu erhielten wir vom „Verein der Architekten und Bauingenieure“ zu Dortmund die folgende Zuschrift: „An der in der No. 11 enthaltenen Notiz über den Ausfall einer Konkurrenz für die Marktfassaden in Dortmund, in welcher mitgeteilt wird, daß nur ein Entwurf, und zwar derjenige des Hrn. Reg.-Bmstr. Drescher-Friedenau eingelaufen sei, obwohl der „Verein der Architekten und Bauingenieure“ zu Dortmund eingeladen war, wird den Lesern das Fernbleiben der gesamten Dortmunder Architekten aufgefallen sein. Der Vorgang ist aber interessant genug, um den Fachgenossen die näheren Begleitumstände mitzuteilen.“

Ein Dortmunder Kunstfreund hatte sich veranlaßt gesehen, eine Summe von 1500 M. zu stiften mit dem Zweck, daraus einen Wettbewerb zur Erlangung von Fassaden-Entwürfen für den Dortmunder Marktplatz zu bedenken. Der Magistrat nahm das Geschenk an und

schrieb einen Wettbewerb mit einem I. Preise von 1000 und einem II. von 500 M. unter den Mitgliedern des Dortmunder Architekten-Vereins aus, unter Hinzuziehung der Hrn. Reg.-Bmstr. Drescher-Friedenau und Jakoby-Homburg v. d. Höhe. Letzterer lehnte ab, und es wurde an seiner Stelle Hr. Arch. L. Hofmann in Herborn eingeladen. In dem Ausschreiben war die Darstellung von 18 Fassaden und einem Schaubild verlangt. Die „4 Marktseiten sollten im Maßstab 1:100 geometrisch in Strichmanier, in schwarzer Tusche, ohne Zutaten von Wolken, Schornsteinrauch, Hintergrund usw.“ dargestellt werden. Dazu die Grundrisse im Maßstabe 1:500 und das Schaubild in gleicher Weise, wie die geometrischen Ansichten.

In einer Sitzung des Architekten-Vereins wurde über diese Anforderungen Beschwerde erhoben und beschlossen, sich an den Magistrat mit der Bitte zu wenden, die Bedingungen dahin zu ändern, daß die Fassaden im Maßstabe 1:200 gezeichnet werden dürften, und von der Herstellungsweise in schwarzer Tusche Abstand genommen würde, mit der Maßgabe, daß die Verfasser der preisgekrönter Entwürfe gehalten sein sollten, gegen billige Vergütung ihre Arbeiten in der gewünschten Darstellungsweise und in größerem Maßstab zu übertragen. Ebenso glaubte der Architekten-Verein, sich gegen die Forderung wenden zu müssen, daß der zukünftige Marktplatz im Geiste früherer Jahrhunderte gestaltet werden sollte, und es wurde gebeten, auch Fassaden zuzulassen, die nicht als unmittelbare Nachbildung alter Stilformen gelten konnten.

Inzwischen war bekannt geworden, daß der Platz neben dem wiederhergestellten alten Rathause zur Errichtung eines Sparkassen- und Volksbibliotheksgebäudes ausersehen sei. Da dieser Platz auch in den Wettbewerb mit einbezogen war, so hielt es der Architektenverein für geboten, den Magistrat zu ersuchen, das Sparkassen-Gebäude in einem nebenhergehenden Wettbewerb mit auszusprechen, damit die städtischen Körperschaften sich bei einer so hoch bedeutsamen Frage über die Gestaltung dieses hervorragenden und für die Stadt überaus wichtigen Baues auf Grund der aus dem Wettbewerb hervorgehenden vielseitigen Anschauungen eine Meinung bilden konnten. Der Verein beschloß, diese Bitten dem Magistrat in mündlicher Verhandlung vorzutragen. Bei dieser Verhandlung nahm man die Wünsche entgegen. Bezüglich der Anregung aber, das Sparkassengebäude zum Wettbewerb mit auszusprechen, wurde vom Vertreter der Hochbau-Abteilung erwidert, daß er sich mit Händen und Füßen dagegen wehren würde, wenn ihm die Bearbeitung eines derartigen städtischen Baues auch nur zum geringsten Teile entzogen würde. Der Magistrat lehnte dann sämtliche Wünsche des Architekten-Vereins ab, und die Folge davon war, daß der Verein beschloß, von der Beteiligung an dem Wettbewerb Abstand zu nehmen. Daß dieser Beschluß bei allen Mitgliedern Beachtung fand, ist hochehrföhrlich. Es ist an diesem Beispiel gezeigt, daß sich die Architektenschaft gegen unberechtigte Anforderungen bei Wettbewerben wehren kann, wenn sie sich in der Durchführung ihres Zieles einig ist.

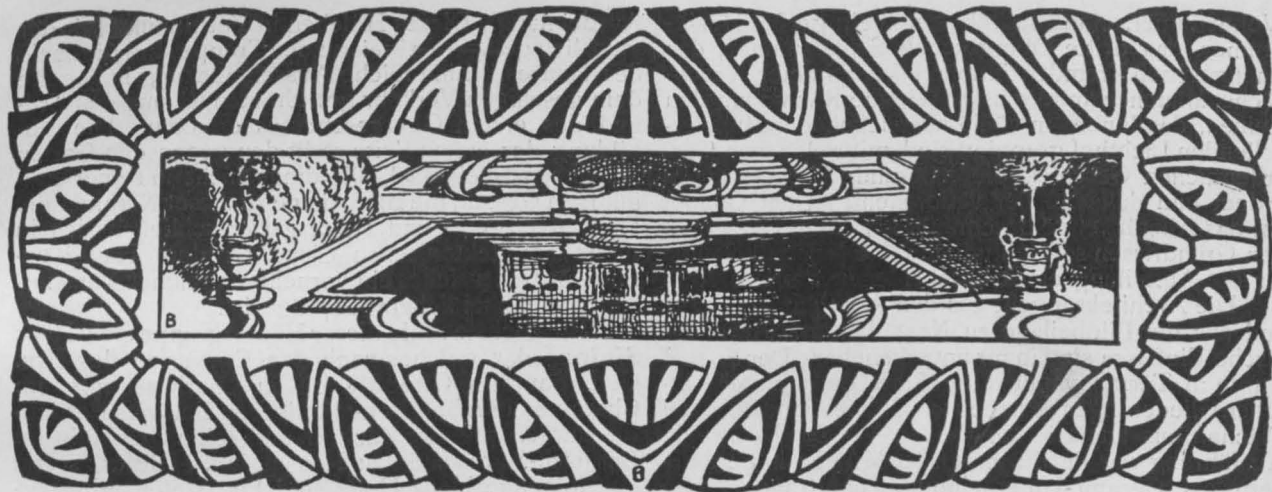
Es ist ja höchst bedauerlich, daß diese überaus interessante Aufgabe, die einer freudigen Mitwirkung sämtlicher Architekten des Dortmunder Vereins sicher gewesen wäre, einen solchen Ausgang genommen hat. Der negative Erfolg liegt weder im Interesse der Dortmunder Architekten, noch in dem des Magistrates und der Bürgerschaft. Das Vorgehen der Architektenschaft aber war notwendig, um der geringen Rücksicht im Preisausschreiben entgegen zu treten.

Der Bau des Sparkassengebäudes neben dem ehrwürdigen Rathause ist unter allen Umständen bedeutsam genug, um durch einen allgemeinen Wettbewerb gelöst zu werden. Gerade für solche Fragen sind ja die Wettbewerbe am Platz, und die städtischen Vertretungen hätten allen Grund, sich dieses Mittels zur Klarstellung der hier ungelöst liegenden Fragen zu bedienen. Es würde tief zu bedauern sein, wenn es dem Vertreter der städtischen Bauabteilung gelänge, eine öffentliche und fachliche Erörterung dieser Baufrage zu verhindern.“ —

Nachschrift der Redaktion. Wir unterstützen die vorstehenden Ausführungen, soweit sie das Bestreben erkennen lassen, größere öffentliche Bauaufgaben durch die im Wettbewerb stehende Allgemeinheit der Baukünstler zur Lösung zu bringen. Hiervon dürften jedoch die zuständigen Baubeamten nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden. —

Inhalt: Neue Stettiner Straßenbrücken. (Fortsetzung.) — Die Verhandlungen des Tages für Denkmalpflege in den Jahren 1904 und 1905. — Häusergruppe in der Sophienstr. in Charlottenburg. — Das Schinkel-Fest des Architekten-Vereins zu Berlin. — Vermischtes. — Wettbewerbe.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Druck von G. Schenck Nachlfg., P. M. Weber, Berlin.



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XL. JAHRGANG No. 24. BERLIN, DEN 24. MAERZ 1906

Häusergruppe in der Sophienstraße in Charlottenburg.

Architekten: Kayser & von Groszheim in Berlin, sowie Otto March und Bruno Schmitz in Charlottenburg.
 (Fortsetzung.) Hierzu eine Bildbeilage, die Abbildungen S. 166 und 167 sowie in Nr. 22 und 23.



Wir beginnen mit dem schmalsten der Häuser, dem Hause des Hrn. Kaufmannes Heinrich Kayser d. J. Es erhebt sich in Keller- und 4 Obergeschossen und zeigt in der Anlage jene glückliche und scharfsinnige Findigkeit, welche alle Grundrisse der Architekten Kayser &

von Groszheim in so hervorragendem Maße auszeichnet. Meisterhaft ist die Verteilung der Räume; nicht minder meisterhaft die Ausnutzung jedes kleinsten Raumes sowohl in der Fläche wie in der Höhe. Das Kellergeschoß vermittelt den Zugang zur Küche und zum Garten; es enthält neben der Heizung Keller für die verschiedenen Vorräte eines großen Haushaltes. Im Erdgeschoß liegen Küche mit Nebenräumen, Diele und vertieft der geräumige Speisesaal mit Wintergarten und Zugang zum Garten. Das erste Obergeschoß enthält



Haus Bruno Schmitz. Speisesaal. Architekt: Prof. Dr.-Ing. Bruno Schmitz in Charlottenburg.

Wohnzimmer, eine Bibliothek und ein großes Musikzimmer, das dritte Obergeschoß Schlafzimmer, das Dachgeschoß Fremdenzimmer, Dienerzimmer, Waschküche, Mädchenzimmer usw. Wie die Räume um den kleinen, das Innere in völlig ausreichendem Maße erhellenden Lichthof gruppiert sind, mit welchem außerordentlichen Geschick die halbrunde Treppe angeordnet und das Maß der verlorenen Flächen (Gänge) auf das Alleräußerste beschränkt ist, das möge man in den Grundrissen selbst studieren, die Musterbeispiele für die Aufteilung eines bescheidenen Raumes sind.

Die Architektur geht aus den Abbildungen S. 151 und aus der Bildbeilage zu Nr. 22 hervor. Amerikanische Einflüsse sind in ihr unverkennbar. Der Sockel wurde in Terranovaputz ausgeführt, die architektonischen Gliederungen bestehen aus Cottaer Sandstein, die Flächen aus unglasierten weißen Verblendern. Die Ausführung war der Firma Oscar Müller in Schöneberg als Gesamt-Unternehmung übertragen. Die Modelle der Ornamente rühren von Prof. Riegelmann in Charlottenburg her. Die inneren Stuckarbeiten des bei aller Gediegenheit sich durch Einfachheit auszeichnenden Wohnhauses sind von Bildhauer Walter Ohlert in Groß-Lichterfelde-West hergestellt. Die örtliche Bauleitung lag in den Händen des Hrn. Architekten W. Schanzer. —

Durchaus verwandt in der Anlage sowie in seinem inneren Organismus ist das Wohnhaus des Hrn. Prof. Dr. Ing. Bruno Schmitz, Sophienstr. Nr. 11. Während die Baustelle des Hauses Kayser das geringe Maß von nur 10 m Breite besitzt, ist die des Hauses Schmitz um nur 1 m breiter. Bemerkenswert sind auch hier die äußerste Raumausnutzung sowohl der Fläche wie der Höhe nach. Die Stockwerkshöhen sind auf das geringste Maß eingeschränkt, um innerhalb der baupolizeilich festgesetzten Gesamthöhe des Hauses die größtmögliche Zahl von Geschossen zu erzielen. Die Diele reicht hier durch zwei Geschosse; im ersten Obergeschoß wird die Verbindung unter den Räumen durch den seitlichen Dielengang hergestellt. Fast unglaublich ist die lichtspendende Funktion des kleinen Lichthöfchens von nur etwa 2,85 m auf etwa 5 m

Ausdehnung. Dieses Höfchen in Verbindung mit der glücklich gelagerten kreisrunden Treppe sind die Seele des Hauses. Eine reiche Ausschmückung haben die dem geselligen Verkehr gewidmeten Räume des Erd- und des ersten Obergeschosses erhalten. Die Abbildung der ersten Seite stellt den gegen den Garten gelegenen Speisesaal, allerdings nicht in seiner endgültigen Gestalt, die Bildbeilage zu dieser Nummer die Diele dar. Vor- und Hintergarten schließen sich in ihrem architektonischen Charakter dem Hause unmittelbar an, welches ein vornehmer, reicher Künstleritz von einheitlichem Gepräge ist.

Die nächste Stufe dieser Häusergruppe stellt Haus Simons dar, welches nach den Entwürfen des Hrn. Geh. Baurates Otto March in Charlottenburg im Charakter der bergisch-märkischen Bauweise errichtet wurde, weil der Bauherr und seine Gemahlin im Bergisch-Märkischen zu Hause sind. Dieses, sowie das folgende Haus Holtz sind Putzbauten mit sparsamer Verwendung von Sandstein. Die Grundrisse des Hauses des Hrn. Prof. Simons sowie die Ansicht der Vorderseite sind S. 161, die Schnitte und die Gartenseite S. 158, die Diele S. 159 und die Außenansicht nach der Natur auf der Bildbeilage zu Nr. 22 dargestellt. Die Breite des Grundstückes ist hier 12 m. Der Organismus ist ein etwas anderer, die Tiefe der Bebauung ist nicht unerheblich geringer, wie bei den Häusern Kayser und Schmitz. Auch hier fällt einem äußerst bescheidenen Lichthöfchen eine wichtige Funktion zu; neben ihm aber besteht noch die durch zwei Geschosse reichende, durch ein breites Oberlicht erhellte Diele als bedeutendster Raum und Mittelpunkt des Hauses. Im übrigen ist auch hier die Raumausnutzung eine ungemein scharfsinnige, ohne die Gebote behaglicher Wohnlichkeit zu beeinträchtigen. Das Haus enthält gleich den beiden vorhergegangenen Häusern zwei Treppen: eine stattliche Dielentreppe als bedeutsamer Teil der architektonischen Gestaltung dieses Raumes, und eine bescheidenere Diensttreppe. Im Hause Holtz vom gleichen Künstler findet sich nur eine, geräumigere Treppe, wodurch die Grundrißanlage ein neues Moment erhält.

(Schluß folgt.)

Die Feuersicherheit der Theater.

Von Dr. Aug. Rautert in Mainz.*)

In No. 1 der „Deutschen Bauzeitung“ vom 5. Jan. 1906 berichtet Hr. Brt. Seeling in Berlin in interessanter Weise über die letzthin vorgenommenen Brandversuche im Wiener Modelltheater. Bei dieser Gelegenheit wiederholt er seine schon früher in dieser Zeitung geäußerte Ansicht, bei dem großen Wiener Ringtheaterbrande im Jahre 1881 habe eine in Hintergrunde der Bühne vorhanden gewesene Schiebetür, durch die ein Arbeiter namens Nietsche sich ins Freie gerettet und die er dabei hatte offen stehen lassen, jene furchtbare Katastrophe insofern schädlich beeinflusst, als durch den hierdurch erzeugten Luftzug der große Bühnenvorhang mit Gewalt brennend ins Parterre geschleudert worden sei.

Sowohl auf Grund sorgfältigen Studiums der Prozeßakten jener Katastrophe („Der Prozeß über die Ringtheater-Katastrophe vor dem k. k. Landesgerichte“ von Alexander Zeiß, Wien, Moritz Perles 1882), als auch aus physikalischen Gründen bin ich zur Ueberzeugung gekommen, daß Hr. Seeling sich in diesem Punkte irrt, und ich habe meiner Ueberzeugung sowohl in einer am 10. Februar 1904 erschienenen Broschüre (Vorschläge zur Erhöhung der Sicherheit in Theatern, Mainz, Karl Theyer) als auch in einem Aufsätze in „Feuer und Wasser“ unterm 28. April desselben Jahres Ausdruck verliehen. Da nun aber demnächst vermutlich Sachverständige zusammenzutreten werden, um neue Leitsätze für die Einrichtung der Bühnen aufzustellen, und da Hr. Seeling jetzt schon gewisse Forderungen stellt, die sich auf seine oben angedeutete, meiner Ansicht nach irrige Auffassung gründen, so dürfte die nachstehende Widerlegung gerechtfertigt erscheinen.

Der eigenartige Verlauf der Bühnenbrände beruht auf dem Umstande, daß im Bühnenhause so viele leicht

brennbare Stoffe, die Prospekte, in unendlicher Verteilung aufgehängt sind, allseitig umspült von reichlichen Mengen des zur Verbrennung nötigen Sauerstoffes. Hiermit sind alle Bedingungen für eine rasche Weiterverbreitung des Feuers, sobald es an einem Punkte ausgebrochen ist, gegeben. An den Leinwandfasern auf der Rückseite der senkrecht hängenden Prospekte züngeln die Flammen rasch in die Höhe, durch strahlende Wärme und durch unmittelbare Einwirkung springen sie auf benachbarte Prospekte über, und im Nu steht die ganze Bühne in Flammen. Aus den Wiener Prozeßakten geht hervor, daß von dem ersten Augenblick des Ausbruches des Feuers bis zu seiner vollen Entfaltung keine halbe Minute verflossen sein kann.

Nun dehnt sich aber die atmosphärische Luft bekanntlich bei jedem Grad Erwärmung um $\frac{1}{273}$ ihres Volumens aus; bei 273° C., einer Temperatur, bei der Blei noch nicht schmilzt, hat sich ihr Volumen schon verdoppelt. Wie schnell die Ausdehnung der Luft vor sich geht, da ihre Wärmekapazität ja gering ist, kann man an den kleinen Seidenpapier-Luftballons, den sogenannten Montgolfieren sehen, bei denen bekanntlich das Aufsteigen durch ein unten angebrachtes Spirituslämpchen bewirkt wird. Wenige Augenblicke, nachdem der Spiritus entzündet ist, ist durch Ausdehnung und Austritt des Luftinhaltes schon so große Erleichterung eingetreten, daß der Ballon nun samt der anhängenden Spirituslampe zu schweben beginnt.

Der Luftinhalt der Bühne des Wiener Ringtheaters hat etwa 10 000 cbm betragen; er muß sich innerhalb weniger Sekunden nach Ausbruch des Brandes offenbar auf das Mehrfache dieses Volumens ausgedehnt haben, und da für den Abzug so gewaltiger Luftmengen, die noch dazu irrespirabel geworden waren, oberhalb der Bühne in keiner Weise gesorgt war, so preßten sie sich nach allen Seiten hin, die nachgaben. Da nun aber alle Öffnungen im Hause (samt der Nietsche'schen Schiebetür)

*) Anmerkung der Redaktion. Der Hr. Verfasser ist Mitglied der städt. Feuerwehr- und der Theater-Deputation in Mainz und hat sich seit Jahren mit den Sicherheits-Vorkehrungen der Theater beschäftigt. —

nicht ausreichen, 10- oder 20 000 cbm Luft innerhalb weniger Sekunden herauszulassen, so wuchs der Luftdruck im Hause; das Leuchtgas wurde in die Leitungsröhren zurückgedrängt, und die Gasflammen erloschen dadurch im ganzen Druckgebiete des Bühnenbrandes, nur in einigen weitab gelegenen Garderoben und in den Bureau-räumlichkeiten ebener Erde blieben sie brennen. Wäre das Gas infolge Absperrens der Haupthähne erloschen, wie man damals unbegreiflicher Weise angenommen hat, so wären die Lichter erfahrungsgemäß gerade umgekehrt unten zuerst erloschen und hätten in den oberen Teilen der Leitung noch eine Zeit lang schwach fortgebrannt.

Das Brausen der mit Gewalt nach allen Seiten auströmenden Bühnenluft ist von vielen Zeugen als ein heftiger Sturmwind beschrieben worden; andere Zeugen dachten an vorüberrasselnde schwere Lastwagen. Der Theaterdiener Perlis, der unten im Bureau saß, fühlte eine Erschütterung, die durch das ganze Haus ging.

Nun sagen alle Zeugen, soweit sie darüber berichten konnten, daß gleichzeitig mit diesem Sturm der expandierenden Bühnenluft mit dem Erlöschen des Gases in den Leitungen der Stoffvorhang in das Parterre geschleudert worden sei. Um von vielen einen herauszugreifen: Zeuge I. M. Aigner, 63 J. alt, akademischer Maler, berichtet (S. 314): Einige Minuten vor $\frac{3}{4}$ Uhr bin ich ins Parterre gekommen, bald darauf habe ich ein großes Geräusch gehört, der Vorhang ist in die Luft geflogen, und da habe ich die Dekorationsstücke brennen gesehen; eine Sekunde später ist der Vorhang in Fetzen herumgeflogen, gleichzeitig wurde es finster.

Es ist gar nicht denkbar, daß in diesem ersten Momente der riesigen Volumenvermehrung der Bühnengase bei allseitig geschlossenen Dächern, bei einer solchen Druckvermehrung im Hause, daß das Leuchtgas in die Leitungen zurückgedrängt wurde, noch Luft von außen hätte einströmen können. Demnach haben zweifellos die expandierenden Gase den leichten Stoffvorhang ins Parterre getrieben, nicht weil, sondern obgleich die kleine Schiebetür im Hintergrunde der Bühne offen war, durch die sie ebenfalls hätten entweichen können, wie ja auch die Kugel aus dem Laufe getrieben wird, trotzdem auch das Zündloch den Pulvergasen noch einen Ausweg bietet. Wäre diese hintere Öffnung 20 oder 100 mal so groß gewesen, so wäre der Vorhang wohl in mehr senkrechter Lage abgebrannt; keinesfalls wären die giftigen Rauchgase so plötzlich und mit solcher Gewalt in alle Treppenhäuser gepreßt worden und hätten unter den Flüchtenden solche Verheerungen anrichten können.

