



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLI. JAHRGANG. NO. 1. BERLIN, DEN 2. JANUAR 1907.

Das neue Schillertheater in Charlottenburg und seine Stellung in der Entwicklung des modernen Theaters. Arch.: Heilmann & Littmann in München. (Hierzu eine Bildbeilage, sowie Grundrisse S. 4 u. 5.)



In diesem ersten Januar ist in Charlottenburg das neue Schillertheater mit den „Räubern“ eröffnet worden, mit deren Auf- führung die Schillertheater-Be- wegung in Berlin vor 12 Jahren eingeleitet wurde. Ueber sie enthält eine Denkschrift, welche die Erbauer des neuen Thea- ters herausgegeben haben und

dem Andenken Schinkel's und Semper's widmeten, eine Einleitung, in welcher der erfolgreiche Direktor des Schillertheaters in Berlin, Hr. Dr. Raphael Löwen- feld, über die Bestrebungen, die das Theater ver- folgt, Aufschluß gibt. Da aus seinen Ausführungen sich die nötigen Unterlagen für die Beurteilung der neugeschaffenen Baugruppe ergeben, so mögen sie im Auszug der Baubeschreibung vorangesetzt sein, während in einem Nachworte der Versuch gemacht werden soll, die Bewegung und ihr Haus im Zusam-





AS NEUE SCHILLER-
THEATER IN CHAR-
LOTTENBURG * * *
ARCHITEKTEN: HEIL-
MANN & LITTMANN IN
MÜNCHEN * ANSICHT
MIT DEM RESTAURA-
TIONSBAU VON DER
* BISMARCKSTRASSE *
==== DEUTSCHE ====
* * BAUZEITUNG * *
XLI. JAHRG. 1907 * NO. 1

menhang mit der Entwicklung des modernen Theaters überhaupt zu würdigen.

Vor nunmehr 13 Jahren wurde in Berlin mit geringen Mitteln eine Gesellschaft begründet, die sich nach § 2 ihrer Statuten „die Begründung und Unterhaltung volkstümlicher Schauspiele unter dem Namen Schillertheater“ zur Aufgabe machte. Das Arbeitsprogramm der Gesellschaft war mehr sozialer als künstlerischer Natur. „Wir wollten“, sagt die Einleitung, „die Erzeugnisse der dramatischen Kunst, deren Genuß bisher ein Vorrecht der Reichen oder Wohlhabenden war, den neuen Tausenden und Aber-tausenden zugänglich machen, deren geistige Bedürfnisse wegen der Beschränktheit ihrer Mittel unbefriedigt bleiben mußten. Diesen neuen Tausenden wollten wir ein Theater schaffen, in dessen Spielplan alles Aufnahme finden sollte, was in der Weltliteratur eine feste Schätzung errungen hat, und was aus der Tagesliteratur verdiente, zur Erhebung oder Unterhaltung aufgenommen zu werden.“ Die Gesellschaft verfolgte dabei zugleich den Zweck, die eigene Weltanschauung, die jeder große Dichter hat, ihren Ideengang auf die Menge einwirken zu lassen, um in dieser eine eigene Anschauung reifen zu lassen, „frei von Einseitigkeit, frei von Engherzigkeit, erfüllt von dem Geiste der Anerkennung für alles, was guter Absicht entspringt. Denn der wahrhaft große Dichter ist auch ein edler Mensch, und was er in uns von Gedanken und Empfindungen anregt, wirkt fruchtbar fort für unser Denken und Handeln.“

Die praktische Organisation für den Theaterbesuch ist ein in hohem Grade beachtenswertes Zeugnis kaufmännischen Geistes, dessen erfolgreiche Wirkung bei der Verfolgung einer so idealen Aufgabe, wie die Volks-erziehung und mit dem Volke so sympathischen Mitteln einer der größten Erfolge Löwenfeld's ist. Erschuf den Organisationsplan, durch welchen sich das Schillertheater von allen anderen Theatern unterscheidet, und der zugleich die unerschütterliche wirtschaftliche Grundlage während eines zwölfjährigen Bestandes des Unternehmens geworden ist. Der Abonnent des Schillertheaters besucht dessen Vorstellungen in Zwischenräumen von je 14 Tagen und an einem beliebig gewählten Wochentag. Er erwirbt sich ein Abonnements-Heft für 6 Vorstellungen, dessen Einzel-Karten nicht an die Person gebunden sind. Der wichtigste Punkt sind die Eintrittspreise. Sie betragen durchschnittlich 1 M. für den Platz; hierzu kommen 10 Pf. für die Garderobe, 5 Pf. für den Theaterzettel, der jeweils einige literarische Beiträge von dem oder über den Dichter enthält, dessen Werk das Stück des Abends ist und das als ein „wesentlicher Bestandteil unserer Gesamtarbeit“ bezeichnet wird, und es kommen dazu weitere 10 Pf. für die Bestreitung der seit kurzem durch die Behörde eingeführten Sicherheits-Wachen.

Sehr interessant sind die Erörterungen Löwenfeld's über die Bemessung der Einheitspreise. Ihnen ist voranzuschicken, daß, da die Gesellschaft mit nur geringen Mitteln begründet wurde, man zunächst darauf angewiesen war, eines der vorhandenen Theater, das zu mäßigem Preise zu haben war, zu pachten. Es wurde der Anfang mit dem alten Wallnertheater in der gleichnamigen Straße gemacht, welches das „Schillertheater O.“ wurde. Es liegt im Osten, wird aber stark auch aus dem Westen besucht. Später wurde auch im Norden eine Schillerbühne durch Pachtung des ehemaligen Friedrich Wilhelmstädtischen Theaters in der Chaussee-Straße begründet. Es wurde das „Schillertheater N.“. Beides sind Rangtheater und zeigen die Abstufung der Plätze nach dem Vorbilde des Hoftheater-Typus mit Rängen, Rang- und Proszeniums-Logen, Parkett usw. Diese Verhältnisse kamen den Erwägungen des Direktors über die Höhe der Eintrittspreise entgegen. Löwenfeld schreibt darüber: „Es lag bei einem Unternehmen unserer Art nahe, die Frage aufzuwerfen, ob nicht ein Einheitspreis einzuführen wäre. Gegen diesen Einheitspreis aber sprach die Erwägung, daß er, soll das Ganze auf eine sichere Basis gestellt werden, hinter einer Mark nicht zurückbleiben konnte, und daß es un-

zählige Besucher gibt, für die der Preis von einer Mark ein sehr hoher ist. So haben wir uns denn entschlossen, von dem Einheitspreis abzusehen und für einen Teil der Plätze einen etwas höheren Preis zu nehmen, um auf diese Weise eine genügende Anzahl von Plätzen zu schaffen, die noch billiger sind als eine Mark.“ Es sind die Erwägungen eines erfahrenen Kenners der sozialen Verhältnisse, die aus diesen Sätzen sprechen. Zu bemerken ist noch, daß der Beginn der Vorstellung jeweils auf acht Uhr angesetzt ist, eine Zeit, die den Mitgliedern der mittleren Erwerbsstände den Besuch ohne allzugroße Opfer für ihr Geschäft ermöglicht, und daß die Aktiengesellschaft Schillertheater, die zur Durchführung der idealen Aufgabe gebildet wurde, ihrem ganzen Wesen nach als ein gemeinnütziges Institut entstand, dessen Statuten ausdrücklich bestimmen, daß keine Dividende über 5% verteilt werden dürfe. Der nicht unbeträchtliche Ueberschuß der letzten Jahre wurde jeweils zur inneren Kräftigung und Ausgestaltung des Unternehmens benutzt.

Ueber diese Ausgestaltung berichtet der Direktor: „Als schon nach kurzer Zeit, gegen alle Zweifel auch ernster Beurteiler, sich erwies, daß der Gedanke des Schiller-Theaters auch praktisch durchführbar war, gingen wir allmählich an den weiteren Ausbau der Grundidee des Ganzen durch Angliederung neuer Unternehmungen in der Richtung ästhetischer Erziehung. Wir begründeten die sogenannten Dichter-abende.“ Hierfür hatte der Magistrat der Stadt Berlin den Bürgersaal des Rathauses und seine Beleuchtung unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Im Winter 1894/95 wurden 25 Dichterabende abgehalten. Jeder Abend galt einer Persönlichkeit und zerfiel in vier etwa gleiche Teile: in einen volkstümlich gehaltenen Vortrag über den einzelnen Dichter, in eine Vorlesung von Dichtungen, aus welchen das Wesen des Dichters klar zu erkennen war, in Gesang von in Musik gesetzten Werke des Dichters des Abends, und in einen vierten Teil, der wieder der Vorlesung von Dichtungen, wenn möglich heiteren Charakters, gewidmet war. So wurden in dem genannten Jahre „einem freudig lauschenden Publikum“ Goethe, Uhland, Wilh. Müller, Chamisso, Lenau, Schiller, Bürger, Fabel- und Märchendichter, Eichendorff, Heine, Freiligrath, Reuter usw. in ihren Werken vorgestellt. Der erwartete Erfolg dieses Unternehmens war die Veranlassung, es auf Tondichter auszudehnen. Der Eintritt kostete 30 Pf., zu welchen 10 Pf. für Kleider-Aufbewahrung traten. Es wechselten nun Dichter- und Komponisten-Abende ab. „Das Unternehmen nahm den Namen der Dichter- und Tondichterabende an. In jedem Jahre wurden 25 veranstaltet, in 12 Jahren demnach 300“. Doch damit nicht genug, wurde auch der Versuch unternommen, die bildende Kunst im Sinne „volkstümlicher Kunstausstellungen“ in den Rahmen einzubeziehen. Auch hierfür stand der Bürgersaal des Rathauses zur Verfügung. Künstler und Sammler zeigten das bereitwilligste Entgegenkommen. Eine kleine Zahl von Kunstwerken sollte Veranlassung für die Besucher sein, an anwesende bewährte Kenner beliebige Fragen zu richten, um so, nicht auf dem üblichen akademischen Wege, sondern in praktischer Rede und Gegenrede, in, wenn man will, seminaristischer Tätigkeit, zu einem allgemeinen Kunstverständnis zu gelangen. Ueber den Erfolg schreibt Löwenfeld, daß sich die Veranstaltungen des lebhaftesten Zuspruches erfreuten. „Aber die Schwierigkeit, innerhalb weniger Stunden die wertvollen Bilder auf- und abzuhängen, und die noch größere, sie die Woche hindurch in sicherer Aufbewahrung zu halten, ließ uns von einer dauernden Durchführung des Gedankens der volkstümlichen Kunstausstellungen vorläufig absehen. Vorläufig. Denn wir hörten nicht auf zu hoffen, es würde sich eine Gelegenheit finden, einen Saal zu volkstümlichen Kunstausstellungen für die Dauer zu bekommen oder selbst zu errichten.“

Und noch nach einer dritten Seite fand eine Ausgestaltung des Unternehmens statt: es wurde die Or-

ganisation des Theaterbesuches durch die heranwachsende Jugend der unbegüterten Volkskreise geschaffen, also Schüler-Vorstellungen. Sie entsprangen der Wahrnehmung, daß die ältere Generation der mindestbegüterten Schicht unserer Volkskreise nur zu einem Teil Bedürfnis nach künstlerischer Volksunterhaltung hat. Durch eine Verbindung mit dem künstlerischen Ausschuß des Lehrervereins wurde ein Zusammenhang zwischen der Klassenlektüre und der Vorstellung im Schillertheater hergestellt. Stiftungen der Städte Berlin und Charlottenburg, sowie kunstsinniger Freunde ergaben die Mittel. So werden jährlich 9—10 Gemeindeschüler-Vorstellungen für die gesamten Zöglinge der Oberklasse aller Knaben- und Mädchenschulen Berlins veranstaltet. „Eine Anzahl von 11—12000 Knaben und Mädchen aus den Volksschulen sehen das Drama, das sie in der Klasse lesen, nunmehr von der Bühne herab und empfangen so einen mächtigen künstlerischen Eindruck und eine Anregung für das weitere Leben.“ Und damit noch nicht genug, wurde auch eine Zeitschrift „Die Volksunterhaltung“ ins Leben gerufen.

Nachdem nun dieses ideale Unternehmen nach allen Seiten wirtschaftlich, literarisch und künstlerisch fest begründet erschien, regten sich nach und nach die Wünsche nach einem eigenen Hause. „Die Arbeit wuchs, der Verwaltungsapparat wurde größer, und die Räume, in denen wir zu arbeiten genötigt waren, wurden zu eng für die Fülle der Personen, der Geschäfte, Dokumente. Der Wunsch nach einem eigenen Heim, der nie geschwiegen hatte, drängte unabweisbar zur Erfüllung.“ Die eigenen Mittel reichten hierzu nicht aus. Auf eine in größerem Umfange gewährte Beihilfe der Stadt Berlin war nicht zu rechnen. Die Blicke richteten sich nach Charlottenburg. Die warme Anteilnahme des Oberbürgermeisters dieser Stadt für alles, was Kunst heißt, veranlaßt uns, den Satz hierher zu setzen, den Löwenfeld als das Ergebnis seiner ersten Unterredung niedergeschrieben hat: „Herr Oberbürgermeister Schustehrus nahm den Gedanken der Errichtung eines Volkstheaters in Charlottenburg mit warmer Begeisterung auf, und ich schied von ihm in der festen Ueberzeugung, daß er ganz von dem Wunsche durchdrungen sei, den Gedanken zur Ausführung zu bringen.“ Es kam dazu. Mit der Begründung, daß in einer modernen Großstadt, in der sich die Bevölkerung unausgesetzt in schwerer, hastender und aufreibender Arbeit mühe, die zumeist auf reale Werte und Gewinne gerichtet sei, eine Stätte geistiger Erholung und seelischer Erhebung als Gegengewicht gegen die reale Tagesarbeit ein notwendiges Bedürfnis sei; daß ferner die Sorge für ein volkstümliches Theater unter den sozialpolitischen Aufgaben einer modernen städtischen Verwaltung in erster Reihe stehe, wurde durch den Magistrat von Charlottenburg ein Antrag der Schiller-Theater-Gesellschaft angenommen, nach welchem diese Besitzerin von Grund und Haus gewesen sein würde und die Stadt das Unternehmen durch ein Darlehen unterstützen sollte. Nach langen Verhandlungen jedoch nahm die Stadtverordneten-Versammlung einen Antrag an, nach welchem die Stadt Charlottenburg Besitzerin von Grund und Boden sowie der baulichen Anlagen bleiben sollte, zu welchen sie die Mittel gab. Mit dem Schillertheater sollte lediglich ein langjähriger Pacht-Vertrag abgeschlossen werden, der eine Verzinsung und Amortisation der

hergegebenen Summen sichert. „So ward zwar der Wunsch nach einem eigenen Heim nicht ganz in der Form erfüllt, wie es sich die Verwaltung des Schiller-Theaters gedacht hatte, aber doch nahezu in diesem Sinne. Durch einen Pacht-Vertrag für volle 25 Jahre mit einem Recht der Option auf weitere 25 Jahre, das nur ungültig wird, wenn die Gemeinde Charlottenburg sich für eine städtische Verwaltung des Theaters entscheidet, ist das angestrebte Ziel im wesentlichen als erreicht anzusehen.“

Nachdem so die Vorarbeiten zu einem glücklichen Ende geführt waren, galt es die Beschaffung der Entwürfe für das neue Haus. Man entschloß sich zu einem engeren Wettbewerb unter Heilmann & Littmann in München, March sowie Fellner & Helmer in Wien, Reinhardt & Süssenguth in Charlottenburg, Seeling und Sturmhöfel in Berlin. Hr. Seeling lehnte die Teilnahme mit dem Hinweis auf die geringe Bausumme ab, ein Bedenken, das sich später als gerechtfertigt erwiesen hatte; auch Fellner & Helmer traten zurück. In den Unterlagen zum Wettbewerb war der Wunsch nach einem einfachen, jedoch in würdigen Formen gehaltenen Hause ausgedrückt. Es sollte der Typus eines volkstümlichen Schauspielhauses gefunden werden, das dem sozialen Geiste der Zeit und den Bestrebungen der Schillertheater-Gesellschaft entspricht. Der Künstler werde damit zur Lösung der Frage beitragen, ob der Typus des volkstümlichen Schauspielhauses besser durch ein Amphitheater oder durch ein Rangtheater zum Ausdruck komme. Erwünscht war in mittelbarer oder unmittelbarer Verbindung mit dem Hauptbau die Anlage eines Hauses mit Probier-Saal und eines Saales für Volksunterhaltungen, volkstümliche Kunstausstellungen usw. Daneben waren möglichst ausgedehnte Anlagen für den Restaurationsbetrieb für Sommer und Winter gefordert. Der Zuschauerraum sollte 14—1500 Sitzplätze enthalten, „die alle ein gutes Sehen und Hören zulassen.“ Die Bausumme war einschließlich der inneren Einrichtung des Zuschauerhauses und der Ausstattung der Bühne mit Maschinen auf nur 1250000 M. bemessen. Mit 10 gegen 2 Stimmen wurde unter den eingereichten 4 Entwürfen derjenige der Hrn. Heilmann & Littmann zur Ausführung gewählt.

Als Gelände für die Errichtung der Baugruppe war ein Eckgrundstück der Bismarck- und der Grolman-Straße gewählt, auf welchem die siegreichen Architekten die Gebäude nach dem Grundriß S. 4 (oben) anordneten. Die aus Mitgliedern der städtischen Kollegien und der Schillertheater-Gesellschaft zusammengesetzte Baudeputation schlug jedoch eine andere Lage der Gebäude, die heutige vor, die der Baugruppe jedenfalls ungleich mehr künstlerische und wirtschaftliche Vorteile sichert. Zugleich aber fand das Baugelände eine Vergrößerung durch Hinzukauf des Teiles, auf dem nunmehr der Saal für Volksunterhaltungen in der Errichtung begriffen ist. Nunmehr konnten die Wünsche der Schillertheater-Gesellschaft „restlos“ erfüllt und eine Baugruppe aus drei Teilen: Theater, Restaurationsgebäude und Volksunterhaltungssaal geschaffen werden. Die Firma Heilmann & Littmann übernahm den Bau um die Summe von 1659000 M. in General-Unternehmung. Am 25. Okt. 1905 wurde mit den Erdarbeiten begonnen, die Jahreswende brachte nach nicht fünfvierteljähriger Bauzeit die Eröffnung des Hauses, welches im folgenden Abschnitt eine kurze Schilderung finden soll. —

(Fortsetzung folgt.)

Die Grundlagen des neuen Stils.

Nach dem Vortrag der XVII. Wanderversammlung des „Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ in Mannheim, von Professor Dr. Widmer in Karlsruhe i. B.)

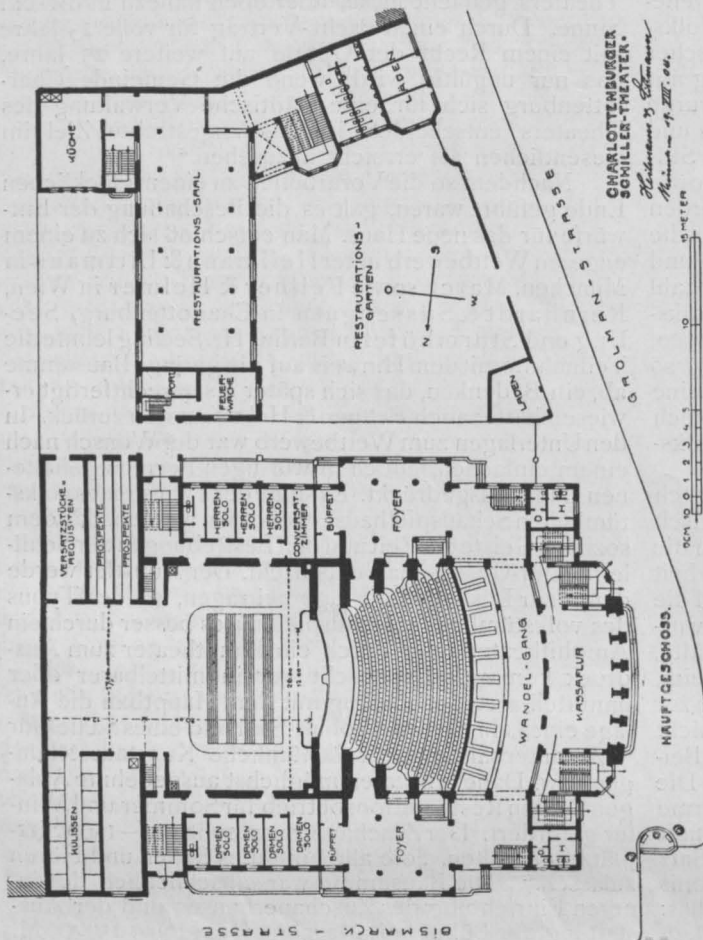
Die Universalität einer künstlerischen Kultur, die alle Gebiete menschlicher Arbeit umfaßte, war zu allen früheren Zeiten die Grundlage jeder lebendigen Stilentwicklung gewesen. Als im 19. Jahrhundert diese Entwicklung mit einem Male stillstand, so war das nur das Symptom einer allgemeinen Zersetzung dieser künstlerischen Kultur: eines beginnenden Gegensatzes zwischen Kunst- und Nichtkunst, wie ihn frühere Zeiten nicht gekannt hatten. Verschiedene Ursachen hatten diese Zer-

setzung bewirkt. Im Gewerbe vor allem die Ablösung des Handwerkes von der Technik. Eine neue, rasch aufschießende, durch eine unpersönliche abstrakte Arbeitsmethode hervorgebrachte Formenwelt entstand, mit der die Kunst zuerst nichts anzufangen wußte. Dazu kamen noch eine Reihe anderer Ursachen; in der Baukunst wirkten namentlich die Konzentration und das rasche Anwachsen der Bevölkerung in den Städten dahin, daß das Bauen auch zu einer Art von fabrikmäßiger Massenproduktion

wurde. So verödete ein Teil der Architektur und des Gewerbes künstlerisch ganz. Der andere Teil, der sich seiner künstlerischen Aufgabe bewußt blieb, verlor den

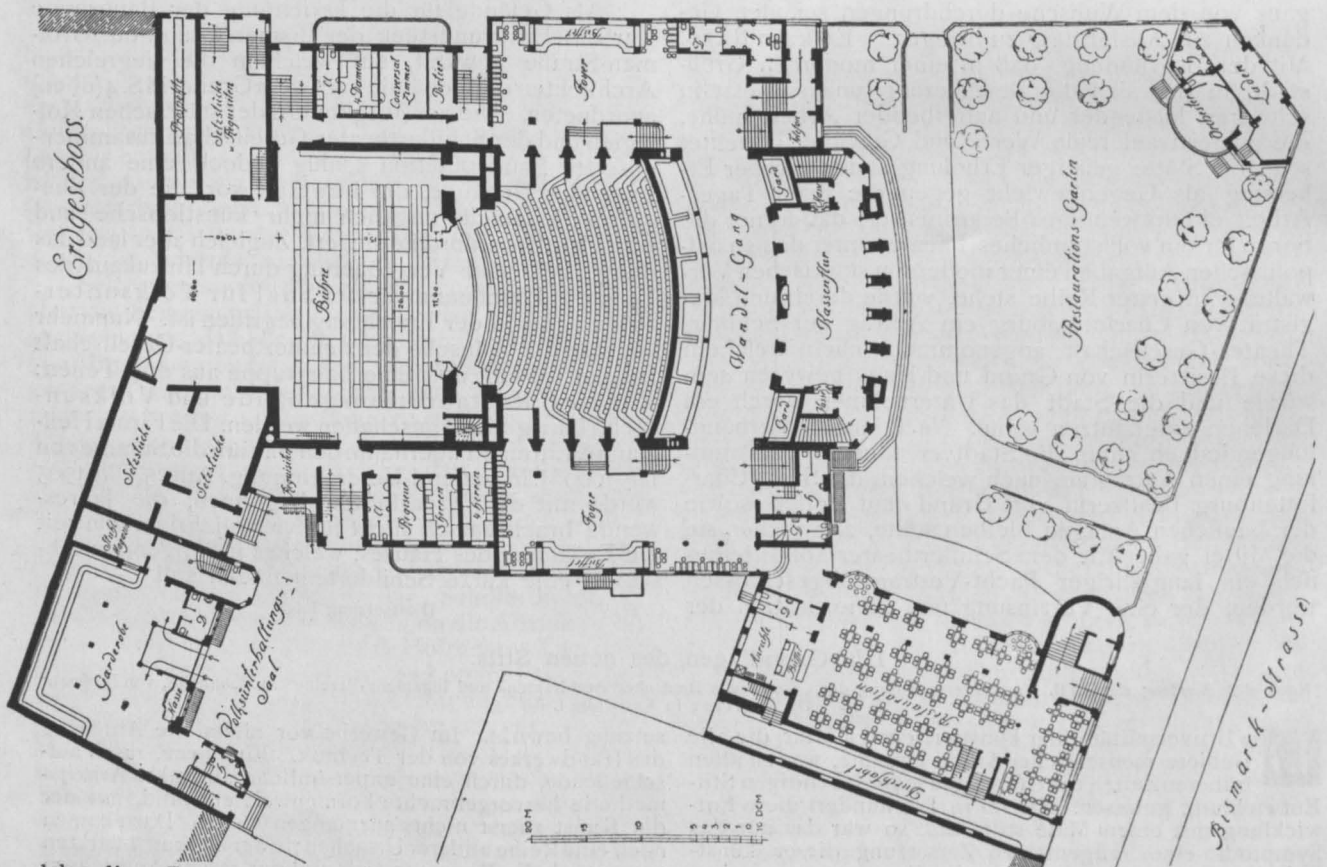
Als gegen Ende des vorigen Jahrhunderts die Forderung nach einem neuen Stil auftauchte, war es deshalb klar, daß sich dieser neue Stil nur entwickeln könne auf Grund einer wiedergewonnenen Einheit von Kunst und Leben, als Ausdruck einer allgemeinen künstlerischen Kultur unserer Zeit. Hatte die Bewegung im Anfang noch viele Irrtümer zu überwinden — vor allem das Suchen des neuen Stils in willkürlichen und gekünstelten „modernen“ Phantasieformen — so hat sie sich heute schon so weit abgeklärt, daß die Frage nach den Grundlagen des neuen Stils heute zur Beantwortung reif erscheint. Welches sind nun die Faktoren unseres heutigen Kulturlebens, die seiner Entwicklung den Impuls verleihen?

Entsprechend dem praktisch-künstlerischen Doppelwesen der tektonischen Künste können die Quellen der Stilentwicklung materieller oder idealer Natur sein. Die materiellen Quellen — die Gestaltung der Materie zu Zweckformen — haben freilich in einer so entwickelten Kultur wie der unseren ihre stilbildende Kraft im wesentlichen erschöpft. In Stein und Holz scheint der Kreis der Gestaltungs-Möglichkeiten durchlaufen von der naiven Massenaufürmung der zyklischen Mauer bis zum spitzfindigen Konstruktions-Raffinement der Spätgotik. Nun brachte zwar der Aufschwung der modernen Eisen-Industrie das Eisen in Verbindung mit dem Glas als ein neues Baumaterial, wie es in dieser Verwendung keine frühere Zeit gekannt hatte. Die Behauptung, daß der Eisenstil der Stil der Zukunft sei, bekam also eine gewisse Berechtigung. Aber nur mit der Beschränkung auf ein besonderes Gebiet von Aufgaben, deren Wesen rationellste Zweckmäßigkeit ist: Bahnhofshallen, Markthallen und dergl. Für das weitaus größte Gebiet privater und monumentaler Baukunst fehlt dem Eisen ein wesentlicher Faktor künstlerischer Flächenwirkung: der sinnlich stoffliche Reiz des Materiales. Es ist Skelett ohne Fleisch. Die Architekten wissen, warum sie das eiserne Gerippe der Konstruktion mit den Formen des Steinstils umkleiden. Der Eisenstil wird ein Seitentrieb, nicht der Hauptstamm der Stil-Ent-



Das neue Schillertheater in Charlottenburg. Architekten: Heilmann & Littmann in München.

Großmann - Straße

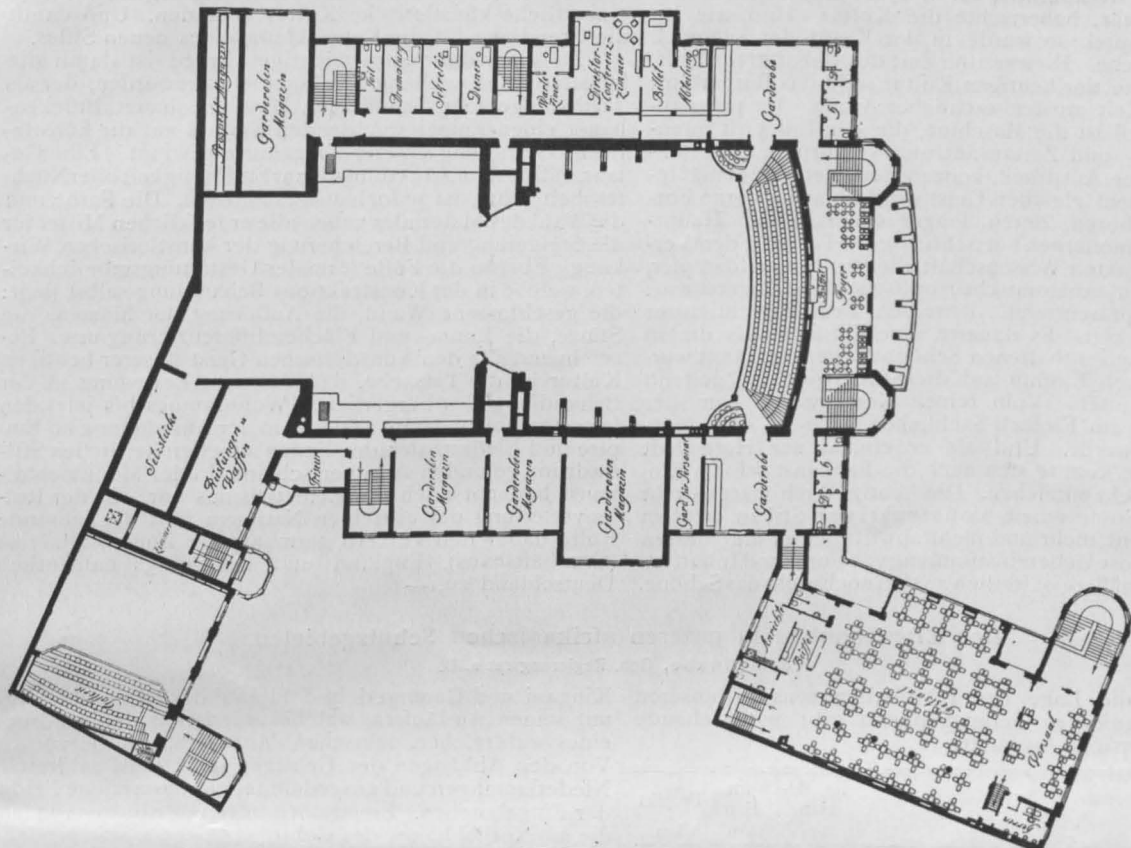


lebendigen Zusammenhang mit dem gesamten Fortschritt seiner Zeit und damit die natürliche Quelle der Stilverjüngung. Er erstarrte in der Rekonstruktion alter Stile.

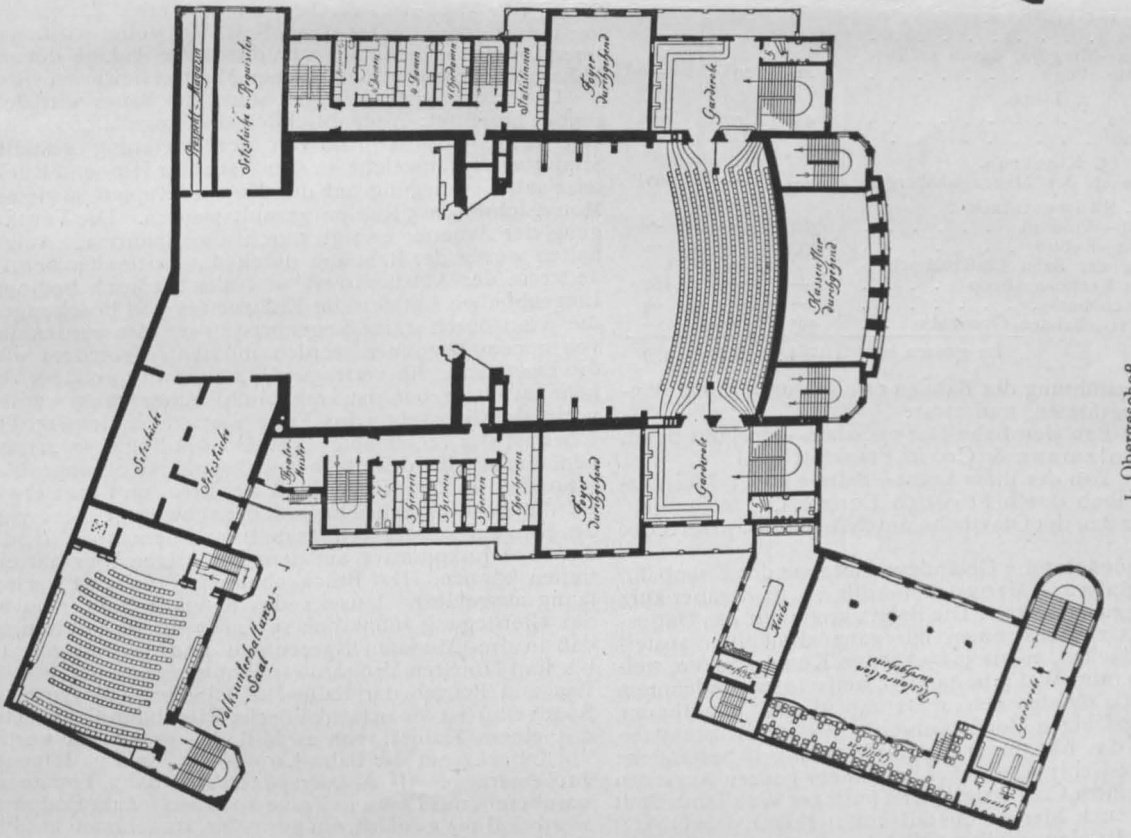
wicklung bleiben. Aehnlich ist es mit den Zweckformen selbst. Im wesentlichen sind die Grundformen von der Vergangenheit geschaffen und für unsere heutigen Ver-

genügt ihre Kombination und Anpassung im einzelnen. Selbst das moderne Geschäftshaus wiederholt in seiner Auflösung der Fläche in Pfeiler und Fenster nur einen Konstruktionsgedanken der Hochgotik. Wenn unter den technischen Aufgaben unserer Zeit einzelne den Keim neuer Formenelemente enthalten haben (z. B. die Fabriken in der Verbindung der Schornsteine mit eigenartig konstruierten

Ausdruckschaft. So sind seinerzeit das Barock und das Rokoko entstanden: aus rein ästhetischen Bedürfnissen, als Ausdruck eines veränderten Zeitgeschmackes. Und so hat sich das Empire entwickelt: als Rückkehr zum Einfachen und zugleich als Ausdruck der Geistesverwandtschaft, die das Zeitalter mit der Antike fühlte. Und so wird sich auch auf Grund der alten Formen der neue Stil



2. Obergeschoß



1. Obergeschoß

Das neue Schillertheater in Charlottenburg. Architekten: Heilmann & Littmann in München.

Dächern), so ist hier wieder der Kreis der Aufgaben zu eng. Es fehlt ihnen die lebensumfassende Bedeutung, das Universelle, das zum Wesen eines Stils gehört.