In diesem kritischen Augenblicke des vermehrten

Luftdruckes, des Verlöschens der Gasflammen und des Herausfliegens des Stoffvorhanges ist die Luft sicherlich an dieser hinteren Öffnung nach außen, nicht nach innen geströmt. Wie sollte die äußere atmosphärische Luft auch dazu kommen, in diesen mit Ueberdruck versehenen oben allseitig geschlossenen Raum zu strömen und weshalb grade von hinten her, während doch zweifelsohne in gleicher Höhenlage vorn am Gebäude ebenso viele Türen geöffnet waren? Warum also nicht ebensogut von vorn nach hinten? Und wie groß hätte wohl die Geschwindigkeit der einströmenden Luft an dieser vielleicht 5 Quadratmeter großen hinteren Öffnung sein müssen, um den etwa 30 mal größeren Vorhang mit explosionsartiger Kraft ins Parterre zu schleudern? Gegen diesen Sturmwind wäre der arme Nietzsche vermutlich gar nicht vorwärts gekommen, sondern von ihm ebenfalls ins Parterre geschleudert worden. War das Dach einmal durchgebrannt und dadurch für die heißen Gase ein Abzug geschaffen, so ist durch die Nietzsche'sche Tür selbstverständlich ebenso ein kräftiger Luftstrom nach innen gezogen wie durch die inzwischen gesprungenen Fensterscheiben. Zu dieser Zeit hatte der Tod aber schon längst seine reiche Ernte gehalten. Hätte die Luft im Bühnen- und Zuschauerhause von Anfang an aspirierend statt expandierend gewirkt, so wären auch die Treppenhäuser nicht von Stickgasen erfüllt worden; die Feuerwehr fand sie aber eine Viertelstunde nach Ausbruch des Feuers noch unbegebar.

Der eigenartige stürmische Verlauf der Bühnenbrände erklärt sich also aus dem Umstande, daß neben dem feinverteilten Brennstoffe eine riesige und hohe Luftmenge vorhanden ist, die einestheils der zur Verbrennung erforderlichen Sauerstoff liefert, anderenteils durch ihre plötzliche Ausdehnung, nachdem sie ihren Sauerstoff verloren hat und dadurch unatembarm geworden ist, nach allen Seiten todringend drängt. Gerade diesem allerwichtigsten Umstande scheint man aber bei dem Wiener Modelltheater nur sehr unvollkommen Rechnung getragen zu haben. Sonach ist es mehr als zweifelhaft, ob die neulich vorgenommenen Brandversuche sich ohne weiteres für die in Wirklichkeit zu erwartenden Vorgänge werden verwerten lassen; darauf hat Hr. Brt. Seeling ja mit Recht schon aufmerksam gemacht, und ich schließe mich seinen Bedenken durchaus an. Aber auch das beweist für die Wirklichkeit nichts, daß man bei den Proben 3 und 4 dem Brande „in aller Gemütlichkeit“ hat zusehen können. Die Wirkung der strahlenden Wärme wächst im Verhältnisse zur strahlenden Fläche. In Wirklichkeit wird niemand vor einer großen brennenden Bühnenöffnung stehen können, ohne Schaden zu nehmen. —

Die Kosten der Ableitung der Abwässer auf die Rieselfelder der Stadt Magdeburg.

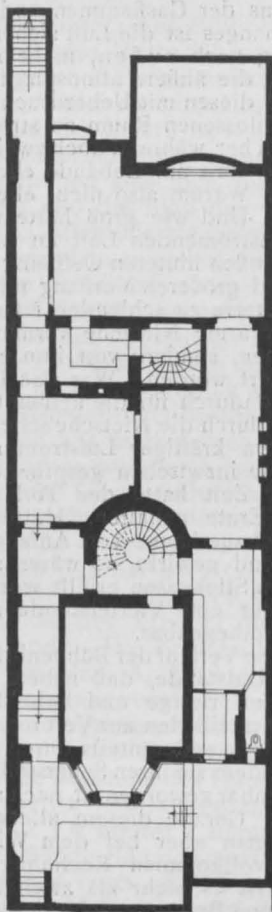
Von Stadtbaurat Peters in Magdeburg.

Die Kosten des Berieselungs-Verfahrens der Stadt Magdeburg sind jetzt gelegentlich der Feststellung des Etats für Kanalbetrieb und Pumpstation auf Wunsch der Stadtverordneten-Versammlung berechnet worden. Wenn auch der ermittelte Einheitssatz nur für Magdeburger Verhältnisse gilt und sich je nach der Entfernung der Rieselfeld-Anlage von der Pumpstation andere Zahlen ergeben werden, so ist doch damit ein wünschenswerter Anhalt geboten, zumal die Angaben über Kosten der Rieselung noch außerordentlich schwankend sind und nur eine verhältnismäßig recht geringe Minderheit von deutschen Städten sich bisher zur Annahme des vom hygienischen und wirtschaftlichen Standpunkte aus anerkannt besten Verfahrens zur Unschädlichmachung und Verwertung der städtischen Abwässer hat entschließen können.

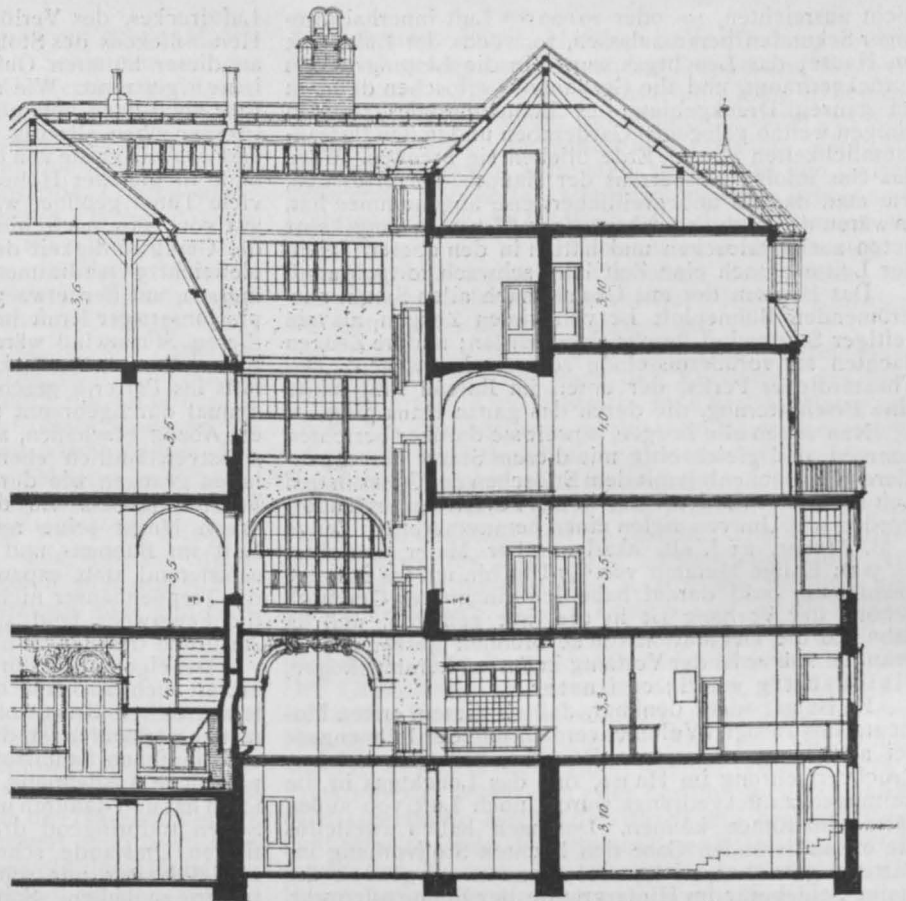
Aus einem früheren Berichte über die Ausführung der Rieselfeld-Anlage in der „Deutschen Bauzeitung“ vom 12. Oktober 1895 mag erwähnt werden, daß die Luftlinien-Entfernung der Berieselungsflächen in den Gemarkungen Körbelitz und Lostau, die elbabwärts auf dem rechten Ufer des Stromes liegen, etwa 10 km beträgt. Der Grunderwerb belief sich damals auf 4200 Morgen mit einem Kostenaufwand von rund 1 181 000 M., wobei übrigens vortrefflicher Ackerboden zum Teil mit einbegriffen war, der von vornherein von der Berieselung ausgeschlossen wurde; ferner waren wertvolle Gebäude zu Wohn- und Wirtschaftszwecken einbegriffen, die zum Betriebe einer großen Landwirtschaft nicht entbehrt werden konnten. Hiernach stellte sich ein Durchschnittssatz von 281 M. für den Morgen heraus. Seither haben noch mannigfache Ergänzungen des ursprünglichen Gebäude-Bestandes stattgefunden, da sich im Laufe der Berieselung hier und da Mißstände bemerkbar machten — hauptsächlich zufolge nicht vorherzusehender Ableitung

des überschüssigen Wassers auf undurchlässigen Bodenschichten —, sodaß besondere Maßnahmen zum Schutze der davon betroffenen Niederungen Veranlassung zum freihändigen Erwerb wurden, um unliebsamen Prozessen auf diese Weise am besten aus dem Wege zu gehen. Beiläufig haben sich seitdem irgendwelche Uebelstände auf den der Rieselfeld-Anlage benachbarten Privatgrundstücken nicht wieder eingestellt, und die namentlich in den ersten Jahren des Rieselbetriebes ja zu erfahrungsmäßig meist einträglichen Beschwerden gern geneigten Landbesitzer haben sich mit den neugeschaffenen Verhältnissen durchaus zufrieden erklärt. Sind ja doch auch in jeder Beziehung Besserungen der früheren dörflichen Verhältnisse durch Besserung der Verbindungswege, Hebung des Verkehrs, Aufschließung neuer Beziehungen zur benachbarten Großstadt usw. zu verzeichnen. Selbstverständlich hat man ab und zu versucht, den Rieselbetrieb als bedenklich für die Gesundheit der Umgebung hinzustellen, wie das in ähnlicher Weise bei anderen Rieselfeld-Anlagen auch der Fall gewesen ist. Sogar Typhusfälle, die gelegentlich bei den sogenannten „Sachsengängern“ vorgekommen sind, wurden dem Aufenthalt auf dem Rieselgelände in üblicher Weise zur Last geschrieben, während sich nach eingehender Untersuchung allenfalls hat nachweisen lassen, daß die polnischen Arbeiter trotz strengsten Verbotes im Hochsommer aus dem Ablauf des Drainwassers getrunken haben mögen.

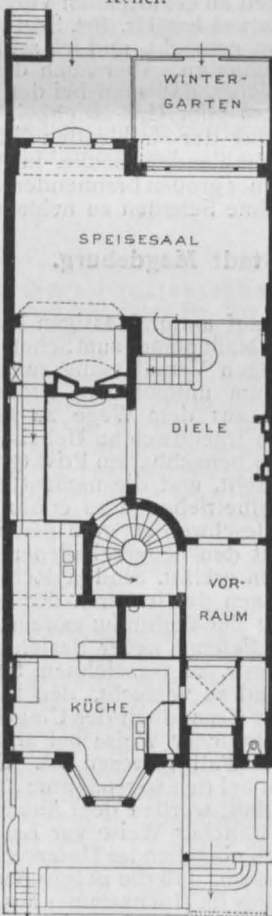
In dem zehnjährigen Verlaufe des Rieselbetriebes hat, trotz aller doch augenfällig keineswegs ungünstigen Ergebnisse desselben, das übrigens tatsächlich zum Segen des Gesundheitszustandes der Stadt Magdeburg ausgefallene Unternehmen die öffentliche Anerkennung sich bisher noch nicht erringen können. Im Gegenteil darf die Rieselfeld-Wirtschaft als das Schmerzenskind in der städtischen Verwaltung bezeichnet wer-



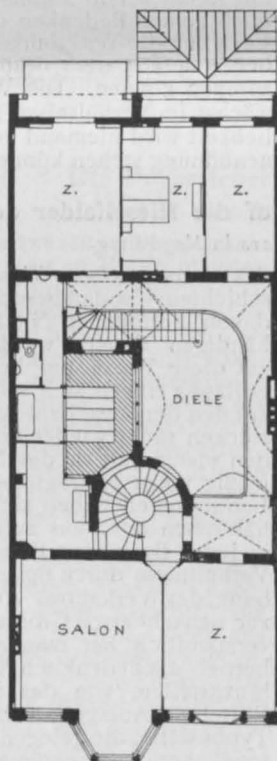
Keller.



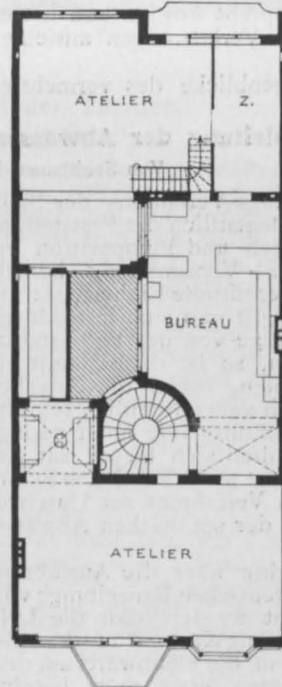
0 5 10^m
Längsschnitt.



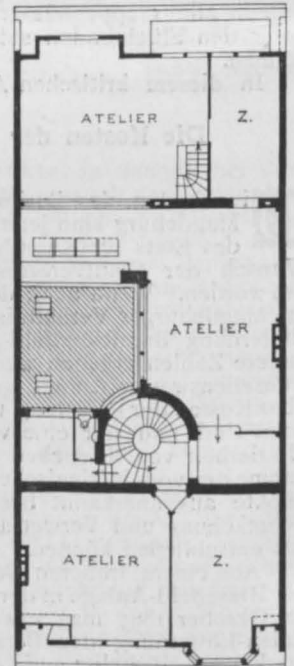
Erdgeschoß.



I. Obergeschoß.



II. Obergeschoß.



Dachgeschoß.

Haus Bruno Schmitz.
Architekt: Prof. Dr.-Ing. Bruno Schmitz in Charlottenburg.

0 5 10 20^m

Häusergruppe in der Sophienstrasse in Charlottenburg.

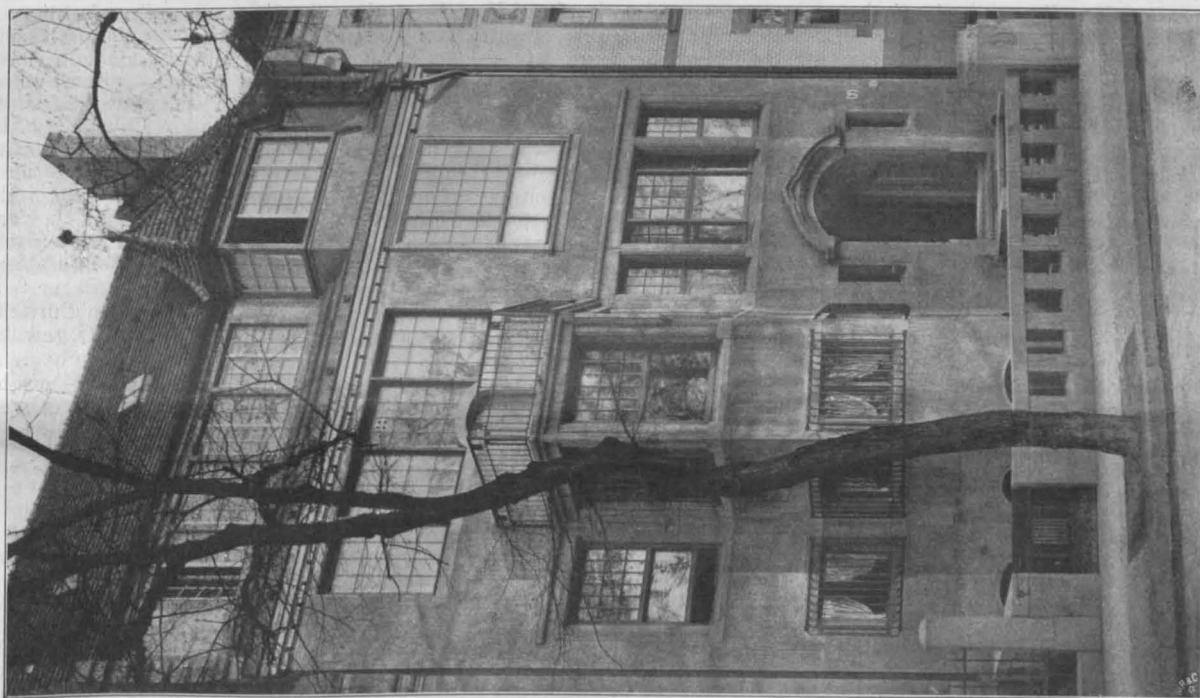
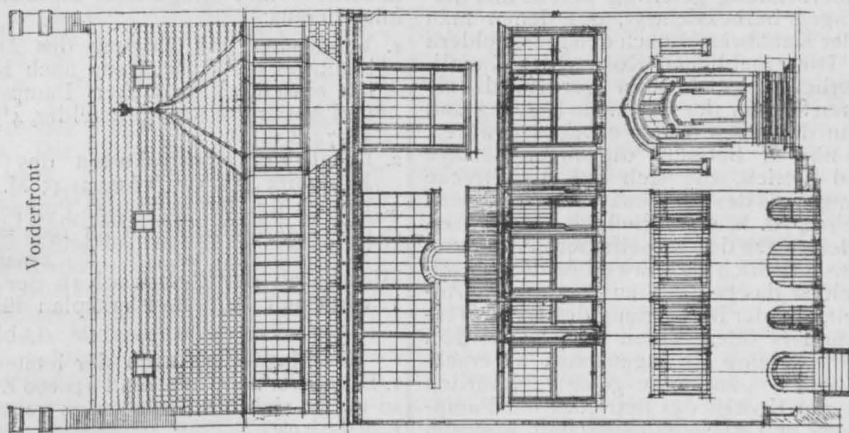
den, das sich wegen der hohen Anlagekosten einer Beliebtheit in der Bürgerschaft wohl nie erfreuen dürfen. Das liegt übrigens vor allem in der Tatsache begründet, daß gegenüber den kolossalen Aufwendungen zur Reinhaltung des Elbflusses von den Abwässern der Stadt Magdeburg jetzt bekanntlich den stromaufwärts belege-

nen Städten freigegeben wird, ihre Schmutzwässer, unter Auferlegung eines Klärungsverfahrens zur Zurückhaltung der größten Unratstoffe, ohne weiteres dem Flußlaufe zu übergeben. Es braucht nur auf die gewaltige Dresdener Verschmutzung verwiesen zu werden, deren Klärung sich ja auf der weiten Strecke bis nach Magdeburg unter den

Verhältnissen normaler Wasserstände zur Zufriedenheit vollziehen mag. Als s. Zt. darauf verwiesen wurde, daß die Vorbedingung der einwandfreien Entfernung größerer Städte, Dörfer und Ansiedlungen unterhalb der Schmutzwasser-Einführung, welche jetzt zugunsten von Dresden besonders ausgeführt wird, bei Magdeburg zweifellos erfüllt sei—das ja an einem so mächtigen Wasserlaufe gelegen wäre, an einer Stelle, wo meilenweit unterhalb der äußersten Kanalausmündung von nennenswerten Ortschaften, geschweige denn von Städten nicht die Rede sein könne—da wurde in einer ministeriellen Entscheidung vom 23. Mai 1887 das Erfordernis der Reinigung der Abwässer vor ihrer Einmündung in den Strom unbedingt aufrecht erhalten und ferner die Genehmigung

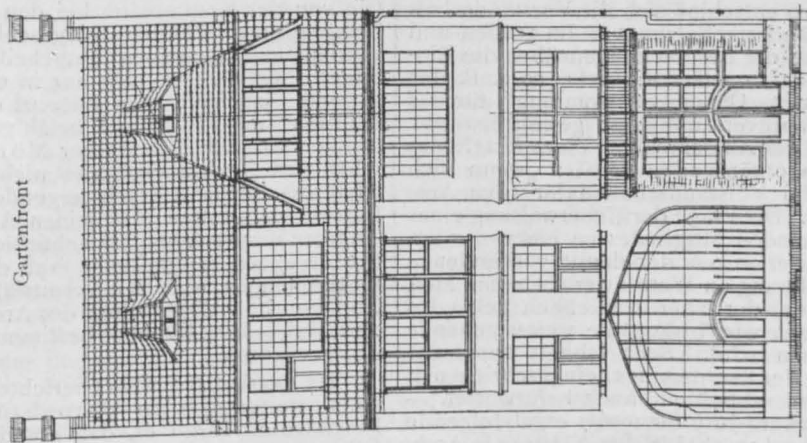
den bisher von Erfolg nicht gekrönt gewesen. Es mag vielleicht in einem weiteren Berichte auf die interessante Angelegenheit demnächst besonders eingegangen werden; hier genügt es, derselben Erwähnung getan zu haben, um die Mißstimmung in der Bevölkerung einer Stadt zu rechtfertigen, die selber Millionen für die Reinhaltung des Stromes hat aufwenden müssen, während von ober-

halb her so gut wie nichts geschehen ist, den Unrat, unter Umständen die anerkannt gefährlichen Abgänge von Typhus- und Cholera-Kranken, die Abwässer organischer und unorganischer Art zahlreicher Fabriken und Industrien flußaufwärts fernzuhalten—abgesehen von einer gewissen, oberflächlichen Klärung, die tatsächlich sehr wenig bedeutet.—



Haus Bruno Schmitz, Arch.: Prof. Dr.-Ing. Bruno Schmitz, Charlottenburg.
Häusergruppe in der Sophienstraße in Charlottenburg.

für die Ausführung des damals vorliegenden Entwässerungs-Planes der Stadt-Erweiterung—eine Frage von sehr schwerwiegender Bedeutung für die Stadt—versagt. Auch die leidige Wasserkalamität muß hier kurz berührt werden. Durch die Abgänge aus chemischen Fabriken und namentlich aus der Bergindustrie der Provinz Sachsen fand eine solche Versetzung des Elbwassers mit salzigen und alkalischen Abgängen statt, daß das von dem Magdeburger Wasserwerk in die Leitungen beförderte Wasser ekelregend für den Genuß und nach dem Urteil der Aerzte sogar gesundheitsgefährlich wurde. (Vergl. hierüber „Dtsche. Bauztg.“ v. 15. Febr. 1893.) Seit dieser Zeit schwebt die „Magdeburger Wasserfrage“, und die unausgesetzten Bemühungen, durch Aufschließung von Grundwasser von der Elbe loszukommen, sind aus hier nicht weiter anzuführenden Grün-



Soviel darf wohl als feststehend angenommen werden, daß die Stadt Magdeburg nur in einer Zwangslage sich zur Anlage der Rieselfelder seinerzeit hat entschließen können, daß sie dadurch zu Aufwendungen sich veranlaßt gesehen hat, die als überaus drückend für den Stadtsäckel empfunden wurden, endlich daß gegenwärtig aus freier Entschließung die

Stadtverwaltung schwerlich zum Rieselfeldbetriebe gekommen wäre oder noch kommen würde—weil nun einmal eine starke Gegenströmung sich aus der ganzen Lage der Verhältnisse heraus gebildet hat. Es darf nicht bezweifelt werden, daß die augenblicklich maßgebende Anschauung über die Zulässigkeit der Flußverunreinigung—während man andererseits die öffentlichen Wasserläufe unbedingt geschützt sehen möchte—zu einer argen Unklarheit der Ansichten überall hat führen müssen.