So bleiben also die psychologischen Quellen der Stilentwicklung. Es sind die stets wechselnden Schönheitsbegriffe, die Imponderabilien des Geschmackes, in denen sich der wandelnde Zeitgeist seinen künstlerischen

entwickeln; indem das künstlerische Empfinden des Einzelnen sie mit neuem Geist erfüllt. So wie jeder ein Kind seiner Zeit ist, bringt er darin unbewußt ein Stück Zeitgeist zum Ausdruck. Es ist also im Grunde die vom Zeitgeist bestimmte Persönlichkeit der Künstler, die den neuen Stil schafft. Darin lag eben die Verirrung der historischen Schule, daß sie durch eine auf das ernste

Wissen gegründete Stilrekonstruktion dem Einfluß dieser Faktoren die Tür versperre.

Wenn wir nun fragen, worin das Wesen des modernen Zeitgeistes liegt, der die Richtung der neuen Stilentwicklung bestimmt, so gibt uns ein Vergleich mit dem Rokoko wohl die beste Antwort. Das Rokoko war der denkbar größte Gegensatz zu unserer Zeit: eine müßiggängerische Aristokratie, für die der Lebensgenuß Lebenszweck war, beherrschte die Kultur. Und wie im Leben das Spiel, so wurde in der Kunst der Schmuck zur Hauptsache. Es war eine Zeit des dekorativen Stils. An der Spitze der heutigen Kultur steht das Bürgertum; es ist eine Zeit ernster, sachlicher Arbeit. Ihr prägnantestes Symbol ist die Maschine, die den Inbegriff intensivster Sach- und Zeitausnützung verkörpert. Die Maschine ist der Ausdruck konzentriertester Zweckmäßigkeit. Aus dem gleichen Geist wurde eine moderne Formenwelt geboren, deren Träger ebenfalls den Hauptfaktoren des modernen Fortschrittes, der Technik, dem Verkehr, der exakten Wissenschaft dienen: Schnell dampfer, Lokomotiven, anatomische, optische Instrumente usw. Sie alle repräsentieren denselben Begriff sachlichster Zweckmäßigkeit. Es dauerte eine Zeitlang, bis die in diesen Formen enthaltenen Schönheitswerte erkannt wurden und ihren Einfluß auf die Stilentwicklung geltend machen konnten. Vom reinen Nutzgewerbe kam der Geschmack am Einfach-Sachlichen auch in das künstlerische Gewerbe. Und als er einmal zur Herrschaft gelangt war, konnte sich auch die Baukunst seinem Einfluß nicht mehr entziehen. Die heutige Architektur strebt in diesem Sinne einem konstruktiven Stil zu, in dem das Ornament mehr und mehr abwirtschaftet und dessen Wesen restlose Uebereinstimmung von Form und Inhalt ist. Das Zweckmäßige ist freilich an sich noch nicht das Schöne.

Die konstruktiven Zweckformen werden schön, wenn sie in Verhältnissen und Farben künstlerisch empfunden sind. Der neue Stil entwickelt sich also im Sinne eines Proportionsstiles. Er hat die zweckbetonende Einfachheit gemeinsam mit der modernen technischen Formenwelt: Technik und Kunst entwickeln sich auf dem Boden eines gemeinsamen Geschmacks. Damit ist wieder die Grundlage für einen universalen modernen Schönheitsbegriff, für eine einheitliche künstlerische Kultur gefunden. Und damit die Grundlage für die Entwicklung eines neuen Stiles.

Zu einer besonders wichtigen Frage ist damit die künstlerische Erziehung des Ingenieurs geworden, der als Tiefbauingenieur, Schiffbauer, Maschinenbauer, Brückenbauer einen immer wachsenden Einfluß auf die künstlerische Gestaltung unserer Umgebung gewinnt. Eine Gefahr, daß der Konstruktionsstil zur Einförmigkeit oder Nüchternheit führe, ist jedoch ausgeschlossen. Die Farbe und die Wahl des Materiales geben alle erdenklichen Mittel für die Steigerung und Bereicherung der künstlerischen Wirkung. Ebenso die Fülle formaler Gestaltungsmöglichkeiten, welche in der Konstruktions-Behandlung selbst liegt: die geschlossene Wand, die Auflösung der Massen, die Stütze, die Raum- und Flächendifferenzierung usw. Bezeichnend für den künstlerischen Geist unserer heutigen Kultur ist die Tatsache, daß die neue Bewegung in der Behandlung des bürgerlichen Wohnraumes bis jetzt den festesten Boden gefaßt und hier in der Anknüpfung an Empire und Biedermaier den Faden einer einheitlichen Stiltradition gefunden zu haben scheint. In der Monumentalkunst herrscht noch der Eklektizismus vor. In der Rollenverteilung der einzelnen Nationen fällt die führende Rolle dabei den Völkern germanischer Zunge, Amerika (Geschäftshaus), England und neuerdings namentlich Deutschland zu. —

Der Eisenbahnbau in unseren afrikanischen Schutzgebieten.

Von Schwabe, Geh. Regierungsrat a. D.

Ueber die Lage des Eisenbahnwesens in unseren afrikanischen Schutzgebieten gibt nachstehende Uebersicht Auskunft:

	im Betriebe km	im Bau km	Projekt km
1. Ostafrika.			
Usambarabahn	133	—	—
Dar-es-Salam—Mrogoro, davon eröffnet Dar-es-Salam—Pugu	22	208	—
2. Togo.			
Lome—Anecho	45	—	—
Lome—Palime	—	122	—
3. Kamerun.			
Von Duala nach den Manengubabergen	—	—	160
4. Südwestafrika.			
Swakopmund—Windhuk	382	—	—
Lüderitzbucht—Kubub	137,5	—	—
Verlängerung der Bahn Lüderitzbucht— Kubub bis Keetmannshoop	—	—	180
Windhuk—Kehoboth	—	—	99
Außerdem Privatbahnen Otavibahn	565	—	—
Im ganzen km:	1284,5	330	439

Die Ausführung der Bahnen erfolgt durch große Bauunternehmerfirmen, und zwar:

1. Der Bau der Bahn Dar-es-Salam—Mrogoro durch Philipp Holzmann & Co. in Frankfurt a. M.
2. Der Bau der Bahn Lome—Palime und 3. Lüderitzbucht—Kubub durch Friedrich Lenz & Co. in Berlin.
4. Der Bau der Otavibahn durch Arthur Koppel & Co. in Berlin.

Was zunächst die Geländebeziehungen der Eisenbahn Dar-es-Salam—Mrogoro betrifft, so ist darüber kurz folgendes zu bemerken: Die Bahn durchquert von Dar-es-Salam aus zunächst einen nur ganz allmählich ansteigenden, flachen, 20 bis 30 km breiten Küstenstreifen, welcher teils mit Wald bestanden, teils in ausgedehntem Maße mit Früchten bebaut ist und überall fruchtbaren, bebauungsfähigen Boden aufweist. Auf den Küstenstreifen folgt das fast durchweg mit Waldungen bestandene Kissrawe-Gebirge, welches in seinem ganzen Aussehen und in seinem Charakter einer Thüringer Waldlandschaft ähnelt. Auch hier ist überall kulturfähiger, fruchtbarer Boden. In den dichten Waldungen finden sich die Kautschukliane und zahlreiche brauchbare Nutzhölzer. Sodann folgt lichterer Steppenwald, welcher zur Regenzeit mit seinen Gras- und Baumbeständen den Eindruck einer englischen Parklandschaft hervorruft und auch fast überall bebauungsfähigen Boden aufweist.

Dann folgen die weiten und fruchtbaren Ebenen des

Kingani und Gerengeri und hierauf das Ulugurugebirge mit seinen Ausläufern, welches wiederum den Eindruck eines waldreichen deutschen Mittelgebirges hervorruft. Von den Abhängen des Gebirges sieht man zahlreiche Niederlassungen und ausgedehnte, gut bestandene Felder der Eingeborenen. Einen noch besseren Eindruck macht die am Nordabhange des Gebirges gelegene wasserreiche Ebene von Mrogoro, welche von mehreren Tausenden von Eingeborenen unter einem Sultan bewohnt wird, und deren Fruchtbarkeit am besten durch die Anlage der am Abhange gelegenen französischen Mission bewiesen wird.

Ueber den gegenwärtigen Stand des Baues wird folgendes berichtet: Augenblicklich sind ungefähr 6000 Farbige tätig, darunter 1000 von der Regierung gestellte Strafarbeiter, für welche an den Fiskus für Hin- und Rückreise mit Verpflegung auf den Kopf 10 Rupien sowie ein Monatslohn von 5 Rupien gezahlt werden. Die Verpflegung der Arbeiter erfolgt durch die Baufirma. Aufgehalten wurde der Bahnbau durch das Fortlaufen der Arbeiter in der Aufstandszeit und das dadurch bedingte Liegenbleiben halbfertiger Erdarbeiten und Böschungen, die dann durch starke Regenmassen zerstört wurden und von neuem begonnen werden mußten. Trotzdem wird die Eisenbahn, die vertragsmäßig im Juni 1909 dem Verkehr zu übergeben ist, erheblich früher fertig werden, voraussichtlich schon bis Ende 1907. Seit dem 15. Oktober ist der regelmäßige Verkehr bis Pugu (km 21) aufgenommen; für den Baubetrieb wird das Schienengleis schon bis an den Kinganifluß befahren, und man erwartet täglich die Nachricht, daß der schwierige Uebergang des Kingani soweit fertiggestellt und benutzbar ist, daß die erste Lokomotive auf dem jenseitigen Ufer hat eintreffen können. Der Brückenbau wird zunächst nur vorläufig ausgeführt. Jenseits des Kingani hofft man mit der Gleislegung monatlich 15—20 km fortzuschreiten, so daß in drei Monaten Ngerengere und in weiteren drei bis fünf Monaten Mrogoro erreicht werden wird. Für den Bau und Betrieb der Bahn Dar-es-Salam—Mrogoro (1 m Spurweite) ist die ostafrikanische Eisenbahn-Gesellschaft mit einem Kapital von 21 Mill. M. gegründet worden.

Inbezug auf die Bahn Lome—Palime ist folgendes zu bemerken: Als Anfangspunkt der Bahn konnte von vornherein nur Lome in Frage kommen. Zum Endpunkte wurde Palime gewählt, ein gesunder, verkehrsreicher Platz des Misahöhe-Bezirktes, in dem sich schon verschiedene europäische Firmen befinden, und von dem aus später die Verlängerung der Bahn nach Norden leicht möglich ist.

Die Küstenlagune umzieht nördlich ein erhöhter, fast senkrecht abfallender Steilrand. Von da ab steigt das Land nach dem Inneren zu allmählich an und bildet eine wellenförmige Baum- und Grassavanne, die, unterbrochen

von zahlreichen Oelpalmen-Wäldern und gut bebautem Ackerland, bis an den Fuß des Agu-Gebirges reicht.

Abgesehen von dem 10 km breiten Küstenstreifen, fehlen auf den ersten 100 km ständige Wasserläufe, und es ist noch zweifelhaft, ob es gelingen wird, Grundwasser in genügender Menge zu erschließen.

Die Linie ist 122 km lang und erhält zwischen den Endstationen fünf Zwischenstationen. Der Bahnhof Lome liegt auf + 11 m, Palime auf + 230 m. Die stärkste Krümmung hat 200 m Halbmesser. Als maßgebende Steigung ist 1:60 überall durchgeführt mit Ausnahme einiger auf der letzten Strecke liegenden Rampen, deren steilste mit 1:37,5 angelegt ist, eine Steigung, die abernach Möglichkeit noch ermäßigt werden soll. Man wird auch hier zunächst, nämlich bis zum Aufschluß der Gesteinsmassen des Agu-Gebirges, sich mit dem scharfen Küstensande als Betätigung begnügen müssen, nachher aber sofort Steinschlag einbauen. Die Baukosten der Bahn, ohne Betriebsmittel, sind auf 60 000 M./km veranschlagt. Das Schutzgebiet erhält die Baukosten vom Deutschen Reiche geliehen und hat ihm diese Anleihe zu verzinsen und zu tilgen.

Was ferner den Bau der 137,5 km langen Eisenbahn Lüderitzbucht—Aus—Kubub (Kapspurweite 1,067 m) betrifft, welche bereits seit Mitte Oktober für Militärtransporte eröffnet worden ist, so haben sich die vom Oberst Gerding, allerdings auf Grund einer nur flüchtigen Besichtigung des Geländes ausgesprochenen Bedenken, daß eine offene Bahn ebenso wie jetzt die Wagenspuren durch die Sanddünen verweht werden würden, nicht als stichhaltig erwiesen.

Allerdings ist es erst nach langwierigen Versuchen den Ingenieuren gelungen, eine Linie zu finden, die sich nicht, wie zuerst beabsichtigt, im Tale durch die Dünen durchwindet, sondern auf hochgelegenen Klippenrändern entlang läuft. Während man ursprünglich befürchtete, den Bahnkörper an den am meisten gefährdeten Stellen durch eine sehr kostspielige Eintunnelung gegen Sandverwehungen schützen zu müssen, glaubt man nunmehr auf Grund der bisherigen Erfahrungen mit der Anlage von Erdwällen und Schutzzäunen sowie mit der Bepflanzung der Dünenflächen auszukommen. Bei den Erdarbeiten waren mehrere hundert europäische Arbeiter und Kapboys sowie gegen 1000 Kriegsgefangene beschäftigt, während die Legung des Oberbaues durch eine Eisenbahnbau-Kompagnie erfolgte. Die Verpflegung der mehr oder weniger an der Bauspitze vereinigten Menschen gestaltete sich außerordentlich schwierig, insbesondere die Versorgung mit Wasser. Der Transport aller Materialien

und Lebensmittel erfolgte zunächst auf Eselkarren und durch Kamele, demnächst durch die Bauzüge.

Die Bahn hat am 10. Oktober Aus erreicht; die rund 120 km lange Strecke ist daher unter großen Schwierigkeiten in der erstaunlich kurzen Zeit vom 31. Januar bis zum 10. Oktober, also von $8\frac{1}{3}$ Monaten, ausgeführt worden, sodaß auf den Monat durchschnittlich über 14 km kommen. Die kilometrischen Baukosten werden ungefähr 56200 M. betragen.

Für die Verlängerungen der Bahn bis Keetmanshoop, die bis 1600 m (die Höhe der Schneekoppe) emporsteigt und bei 145 km Länge zu 21 $\frac{1}{2}$ Mill. M. veranschlagt ist, liegt dem Reichstage bereits eine Denkschrift vor.

Was schließlich den Bau der Otavibahn betrifft, so ist der Bau der 578 km langen Eisenbahn im Auftrage der Otavi-Minen- und Eisenbahn-Gesellschaft von der Firma Arthur Koppel in der vertragsmäßigen Zeit von 2 $\frac{1}{2}$ Jahren vollendet worden, obwohl besonders am Anfang mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen war. Die Bahn führt vom Hafen von Swakopmund aus über Osakos, Omaruru, Otjombondo, Otavi, Otjikote nach Tsumeb. Die Bahn ist schmalspurig, sie hat wie die Regierungsbahn von Swakopmund nach Windhuk nur 60 cm Spurweite. Die Vorarbeiten begannen im September 1903, der Bau selbst im Januar 1904. Am 26. August 1905 war die Strecke bis Omaruru fertiggestellt, und genau ein Jahr später — am 24. August d. J. — hat der mit Fahnen und Guirlanden reich geschmückte letzte Schienenzug für die Otavibahn die Endstation Tsumeb erreicht. Mit einer beim Bau von Kolonialbahnen selten erreichten Schnelligkeit ist die 330 km lange Reststrecke Omaruru—Tsumeb fertiggestellt worden. Am 12. November hat bereits die Eröffnungsfahrt für die Gesamtstrecke der Otavibahn von Swakopmund bis Tsumeb stattgefunden.

Der Bau der Bahn ist von der Firma Arthur Koppel zu dem Preise von 25840 M./km übernommen worden.

Da die Otavibahn durch eine kurze Zweigbahn mit der Station Karibib der Reichsbahn Swakopmund—Windhuk verbunden ist, so hat die erstere während des Krieges eine sehr wertvolle Unterstützung für die Militärtransporte zwischen Karibib und dem Hafen von Swakopmund gewährt.

Bei der Bedeutung, welche der Bau von Eisenbahnen, die Anlage von Häfen, Landungsbrücken usw. in unseren afrikanischen Schutzgebieten gewinnt, und bei den interessanten und lehrreichen Erfahrungen, welche dabei zu erwerben sind, können wir nicht umhin, besonders das Interesse der jüngeren Fachgenossen darauf hinzulenken.—

Zum Unterrichte in der Volkswirtschaftslehre an den Bauingenieur-Abteilungen der technischen Hochschulen.

In der Sitzung des Preußischen Hauses der Abgeordneten vom 5. März 1906 wies der nationalliberale Abgeordnete Hr. Prietze auf die Notwendigkeit eines vertieften Unterrichtes der Bauingenieure im Gebiete der Verwaltungs- und Wirtschaftslehre an den technischen Hochschulen hin. Seine, von großem Wohlwollen für die Hebung der technischen Ausbildung getragenen Darlegungen gipfelten in den nachstehenden — dem stenographischen Berichte entnommenen Ausführungen: „Es muß von unserer Staatsverwaltung darauf gedrungen werden, daß die Ingenieure, die sich dem Eisenbahn- und dem Wasserbau widmen wollen, in den fraglichen Disziplinen mehr gefördert werden. Dazu ist es nicht nur notwendig, daß die Studierenden Gelegenheit zum Besuch dieser Vorlesungen erhalten, sondern sie müssen auch durch die Prüfungsvorschriften dazu angehalten werden. Die Herren könnten dafür nur dankbar sein. Es wird ihre allgemeine Bildung dadurch gefördert und der Stand der Techniker dadurch gehoben werden, sie werden mehr als bisher die Rivalität der reinen Verwaltungsbeamten in der Staatsverwaltung zu bestehen imstande sein, sie werden mehr befähigt werden, verschiedene Dezernate, die ihnen jetzt vorenthalten sind, zu übernehmen. Es werden auch die Klagen über die vielfach zu einseitige Hervorkehrung der technischen Zwecke bei unserer Eisenbahn- und Wasserbauverwaltung verschwinden“. In seiner Entgegnung wies der Kommissar der kgl. Staatsregierung, Hr. Wirklicher Geheimer Oberregierungsrat Dr. Naumann, darauf hin, daß an allen preußischen technischen Hochschulen den Studierenden zwar die Gelegenheit gegeben sei, auf dem Gebiete der Volkswirtschaftslehre und Verwaltungskunde in gewissem Umfange Vorlesungen zu hören, daß aber hiervon stets nur in geringem Maße Gebrauch gemacht worden, ja daß sogar die Zahl der Teilnehmer an den genannten Unterrichtsgegenständen in den letzten Jahren zurückgegangen sei. Da der Grund

hierin wohl ausschließlich in der starken Belastung der Studierenden mit ihrem Studium näher liegenden Aufgaben zu suchen sei, so werde in dieser Beziehung ein Wandel erst mit der Einschränkung der derzeitigen Anforderungen zu erwarten stehen.

Im Anschlusse an diese Anforderungen, die sich zwar in erster Linie nur auf die preußischen technischen Hochschulen beziehen, aber auch auf die anderen Schwesteranstalten mehr oder weniger Geltung finden, erscheint es nicht unangebracht, auf Einrichtungen hinzuweisen, wie sie seit etwa Jahresfrist — vorwiegend auf Anregung des Unterzeichneten — an der Technischen Hochschule zu Dresden im Unterrichtsplane der Bauingenieur Abteilung bestehen und sich durchaus zu bewähren scheinen. Während früher hier — wie auch an mancher der anderen Schwesteranstalten — das Gebiet der Volkswirtschaftslehre einen Gegenstand der mündlichen Prüfung bildete, ist heute das Gewicht dieses Lehrfaches ausschließlich auf seminaristische Arbeiten gelegt. In den Studienplan der Bauingenieur-Abteilung sind neben den Vorträgen über allgemeine Volkswirtschaftslehre 2 je zweistündige Sonder-Vorträge aufgenommen worden: Eisenbahnpolitik (im W.-S.) und Binnenwasser Straßen (im S.-S.), sowie anschließende seminaristische Uebungen. In letzteren werden unter Leitung des Prof. der Nationalökonomie Hrn. Dr. jur. et phil. Wuttke seitens der Studierenden des Bauingenieurwesens — unter Benutzung der einschlägigen Literatur — die verschiedenartigsten Ausarbeitungen, im besonderen verkehrspolitische Art, angefertigt. Die betreffenden Arbeiten sind, bescheinigt, später bei den Diplom-Prüfungen vorzulegen und werden gleich den zeichnerischen Entwürfen beurteilt, wie auch ihre Brauchbarkeit eine der Vorbedingungen zur Zulassung zur Prüfung darstellt. Im letzten Sommer-Semester wurden die folgenden Themata seitens der Studierenden bearbeitet und zur Zufriedenheit — z. T. in ausgezeichnete Weise — gelöst:

1. Die Getreidetarife in Bayern. 2. Die Schnelligkeit der Eilzüge. 3. Die Rentabilitätsberechnung der Schnellzüge mit Zugrundelegung der badischen Verhältnisse. 4. Eisenbahnlose Gebiete. 5. Die vierte Klasse. 6. Eisenbahn und Straßenbahn in ihrer Bedeutung für den Vorortverkehr. 7. Kohlenverkehr und Kohlenfracht auf den deutschen Eisenbahnen. 8. Tarife englischer Eisenbahnen für landwirtschaftliche Erzeugnisse. 9. Die Baumwolltarife auf den deutschen Eisenbahnen. 10. Der Kohlenverbrauch auf den kgl. Sächsischen Staatsbahnen. 11. Der deutsch-rumänische Petroleumtarif. 12. Die sächsischen Umschlagtarife. 13. Wasserkräfte und ihre industrielle Ausnutzung. — Es möge noch hervorgehoben werden, daß die Studierenden gern und mit großem Interesse an den Uebungen teilgenommen haben.

Nicht zu verkennen ist ja, daß durch diese neu aufgenommenen, z. T. recht zeitraubenden Arbeiten eine nicht unerhebliche Mehrbelastung der schon recht angestregten Studierenden des Bauingenieurwesens herbeigeführt wird; aber schließlich muß doch die große Wichtigkeit der in Frage stehenden Lehrgegenstände für das ganze Fach und dessen Vertreter diese Bedenken

besiegen. Auch steht wohl für die Zukunft zu erwarten, daß die endliche Erfüllung der wichtigen Forderung des „Vereins Deutscher Ingenieure“: Rücksichtnahme auf die Vorbildung von der Mittelschule her — in besonderer Vermeidung der heute üblichen Wiederholungen der Physik, Chemie usw. auf der Hochschule — zu einer nicht unbeträchtlichen Entlastung des vorbereitenden Unterrichtes vieler Studierenden führen wird. Alsdann wird es auch möglich sein, das Studium der Volkswirtschaftslehre noch weiter derart zu vertiefen, daß aus den heutigen seminaristischen Arbeiten größere Abhandlungen sich entwickeln, welche unter Mitwirkung des Professors für Nationalökonomie und des Vertreters eines technischen Faches zu Promotionsarbeiten sich gestalten lassen dürften; gerade hierdurch würde aber das gesamte Fach gewinnen, im Inneren wie nach außen. Schließlich sei noch hervorgehoben, daß auch für die Hochbauabteilung der Dresdener Technischen Hochschule eine Sondervorlesung mit anschließendem Seminar über Bau- und Bodenpolitik seit neuestem von Hrn Prof. Dr. Wuttke abgehalten wird. —

Professor M. Foerster in Dresden.

Wettbewerbe.

Ein Preisausschreiben betr. Entwürfe für den Neubau eines Rathauses in Wiesdorf erläßt der Bürgermeister von Küppersteg zum 10. April d. J. für im Deutschen Reiche ansässige Architekten. Es gelangen 3 Preise von 1500, 1000 und 700 M. zur Verteilung; ein Ankauf nicht preisgekrönter Entwürfe für je 350 M. ist vorbehalten. Dem Preisgericht gehören außer der Gemeinde-Baukommission an die Hrn. Prof. G. Frentzen in Aachen, Stdtbrt. Heilmann in Cöln, Stdtbrt. Radke in Düsseldorf. —

Ein Preisausschreiben betr. Entwürfe für eine 32klassige Volksschule in Ludwigshafen a. Rh. erläßt der Bürgermeisteramt für die Architekten Deutschlands zum 30. März d. J. 3 Preise von 1600, 1200 und 800 M.; Ankauf nicht preisgekrönter Entwürfe vorbehalten. Dem Preisgericht gehören u. a. an die Hrn. Reg.-Bmstr. Grieshaber und Stdtbrt. May in Ludwigshafen, Prof. K. Hocheder in München und Geh. Ob.-Brt. Prof. Hofmann in Darmstadt. —

Die Schinkel-Preisbewerbungen des Architekten-Vereins zu Berlin für das Jahr 1908 betreffen: Für das Gebiet der Architektur den Entwurf zu einer Dorfanlage auf einer 1500 ha großen Herrschaft im nordöstlichen Deutschland. Diese soll unter Heranziehung von Kolonisten in Bauerngüter aufgeteilt werden. Der kleinere Teil der neuen Siedlungen mit Kirche, Pfarrhaus, Schule, Dorfkrug und Schmiede soll um einen Dorfkern gruppiert werden. — Für das Gebiet des Wasserbaues den Entwurf zum Umbau eines Kanales mit steilem Abstieg und zu einem Flußhafen. Zwei Wasserstraßen, deren Wasserspiegel einen Höhenunterschied von etwa 100 m aufweist, sind durch einen Kanal verbunden. Dieser soll für größere Fahrzeuge umgebaut werden. Der Kanal mündet in einen größeren See, den im Norden ein schiffbarer Fluß verläßt, der eine Stadt von 100000 Einwohnern durchströmt und weiter nördlich bei einem Seehafen ins Meer mündet. Für das Löschen und Laden von Gütern ist bei der Stadt ein Hafen anzulegen. — Für das Gebiet des Eisenbahnbaues den Entwurf zur Erweiterung und Umgestaltung des Anhalter Bahnhofes in Berlin zum Zwecke der Erhöhung seiner Leistungsfähigkeit, bei Aufrechterhaltung des Betriebes. Gleichzeitig ist zur Entlastung des Potsdamer Hauptbahnhofes in Berlin der Fern-Personen-Verkehr der Berlin-Potsdamer Bahn nach dem Anhalter Bahnhof zu überführen und zu diesem Zweck eine zweigleisige Verbindungsbahn zwischen Potsdam und Berlin (Anhalter Bahnhof) anzulegen. —

Ein Wettbewerb betr. Skizzen für ein Theater in Aussig wird vom dortigen Stadtrat mit Frist zum 20. Febr. 1907 für Architekten deutscher Nationalität ausgeschrieben. Es gelangen 3 Preise von 1500, 1000 und 600 Kr. zur Verteilung. Unterlagen gegen 5 Kr. durch den Stadtrat. —

Wettbewerbs-Unterlagen. Je bedeutungsvoller die Wettbewerbe werden, um so umfangreicher wird auch in der Regel das Material sein, das die ausschreibende Stelle den Wettbewerbswilligen auf deren Antrag unterbreitet; da aber diese Unterlagen nicht selten an sich wertvoll sind — es sei nur an diejenigen zum Wettbewerb für das „Deutsche Museum“ erinnert, denen Gabriel v. Seidl's Vorentwurf beigegeben war —, so liegt die Versuchung nahe, daß die Unterlagen auch von Personen erbeten werden, die nicht entfernt die Absicht haben, sich ernstlich mit der Bearbeitung der Aufgabe zu befassen. Im Hinblick darauf ist es verständlich, wenn die ausschreibende Stelle sich gegen solchen Mißbrauch durch Forderung

eines bestimmten Geldbetrages zu schützen sucht, der bei Einreichung eines Wettbewerbs-Entwurfes wieder zurückgegeben wird. Mancher wird indessen beim Studium der Unterlagen zu der Ueberzeugung gelangen, daß er der Aufgabe nicht gewachsen ist, daß sie ihm unsympathisch ist usw.; der wird dann die Unterlagen ad acta legen und den dafür ausgelegten 10 M. weiter keine Träne nachweinen. Welche Summen da unter Umständen verloren gehen, ergibt sich aus dem Wettbewerb zum „Deutschen Museum“, für welchen die Unterlagen (zu je 10 M.) nicht weniger als 120 mal verlangt worden sind, während nur 31 Entwürfe einliefen; 800 M. wurden nutzlos geopfert.

Da mag denn doch die Frage gestellt werden, ob dieser Uebelstand nicht dadurch eingeschränkt werden kann, daß die Unterlagen in den größeren Städten in irgend welchen gemeinnützigen Instituten zur Einsichtnahme aufgelegt werden, z. B. in den städtischen Bau-bureaus, in den Lesezimmern öffentlicher Bibliotheken oder Fachschulen, in wenig benutzten Sälen von Rathäusern, in Versammlungssälen von Fachvereinen usw. Wie man für die Wettbewerbs-Pläne immer Ausstellungs-Lokale findet, so muß dies auch für die Unterlagen möglich sein. Und den außerhalb der Architektur-Zentren ansässigen Architekten könnte man in der Weise entgegen kommen, daß sie bei Rückgabe der Pläne innerhalb einer bestimmten Frist den geleisteten Betrag etwa unter Abzug der Portokosten zurückerhalten.

Die Befolgung des ersten Vorschlages könnte der ausschreibenden Behörde nur von Vorteil sein, da erstens die Zahl der zu verschickenden Exemplare der Unterlagen wesentlich verringert werden würde, während andererseits vielleicht doch Einer oder der Andere durch Besichtigung der öffentlich ausgestellten Unterlagen sich zur Beteiligung ermuntert fühlen würde. Wenig freundlich berührt dagegen das Verfahren, das die General-Direktion der sächsischen Staatsbahnen gegenüber einem kunstgewerblichen, von vielen Architekten gelesenen Fachblatte eingeschlagen hat. Die Redaktion hatte der General-Direktion mitgeteilt, daß sie beabsichtige, in dem Blatte eine umfangreiche Notiz über den Leipziger Bahnhof-Wettbewerb zu bringen, in der Voraussicht, „daß die unentgeltlich aufzunehmende Notiz als hinreichende Gegenleistung für die unentgeltliche Ueberlassung der Unterlagen angesehen wird“ — und mit dem Beifügen, daß die Unterlagen nach Benutzung durch die Schriftleitung dazu dienen, „den Interessenten eine vorläufige Einsichtnahme zu ermöglichen“. Die Antwort lautete, „daß die unentgeltliche Abgabe der Wettbewerbs-Unterlagen . . . nicht beabsichtigt wird“. — Sehr vorteilhaft sticht davon das Verfahren des Dombau-Vereines zu Freiberg ab, welcher in seinem — erst nach Niederschrift des Vorstehenden bekannt gewordenen — Wettbewerb-Ausschreiben ausdrücklich hervorhebt, daß der für die Unterlagen zu leistende Betrag von 10 M. nicht nur bei Einsendung eines Entwurfes, sondern auch „bei Rückgabe der Unterlagen“ zurückerstattet werde. G.

Inhalt: Das neue Schillertheater in Charlottenburg und seine Stellung in der Entwicklung des modernen Theaters. — Die Grundlagen des neuen Stils. — Der Eisenbahnbau in unseren afrikanischen Schutzgebieten. — Zum Unterricht in der Volkswirtschaftslehre an den Bauingenieur-Abteilungen der technischen Hochschulen — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Das neue Schillertheater in Charlottenburg.

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



Das Wohnhaus Kurfürstendamm 110 in Berlin. Architekt: Max Bischoff in Berlin.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLI. JAHRG. NO. 2. BERLIN, 5. JANUAR 1907.

Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine.

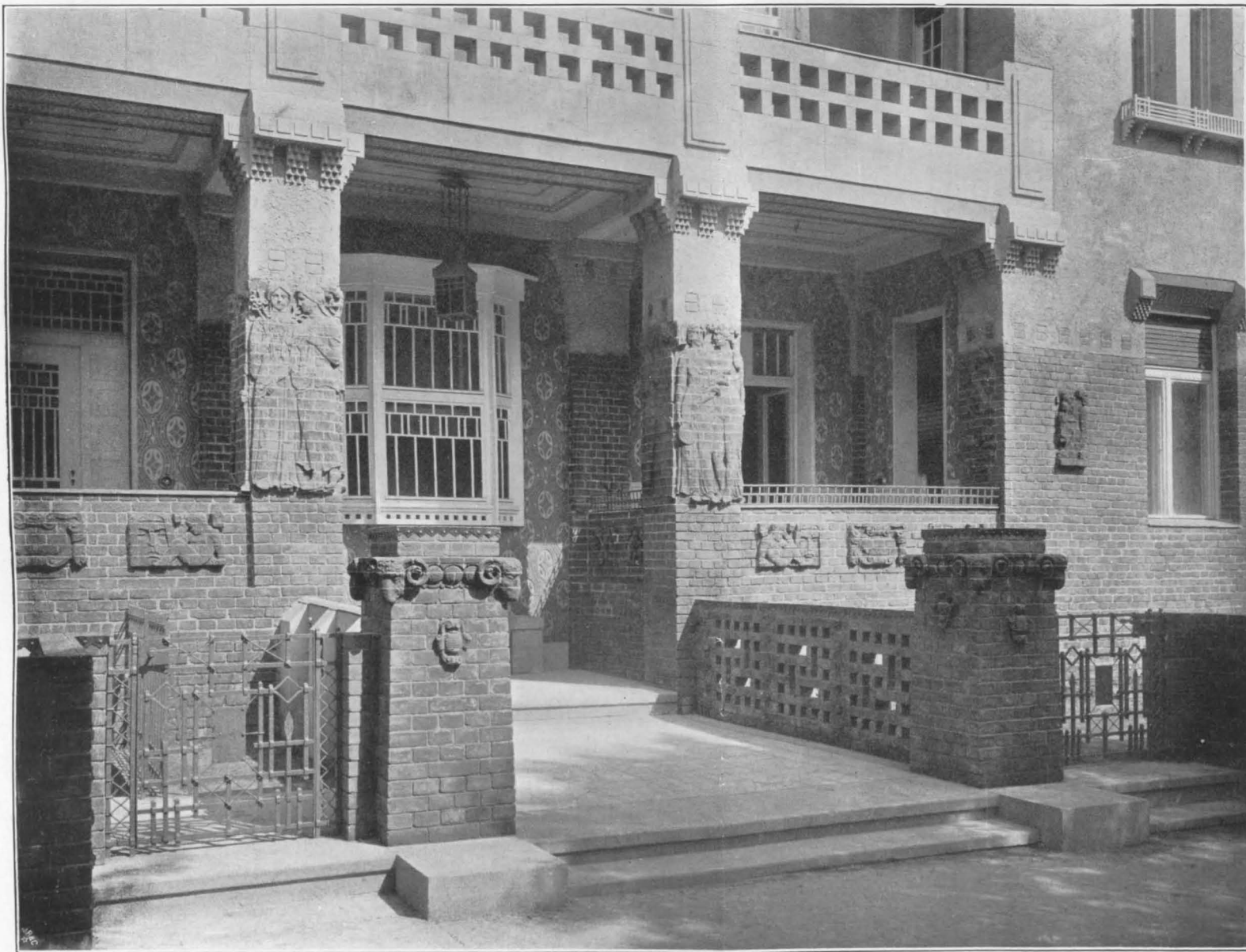
An die Einzelvereine!