Erfreulicherweise ist wenigstens nach der jetzt erfolgten Feststellung der Etats für Kanalbetrieb und Pumpstation das schließliche und finanzielle Ergebnis für die jährliche Belastung des Kammerei-Haushaltes noch derartig ausgefallen, daß damit die allgemeine Abneigung gegen das Rieselfeldverfahren wohl allmählich einer befriedigteren Anschauung zu weichen anfangen dürfte. Es ist eine Kostenberechnung gefertigt, welche alle diejenigen Aufwendungen berücksichtigt, mit denen man zwecks Ableitung der Kanalwässer nach den Rieselfeldern allein zu tun hat. Die erheblichen Kosten der Kanalisation mußten hierbei ausgeschlossen werden, da sie ja bei jedem anderen System der Abwässer-Klärung und Reinigung genau in derselben Weise erwachsen wären. Es kommen also nur in Betracht diejenigen Beträge für Ausführung und Betrieb, die sich auf die Strecke jenseits des Sandfanges als des Endpunktes der gesamten Kanalisation beziehen, d. h. einschließlich der Düker, Pumpstation, Rohrleitung zu den Rieselfeldern, Aptierung derselben, auch einschließlich des Erwerbes des Rieselfeldes. Hiernach ist das gesamte zu verzinsende Anlagekapital ermittelt, und der Berechnung des Einheitssatzes — die besonders interessieren muß — auf den Kopf der Einwohner eine als angemessen zu erachtende Rentabilität von 4% zugrunde gelegt. Natürlich traten hierzu noch die Kosten des Betriebes der Pumpstation und der Guts- und Rieselfeldwirtschaft, wogegen etwaige Erträge der letzteren in Gegenrechnung zu stellen waren. Es soll noch beiläufig bemerkt werden, daß die im Eingang dieses Berichtes erwähnte Summe für Gelände-Erwerb sich aus den bereits angeführten Gründen um rund 450 000 M. erhöhte, so daß man jetzt mit einem Anlage-Kapital von rund 1 630 000 M. zu rechnen hat. Die nach der vorläufigen Schätzung bei Gelegenheit der Eröffnung des Rieselfeldbetriebes angenommenen Zahlen sind ebenfalls wesentlich im Laufe der Jahre überschritten worden; wenn ursprünglich die jährliche Aufwendung für die Pumpstation auf 37 600 M. (vergl. „Deutsche Bauzeitung“ 1895, Seite 509) in den Etat eingestellt war, so hat sich dieser Betrag laut Einstellung für 1906 auf rund 70 000 M. gesteigert, womit allerdings jetzt eine konstante Ziffer erreicht sein dürfte. Damals war für die Rieselfeldwirtschaft, für Zuschüsse für die Gutsverwaltung, für die Unterhaltung und Reinigung der Kanäle, Dükerspülung, Bedienung der Schieber und Notauslässe, also auch für den allgemeinen Kanalbetrieb eine fast gleiche Summe wie für den Betrieb der Pumpstation vorgesehen, zu-

sammen 77 800 M., woraus ein Schluß auf die eigentlichen Betriebs- und Unterhaltungskosten der Abwässerleitung auf die Rieselfelder nicht gezogen werden konnte. Seither ist eine Abtrennung der Kosten des Kanalbetriebes erfolgt, sodaß es nunmehr ermöglicht ist, die Kosten des eigentlichen Rieselfeldverfahrens für sich zu ermitteln. Hiernach stellt sich das Endergebnis, das als ein dauerndes und endgültiges anzusehen sein dürfte, wie folgt heraus:

1. Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals der Rohrleitung nach Körbelitz einschließlich Düker, Pumpstation und Aptierung der Rieselfelder, 4% von 3 807 478,34 M. =	152 299,13 M.
2. Desgl. der Erwerbskosten des Gutes Körbelitz 4% von 1 629 021,45 M. =	65 160,85 „
3. Kosten des Betriebes der Pumpstation laut Haushaltungsplan für 1906 =	69 465,49 „
	zusammen 286 925,47 „
Hiervon ab der Ueberschuß der Gutswirtschaft laut Haushaltungsplan für 1906	45 700,— „
	bleiben 241 225,47 M.

Da Magdeburg nach der letzten Volkszählung vom 1. Dezember 1905 mit rund 241 000 Einwohnern abschloß, so ergibt sich ein Einheitssatz von rund 1 M. auf den Einwohner.

Es ist damit der Nachweis geliefert, daß mit dem Rieselfeld-Verfahren, das allerdings ein recht erhebliches Anlagekapital von 3 807 478 + 1 629 021 = 5 436 499 Mark erforderte — was beiläufig einem Einheitssatz von rund 22,5 Mark auf den Einwohner entspricht —, eine volle Verzinsung und Tilgung zu erzielen ist, ohne daß sich eine größere Belastung des städtischen Haushaltes als mit 1 Mark auf den Kopf der Bevölkerung herausstellt. Gegenüber den Einheitssätzen anderer Klärungs- und Reinigungs-Verfahren, auf deren durchaus nicht zweifelhafte Feststellung hier nicht weiter eingegangen zu werden braucht, sollen hier nur die Vorzüge der hygienisch absolut einwandfreien Abwässer-Beseitigung und -Verwertung hervorgehoben werden, die anerkanntermaßen von keinem anderen System je erreicht werden dürften. Auch für die weitere Besserung der Rentabilität gewähren übrigens die Magdeburger Rieselfelder nach dem ansehnlichen dauernden und voraussichtlich noch wachsenden Ueberschuß der Gutswirtschaft immerhin erfreuliche Aussicht! —

Vereine.

Münchener (oberbayer.) Architekten- und Ingenieur-Verein. Der 8. Febr. brachte die ziemlich gut besuchte Generalversammlung, die, obgleich eine recht einschneidende Sache auf der Tagesordnung stand, einen glatten Verlauf nahm. Es handelte sich um die endgültige Schaffung von Satzungen, die denen des „Bayer. Arch.- und Ing.-Vereins“, der durch den Zusammenschluß der acht Kreisvereine, nach der politischen Einteilung Bayerns, gebildet wird, entsprechen. Der bisherige Mangel einheitlicher Satzungen war mehrfach unangenehm empfunden worden, und so entschloß sich die Vorstandschaft zur Ausarbeitung veränderter Satzungen. Im großen und ganzen bewegten sich die Besprechungen über die Einzelheiten nur auf redaktionellem Gebiete, so z. B. der Ausmerzung des Wortes „Generalversammlung“, für das die Bezeichnung „Hauptversammlung“ gewählt wurde. Der Absatz, der von der Ausschließung eines Mitgliedes handelt, erhielt den ergänzenden Zusatz: „wenn sich sieben Mitglieder der Vorstandschaft dafür (den Ausschluß) aussprechen“. Die Frage der Ueberweisung eines den Wohnort wechselnden Mitgliedes an einen der anderen Kreisvereine rief wegen der damit verbundenen Folgen für die Beteiligung an Wettbewerben einen Meinungsaustausch hervor, der aber schließlich belanglos blieb, weil man hierin wie bisher die weitestgehende Freiheit walten lassen wird. Sehr lebhaft wurde die Frage der Erwerbung der Rechte eines „eingeschriebenen Vereins“ erörtert und schließlich auch befürwortet. — Die Wahl der Wettbewerb-Jury für 1906/7 ergab folgende Namen: Prof. Hocheder, Städt. Brt. Grässel, Arch. Steinlein, Prof. Gabr. v. Seidl, Arch. Höfl, Städt. Bauamt. Schachner, Ob.-Brt. Stempel und Arch. Lindner, Ersatzmänner: die Hrn. Bessemer, F. Rank, und Voigt. — J. K.

Württ. Verein für Baukunde. Vers. am 10. Febr. Aufgen. die Hrn.: Reg.-Bmstr. Lamparter und Trauble. Reg.-Bfhr. Rappold. Den Vorsitz führte Hr. Ob.-Brt. Zügel. Hr. Bauinsp. Pantle berichtet über das Ergebnis der Kommissions-Sitzung, betr. „die Verträge zwischen

Bauherren und Architekten, sowie zwischen Architekten und ihren Angestellten“. Die vom Verband erst vor wenigen Tagen angeregte nochmalige Durchberatung der „Allgemeinen Bedingungen für die Ausführung von Arbeiten und Lieferungen“ konnte von der Kommission leider infolge der Kürze der Zeit nicht erledigt werden; auch wurde dem Gedanken Ausdruck gegeben, daß bei der Verschiedenartigkeit der Verhältnisse in den einzelnen Gegenden Deutschlands es jedenfalls sehr schwierig, wenn nicht beinahe unmöglich sein dürfte, für den genannten Punkt allgemeine Bedingungen aufzustellen. Die von der Kommission bei den beiden erstgenannten Beratungsgegenständen vorgeschlagenen Aenderungen wurden im allgemeinen gutgeheißen; eine längere Erörterung entwickelte sich nur in der Frage der Schiedsgerichte, wo nach dem Entwurf der Obmann „aus der Zahl der zum Richteramt befähigten Personen“ zu entnehmen ist. Ob.-Brt. Rektor Mörike hielt es dem Ansehen des Technikerstandes nicht für angemessen, in allen, oft höchst einfach liegenden Fragen sofort zum Juristen zu greifen. Auf seinen Antrag hin wurde nach längerer Besprechung der richterliche Beamte gestrichen. Des weiteren wurde noch auf den Mangel genauerer Bestimmungen über Krankheitsfälle sowie militärische Übungen bei Angestellten des Architekten hingewiesen, ohne daß jedoch hierüber bestimmte Vorschläge gemacht worden wären.

Hr. Ob.-Brt. Neuffert berichtete hierauf über den Bau einer weitgespannten Betonbrücke in Ulm a. D. Eingangs erwähnte er, daß gerade in Württemberg der Übergang von der Stein- zu den Beton-Brücken sich ziemlich rasch vollzog. Zunächst bloß von der Ministerial-Abteilung für den Straßen- und Wasserbau angewandt, wurde diese Bauweise zum erstenmal bei der Oberschwäbischen Bahn auch bei der Württbg. Eisenbahn-Verwaltung in größerem Umfang benutzt und heutzutage ist sie namentlich zur Beseitigung schienengleicher Uebergänge sehr beliebt geworden. Ein Beispiel hierfür bietet der Güter- und Rangierbahnhof in Ulm a. D. Durch diese große 2,5 km weit sich hinziehende Neuanlage ist

die Erstellung mehrerer Übergänge notwendig geworden, die teils in Eisen, teils in Beton ausgeführt werden sollen. Die Wallstraßen-Brücke wurde an einem Punkt erbaut, wo 13 Gleise sich ziemlich nahe zusammendrängen (über den alten Tunneln der Donaubahn.) Ein Zwischenpfeiler wäre zwar möglich gewesen, wurde aber mit Rücksicht auf die spätere Bewegungsfreiheit nicht ausgeführt. Vielmehr wurde die ganze Breite mit einem Bogen überspannt, der die stattliche Lichtweite von 65,45 m erhielt. Damit ist diese Brücke hinsichtlich ihrer Sprengung an die erste Stelle der Betonbrücken Württembergs gerückt. Ihre Höhe über den Gleisen beträgt 15 m, die Breite der Brückentafel zwischen den Brüstungen mißt 10 m. Die Fahrbahn steigt gegen die Mitte zu mit 4,4% bzw. 1%₀. Der Untergrund der Widerlager besteht aus Jurakalk, der aber auf einer Seite als stark abfallend und zerklüftet sich erwies, weshalb hier eine umfangreiche Gründung erfolgen mußte. Die Wölbung ist nach der Korbbogenlinie geführt und besitzt 3 Gelenke. Der Abstand der auf beiderseitigen Auskragungen in gleicher Höhe liegenden Kämpfergelenke beträgt 57 m. Als Material wurde für die Gelenke wegen des hohen Druckes kein Stein, sondern Stahl gewählt. Die Walzflächen sind geschliffen, und zum Schutz gegen Abgleiten (wie es in Bayern vorkam) wurden besondere, auf Abscheren berechnete Rollen eingesetzt. Widerlager und Bogen bestehen aus Beton, erstere haben das Mischungsverhältnis 1 : 12 (bzw. 1 : 9) mit $\frac{1}{5}$ Steinzusatz, letzterer ein solches von 1 : 8; die Pfeiler sowie die Fahrbahntafel dagegen sind in Eisenbeton erstellt. Der Schotter zur Bereitung des Betons konnte an Ort und Stelle gewonnen werden, und zwar aus dem Material der abgebrochenen Festungsmauern, wobei übrigens eine sorgfältige Auswahl der einzelnen Steine getroffen wurde. Der Bau wurde Herbst 1904 mit der Aushebung und Ausbetonierung des südlichen Widerlagers begonnen, wobei die Betonierung in 20—25 cm hohen gemischten Schichten erfolgte. Der Bogen wurde in einzelnen Lamellen erstellt. Dabei ließ man zunächst kleinere Öffnungen frei, die erst später ausgefüllt wurden; der Schluß erfolgte im Scheitel. Das aus acht Bindern bestehende Lehrgerüst ruhte auf 104 Sandtöpfen, die mit Rücksicht auf ihre Billigkeit (13,50 M. gegen 30 bzw. 50 M.) sowie ihre einfache Bedienung den Spindeln vorgezogen wurden. Der benutzte Sand war ein feiner, gerösteter Quarzsand. Die Ablassung des Gerüsts ging 9 Wochen nach Fertigstellung des Bogens ohne jede Störung vor sich, dabei trat eine Senkung von nur 8,3 mm auf. Die Gesamtkosten des in 11 Monaten erstellten Bauwerkes belaufen sich auf 178 670 M. Die mit feinem Empfinden den großzügigen Verhältnissen glücklich angepaßte Architektur ist ein Werk von Arch. Bonatz in Stuttgart; die bauleitende Behörde war die Bahnbau-sektion Ulm, die Bauaufsicht hatte Reg.-Bfhr. Barth und die Ausführung lag in den Händen der Firma König & Co. in Kempten.

Der Vortrag wurde durch zahlreiche Photographien und Zeichnungen erläutert. Der aus der Mitte der Versammlung ausgesprochene Gedanke, ob nicht für die Münsterstadt eine mehr an die Gothik anlehrende Architektur passender gewesen wäre, fand wenig Beifall, dagegen beantwortete der Redner die Anregung, das Spiel der Gelenke noch längere Zeit beobachten zu lassen, dahin, daß bereits seit dem letzten Sommer Beobachtungen vorliegen, die bisher Schwankungen von 53 mm Höchstbetrag aufweisen, und daß die Aufzeichnungen vorerst ununterbrochen weitergeführt werden. — W.

Verein für Eisenbahnkunde, Berlin. Nachdem in der Februar-Sitzung der Vorsitzende, Wirkl. Geh. Rat Dr.-Ing. Schroeder, dem verstorbenen Ehrenmitgliede Staatsminister v. Thielen einen warmempfundenen Nachruf gewidmet hatte, hielt der Geh. Ob.-Brt. Nitschmann einen Vortrag über „Bergbau und Eisenbahnen in Oberschlesien“. Nachdem der Vortragende das Vorkommen und die Eigenschaften der Bodenschätze Oberschlesiens an Kohle, Eisen, Zink, Blei und Silber besprochen hatte, machte er eingehende Angaben über die Ausdehnung und Mächtigkeit des ober-schlesischen Kohlenbeckens, die Flötzbildung und die Verwerfungen in der Lagerung. Die bis 1000 m Tiefe anstehende Kohlenmenge wird auf 63 Milliarden t geschätzt, die Kohlenförderung im Jahre 1905 betrug 25 Millionen t, die Ausfuhr gegen 20 Millionen t. Nach Schilderung der geschichtlichen Entwicklung des Kohlenbergbaues in dem eigentlichen Grubenbezirk südlich von Beuthen bis zur Erbauung der ober-schlesischen Eisenbahn in den vierziger Jahren des vorigen Jahrhunderts wurde der mächtige Aufschwung des Kohlen- und Erzbergbaues nach Schaffung der Beförderungswege für die Ausfuhr und den Verkehr innerhalb des Bezirkes, der

Hinzutritt der zahlreichen Hütten- und Walzwerke und die Ausdehnung des Bergbaues nach den südlichen Gebieten des Kohlenbeckens besprochen. — Hieran schloß sich die Erörterung der in der Neuzeit der Staatseisenbahnverwaltung erwachsenden Aufgaben und der Maßnahmen zur Bewältigung des umfangreichen Verkehrs. Außer den zahlreichen Eisenbahnverbindungen innerhalb des Bezirkes und der Ausgestaltung der inneren Sammelstationen sind am Umkreis des Grubengebietes sechs große Grenz-Sammelstationen ausgebaut, denen einerseits die Bildung zahlreicher Fernzüge obliegt, um die bergbaulichen Erzeugnisse den in Frage kommenden Verkehrsgebieten im In- und Auslande zuzuführen, sowie andererseits die Rückleitung der von den Abfuhrlinien ein-treffenden Leerwagen nach den inneren Sammelstationen behufs Verteilung nach den Gruben und Werken. Nach Besprechung der eigenartigen Betriebs- und Verkehrs-Verhältnisse der staatlichen Oberschlesischen Schmalspurbahnen zur Verbindung der Gruben und Hütten untereinander, wurde dann auf die neueren Maßnahmen zur Einführung des Sandversatzes in abgebauten Flötzen hingewiesen, sowie auf die Wasserversorgung des Grubenbezirkes unter Verwaltung der staatlichen Bergbaubehörden und zum Schluß Angaben über die Wagengestellung gemacht, deren Höhe im Jahr 1905 die früheren Jahresleistungen weit übertroffen hat. —

Vereinigung Berliner Architekten. Die gesellige Zusammenkunft vom 1. März, sowie die VI. ord. Versammlung vom 15. März standen im wesentlichen im Zeichen der Beratung der Vorschläge zur Hebung der öffentlichen und wirtschaftlichen Stellung des Architekten, die von der berufenen Kommission ausgearbeitet waren. Die Vorschläge fanden eine so lebhafte und vielseitige Erörterung, daß auch die Versammlung vom 15. März noch nicht zum Abschluß der Beratungen gelangte, die in einer weiteren Versammlung fortgesetzt werden soll. Es erscheint uns verfrüht, jetzt schon über die Vorschläge im einzelnen zu berichten, ehe dieselben die von der Gesamtheit der Mitglieder gebilligte Form erhalten haben. Nur soviel sei vorläufig mitgeteilt, daß die Vorschläge in 3 Gruppen zerfallen, und zwar in 1. Vorschläge, welche die Gesamtheit der Architektenschaft ohne Rücksicht auf die Zugehörigkeit zu einer Körperschaft betreffen; 2. Vorschläge, deren Weiterbearbeitung und Verwirklichung von den großen Verbänden der deutschen Architektenschaft zu übernehmen ist und 3. Vorschläge, die lediglich als Angelegenheiten der „Vereinigung Berliner Architekten“ zu betrachten sind und unter Umständen sinngemäße Anwendung auch auf andere Vereine finden können. —

Die gesellige Zusammenkunft vom 1. März brachte neben den genannten Erörterungen eine Vorlage von Architekturwerken, die von den Mitgliedern der V. B. A. herausgegeben wurden, während in der Versammlung vom 15. März Hr. Boethke über die Abfassung einer Denkschrift betr. die Unfallversicherungspflicht der Architekten und Hr. Ehardt über einen Wettbewerb für einen durch die Deutsche Kolonialgesellschaft in Dar-es-Salam zu errichtenden Gedenkstein für den Gouverneur von Wissmann berichtete. Zur Vertretung der V. B. A. auf dem internationalen Architektur-Kongreß dieses Sommers in London wird Hr. Ehardt, der des Englischen mächtig ist, gewählt. —

Arch.- u. Ing.-Verein zu Hamburg. Vors. Hr. Bubendey. Anwes. 96 Pers. Vor Eintritt in die Tagesordnung teilt der Vorsitzende mit, daß unser Ehrenmitglied, Hr. Haller, am 1. Dez. 1905 seinen 70. Geburtstag gefeiert und der Vorstand ihm hierzu unter Überweisung einer von Hrn. Wöhlecke ausgeführten künstlerischen Glückwunschkarte namens des Vereins gratuliert habe. Ein von Hrn. Haller in herzlichen Worten gefaßtes Dank-schreiben wird vom Vorsitzenden vorgelesen und darauf dem anwesenden Ehrenmitgliede, das vor nunmehr schon 30 Jahren Vorsitzender des Vereins gewesen und seitdem stets durch seine warme Anteilnahme am Vereinsleben sich ausgezeichnet habe, unter dem Beifall der Versammlung der Glückwunsch nochmals mündlich wiederholt. Im übrigen wird der Abend ausgefüllt durch einen Vortrag des Hrn. Sperber über den „Aufbau des Bismarckdenkmals in Hamburg“, dessen Inhalt an anderer Stelle d. Bl. auszugsweise wiedergegeben werden soll. — Mo.