Am Schlusse des Jahres 1906 gibt der Verband die Ergebnisse einer Reihe von Arbeiten bekannt, die sämtliche Glieder des Verbandes, die Einzelvereine, die Ausschüsse und den Vorstand längere Zeit in Anspruch genommen haben. Aeltere, jedoch bis heute ihre Bedeutung bewahrende Arbeiten sind: die Denkschriften über die Rauchbelästigung in großen Städten, über die Umlegung städtischer Grundstücke und die Zonen-Einteilung, über die Normalien für Hausentwässerungs-Leitungen, über die Stellung der städtischen Baubeamten, ferner die Zeichnungen, die Tafeln und der Text zu den deutschen Normal-Abflußröhren, die Gebühren-Ordnung für Architekten und Ingenieure, die Grundsätze für das Verfahren bei Wettbewerben, die Bestimmungen über die zivilrechtliche Verantwortlichkeit der Architekten und Ingenieure, die Leitsätze über Eisenbetonbauten. Zu diesen Drucksachen sind getreten oder treten in kurzer Zeit: das große Bauernhauswerk, die Leitsätze über die Umgestaltung der Baugewerkschulen, die Formulare zu Verträgen zwischen Bauherren und Architekten (Ingenieuren) und zwischen Architekten (Ingenieuren) und Angestellten, die allgemeinen Bedingungen für Leistungen zu Bauzwecken, die neu durchgesehenen Bestimmungen samt eingehender Begründung über die zivilrechtliche Verantwortlichkeit, die Denkschrift über Grundsätze des Städtebaues und die technischen und verwaltungsrechtlichen Bestimmungen für Hausentwässerungen.

Alle diese Schriften werden, um eine recht eifrige Bestellung und Benutzung herbeizuführen, von Zeit zu Zeit in der „Deutschen Bauzeitung“ angezeigt werden, von der sie auch zu beziehen sind.





OHNHaus KURFÜRSTEN-
DAMM 110 IN BERLIN * *
ANSICHT DER EINGANGS-
VORHALLE * ARCHITEKT:
MAX BISCHOFF IN BERLIN
===== DEUTSCHE =====
*** BAUZEITUNG ***
XLI. JAHRG. 1907 * * NO. 2

Es kann jedoch die Bearbeitung der in diesen Schriften behandelten Gebiete nicht überall als ganz abgeschlossen betrachtet werden. Die Verwirklichung der von dem Verbands aufgestellten allgemeinen Grundsätze und Ziele ist von so verschiedenartigen örtlichen und zeitlichen Umständen abhängig, daß nur selten eine Durchsetzung auf der ganzen Linie, sondern nur Teilerfolge möglich sind, die zu erringen in erster Linie die Einzelvereine oder Gruppen von solchen die richtigen Mittel und den geeigneten Zeitpunkt zu finden in der Lage sind. Es sei beispielsweise erinnert an die Möglichkeiten, die unvermeidliche Versicherungspflicht der Architekturbureaus durch Einreihung dieser Bureaus in angemessene Gefahreklassen bei den einzelnen Berufsgenossenschaften abzumildern, die Stellung der städtischen Bau-Beamten zunächst in den ungünstigsten Rechtsgebieten und bei Besetzung erledigter Stellen zu verbessern, im Interesse des Städte- und Landbaues die Umänderung von örtlichen Bauordnungen und Fluchtlinien-Vorschriften zu veranlassen, die Einrichtung von allgemein bildenden und von technischen Schulen zu beeinflussen. Selbstverständlich ist der Verbandsvorstand bereit, die Einzelvereine bei solchen ergänzenden Bestrebungen im geeigneten Augenblick mit der Kraft der größeren Körperschaft zu unterstützen.

Die Einzelvereine werden hiermit ersucht, die vorstehenden Anregungen in ihren Versammlungen zu besprechen und der Geschäftsstelle Mitteilung zu machen, sobald sie Arbeiten der bezeichneten Art selbst aufnehmen, aber auch in dringlichen Fällen sofort und außerdem regelmäßig — zunächst bis 1. März 1907 — der Geschäftsstelle bekanntzugeben, wenn sie wünschen, daß der ganze Verband neue Aufgaben sozialer, wirtschaftlicher oder wissenschaftlicher Natur in Angriff nehmen solle. —

München-Berlin, im Januar 1907.

Der Vorsitzende: Reverdy.

Der Geschäftsführer: Franz Franzius.

Das Wohnhaus Kurfürstendamm 110 in Berlin.

Architekt des Grundrisses: W. Will in Halensee; Architekt des Aufbaues: Max Bischoff in Berlin.

Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 9 u. 13.

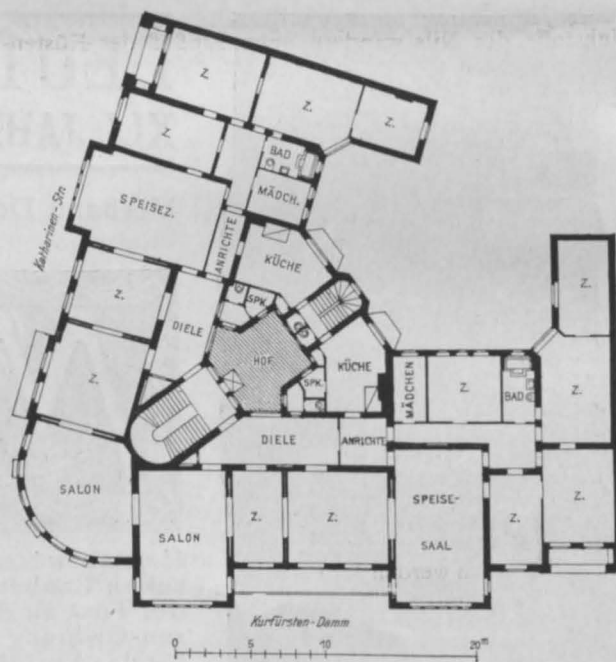


Das Wohnhaus Kurfürstendamm 110 in Berlin, ein auf die größeren Lebensbedürfnisse der Bewohner jener der jüngsten Entwicklung von Berlin angehörigen Stadtgegend zugeschnittenes Miethaus, verdient seiner stilistischen Behandlung des Backsteinbaues wegen aus der Reihe der Tageserscheinungen herausgehoben zu werden. In

seiner Grundriß-Anlage besteht es für jedes Geschöß aus zwei nahezu symmetrisch gelagerten, sogenannten hochherrschaftlichen Wohnungen. Für die Gestaltung seines Äußeren kam der Umstand in Betracht, daß es schräg gegenüber des in erhöhter Lage angelegten Ring-Bahnhofes Halensee sich befindet und von hier aus in seiner ganzen Erscheinung aus größerer Entfernung gesehen werden kann. Hierauf wurde bei der Gruppierung der Baumassen und bei der Dachausmittlung Rücksicht genommen. Für die formale Ausbildung war für den Architekten ferner der Wunsch entscheidend, in diesem Hause einen Uebergang von den reich, ja oft überreich geschmückten Fassaden des Kurfürstendamms zu den malerischen Villen des Grunewaldes zu schaffen.

Was das Haus auszeichnet, ist seine glückliche stilistische Behandlung des ganzen Untergeschosses, von dem unsere Bildbeilage eine gute Teilansicht darbietet. Der etwa 3 m hohe Sockel wurde in Rathenower Handstrichsteinen gemauert und, soweit wir zu sehen vermögen, hier zum ersten Male für Berlin das englische Verfahren zur Anwendung gebracht, aus dem Backstein figürliches und ornamentales Ornament auszuhauen. Die auf S. 9 wiedergegebenen Pfeiler sind ein schönes Beispiel für die figürliche Behandlung der Backsteinskulptur. Aehnlich wie der Gebäudesockel wurde auch der Vorgarten-Abschluß (S. 9) ausgeführt und ebenfalls mit reichem bildnerischen Schmuck versehen. Durch die verwandte Ausbildung dieser beiden Gebäudeteile sollte eine künstlerische Einheit zwischen Haus und Vorgarten hergestellt werden; es sollte letzterer gewissermaßen als Plattformerscheinen, auf welcher sich das Haus aufbaut. Eine gesunde Anschauung ist auch in der Beziehung verfolgt, als der Schmuck lediglich auf die unteren Teile des Bauwerkes beschränkt wurde, auf die Teile, die dem Auge am nächsten liegen und an welchen der Schmuck noch eine tatsächliche Würdigung seitens des Vorübergehenden finden kann. In den Obergeschossen, die größtenteils durch die Kronen der Baumreihen verdeckt werden, wurde auf jeden ornamentalen Schmuck verzich-

tet und die gute Erscheinung lediglich in der Gruppierung und Abwägung der Massen, sowie in der Farbgebung gesucht. Ueber die Durchbildung der Fassaden wäre im allgemeinen noch zu bemerken, daß überall das Bestreben vorgewaltet hat, dem verwendeten Material seine charakteristischen Eigenschaften zu lassen; so entstanden die Dachziegel-Verkleidung der Eckfront mit Schiefer-Einfassungen der Fenster im IV. Obergeschöß, sowie die einfache Bretterverschalung der Giebel im Dachgeschöß.



Da die Wohnungen auf jeder Geschößhälfte aus 8—9 Zimmern mit Diele und Nebenräumen bestehen, welche letztere um einen Nebenhof gruppiert sind, so handelt es sich um Wohnungen mit höheren Ansprüchen an die Bequemlichkeit seitens der Bewohner. Sie wurden daher mit Warmwasser-Heizung, Warmwasser-Versorgung, elektrischen Lichtbädern, Vakuum-Reiniger, Kehricht-Schlucker und Fahrstuhl ausgestattet.

Mitarbeiter des Architekten waren Bildhauer Rich. Gerschel für die Modelle des bildnerischen Schmuckes der Fassaden, Brickle & Thomen für die dekorativen Maler-Arbeiten, Maler Fricke für die Gemälde im Eingangsfur und N. Rosenfeld & Co. für die Mosaik-Verkleidung daselbst. —

Der Hafen von Port Said am Suez-Kanal und seine geplante Erweiterung.

Von Baurat Professor de Thierry in Grunewald-Berlin.

Der Mangel einer Verbindung zwischen dem Mittelmeer und dem Roten Meer, welche in vorgeschichtlicher Zeit höchst wahrscheinlich bestanden hat und durch eine Bewegung der Erdrinde aufgehoben wurde, machte sich mit der fortschreitenden Zivilisation in immer empfindlicher Weise bemerkbar.

Die Wiederherstellung dieser Verbindung hat daher schon die Völker des Altertums beschäftigt. Durch einen vom Nil ausgehenden Kanal schafften sich bereits die alten Aegypter einen Ausgang nach dem Roten Meer, sodaß unter Benutzung des Nils und dieses Verbindungskanals eine schiffbare Verbindung vom Mittelmeer nach dem Roten Meer hergestellt wurde. Spuren dieses alten Kanals finden sich zwischen dem Timsah und dem großen Bittersee und auch zwischen dem kleinen Bittersee und Suez.

Eine unmittelbare Verbindung zwischen den beiden Meeren herzustellen, scheute man sich hauptsächlich wegen der sagenhaften ungleichen Höhe der beiden Meere, die von jeher eine unverdiente Rolle in der Geschichte des Kanals gespielt hat. Es herrschte nämlich bis gegen Mitte des vorigen Jahrhunderts die allgemein verbreitete Ansicht, daß der Wasserspiegel im Roten Meer 9–10 m über dem Spiegel des Mittelmeeres stehe, man befürchtete daher, daß ein Durchstich durch die Landenge eine Ueberschwemmung Aegyptens zur Folge haben würde.

Dagegen lag es nahe, eine Verbindung zwischen dem Roten Meer und dem Nil herzustellen, der bei sehr hohen Wasserständen dem Timsah-See Wasser zuführte. Außerdem mag wohl auch der von alters her bestehende Hafen von Alexandrien den Gedanken nahe gelegt haben, die vorhandenen Verbindungen dieses Hafens mit dem Hinterlande durch Herstellung eines Ausganges nach dem Roten Meer zu ergänzen, während die Schwierigkeiten an einer flachen unbewohnten Küste einen vor Versandungen gesicherten Hafen zu schaffen, unüberwindlich erschienen. In den ersten Plänen einer Verbindung zwischen dem Roten und Mittelmeer ist daher Alexandrien als nördlicher Endpunkt festgehalten. Der beigegebene Plan, Abbildg. 1, S. 14, gibt eine Uebersicht der vom Beginn des 19. Jahrhunderts bis 1835 aufgestellten Projekte.¹⁾ Die Sinkstoffe des Nils wandern unter Einfluß der Küstenströmung von Westen nach Osten; um daher die Ausmündung des Kanals möglichst weit außerhalb des Wirkungsbereiches der Mündungen des Nils zu legen, war in dem ersten Entwurf eines Durchstiches durch die Landenge für die Ausmündung des Kanals eine Stelle in der Bucht von Pelusium in Aussicht genommen. Der Plan, Abbildg. 2, zeigt den Vorentwurf der Ing. Linant-Bey und Mougel-Bey und denjenigen der internationalen Kommission.²⁾ In dieser Bucht fand man aber größere Tiefen erst in größerer Entfernung vom Ufer, sodaß die Molen eine Länge von 6000 m erhalten hätten, um die Einfahrt in 7,5 bis 8 m Tiefe zu verlegen.

Die schließlich angenommene Ausmündung dort, wo das heutige Port Said steht, liegt 28 km westlich von Pelusium und bot den Vorteil, daß wegen des hier vorspringenden Ufers der Strand steiler abfällt, sodaß die westliche Mole, die bis zu der 9 m Tiefenlinie vorgetrieben wurde, nur 3500 m lang zu werden brauchte. Während in den ersten Entwürfen, vergl. die Abbildgn. 3 a–c³⁾, die östliche Mole erst in einem Abstand von 400 m, der später auf 200 m eingeschränkt wurde, erbaut und der eigentliche Hafen durch Erweiterung der im übrigen parallelen Molen gewonnen werden sollte, entschloß man sich später durch Schwenkung der östlichen Mole um ihr seeseitiges Ende ihr Wurzelve in 1400 m Abstand vom landseitigen Ende der Westmole zu bringen und hierdurch eine geräumige Außenreedee zu schaffen. Da die vorherrschenden Winde aus westlicher Richtung kommen, sah man davon ab, die östliche Mole ebenso weit zu führen, wie die westliche und ließ zwischen dem Molenkopf der Ostmole und der Westmole eine Durchfahrt von 700 m Breite. Um eine größere Anzahl von Liegestellen für die durchfahrenden Schiffe zu gewinnen und um ruhigeres Wasser auf diesem Teil der Reede zu erhalten, ist später in den Jahren 1898/99 die kleinere Ostmole erbaut worden. Vergl. den Gesamtplan der Reede und des Hafens von Port Said, Abbildg. 4.⁴⁾ Die herrschenden Winde kommen,

wie schon erwähnt wurde, aus Westen, östliche Winde wehen selten. Unter Einwirkung der Stürme aus letztgenannter Richtung hat aber die Ostmole in den letzten Jahren stärkere Beschädigungen erlitten, sodaß sie einer gründlichen Ausbesserung bedarf. Gleichzeitig soll sie um 500 m verlängert werden, um die Breite der Einfahrt auf 520 m zu bringen. Diese Einschränkung der Einfahrt ist erforderlich, weil mit der allmählichen Vertiefung der Fahrrinne der Seegang sich in verstärktem Maße auf der Reede bemerkbar macht. — Da außerdem eine Verbreiterung der Einfahrt zum eigentlichen Hafen notwendig ist, kann ruhiges Wasser im Hafen nur durch Einschränkung der Einfahrtsbreite gewonnen werden. Für die Schifffahrt kann diese geringere Breite keine nachteiligen Folgen haben, denn zwischen dem Kopf der östlichen Mole und der östlichen Böschung der Fahrrinne, die durch Baggerungen erhalten wird, wird immer noch eine Breite von 200 m verbleiben. Die westliche Mole ist in ihrer ursprünglichen Länge bis heute beibehalten worden, die Frage ihrer Verlängerung ist wiederholt behandelt worden, aber vorläufig, so lange man durch kräftige Baggerungen, die allerdings bis etwa 3 km außerhalb des Molenkopfes der Westmole ausgedehnt werden müssen, die Versandungen bekämpfen kann, wird man wohl von der kostspieligen Verlängerung dieser Mole, die wegen ihrer dem Angriff besonders ausgesetzten Lage viel kräftiger gebaut sein muß als die Ostmole, absehen können. (Ein Bild der Mole mit dem Schutze mächtiger Beton-Blöcke zeigt Abbildg. 5). Im allgemeinen pflegt man den Molenkopf ganz steil anzuordnen, in Port Said hat man dagegen die westliche Mole etwa 500 m unter Wasser verlängert und deren Krone allmählich abfallen lassen. Diese Anordnung hat sich hier außerordentlich bewährt, die ein- und ausfahrenden Schiffe spüren kaum die Strömung, während im anderen Falle, wenn der Molenkopf ganz steil die Mole abschnitte, eine heftige Strömung, wie sie vor einem Bühnenkopf auftritt, die Ein- und Ausfahrt der Schiffe in hohem Maße erschweren würde.

Eine zweite Eigentümlichkeit der Westmole von Port Said findet sich am landseitigen Ende. Hier ist sie viaduktartig durchbrochen (vergl. Abbildg. 6, S. 14), indem 16 Öffnungen von je 6 m Weite mit dazwischen liegenden Pfeilern von 2 m Breite die Strömung durchlassen. Es soll hierdurch den durch die Küstenströmung fortbewegten Sinkstoffen Gelegenheit gegeben werden, in den Vorhafen zu treiben, wo sie bequemer beseitigt werden können, als auf der Außenreedee. Während die außerhalb der Molen im Jahre 1905 gebaggerte Masse 713000 cbm betrug, mußten im Jahre 1904 428000 cbm, im Jahre 1905 124000 cbm vor diesem viaduktartigen Teil der Westmole gebaggert werden.

Der eigentliche Hafen, der innerhalb des Küsten-saumes angelegt wurde, mußte Raum bieten für diejenige Schiffe, welche Port Said lediglich anlaufen, um Ladung zu löschen oder einzunehmen, dann aber auch für die Schiffe, welche im Begriffe sind, den Kanal zu durchfahren oder schon aus dem Kanal kommen. Außerdem trat gleich bei Inangriffnahme der Arbeiten das Bedürfnis nach Schaffung eines Hafenbeckens hervor, um die Bagger, Schleppdampfer usw. der Unternehmer und der Kanal-Gesellschaft unterzubringen und auszubessern. Dieses Becken, das sogen. Bassin de l' Arsenal, dient auch heute noch diesem Zweck; rings um dieses Becken sind die Reparatur-Werkstätten angeordnet. Da die Küste an der Port Said liegt, unfruchtbar ist und eine Verbindung mit dem Festlande nicht vorhanden war, mußten alle Lebensmittel und selbst das Trinkwasser für die Beamten und Arbeiter auf dem Wasserwege herangebracht werden. Diesen Verkehr vermittelten zahlreiche Küstenfahrer, für welche Liegeplätze durch Anlage der beiden Hafenbecken — Bassin du Commerce und Bassin Chérif — geschaffen wurden. Diese drei Becken sind von dem Bassin Ismail aus zugänglich, welches für alle den Kanal durchfahrenden Schiffe von Anfang an bestimmt war und auch heute noch diesem Zwecke dient. Das Bassin Ismail hat eine Länge von 905 m und eine Breite von 300 m im nördlichen, von 500 m im südlichen Teil.

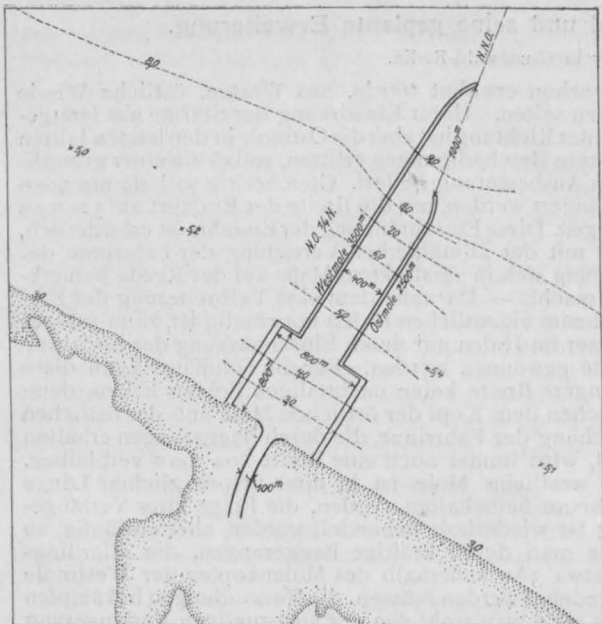
In den ersten Jahren löschten die Dampfer, welche Bunker-Kohlen nach Port-Said brachten, ihre Ladung in Leichter in dem Bassin Ismail. Bei südlichen und östlichen Winden wurde der Kohlenstaub in die Stadt ge-

dern (außer 2 Marineoffizieren ausschl. Ingenieure) stammen weitere 5 aus Frankreich, je 2 aus England und Deutschland, je 1 aus Rußland, Holland, Italien, Spanien und Oesterreich. Vor Einsetzung dieser internationalen Kommission bestand als Beirat der Gesellschaft der „Conseil supérieur des travaux“, dem unter dem Vorsitz von Lespès 5 französische Ingenieure sowie je 1 Holländer und 1 Italiener angehörten.

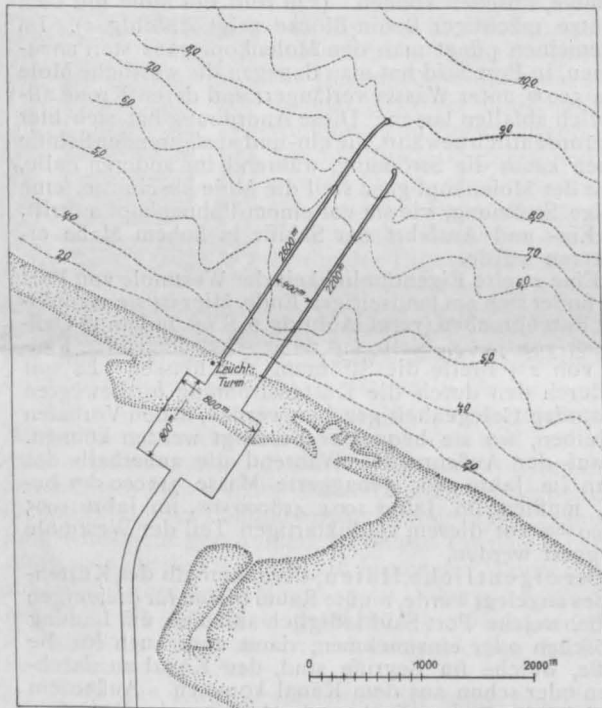
¹⁾ u. ²⁾ Beide Pläne sind dem Werke von Voisin-Bey „Le Canal de Suez“ v. J. 1902 nachgebildet.

³⁾ Nach der genannten Quelle.

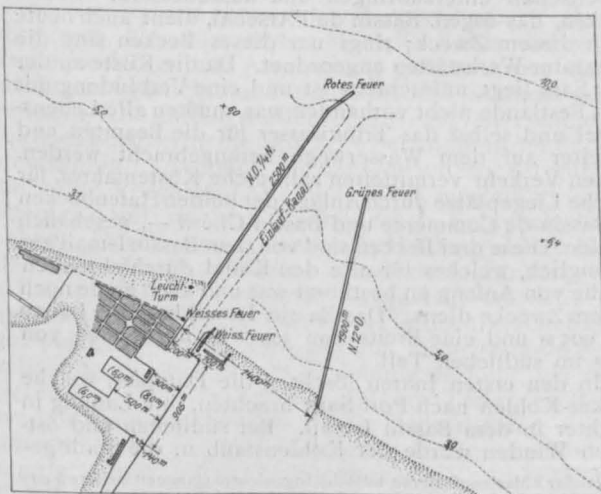
⁴⁾ Nach einem der internationalen beratenden Kommission bei ihrem Zusammentritt 1906 vorgelegten Plane. Diese Kommission ist ein von der Suez-Kanal-Gesellschaft eingesetzter Beirat, der aus 15 Mitgliedern besteht und seit 1887 jährlich einmal in Paris zusammentritt. Den Vorsitz führt z. Zt. der General-Inspr. der Brücken und Wege Laroche; von den Mitglie-



Plan der internationalen Kommission 1856.

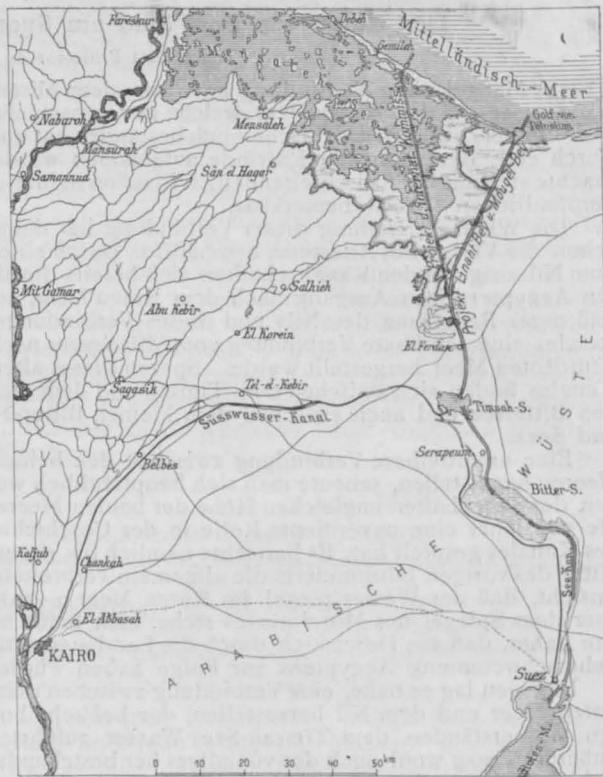


Plan des „Conseil supérieur des travaux“ von 1859.
(Vergl. Fußnote 4, S. 11.)

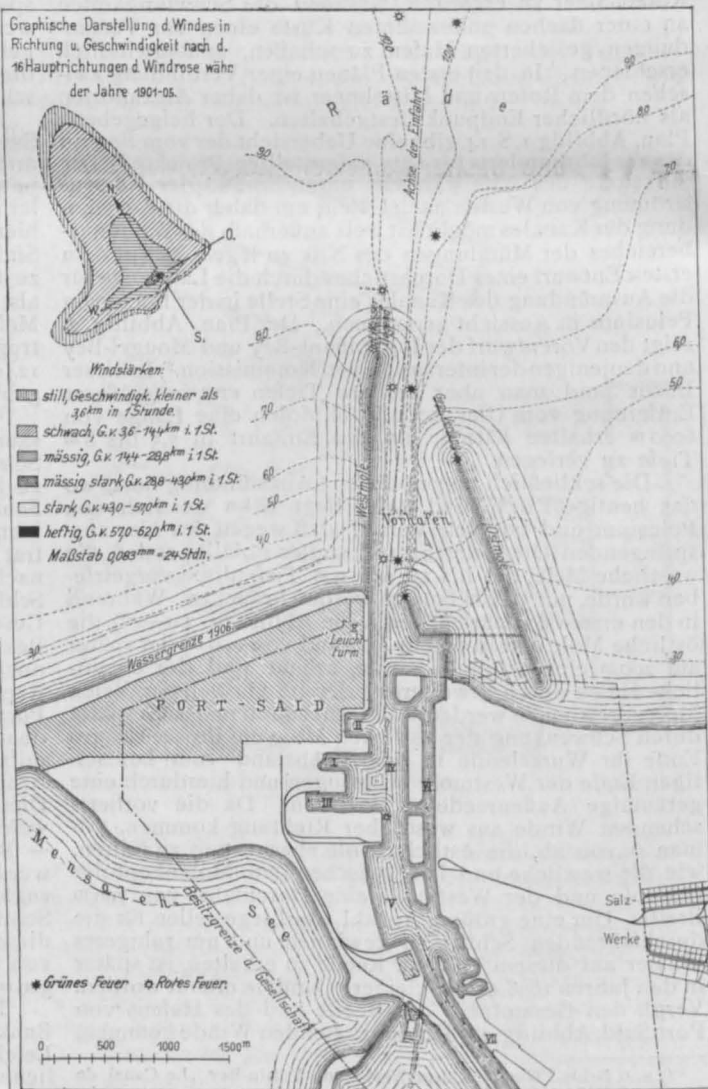


Ausgeführte Arbeiten 1869.

Abbildg. 3a-c. Entwürfe für die allgemeine Hafenanordnung in Port Said.

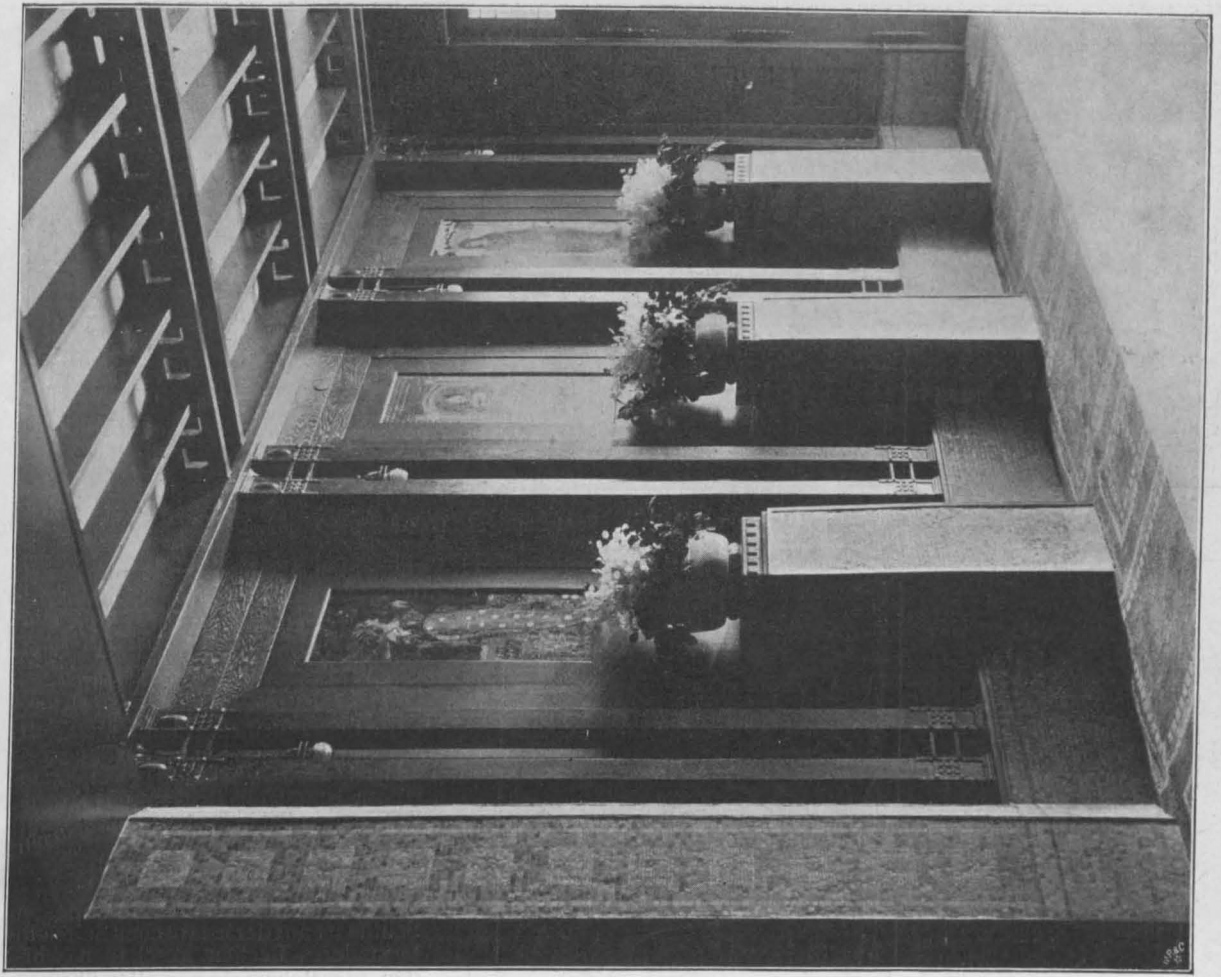


Abbildg. 2. Linienführung des Suez-Kanales und des Hilfs-Kanales vom Nil, nach dem Vorentwurf des Ing. Linant-Bey und Mougel-Bey, bzw. der internationalen Kommission.



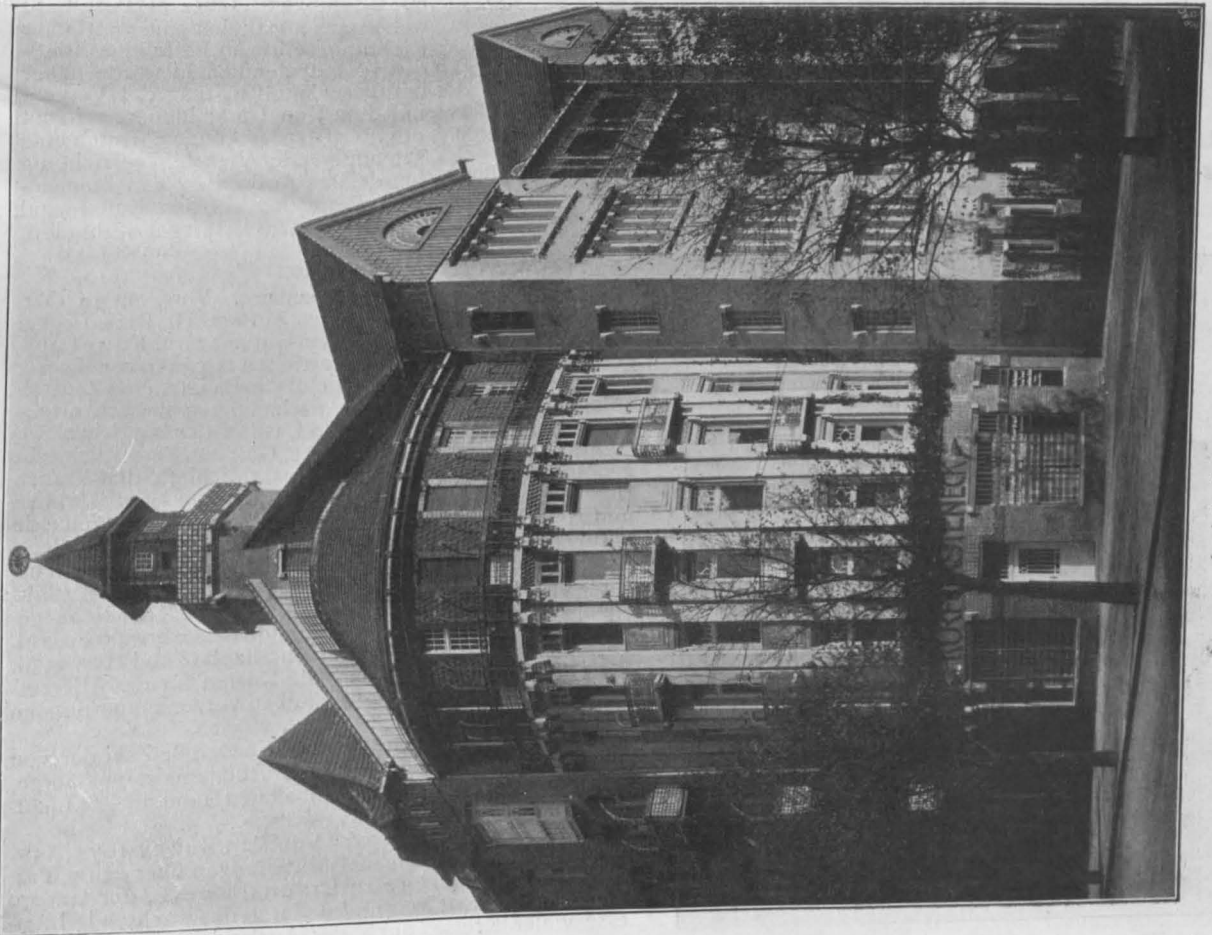
Abbildg. 4. Gesamtplan des Hafens und der Reede von Port Said.

I. Bassin de l'Arsenal, II. Bassin du Commerce, III. Bassin Chérif, IV. Bassin Ismail, V. Bassin Abbas Hilmi, VI. Bassin des chalands charbonniers (Kohlenleichter), VII. Petroleum-Hafen.



Ansicht der Eingangshalle.

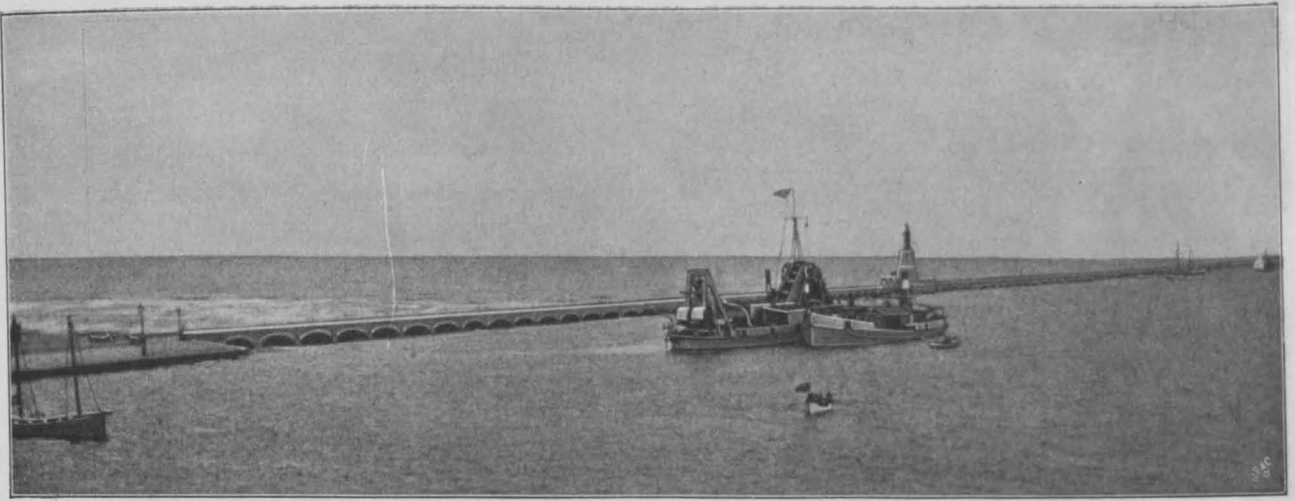
Das Wohnhaus Kurfürstendamm 110 in Berlin. Architekt: Max Bischoff in Berlin.



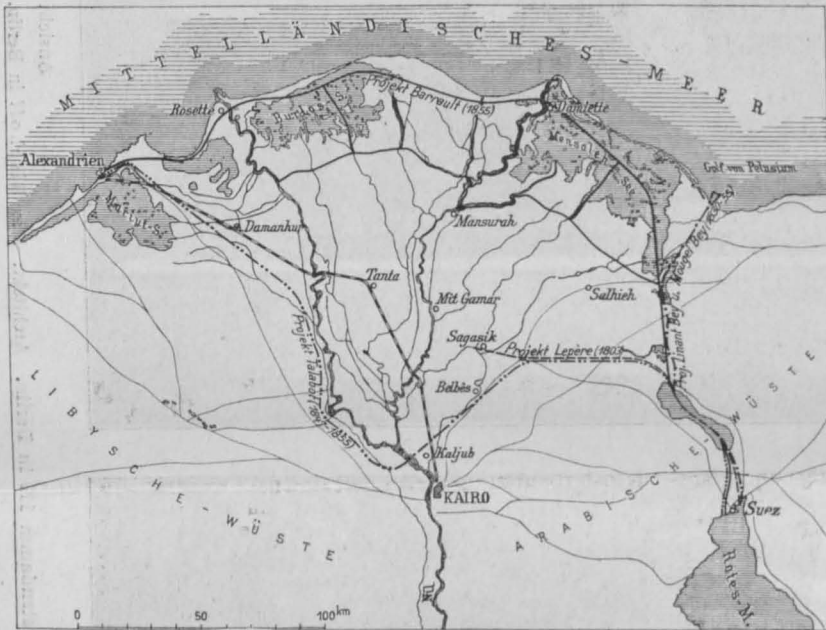
Ansicht der Ecklösung.

Das Wohnhaus Kurfürstendamm 110 in Berlin.

weht und belästigte außerdem die in demselben Becken ankernden Dampfer. Man verlegte daher, als es erforderlich wurde, die Liegestellen der „Transiteurs“, womit alle den Kanal durchfahrenden Schiffe bezeichnet werden, zu



Abbildg. 6. Westmole im Hafen von Port Said. Viaduktartiges Stück am Uferanschluß.



Abbildg. 1. Geplante Linienführungen für eine Verbindung des Mittelländischen und Roten Meeres seit Anfang des 19. Jahrh. bis 1835.

vermehren, die Kohlendampfer nach dem für diesen Zweck neugeschaffenen Becken Abbas Hilmi, wodurch die Stadt und der Hafen von einer wahren Plage befreit wurden.

Um ruhige Liegestellen für die mit Kohlen beladenen Leichter und auch Lagerplätze für die Kohlen, welche auf Küstenfahrern weiter befördert werden, zu schaffen, hat man parallel zum Bassin Ismail ein Becken, das sogen. Bassin des chalands charbonniers, auf der asiatischen Seite gegraben; durch drei Oeffnungen steht es mit dem Bassin Ismail in Verbindung.

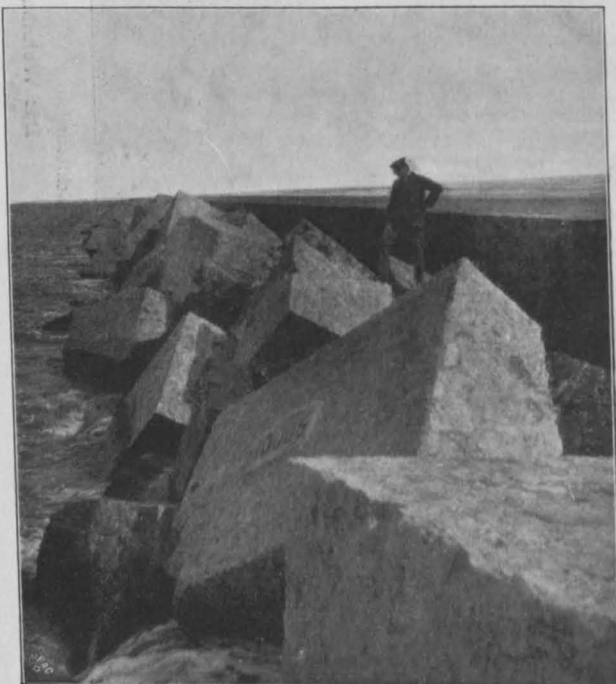
Für die mit Petroleum beladenen Schiffe ist auf der asiatischen Seite ein besonderes Becken geschaffen worden, in welchem sie von allen übrigen Schiffen abgesondert liegen konnten. Die häufigsten Winde in Port Said wehen aus nördlicher und westlicher Richtung, selbst im Falle eines Brandes im Petroleumhafen würde daher bei dieser Windrichtung der Verkehr auf dem Kanal ungehindert aufrecht erhalten werden können. Durch eine schwimmende Verschlußvorrichtung wurde das Ausbreiten von brennendem Petroleum auf den Kanal- und den Hafen-Wasserspiegel verhindert. (Schluß folgt.)

Vereine.

Arch.- u. Ing.-Verein zu Hamburg. Vers. am 19. Okt. 1906. Vors. Hr. Claßen. Anwes. 84 Pers. Hr. Friedheim trägt über den von ihm gemeinsam mit Hrn. Engel ausgeführten Bau der Synagoge am Bornplatz vor. Dieser in romanischen Formen ausgeführte Bau ist eine Zentralanlage mit Kuppel. Den Anschauungen jüdisch orthodoxer Gemeinden entsprechend, ist in der baulichen Anlage auf strenge Trennung der Geschlechter Rücksicht genommen und es sind die ausschließlich den Frauen zugewiesenen Emporen daher mit besonderen Treppen und Nebenräumen versehen worden. Das Nebengebäude enthält im Erdgeschoß den täglich zu benutzenden Beesaal nebst Garderobenraum, im Obergeschoß einen Vortragssaal und mehrere Verwaltungsräume. Die Ausführungskosten für die Synagoge einschließlich der Nebengebäude und Ausstattungsgegenstände haben etwa 500000 M. betragen, das ist 400 M. für einen Sitzplatz und etwa 25 M. für 1 cbm umbauten Raum. Die Kosten für das Allerheiligste in Höhe von 50000 M. sind in vorgenannter Summe nicht enthalten.

Hr. Weimar führt sodann eine große Zahl der von ihm von dem Gerüst des Bismarckdenkmals aus hergestellten photographischen Aufnahmen Hamburgs als Lichtbilder vor. —

Vers. am 26. Okt. 1906. Vors. Hr. Bubendey. Anw. 34 Pers. Hr. Ranck macht Mitteilungen über den 7. Tag für Denkmalpflege in Braunschweig, der von 270 Personen besucht war und dadurch das wachsende Interesse vieler Kreise, auch des Auslandes, an den Bestrebungen der Denkmalpflege bekundete. In einer Ausstellung von Aufnahmen alter Bürgerhäuser waren auch Hamburgische Aufnahmen vertreten. Diese Ausstellung



Abbildg. 5. Außenansicht eines Stückes der Westmole. Der Hafen von Port Said am Suezkanal.

erregte lebhaftes Interesse, ebenso die Besichtigung alter braunschweigischer Bürgerhäuser.

Hr. Kohfahl teilt über die 47. Hauptversammlung des „Vereins Deutscher Ingenieure“ folgendes mit: Die Versammlung war zugleich eine Feier des 50-jährigen Bestehens des Vereins. Die Versammlung war sehr gut besucht und vorzüglich vorbereitet, besonders hinsichtlich der Ausflüge, Besichtigungen und Drucksachen. Redner gedenkt der Gründung des Vereins und seiner Zeitschrift, die eine außerordentliche Entwicklung genommen hat und gibt eine Uebersicht über die hauptsächlichsten Leistungen des Vereins. Das Werk „Ingenieurwerke in und bei Berlin“ und die Geschichte des Ingenieurvereins werden vom Redner vorgelegt. Sodann wird der Verlauf der Festlichkeiten und Festreden geschildert, in denen besonders die wachsende Bedeutung der Technik und der Stellung der Ingenieure im öffentlichen Leben ihre Würdigung gefunden hat; auch die dem Direktor des Vereins, Peters, dargebrachte Ovation wird berührt. Auf den bedeutsamen Oechelhäuser'schen Vortrag: „Technische Arbeit einst und jetzt“, der als Sonderabdruck vorgelegt wird, macht Redner besonders aufmerksam. Unter den Vereinsarbeiten steht die Herausgabe des Technolexikons in erster Linie, das 1899 begonnen wurde und bereits 250000 M. gekostet hat. — Unter den technischen Vorträgen traten der von Riedler über Dampfturbinen und der von Muthmann über Stickstoffgewinnung aus Luft hervor, auf die Redner näher eingeht. — Der Vorsitzende verweist im Anschluß an die Mitteilungen des Hrn. Kohfahl über die wachsende Wertschätzung des technischen Standes noch darauf, daß in Baden der Staatsrat Honsell kürzlich zum Finanzminister ernannt worden ist. —

Württemberg. Verein für Baukunde. Am 21. Okt. fand die diesjährige Hauptversammlung statt. Den Vorsitz führte Hr. Ob.-Brt. Mayer, da der seit Ob.-Brt. Walter's Ableben in stellvertretender Weise den Vorsitz führende Ob.-Brt. Zügel nicht unbedenklich erkrankt war. Zunächst fanden die Neuaufnahmen der beiden Hrn. Reg.-Bmstr. J. Haas und G. Enßlin, beide bei der Bahn-Bauinspektion Stuttgart, statt. Dann kam der Geschäftsbericht für das Jahr 1905/06 zur Verlesung. Der Mitgliederstand des Vereins hat sich gegenüber dem Vorjahre von 279 auf 283 gehoben infolge Neueintrittes von 10 Mitgliedern, wogegen 3 gestorben (v. Ehmann, Gugler, Walter) und 3 ausgetreten sind. Die im Verlauf des Jahres stattfindenden 8 Versammlungen waren durchschnittlich von 35 Mitgliedern und 1 Gast besucht; Vorstandssitzungen wurden in dieser Zeit ebenfalls 8 abgehalten. Ferner fand eine Besichtigung statt, wobei sich auch die Damen des Vereins beteiligten (Neubau des Diakonissenhauses unter Führung von Hrn. Brt. Woltz). Zur 35. Abgeordneten-Versammlung des Verbandes in Mannheim waren die Hrn. Ob.-Brt. Zügel und Bauinsp. Pantle abgesandt, an der Wander-Versammlung nahmen noch weitere Mitglieder des Vereins teil. An Verbandsarbeiten hat der Verein gefertigt die Begutachtungen zu den Entwürfen von Verträgen zwischen Bauherrn und Architekten, sowie zu den Leitsätzen betreffend die Umgestaltung der Baugewerkschulen nach der künstlerischen Seite. Der von Hrn. Brt. Kuhn erstattete Kassenbericht zeigte gegenüber dem Vorjahre eine erfreuliche Verminderung der Ausgaben. Anschließend daran kam der Voranschlag für 1906/07 zum Vortrag und wurde in der aufgestellten Weise genehmigt. Aus dem Bibliothekbericht von Hrn. Bauinsp. Pantle ist zu erwähnen, daß im laufenden Sommer der größte Teil des Büchervorrates an die kgl. Landes-Bibliothek abgegeben und nur ein kleiner Teil zurückbehalten wurde. Zu letzterem gehören alle Widmungen, Geschenke, Veröffentlichungen von Mitgliedern usw., kurz alle Werke, die für den Verein ein besonderes und dauerndes Interesse haben. Die abgegebenen Bücher und Zeitschriften stehen den Vereinsmitgliedern bei der öffentl. Bibliothek jederzeit zur Verfügung, sind also für den Verein keineswegs verloren. Nach Erledigung dieser Arbeiten wurde die Neuwahl des Vorsitzenden und des Vorstandes vorgenommen. Zum Vorsitzenden wurde Hr. Brt. Hofacker gewählt, in den Vorstand kamen die Hrn. Brt. Landauer, Dir. Lörcher, Brt. Kräutle, Brt. Kuhn, Bauinsp. Pantle, Brt. Schiller, Brt. Woltz und Ob.-Brt. Zügel. Ehe die Versammlung sich auflöste, gedachte der Vorsitzende noch aller derer, die im vergangenen Jahre ihre Zeit und Kraft dem Verein gewidmet hatten, sei es, daß sie ein Vereinsamt verwalteten oder daß sie sich zu Vorträgen bereit fanden. Vor allem wurde auch noch einmal des im April verstorbenen Vorsitzenden, Hrn. Ob.-Brts. Walter, gedacht, dem es nicht mehr vergönnt sein sollte, sein Amt dem Nachfolger zu übergeben, sondern der mitten aus der Arbeit heraus abgerufen worden ist. — W.

Beim Winckelmannfest der Archäologischen Gesellschaft zu Berlin sprach am 9. Nov. 1906 zuerst Hr. Prof. Conze, der soeben erst zurückgekehrt war, über 8 Ergebnisse der letzten Ausgrabungen in Pergamon. 1. Nachdem beim Gymnasium die unteren Terrassen freigelegt waren, ist jetzt der Hauptraum gefolgt, nur die Anbauten sind übrig. Gefunden wurde ein Architravblock mit Widmung an die Hera. 2. Von der Stadtmauer des Eumenes ist die ganze Ostseite bis an das Südtor freigelegt. 3. Die Brücke nach den römischen Spielplätzen aus der Königszeit, die 1843 von Wildwässern zerstört wurde, ist festgestellt. Auch das Nikephorion hat sich dort gefunden. 4. In den Palästen auf der Hochburg hat ein Kassetten-Block des großen Altars zum Pflaster als Zugang zu einem Saal Verwendung gefunden. 5. Im Hause des Attalus ist ein Teil der Wandmalereien entdeckt, der denen in der Villa Prima porta entspricht. 6. In den 3 Grabhügeln, von denen der große schon durchforscht war, sind in den beiden tumuli je ein Trachyt-Sarkophag ausgegraben. In einem war ein Krieger bestattet. Die Leiche ist zerfallen, 2 Schwerter und eingoldener Eichenkranz sind erhalten. Bei dem einen Sarkophag lag eine Alexander-Drachme, bei dem anderen die antike Fälschung einer griechischen Münze. 7. Die Arbeiten an der Wasserleitung, 1862 von Gräber begonnen, geben ein vollständiges Bild der Wasserversorgung der Stadt auch von den Quellen des Kaikos her. 8. Die alte Hauptstraße hatte denselben Lauf wie die heutige. Zur Erhaltung der Ausgrabungen, die durch die neue Stadt mit 25000 Einwohnern arg gefährdet ist, sind 50000 M. erforderlich, von denen erst 5000 aufgebracht sind.

Danach berichtete Hr. Reg.-Bmstr. Krencker über die von Kaiser Wilhelm abgeschickte Expedition nach Aksum in der Provinz Tigre in Aethiopien, mit Lichtbildern nach Aufnahmen v. Lüpke's. Das freie Gebirgsvolk stammt von den Sabäern her. König Melenik I. soll ein Sohn Salomo's und der Königin von Saba gewesen sein. Die Bauformen weisen nach Süd-Arabien. Beim Eintritt in die Geschichte im 1. Jahrh. n. Chr. zeigt sich griechischer Einfluß. Die Königsinschriften in äthiopischer Schrift stammen aus dem 3.—5. Jahrh. Sie finden sich auf den Seitenwangen der steinernen Throne, von denen noch 11 in ursprünglicher Lage sind. Zur Zeit Konstantin's trat Aethiopien zum Christentum über. Die Stelen stammen aus frühchristlicher Zeit und sind 20 m lange Monolithe. Auch Klosterbauten aus dieser Zeit sind nachweisbar. Im Mittelalter hört Aksum auf, Königstadt zu sein, bleibt aber der kirchliche Mittelpunkt. Hier steht die Zionskirche, welche die alte Bundeslade Salomo's enthalten soll. Die Stelen geben ein Spiegelbild alt-äthiopischer Holzbauten; ihr Grundriß ist der der Häuser; auf den Seiten sind Tore und Fenster mit Balkenköpfen eingemeißelt. Denselben Grundriß zeigt ein Räucheraltar aus Süd-Arabien. Die größte Stele ist 33 m hoch, während der höchste Obelisk, jetzt in Rom, nur etwas über 32 m mißt. Vor den Stelen stehen häufig Altäre mit Stufen. Zwei alte äthiopische Kirchen zeigen Holzformen in Stein. Die Kirche in Lalibela ist die Fortsetzung dieser Bauweise. Dann folgen Steinbauten aus sabäischer Zeit mit hellenistischem Einfluß. Die Fundamente Enda Mikael in Aksum sind wohl die von Palästen. Der größte Palast in Aksum ist festungsartig. auf 4 m hohem Unterbau, die Außenflügel 21 m, das Zentrum 24 m im Quadrat, ähnlich Enda Mikael. In den modernen Häusern sehen wir die Fortsetzung der alten Formen, entweder das Vor- und Rückspringen der Seitenflächen oder eine Rundmauer. Das 40 m ausgedehnte Doppelgrab Kaleb und Gabra Masqal ist ähnlich der Kirche in Debra Damo. Der Eingang zu den Krypten liegt westlich der Schiffe. Auch auf dem italienischen Gebiete Aethopiens könnten noch viele interessante Bauten durch Ausgrabungen, die aber die Italiener sich selbst vorbehalten, festgestellt werden. — Nnl.

Münchener (oberbayer.) Arch.- u. Ing.-Verein. Vers. am 22. Nov. 1906. Durch die unvermutete Absage des in Aussicht genommenen Vortrages ein improvisierter Abend, dessen Kosten opferwillig von einigen Mitgliedern des Vereines bestritten wurden. „Lichtbilder und Skizzen“ hatte man die Vorführungen betitelt, in die sich die Hrn. Steinlein, Hönig, Schachner usw. teilten. Wie dies nun bekanntlich öfter zu geschehen pflegt, trat auch hier der Fall ein, daß diese Improvisation nicht nur ganz trefflich gelang, sondern auch manchen ganz eigenartigen Aufnahmegegenstand bot, der dem Betreffenden bei länger zu Gebote stehender Vorbereitungszeit vielleicht nicht bedeutend genug erschienen wäre, den man aber ungern vermißt hätte. Architekten-Wanderfahrten hätte der Titel lauten können, denn von Genua und Monte Carlo ging's über Verona und Bozen bis zur Mainlinie, kreuz und quer in romantischem Ritt mit Hilfe des Skiopitons durch Stadt und Land, und die Unmittelbarkeit,

mit der diese Moment-Aufnahmen von Monaco und Schweinfurt, Bozen und Nördlingen, Straubing und Brixen usw. wirkten, war nicht minder groß als mancher andere Vortrag. Den gleichen Beifall fanden mit Recht auch die ausgestellten Architektur-Skizzen, Wegkreuze, originale Stadt- und Landhäuser usw. von Steinlein u. a. Möge die geehrte Anerkennung den einen oder anderen der Herren veranlassen, ab und zu einmal dergleichen wieder bei Gelegenheit einzuschleichen. Daran knüpfte sich ein erläuternder Vortrag des Züricher Schriftstellers Bühler über das neuartige künstlerische Unternehmen „Mono“. Die Sache, deren Name von dem Worte „Monographie“ abgeleitet ist, verfolgt die Herausgabe von tadellos wiedergegebenen Aufnahmen von Architektur- und anderen Kunstwerken, Orts- und Städte-Ansichten usw. in ganzen Reihen, sowie zum Einzelverkauf der betreffenden Blätter. Diese, im Format etwas über Postkartengröße, haben auf der Rückseite einen kurzen, erläuternden Text und Raum zu eigenen, ergänzenden Bemerkungen. Gesammelt stellen sie ein hübsches Reise-Album dar, das nach Land, Bezirk, Stadt usw. geordnet werden kann, wie die bereits erschienenen Reihen München, Nürnberg, Bayreuth, Linderhof, Neuschwanstein, Herrenchiemsee, Berchtesgaden, Reichenhall, Schwarzwald usw. dazutun. Aber auch anderen Zwecken des volkstümlichen Anschauungs-Unterrichtes sollen die Monos dienstbar gemacht werden, so z. B. dem Verständnis für unsere Marine usw. und zugleich eine künstlerische Umwälzung und Einheitlichkeit im Format der geschäftlichen Reklame anbahnen. Dem internationalen Gedanken, der durch ein reiches Ausstellungsmaterial an Entwürfen von Künstlerhand illustriert wurde, steht wohl eine günstige Zukunft in Aussicht; er scheint berufen, vieles vom Schlechten und Wertlosen der Postkartenindustrie auszumergen. —

Vermischtes.

J. K.

VI. Versammlung von Heizungs- und Lüftungs-Fachmännern. Wien 1907. Die VI. Versammlung von Heizungs- und Lüftungs-Fachmännern findet unter der Bezeichnung „Kongreß für Heizung und Lüftung“ vom 3. bis 6. Juni 1907 in Wien statt. An den Kongreß schließt sich auf Einladung ungarischer Fachgenossen eine Fahrt nach Budapest an. Das Protektorat des Kongresses haben übernommen: Se. Exz. der Hr. k. k. Minister des Innern, Dr. Richard Freih. von Bienerth und Se. Exz. der Hr. k. k. Statthalter für Niederösterreich, Graf Erich von Kielmannsegg.

An dem Kongreß können alle diejenigen teilnehmen, die durch ihre Tätigkeit als Fabrikanten oder Ingenieure der Heizungs- und Lüftungstechnik nahe stehen oder in ihrer amtlichen oder privaten, wissenschaftlichen oder praktischen Wirksamkeit ein besonderes Interesse für die Förderung des Heizungs- und Lüftungswesens haben.

Anfragen und Anmeldungen sind zu richten an die Geschäftsstelle des Kongresses Wien I, Seilerstätte 16. —

Wettbewerbe.

Ein Wettbewerb betr. Skizzen für ein Schulhaus in Meiningen wird zum 1. Mai d. J. für in Deutschland ansässige Architekten erlassen. Es gelangen 3 Preise von 1500, 1000 und 500 M. zur Verteilung. Ein Ankauf nicht preisgekrönter Entwürfe für je 300 M. ist vorbehalten. Die Zeichnungen sind 1:200 verlangt. Dem Preisgericht gehören u. a. an die Hrn. Ob.-Brt. Fritze und Brt. Schubert in Meiningen. Der Magistrat von Meiningen, der das Preisausschreiben erläßt, behält sich vor, die Skizzen ganz oder teilweise für die Ausführung zu benutzen, jedoch auch mit einem Preisträger wegen der Ausführungs-Entwürfe in Verbindung zu treten. Unterlagen gegen 2 M. durch den Magistrat Meiningen. —

Wettbewerb Theater Aussig a. E. Das für 8—900 Personen zu planende und im Maßstab 1:200 zu zeichnende Theater soll auf einem bevorzugten Gelände im Zusammenklang mit Schule und Postgebäude an der Goethe-Straße errichtet werden. Als bemerkenswerte, an die Berliner Schillertheater-Bewegung anklingende Programm-Bedingung ist anzuführen, daß das Theater in seiner inneren Anlage dem Charakter der Stadt als Industriestadt entsprechen soll und daß der Hauptwert auf eine große Anzahl auch billigerer Sitzplätze gelegt wird, während eine größere Anzahl von Logen nicht angestrebt wird. Eine Bausumme wird nicht angegeben, jedoch ein schätzungsweise Kostenanschlag des eingereichten Entwurfes gewünscht. Nicht preisgekrönte Entwürfe sollen für 500 K. erworben werden können. Der Stadtrat ist nicht gebunden, einen der preisgekrönten oder angekauften Entwürfe zur Ausführung zu bringen. Das Preisgericht soll in den ersten Tagen des Januar bekannt gegeben werden; in ihm werden voraussichtlich sowohl ein Vertreter des „Oesterr. Ing.- u. Arch.-Vereines“ sowie ein Vertreter des „Verbandes Deutscher Arch.- u. Ing.-Vereine“ sich befinden. —

Mißstände in der Durchführung der Wettbewerbe. „In Nr. 101 der Deutschen Bauzeitung vom 19. Dez. v. J. ist unter „Mißstände in der Durchführung der Wettbewerbe“ folgendes zu lesen: „Ein Fachgenosse aus Cöln teilt uns mit, daß bei der öffentlichen Ausstellung der Entwürfe für ein Warenhaus Tietz in Düsseldorf ein Eintrittsgeld von 50 Pf. erhoben wurde. Ist, so fragt er, die große Summe von Arbeit, die in einem Wettbewerb ruht, nicht wert, den Teilnehmern des Wettbewerbes und der Fachgenossenschaft das weiteste Entgegenkommen zu erweisen?“

Aus dieser Notiz muß man lesen, daß ein Eintrittsgeld von 50 Pf. von uns erhoben wird. Da das durchaus nicht der Fall ist, so bitten wir Notiz davon zu nehmen, daß sich die Angelegenheit in Wirklichkeit wie folgt verhält: Die Ausstellung findet im Kunstgewerbe-Museum zu Düsseldorf statt, diese kann am Sonntag und 3 Wochentagen unentgeltlich besucht und besichtigt werden. Für die Ausstellung selbst wird ebenso wenig irgend ein Eintrittsgeld erhoben. An den anderen 3 Wochentagen erhebt das Kunstgewerbe-Museum ein Eintrittsgeld von 50 Pf. und wer an diesen Tagen die Wettbewerbs-Ausstellung besuchen will, muß selbstverständlicherweise das Eintrittsgeld für das Kunstgewerbe-Museum bezahlen. Für die Ausstellung der Entwürfe selbst wird kein Eintrittsgeld erhoben.“ — Düsseldorf Baugesellschaft m. b. H.

Diese Ausführungen sind lediglich eine Bestätigung der berechtigten Beschwerde des Kölner Fachgenossen. Wer das Eintrittsgeld erhebt, ist völlig gleichgültig; daß es erhoben wurde, bestätigt die Zurschrift. Wenn das Kunstgewerbe-Museum in Düsseldorf entgegen dem längst eingeführten Brauch bei den Museen der Großstädte heute noch auf dem Standpunkte steht, dem Volke den Besuch seiner Sammlungen an bestimmten Tagen durch ein Eintrittsgeld zu erschweren, so ist das seine Sache. Sache der den Wettbewerb ausschreibenden Gesellschaft aber wäre es gewesen, einen Ausstellungsraum zu wählen, der auch dem auswärtigen Fachgenossen, der mit den lokalen Verhältnissen nicht vertraut ist, ermöglicht hätte, die Pläne ohne besondere Abgabe zu studieren, zumal er ja ohnehin schon eine nicht unbedeutende Reise-Auslage hatte. Die große Summe der geleisteten Arbeit wäre dieser Rücksicht schon wert gewesen. —

Im übrigen erhalten wir zu diesem Wettbewerb aus Dresden noch die folgende Zurschrift:

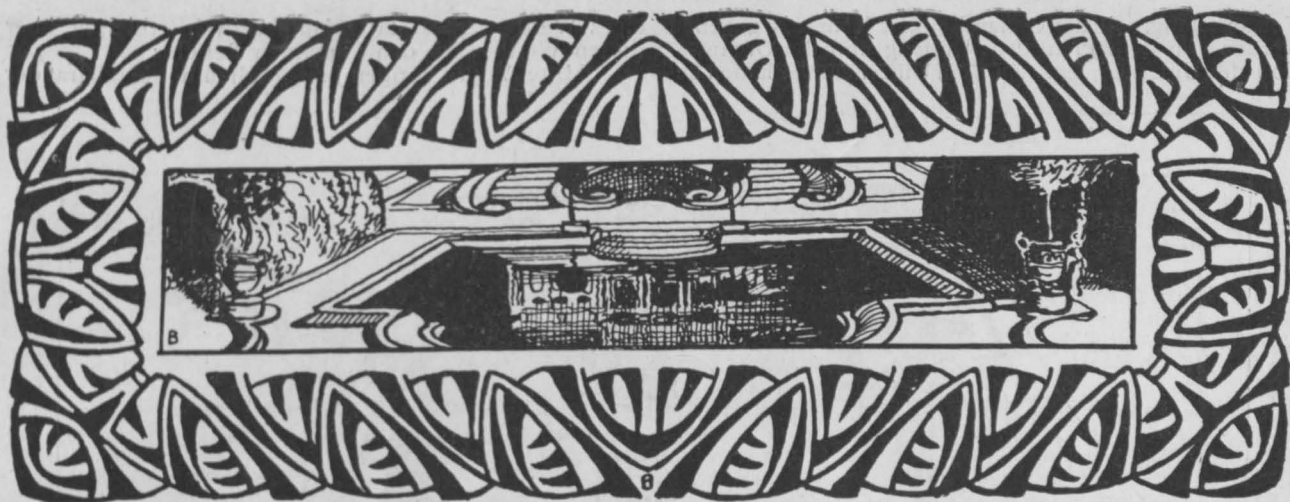
„Jeder ernst strebende Architekt weiß, daß der Weg des öffentlichen Wettbewerbes ein ebenso mühevoller wie freudschaffender ist, durch den, selbst bei einem Durchfall, dem Streben doch immer neue Nahrung zugeführt wird. Die Aufgabe in Düsseldorf war eine besonders interessante, ebenso dankbar an sich, wie umfangreich. Dies wird jeder Beteiligte bestätigen müssen. Sie brachten in Ihrer Nr. 97, Jahrg. 1906, die Namen der Preisträger zur Kenntnis Ihrer Abonnenten, weiter nichts. Noch heute, nach mehr als Monatsfrist, weiß ich weder, wie stark die Beteiligung, noch wie und wo meine Arbeit gewertet ist. Mein höfliches Ersuchen um Uebersendung des Protokolles wurde zwar erfüllt, aber ich mußte die Annahme, daß die Zusendung unter Nachnahme erfolgte, verweigern.“

Für Sie füge ich hinzu, daß allein das Postporto meiner Arbeit 7 M. betrug, die aufgewendete Zeit und Mühe der Arbeit sei durch die Freude beim Schaffen aufgewogen. Aber sagen Sie selbst, muß es nicht geradezu in seiner weiteren Wirkung alles ideale Streben lahmlegen, wenn fortgesetzt bei Wettbewerben, die eine ungeheure Summe von Arbeit und Können ausmachen, einen bedeutenden materiellen Aufwand erheischen, wenn, sage ich, die elementarsten Forderungen des Entgegenkommens unerfüllt bleiben? Gerade beim Baukünstler ist der Kampf um Anerkennung, neben dem künstlerischen Wehe, wenn ich so sagen kann, mit schweren materiellen Opfern verknüpft, und nun kommen einem die Ausschreibenden so. Von Kaufleuten kann der Künstler ein tieferes Verständnis für seine Angelegenheiten kaum fordern, von den Preisrichtern muß er es können. Freilich mag diesen ein harter Kampf oft erspart geblieben sein, aber gerade aus dieser Erkenntnis heraus muß diesen Herren die Sache der Wettbewerben immer wieder ans Herz gelegt werden. Sie müssen ihren Mandanten im Interesse der Kunst gewisse Bedingungen zur Pflicht machen. Ob es angeht, neben den Preisen und Ankaufen, wenn auch sparsam „lobende Erwähnungen“ zu geben, sei im Hinblick auf den Düsseldorf Fall von neuem angeregt. K.“

Inhalt: Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine. — Das Wohnhaus Kurfürstendamm 110 in Berlin. — Der Hafen von Port Said am Suez-Kanal und seine geplante Erweiterung. — Vereine. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Bildbeilage: Wohnhaus Kurfürstendamm 110 in Berlin.