Vermischtes.

Das Stipendium der an der Technischen Hochschule zu Berlin bestehenden Louis Boissonnet-Stiftung für Architekten und Bau-Ingenieure für das Jahr 1906 ist an den Stadt-bauinspektor Reg.-Bmstr. a. D. Karl Henneking in Elberfeld verliehen worden. Als fachwissenschaftliche

Aufgabe für die mit dem Stipendium auszuführende Studienreise wurde das Studium der nordamerikanischen Abwasserreinigungs-Anlagen mittels intermittierender Bodenfiltration, insbesondere der im Staate Massachusetts ausgeführten Anlagen dieser Art, festgesetzt. —

Zum ordentlichen Mitglied der kgl. Akademie der Künste zu Berlin ist der Stadtbaurat, kgl. Brt. Ludwig Hoffmann in Berlin erwählt worden. —

Aus Anlaß der Berufung des Oberbaurates Prof. Gustav Halmhuber in Stuttgart zum Direktor der Kunstgewerbeschule in Cöln erhielten wir aus Stuttgart eine Zuschrift, welche den Fortgang Halmhubers von Stuttgart als einenschweren Verlust bezeichnet und fortführt: „Wie selten ein Lehrer hat Prof. Halmhuber segensreich und befruchtend gewirkt; seine Schule hatte eine stets gesteigerte Anziehungskraft und viele tüchtige junge Architekten sind aus ihr hervorgegangen. Besonders sein Vortrag zur Formenlehre des Ornamentes war derartig feinsinnig angelegt, umfassend und anregend, daß man ihm schlechthin das Prädikat vollendet geben muß. Allein hierfür einen völligen Ersatz zu schaffen, scheint uns, die wir zu seinen Füßen gesessen, ausgeschlossen. Diese ornamentale Formenlehre umfaßte das gesamte Gebiet ornamentaler Dekoration und Materialtechnik von der Antike bis in unsere neueste Zeit hinein. Die hierbei entwickelten Grundsätze waren bei ihrer Einfachheit so einleuchtend, so schlagend, so allgemeingültig, daß ganz moderne Künstler aus der Zahl der Schüler erwachsen konnten.

Neugeschaffen hatte Halmhuber hier auch das Fach der Innendekoration. Kam ihm bei der ornamentalen Kompositionslehre seine durchgeistigte Analysierungsmethode zustatten, die von künstlerisch-wissenschaftlichem Erfassen und Ausschöpfen aller Kunst-Epochen gezeitigt war, so treten bei dem Entwerfen der Innendekoration seine lebendige Phantasie und seine unübertreffliche Darstellungskunst in ihre Rechte, gepaart mit einer allzeit liebevollen, eingehenden, überzeugenden Kritik.

Stuttgart hat diesen seltenen Künstler nicht zu halten vermocht. Seine Schöpferkraft verlangt Aufgaben. Zu erwarten steht, daß die Cölner Kunstgewerbeschule aufblühen wird, daß von hierher die Kräfte des Kunstgewerbes kommen werden, die heute noch spärlich gesät sind: Solche, die nicht bloß bizarre Formen und einschmeichelnde Ornamente machen, sondern auch etwas architektonischer werden denken und empfinden können. Für uns ist der Verlust zu beklagen, da eine Person den Scheidenden nicht wird ersetzen können, und selbst wenn man seine Lehrfächer geteilt mit anderen Kräften besetzen wird, dürfte nicht erreicht werden, daß für diese harmonische, in sich geschlossene Künstlerpersönlichkeit vollwertiger Ersatz gestellt wird.“ —

Ehrendoktoren. Rektor und Senat der Technischen Hochschule zu Berlin haben durch einstimmigen Beschluß vom 9. d. Mts. dem Direktor in der Aktien-Gesellschaft Siemens & Halske und der Siemens-Schuckert Werke, Hrn. Reg.-Bmstr. a. D. Heinrich Schwieger, in Anerkennung seiner hervorragenden Verdienste um die Entwicklung des großstädtischen Binnen- und Vorortverkehrs der Gegenwart die Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber verliehen. —

Städtebaukunst in Berlin. Nach Mitteilungen der Tagespresse ist das städtische Grundstück in der Grunerstraße mit dem Prälatengarten veräußert worden, welches gegenüber dem neuen Landgerichtsgebäude, einem der hervorragendsten neueren Monumentalbauten Berlins, liegt. Seit Jahren wurde das Grundstück von der Besitzerin, der Stadt Berlin, zum Verkauf ausgebaut, und es wird jetzt ein Geschäftshaus auf demselben errichtet. Wieder einmal ist hier die Gelegenheit vorübergegangen, ein schönes Straßenbild mit Platzanlage zu schaffen, an denen Berlin aus neuerer Zeit wahrlich doch arm genug ist!

Der Plan, dieses Grundstück unbebaut zu lassen, war „in Erwägung“ gezogen worden; hier sollte ein größerer Platz vor dem neuen Gerichtsgebäude geschaffen werden, der das eigenartige und stolze Gebäude von Otto Schmalz mehr zur Geltung bringen würde. Nach den Mitteilungen der Tagespresse*) ist „dieser Plan nun endgültig begraben.“ Daß hierzu wohl in erster Linie die bedeutenden Grundstückskosten beitragen, ist anzunehmen; sie sind in dieser Gegend gewaltige. Wäre aber hier nicht eine andere Lösung möglich gewesen, statt den Blick auf den schönen Bau von einer Hauptverkehrsader aus durch ein hohes Geschäftshaus vollkommen zu verdecken? Es ist zu bedauern, daß die Stadt Berlin als Besitzerin des Grundstückes hier nicht ein städtisches Gebäude aufführte.

*) Vergl. Berlin. Tageblatt v. 4. März 06.

Hr. Stadtbaurat Ludwig Hoffmann hätte dann sicherlich nicht nur ein geeignetes zum Orte passendes Gebäude hier errichtet, sondern vor allem den dahinter stehenden hervorragenden Monumentalbau seines Kollegen zu besserer Geltung gebracht.

Wäre ferner hier nicht die Möglichkeit gewesen, eine geeignete Lösung durch ein Gebäude zu schaffen, das im Erdgeschoß Läden, im Obergeschoß Restaurant, oben teilweise Terrassen enthielte und nur in einigen Teilen höher geführt würde? Wenn auch hier die Verhältnisse ungünstiger liegen, so wäre doch wohl eine Lösung möglich gewesen ähnlich dem Künstlerhaus von Gabriel Seidl in München, der in feiner Weise die dahinter liegenden Bauten und ihre Umrißlinie zur Geltung brachte und so ein unvergleichlich schönes Stadtbild schuf!

Wenn auch an der Königstraße die Bodenpreise ungeheuer hoch sind, wäre nicht doch noch eine geeignete Lösung dieser Frage möglich? Kann nicht in letzter Stunde noch bei dem Besitzer selbst eine Aenderung des Planes durchgesetzt und so ein schönes Stadtbild geschaffen werden? Vielleicht wäre der Eigentümer bereit, wenn die Rentabilität seines Hauses gewahrt würde, darauf einzugehen. Die Hoffflächen könnten einesteils nach der Königstraße, andernteils nach dem Justizgebäude gelegt werden. Vor allem müßte dem Besitzer baupolizeilich für das teilweise Aufgeben zweier Geschosse eine größere Bebauung der Grundfläche gestattet werden. So würde ein Ausgleich geschaffen werden, der einerseits die Rechte des Besitzers nicht oder nicht wesentlich schmälert, andererseits die künstlerische Wirkung des Stadtbildes, mit dem Monumentalbau im Hintergrunde, bedeutend heben würde.

Hier müßten die Baupolizei und die Staatsbehörde zeigen, daß in solchem Falle, an dieser Stelle Berlins höhere Gesichtspunkte maßgebend sind, die über den Paragraphen der Bauordnung stehen! Hier könnte die Staatsverwaltung ihren Fehler in der Wahl des Bauplatzes zum Gerichtsgebäude wieder gut machen, und Berlin würde dauernd ein hervorragendes Stadtbild erhalten!

Ich glaube, daß bei dem Interesse, welches die Staatsbehörden heute den künstlerischen Aufgaben des Städtebaues entgegenbringen, erstere in diesem Falle, wo es heißt, dasselbe praktisch zu beweisen, sicherlich auf dem Verwaltungswege die Baupolizei zu Konzessionen veranlassen werden und so für immer ein herrliches Stadtbild schaffen würden!

Nebenbei bemerkt, würde eine Verbreiterung der Königstraße vor Bahnhof Alexanderplatz sicherlich seitens der städtischen Tiefbau-Verwaltung bei dem gewaltigen Verkehr daselbst nur begrüßt werden können.

F. Kritzler, Reg.-Bmstr. in Berlin.

Wettbewerbe.

Einen allgemeinen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Rathaus in Esseg erläßt der dortige Magistrat zum 30. Juli 1906. Bausumme 500000 Kr. 3 Preise von 3500, 2200 und 1700 Kr. —

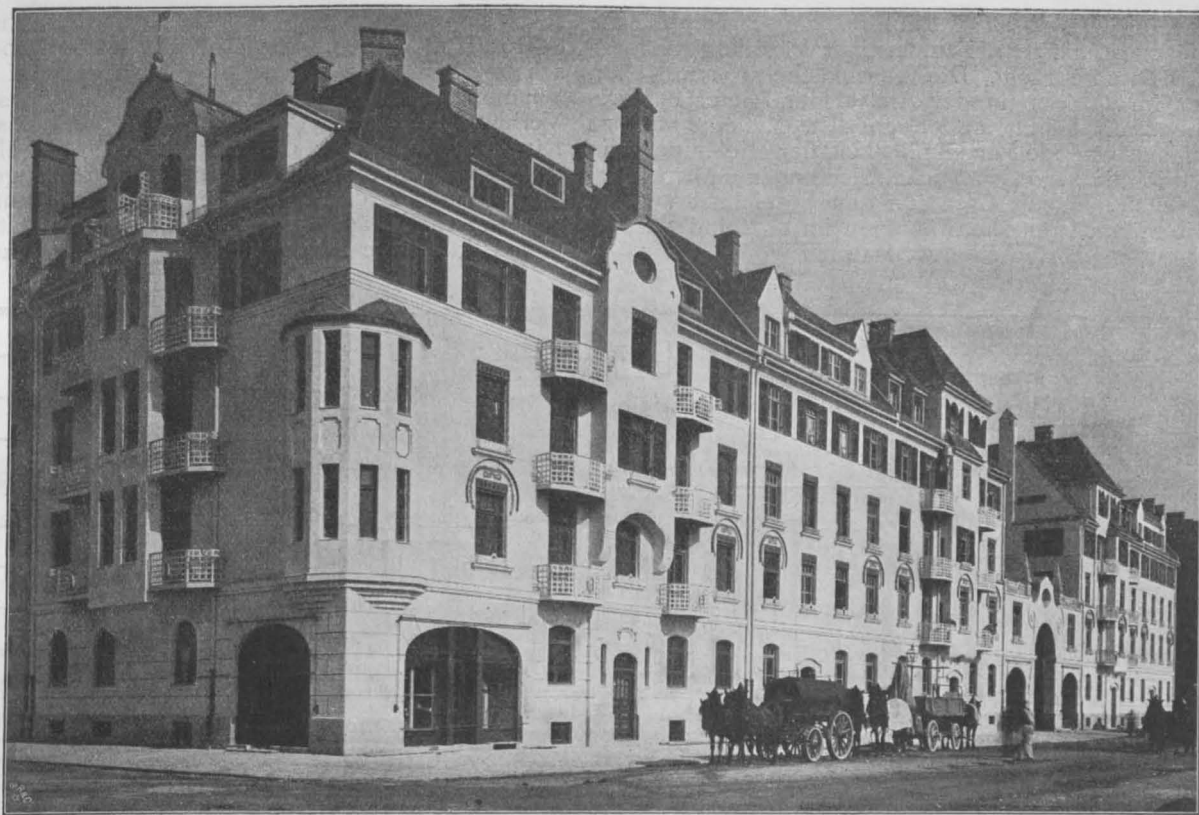
Zu dem Preisausschreiben des Vaterländischen Frauenvereins zu Cassel betr. Entwürfe für eine neue Krankenpflegeanstalt liefen 62 Arbeiten ein. Den I. Preis von 3000 M. erhielten die Hrn. Graf & Röckle in Stuttgart; den II. Preis von 2000 M. Hr. Fritz Knieling in Steglitz bei Berlin; den III. Preis von 1000 M. die Hrn. Georg Volmert in Essen a. Ruhr und Anton Nengel in Frankfurt a. M. Zum Ankauf wurde empfohlen der Entwurf „Das Letzte“. Sämtliche Entwürfe sind bis einschl. 3. April von 10—1 Uhr in der Murhard'schen Bibliothek in Cassel öffentlich ausgestellt. —

Wettbewerb Gewerbehaus Metz. Von den beiden Arbeiten, die von den zur engeren Konkurrenz aufgeforderten Architekten C. Mannhardt in Metz und Oberthür in Straßburg eingereicht wurden, hat das Preisgericht keinen zur Ausführung vorgeschlagen. Da sich Hr. Mannhardt im städtischen Dienst befindet (der Nebenarbeiten verbietet), wurde Hr. Oberthür beauftragt, einen neuen Entwurf aufzustellen unter Zugrundelegung der Grundriß-Anlage des preisgekrönten Entwurfes des Hrn. Mannhardt. Die Bausumme ist auf 410 000 M. festgesetzt. Dem Preisgericht gehörten u. a. der Bürgermeister Justizrat Ströver, Stadtr. Wahn, sowie drei Gemeinderatsmitglieder (Vertreter der Innungen) an. —

Inhalt: Häusergruppe in der Sophien-Straße in Charlottenburg. (Fortsetzung.) — Die Feuersicherheit der Theater. — Die Kosten der Ableitung der Abwässer auf die Rieselfelder der Stadt Magdeburg. — Vereine. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Häusergruppe in der Sophien-Straße in Charlottenburg: Diele im Hause Schmitz.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hoffmann, Berlin. Druck von G. Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



Ansicht in der Aberle-Straße.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XL. JAHRGANG No. 25. BERLIN, DEN 28. MAERZ 1906

Bauten zur Verbesserung der Wohnungs-Verhältnisse in Großstädten.

II. Bauten des Vereins für Verbesserung der Wohnungs-Verhältnisse in München-Sendling.
Architekten: Gebr. Rank in München.



it der Mitte Juni des Jahres 1905 erfolgten feierlichen Uebergabe der genannten Bauten ist ein gut Stück volkswirtschaftlicher Arbeit zum Abschluß gekommen. Der Kauf des fast rechteckigen, an der Daiser-Oberländer- und der Aberlestraße in München-Sendling gelegenen Grundstücks fand

im März 1900 statt. Bei einem Ausmaß von etwa 8500 qm betrug der Preis für das qm ungefähr 36 M.

Der Grundgedanke, Schaffung großer Höfe und einer Privat-Passage, wie solche im Jahrgang 1900 dieser Zeitschrift bereits veröffentlicht wurde, ist geblieben; nur die Bauplatzeinteilung erfuhr, entsprechend den sich ergebenden Grundrißlösungen, einige Abänderungen. In vier Abschnitten gelangte die Anlage zur Vollendung, und zwar im Jahre 1901 5 Häuser mit 58 Wohnungen, nach Entwürfen des Hrn. Arch. Langenberger in München; im Jahre 1902 8 Häuser mit 93 Wohnungen, diese und die folgenden nach Entwürfen der Arch. Gebr. Rank daselbst; im Jahre 1904 4 Häuser mit 75 Wohnungen, im Jahre 1905 5 Häuser mit 77 Wohnungen, zusammen 303 Wohnungen.

Die Ausführung der Hauptbauarbeiten war der Firma Liebergesell & Lehmann übertragen, die Bauleitung der letzten beiden Abschnitte lag in den bewährten Händen des Hrn. G. Pfeifer.

Die bei der Vermietung der ersten Häuser gemachten Erfahrungen führten dazu, die Anlage von

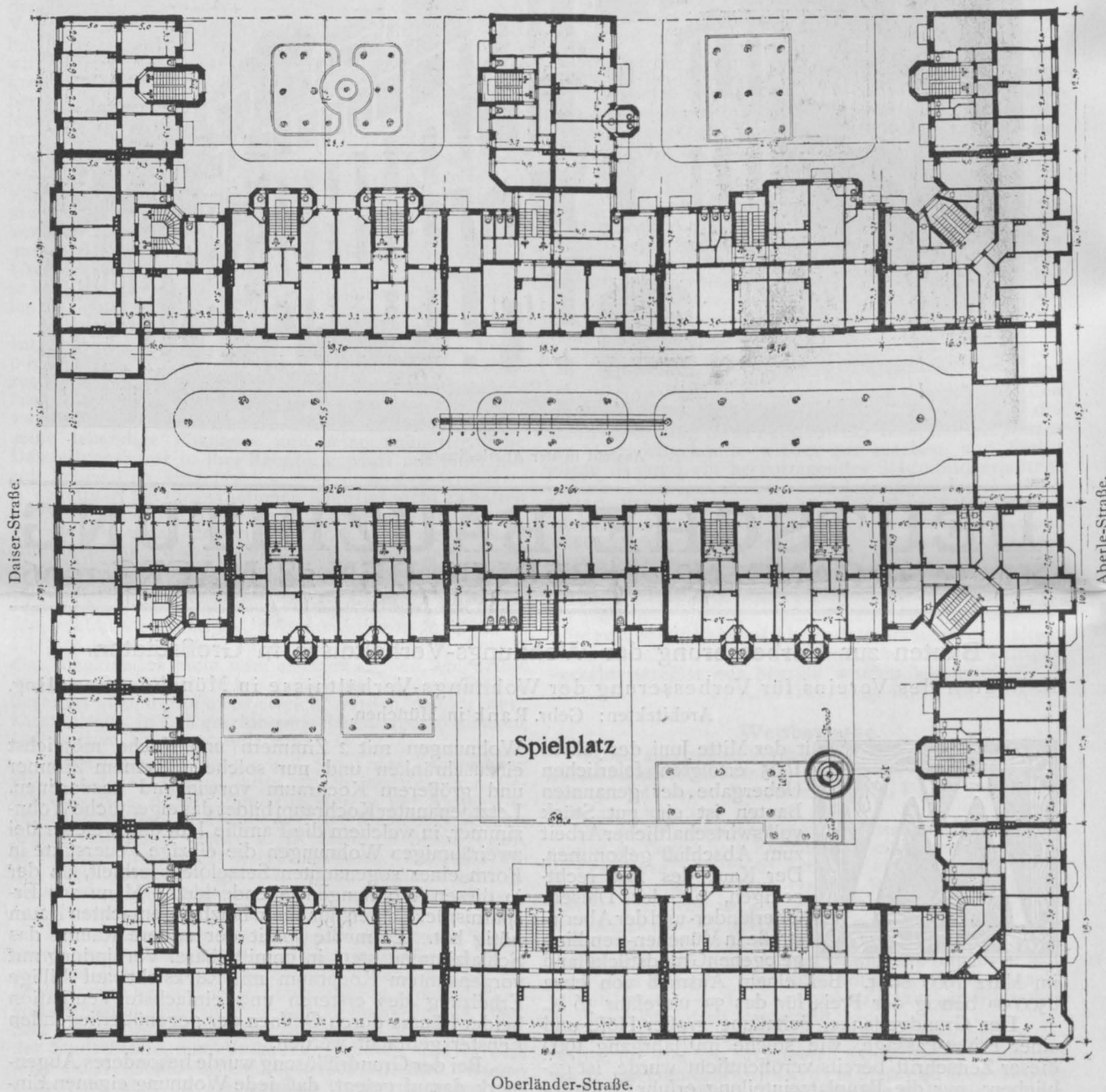
Wohnungen mit 2 Zimmern und Küche möglichst einzuschränken und nur solche mit einem Zimmer und größerem Kochraum vorwiegend anzuordnen. Letztgenannter Kochraum bildet das eigentliche Wohnzimmer, in welchem die Familie lebt und welcher bei zweiräumigen Wohnungen die einzige Feuerstätte in Form eines sogenannten Sesselofens erhielt, da der in diesen Wohnungen lebende kleine Mann aus Ersparnisrücksichten nur einen heizbar gemachten Raum nötig hat. Es mußte somit der andere Raum, das Schlafzimmer, stets in unmittelbarer Verbindung mit vorgenanntem Kochraum mit Rücksicht auf billige Erheizung des ersteren und einfachste Ventilation beider Räume durch Öffnen der gegenüberliegenden Fenster gebracht werden.

Bei der Grundrißlösung wurde besonderes Augenmerk darauf gelegt, daß jede Wohnung eigenen Eingang mit abgetrenntem Vorplatz und eigenem Abort, wenn nur immer möglich, von diesem Vorplatz aus zugänglich, erhielt. Ferner wurde versucht, in jede Wohnung eine kleine, auch unmittelbar vom Vorplatz aus erreichbare Kammer einzuschalten, welche zur Aufbewahrung von Geräten des Hausbedarfes und Beiseiteschaffung von weniger wichtigen häuslichen Gerätschaften dient. Bei den zuletzt ausgeführten Bauten erhielt auch jede Wohnung Balkon, entweder nach der Straße oder nach dem Hofe zu. Um auch die Freude am eigenen Heim durch Pflege von Blumenschmuck zu erhöhen, wurden an den Straßenfronten Blumengitter sowohl vor den Fenstern als auch an den Balkonen angeordnet.