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



DEUTSCHE BAUZEITUNG

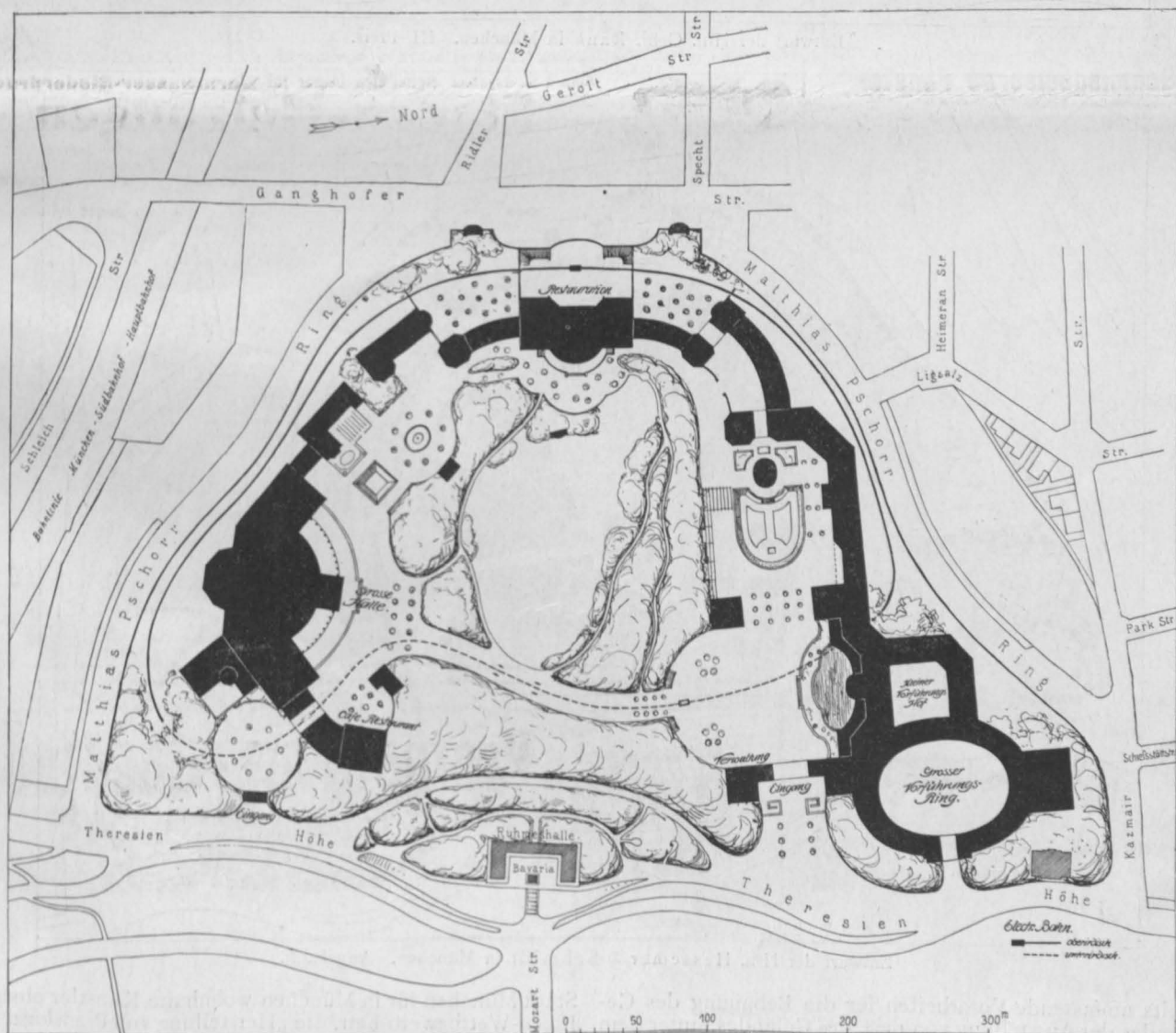
XLI. JAHRGANG. NO. 3. BERLIN, DEN 9. JANUAR 1907.

Das Ausstellungswesen in München.

Hierzu die Lagepläne dieser Nummer.

Die weithin beachteten Erfolge anderer deutschen Städte auf dem Gebiete des Ausstellungswesens, namentlich Nürnbergs und Dresdens, haben im vergangenen Jahre München, das die Pflege dieses Gebietes zu lange ruhen ließ, zu frischem Vorgehen auferwühlt. In der zweiten Hälfte des vergangenen Dezember tagte unter dem Vorsitz des Hrn. Bürgermeister Dr. von Borscht im Rathause in München eine Versammlung von Vertre-

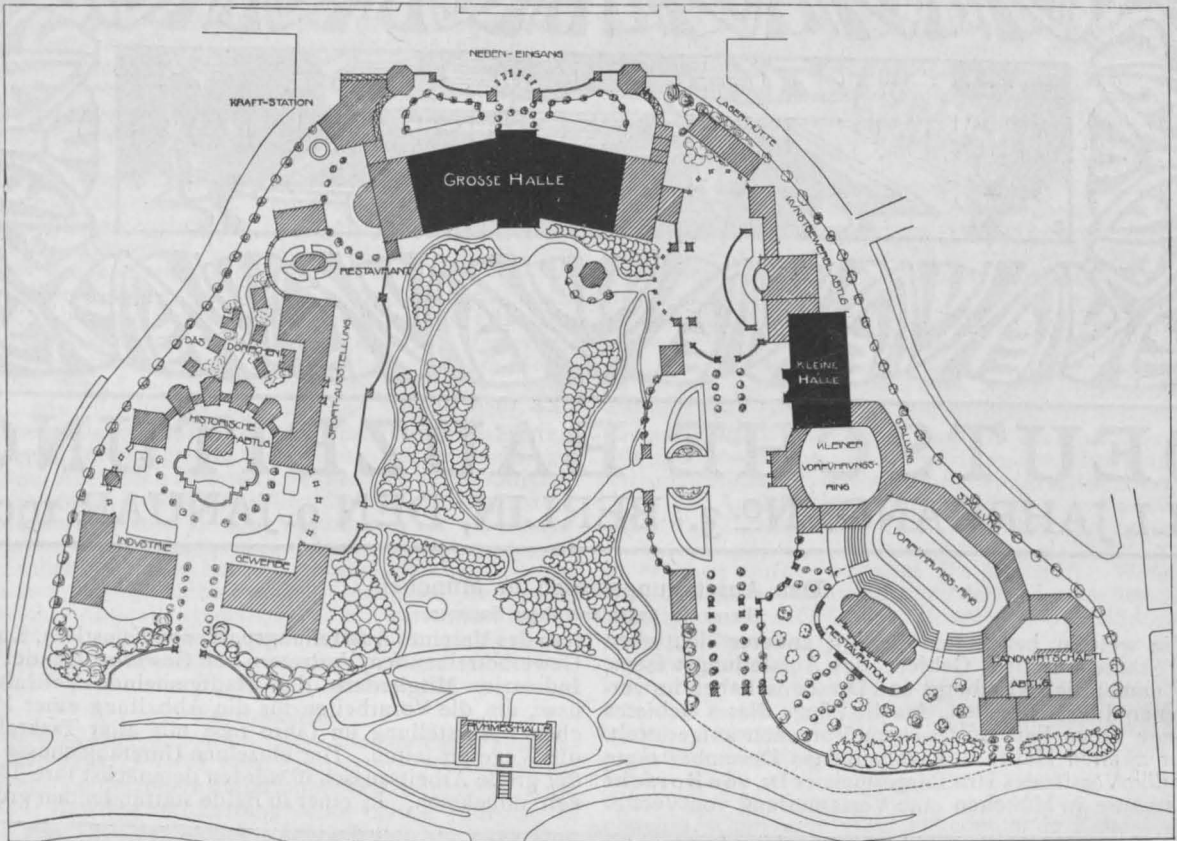
tern des Vereines Ausstellungspark, von Künstlern, Kunst-Gewerbetreibenden, Vertretern von Gewerbe, Handel und Industrie, Mitgliedern der Stadtgemeinde-Verwaltung usw., um die Vorarbeiten für die Abhaltung einer Münchener Ausstellung im Jahre 1908 mit aller Tatkraft in die Wege zu leiten. Die einzelnen Unterausschüsse und der große Arbeitsausschuß werden demnächst ihre Tätigkeit aufnehmen. In einer in Bälde stattfindenden großen



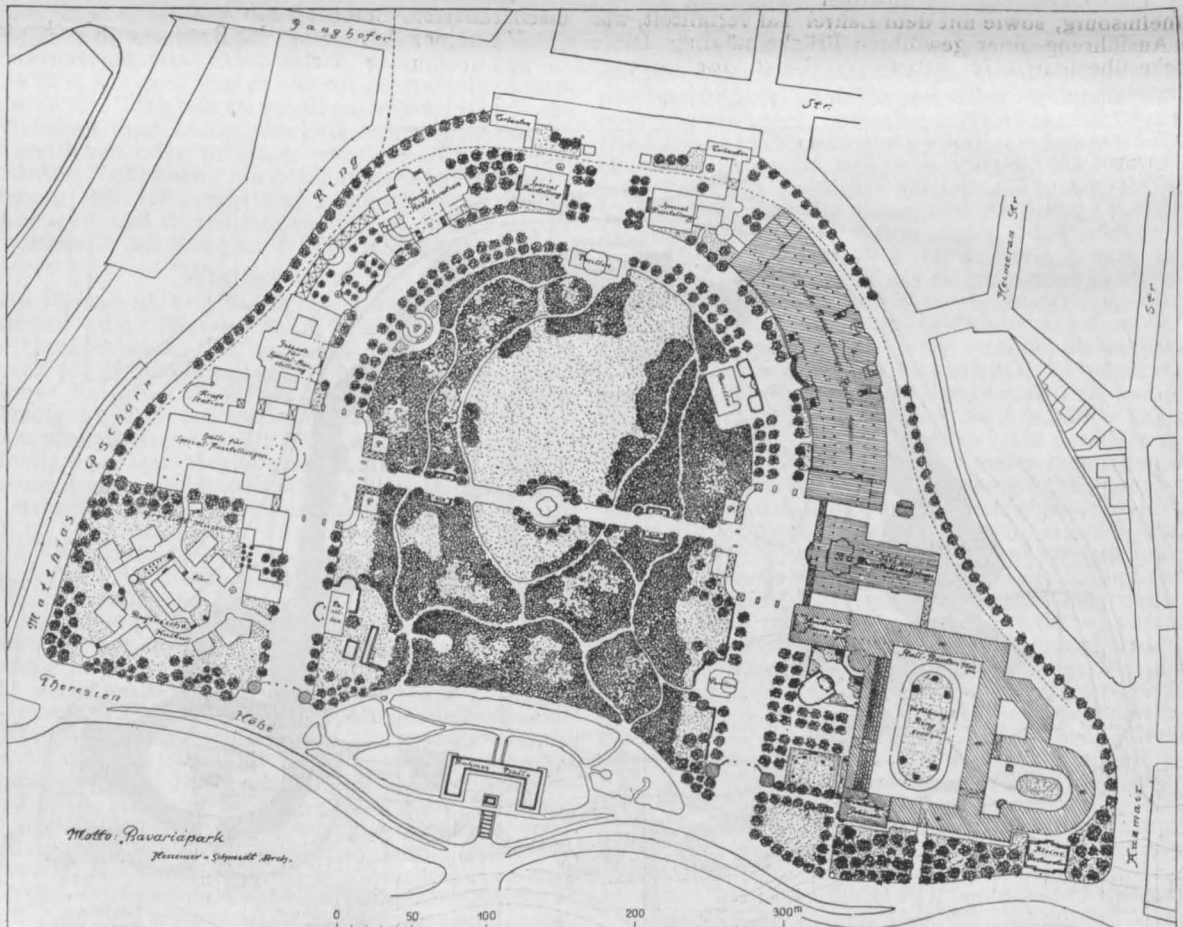
Entwurf des Hrn. Prof. Em. von Seidl in München. II. Preis.

Versammlung soll der Oeffentlichkeit Kenntnis gegeben werden von dem Plan, dem Umfang und der Organisation des Unternehmens. Zu dem Unternehmen haben be-

eines Wettbewerbes stattgefunden. Wir erhielten über diesen Wettbewerb den folgenden Bericht:
„Mitte August vorigen Jahres erließ der Magistrat der



Entwurf der Hrn. Gebr. Rank in München. III. Preis.



Entwurf der Hrn. Hessemer & Schmidt in München. Angekauft.

reits umfassende Vorarbeiten für die Bebauung des Geländes der Ausstellung von 1908, des Geländes hinter dem Parke der Bavaria, auf der Theresienhöhe, in Form

Stadt München für in München wohnhafte Künstler einen Ideen-Wettbewerb betr. die „Herstellung von Planskizzen für die bauliche Ausgestaltung des Ausstellungs-Platzes

Massenversammlungen geeignet, und 3. ein Verwaltungs-Gebäude. Die Herstellungs-Kosten für diese ständigen, in Eisen, Beton und Glas zu entwerfenden Gebäude sollten 1000000 M. nicht wesentlich überschreiten.

Die für den Landwirtschaftlichen Verein bestimmten Bauten waren „vertragsgemäß“ an der Nordost-Ecke des Ausstellungs-Geländes zu planen. Aber auch die Lage der erwähnten übrigen Gebäude war auf der dem Zentrum der Stadt näher gelegenen nördlichen Hälfte des Ausstellungsgebietes als „erwünscht“ bezeichnet; indes sollten andere Lösungen nicht als ausgeschlossen erscheinen. „Als Mittelpunkt der Geselligkeit und Erholung“ waren zwei ständige Restaurationen vorzusehen, eine große mit einem Saal von etwa 1000 qm Flächenraum und eine kleine mit ungefähr 200 qm Bodenfläche.

Der Bavariapark sollte, abgesehen von einer geringen Bebauung an der Westgrenze und einem Verbindungsweg zwischen dem nördlichen und dem südlichen Ausstellungsgebiet, erhalten bleiben. Als Zugänge zum Ausstellungspark sollten drei Haupteingänge, zwei von Osten und einer von Westen, einem großen Verkehr Rechnung tragen. An der Theresienhöhe war in deren nördlichem Teil auf die Herstellung intim gehaltener Ausstellungs-Bauten mit Anpflanzungen und entlang dem Mathias Pschorr-Ring auf eine zweigleisige Eisenbahn-Führung, ebenfalls mit Baumpflanzung, Bedacht zu nehmen.

Als Termin für die Ablieferung der Arbeiten war der 1. Okt. vorigen Jahres festgesetzt worden. Die kurze Frist von 6 Wochen für das Ausschreiben war durch die wünschenswerte Eile, mit welcher der beabsichtigten ersten großen Kunst-, Kunstgewerbe-, Industrie- und Handels-Ausstellung 1908 im Ausstellungspark vorgearbeitet werden sollte, bedingt. Sie stand übrigens mit der geringen zeichnerischen Arbeit, die verlangt wurde — 1 Lageplan im Maßstab 1 : 1000 in bestimmten Farben mit Vogelperspektive in isometrischer Projektion auf einem Blatte — noch im Einklang; wenn auch die verfügbare Zeit für die geistige Arbeit in Berücksichtigung mehrerer gleichzeitig laufender Wettbewerbe nicht als reichlich bemessen gelten konnte.

Übrigens verlangen die Art und die Fassung des Ausschreibens im Interesse der an Wettbewerben beteiligten Künstlerschaft eine kurze kritische Beurteilung. Vor allem widersprach die Stelle: „Für den südlichen Teil und, soweit nicht etwa die Hauptrestauration dort geplant ist, auch für den westlichen Teil des Ausstellungsgebietes sind provisorische Ausstellungsbauten vorzusehen“ indirekt der früher erwähnten Stelle: „andere Lösungen erscheinen indessen nicht als ausgeschlossen“. Auch konnte die Bestimmung, daß die Planskizzen die farbig verlangte „Situation unter Einzeichnung der Umrisse mittels Parallelperspektive enthalten sollen“ mit dem Nachsatz: „etwaige weitere Zeichnungen und Modelle werden dem Preisgerichte nicht vorgelegt“ kaum eine glückliche genannt werden. Deren Aufhebung erst 8 Tage vor dem Ablieferungstermin dürfte von manchem Künstler mit gemischten Gefühlen aufgenommen worden sein. Erschien sonach das Ausschreiben an sich nicht in allen Punkten in wünschenswerter Weise klar, so war auch der Satz, in welchem sich der Magistrat von „irgendwelchen weiteren Verpflichtungen“ den Preisträgern gegenüber im Vorhinein freihielt, nicht dazu angetan, zur Teilnahme am Wettbewerb allzusehraufzumuntern. Dennoch ließen sich, wie der Einlauf von 41 Entwürfen — ein Drittel gute Arbeiten — bewies, die Münchener Künstler im Interesse der Sache nicht abhalten, mit beachtenswerten, zum Teil vorzüglichen Anregungen ihr Scherflein zum Gelingen des groß gedachten, für die künftige Entwicklung Münchens bedeutungsvollen Unternehmens beizutragen. Auch ist vorweg festzustellen, daß die ausgezeichneten Entwürfe — wie es bei der Zusammensetzung der Jury, der in weit überwiegender Anzahl bekannte Künstler angehörten, und bei einem „Ideenbewerb“ nicht anders zu erwarten war — außer besonderen Anregungen auch alle bei den übrigen Arbeiten wiederkehrenden, brauchbaren Vorschläge in konzentrierter Form enthielten. Deshalb dürfte eine kurze Besprechung der ausgezeichneten Entwürfe an der Hand der Lagepläne genügen, da die ausgeführten Bauten seinerzeit Gelegenheit geben werden, auf das Ausstellungspark-Unternehmen zurückzukommen.

Der mit dem I. Preis bedachte Entwurf mit dem Kennwort: „München 1908 I“, Verf.: städt. Bauamtmann W. Bertsch, Mitarbeiter: Arch. A. Hirschmann (S. 19), zeigt

Vermischtes.

Ehrendoktoren. Der Professor für Statik der Baukonstruktionen, Brücken- und Eisenhochbau an der Danziger Technischen Hochschule, Reinhold Krohn, wurde in Würdigung seiner Verdienste um die Förderung der Brücken-Baukunst durch anregendes Forschen, vorbild-

im wesentlichen den von Bertsch im Auftrage der Stadt ausgeführten Vorentwurf: In der nördlichen Hälfte des Ausstellungsparkes, mit den landwirtschaftlichen Bauten organisch verbunden und mit einem Teil derselben den kleinen Vorführungsring bildend, die kleine Halle; an dieselbe anschließend die große Halle mit wenig gebrochener Achse, und an der Westgrenze des Bavaria-Parkes die Haupt-Restauration, ihre Bogengänge und Terrassen gegen den Park zu vorschubend. Diese erste Anlage erscheint hier nur ergänzt und in den Einzelheiten durchgearbeitet, während die früher nebensächlich behandelten provisorischen Bauten erst im vorliegenden Entwurf Gestaltung erhielten.

Der Entwurf zeigt eine übersichtliche und klare Lagerung der Hauptbauten zueinander, ein Vorzug, der auch für den Betrieb und die Orientierung eine große Rolle spielen dürfte, abgesehen davon, daß dadurch auch die geschlossene Abhaltung kleinerer Ausstellungen mit Ausschluß des südlichen Teiles ermöglicht wird. Andererseits läßt diese Anordnung für die Errichtung provisorischer Bauten für jede größere Ausstellung genügend Raum zur freien Entfaltung, womit die Möglichkeit zu deren unabhängiger künstlerischer Gestaltung gesichert erscheint.

Allerdings mußten bei dieser Anlage auch einige Nachteile in Kauf genommen werden, die wohl schon beim Vorentwurf die eigentliche Ursache zum Ausschreiben des Wettbewerbes bildeten. Das gilt vor allem von der Form der Haupt-Verkehrsader, die sich nur wenig gebrochen und ohne besondere Zielpunkte vom nördlichen Eingang an der Theresienhöhe bis zum westlichen Eingang ins Ausstellungsgebiet hinzieht. Die vorherrschende Richtung der Gebäude-Achsen gegen den Bavariapark läßt — besonders bei der Haupthalle — eine geschlossene Wirkung vermissen, welche Empfindung durch die niedrigen Bauten längs der Parkgrenze kaum aufgehoben wird. Auch der Weg durch den Park mündet an nebensächlichen Punkten. Nebenbei sei der Bemerkung Raum gegeben, daß sich eine große, fertige Halle kaum zur Unterbringung von Kunst-Ausstellungen eignet, während z. B. die Maschinen hier gewiß eine bessere Aufstellung finden dürften.

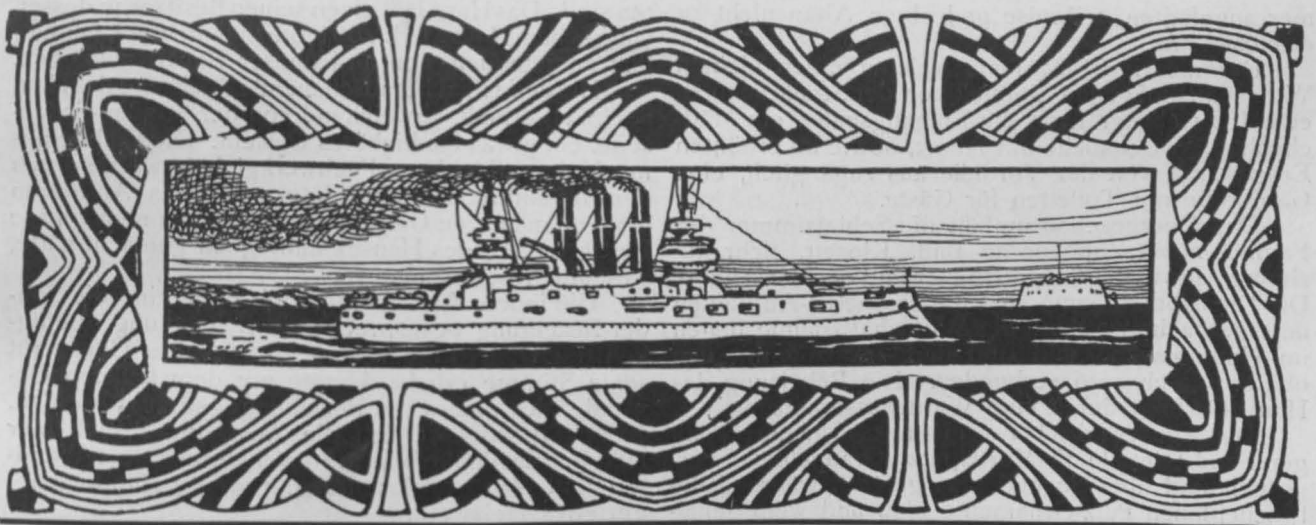
Der Entwurf mit dem Kennzeichen dreier verschlungener Kreise von Prof. Emanuel v. Seidl, der den II. Preis erhielt (S. 17), sieht „in einem innigen, schönen Kontakt zwischen Landschaft und Architektur“ die **Hauptaufgabe**. Nicht nur die einzelnen Platzanlagen unter Einbeziehung der Gartengrenze als Platzwand sind schön geformt, sondern auch die Wechselbeziehung der einzelnen Gebäude und Platzgruppen zu einander — besonders im nördlichen Teil — sind geglückt. Und die Führung des Hauptzuganges und des Verbindungs-Weges mit ihren gut gewählten Zielpunkten kann in erster Linie zu den Vorzügen des Entwurfes gerechnet werden. Daß die letztgenannte künstlerische Lösung nur durch die Trennung der Haupthalle von den übrigen ständigen Bauten und deren Lage mit der kleinen Restauration im südlichen Teil zu erreichen war, muß als ein Nachteil der ganzen Anlage empfunden werden.

Denn wenn selbst die räumliche Teilung der wichtigsten Gebäude-Gruppen keine unüberwindlichen Schwierigkeiten für die Organisation böte und in bestimmten Fällen sogar von großem Vorteil wäre, müßte doch die bedenkliche Nähe der größten Baumasse zur Bavaria ausschlaggebend sein, um die Ausführung des Planes in Frage zu stellen. Als weitere ungünstige Folge der gewählten Anordnung entstand die nebensächliche Mündung des südlichen Einganges an der Theresien-Höhe.

Nicht versäumen möchte ich aber, auf eine verkehrstechnische Frage hinzuweisen, die Prof. Em. v. Seidl in einem Vorschlage seines Planes aufwirft. Er schlägt zur Bewältigung des voraussichtlich gewaltigen Verkehrs eine Rundbahn vor, welche teils als Hochbahn (überm westlichen Eingang), teils als Tiefbahn (unter den Gebäuden und unterm Verbindungs-Weg durch den Bavaria-Park) nicht nur dem Bedürfnis als Verkehrsmittel entspricht, sondern auch geeignet erscheint, eine ganze Reihe von Ausstellungs-Gegenständen in sich zu vereinen und so lehrreich — weil in Verwendung — vor Augen zu führen. Obwohl die Anordnung der Rundbahn durch die Verlegung der Haupthalle in den südlichen Teil bedingt war, dürfte sich deren Ausführung auch bei einer anderen Lage der Gebäude empfehlen. — (Schluß folgt.)

liches Schaffen und erfolgreiches Lehren von der Technischen Hochschule zu Aachen zum „Doktor-Ingenieur“ ehrenhalber ernannt. —

Inhalt: Das Ausstellungs Wesen in München. — Vermischtes. — Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLI. JAHRGANG. N^o. 4. BERLIN, DEN 12. JANUAR 1907.

Landhaus Dr. med. Paul Teuscher in Loschwitz bei Dresden.

Architekt: Kgl. Brt. Kurt Diestel in Dresden. Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildgn. S. 23 und 25.



Das Landhaus des Hrn. Dr. Paul Teuscher ist in unmittelbarer Nachbarschaft des bekannten Dr. med. Teuscher'schen Sanatoriums hart am Abhange des Loschwitzer Höhenzuges gelegen. Das wegen des felsigen Untergrundes stark herausgehobene Erdgeschoß enthält außer den notwendigen

Vorräumen und einer Diele das Zimmer des Herrn, ein kleines Damenzimmer, das Speisezimmer mit hochgelegenen seitlichen Fenstern und einer in der Regel durch einen Vorhang verschlossenen Pianino-Nische, einen Salon, durch dessen großes Schiebefenster sich der Ausblick in ein Landschaftsbild von seltener Schönheit eröffnet. Unter der zum Obergeschoß führenden Holzterrasse befindet sich ein kleiner Raum für die Silberwäsche. Er dient zugleich als Durchgang nach dem tief gelegenen Garten, der von dem dem Speisezim-



Ansicht der Gartenseite.



ANDHAUS TEUSCHER IN
 LOSCHWITZ BEI DRESDEN

 ARCHITEKT: KÖNIGLICHER
 BAURAT KURT DIESTEL
 *** IN DRESDEN ***
 ANSICHT DES EINGANGES
 |||| DEUTSCHE ||||
 *** BAUZEITUNG ***
 XXI. JAHRGANG 1907 * NO. 4

mer angefügten, teilweise gedeckten Altan nicht zu erreichen war.

Der niedrige Flügelbau, welcher einen kleinen Wirtschaftshof gegen Einblick von der Straße schützt, enthält zu ebener Erde die Eingangshalle, ein Mädchenbad, Waschküche mit Abort, sowie im erhöhten Erdgeschoß, von der Vordiele aus zugänglich, eine Garderobe mit Toiletten für Gäste.

Das Obergeschoß umfaßt die Schlafzimmer der Familie nebst Zubehör an Bad, Klosett, Schrankzimmer, sowie die Kinderzimmer und eine Gaststube. Die Dienstbotenräume sind in den Giebel-Ausbauten untergebracht worden; die Wirtschaftsräume liegen im Untergeschoß und sind durch Aufzug mit den oberen Geschossen verbunden. Die Beheizung des Hauses erfolgt durch eine Warmwasserheizung.

Das Außere des Hauses ist mit Ausnahme weniger Sandsteinteile in Mörtelputz (Graupelputz) hergestellt und überwiegend rosa gefärbt, während die bescheidenen Putz-Ornamente blau und weiß gehalten sind.

Das Haus läßt einen seinen Besitzer, in dessen väterlichem Hause J. H. Voß lebte und dichtete, heimlich anmutenden Ton alt-jenenser Bauart anklingen.

Die in das Tal herabschauende Rückseite des Hauses (S. 21) erhielt, abweichend von der Straßen-Schauseite, ein etwas ländlicheres Gesicht. Die Wahl eines mit Holz verkleideten Fachwerkgiebels wurde durch den hereinbrechenden Winter, der das Aufführen eines gemauerten Giebels und damit die rechtzeitige Fertigstellung des Hauses unmöglich gemacht hätte, wesentlich beeinflusst.

Die innere Ausstattung blieb ohne eine die Sonder-Beachtung beanspruchende Behandlung. Lediglich die Diele, in der kein vorhandenes Hausgerät seine Stimme erhebt, konnte mit dem äußeren Gewande des Baues in Beziehung gebracht werden. Jedoch beschränkt sich die Ausstattung auch hier lediglich auf dunkelblauen Sockel, chromgelben Wandton und blau gestrichenes, mit wenig Handmalerei geziertes Holzwerk. —

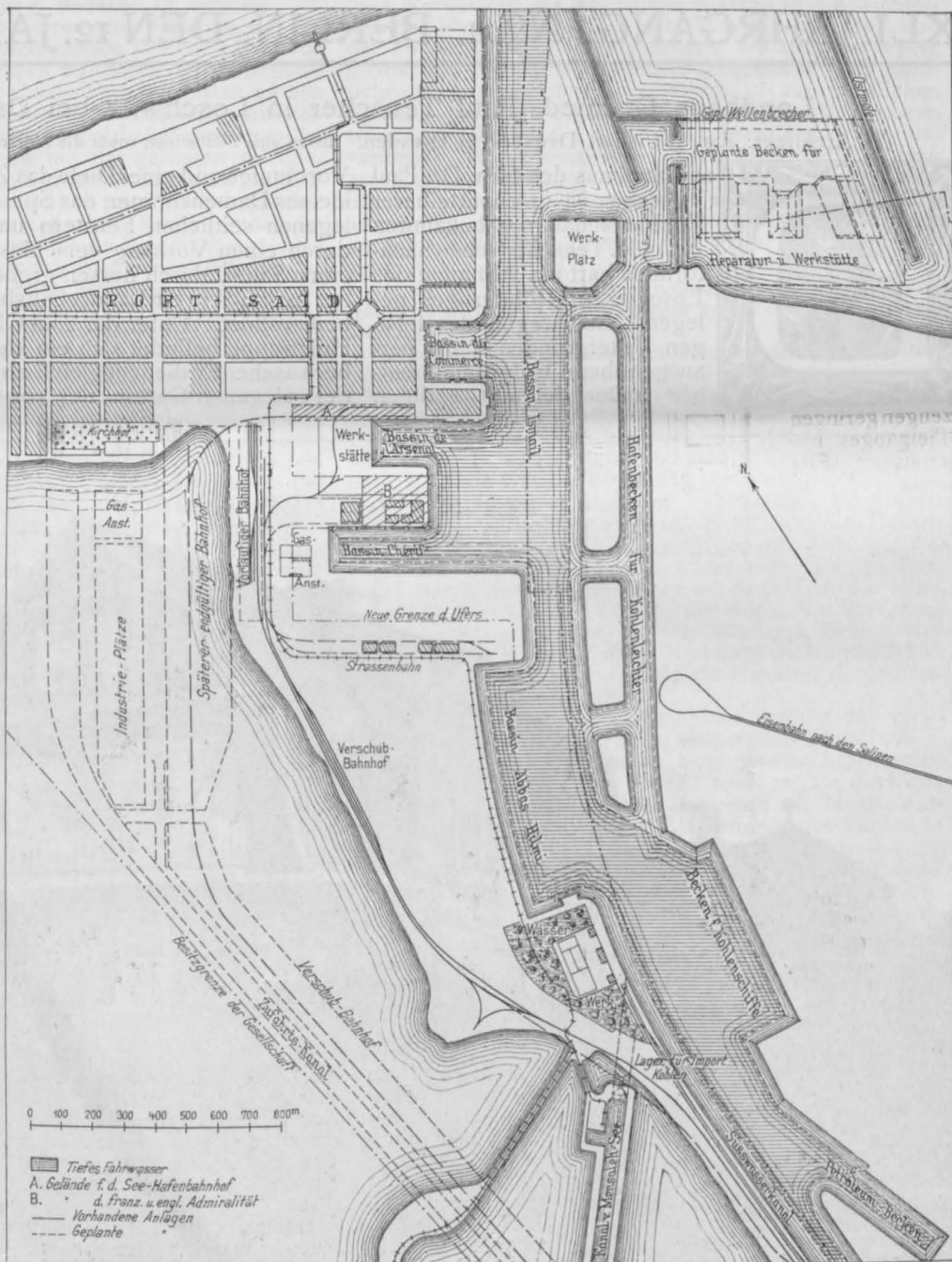
Der Hafen von Port Said am Suez-Kanal und seine geplante Erweiterung.

Von Baurat Professor de Thierry in Grunewald-Berlin. (Schluß aus No. 2.)

Die Bedingungen für die Entwicklung des Hafens von Port Said müssen wegen des außerordentlich starken Verkehrs als sehr günstig bezeichnet werden.

Die Anzahl der den Kanal durchfahrenden Schiffe stieg von 1494 mit 2 096 772 Reg.-Tonnen netto im Jahre 1875 auf 3624 mit 6 335 753 Reg.-Tonnen im Jahre 1885, auf 3434 mit 8 448 383 Reg.-Tonnen im Jahre 1895, und auf 4116 mit 13 134 105 Reg.-Tonnen im Jahre 1905, wobei allerdings die Zunahme der Schiffszahl, wie übrigens in allen europäischen Häfen, nur langsam vor sich geht im Vergleich zur Zunahme des Gesamt-Tonnengehaltes, sodaß einer Zunahme des Verkehrs um 107% von 1885 auf 1905, mit einer Zunahme der Schiffszahl um 14%, eine Zunahme des mittleren Tonnengehaltes von 83% gegenübersteht. Nicht unerheblich ist neben diesem Verkehr derjenige der Kohlendampfer. So haben beispielsweise im Jahre 1899 308 Dampfer über 1 Million Tonnen Kohlen in Port Said gelöscht. Die meisten dieser Kohlendampfer sind in Ballast weiter- oder zurückgefahren. Ueber $\frac{9}{10}$ dieser Kohlen werden als Bunkerkohlen an die den Kanal benutzenden Schiffe abgegeben, und kaum $\frac{1}{10}$ wird im Lande verbraucht.

In hohem Maße erfreulich ist der zunehmende Anteil der deutschen Flagge an dem Kanal-Verkehr. Während Deutschland im Jahre 1874 nur mit 1,7% am Gesamtverkehr in Reg.-Tonnen netto beteiligt war, stieg dieser Anteil 1884 auf 2,9%, 1894 auf 7,8%, erreichte 1904 den Betrag von 13,2% und 1905 schließlich 16,1%. Trotz der gewaltigen Entwicklung des Kanalverkehrs hat sich der Handel von Port Said nur äußerst



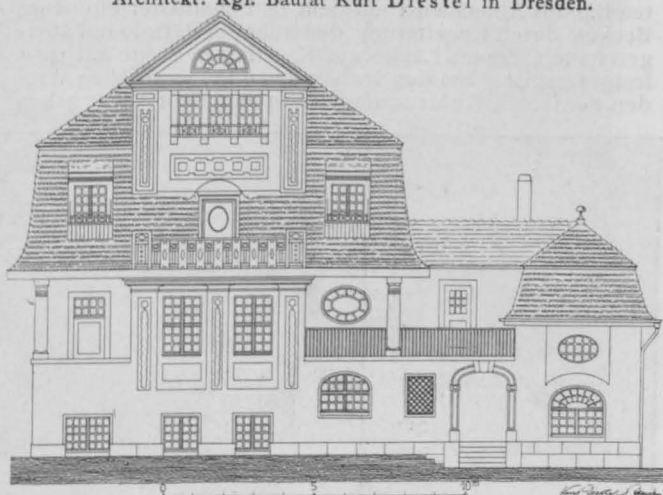
Abbildg. 7. Hafenanlagen von Port Said.

langsam entwickelt. Der Hauptgrund hierfür liegt zweifellos in den mangelhaften Verbindungen mit dem Festlande. Erst im Dezember 1893 wurde eine Schienenverbindung mit Ismailia dem Verkehr übergeben, aber die ägyptische Regierung hatte an die Konzession die Bedingung geknüpft, daß Güter vom Transport ausgeschlossen bleiben sollten, und hatte auch eine Spurweite von 75 cm vorgeschrieben; erst im Jahre 1900 entschloß sich die ägyptische Regierung, die Eisenbahn mit Normalspur, welche Kairo mit Ismailia und Suez verbindet, nach Port Said zu verlängern und den Betrieb zu übernehmen. Der Vertrag mit der Suez-Kanal-Gesellschaft wegen Uebernahme dieser Bahn wurde im Jahre 1902 unterzeichnet,

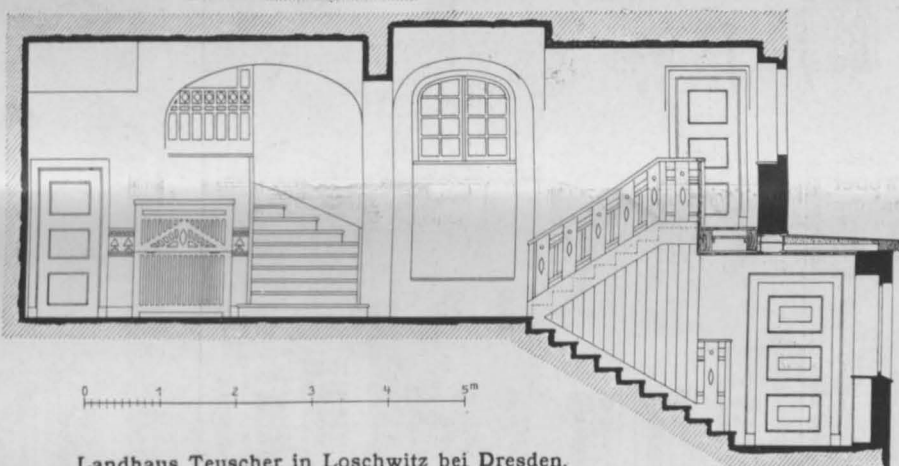
Interessant an der Handels-Statistik von Port Said ist es, daß die Ausfuhr von Zigaretten hauptsächlich nach Deutschland erfolgt und daß der Wert der ausgeführten Zigaretten mit 6 304 000 Frs. (i. J. 1904) ungefähr die Hälfte des Wertes der Gesamtausfuhr darstellt.

Die neueste Entwicklung des Handels von Port Said erfordert also eine Erweiterung der bestehenden Hafenanlagen; für die Suez-Kanal-Gesellschaft kam aber noch das dringende Bedürfnis hinzu, die Reparaturwerkstätten mit dem dazugehörigen Reparatur-Becken zu erweitern, denn seit Jahren sind die vorhandenen Anlagen kaum imstande, dem Bedürfnis zu entsprechen. Diese Anlagen sollen, wie der Plan Abbildg. 7*) (S. 22) zeigt, nach dem öst-

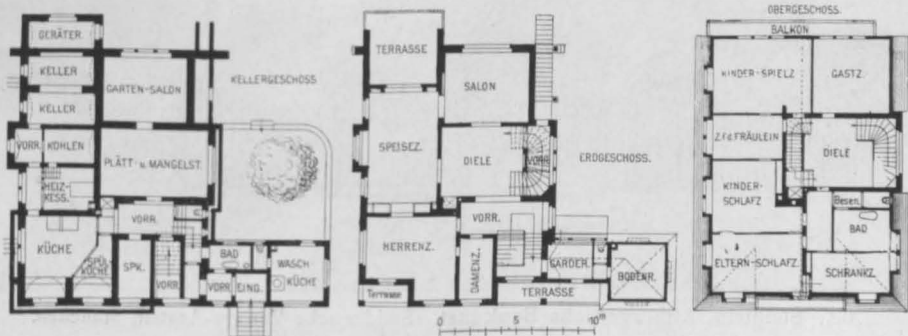
Architekt: Kgl. Baurat Kurt Diestel in Dresden.



Der Menzaleh-See ist außerordentlich fischreich, aber die Tiefen sind auch für den Verkehr von Kanalfahrzeugen geringen Tiefganges ungenügend. Erst neuerdings, im Jahre 1905, hat eine Privat-Gesellschaft die Konzession erhalten, einen Kanal durch den Menzaleh-See herzustellen, um Damiette und Matarieh durch diese Binnenschiffahrtsstraße mit Port Said zu verbinden. Diese Gesellschaft beabsichtigt nun, den Kanal für Fahrzeuge von 100 t Tragfähigkeit und 1 m Tiefgang herzustellen; als Schlepp-Dampfer sind Hinterraddampfer in Aussicht genommen. Diese Verbindung wird zweifellos auch zur Hebung des Umschlagverkehrs in Port Said beitragen. Der Gesamt-handel von Port Said, welcher im Jahre 1902 den Wert von 51 Mill. Frs. nicht ganz erreichte, hatte im Jahre 1904 den Wert von 71 Mill. überschritten, fiel dann aber im Jahre 1905 auf etwas über 63 Mill. Frs. An der Einfuhr ist in erster Linie die Türkei beteiligt mit etwas über 8 Mill. Frs. (im Jahre 1904 über 12 Mill.), England folgt mit annähernd 6 Mill. (1904 — über 7 Mill.), Deutschland kommt mit über 0,5 Mill. Frs. (1904 — 429 000 Frs.) an 8. Stelle.



Landhaus Teuscher in Loschwitz bei Dresden. Grundrisse, Seiten- und Straßen-Ansichten und Schnitt durch die Diele.



lichen, also dem asiatischen Ufer verlegt werden, wodurch neben dem Vorteil, daß auch späteren Erweiterungen daselbst in viel ausgedehnterem Maße Rechnung getragen werden kann als auf dem westlichen Ufer, wo die Nähe der Stadt sehr große Schwierigkeiten bieten würde, noch der Vorteil, daß das alte Reparatur-Becken nunmehr für die Erweiterung des Handelshafens verfügbar wird, als gewichtiger Faktor ins Gewicht fällt.

Die in der Ausführung begriffenen Arbeiten bezwecken somit eine Erweiterung der bestehenden Hafenanlagen auf dem afrikanischen Ufer, und

zwar der beiden Becken Bassin Chérif und de l' Arsenal. Auf der Zunge zwischen dem Bassin de l' Arsenal und dem Bassin Chérif soll ein Schuppen, auf dem Südufer des erweiterten Bassin Chérif sollen vier Schuppen gebaut werden, welche alle Gleisanschluß erhalten. Auf dem asiatischen Ufer werden drei neue Becken, die von Norden aus ihren Zugang erhalten, dahinter die neuen Reparatur-Werkstätten errichtet. Um diese Becken vor dem auf der Reede zeitweilig herrschenden Seegang zu schützen, wird ein Wellenbrecher die beiden östlichen Molen verbinden.

Die Verlängerung der östlichen Mole wird zweifellos dazu beitragen, den Seegang auf der Reede zu verringern, sodaß eine spätere Erweiterung der Ein-

Die Einfuhr deutscher Kohle hat nach Errichtung des Deutschen Kohlenlagers von 41 000 t im Jahre 1903 auf 102 000 t im Jahre 1905 zugenommen. Bei der Ausfuhr spielt die Baumwolle in den letzten Jahren eine hervorragende Rolle.

*) Der internationalen beratenden Kommission 1906 vorgelegt.

fahrt zum eigentlichen Hafen und die Schaffung weiterer Liegestellen für den Kanal benutzende Schiffe auf der Reede ermöglicht wird. Wenn auch der Seegang im Hafen die Schiffe selbst wenig stört, so muß wegen des Verkehrs der Kohlenleichter, die meist tief beladen sind, und wegen der Kohlenübernahme, die auf leichten Bohlen, die an einem Ende auf dem Dampfer, am anderen auf dem Leichter ihr Auflager finden, stattfindet, großes Gewicht darauf gelegt werden, daß das Wasser im Hafen ruhig bleibt.

Eine Vermehrung der Liegestellen für die sogen. „Transiteurs“ ist durch die schon fortgeschrittene Erweiterung des Bassin Ismail nach Süden und durch das Freiwerden des Bassin Abbas vorgesehen.

An Stelle des jetzt von den Kohlendampfern benutzten Bassins Abbas wird auf dem östlichen Ufer ein neues Becken durch Erweiterung des früheren Petroleumhafens geschaffen, dessen Länge auf 800, dessen Breite auf 340 m festgesetzt ist. Bei den vorherrschenden westlichen Winden werden die Kohlendampfer bequemer vor Anker gehen

können, außerdem wird der Kohlenstaub, der gegenwärtig vielfach die den Kanal befahrenden Schiffe belästigt, nach einer dem Kanal entgegengesetzten Seite geweht und keine Störungen mehr hervorrufen können. Die Anlage des Kohlenbeckens auf derselben Seite, auf welcher der Hafen der Kohlenleichter sich befindet, wird außerdem den Vorteil haben, daß die mit Kohlen beladenen Leichter den Kanal nicht mehr zu kreuzen brauchen, um nach ihren Liegestellen zu gelangen. An Stelle des im neuen Kohlenhafen aufgehenden Petroleumhafens wird ein neues Becken weiter südlich geschaffen.

Die auf dem geplanten Kanal durch den Menzaleh-See verkehrenden Fahrzeuge sollen unmittelbar an das Seeschiff herangebracht werden und zwar durch einen Verbindungskanal zwischen dem künftigen Hafen für die Binnenschiffahrt und dem Seehafen. Nach Fertigstellung aller dieser Anlagen wird der Hafen von Port Said allen Anforderungen genügen und imstande sein, alle aus seiner günstigen Lage an einer der verkehrsreichsten Straßen entspringenden Vorteile auszunutzen. —



Die sog. alte Fintel am Markplatz in Nürnberg. (nach alten Kupferstichen.)

Aus: Steinlein, Altbürgerliche Baukunst. Süddeutsche Verlags-Anstalt, München.

Das Ausstellungswesen in München. (Schluß.)

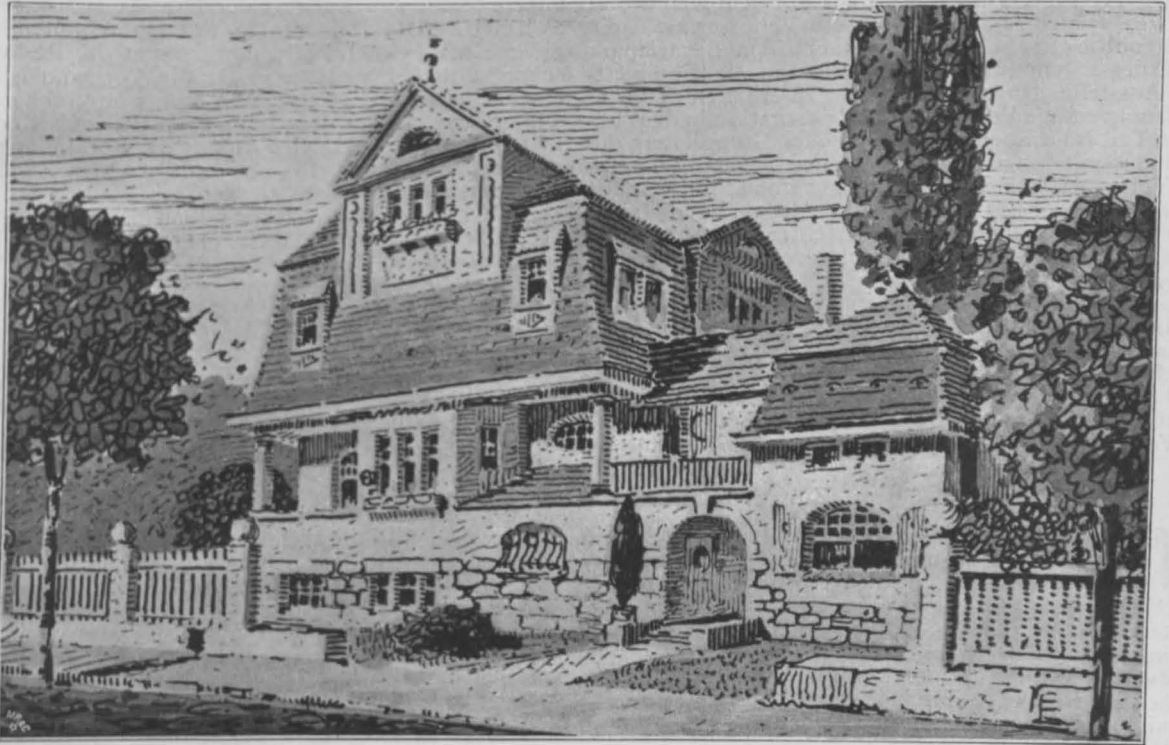
Den III. Preis erhielt der Entwurf mit dem Kennwort: „Zu Münchens Ehr“ der Hrn. Arch. Gebr. Rank. Die Haupthalle erscheint hier an der Westgrenze des Bavaria-Parkes, eine Anordnung, die bei den nicht prämierten Entwürfen häufig wiederkehrt und gewiß viele Gründe zu ihren Gunsten aufweisen kann. So erscheint vor allem der Massen-Mittelpunkt der großen Ausstellungsbauten durch die größte Baugruppe hervorgehoben. Auch deren größte Entfernung von der Bavaria sichert dieser ihre uneingeschränkte Wirkung. Allerdings sind die Verfasser hier einen Schritt weiter gegangen und haben „die Möglichkeit gegeben, auf beiden Seiten der Halle beliebig große und verschiedengestaltige, provisorische Bauten anzuschließen“, um „durch selbständigen Fassaden-

Entwurf dem jeweiligen Geschmacke Rechnung zu tragen“. Diesem Vorschlag möchte ich mich trotz gewisser verführerischer Momente nicht anschließen. Denn könnte leicht in jene Bahnen ablenken, die wir — nicht nur bei Ausstellungs-Bauten — glücklich überwunden haben: die Fassaden wie ein Kleidungsstück den Gebäuden umzuhängen. Denn schließlich sind die Ausstellungs-Bauten bestimmt, dem Raumbedürfnis einer Reihe von Jahren Genüge zu leisten, und unserer Zeit und ihren künstlerischen Kräften wird es hoffentlich gelingen, auch in architektonischer Hinsicht eine Lösung zu finden, welche auf längere Dauer die größten Anforderungen des anspruchsvollsten Besuchers befriedigt.

Was den Verfassern des Entwurfes besonders hoch

angerechnet werden muß, ist die Anregung, die Restauration an den nördlichen Eingang von der Stadtseite her zu verlegen. Diese Lage birgt einen so vorzüglichen Gedanken in sich, daß dessen Fehlen bei den übrigen Entwürfen als Mangel empfunden wird. Denn durch die vor-

auf die Stadt einen Hauptanziehungspunkt des ganzen Unternehmens bilden würde. Von welcher weitgehender finanzieller Bedeutung eine solche Ausnützung der Lage werden kann, darüber dürften sich alle, welche mit Ausstellungen zu tun hatten, klar sein. Als Gegengewicht



Ansicht - der Strassenseite.



Ansicht der Diele.

Landhaus Teuscher in Loschwitz bei Dresden. Architekt: Kgl. Baurat Kurt Diestel in Dresden.

geschlagene Anordnung wird nicht nur die Bedienung der Tribünen erreicht und somit der große Vorführungsring zu festlichen Veranstaltungen großen Stils geeignet gemacht, sondern auch der ständige Betrieb der Restauration gesichert, welche mit ihrer sehenswerten Aussicht

für diese ideelle — eigentlich sehr materielle — Auszeichnung des nördlichen Einganges erhält der südliche einen hofartig geschlossenen Kranz von Gebäuden, hinter dem ein Dorf vorgesehen ist.

Allerdings gilt von den bloß in der Vogelperspektive

erkennbar gewesen turmartigen Bauten zu beiden Seiten der Bavaria dasselbe wie von der Haupthalle des mit dem II. Preis bedachten Entwurfes von Prof. E. v. Seidl: sie würden eine beträchtliche Störung für den Anblick der Bavaria bilden.

Der IV. Preis wurde der Arbeit mit dem Kennworte „Ludwigs-Hügel“ zugesprochen, deren Verfasser, Hr. Arch. A. Hirschmann, mit Recht versucht, den Bavariapark durch dessen unmittelbaren Anschluß an niedrige westliche Ausstellungsbauten möglichst zu erhalten. Die dadurch notwendige Verlegung der Restauration in den südlichen Teil kann aber, trotz der schönen Gruppierung des Gebäudes mit den anschließenden und gegenüberliegenden Terrassen, kaum gutgeheißen werden. Im übrigen schließt sich der Entwurf bezüglich der anderen Hauptbauten dem mit dem I. Preis bedachten an, bei dem der Verfasser mit beteiligt war. Doch scheint dieser Entwurf später entstanden zu sein, denn er sucht die dort noch vorhandenen Schwächen zu vermeiden: so die nebensächliche Führung des Weges durch den Park und des richtungslosen Hauptzuges durch Anordnung entsprechender Zielpunkte. Allerdings hat die damit zusammenhängende Verschiebung der Haupthalle und die unwillkürliche Betonung von deren Schmalseite Nachteile zur Folge, welche die Lösung wieder beeinträchtigen.

Zur Wertschätzung technischer Bildung.

Die „Vereinigung für staatswissenschaftliche Fortbildung“, die es sich zur Aufgabe gestellt hat, für eine bessere volkswirtschaftliche Ausbildung der Verwaltungsbeamten zu sorgen, begann ihre Winterkurse am 31. Okt. v. Js. in der Bau-Akademie zu Berlin mit einer Begrüßungsansprache des Direktors im Landwirtschaftsministerium Hr. Thiel, die für die technischen Kreise wegen ihrer eigenartigen Stellung zu den technischen Wissenschaften von Bedeutung ist.

Hr. Thiel führte etwa aus:

„Die in dem diesjährigen Programm vorgesehenen Besichtigungen technischer und gewerblicher Betriebe gibt Veranlassung, sich allgemein über die Gesichtspunkte zu äußern, die der Verwaltungsbeamte bei seiner weiteren Ausbildung ins Auge zu fassen hat. Unsere Zeit ist eine Zeit der Unruhe auf sozialem, religiösem und wirtschaftlichem Gebiet; alte Formen sucht man durch neue zu ersetzen. Wir haben die Aufgabe, die Folgerungen aus der Entwicklung des 19. Jahrhunderts — des naturwissenschaftlichen Zeitalters — zu ziehen. Die technische Entwicklung, die Konzentrierung gewaltiger Kapitalien bedingen eine Verschiebung der politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse, denn der politische Einfluß folgt langsam, aber sicher, dem Besitz. Das bemerken wir auch in unserer Verwaltung. Während noch in der Mitte des vorigen Jahrhunderts nicht selten Beamte aus dem praktischen Dienst Vortragende Räte wurden, hat sich jetzt eine fast kastenmäßige Scheidung vollzogen, und die höheren leitenden Stellen sind fast ausschließlich mit Juristen besetzt. Wir sind stolz auf die Summe von Bildung und Kenntnis, die hierdurch zusammengekommen ist. Aber gegen die Verwaltung, die vollständig in den Händen der Juristen ist, macht sich seit längerer Zeit eine Gegenströmung geltend. Man sagt, der Jurist habe nicht genügend Einblick in die wirtschaftlichen Verhältnisse. Man will den „Assessorismus“ und das „Verwalten vom grünen Tisch“ brechen, obwohl auch die Techniker eine bemerkenswerte Fähigkeit, vom grünen Tisch zu regieren, gezeigt haben. Einzelne Verwaltungen haben sich den Anforderungen der Neuzeit anzupassen versucht, so z. B. die Forst-, Berg- und Postverwaltung, die ihre eigenen Karrieren ausgebildet haben, während die Eisenbahnverwaltung zu einem gemischten System übergegangen ist. Die einzelnen Berufe verlangen immer nachdrücklicher nach einer Vertretung in den Verwaltungsinstanzen, namentlich in den Ministerien. Eine neutrale Behörde aber, die über den Parteien steht und, ohne sich von Einzelinteressen leiten zu lassen, nur das Allgemeinwohl im Auge hat, bietet unleugbare Vorteile. Darin beruht die bevorzugte Stellung der Juristen in der Verwaltung, die dank ihrer allgemeinen und logischen Durchbildung sich den Blick für das Ganze wahren können. Aber auf allen Gebieten des wirtschaftlichen Lebens zeigt sich neben dem Streben nach Fachausbildung das nach allgemeiner Bildung. So erklärt sich die jetzt so hohe Stellung der technischen Hochschulen, so das Entstehen der Handelshochschulen, die nicht bloß eine bessere fachliche Bildung vermitteln sollen. Die Vertreter von Handel und Industrie sehen mit Schmerzen, daß sie in der preussischen Verwaltung nicht ihrer Bedeutung entsprechend gewürdigt werden, sie wollen ihre

Auch der große Platz an dem westlichen Eingang dürfte aus Verkehrsrücksichten kaum berechtigt erscheinen.

Dem Wunsche des Vereines „Ausstellungspark“ entsprechend, hat das Preisgericht noch einen Entwurf zum Ankauf empfohlen. Die Wahl fiel auf den „Bavariapark I“ gekennzeichneten Entwurf der Hrn. Arch. Hessemer & Schmidt. Die Reihenfolge der Hauptbauten ist die gleiche wie beim I. Preis, nur kommt die Restauration schon südlicher zu liegen. Da die Vor- und Nachteile einer solchen Anlage schon bei früher besprochenen Entwürfen gewürdigt wurden, mag ein Hinweis darauf genügen. Die prospektartige Anlage des Verbindungsweges an der richtigen Stelle und mit schönen Zielpunkten verdient hervorgehoben zu werden.

Auch die halbkreisförmige, an der Außenseite von Gebäuden flankierte Avenue längs der Westseite des ganz erhaltenen Parkes zeigt eine künstlerische Verwertung der bei manchem Entwurf empfundenen Einseitigkeit der Gebäude-Achsen. Auch die malerische Anordnung eines „Freiluft-Museums für alte bayerische Kultur“ sei noch erwähnt.

Alles in allem enthalten die ausgezeichneten Entwürfe eine Menge wertvoller Anregungen und künstlerischer Eigenschaften. —

E. Löwenstein, Architekt.“

akademische Bildung auch in der Verwaltung betätigen. Wenn die Juristen ihr Privileg, „die erste Hypothek“ auf allen Staats- und Verwaltungsstellen zu besitzen, behalten wollen, müssen sie ihre Bildung umfassender gestalten und sich einen Einblick in das gesamte wirtschaftliche Leben verschaffen. Von der einseitigen juristischen wird man mehr zur kameralistischen Vorbildung übergehen müssen, wofür diese Kurse als eine vorläufige Abschlagszahlung zu betrachten sind.“ —

Den Ausführungen der Rede, in denen Hr. Thiel die Verwaltungsjuristen auf ihre nicht genügende Vorbildung zur Beurteilung technischer, wirtschaftlicher und gewerblicher Fragen hinweist, wird Jeder zustimmen, der die Verhältnisse kennt. Es sind das Klagen, die von den bedeutendsten Juristen selbst seit Jahrzehnten vorgebracht werden.

Wenn nun Hr. Thiel selbst auf diese mangelhafte Vorbildung hinweist, so können wir nicht verstehen, wie er andererseits stolz ist auf die Summe von Kenntnis und Bildung, die durch die ausschließliche Verwendung von Juristen in den leitenden Verwaltungsstellen zusammengekommen ist. Die Angriffe, die das Vorherrschen der Regierungs-Assessoren in fast allen preussischen Verwaltungen hervorruft, scheinen uns vielmehr in ihrer Vorbildung wohlbegründet. Wir sind allerdings der Ueberzeugung, daß vielen Verwaltungszweigen in Preußen weit besser gedient wäre, wenn in ihren leitenden Stellen Beamte mit der entsprechenden technischen Vorbildung ständen, seien es nun Bergleute, Techniker, Kaufleute oder Lehrer, und wir halten die Gegenströmung gegen die Verwaltungs-Juristen für sehr gesund und durchaus begründet.

Nach den Ausführungen des Hrn. Thiel sollen nun die Lücken in der Vorbildung der Verwaltungs-Juristen durch Fortbildungskurse und Besichtigungen ergänzt werden, durch welche die Lebensbedingungen und die wirtschaftliche Bedeutung der betreffenden Industrien aufgeklärt werden sollen. Hierdurch eignen sich die Regierungs-Assessoren in einem 4monatlichen Winter- oder auch einem 6wöchigen Sommerkurs die technischen Kenntnisse an, die zur Beurteilung des gesamten wirtschaftlichen Lebens erforderlich sind, und dann können die Techniker auch fernerhin wie bisher von den leitenden Stellen auch in den technischen Verwaltungsgebieten ferngehalten werden, und die Verwaltungsbeamten bleiben im gesicherten Besitz ihrer Domäne, „ihres Privilegs, die erste Hypothek auf alle Staats- und Verwaltungsstellen zu besitzen“.

Welche Unkenntnis, welche Unterschätzung der technischen Wissenschaften und der mit ihnen verbundenen Gebiete der Volkswirtschaftslehre offenbart sich hier in dem Munde eines der höchsten preussischen Beamten!

Ein Techniker bedarf eines mindestens vierjährigen Studiums, einer mindestens dreijährigen Ausbildungszeit, bis er die notwendigsten Vorkenntnisse besitzt, um an große technisch-wirtschaftliche Fragen herantreten zu können — der Regierungs-Assessor aber verschafft sich den erforderlichen Einblick, das „technische Verständnis“, in ein paar Monaten. Gefördert wird diese Ueberzeugung noch wesentlich durch die bekannten Ausführungen über die hervorragende „allgemeine und logische Durch-

bildung“, durch die sich die Juristen den „Blick für das Ganze wahren“ und sich vor den Vertretern anderer Berufsarten auszeichnen.

Man sollte doch, anstatt allgemeine Redewendungen immer zu wiederholen, einmal im einzelnen — z. B. an der Hand der einschlägigen Dezernate — auseinandersetzen, daß die Regierungs-Assessoren in der Berg-, Wasser-, Eisenbahn- und Forstverwaltung besser geeignet sind zu den leitenden Stellen als die Vertreter der entscheidenden technischen Wissenschaften. Man weise doch einmal nach, warum der Techniker die großen technisch-volkswirtschaftlichen Probleme, die Politik der Wasserstraßen, das Tarifwesen der Eisenbahnen, die Meliorationen, die Behandlung der Arbeiter, die großstädtische Wohnungsfrage u. a. nicht ebensogut, vielleicht besser lösen kann als der Jurist, der erzogen ist, zunächst alles vom Standpunkt der Rechtsformen zu behandeln

digkeit der Techniker gewonnenen Kenntnisse wollen dann die Juristen den Technikern weiterhin den Zugang zu den leitenden Stellen verwehren.

Aber wir wollen hier keine Feindschaft säen; wir verwahren uns nur gegen unberechtigte, veraltete Vorurteile, gegen die Unterschätzung unserer Kenntnisse, Leistungen und Befähigungen, wobei wir es unterlassen, auf eine Reihe mehr persönlicher Angriffe auf die Techniker einzugehen, welche Redner in seine Ausführungen einflocht.

Für alle höheren Berufe ist aber diese Rede ein Mahnruf, sich zusammenzuschließen und zusammenzustehen, um sich gegen die unberechtigten Ansprüche der Verwaltungsbeamten zu wehren. — X.

Nachschrift der Redaktion. Wir haben der vorstehenden Zuschrift, die uns schon vor einiger Zeit aus dem Kreise der Fachgenossen zuzug, Raum gegeben,



Aus: Steinlein, Altbürgerliche Baukunst. Süddeutsche Verlags-Anstalt, München.

und der sich die hierzu erforderlichen, sehr gründlichen technischen Kenntnisse auch in einigen Fortbildungskursen nicht aneignen kann. Man führe doch einmal den Beweis, daß bei sonst gleicher persönlicher Veranlagung die juristische Vorbildung zum Eisenbahnpräsidenten oder zum Eisenbahnminister geeigneter macht als die technische.

Da nun aber die Regierungs-Assessoren sehen, daß die Techniker langsam, aber sicher, doch in die leitenden Stellen vordringen, so suchen sie sich auch auf technischen Gebieten weiterzubilden. Dies ist ihnen natürlich nur möglich — durch das Entgegenkommen und die Liebenswürdigkeit von Technikern, die sie in den Fabriken, den Häfen, Werften, Hütten, Silos usw. herumführen, ihnen dabei Vorträge über den Betrieb, die Bedeutung, die Lebensbedingungen der Industrien, die technischen Einrichtungen, die Arbeiterfrage usw. usw. halten. Und auf Grund der so durch die Liebenswür-

nicht sowohl, um im Sinne des Einsenders damit einen Angriff gegen technische Bildung und eine Verkennung derselben tiefer zu hängen, als vielmehr deshalb, weil wir in den Ausführungen ein erfreuliches Zeichen entdecken, daß die Wertschätzung technischer Bildung — im weitesten Sinne des Wortes aufgefaßt — auch im Kreise der Verwaltungsbeamten tatsächlich bereits eine solche Steigerung erfahren hat, daß man in ihr eine Macht erkennt, die einen mehr als ein Jahrhundert lang mühelos behaupteten Besitz ernstlich zu bedrohen beginnt. Denn wenn die Ausführungen des Redners, deren authentischer Wortlaut uns nicht vorgelegen hat, tatsächlich in der Hauptsache so lauteten, wie oben wiedergegeben, so behandelten sie nicht sowohl, wie man hätte erwarten sollen, die Frage, wie muß die Vorbildung unserer Verwaltungsbeamten umgestaltet werden, um diese zur Erfüllung ihrer Aufgaben besonders zu befähigen, sondern sie laufen vielmehr einfach auf die Frage hinaus, mit welchen Mitteln kann die be-

drohte Machtstellung der Verwaltungs-Juristen aufrecht erhalten werden. Wenn ein hoher Staatsbeamter in leitender Stellung in einem weiteren Kreise in dieser Form für seine „Beamtenkaste“ eintritt, so darf man das wohl als ein Zeichen von Nervosität betrachten, die dem Gefühle einer gewissen Schwäche entspringt. Wenn gleichwohl geglaubt wird, den Kampf gegen die andrängende Technik mit untauglichen Mitteln aufnehmen zu können, so darf das den Technikern schließlich nur angenehm sein. Im übrigen hat Redner selbst die erwähnten Kurse doch nur als eine „vorläufige Abschlagszahlung“ bezeichnet und nicht als allein ausreichendes Hilfsmittel.

Im übrigen sollten sich aber auch die Vertreter technischer Bildung, und namentlich die jüngeren, denen jetzt die mühevollen, jahrzehntelange Arbeit ihrer Vorgänger zugute kommt, vor einer übergroßen Nervosität hüten, die einerseits dazu verleitet, den an sich begreiflichen Widerstand der Besitzenden als eine absichtliche persönliche Kränkung aufzufassen, andererseits aber wieder der Hoffnung zu leben, mit einem kühnen Sprunge über alle Hindernisse der historischen Entwicklung und tief eingewurzelter Vorurteile mit einem Male hinwegsetzen zu können. Wir dürfen mit Recht stolz sein auf die führende Stellung, welche die Technik in der wirtschaftlichen Entwicklung heute gewonnen hat, aber es wird noch manchen zähen Kampf und auch manche ernste Arbeit an sich selbst kosten, ehe den Vertretern der Technik im Verwaltungsleben unseres Staates sowie der Gemeinden und anderer Körperschaften der Platz eingeräumt wird, welcher der Bedeutung der von ihnen zu bearbeitenden und schließlich doch auch zu vertretenden Fragen entspricht. Noch mehr, als es erfreulicherweise jetzt schon der Fall ist, werden die heranwachsenden Techniker zunächst auf den technischen Hochschulen sich mit allgemein wirtschaftlichen und sozialen Fragen, sowie mit dem Verwaltungswesen beschäftigen müssen, und wo die Zeit bei dem ohnehin schon fast überreichen Lehrpläne nicht reicht, wird die Ausbildungszeit nach

dem Studium zu diesen Zwecken noch stärker herangezogen werden müssen.

Zwei weitere Maßregeln aber sind es, deren Durchführung nach unserer Meinung mit besonderem Nachdrucke von den Technikern erstrebt werden müßte: Die eine wäre eine weitgehende Entlastung des höheren Technikers von untergeordneten Arbeiten, mit denen er, wie kaum ein anderer Beruf, jetzt noch meist überhäuft ist, und die oft seine beste Kraft aufzehren, die andere müßte in der früheren Erreichung einer selbständigen Tätigkeit bestehen. Nach dieser Richtung könnten unseres Erachtens die leitenden Techniker selbst, und zwar gilt das ebenso von unseren Kommunal- wie Staatsverwaltungen, sehr segensreich wirken, wenn sie sich in höherem Maße, als das jetzt der Fall ist, die Kunst des erfahrenen Verwaltungsbeamten zu eigen machen wollten, andere für sich arbeiten zu lassen, allerdings in dem höheren Sinn aufgefaßt, daß sie das Gute und Brauchbare an der Vorarbeit anderer anerkennen und nicht jeder Lösung bis in die Einzelheiten den Stempel der eigenen Arbeit aufdrücken wollten. Sie würden so mehr Zeit zu größeren Aufgaben gewinnen und nicht nur die Schaffensfreudigkeit, sondern mit dem Gefühle erhöhter Verantwortung auch die Leistungsfähigkeit der jüngeren Kräfte zu ihrem eigenen und des Faches Nutzen steigern.

Wir leben der festen Ueberzeugung, daß die Techniker, wenn auch langsam, aber doch sicher das Ziel voller Gleichberechtigung auch hinsichtlich der Stellung ihrer Vertreter in den großen Verwaltungsorganismen erringen werden. Die Berufung eines Kaufmannes zum Leiter des Kolonialamtes, eines Technikers zum Finanzminister im Großherzogtum Baden, wie schon seit langem im Großherzogtum Hessen, die hier und da erfolgte Besetzung von Bürgermeisterstellen mit Technikern sind zwar bisher nur vereinzelte Symptome, aber sie lassen doch schon erkennen, daß sich ein Umschwung vorbereitet, der das Vorurteil beseitigen wird, das der Fachbildung bisher den Weg zu leitenden Stellungen verwehrt. —

Literatur.

Altbürgerliche Baukunst. Reiseskizzen aus Süddeutschland: Alt-Bayern, Tyrol, Franken und Württemberg. Gezeichnet von Gustav Steinlein, Architekt in München. Schriften des Bayerischen Vereins für Volkskunst und Volkskunde. Zweiter Band. 40 Tafeln. Süddeutsche Verlagsanstalt München 1906. Preis 6 M.

Die schönen Skizzen Steinlein's, deren Originale das wählende Auge des Künstlers in den Straßen der alten Städte des südlichen Deutschlands suchte, sind eine treffende Illustration zu dem Satze des Vorwortes, mit dem Franz Zell die Skizzenreihe einleitet, wenn er sagt, beinahe instinktiv breche sich heute die Ansicht Bahn, daß, um eine Besserung im volkstümlichen Bauwesen zu erzielen, nichts geeigneter sei, als das Studium der alten, heimischen, bürgerlichen und ländlichen Bauart, weil sie von vernünftigen Grundsätzen durchsetzt sei. Man könnte noch ergänzen, weil in ihr neben dem Bedürfnis auch das Gemüt eine so schöne Rolle spielt. Jedes der Werke, die Steinlein mit so sicherem Blick und mit nicht minder sicherer Künstlerhand auf das Papier bannte, enthält Eigenschaften, die sich nur dem Offenbaren, der sich in die Absichten des Künstlers, der die Werke schuf, zu vertiefen vermag, der geneigt ist, dem Künstler auf seinen Gedankengängen zu folgen. Und jedes Blatt, selbst das unscheinbarste, enthält neue Offenbarungen. Es ist eine Lust, die Blätter zu betrachten, von denen wir auf S. 24 und 27 zwei Beispiele geben. Wer reinen und bescheidenen, nicht spekulativen Sinnes seiner Kunst nachgeht, wird in ihnen Schätze finden. Daher seien sie allen Freunden einer natürlichen Volksbaukunst warm empfohlen. —

Tote.