Die Speicherräume sind derart eingeteilt, daß jeder Wohnung ein Gefach zugeteilt wurde; über dem

Kehlgebälk, als dem staubfreiesten Platze, ist die Wäscheaufhänge (bei ungünstiger Witterung verwendbar) untergebracht. Die Waschküche liegt im Keller, der im übrigen in der Anzahl der Mieter entsprechende Abteilungen abgetrennt ist. Als eine nicht zu unterschätzende Annehmlichkeit der Mieter darf die Einrichtung von Gas-Kocheinrichtungen und von Gas-Beleuchtung mit Gasautomaten bezeichnet werden. Die Stockwerkshöhen betragen im 1., 2. und 3. Stock 2,90 m, im Erdgeschoß 3,20 m im Lichten.

stellt sich die Miete des Raumes auf durchschn. 8—10 M. monatlich. Ein großer Teil der Arbeiterschaft ist also genötigt, seine Wohnung auf zwei Räume zu beschränken und nur der Arbeiter besserer Verhältnisse oder die Familie, in der heranwachsende Kinder insbesondere die Veranlassung zum Mieten einer größeren Wohnung geben, ist in der Lage, für sich allein eine dreizimmerige Wohnung zu mieten. Aus diesen Erwägungen, sowie infolge der tatsächlichen Nachfrage ist der Verein dazu übergegangen,



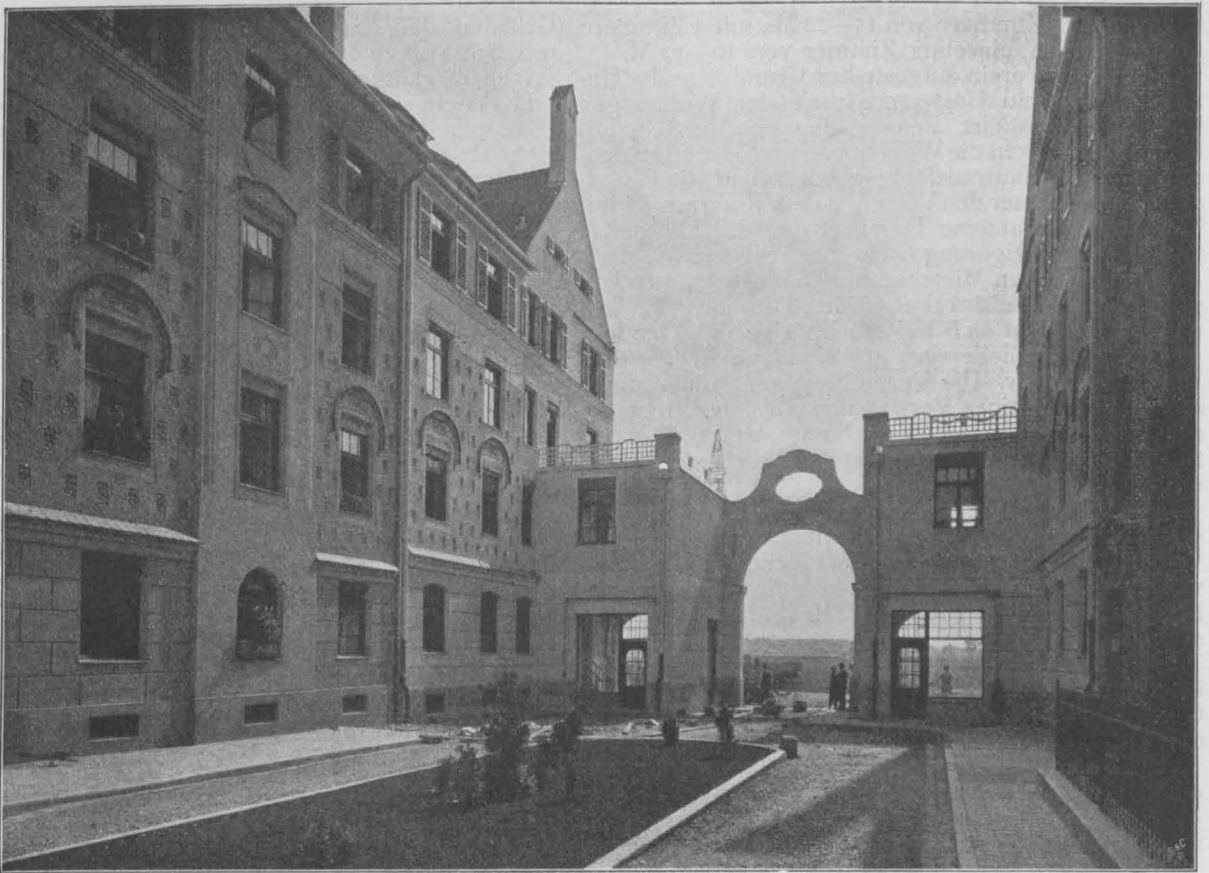
Die sehr geräumigen Höfe und die nach beiden Seiten durch Bögen abgeschlossene Privatstraße gestatteten die Anlage von Spielplätzen und mehreren sehr großen Wäscheaufhänge-Plätzen. Sobald die Anpflanzungen in einigen Jahren sich verdichtet haben, werden auch die Höfe ein freundlicher Aufenthaltsort für die Mieter sein.

Bezüglich der Vermietung wäre zu erwähnen, daß bei einem täglichen Verdienst von 3—3,50 M. des Arbeiters d. i. etwa 80 M. im Monat, die Miete $\frac{1}{5}$ — $\frac{1}{4}$ der monatlichen Einnahme, d. i. 16—20 M. betragen kann. Nach Maßgabe der Grundstückspreise, der Bauvorschriften und der von dem Verein bestimmten, einfachen aber dauerhaften Ausführung, sowie auf Grundlage eines Zinsfußes einschl. Amortisation von 4%

einen tunlichst großen Teil der Wohnungen mit 2 Räumen zu erstellen. Nebenbei sei noch bemerkt, daß laut Statut des Vereins das Weitervermieten einzelner Zimmer mit Rücksicht auf Moralität und Hygiene verboten ist.

Die Erfahrungen des Vereins — die praktische Erprobung ist wohl das Entscheidende — hinsichtlich der Ordnung in seinen Anwesen sind auch dort, wo eine Mehrzahl von Wohnungen in einem Geschoße vereinigt sind, die allerbesten, wobei die Mitverwaltung der Mieter und die Abgeschlossenheit jeder einzelnen Wohnung wohl hierfür ausschlaggebend sind.

Die Fläche der einzelnen Zimmer schwankt zwischen 5,10—5,50 m Länge und etwa 2,90—3,20 m Breite. Mit Rücksicht auf das Bestreben, in einer Straßen-



Privat-Straße gegen Aberle-Straße.

front möglichst viele Räume zu erhalten, ist in Abschnitt 5 meist das Zimmer-Breitenmaß von 2,90—3,00 m zur Anwendung gekommen, sodaß das Flächenmaß des Zimmers etwa 16 qm beträgt. Trotz dieser verhältnismäßig geringen Breite sind Klagen über Beengtsein nicht eingelaufen. Es sind vorhanden 187 Wohnungen mit 2 Zimmern, 99 mit 3 Zimmern, 12 mit 1 Zimmer, 5 mit 4 Zimmern.

Der Gesamtwert der Anwesen ist nach Schätzung zweier gerichtlich verpflichteter Sachverständiger 1 827 575 M. Die erforderlichen Mittel sind an erster Stelle durch Darlehen bei $3\frac{1}{2}\%$ Zins und $\frac{1}{2}\%$ bzw. 1% Amortisation beschafft worden, welche die Invaliden-Versicherungs-Anstalt von Ober-Bayern zuerst auf die Höhe von 50% , später auf die Höhe von $66\frac{2}{3}\%$, d. i. $\frac{2}{3}$ des Gesamtwertes gewährt hat. Die übrigen Mittel sind größtenteils durch von Mitgliedern gezeichnete Anteilscheine gedeckt. Infolge der hohen Beträge der Instandhaltung und der vielen Nebenkosten dieser ausschließlich kleine Wohnungen enthaltenden Anwesen wird ein Gewinn nicht erzielt.

Die Mietpreise der einzelnen Wohnungen sind nach Lage und Stockwerk abgestuft und bewegen sich für Woh-



Teilansicht in der Aberle-Straße.

nungen mit 2 Zimmern von 15—22 M., mit 3 Zimmern von 23—32 M., einzelner Zimmer von 10—12 M.

Die vom Verein aufgestellten Grundsätze der Unkündbarkeit und Unsteigerbarkeit der Wohnungen haben sich bewährt, denn es hat der Verzicht auf materiellen Nutzen die Wohnungen auch in den schlechten Jahren konkurrenzfähig erhalten und die Grundsätze haben ferner den Vorteil, daß in besseren Jahren eine vorhergegangene Herabsetzung der Mietpreise nicht durch Steigerung wett gemacht werden muß.

Die einzelnen Mieter stammen mit 53 % aus dem gewerblichen Handwerkerstande. Die übrigen Wohnungen verteilen sich auf Angehörige des Handelsgewerbes, staatliche und gemeindliche Bedienstete, Pensionisten usw. Die Verwaltung ist satzungsgemäß in den Händen eines Verwaltungsrates, der Vorstanderschaft und des Ordnungsausschusses, welcher ein vortreffliches Zwischenglied zwischen Mieter und Vermieter bildet.

Von besonderen technischen Einrichtungen wäre die Einrichtung von Kochgas, unter Verwendung von Gas-Automaten, als die erste ähnliche Anlage zu erwähnen, welche in München zur Anwendung kam. Die Heizvorrichtungen sind dem Bedürfnis entsprechend bei 2 zimmerigen Wohnungen auf das erste Zimmer beschränkt; bei 3 zimmerigen Wohnungen ist noch in einem der beiden weiteren Zimmer ein Ofen zur Aufstellung gebracht. Wie schon vorher angedeutet, gelangten Sesselöfen, das sind Herde mit Kachelwänden und einem Aufsatz aus Kacheln, der einen Wassergrad enthält, zur Aufstellung. Da es dem Verein sehr wünschenswert erscheint, sowohl aus hygienischen als auch allgemeinen Reinlichkeits-

Vermischtes.

Der Große Staatspreis der königl. Akademie der Künste für das Gebiet der Architektur wurde für das Jahr 1906 Hrn. Stadtbauinsp. W. Wagner in Gelsenkirchen zuerkannt. —

Eine „Exposition internationale des Arts et Industries du Feu“ in Paris wird vom Juni bis Oktober d. J. unter dem Protektorat der Minister des Handels, der öffentlichen Arbeiten und des Unterrichtes abgehalten. Die Ausstellung umfaßt 12 Gruppen und zwar Rohstoffe, Maschinen, Einrichtungen, Oefen, und gewerbliche Ofenbauerei; Bau- und hygienische Keramik; Keramik im Hausgebrauch; Kunst- und Dekorationskeramik; Glas- und Kristall-Fabrikation; die Erzeugnisse der Keramik, Kristall- und Glas-Fabrikation im Dienste der Wissenschaften: Chemie, Physik, Optik, Photographie usw.; Kunstschmelzarbeiten und gewerbliche Emailierkunst; Bau- und Dekorationskunst; Volkswirtschaft, Gewerbeschulen; Bibliographie; künstlerischer Nachtrag; Zurückblickende Ausstellung. —

Wettbewerbe.

Zur Errichtung einer Ausstellungshalle in Frankfurt a. M. erfahren wir, daß die Stadtverordneten-Versammlung Anfangs d. M. einem Antrage des Magistrates zugestimmt hat, wonach zur Gewinnung von Plänen ein Wettbewerb ausgeschrieben werden und für diesen die Summe von 40 000 M. zu Preisen zur Verfügung gestellt werden soll. Um jedoch ein klares Bild über die Kosten der Anlage zu gewinnen, die auf etwa 1,5 Mill. M. geschätzt werden, sollen die Bewerber gehalten sein, bindende Angebote für die Ausführung abzugeben. Es müßten also Konstruktionsfirmen und Architekten in diesem Falle gemeinsam arbeiten.

Hiergegen wendet sich eine Eingabe des „Frankfurter Arch.- und Ing.-Vereines“, die dem oben mitgeteilten Beschlusse schon vorausging, also erfolglos gewesen ist. Der Verein betonte darin mit Recht, daß es bei einer derartig umfangreichen Aufgabe erforderlich sei, zunächst durch eine Ideenkonkurrenz die Gesamtanlage nach praktischen und künstlerischen Gesichtspunkten festzulegen, und erst dann an die Ausgestaltung der einzelnen Teile heranzutreten. Es handelt sich nämlich bei dem Bau, für welchen der Magistrat gleich Pläne mit Angeboten haben möchte, nur um den Teil einer größeren, für Ausstellungszwecke, Sängerkonzerthallen, Konzerte usw. zu verwendenden Gesamtanlage, für die z. Zt. ein festes Programm überhaupt noch nicht vorliegt. Wir können uns daher nur dem Wunsche des Frankfurter Architekten-Vereines anschließen, daß „zunächst eine zweck-

mäßige und künstlerische Gruppierung der Bauanlagen durch eine Ideenkonkurrenz zu erlangen“ sei, und zwar durch einen Wettbewerb, der den breitesten Kreisen der Architektenschaft Gelegenheit gibt, sich an der Lösung der Aufgabe zu versuchen.

Wir hoffen, daß die Stadtverwaltung sich doch noch in diesem Sinne entscheiden möchte. —

Eine seltsame „Submission“ erläßt die Stadtgemeinde Marienberg in Sachsen. Sie will für die Summe von 125 000 M. ein Stadtbad erbauen und fordert Unternehmer zu Entwürfen 1 : 100 und zu Kostenberechnungen auf. „Kosten für die Planungen werden nicht erstattet. Die Auswahl unter den Bewerbern ebenso wie die Ablehnung aller Angebote bleibt vorbehalten.“ —

Zum öffentlichen Wettbewerb um Entwurfskizzen zum Neubau der Landesversicherungsanstalt in Posen waren 76 Bewerbungen eingegangen. Der I. Preis wurde dem Entwurfe des Arch. Hermann Rohde in Wilmersdorf bei Berlin zugesprochen; den II. Preis erhielten die Arch. H. Distel und A. Grubitz in Hamburg, den III. Pr. der Arch. Johannes Bollert in Dresden. —

In einem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Ausschmückung des „Steinernen Hauses“ in Frankfurt a. M., in welchem der „Frankfurter Arch. und Ing. Verein“ sowie die „Künstler-Gesellschaft“ ihren Sitz haben, fiel die Entscheidung zugunsten des Hrn. Rich. Riemerschmid in München. Preise von je 300 M. erhielten die Hrn. Rud. Linnemann und Karl v. Löhr in Frankfurt a. M.

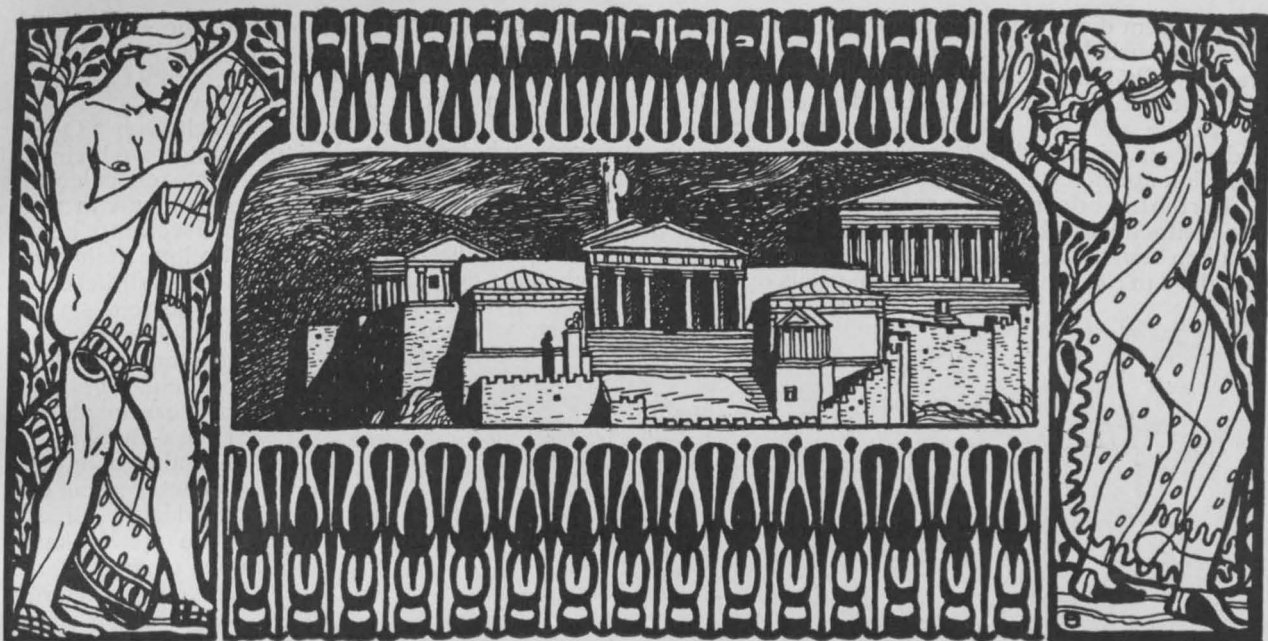
In dem Wettbewerb betr. Entwürfe für Arbeiterwohnungen der Chokoladenfabrik Suchard in Lörrach fiel der I. Preis an die Hrn. Roesch & Marx in Brombach, der II. Preis an Hrn. Ludw. Schmieder in Karlsruhe, der III. Preis an Hrn. Paul Hirsch in Freiburg i. Br.; 4 Entwürfe wurden zum Ankauf empfohlen. —

Wettbewerb Schulhaus-Neubau Niederschönhausen. Zu diesem Preisausschreiben, zu welchem wir eine Beteiligung nicht empfehlen konnten, liefen völlig sachgemäße Entwürfe nicht ein, weshalb von der Verteilung der Preise Abstand genommen wurde. Hr. Max Adolph in Charlottenburg erhielt eine Summe von 500 M., Hr. E. Maudrich daselbst eine solche von 300 M., Hr. Cl. Pahl in Gr. Lichtenfelde eine Summe von 200 M. für den Ankauf ihrer Entwürfe. Man vergleiche zu diesem Wettbewerb auch die Ausführungen S. 18 u. S. 42 dieses Jahrganges. —

Inhalt: Bauten zur Verbesserung der Wohnungs-Verhältnisse in Großstädten. (Fortsetzung.) — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.

Druck von G. Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XL. JAHRGANG No. 26. BERLIN, DEN 31. MAERZ 1906

Neue Stettiner Straßenbrücken.

Von Stadtbaurat Benduhn in Stettin. (Fortsetzung.)

III. Die Baumbrücke und die Parnitz-Brücke.



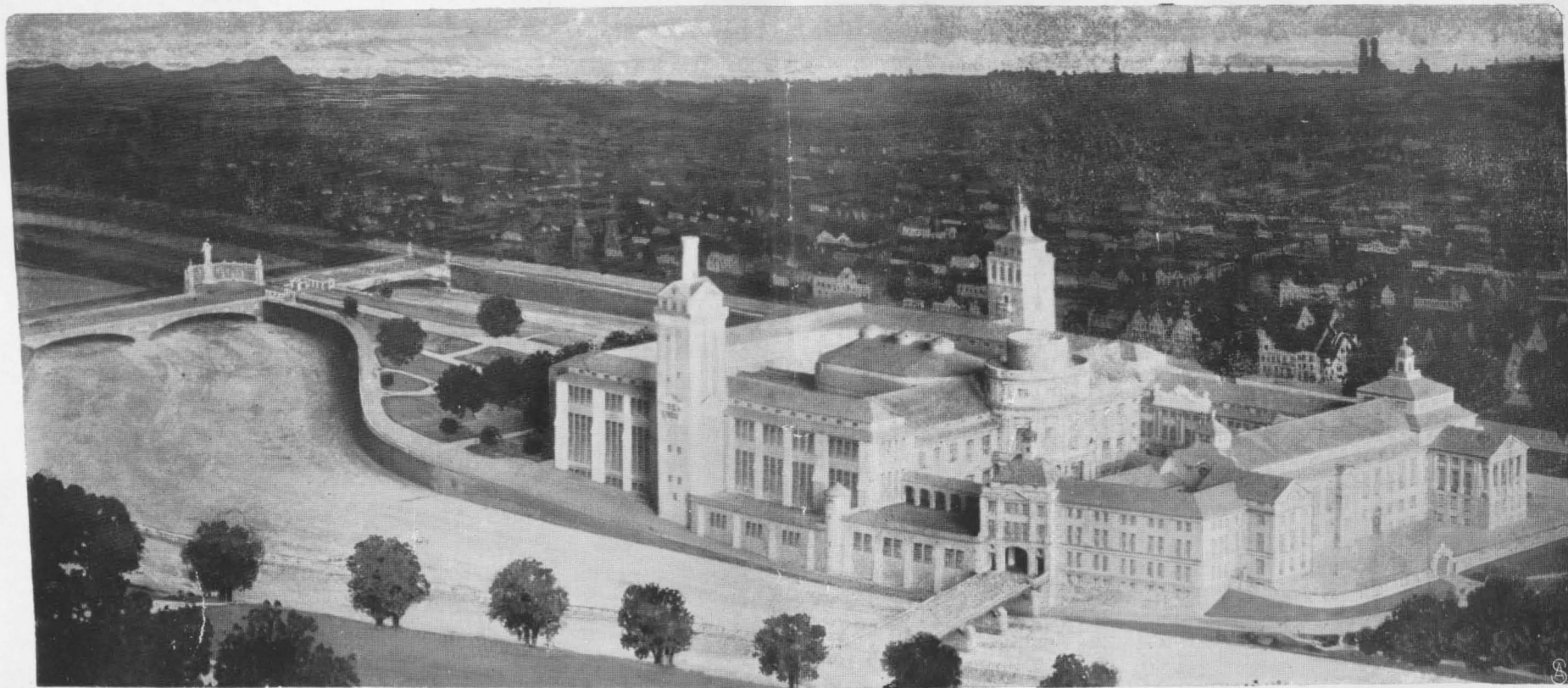
Die Vorarbeiten für den Neubau der Baumbrücke und der Parnitzbrücke sind soweit gefördert, daß im Laufe der nächsten Zeit mit dem Bau begonnen werden kann. Die Baumbrücke liegt in dem Straßenzuge Königstor—Parnitz-Tor, welcher die Verbindung des nördlich vom Königstor im

weiten Bogen durch die Jasenitzer Bahn und durch die Oder begrenzten Stadtteiles mit dem am anderen Ufer belegenen Zentral-Güterbahnhof, mit dem Dunzig-Kai, dem Freihafen, dem Schlacht- und Viehhof und den Fabriken und Lagerplätzen der Altdammerstraße vermittelt. Während die oberen Stadtteile des linken Oder-Ufers hauptsächlich als Wohnviertel in Betracht kommen, sind in den am Oder-Ufer belegenen Vororten durch Anschlüsse an die Jasenitzer Bahn und durch die bequeme Verbindung mit der See günstige Bedingungen für eine industrielle Entwicklung gegeben und große Anlagen dieser Art entstanden. Notwendigerweise ergeben sich nun wechselseitige Beziehungen zwischen diesen am linken Oder-Ufer gelegenen Gebieten mit denen am rechten Oder-Ufer befindlichen großen Verkehrsanstalten, und trotz der günstigen dazwischen gelegenen Wasserwege wird auch dem oben erwähnten Straßenzuge, besonders von der Unterwerk und dem Dampfschiffsbollwerk, ein sehr erheblicher Landverkehr, und zwar hauptsächlich schweres Lastfuhrwerk, zugeführt. Die jetzige Lage der Baumbrücke ist in bezug auf das linke Ufer recht ungünstig, einerseits, weil die Häuser an dieser Stelle sehr nahe an die Oder herantreten und andererseits, weil die Baumstraße, auf welche die Brücke ausmündet, sehr schmal ist und für den Verkehr nach der oberen Stadt äußerst ungünstige Steigungs-Verhältnisse aufweist. Es lag somit nahe, die neue Brücke um rd. 65 m nach unterhalb, bis zur Junkerstraße, zu verschieben (vergl. den Lageplan Abbildg. 20). An dieser Stelle ist die Uferstraße mehr als doppelt so breit als bei der Baumstraße, und die

Steigungsverhältnisse durch die Junkerstraße sind, wie sich aus Abbildg. 21 ergibt, ungleich günstiger.