Otto Benndorf †. Am 2. Jan. ist in Wien der Archäologe und Direktor des „Archäologischen Institutes“, Otto Benndorf, im 69. Lebensjahre nach längerer Krankheit gestorben. Der Verstorbene war am 13. Sept. 1838 in Greiz geboren, studierte in Bonn und Erlangen und schloß sich den Archäologen Welcker, Jahn, Rietschel und Ueberweg an. Mitte der sechziger Jahre des vorigen Jahrhunderts ging er als Stipendiat des „Deutschen Archäologischen Institutes“ nach Italien und Griechenland. 1868 habilitierte sich Benndorf für Archäologie in Göttingen, 1869 ging er nach Zürich, 1871 nach München, 1873 nach Prag und 1877 nach Wien, wo er blieb. In Wien war er der Nachfolger Conze's aus Halle, der den Lehrstuhl für Archäologie daselbst 1869 begründet und die ersten österreichischen archäologischen Expeditionen nach Samothrake geleitet hatte. An der zweiten Expedition nahm Benndorf teil. Wiederholte Aufenthalte in den Ländern

der antiken Kultur riefen eine große Reihe literarischer Arbeiten, die der Verstorbene teils allein, teils gemeinsam mit anderen Autoren herausgab, hervor. Die von ihm geleiteten Ausgrabungen in Ephesus haben eine Reihe der bemerkenswertesten Kunstschatze ergeben, die teils im Thesieon im Volksgarten, teils im unteren Belvedere zur Aufstellung gelangten. Seit 1896 war Benndorf der Leiter des neugegründeten archäologischen Institutes in Wien und gab dessen „Jahreshefte“ heraus. Die Vollendung des von ihm erstrebten eigenen Hauses für das österreichische archäologische Institut in Athen erlebte er nicht mehr. Einen Teil seiner Lebensaufgabe erblickte Benndorf in dem Wirken für den Gedanken, daß die Erschließung der antiken Kultur mit zu den Aufgaben des modernen Staates gehöre. —

Wettbewerbe.

Wettbewerb Rathaus Wiesdorf. Das neue Rathaus soll mit einer Baumsumme von 225 000 M. an der Cöln-Düsseldorfer-Straße neben einem Gelände für offene Bebauung errichtet werden. Formgebung frei, Material Putzbau oder Ziegelfugenbau mit sparsamer Verwendung von Hausstein. Die Bürgermeisterwohnung soll dem Rathause angegliedert oder als freistehendes Gebäude geplant werden. Vor dem Rathause ist ein Platz freizuhalten. Diese Bedingungen können zu einer malerischen Behandlung der Baugruppe führen. Die Uebertragung der Bauausführung an einen der Preisträger ist in Aussicht genommen. Die Unterlagen sagen weiter: „Zur näheren Erläuterung und Beantwortung von Anfragen über einzelne Punkte des Programmes ist der Vorstand des Gemeindebauamtes in Wiesdorf bereit.“ Dieses Entgegenkommen sticht angenehm ab von anderen Vorgängen im Wettbewerbswesen der letzten Zeit. —

Ein Preisausschreiben betr. Entwürfe für die Umgestaltung des Schillerplatzes in Frankfurt a. M. erläßt der Arch.-Ing.-Verein daselbst im Auftrage der Stadt für in Frankfurt ansässige Bewerber mit 3 Preisen von 700, 500 und 300 Mk. und mit dem Vorbehalte des Rechtes des Ankaufes zweier nicht preisgekrönter Entwürfe für je 200 M. Das Preisgericht bilden die Hrn. Kölle, Schumann, Seeger, Welb, Luthmer, Varnesi und Schenck. —

Inhalt: Landhaus Dr. med. Paul Teuscher in Loschwitz bei Dresden. — Der Hafen von Port Said am Suez-Kanal und seine geplante Erweiterung (Schluß). — Das Ausstellungenwesen in München (Schluß). — Zur Wertschätzung technischer Bildung. — Literatur. — Tote. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Landhaus Teuscher in Loschwitz bei Dresden.

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



DEUTSCHE * * BAU- * * * ZEITUNG * XLI. JAHRGANG N^o 5 * * * * * BERLIN, 16. JAN. 1907.



Das neue Schillertheater in Charlottenburg und seine Stellung in der Entwicklung des modernen Theaters. Arch.: Heilmann & Littmann in München. (Fortsetzung aus No. 1)

Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 32 u. 33.

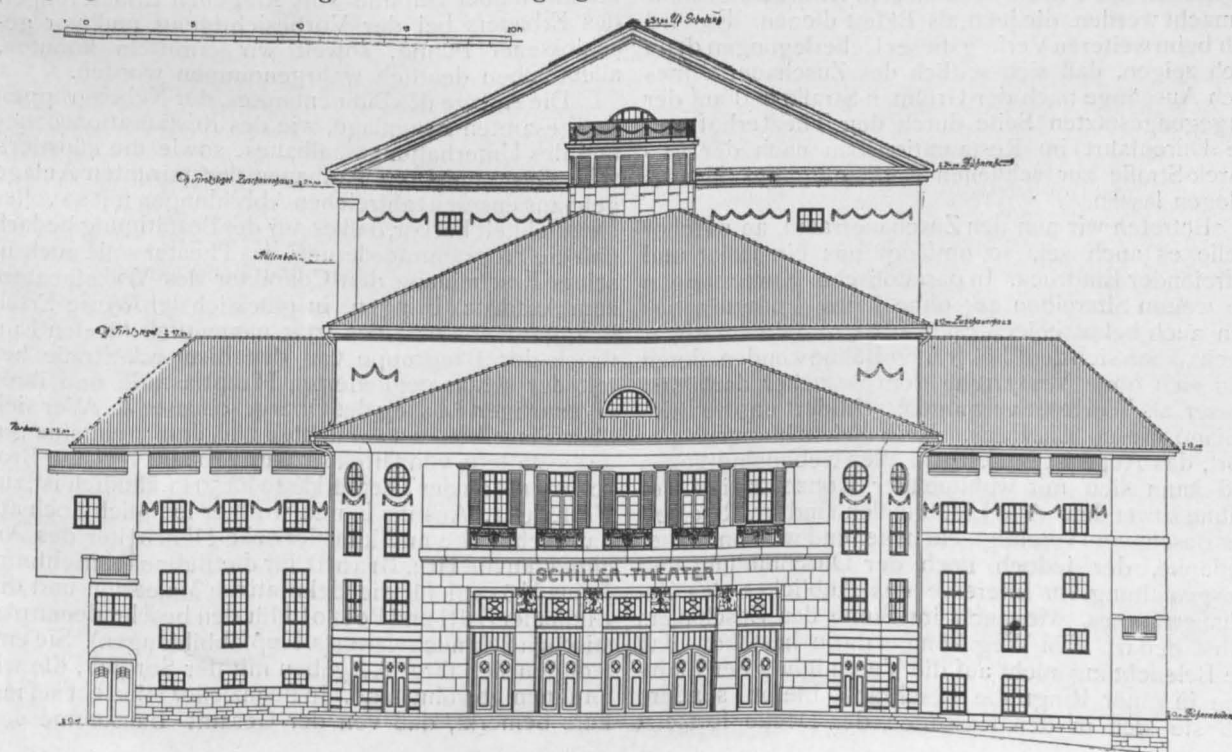


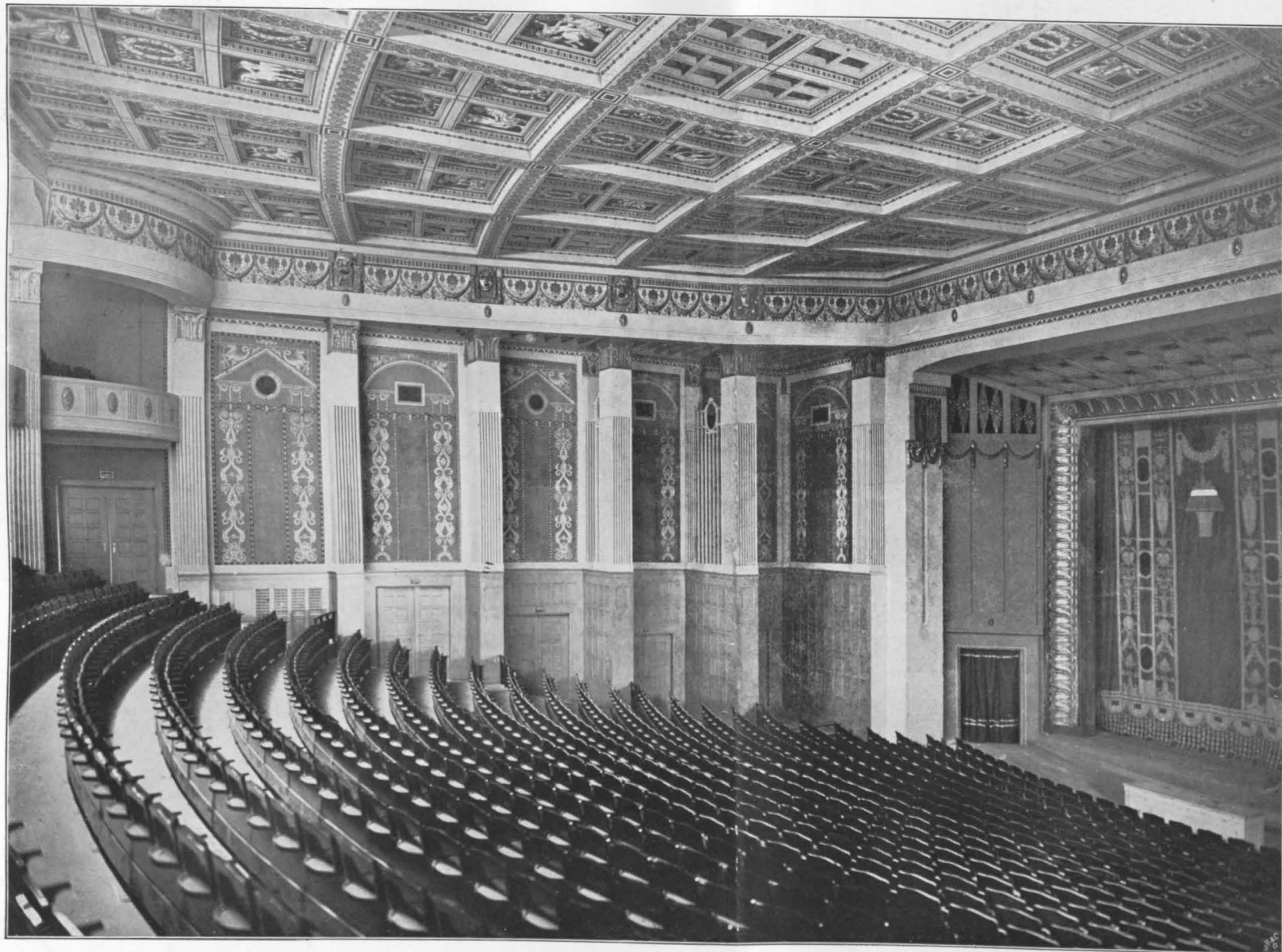
Der Kernpunkt der neuen Baugruppe blieb nach dem Vorangegangenen das fälschlich sogenannte „Amphitheater“, mit welchem Ausdruck das Altertum nicht sowohl die ansteigenden Sitzreihen, als die rings um den Ort der Darstellung sich kreisförmig oder elliptisch hinziehenden Reihen für die Zuschauer bezeichnete. Um das

Amphitheater in dem Sinne, wie es im Prinzregenten-Theater in München zur Ausführung gelangt war, zu erreichen, war es notwendig, Dispense von der preuß. Ministerial-Verordnung für Theater- und Zirkusbauten zu erlangen. Diese Verordnung setzt die Zahl der in einer ununterbrochenen Reihe und von einer Seite zugänglichen Sitze auf 14 fest. Die Architekten wünschten in den hinteren Reihen von beiden Seiten je 20 Sitze, in der ganzen Reihe also 40 Sitze unterzubringen. Der hierfür nötige Dispens wurde mit der Begründung erteilt, daß diese Zahl „bei den günstigen Ausgangsverhältnissen . . . unbedenklich zugelassen werden“ könne. Eine Reihe weiterer behördlicher Vorschläge für Verbesserungen betrafen hauptsächlich die Anlage der

des Amphitheaters, die Anlage der Garderoben usw. Nachdem nun alle Bedingungen und Ratschläge, die, wie die Architekten feststellen, in „anregender, weit-schauender und allem Bureaokratismus fernliegender Art und Weise“ gestellt und erteilt wurden, erfüllt waren, entstand das Zuschauerhaus, welches in unseren Abbildungen dargestellt ist.

Der Besucher tritt, um es zu erreichen, durch 5 Eingänge in einen geräumigen Kassenflur mit den an beiden Seiten liegenden Kassen, von dem aus gleichzeitig die Treppen nach dem einzigen, nur gegenüber der Bühne angeordneten Rang so zugänglich sind, daß die Besucher dieses Teiles des Theaters völlig von den Besuchern des Amphitheaters abgesondert bleiben und, wie der Grundriß des zweiten Obergeschosses zeigt, ihre eigenen geräumigen Garderoben mit Nebenräumen und ihr eigenes Foyer haben. Diese zweckmäßige Anordnung wurde durchgeführt, einmal, um den Strom sämtlicher Besucher ohne die Möglichkeit eines Wieder-Zusammenschlusses zu teilen und ihn in verkehrstechnischer Hinsicht zu beherrschen; zum zweiten, um für die Zeiten stilleren Theaterbesuches, z. B. im Sommer, einen Teil des Theaters dem Besuch überhaupt verschließen zu können, ohne dadurch für den Anblick des Zuschauer-raumes aus diesem und von der Bühne her eine emp-





AS NEUE SCHILLER-
THEATER IN CHAR-
LOTTENBURG * * *
ARCHITEKTEN: HEIL-
MANN & LITTMANN IN
* * * MÜNCHEN * * *
* * ANSICHT DES * *
ZUSCHAUERRAUMES
DEUTSCHE
* * BAUZEITUNG * *
XLI. JAHRG. 1907 * NO. 5

findlichere Störung herbeizuführen. Die Besucher dieses Teiles des Theaters haben Gelegenheit, in der milderen Jahreszeit auf den durchgehenden Balkon der Vorderfassade hinaustreten zu können.

Wie aus dem Grundriß des Erdgeschosses hervorgeht, finden die Besucher der vorderen etwa zwei Drittel des Amphitheaters ihre Zugänge zu diesem von den seitlich angelegten Foyers aus, während die Besucher des hinteren Drittels der Sitzreihen ihre Plätze durch zwei geräumige, vom Wandelgang zugängliche Treppen rechts und links der Hauptachse haben. Es spielt sich also der Hauptverkehr des Theaters in den um das Amphitheater gelagerten Räumen ab, die infolgedessen auch sehr reichliche Abmessungen erhalten haben. Beim Rangtheater verteilt sich dieser Verkehr mehr auf die einzelnen Ränge. Es hat sich nun aber bei der Eröffnungs-Vorstellung erwiesen, daß bei voller Besetzung des Amphitheaters und des Ranges die Wandelräume trotz ihrer weiträumigen Anlage in der Entfaltung der Besuchermasse nicht die erwünschte Freiheit der Bewegung zulassen. Das ist indessen ein Ausnahmezustand, der sich in der weiteren Praxis, wenn erst der Reiz der Neuheit des Theaters verflogen sein wird, von selbst mildert; denn einmal werden die vollbesetzten Häuser bei einem Volkstheater mit so zahlreichen Plätzen nur Sonntags- oder seltenere Wochen-Erscheinungen sein, und zum anderen wird später ein Teil der Besucher die kurze Pause in der Vorstellung im Zuschauerraum selbst zubringen. Ein Theater, welches mit einem so geringen Satz an Eintrittsgeldern rechnen muß, wie das Schillertheater, kann seine Anlage der Verkehrsräume ebensowenig auf die weitest gehenden Ansprüche, also auch für Ausnahmezustände gründen, wie das Hof-, Stadt- oder Geschäftstheater. Auch hier wird es genügen müssen, wenn der Sicherheit der Theaterbesucher die vollkommenste Rechnung getragen ist. Ein nächster Theaterbau wird trotzdem vielleicht den Versuch zeigen, den Raum unter dem Amphitheater noch für Verkehrs- oder Restaurationszwecke auszunutzen, wie es schon beim alten Schiller-Theater-O. der Fall ist.

Aehnliche Erwägungen können sich auf die Anlage der Garderoben beziehen. Trotzdem dieselben auf den ersten Blick reichlich entwickelt erscheinen und die oberen Reihen des Amphitheaters ihre sorgfältig erwogenen eigenen Garderobe-Anlagen im ersten Obergeschoß haben, werden sich doch bei ausverkauftem Hause unerwünschte Stauungen ergeben, die sich wesentlich mildern lassen dürften, wenn der Garderobenbetrieb noch mehr dezentralisiert wird und die Stellen des Foyers noch diesem Zwecke dienstbar gemacht werden, die jetzt als Büfett dienen. Es wird sich beim weiteren Verfolg dieser Ueberlegungen dann auch zeigen, daß sich seitlich des Zuschauerraumes noch Ausgänge nach der Grolman-Straße und auf der entgegengesetzten Seite durch den Theaterhof und die Durchfahrt im Restaurationsbau nach der Bismarck-Straße zur schnellen Entleerung des Hauses anlegen lassen.

Betreten wir nun den Zuschauerraum, an welcher Stelle es auch sei, so umfängt uns ein freier und befreiender Eindruck. In parabolischer Kurve steigen die weiten Sitzreihen an; ohne jedes Hindernis, das sich auch beim schlechtesten Platze nicht bemerkbar macht, kann sich der Blick frei zur Bühne wenden, deren Bild sich ohne Verzerrung dem Besucher darbietet. Besser als Worte es vermögen, schildert unsere Bildbeilage diesen Eindruck. Kein Beleuchtungskörper stört, das Auge ist befreit von allen Nebeneindrücken und kann sich mit wohltuender Konzentration der Bühne zuwenden. Alle Lichtquellen sind im Rücken des Beschauers vereinigt, ein neuer und willkommener Gedanke, der jedoch noch der Durchbildung und Ausgestaltung im Interesse des Anblickes des Zuschauerraumes, wie auch im Sinne des Zuschauers selbst bedarf. Ein Weg könnte darin bestehen, daß die Beleuchtung nicht auf die Vereinigung der Flammen in einer Ringreihe beschränkt bleibt, sondern daß sie sich in den Kassetten der Decke fortsetzt

und gegen das Proszenium allmählich abnimmt, um eine Strecke vor demselben ganz aufzuhören.

Das Proszenium ist mit Recht zu einem so bescheidenen Rang zurückgedrängt, daß von hier bis zu seiner gänzlichen Auflösung nur ein kleiner Schritt noch ist. Die Anlage einer Vorbühne, wie sie schon die Shakespearebühne kennt, Gottfried Semper vorgeschlagen und March in Worms ausgeführt hatte, kommt dem Bühnenbetrieb in mannigfacher Weise entgegen und ermöglicht den leichteren Uebergang zu einer Bühnen-Anordnung, die der Weiterbildung des Amphitheaters über den spitzwinkligen Ausschnitt des Zuschauerraumes hinaus mit Annäherung an den Halbkreis die Wege ebnet. Bekanntlich ist in dieser Beziehung Gottfried Semper mit seinem Entwurf vom Jahre 1867 für das Münchener Festspielhaus, das für die Gasteig-Anlagen gedacht war und von dem ewig zu beklagen ist, daß es bürokratischen Umtrieben geopfert werden mußte (Jahrg. 1901, S. 477 u. 483), viel weiter gegangen, als alle modernen Wiedererwecker des Prinzipes des antiken Theaters, Richard Wagner und sein Festspielhaus in Bayreuth nicht ausgenommen. Erst die Ausführung einer solchen Anlage wäre eine Tat, deren sich der moderne Theaterbau mit Recht rühmen könnte. Allerdings gehörten dazu ein gleich mutiger und hochgestimmter Theaterdirektor und ein verständnisvoller Theaterdichter. Wo sind sie?

Die Anordnungen unmittelbar vor der Bühne sind so getroffen, daß für Opern-Aufführungen, die das Schillertheater in seinen Spielplan aufzunehmen denkt, ein vertieftes Orchester leicht hergestellt werden kann.

Und nun die Akustik, dieses sorgenvolle Kind des Zufalles. Sie ist im allgemeinen vortrefflich, wenn ihr auch noch die leichten Beeinträchtigungen des Neubaus anhaften. Sie ist durch gute Maßnahmen, durch starke, reliefierte Gliederung der Wände und der Decke, sowie durch rauhe Behandlung der Flächen erzielt, und wenn erst die Feuchtigkeit ganz aus den Mauerkörpern gewichen sein wird und sich der Staub abgelagert hat, dann wird der Ton auch die klangvolle Abrundung zeigen, die den alten Theatern eigen ist. An verschiedenen Stellen des Zuschauerraumes hörte der Berichterstatter gleich gut, andere Besucher wollen von ihren Plätzen aus Mängel empfunden haben. Es mögen diese Eindrücke teils an den Schauspielern, teils aber auch an der Art der Bühnendekoration liegen. Glatte Wände eines Innenraumes, parallel zur Bühnenöffnung gestellt, wie im ersten Akte der Räuber, können ungünstige Nebenerscheinungen hervorrufen. Tatsächlich aber sind die mit halber Stimme vorgetragenen Erläuterungen des Erbauers bei der Vorbesichtigung und vor geschlossener Bühne, soweit wir ermitteln konnten, allenthalben deutlich wahrgenommen worden.

Die Anlage des Bühnenhauses, der Nebengruppen der gesamten Bauanlage, wie des Restaurationsbaues und des Unterhaltungssaalbaues, sowie die künstlerische Gestaltung des Aufbaues der gesamten Anlage geht aus unseren zahlreichen Abbildungen mit so voller Deutlichkeit hervor, daß es nur der Bestätigung bedarf, daß die Programmforderung, das Theater solle auch in seiner Erscheinung den Charakter des Volkstheaters zum Ausdruck bringen, in glücklichster Weise Erfüllung gefunden hat; das trifft namentlich für den Eindruck der Baugruppe von der Bismarck-Straße her mit der schön gegliederten Hauptfassade und ihrer eigenartigen Lösung des Obergeschosses zu. Wer sich über Einzelheiten unterrichten will, dem steht eine gut ausgestattete, von Direktor und Erbauer verfaßte Broschüre, die an der Theaterkasse für 50 Pf. käuflich ist, zur Verfügung. Aus ihr führen wir hier lediglich noch an, daß technische und künstlerische Mitarbeiter des Architekten die Hrn. Brandt für die Bühneneinrichtung, Julius Mössel für die dekorativen Malereien und die Bildhauer Düll und Petzold für den bescheidenen plastischen Schmuck waren (s. Kopfabbildungen). Sie entledigten sich ihrer Aufgaben mit der Sorgfalt, die wir an ihnen gewohnt sind. In finanzieller Hinsicht sei nur kurz bemerkt, daß von der Gesamt-Bausumme von

1 659 000 Mark 1211066 M. auf das Theater, 276696 M. auf das Restaurationsgebäude, 134308 M. auf den Volks-Unterhaltungssaal, 26011 M. auf die Einfriedigung und 10910 M. auf den Musik-Pavillon mit Läden kommen.

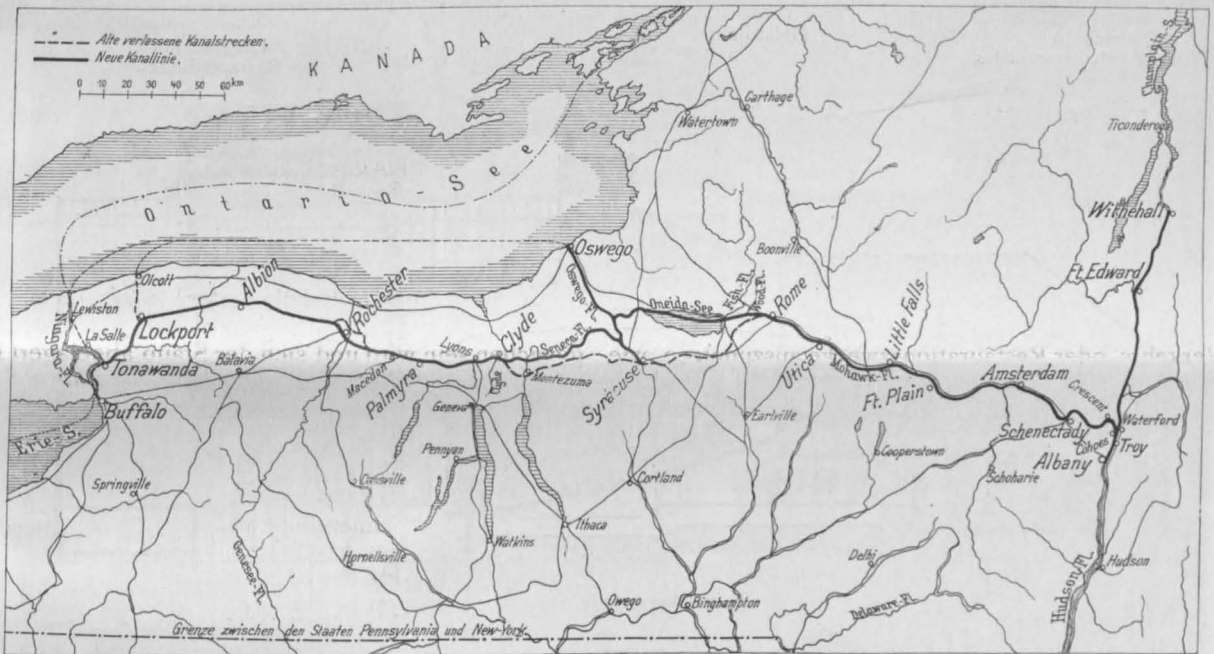
Ein Schlußwort des Erbauers in der angeführten Broschüre verdient hier noch Erwähnung, weil es zum Teil Anschauungen enthält, die der Berichterstatter schon vor Jahren vertreten hat. Man kann mit Littmann der Meinung sein, daß das Amphitheater nicht einer Modelaune, sondern einem Bedürfnis entspricht, daß es sich aber nicht für jeden Theaterbetrieb eignet. „Da wo höfische Etiquette oder gesellschaftliche Einrichtungen eine Teilung der Besucher gebieterisch erheischen, wird der Architekt nicht umhin können, immer wieder beim Rangtheater anzuknüpfen. Es wird

dann seine Aufgabe sein, die diesem System anhaftenden Schäden zu vermeiden oder doch wenigstens zu mildern und das Gute des Amphitheaters nach Möglichkeit zu übernehmen. Die Zukunft wird erstentscheiden, aus welcher Gattung sich die Form des künftigen „Deutschen Spielhauses“ entwickeln wird, für das ja schließlich auch die Ausgestaltung der Bühne bestimmend ist, welche ganz und gar von dem Schaffen kommender Dichter bedingt wird.“ Die Frage des deutschen Theaters oder Spielhauses der Zukunft ist lediglich die Frage der Bühnengestaltung; alles andere, auch der von ihr abhängige Zuschauerraum, tritt gegen sie zurück, und namentlich die Dichtung ist so beweglich, daß sie ihr leicht zu folgen vermag, wenn sie deren Gedanken nur erst verstanden hat. — (Schluß folgt.)

Vom Erie-Kanal.

Die Gefahren, welche der vorherrschenden Stellung des Hafens von New-York durch das Aufblühen anderer Städte und die mangelhafte Wasserverbindung mit dem Hinterlande drohten, haben bekanntlich im Jahre 1903 zum Beschlusse des Staates New-York geführt, den alten, nur für 240 t Schiffe ausreichenden Erie-Kanal zu dem sogenannten Barge-Kanal für Schiffe von 100 t bei 3,66 m Wassertiefe auszubauen. Der alte Kanal stellte, zusammen mit dem

Nach Prüfung der älteren Entwürfe und der örtlichen Verhältnisse der Landstriche, die der 716 km lange Kanal durchzieht, wurde in Abänderung der ursprünglich geplanten Linienführung beschlossen, außer den bereits vorgesehenen Flußstrecken, die kanalisiert einen Teil der neuen Wasserstraße bilden sollen, noch eine Reihe anderer einzubeziehen: insbesondere den Hudson von Troy nordwärts bis Fort Edward und die Flüsse Bond und



Lageplan des Erie-Kanals im Staate New-York.

Unterlaufe des Hudson bis zum Mohawk-Flusse, eine der Richtung letzteren Flusses bis zur Stadt Rome folgende, dann den Oneida-See südlich umgehende und hierauf etwa parallel zum südlichen Ufer des Ontario-Sees über Rochester und Lockport geführte Wasserverbindung zwischen New-York und Buffalo am Erie-See her. In gleichem Maße wie der Erie-Kanal soll auch der zunächst dem Hudson von der Mündung des Mohawk nordwärts folgende Champlain-Kanal ausgebaut werden, der in dem gleichnamigen See an der Kanadischen Grenze endigt. Die reinen Baukosten des Gesamt-Unternehmens waren auf 425 Mill. M. veranschlagt. Der Hauptkanal vom Hudson zum Erie-See hat zunächst bis zur Scheitelhaltung bei der Stadt Rome rd. 127 m zu ersteigen, fällt dann um 14 m bis zum Oswego-Fluß, und steigt schließlich wieder um 45,5 m bis Buffalo, sodaß also der zu überwindende Höhenunterschied zwischen dem Ausgangs- und dem Endpunkt 156 m beträgt.

Der für den Bau dieses Kanales berufene Ingenieur-Ausschuß hat dem Gouverneur des Staates New-York für die Zeit vom März 1904 bis Januar 1906 einen Tätigkeitsbericht überreicht, dessen Inhalt wir die nachstehenden Mitteilungen und den beigegebenen Lageplan für die jetzt festgelegte Kanalführung entnehmen: Dieser Ausschuß hat die Aufgabe, den Staatsingenieur und den Leiter der öffentlichen Arbeiten zu beraten, den Fortgang des Werkes zu verfolgen und von Zeit zu Zeit darüber zu berichten. Er wählte Edward A. Bond zum Vorsitzenden und W. B. Landreth zum Sekretär.

Wood von Fort Edward bis Whitehall am Champlain-See behufs Verbesserung des Champlain-Kanales; ferner den Mohawk von oberhalb Cohoes Falls bis zur Stadt Rome, die Flüsse Wood und Fish zwischen der Scheitelstrecke bei Rome und dem Oneida-See; weiterhin die Linien des Oneida-Sees und Flusses und des Oswego-Flusses zum Ontario-See und endlich die Flüsse Seneka und Clyde von Oswego durch Clyde und Lyons und durch einige der verschiedenen Arme des Clyde-Flusses bis zu einem Punkte westlich von Macedon. Der Ausschuß hat ferner die Vorschläge für die Führung des Kanales zwischen der Station Fox Ridge und Lyons eingehend geprüft und auf Wunsch verschiedener Handels- und Schiffsfahrts-Körperschaften am 15. Januar 1906 eine öffentliche Versammlung veranstaltet, zu der eine große Zahl von Behörden und Körperschaften sowie von Handels-Gesellschaften und Schiffsfahrts-Vereinen, denen die Förderung des Wasserverkehrs obliegt, Vertreter entsandt hatten.

Die Versammlung billigte nach eingehender Verhandlung einstimmig die vorgeschlagene Führung der Kanallinie durch die Montezuma-Marschen in der Richtung des Clydeflusses — genannt die Südlinie.

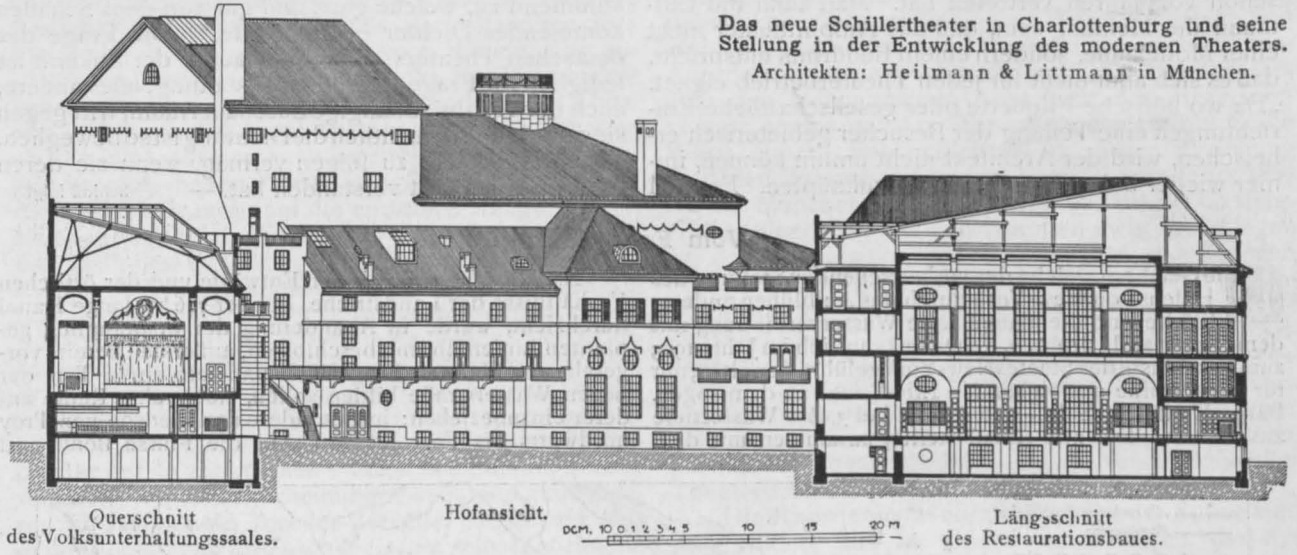
Ueber die Frage der Endpunkte in Tonawanda oder Buffalo und in New-York ist mehrfach von Handels-Vereinigungen mit dem Ausschuß verhandelt worden. Die Regierung der Vereinigten Staaten hat auf Betreiben des Kongreß-Komitees für Flüsse und Häfen die Anlage eines Seeschiffkanales zur Umgehung der Stromschnellen des Niagara am Black Rock bei Buffalo beschlossen, sodaß

die Seeschiffe den Niagara abwärts bis Tonawanda befahren können. Die Ausführung ist bereits vergeben.

Der Ausschuß hat ermittelt, daß es zulässig und ausführbar ist, von der Kanalhaltung Tonawanda—Lockport eine Strecke von 29 km durch Beseitigung des Wehres bei Tonawanda mit einem Kostenaufwande von 33⁶ 000 M. um 1,80 m tiefer zu legen. Dadurch können die Schiffe vom Niagara nach Lockport gelangen, ohne durch eine

Troy und anderen Orten vorgesehen; über den Anschluß an den Hafen von New-York wird demnächst mit den beteiligten Körperschaften verhandelt werden.

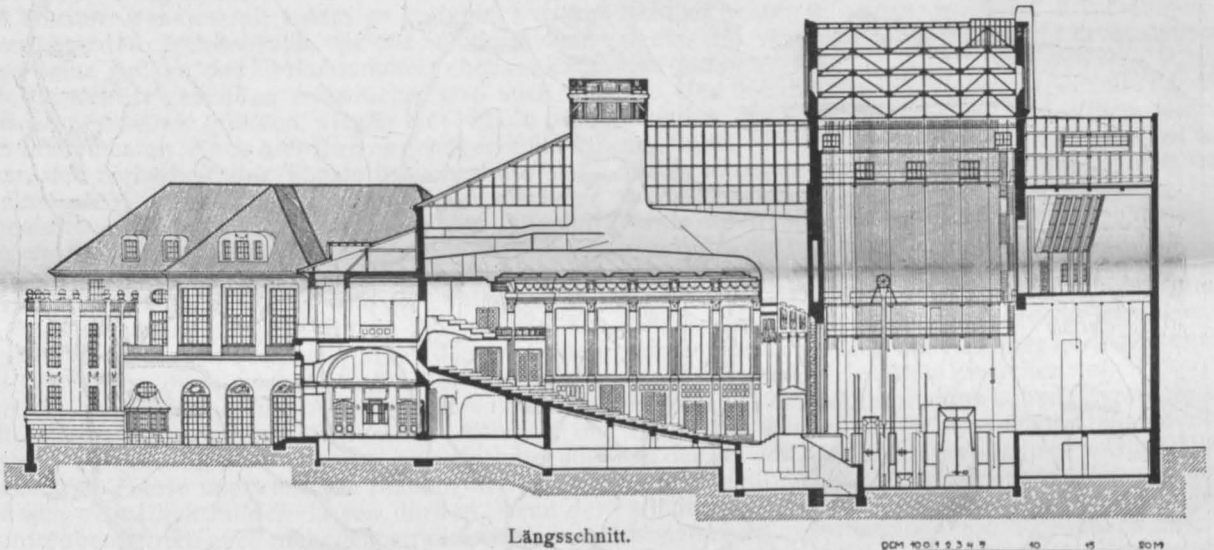
Für die Strecke des Kanales von dem Punkte, wo er den Hudson verläßt, bis dahin, wo er sich dem oberen Mohawk oberhalb Cohoes nähert, wird nach näherer Prüfung der Einzelheiten eine veränderte Lage des Kanales empfohlen. Hier sollten nach dem ursprünglichen Entwurf



Querschnitt des Volksunterhaltungssaales.