Um ferner auch für die neue Baumbrücke in der Mitte des Schiffsdurchlasses bei geschlossenen Klappen zwischen Mittelwasser und Konstruktions-Unterkante aus früher schon erwähnten Gründen das normale Mindestmaß von 4 m zu erhalten, kommt die Notwendigkeit hinzu, die neue Brücke erheblich höher zu legen als die alte. Diese Notwendigkeit beeinflusst aber die Lage bei der Baumstraße erheblich ungünstiger, als die bei der Junkerstraße. In ersterem Falle werden die benachbarten Häuser weit mehr in Mitleidenschaft gezogen als in letzterem. Für die Ausmündung der Brücke auf das rechte Ufer bietet die neue Lage keine Schwierigkeit, da die Umgestaltung des im Besitze der Stadt befindlichen Dunzig-Bahnhofes ohne Beeinträchtigung dieser Verkehrs-Anlage möglich ist und der der Ausmündungsstelle gegenüberliegende kleine Häuserblock sich im Besitze der Stadt befindet. Es läßt sich hier also ein verhältnismäßig großer, für den Verkehr günstiger Brückenvorplatz schaffen.

Für die Lage der Brücke ist jedoch nicht allein der Straßenverkehr ausschlaggebend, sondern in gleichem Maße auch der Schiffsverkehr; es sind daher eingehende Untersuchungen darüber angestellt, ob die neue Lage auch den Interessen der Schifffahrt in vollem Umfange Rechnung trägt. Zunächst ist die neue Lage für die stromab fahrenden Schiffe insofern günstiger, als dadurch die Entfernung zwischen der Brücke und der nächsten oberhalb belegenen Flußkrümmung um 65 m vergrößert wird und daher durch die größere gerade Strecke die Einfahrt in den Schiffsdurchlaß von oberhalb erleichtert wird. Unterhalb der Brücke ist durch die vor 8 Jahren erfolgte Wegbaggerung der Bleichholmspitze sowie durch die Verbreiterung der Oder eine so wesentliche Verbesserung des Fahrwassers geschaffen, daß die Verschiebung der Brücke nach unterhalb nicht nachteilig werden kann; besonders wird der an der Abzweigung des Dunzig gebildete Wendeplatz vollständig in der bisherigen Weise benutzt werden können, weil die neue Brücke noch 45 m oberhalb desselben liegt.



PROJEKTENTWURF ZUM NEUBAU
DES „DEUTSCHEN MUSEUMS“
* * * * IN MÜNCHEN * * * *
ARCHITEKT: PROF. GABRIEL
* VON SEIDL IN MÜNCHEN *
PERSPEKTIVISCHE ANSICHT
* * DER GESAMTANLAGE * *
===== DEUTSCHE =====
* * * * BAUZEITUNG * * * *
XL. JAHRGANG 1906 * NO. 26

Nachdem diese Ueberlegungen durch einen praktischen Versuch, bei dem der neue Durchlaß durch zwei verankerte Prähme markiert wurde, bestätigt waren, ist die neue Lage der Brücke, bei der außerdem die alte Brücke während des Neubaus weiter benutzt werden kann, eine Notbrücke also gesparrt wird, durch Fluchtlinienplan festgesetzt worden.

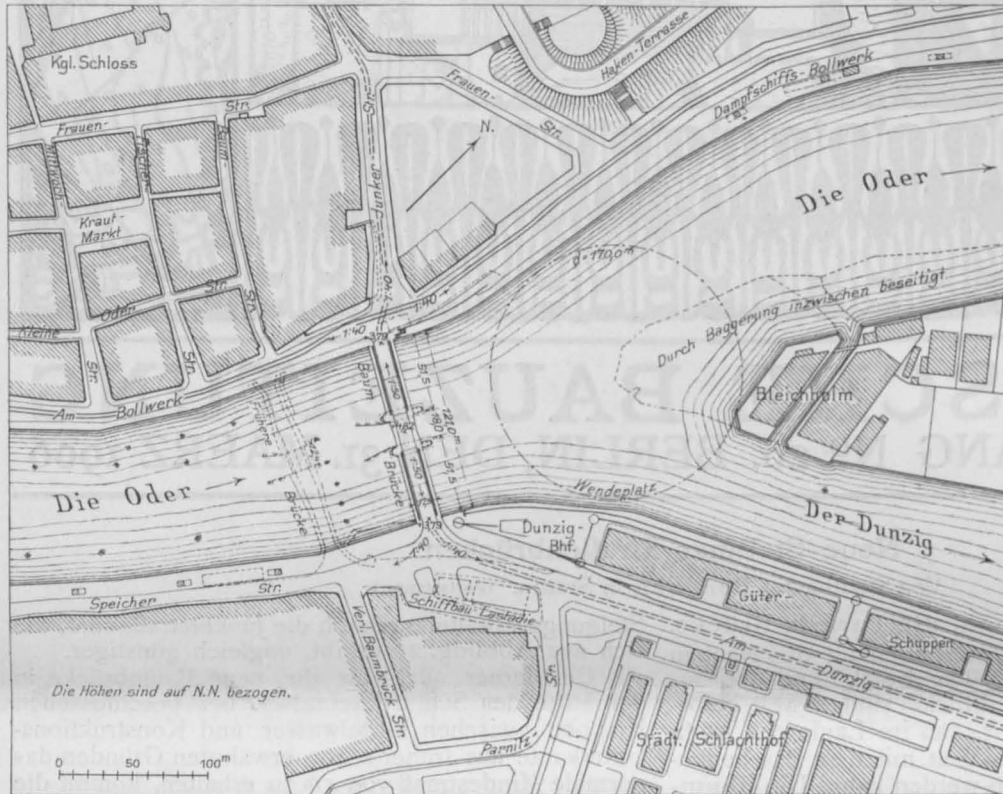
Für die Lage der neuen Parnitz-Brücke brauchte es so weitgehender Erhebungen nicht. Diese Brücke, bezüglich deren Lage wir auf den Uebersichtsplan Abbildg. 2 in No. 18 verweisen, ist einerseits durch den

den Schiffsverkehr wird der Neubau eine wesentliche Verbesserung dadurch bringen, daß der Schiffsdurchlaß in Richtung der Fahrrinne angeordnet ist, was bei der alten Brücke nicht der Fall war.

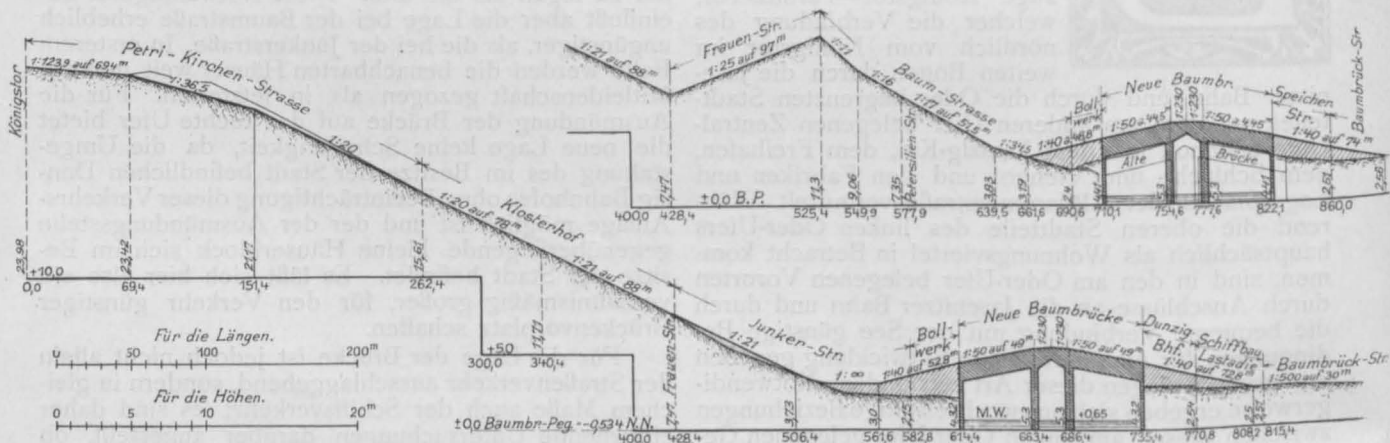
Da die Parnitz-Brücke den Verkehr von 3 Oderbrücken nach dem Zentral-Güterbahnhof, nach einem unter günstigen Bedingungen sich entwickelnden Industrieviertel an der Altdammerstraße und in weiterem Sinne nach Hinterpommern zu vermitteln hat, lag es nahe, dieser Brücke eine breitere Fahrbahn zu geben als der Hansa-Brücke. Die Baumbrücke hat

zwar zurzeit — wenn auch schon einen erheblichen — so doch noch einen geringeren Verkehr als die „Hansa-Brücke“, es muß aber damit gerechnet werden, daß die Hansa-Brücke schon jetzt kaum noch einen größeren Verkehr aufnehmen kann und daß durch die spätere Entwicklung der städtischen Verkehrs-Verhältnisse der „Baumbrücke“ ein wesentlich stärkerer Verkehr zufallen wird.

Daher soll auch die Baumbrücke eine größere Fahrbahnbreite erhalten als die Hansa-Brücke, und zwar ist gleichmäßig für die Baum- und für die Parnitz-Brücke eine Fahrbahnbreite von 10 m gewählt. Bei dieser Breite können die



Abbildg. 20. Lageplan der Baumbrücke (schließt stromaufwärts an den Plan Abb. 15 in Nr. 22 an).



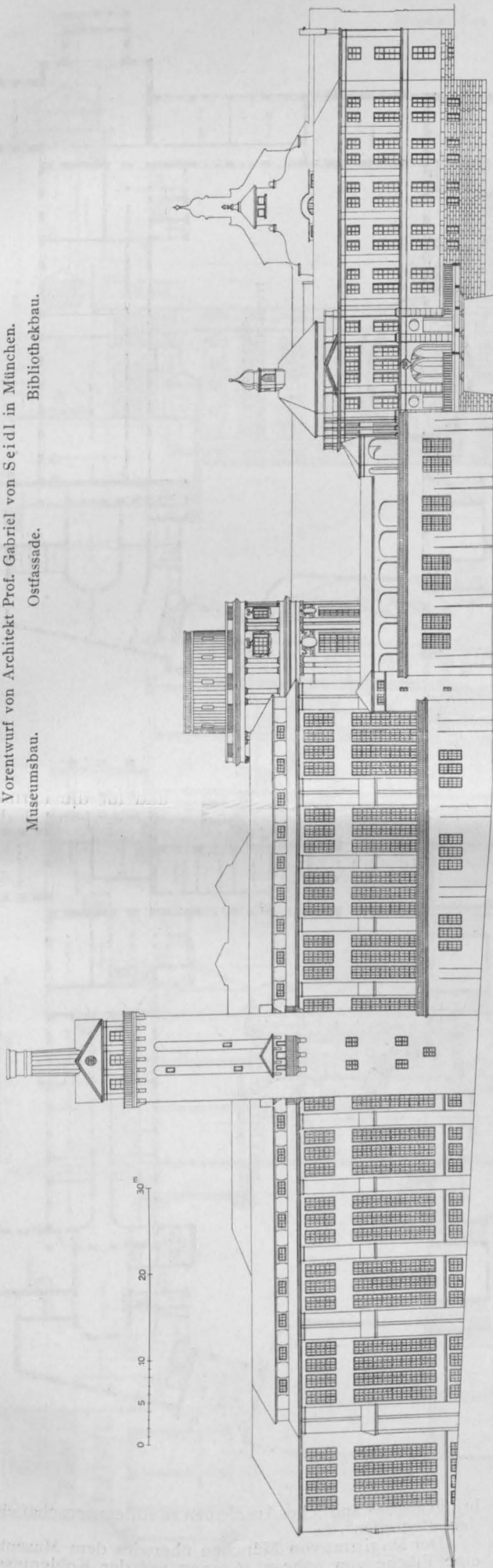
Abbildg. 21. Vergleich der Längsprofile im Zuge der Baum- und der Junker-Straße. (Letztere Linienführung zur Ausführung bestimmt.)

Straßenzug Lastadie—Altdammerstraße und andererseits durch die Bedingung bestimmt, daß die Zufahrt zu dem auf dem linken Ufer gelegenen Feuerwehr-Gebäude einerseits und diejenige zu dem Speicher der Provinzial-Zuckersiederei auf dem rechten Parnitzufer andererseits nicht gestört werden durfte. Die Brückenachse erhält dann bei senkrechter Lage zum Stromstrich denselben Abstand von 17 m von beiden Bauten. Das bedingt aber die Beseitigung der alten Brücke und den Bau einer Notbrücke während des Neubaus. Diese beiden letzteren Vorarbeiten sind bereits in den Jahren 1904/05 zur Ausführung gekommen. Für

Straßenbahngleise (vergl. auch den Querschnitt in nächster No. 27) in die Mitte gelegt werden und es bleibt dann noch an beiden Seiten ein genügend breiter Streifen für ein Fuhrwerk übrig; es können sich also Straßenbahnwagen und Fuhrwerke an jeder Stelle und auch gleichzeitig begegnen. Die Fußsteige haben eine Breite von je 2,75 m, und die Gesamtbreite jeder der beiden Brücken beträgt 17,5 m. Die festen Ueberbauten haben bei der Baumbrücke eine Stützweite von 48 m und bei der Parnitz-Brücke eine solche von 32 m. Die Fahrbahn hat nach den Ufern eine Steigung von 1 : 50; die Brückenrampen schließen sich beiderseits mit 1 : 40 an.

(Schluß folgt.)

Vorentwurf von Architekt Prof. Gabriel von Seidl in München.
 Museumsbau.
 Ostfassade.
 Bibliothekbau.

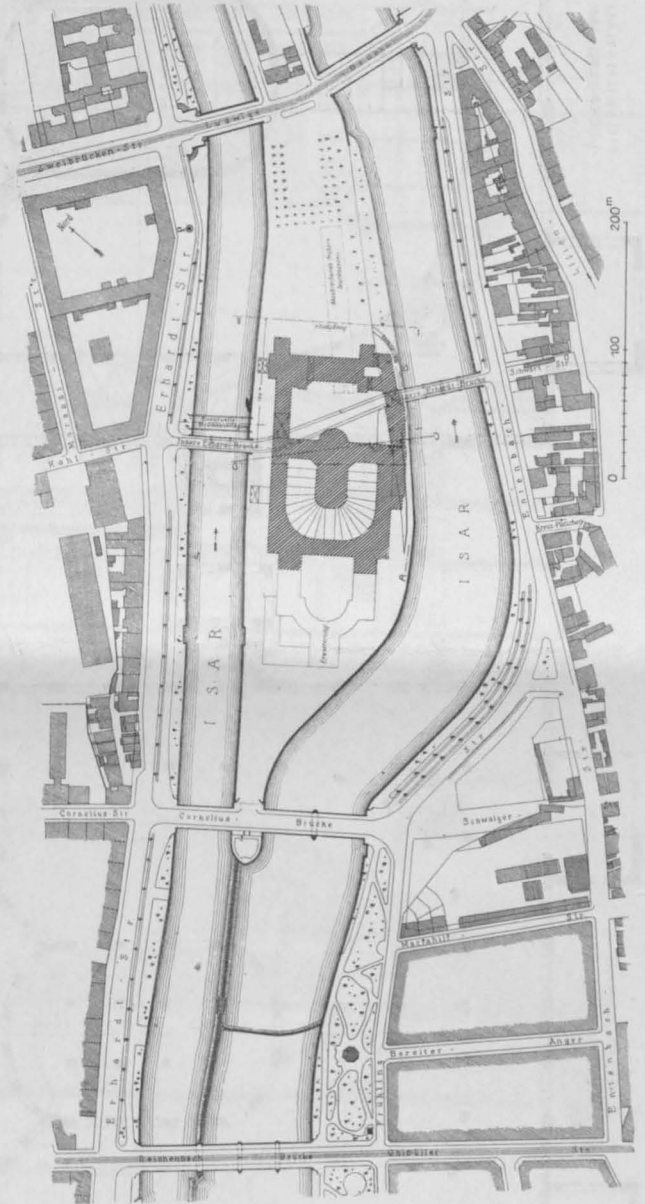


Das „Deutsche Museum“ in München.

(Aus einem Vortrag des Hrn. Geheimen Baurat Edmund Waldow in Dresden im Arch.- u. Ing.-Verein zu Dresden).

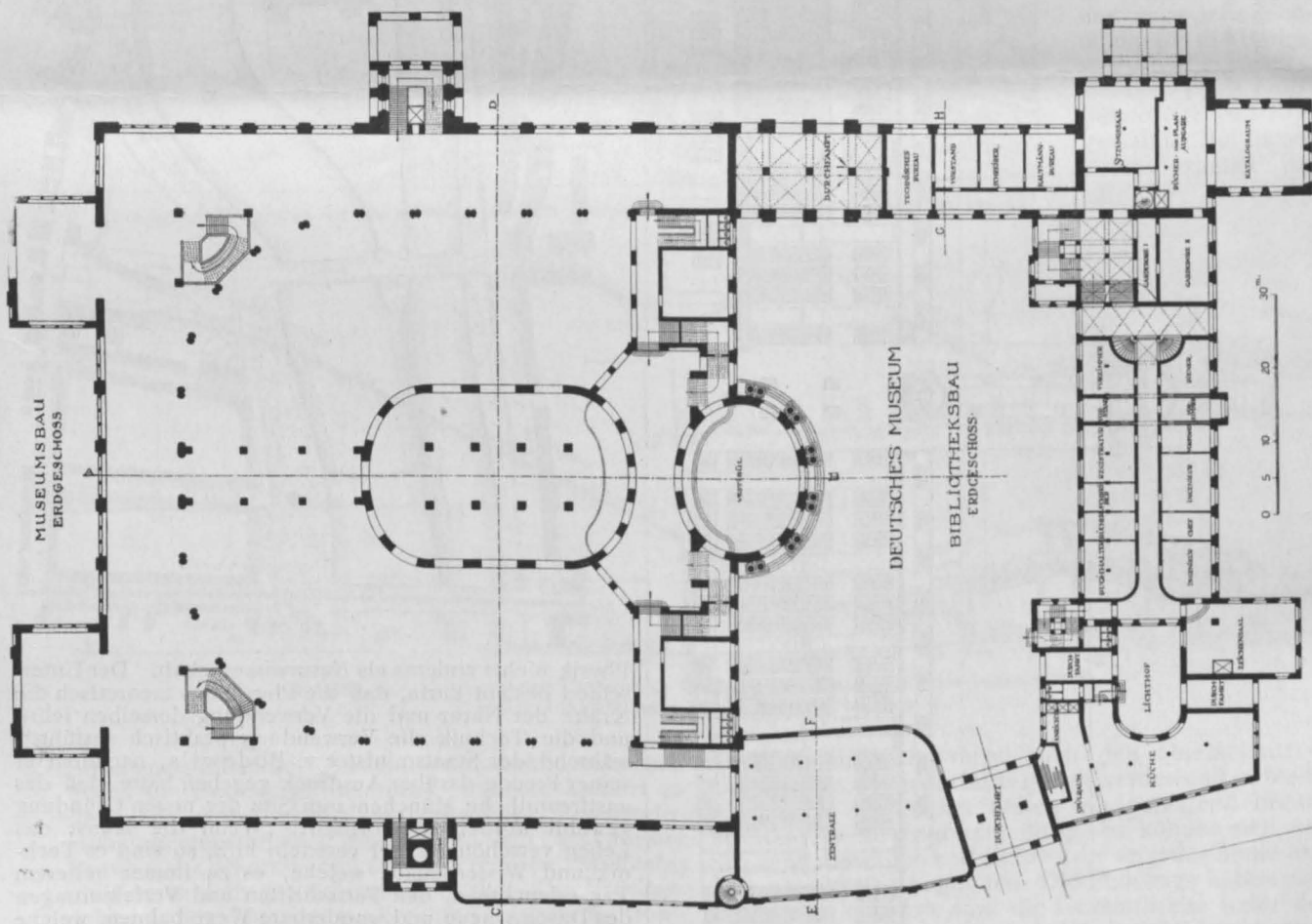
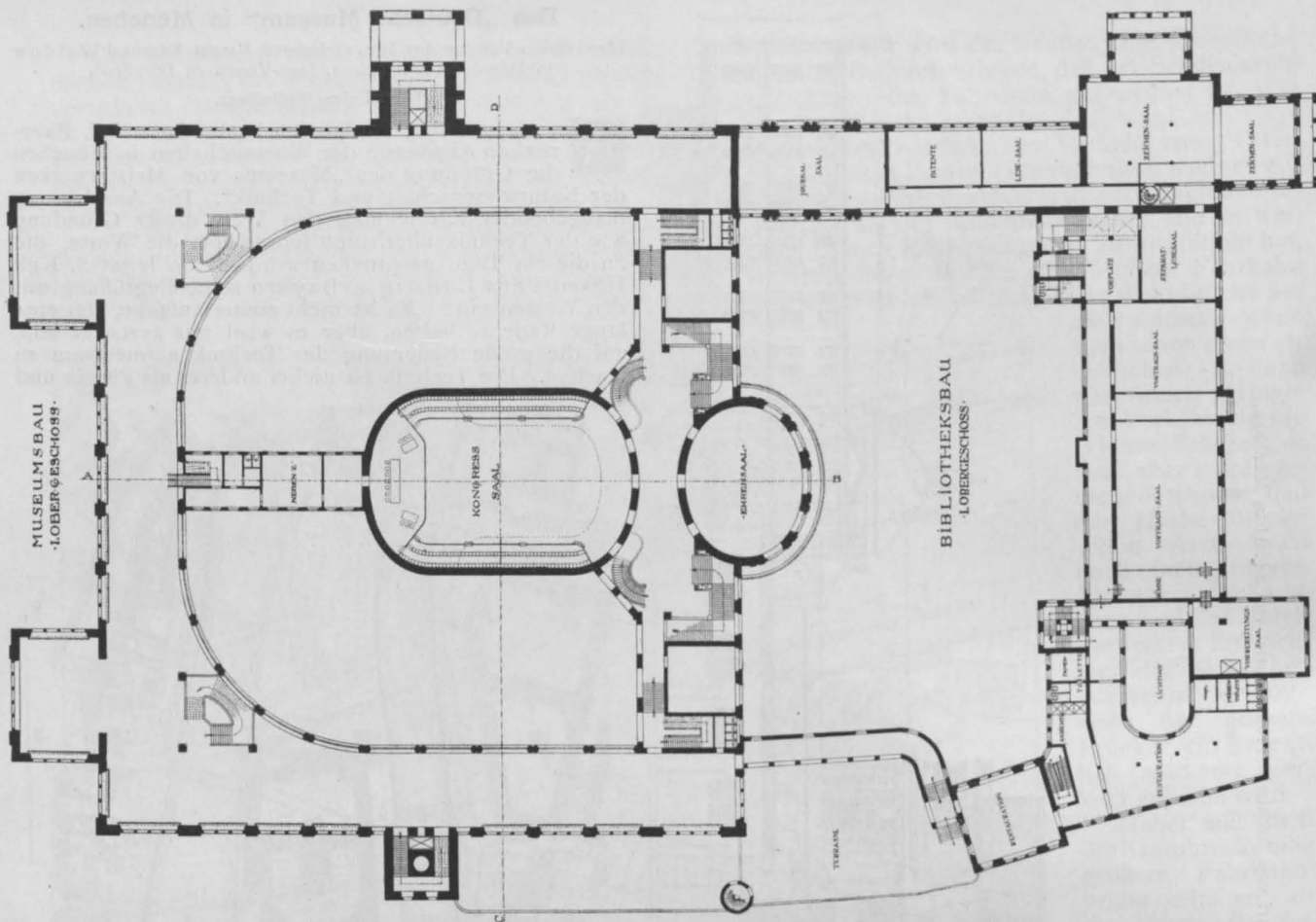
Hierzu eine Bildbeilage.

Am 28. Juni 1903 erfolgte im Festsaal der kgl. Bayerischen Akademie der Wissenschaften in München die Gründung des „Museums von Meisterwerken der Naturwissenschaft und Technik“. Die Anschauung maßgebender Kreise über den Wert dieser Gründung wie der Technik überhaupt lehren uns die Worte, die an diesem Tage gesprochen wurden. So leitet S. Kgl. Hoheit Prinz Ludwig v. Bayern seine Begrüßung mit den Worten ein: „Es ist nicht meine Aufgabe, hier eine lange Rede zu halten, aber es wird mir gestattet sein, auf die große Bedeutung der Technik aufmerksam zu machen. Die Technik ist nichts anderes als Physik und



Physik nichts anderes als Naturwissenschaft. Der Unterschied besteht darin, daß die Physik uns theoretisch die Kräfte der Natur und die Verwendung derselben lehrt, und die Technik die Verwendung praktisch ausführt“, während der Staatsminister v. Podewils, nachdem er seiner Freude darüber Ausdruck gegeben hatte, daß das gastfreundliche München zum Sitz der neuen Gründung gewählt worden sei, fortfährt: „Wenn die Kunst das Leben verschönern und veredeln hilft, so sind es Technik und Wissenschaft, welche, es zu immer hellerem Tag erleuchtend, den Fortschritten und Verfeinerungen des Daseins neue und wunderbare Wege bahnen, welche die Ferne und ihr Denken über alle trennenden Grenzen uns näher bringen und welche die Gesamtheit an Er-rungenschaften teilhaftig machen, wie sie vergangene Generationen nicht ahnen konnten.

Wissenschaft und Technik schreiten dahin in unseren Tagen in schwindelnder Schnelle. Rastlos eilt der

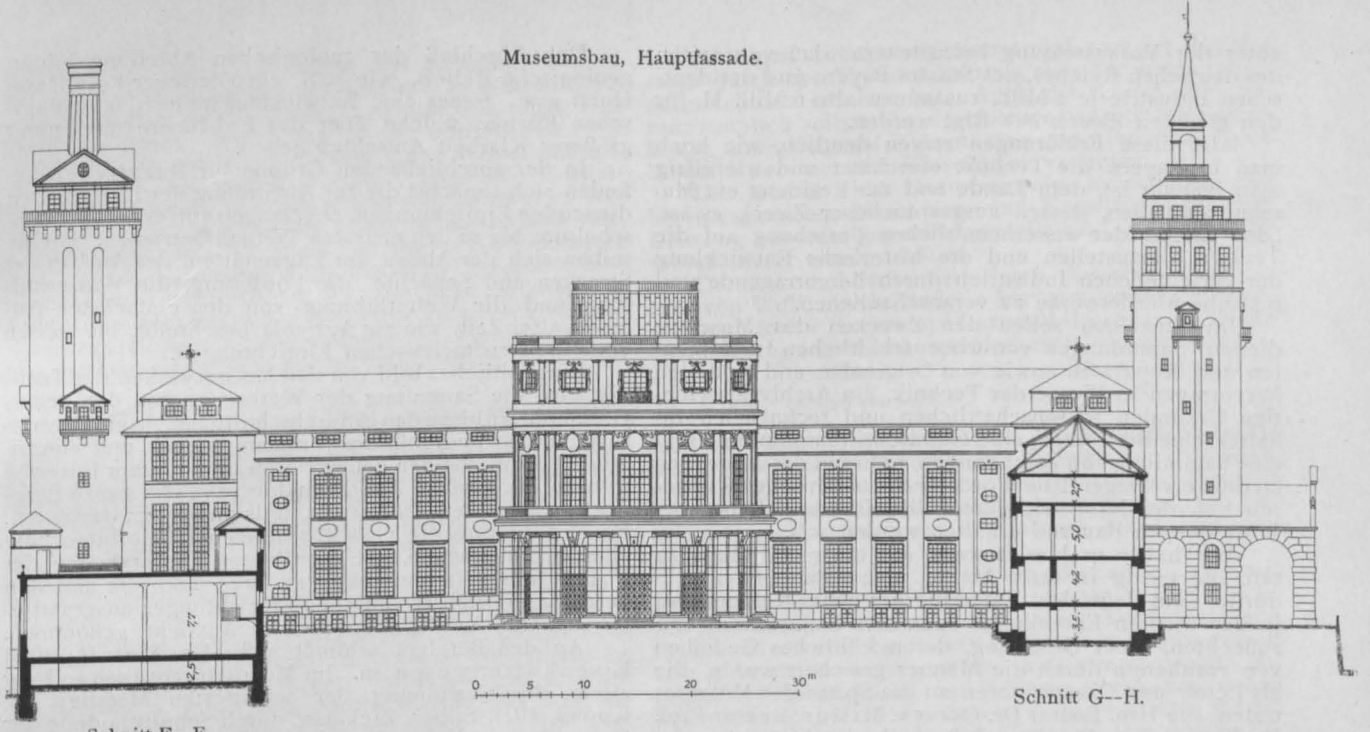


suchende Geist, den kein Finden hält, nach stets neuen Zielen. Jedes Fortschreiten setzt aber ein Rückblicken voraus. Der goldenen Kette läßt sich kein neuer Ring anschließen, wenn man ihr Gefüge nicht kennt. Was aber das Wort oft nicht zu verdeutlichen vermag, das

bringt gegenständliches Anschauen zu vollem neuschaffendem Begreifen“.

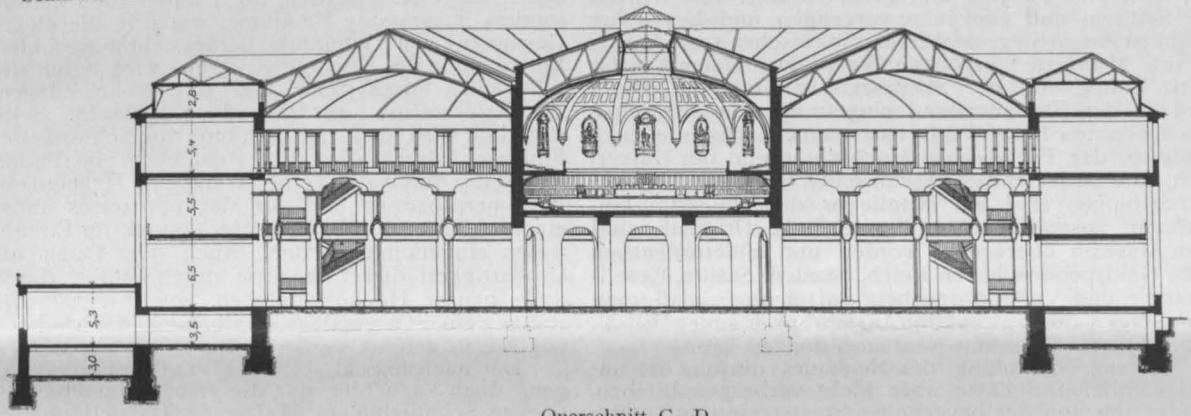
Der Magistrat von München überwies dem Museum eine Fläche von nahezu 36000 qm auf der Kohleninsel und beschloß, außerdem zu dem Bau eine Million M.

Museumsbau, Hauptfassade.

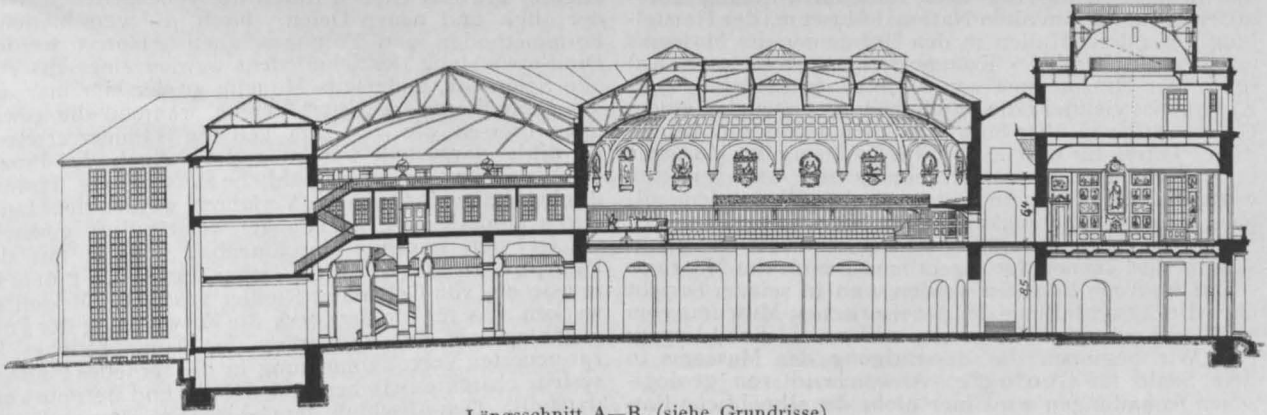


Schnitt E—F.

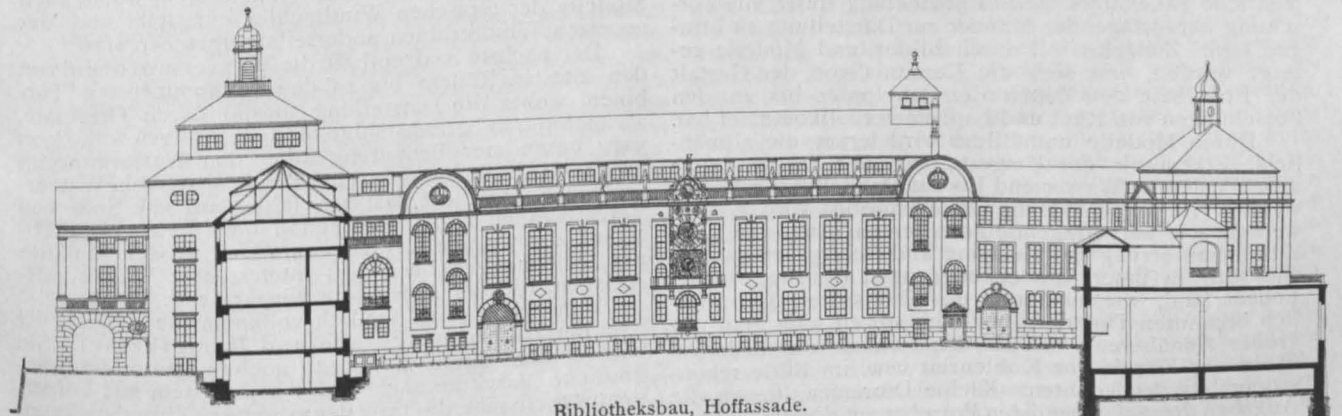
Schnitt G—H.



Querschnitt C—D.



Längsschnitt A—B. (siehe Grundrisse)



Schnitt G—H.

Bibliotheksbau, Hoffassade.

Schnitt E—F.

Vorentwurf von Architekt: Prof. Dr.-Ing. Gabriel von Seidl in München.

unter der Voraussetzung beizusteuern, daß von seiten des deutschen Reiches, des Staates Bayern und der deutschen Industrie je 2 Mill., zusammen also 6 Mill. M. für den gleichen Zweck bewilligt werden.

Alle diese Erklärungen zeigen deutlich, wie hoch man in Bayern die Technik einschätzt und wie eifrig man bemüht ist, dem Lande und der Residenz ein Museum zu geben, dessen ausgesprochener Zweck es ist, „den Einfluß der wissenschaftlichen Forschung auf die Technik darzustellen und die historische Entwicklung der verschiedenen Industrien durch hervorragende und typische Meisterwerke zu veranschaulichen.“

Im Einzelnen sollen den Zwecken des Museums dienen: Sammlungen von wissenschaftlichen Instrumenten und Apparaten sowie von Originalen und Modellen hervorragender Werke der Technik, ein Archiv für wichtige Urkunden wissenschaftlichen und technischen Inhaltes, eine Bibliothek, eine Handschriftensammlung und eine Sammlung von Zeichnungen, während das Andenken an die hervorragendsten Förderer der technischen Wissenschaften der Nachwelt durch Bildnisse und Lebensbeschreibungen dauernd erhalten werden soll.

Wir haben es hier fürwahr mit einer Gründung zu tun, die einzig in ihrer Art ist und wohl berufen sein dürfte, dem deutschen Vaterland ein neues Ruhmesblatt in den dichten Ehrenkranz deutscher Kulturarbeit einzuflechten, einer Gründung, deren fröhliches Gedeihen von vornherein durch die Männer gesichert wurde, die als Leiter und Organisatoren an die Spitze des Museums traten, die Hrn. Baurat Dr. Oskar v. Miller, Rektor Prof. Dr. Walter von Dyck und Prof. Dr. Karl von Linde.

Seitdem sind zwei Jahre vergangen, und diese Jahre gleichen einem Siegeslauf für das inzwischen zum „Deutschen Museum“ erhobene Werk. Der Reichskanzler Fürst Bülow und der Staatssekretär Graf Posadowsky sind in den Ehrenvorstand eingetreten, die deutschen Bundesstaaten haben Vertreter ernannt (Sachsen je einen Professor der Technischen Hochschule und der Universität), die bedeutendsten technischen Staats- und Privat-Verwaltungen sind als Mitglieder dem Museum beigetreten, kostbare, schier unersetzliche Originale sind dem Museum überwiesen worden und außerordentlich hohe Geldspenden haben Reich, Staaten, Städte, Gesellschaften und Vereine gegeben, so reichlich, daß man ohne Sorgen an die alsbaldige Ausführung des mit 7 Mill. M. abgeschätzten Museums-Neubaues denken kann!

Bis zur Vollendung des Neubaues durften die unvergleichlichen Schätze aber nicht verborgen bleiben. Infolge der von der bayerischen Staatsregierung verfügten Instandsetzung der dem Museum vorläufig überlassenen Räume im alten National-Museum, der Herstellung besonderer Hallen in den Hofräumen des Museums (als ein Geschenk des Kommerzienrates Küstermann) sowie der Hinzunahme von Räumen in der alten Isar-Kaserne ist vielmehr die Möglichkeit gegeben, bei einem Gesamtmaß von über 8000 qm Saalfläche bis zum Herbst dieses Jahres, für welche Zeit die Eröffnung des Museums in Aussicht genommen ist, bereits eine umfangreiche, wertvolle Sammlung in systematischer Weise dem allgemeinen Besuche zugänglich zu machen.

Bei der Ordnung und Aufstellung der Museums-Gegenstände wird immer der eigentliche Zweck des Museums scharf im Auge behalten werden, und in seinem Bericht über die Ausgestaltung des provisorischen Museums vom 3. Okt. v. J. gibt Miller folgende anschauliche Schilderung:

„Wir beginnen die Besichtigung des Museums in dem Saale für Geologie. Abweichend von geologischen Sammlungen wird hier nicht die allmähliche Entwicklung der Erdschichten als solche, sondern die allmähliche Erkenntnis dieser Entwicklung durch die Forschung hervorragender Männer zur Darstellung zu bringen sein. Zunächst soll durch Bilder und Modelle gezeigt werden, wie sich die Kenntnis von der Gestalt der Erde seit den Zeiten der Babylonier bis zu den Forschungen von Kant und Laplace vervollkommen hat.

Durch Modelle und Bilder wird ferner die allmähliche Erkenntnis der Umgestaltung der Erdoberfläche durch Vulkane, Wasser und Eis zur Darstellung gebracht werden. An verschiedenen Gesteinsproben wird gezeigt werden, wie hervorragende Forscher nach und nach die Zusammensetzung der Gesteine und Gebirge erkannten, wie man in ihnen die ersten Zeugen des organischen Lebens fand, wie man trotz mancher später als irrtümlich erkannten Theorie allmählich soweit kam, daß mit großer Annäherung an die Wirklichkeit die Erdoberfläche zur Eiszeit, zur Kohlenzeit usw. im Bilde rekonstruiert werden konnten. Kleine Dioramen, denen die Angaben der maßgebendsten Forscher auf diesem Gebiete als Grundlage dienen, sind in Ausführung begriffen.

Den Abschluß der geologischen Abteilung bilden geologische Reliefs, wie z. B. ein Gletscher-Relief von Heim usw., ferner eine Entwicklungsreihe der geologischen Karten, welche über das Erd-Innere mit immer größerer Klarheit Aufschluß geben.

In der anschließenden Gruppe für Bergwesen befinden sich zunächst die zur Auffindung der Lagerstätten dienenden Einrichtungen, angefangen von der alten Wünschelrute bis zu den neuesten Tiefbohrbetrieben. Hieran reißen sich der Abbau der Lagerstätten, der Ausbau der Strecken und Schächte, die Förderung, die Wasserhaltung und die Wetterführung von den einfachsten Anlagen aller Zeit, wie sie Agricola beschreibt, bis zu den vollendetsten technischen Einrichtungen.

Ein deutliches Bild von den Meisterwerken der Technik wird die Sammlung der Werkzeuge von den ersten Handbohrern bis zu den in durchschnittenen Originalen aufzustellenden hydraulischen, pneumatischen und elektrischen Bohrmaschinen geben. Von besonderem Interesse werden die großen Wandgemälde sein, die ganze Bergwerksanlagen teils in Ansicht, teils im Schnitt darstellen. Es sind hierfür die Goldwäschereien Kaliforniens, die alten Salzbergwerke, die berühmten Erzbergwerke der Fugger, die Petroleumfelder in Baku und die mit den hervorragendsten technischen Einrichtungen ausgestatteten neueren Kohlenbergwerke in Aussicht genommen.

An den Bergbau schließt sich das Metall- und Eisenhüttenwesen an. Im Metallhüttenwesen soll vor allem die Gewinnung der wichtigsten Metalle, wie Kupfer, Blei, Silber, Zink usw. durch Schnittmodelle der Oefen dargestellt werden, doch sollen auch weitere, besonders interessante Verfahren, wie z. B. die elektrische Gewinnung von Aluminium, Berücksichtigung finden. Die Entwicklung des Eisenhüttenwesens wird durch die verschiedenen Ofensysteme und ihre Nebenanlagen, wie Winderhitzer usw., zur Darstellung gebracht. Selbstverständlich wird auch der Bereitung von Schweißisen und Flußeisen durch die alten Rennfeuer und Puddelöfen einerseits, durch die Verbesserung des Tiegelgusses, des Bessemerprozesses und des Martinprozesses andererseits, ein hervorragender Platz in der Gruppe für Eisenhüttenwesen eingeräumt werden. Auch dem Laien soll die Großartigkeit dieser Prozesse durch Bilder, durch Modelle ganzer Hochofenanlagen, sowie durch die Aufstellung einer Originalbessemerbirne in natürlicher Größe vor Augen geführt werden.

Der nächste Saal soll die Metallbearbeitung zeigen, doch kann hier nur die erste Formgebung durch Gießen, Schmieden und Walzen zur Darstellung kommen. Hierbei soll das Gießen durch die verschiedenen Arten der alten und neuen Oefen, durch die verschiedenen Formmethoden und Formmaschinen erläutert werden. Die Entwicklung des Schmiedens werden einerseits eine alte Schmiede, andererseits Modelle großer Hämmer, wie des Dampfhammers „Fritz“, zeigen, während die gewaltigen Pressen, die jetzt zum Teil die Hämmer ersetzen, im Bilde dargestellt werden sollen. Auch der Prozeß des Walzens und seine allmähliche Entwicklung, darunter das berühmte Mannesmann-Verfahren, werden dem Laien durch Modelle und Zeichnungen verständlich gemacht.

Der nun folgende Maschinenbau beginnt mit den Pumpen und Gebläsen. Dabei dürfte das größte Interesse ein von Geheimrat Riedler gestiftetes Modell erwecken, das für ein Bergwerk die Entwicklung der Pumpenanlage von der Einführung des Dampfbetriebes bis zur neuesten Vervollkommnung in der für jedes Pumpensystem charakteristischen Aufstellung und Betriebsweise darstellt. Den Abschluß der Gebläse aus alter und neuer Zeit bilden die Druckluft- und Windmotoren, wobei auch Modelle der typischen Windmühlen einerseits und der neuesten Windturbinen andererseits vorgesehen sind.

Der nächste Saal enthält die Wassermotoren von den ältesten Rädern bis zu den vollkommensten Turbinen, wobei die Darstellung sowohl durch Originale, als auch durch betriebsfähige Modelle erfolgen soll. Von ganz besonderer Bedeutung unter den Wassermotoren ist die im Original aufgestellte Reichenbach'sche Wassersäulenmaschine, die fast 100 Jahre lang die Sole von Berchtesgaden nach Reichenhall beförderte. Den Abschluß der Gruppe für Wassermotoren werden Modelle und Zeichnungen besonders interessanter Wasserkraft-Anlagen, wie der Anlage am Niagara usw. bilden.

Eine schon jetzt ziemlich vollkommene Gruppe ist jene der Dampfmaschinen und Dampfessel. Sie wird eröffnet durch die älteste noch in Deutschland befindliche Maschine nach Watt'schem System mit hölzernem Steuerbaum, die trotz des mächtigen Zylinders kaum 17 PS. zu liefern vermag. Ein altes Kunsthaus wird die merkwürdige Aufstellung dieser Maschinen, die mehrere

Stockwerke in Anspruch nimmt, den Besuchern zeigen. An diese älteste Maschine schließt sich eine eiserne Balanziermaschine der Gutehoffnungshütte, die lange Zeit allein die ganzen Werke von Krupp betrieb. Es folgt eine Maschine von Alban in dorischem Aufbau mit aufgehängtem oszillierenden Zylinder, eine alte Corliss-Maschine, die erste Ventilmaschine von Sulzer usw. Neben einer alten 40pferdigen Seiten-Balanziermaschine, die Cockerill 1841 für einen der ersten Rheindampfer baute, steht die 1000pferdige Dreifach-Expansions-Maschine des Torpedobootes S I, das einst in schwerer Konkurrenz dem deutschen Schiffbau zum Siege verhalf.

Daran reihen sich alle die geistreichen Verbesserungen von der Dampfmaschine bis zur Dampfturbine, die jetzt

so mächtigen Aufschwung nimmt und von der das Museum durch den Erfinder Parsons eine der ersten Originalmaschinen erhalten hat. Auch die Kessel sind bereits ziemlich vollständig durch einen der ältesten Kessel, einen Original-Röhrenkessel von Alban und durch Modelle der neuesten Kesseltypen vertreten.

Das Modell einer Dampfzentrale, in welchem die hervorragendsten Maschinen- und Kesseltypen gleicher Leistung einander gegenübergestellt sind, wird den Abschluß dieser Gruppe bilden.

Der Lokomobilbau ist durch die erste Lokomobile von Wolf, durch Modelle hervorragender Verbesserungen, wie der Heißdampf-Lokomobile, sowie durch die Nachbildung einer Lokomobilzentrale dargestellt.“ —

(Fortsetzung folgt.)

Der Ausbau der Hofburg in Wien. (Schluß aus Nr. 22.)

Band also Semper immerhin den Grundgedanken für die Platzanlage zwischen Hofburg und Hofstallung vor, so waren seine künstlerischen Einflüsse bei der späteren Bearbeitung des Gedankens für die Ausführung, namentlich sein Einfluß bei der Gestaltung der beiden Hofmuseen und beim Entwurf der Hofburgflügel so weitgehende, daß es tatsächlich die Muse Sempers ist, die dem Werk den künstlerischen Stempel aufdrückt. Im Jahre 1871 zog Semper nach Wien und bearbeitete nun im Verein mit Hasenauer die großartige Gebäudegruppe. Nach seinem im Jahre 1879 erfolgten Tode setzte Hasenauer die Arbeiten bis 1894, in welchem Jahre auch er durch den Tod abgerufen wurde, fort. Wie weit er an den Entwürfen Semper's Aenderungen vornahm und mit welchem künstlerischen Gelingen, bleibe hier um so mehr unerörtert, als es zur Entscheidung dieser Frage eines umfangreichen Studiums der Akten bedürfte, das wohl einmal ein späterer Geschichtsschreiber der „Geschichte der Ringstraße in Wien“ unternehmen muß. Es scheint aber, nach mehr als einem allgemeinen Eindruck zu schließen, daß Hasenauer in der Ausführung und praktischen Bewährung eigener Gedanken nicht glücklich war und stark ins Schwanken kam, als ihm die scharfsinnige und groß empfindende Leitung Semper's entrissen war. Die 15 Jahre, die Hasenauer nach Semper's Tode die Ausführung der Bauten des kaiserlichen Hofes allein betrieb, sind an diesen wohl zu erkennen.

Nach dem Tode Hasenauer's wurde im Jahre 1894 die Leitung der Bauarbeiten des Hofburgflügels am Kaisergarten Förster und später den Bauräten Bruno Gruber und Otto Hofer, die dem Atelier Hasenauer's angehörten, übertragen. Förster baute den sogen. „Weißen Saal“, der die Verbindung bildet zwischen der alten und der neuen Burg, und Gruber und Hofer führten die Arbeiten im Sinne Hasenauer's weiter, bis im Jahre 1899 der Architekt Prof. Friedrich Ohmann aus Prag zum Leiter des Baubureaus der kaiserlichen Hofburg berufen wurde und damit ein neuer Abschnitt in der Baugeschichte der Burg eingeleitet war.

Zwei große Baudenkmalen gingen damals in der Monarchie nebeneinander her: Der Aus- und Erweiterungsbau der Ofener Königsburg nach den Entwürfen Ybl's und später Hauszmann's, und der Burgbau. Nur das gewaltige Schloß auf dem Burghügel wurde vollendet, die Bauarbeiten an der Wiener Hofburg verlangsamten sich immer mehr und gerieten fast ganz ins Stocken, als die Kaiserin Elisabeth vorzeitig starb. Mit ihrem Tode erlosch das Interesse des Kaisers am Burgbau fast gänzlich, bis die mitgeteilte kaiserliche Entschliebung nunmehr auch diesen Abschnitt zum Abschluß gebracht hat. Ueber die augenblicklichen Verhältnisse und das, was in naher Zukunft über die Weiterführung der Arbeiten etwa erwartet werden kann, haben wir von einer Seite, die wir für so eingehend unterrichtet halten können, als es zurzeit überhaupt möglich ist, einige Auskunft erhalten.

So viel steht fest und geht aus den eingehenden Berichten der Wiener Zeitungen hervor, daß die vom Kaiser befohlene Auflösung der Hofburg-Baukommission von allen beteiligten Kreisen wie eine Erlösung begrüßt wird! Daß beim Entwurf des riesigen Palastes Fehler gemacht sind, die sich bei der Verwirklichung Fehler gemacht sind, war eine allbekannte Tatsache. Insbesondere bedeutete die von Hasenauer vorgesehene Pracht- und Doppeltrappe, nachdem er schon eine Freitreppe nach dem Kaisergarten fallen lassen mußte, geradezu ein Unding, da die Wohnräume des Kaisers erst nach Ueberwindung einer Höhe von mehr als der hundert Stufen erreicht werden konnten. Da der Kaiser die Benutzung eines Lifts rundweg ablehnte, blieb nur eine durchgreifende Umgestaltung dieses wesentlichsten Bauteiles übrig. Ueber dieses neue Treppen-

haus hat aber eine Einigung im Hofburg-Baukomitee bisher nicht stattfinden können, obgleich von dem jetzigen Bauleiter, Prof. Ohmann, mehrfach Vorschläge zur Verbesserung der Treppenanlage gefertigt sind, die früheren Entwürfen auch aus dem Kreise des Ausschusses widersprachen.

Die undankbare Aufgabe Ohmann's bestand also seit Jahren nur darin, die früheren Sünden wieder gut zu machen. Außer dem verunglückten Treppenaufgang mußte vieles wieder geändert werden, was bereits gebaut war, z. B. waren Korridore und Nebentreppen ohne unmittelbare Beleuchtung und Lüftung vorhanden, sodaß schon hierdurch große technische Schwierigkeiten für die nachträgliche Besserung bereitet wurden. Die größten Bedenken erregte jedoch die gewaltige Höhe des Haupt- und eigentlichen Wohngeschosses, dessen Räume zwar vortrefflich für Repräsentationszwecke geeignet erscheinen mögen, für ihre eigentliche Bestimmung aber, dem alten Kaiserlichen Herrn ein behagliches Heim zu bieten, so ungemüthlich wie nur irgend möglich eingerichtet waren! Letzterer hat denn auch niemals ein Hehl daraus gemacht, daß er in seinem Alter nicht mehr seine lieb gewonnenen Räume in der alten Hofburg verlassen würde und nicht daran dächte, in den Neubau übersiedeln.

Kein Wunder also, daß der Fortschritt des Baues schon seit einem Jahrzehnte lahmte; im Januar 1882 hatte der Kaiser den Entwurf Hasenauer's genehmigt und im Mai 1885 war mit den Erdarbeiten begonnen, sodaß seither 21 Jahre verstrichen sind. In Wien hat man sich längst an die unerfreuliche Erscheinung des öden Rohbaues gewöhnt, der wahrlich der glänzenden Kaiserstadt, zumal an der vornehmsten Stelle in unmittelbarer Nachbarschaft der Kaiserlichen Behausung, nicht zur Zierde gereichte! —

Jetzt hat nun endlich der Kaiser dem Thronfolger unter Auflösung des Baukomitees die unumschränkte Vollmacht zur Bauausführung übertragen, ohne daß — wie aus dieser Darlegung der Verhältnisse übrigens hervorgeht — diese Auflösung etwa als ein von allerhöchster Stelle ausgesprochenes Mißtrauensvotum aufzufassen wäre. Es kann natürlich im gegenwärtigen Zeitpunkt über die bevorstehenden Maßnahmen vorläufig kein zutreffendes Wort geäußert werden. Jedenfalls ist mit aller Bestimmtheit anzunehmen, daß nunmehr in ein frischeres Fahrwasser eingelenkt werden wird, zumal dem Erzherzog Franz Ferdinand der Ruf eines überaus sachverständigen Herrn vorausgeht. Der Thronfolger ist als ein eifriger Sammler von Antiquitäten bekannt, der sich auch mit der historischen Kunst ernst befaßt, während er der, allerdings in Wien ja überaus lebendigen, modernen Kunstbewegung nicht gerade geneigt sein soll. Daß der Erzherzog mit seinen eigenen Wünschen als Bauherr nicht zurückhalten und somit für die Bauausführung endlich die bisher mangelnde zielbewußte Richtung angeben wird, versteht sich von selbst. Es darf hiernach auch mit Sicherheit angenommen werden, daß für den Bauleiter des Hofburgbaues, Oberbaurat Friedrich Ohmann, — der übrigens persona grata beim Thronfolger sein soll — nun endlich auch die Zeit anbricht, mit der Durchführung seiner Pläne und Vorschläge im unmittelbaren Verkehr mit dem hohen Auftraggeber rascher und in erwünschterer Weise zum Ziele zu gelangen, als es bei dem schleppenden Geschäftsgange und unter der bisherigen Leitung des Hofbau-Komitees seit Jahren möglich ist.

Es soll nicht verfehlt werden, auf die durchaus wohlwollende Beurteilung des Falles des Burgbau-Komitees zugunsten des bauleitenden Architekten, und zwar übereinstimmend seitens der führenden Wiener Tagesblätter, hinzuweisen. Ohmann für die Fehler des ursprünglichen Entwurfes Hasenauer's verantwortlich zu

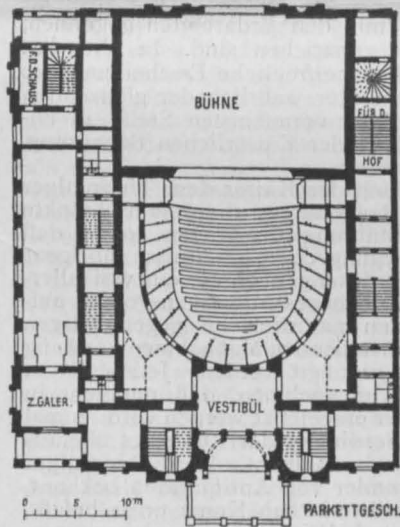
machen, wäre auch eine arge Unbilligkeit; im Gegenteil, man ist in Wien gern geneigt, die Selbstverleugnung des hervorragenden Künstlers anzuerkennen, für dessen Schaffensfreudigkeit sich während der wenig Frucht bringenden und aufreibenden Zeit seiner Tätigkeit beim Hofburgbau gewiß ganz andere bedeutsamere und lohnendere Aufgaben geboten hätten.

Ob es möglich sein wird, den Neubau der Kaiserlichen Hofburg noch im jetzigen Stande der Verhältnisse zu einem zweckmäßigen, d. h. vor allem behaglichen Wohnpalaste einzurichten, bleibt dahingestellt. Nach den vielfachen fruchtlosen Versuchen des Hofbau-Komitees, durch nachträgliche Abänderungen des Hasenauer'schen Entwurfes und durch Flickarbeiten eine einigermaßen brauchbare innere Einrichtung zu schaffen, gelangt man vielleicht dahin — und von einflußreicher Seite wird bereits ein solcher Vorschlag gemacht, — die monumentale Bauanlage einzig und allein als Repräsentationshaus zu bestimmen und dementsprechend weiter auszubauen; auch für die zahlreichen, zum großen Teil recht notdürftig untergebrachten Ministerien und für sonstige Hof- und Staatsbehörden würde hier Gelegenheit zur zweckentsprechenden Unterbringung geboten werden.

Vermischtes.

Die Feuersicherheit der Theater. In No. 24 der Dtsch. Bauztg. veröffentlicht Herr Dr. Aug. Rautert in Mainz unter obigem Titel eine Abhandlung, in der er auf meinen Bericht über die Wiener Brandversuche*) Bezug nimmt und unter Hinweis auf eine wohl bevorstehende Zusammenkunft von Sachverständigen „zwecks Aufstellung neuer Leitsätze für die Einrichtungen der Bühnen“ meine aufgestellten Forderungen zur Verhütung von Bühnenbränden, als von falscher Voraussetzung ausgehend bezeichnet. Dieser Umstand veranlaßt mich, dazu Stellung zu nehmen. Der dankenswerte und völlig sachlich gehaltene Aufsatz des Hrn. Dr. Rautert ist durchaus zutreffend für einen, ich möchte sagen, „fertigen“ Bühnenbrand.

Für mich kam und kommt es aber lediglich darauf an, für die ersten Sekunden allen Möglichkeiten von Kopflösigkeiten durch die baulichen Anlagen vorzubeugen, und da ist und bleibt die unmittelbar ins Freie führende Tür im Rücken der Bühne — von kopfloser Hand geöffnet und so als „Ofentür“ wirkend — mit eine der schlimmsten Gefahren. Ich habe das große Schiebtor, im Rücken der Ringtheaterbühne, lange vor der Katastrophe mit eigenen Augen und geöffnet gesehen. (Der hier beigegebene Grundriß des Ringtheaters führt sie den Lesern in ihrem Verhältnis zur Bühne und zum Zuschauerraum noch einmal zurück.)



Demgegenüber wirkte außerdem die, durch die darunter befindlichen Flammen des Gaskronleuchters gesteigerte, Saugkraft der höher gelegenen großen Abzugs-Oeffnung in der Decke des Zuschauerraumes. Es bildete sich also, nur durch den herabgelassenen Leinwand-Vorhang von der Bühne getrennt, zu Beginn des Brandes ein Ofenherd mit einer Zugkraft, wie sie mächtiger kaum gedacht werden kann. Und diese Disposition soll bei Beginn eines Brandes, kopflos gehandhabt, keine Wirkung üben, bezw. die Türen des eingeschachtelten Zuschauerraumes sollen (nach Hrn. Dr. Rautert) ebenso wirken können??

Es ist aber ganz zwecklos, darüber zu streiten, ob diese Dispositionen in Wien verhängnisvoll gewirkt haben oder nicht. Abgeleugnet kann nicht werden, daß bei Anordnung der von mir gerügten Türen zu Beginn eines Brandes durch die Handlung eines kopflosen Menschen eine immense Gefahr herbeigeführt wird, und so

Dagegen würde ein neuer monumentaler Bau zu errichten sein, der allen Anforderungen der Repräsentation zusammen mit denjenigen des Wohnpalastes für den kaiserlichen Privatgebrauch zu genügen hätte. Daß die alte Hofburg nur gerade noch den überaus bescheidenen Ansprüchen des jetzigen Kaisers genügt und demnächst doch einmal ein Wandel geschaffen werden muß, ist eine bekannte Tatsache, die zu diesem teuren, aber radikalen Besserungsvorschlag von selbst führt.

Von anderer Seite ist der Vorschlag in Erwägung gezogen, die Abänderung der Prachttreppenanlage zum Gegenstande eines künstlerischen Wettbewerbes aller österreichischen Architekten nach einem noch zu überlegenden Programm zu gestalten. Die vorhandenen Fassaden würden beizubehalten, nur die innere Einrichtung zu bessern sein. Ob daraus noch etwas Erspießliches, einheitlich Künstlerisches herausspringt, möchte bezweifelt werden, wenn vielleicht auch nicht zu leugnen wäre, daß eine erstrebte größere Zweckmäßigkeit der Grundrißanlage damit noch erreicht werden könnte. In erster Linie aber darf mit Vertrauen dem Vorschlage Ohmann's selbst entgegen gesehen werden, der nach allem der richtige Mann am richtigen Platze scheint! —

ist es also die erste Bedingung, diese kopflose Handlung und ihre Wirkung unmöglich zu machen.

Während früher, d. h. noch zur Zeit des Gaslichtes, eine große Gefahr in den Beleuchtungssoffitten über der Spielbühne in enger Nachbarschaft der Dekorationssoffitten und Prospekte, also oberhalb der Spielbühne, bestand, besteht jetzt angesichts der neuen verschärften Installations-Vorschriften der elektrischen Beleuchtung, welche die Gefahr des Kurzschlusses wohl ganz ausschließen, die erste Brandgefahr hauptsächlich in Höhe der Spielbühne, durch brennende Kerzen, leichte Kleiderstoffe der Tänzerinnen, fortgeworfene glimmende Zigarettenreste der spielenden Künstler, unvorsichtig abgegebene Schüsse u. dergl. mehr. Den hier entstehenden Brandherden ist bei baulich geschlossener Bühne mit ein wenig Kaltblütigkeit zu begegnen, besonders wenn im Zuschauerraum die Ventilationsluft nicht nach oben saugt, sondern nach unten drückt, also nicht gegen das Publikum gerichtet wirken kann. Wir haben demnach von vornherein die Gefahr mehr in der Hand und sind eher in der Lage, den Brand im Entstehen zu ersticken. Also ich bleibe nach wie vor bei meiner Forderung und sage: Sorgt zunächst für entsprechende bauliche Anlage der Bühne, ebenso wie dies ja für das Zuschauerhaus geschieht, und dann für die Lüftungs- und Lösch-Einrichtungen. Geschieht dies, so werden auch die schon in den ersten Sekunden stürmisch werdenden Bühnenbrände verschwinden. — H. Seeling.

Zum Direktor der Kgl. Kunstgewerbeschule in Dresden wurde der Architekt William Lossow, Mitinhaber der Arch. Firma Lossow & Viehweger in Dresden, zum 1. Juli d. J. ernannt. —

Bücher.

Brennecke. Der Grundbau. Soeben ist in unserem Verlage die 3. Aufl. des von dem Marine-Hafenbau-Direktor a. D., Geheimen Admiralitätsrat L. Brennecke bearbeiteten Grundbaus erschienen, die sich als eine wesentlich erweiterte und umgearbeitete Zusammenfassung der älteren Arbeit desselben Verfassers und der später von ihm herausgegebenen „Ergänzungen zum Grundbau“ darstellt. Neu hinzugefügt sind die auf dem betreffenden wichtigen Gebiete des Bauwesens hervorgetretenen Neuerungen, darunter namentlich auch die Verwendung des Eisenbetons zu Gründungen. Im übrigen schließt sich die Neubearbeitung der früheren Einteilung des Stoffes an, wenn dieser auch in einigen Abschnitten kleine Verschiebungen erfahren hat, und ist nach denselben Grundsätzen behandelt, die sich schon bei den früheren Arbeiten desselben Verfassers, der sich auf eine langjährige praktische Erfahrung stützen kann, als zweckmäßig erwiesen haben. Wir kommen auf den reichen Inhalt des Werkes, das nicht nur als Lehrbuch betrachtet sein will, sondern sich vor allem an den Praktiker wendet, noch näher zurück und hoffen, daß dasselbe denselben Beifall in technischen Kreisen finden wird, wie die früheren Auflagen. —

Inhalt: Neue Stettiner Straßenbrücken. (Fortsetzung.) — Das „Deutsche Museum“ in München. — Der Ausbau der Hofburg in Wien. (Schluß.) — Vermischtes. — Bücher. —

Hierzu eine Bildbeilage: Vorentwurf zum Neubau des „Deutschen Museums“ in München.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich i. V. Fritz Eiselen, Berlin. Druck von G. Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

*) Vergl. No. 1 Dtsche. Bauztg. 1906.