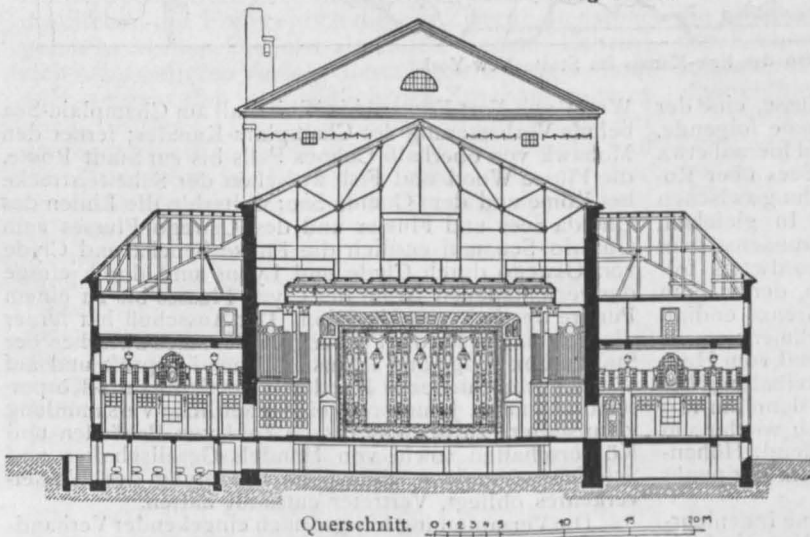
Hofansicht.

Längsschnitt des Restaurationsbaues.



Längsschnitt.

DCM 10 0 1 2 3 4 5 10 15 20 M



Querschnitt. 0 1 2 3 4 5 10 15 20 M

Schleuse zu gehen, und dieser Teil des Niagara mit den Ufern von Tonawanda bis zur Schleuse in Buffalo — 14,5 km lang — wird einen der besten Häfen an den großen Seen bilden. Außerdem werden dadurch die häufigen Entschädigungen für Landüberflutungen bei Tonawanda in Zukunft vermieden und der Wert von 20 000 ha Ackerland wird erheblich erhöht werden.

Es sind Hafenanlagen in Rochester, Syracuse, Utica,

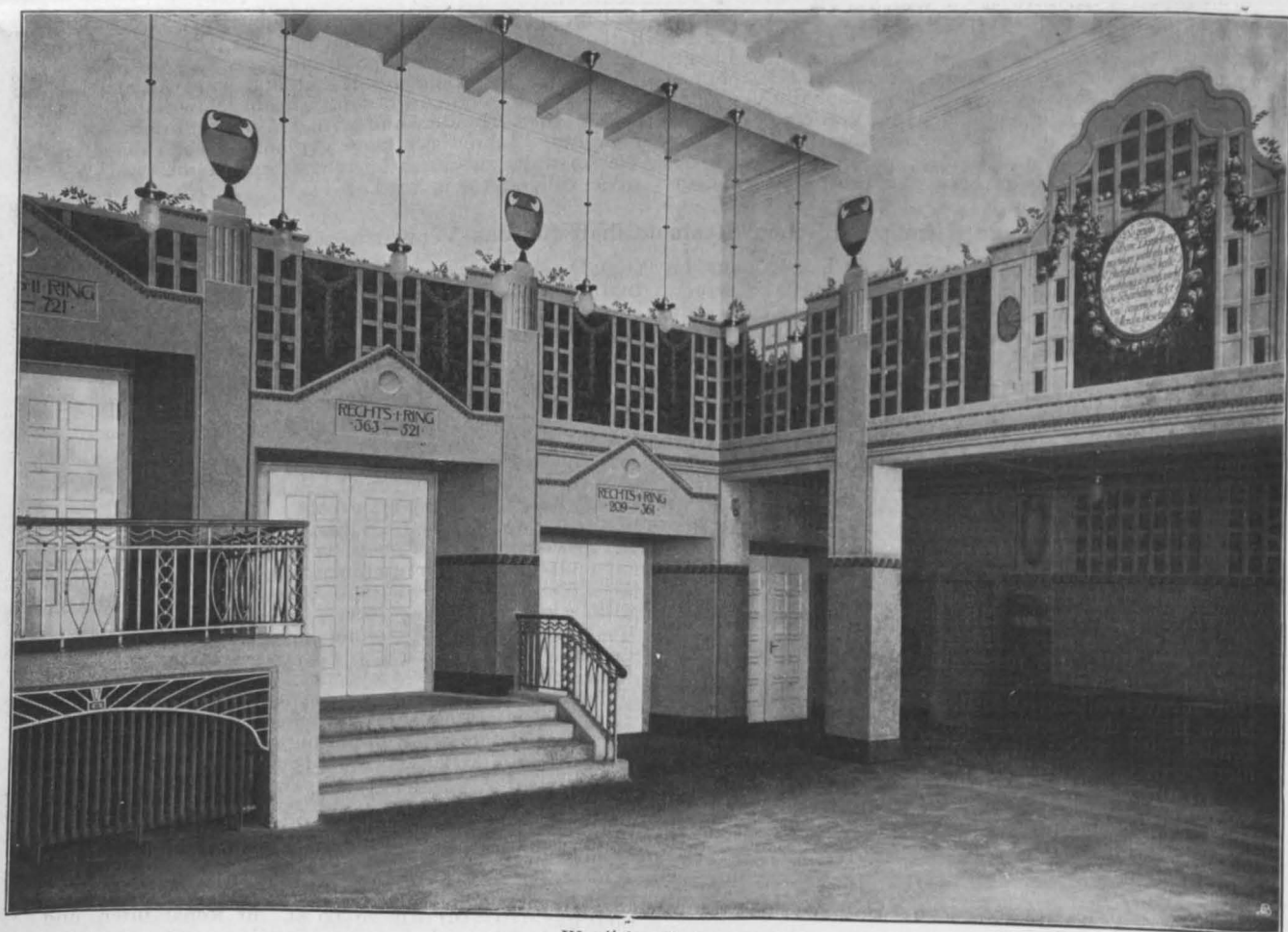
Gebiet von 9000 qkm an der Mündung in den Hudson eine größte Wassermenge von 2800 cbm/sek. abführt. Während der Schifffahrtszeit aber ist nur ein Hochwasser von etwa 1000 cbm im Durchschnitt einmal jährlich mit zweitägiger Dauer zu erwarten. Es werden vorgeschlagen zwei feste Wehre, wie oben erwähnt, am oberen Mohawk zwischen Cohoes und Schenectady, und 8 bewegliche Wehre zwischen Schenectady und dem Wehr an der Kreuzung

an Stelle von 16 Schleusen des alten Erie-Kanales 5 Schleusen einen Höhen-Unterschied von 51 m zwischen dem Wasserspiegel des oberen Hudson bei Waterford und der neuen Haltung im oberen Mohawk am ersten Wehr oberhalb der Stadt Cohoes vermitteln. Nunmehr soll das neue Wehr am oberen Mohawk eine um 4,25 m höhere Krone erhalten, als ursprünglich vorgeschlagen. Das nächste Wehr wird 12 km oberhalb des Crescent-Viaduktes liegen und hoch genug, um das Wasser des Mohawk-Flusses rückwärts zu dem beweglichen Wehr No. 4, 2,2 km westlich von Schenectady zu stauen. Diese beiden Wehre würden vier andere ersetzen, die in dem ursprünglichen Plan des Staats-Ingenieurs von 1901 vorgesehen waren.

Zu den schwierigsten Aufgaben gehört die Kanalisierung des Mohawk-Flusses, der bei einem Niederschlags-



Festsaal im Restaurationsbau.



Westliches Foyer.
Das neue Schillertheater in Charlottenburg. Architekten Heilmann & Littmann in München.

16. Januar 1907.

des Rocky Rift Zubringers mit dem Mohawk 10 km östlich von Little Falls. Für die beweglichen Wehre sind Brückenwehre in Vorschlag gebracht, wie sie mit Erfolg in der Moldau in Böhmen angewandt und für die untere Seine in Aussicht genommen sind. Sie gestatten, indem der ganze Schützkörper mit den Gießständen hochgewunden sich unter die Brückenbahn legt, eine vollständige Freilegung des Durchflußprofils und spätere Benutzung der Brücken zu etwa erforderlich werdenden Straßenübergängen. Einige Abbildungen und Zeichnungen für ein solches Wehr sind dem gedruckten Bericht beigegeben.

Auf Aufforderung des Staatsingenieurs hat der Ingenieur-Ausschuß die Frage der Schleusengröße dahin beantwortet, daß die Maße auf diejenigen des Welland-Kanals zu bringen seien, und zwar aus folgenden Gründen:

1. In allen Ländern ist man bestrebt, die Abmessungen der Kanäle, Schleusen und Fahrzeuge zu vergrößern.

2. die Kanadischen Kanäle vom Eriesee bis Montreal haben 4,25 m Tiefe und 13,70 m Schleusenweite, und der geplante Kanal Montreal—Ottawa—Georgian-Bay wird gleiche Abmessungen erhalten, ebenso die Schiffahrtsrinne im Illinois und Mississippi bis St. Louis, und der Kanal vom Eriesee zum Ohio sogar 4,55 m Tiefe.

3. Die Vorzüge fester Normen für Kanäle werden in Europa anerkannt und einheitliche Abmessungen für internationale Kanäle und kanalisierte Flüsse angestrebt.

4. Es ist sehr vorteilhaft, wenn die Kanalschiffe während des Winters in der Küstenschifffahrt verwendet werden können, auch wird bei grösserer Wassertiefe die Fracht nicht nur durch größere Fahrzeuge, sondern auch durch Ersparnis an Zugkraft wesentlich verbilligt, und hiervon ist der Erfolg des Kanals im Wettbewerb mit anderen Verkehrswegen abhängig.

5. Etwa 76 v. H. der Kanallänge zwischen New York und Rouses Point am Champlain-See, Oswego und Buffalo liegen im offenen Wasser, in Seen und kanalisierten Flüssen, der Rest wird, soweit er im Felsgrunde liegt, ohnehin planmäßig so breit angelegt, daß zwei Schiffe von 13 m Breite sich begegnen können. Daher würde es keine allzu großen Kosten verursachen, später den ganzen Kanal auf diese Weite zu bringen und von 3,65 m auf 4,25 m zu vertiefen, wenn die festen Bauwerke dementsprechend angelegt werden. Die gesetzlich genehmigte Kostensumme von 424,2 Mill. M. würde dabei infolge anderweitiger Ersparnisse innegehalten werden können.

In Erwägung dieser Umstände befürwortete der Ingenieur-Rat, die Schleusen mit 98,50 m nutzbarer Länge, 13,7 m lichter Weite und 4,25 m Tiefe auf den Drempeln zu erbauen, aber der Kanalauschuß hat nur die Verbreiterung der Schleusen angenommen, die Vertiefung aber abgelehnt. Der Grunderwerb und die Ablagerung des Aushubes sollen so stattfinden, daß die spätere Erweiterung des Kanals ohne zu großen Kostenaufwand erfolgen kann.

Es ist festgestellt, daß auch mit den vergrößerten Schleusen die Wasserspeisung für einen Verkehr von 10 Mill. t ausreichen wird.

Auch mit der Frage der Verwendung von Beton zu den Bauwerken hatte sich der Ausschuß zu befassen. Infolge mehrfacher Anträge von Steinmetz-Vereinigungen zugunsten der Verwendung natürlicher Werksteine sind zahlreiche, aus Beton hergestellte, öffentliche Bauwerke bei Wasser- und Eisenbahn-Bauten sorgfältig besichtigt worden, nach deren Befund dann mit Rücksicht darauf, daß es sich um mehr als $1\frac{1}{8}$ Mill. cbm Mauerwerk handelt, deren Ausführung in Stein anstatt in Beton die Kosten um mehr als 6,7 Mill. M. steigern würde, beschlossen wurde, die Ausführung in Beton anzuempfehlen.

Bei den Ausbietungen der Erdarbeiten wird ein Durchschnittspreis für die ganze Aushubmasse abgegeben, um den Streit um die Klassierung zu vermeiden. Da ausreichende Bohrungen und Sondierungen überall vorhanden sind, können die Unternehmer sich einen Durchschnittspreis berechnen, sodaß für die Bezahlung eine Klassierung der Massen überflüssig wird.

Zu Anfang des Jahres 1905 sind nach erfolgter Ausbietung sechs verschiedene Kanalstrecken von zusammen 38 km Länge vergeben worden. Daran sind Unternehmer aus Philadelphia, Chicago, New-York, Pittsburg und andere beteiligt. Diese Verträge umfassen etwa 27 Mill. M. und ergeben eine Ersparnis von rd. 11,6 % gegen den Anschlag. Die Entwürfe und Anschläge für weitere 285 km Kanal sollten bis zum Herbst v. Js. vollendet werden, sodaß $285 + 38 = 323$ km, veranschlagt auf 168 Mill. M., d. i. die größere Hälfte des ganzen Werkes, in Ausführung genommen werden können.

Der Ausschuß befürwortete die Ausbietung dieser Arbeiten während des Sommers 1906, um den Bietern ausreichend Zeit für ihr Angebot und für die Vorbereitung der Ausführung gewähren zu können, die für mehrere der Verträge 2—3 Jahre erfordern würde.

Zahlreiche Sitzungen und Verhandlungen über die Anordnung des Kanals an verschiedenen Punkten haben in den beteiligten Ortschaften mit den Vertretern der in Frage kommenden Gemeinden, Vereinigungen und Körperschaften stattgefunden. So ist z. B. über die Kanallinie bei Rochester lange und eingehend beraten worden. Der Bürgermeister von Rochester ließ von L. E. Cooley in Chicago ein Gutachten bearbeiten, wonach der Ausschuß in Berücksichtigung aller Untersuchungs Ergebnisse empfohlen hat, die Linie auf der Südseite der Stadt zu wählen.

Mehrere Strecken des Kanalbaues sind Anfang Oktober v. J. ausbezogen worden. Ersichtlich ist der Kanalbau in guten Händen und wird kräftig gefördert, sodaß in wenigen Jahren der lange geplante Ausbau der alten Wasserstraße zu einem leistungsfähigen Großschiffahrtswege vollendet sein wird. — E.

Das Bauwesen im preußischen Staatshaushalt für das Verwaltungsjahr 1907.*)

Der Entwurf zum preußischen Staatshaushalt für das Verwaltungsjahr 1907, der dem Landtage bei seinem am 8. Jan. erfolgten Zusammentritt vorgelegt wurde, schließt in Einnahme und Ausgabe mit 3 187 109 250 M. ab. Davon fallen auf die laufenden, regelmäßigen Ausgaben 2 903 191 640 M., auf die einmaligen, außerordentlichen 283 917 610 M. Die Gesamtsumme zeigt eine Erhöhung um 276 764 851 M. gegenüber dem Vorjahre und der Betrag der außerordentlichen Ausgaben einen Zuwachs um 469 739 666 Mark. Von diesen einmaligen und außerordentlichen Ausgaben werden für das Bauwesen rd. 261 Mill. M.***) beansprucht oder rd. 02 %/o. Das Verhältnis zu den Gesamtausgaben des Extraordinariums ist also gegenüber dem Vorjahre um ein Geringes gestiegen, der Gesamtbetrag der Ausgaben für Bauzwecke um rd. 44 Mill. M. wiederum gewachsen. An dieser Zunahme nimmt die Eisenbahnverwaltung mit fast 40 Mill., das Finanzministerium mit rd. 4,4 Mill., die Berg-, Hütten- und Salinenverwaltung mit fast 1 Mill., das Justizministerium mit 0,5 Mill. M. teil, während das Kultusministerium etwa 1,7 Mill., die Domänenverwaltung 0,8 Mill. M. weniger fordern als 1906. Nach Höhe der Forderungen geordnet, ergibt sich folgendes Bild, wobei die vorjährigen Zahlen eingeklammert sind:

Eisenbahnverwaltung rd. 186 Mill. (146,2); Bauverwaltung 20,1 (20,4); Kultusministerium 15,5 (11,2); Justizverwaltung 9,2 (8,7); Finanzministerium 8,5 (4,1); Landwirtschaftsministerium 7,7 (7,9); Ministerium des Inneren 3,1 (3,2); Berg-, Hütten- und Salinenverwaltung 2,4 (1,4); Forstverwaltung 2,2

*) Vergl. Jahrg. 1096, S. 28 und 40.

**) Es sind hierbei Forderungen für reinen Grunderwerb für später zu errichtende Gebäude mit aufgenommen.

(1,7); Domänenverwaltung 1,9 (2,7); Verwaltung der indirekten Steuern 1,6 (1,4) Millionen Mark.

Die übrigen Verwaltungen bleiben, soweit sie überhaupt Beträge zu baulichen Zwecken einstellen, mit ihren Forderungen unter dem Betrage von 1 Mill. M. Die Ansiedelungskommission stellt 700 000 M. ein als 3. und letzte Rate für den Bau eines Dienstgebäudes in Posen. Die Gestütverwaltung berechnet ihre Gesamtausgaben auf 565 500 M. Davon entfallen 300 000 M. als 1. Rate auf den Neubau eines Landesgestütes in Marienwerder (Gesamtkosten, ohne den von der Stadt geschenkten Grund und Boden, 943 500 M.), 172 300 M. auf Beamtenwohnungen, der Rest auf Stallungen usw. Eigentlich wäre hier noch der Betrag von 130 000 M. für den Ankauf von Stallungs-Anlagen in Hoppegarten hinzuzurechnen. Die Verwaltung für Handel und Gewerbe braucht 453 400 M., davon allein 355 000 M. als 2. und letzte Rate für den Neubau einer Handels- und Gewerbeschule für Mädchen in Potsdam.

Die Verwaltung der Staatsarchive will mit 251 800 M. die Ausführung eines Archives in Magdeburg fortsetzen und ein solches in Wiesbaden beginnen, während die Verwaltung der direkten Steuern in Berlin mit 202 400 M. den Umbau und die Einrichtung vorhandener Gebäude in der Klosterstraße zu einem Dienstgebäude für die Direktion zu Ende führen will. Das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten setzt 200 000 M. als 1. Rate für den Neubau des Gesandtschaftsgebäudes in München an (Ges.-Kosten 407 500 M.), und schließlich fordern noch die Münzverwaltung 67 000 M. für den Umbau von Betriebs-Anlagen in der Münze in Berlin, das Kriegs-Ministerium 29 000 M. für Reparaturen und Verbesserungen im Zeughaus in Berlin, und das Geh. Zivil-Kabinet 1100 M. Die übrigen Verwaltungen seien

im einzelnen besprochen, und zwar mit denjenigen der niedrigsten Anforderungen beginnend.

Die Verwaltung der indirekten Steuern veranschlagt ihre Ausgaben mit 1 551 000 M. Darin sind 201 400 M. enthalten für den Bau von Wohngebäuden für Grenz- und Steueraufseher, sowie Obersteuer-Kontrolleure in Posen und Ostpreußen. Im übrigen entfällt der Betrag auf Dienst-Gebäude. An 1. Raten sind dabei zu erwähnen 206 850 M. für das Dienstgebäude der beiden Hauptsteuerämter in Breslau, desgl. 220 650 M. für Essen. Mit 357 100 M. als 3. und letzte Rate soll der Neubau der beiden Hauptsteuerämter in Stettin beendet werden.

Die Domänenverwaltung setzt 1 873 000 M. für bauliche Ausgaben an. Dazu kommen noch 500 000 M., die für die bekanntlich z. T. zur Bebauung aufgeteilte Domäne Dahlem zur Vorbereitung und Ausführung des Verkaufes, Herstellung der Straßen, Be- und Entwässerung, also auch vorwiegend zu baulichen Zwecken bestimmt sind. Dieser Betrag wäre also dem Etat dieser Verwaltung noch zuzuzählen. Von den übrigen Kosten entfallen 500 000 M. wieder auf Vermehrung und Verbesserung der Arbeiter-Wohnungen auf den Domänen, 900 000 M. als außerordentl. Zuschuß zum Domänenbaufonds (z. T. für Bad Ems und Nenndorf bestimmt), 262 000 M. auf Landgewinnungs-Arbeiten im Reg.-Bezirk Schleswig und an der ostfriesischen Küste, 61 000 M. auf Uferschutzbauten, 100 000 M. auf die Aufschließung der fiskalischen Moore in Ostfriesland durch Kanäle usw.

Die Forstverwaltung stellt ihre Kosten für Bauzwecke mit 2 155 000 M. fest, außerdem beansprucht sie aber noch derartige, im einzelnen aus dem Etat jedoch nicht feststellbare Aufwendungen in einem Betrage von 4 Mill. M., der zum Ankauf und der ersten Einrichtung, sowie zu Straßenanlagen in neuen Forstgrundstücken bestimmt ist. Der Ansatz zerlegt sich in 900 000 M. Zuschuß zum Forstbaufonds, d. h. bestimmt zum Bau von Dienstgehöften für Oberförster und Förster, 600 000 M. Zuschuß zum Wegebaufonds und 100 000 M. Beihilfe zu Wegebauten, desgl. zur Beteiligung an Kleinbahnen. Für die Beschaffung von Insthäusern für die Forstarbeiter ist wieder ein Betrag von 100 000 M. angesetzt. Neu ist eine Forderung von 110 000 M. als 1. Rate zur Herstellung des Nemoniensperreides in den Kreisen Labiau und Niederung. Durch einen 4 km langen Damm und eine 150 m lange Durchbauung des Nemonienses soll in der Nähe des Kurischen Haffes ein der Ueberschwemmung ausgesetztes Gelände von rd. 15 000 ha gesichert werden. Die Kosten des von einem Deichverbande durchzuführenden Unternehmens sind auf 634 000 M. veranschlagt, wovon der Forstfiskus als Hauptinteressent 446 500 M. leisten soll.

Die Berg-, Hütten- und Salinenverwaltung, die übrigens unter ihren laufenden Ausgaben schon sehr bedeutende Beträge für Ergänzungs- und Neubauten führt, ist mit 2 437 500 M. angesetzt. Darunter bilden den Hauptbetrag 600 000 M. für Arbeiterwohnungen im Bergwerks-Direktionsbezirke Recklinghausen. Es ist dies dieselbe Etatsposition, die sich bisher nur auf die Steinkohlenbergwerke Waltrop und Bergmannsglück bezog. (Ausgeworfen insgesamt 3 165 000 M.). 500 000 M. sind als Zuschuß zu den Grunderwerbskosten zu der Bahn Lebach-Völklingen zu leisten, 400 000 M. werden gefordert für den Ankauf, den Ersatz und die Beleihung von Gebäuden, die in Staßfurt durch den Abbau des Kalibergwerkes beschädigt sind, 400 000 M. dienen zur Beendigung der Bauten des Kurhauses in Oeynhausen. (Ges.-Kosten 800 000 M.).

Für das Ministerium des Inneren werden 3 132 400 M. angefordert. Davon entfallen über 2 Mill. M. auf die Polizeiverwaltung, darunter je 500 000 M. als 1. Rate für den Neubau eines Polizei-Dienstgebäudes in Berlin, in dem namentlich die gesamte Baupolizeiverwaltung untergebracht werden soll (Ges.-Kosten 977 000 M.) und desgl. als 2. Rate für Charlottenburg. Weitere Beträge von 328 800 M. bzw. 234 500 M. werden für die im Bau begriffenen Polizei-Dienstgebäude in Cöln und Kiel bestimmt, 225 500 M. sollen zum Bau von Dienstgebäuden für Polizei-Distriktskommissare dienen. Für die Landgendarmarie wird zum Bau, Umbau und Ankauf von Dienstwohngebäuden der Betrag von 286 040 M. gefordert, für die Strafanstaltsverwaltung die Summe von 274 300 M. Für den Neubau des Dienstgebäudes des Oberverwaltungsgerichtes in Berlin ist schließlich als 4. Rate ein Betrag von 551 861 M. eingestellt. —

Vom Finanzministerium werden 8 515 600 M. in den Etat eingestellt, darunter allerdings 5,15 Mill. M. für reinen Grunderwerb. Davon entfallen 3 Mill. M. auf

die Erwerbung des sich bisher zwischen den fiskalischen Besitz einschiebenden, der Krone gehörigen Grundstückes Leipziger-Platz 10 in Berlin und 2,15 Mill. M. zur Erwerbung von Grundstücken in der Luisenstraße in Berlin, die später zur Erweiterung der Charité Verwendung finden sollen. Weitere 2 Mill. M. werden als 6. Rate für den Erwerb und die Erschließung des Umwallungsgeländes in Posen (Ges.-Kosten 17,61 Mill. M.) gefordert, 1,5 Mill. M. als 4. Rate des Beitrages für den Schloßbau in Posen (Ges.-Beitrag 5,35 Mill. M., Ausführung durch die Krone). Der unbedeutende Rest der Veranschlagung entfällt auf kleine Arbeiten im Opernhause in Berlin und im Hoftheater in Hannover. —

Für die gesamte Landwirtschaftliche Verwaltung einschl. des Ministeriums für Landwirtschaft, Domänen und Forsten berechnen sich die außerordentlichen Ausgaben auf 7 658 450 M. Davon entfällt der Hauptbetrag mit 4 420 000 M. als 7. Rate auf den Ausbau der hochwassergefährlichen Gebirgsflüsse in der Provinz Schlesien usw. Weitere 485 850 M. werden ausgeworfen für die Regulierung von Flüssen, 750 000 M. für verschiedene Meliorationen, 274 000 M. für Deiche und Uferschutzwerke, 174 000 M. für Dienstfahrzeuge für den Fischereiaufsichtsdienst, 1 591 600 M. für Hochbauten. Unter den letzteren sind zu erwähnen die Gärtnerlehranstalt in Dahlem, das Institut für Binnenfischerei am Müggelsee, Baudarlehn zur Erweiterung der Versucherei und Lehrbrauerei in Berlin (2. R. mit 200 000 M.), Erweiterungsbau der landwirtschaftlichen Hochschule in Berlin (2. R. 500 000 M.), Ankauf von Baugelände in der Königsgräzerstraße in Berlin zum Neubau eines Dienstgebäudes für das Ministerium (1. R. 500 000 M.). —

Die Justizverwaltung stellt in den Staatshaushalt den Betrag von 9 247 000 M. ein. Diese Summe verteilt sich auf die 14 einzelnen Oberlandesgerichte und nach der Höhe der Beträge geordnet, wie folgt: Cöln 1 642 250 Mark, Posen 987 296, Breslau 863 950, Düsseldorf 834 387, Kammergericht Berlin 707 600, Celle 689 946, Hamm 674 810, Naumburg a. S. 576 200, Marienwerder 539 500, Kiel 507 200, Frankfurt a. M. 419 666, Cassel 324 834, Königsberg i. Pr. 313 460, Stettin 165 900.

Nach dem Verwendungszwecke geteilt, entfallen 4,62 Mill. M. auf Gerichtsgebäude (z. T. in Verbindung mit Dienstwohnungen), 2,57 Mill. M. auf Gerichtsgebäude mit Gefängnissen, 1,14 Mill. M. auf reine Gefängnisgebäude, 0,69 Mill. M. auf Dienstwohngebäude. Als ein besonderer Posten ist der Betrag von 110 000 M. zu erwähnen, als 1. Rate für ein gerichtliches und polizeiliches Obduktions- und Leichenschauhaus in Charlottenburg (Gesamtkosten 134 600 M.). Im übrigen entfallen von der ausgeworfenen Summe rd. 1,3 Mill. M. auf einmalige Beträge für Neu- bzw. Umbauten, rd. 4,5 Mill. M. auf 1. Raten, während 2,5 Mill. M. für Fortsetzung bzw. Beendigung bereits angefangener Bauten dienen sollen.

Bedeutende 1. Raten für Gerichtsgebäude sind ausgeworfen: Ob.-Landesgericht, Landgericht und Amtsgericht Cöln 1,3 Mill. M. (Ges.-Baukosten 4,6 Mill. M.), 600 000 M. für Land- und Amtsgericht Hannover (Ges.-Kosten 2,2 Mill.). Für Berlin ist der Betrag von 500 000 M. vorgesehen zu Vorarbeiten für ein Geschäftsgebäude des Kammergerichtes nebst Dienstwohnung für den Präsidenten. Nähere Angaben über Bauplatz und Baukosten gibt der Etat noch nicht. Dem Vernehmen nach schweben Verhandlungen darüber, daß ein Teil des alten Botanischen Gartens zu genanntem Zweck verwendet werden soll. Größere weitere Raten werden verlangt für Danzig (450 000), Posen (550 000), Breslau (136 000), Gleiwitz (100 000), Halle a. S. (150 000), Elberfeld (330 000), Düsseldorf (300 000 M. für das Ober-Landesgericht).

Bezüglich der vereinigten Gerichts- und Gefängnis-Gebäude sind zu erwähnen: Potsdam für Landgericht, Amtsgericht und Gefängnis (150 000 M. als 1. R.), Uckermünde (130 000), Görlitz (120 000), Neusalz a. O. (120 000), Langensalza (110 000 M. als 1. R.) Wittenberg (180 000 M. als 1. R.), Wandsbeck (198 800), Pinneberg (120 000), Bielefeld (263 300), Fulda (110 000).

Für größere Gefängnisse allein werden gefordert: 110 000 M. für das Strafgefängnis Plötzensee, 400 000 Mark für das Zentralgefängnis in Werl, 300 000 M. desgl. (1. R.) für Freidiez. Größere Dienstwohngebäude sind vorgesehen für den Ob.-Landesgerichts-Präsidenten in Kiel (187 000 M. als Ges. Betrag), 82 000 M. desgl. als Schlußsumme für Cassel, 123 400 M. (als 1. R.) desgl. für Düsseldorf. —

(Schluß folgt.)

Vereine.

Der Württ. Verein für Baukunde besichtigte am 6. Nov. 1906 nachmittags die Gründungsarbeiten der neuen Stuttgarter Schlachthofanlage in Gaisburg unter Führung von

Hrn. Ob.-Brt. Mayer. Das ganze umfangreiche Bauwesen kommt ins Neckartal auf aufgefülltes Gelände zu stehen. Es sind deshalb schwierige Gründungsarbeiten erforderlich. Um die Pfahlgründung zu umgehen, wurde das

Dulac'sche Verfahren (Dtsche. Bztg. 1905, S. 303) gewählt, bei dem ein schweres, nach unten kegelförmig zulaufendes Eisengewicht, das durch Maschinenkraft an einem Gerüst in die Höhe gehoben wird, beim Herunterfallen tief in den Erdboden eindringt. Man gelangte auf diese Weise bis auf 10 m Tiefe; im allgemeinen stand jedoch der tragfähige Untergrund auf etwa 6 m an. Sobald dieser erreicht ist, werden zunächst große Steine eingerammt, bis der Untergrund so gedichtet ist, daß kein Wasser mehr aufdringt; alsdann wird der Beton in Lagen von 30 cm Stärke eingebracht und gleicherweise wie die Steine durch ein granatförmiges Gewicht festgestampft. Ausgrabungsversuche ergaben, daß auf diese Weise äußerst tragfähige Pfeiler entstehen, die allen Anforderungen vollauf entsprechen. Die Pfeiler werden oben durch Beton-Eisengewölbe überspannt, auf die letzteren kommen sodann die Umfassungswände zu stehen. Bei den Innenpfeilern wurde die Eisenarmierung schon in den Fundamentklotz eingebracht und ununterbrochen in die Freistütze weitergeführt, sodaß ein vollkommen festes Gefüge entsteht. Nach Besichtigung der interessanten Arbeiten fand eine gemütliche Metzelsuppe in Untertürkheim statt, welche die Teilnehmer noch lange vereinigte.

Am Sonnabend, den 10. Nov. hatte Hr. Ob.-Brt. Dolmetsch die Liebenswürdigkeit, dem Verein die im Bau begriffene Markuskirche in Stuttgart zu zeigen. Nachdem zuerst an der Hand von ausführlichen Plänen die ganze Anlage besprochen worden war, wurde der Bausebst in allen seinen Teilen besichtigt. Die Kirche ist eine dreischiffige Hallenkirche; doch treten die beiden Seitenhallen ziemlich zurück, sodaß die Kirche eher den Eindruck eines einschiffigen Baues macht. Das Hauptschiff wird durch eine mächtige, in Eisenbeton gehaltene Tonne überwölbt. Der Chor ist gegen die Stadt gelegt und dient zur Aufnahme der Orgel, darunter befindet sich ein Konfirmandensaal. Der Haupteingang liegt auf der gegenüberliegenden Seite, nahe dem Turme. Dieser letztere ist seitlich angebracht und wird ganz in Eisenbeton ausgeführt. Die erforderlichen Streben sind alle nach innen gelegt, sodaß sie außen nicht störend wirken; alle 8 m ist ein Boden als Querverbindung angeordnet. Die Wandstärke der Außenmauern beträgt unten 18, oben 15 cm. Die Kirche selbst ist als Putzbau mit Werksteinumrahmung ausgeführt. Die zwischen Haupt- und Seitenschiffen angeordneten Pfeiler dienen zur Ableitung der Eisenrippen des Tonnendaches nach dem Fundament und erhalten über der Beton-Eisenkonstruktion eine Verkleidung mit Marmor-Nachahmung. Die Kosten ließen sich durch Verwendung des Eisenbetons ganz erheblich herunterdrücken. —

Am gleichen Tage fand abends die 1. ordentliche Versammlung des Vereins statt. Der neue Vorsitzende, Hr. Brt. Hofacker, begrüßte die Anwesenden und bat den Verein um Unterstützung für sein neues Amt. Nach Bekanntgabe der Vorstands-Zusammensetzung wurden für die zu erledigenden Vereinsarbeiten 2 Kommissionen von je 7 Mitgliedern gewählt. Dann erhielt Hr. Arch. Feil das Wort zum Bericht über den Verlauf des 2. protestantischen Kirchenbautages in Dresden. Von besonderer Wichtigkeit erschienen dem Redner die Verhandlungen über die achsiale Stellung von Kanzel und Altar. Das Ergebnis hinsichtlich dieser Frage faßte er dahin zusammen, daß für symmetrische Anordnung die achsiale Kanzelstellung ihre Berechtigung hat, daß aber diese Lösung nicht die allein seligmachende ist, daß es insbesondere bei unsymmetrischer Grundriß-Gestaltung viel für sich hat, jede Kultstätte besonders für sich auszubilden. Als Grundton des ganzen Kongresses kann das gleich zu Beginn gefallene Wort von Prof. Dr. Clemen gelten: „Keine Regulative, sondern Sonnenschein, Liebe und Freiheit!“ Die sich an den Vortrag anschließende Debatte brachte noch manchen bemerkenswerten Gedanken zum Ausdruck. Hinsichtlich der Meinung Gurlitt's, man möge die Kirchen nicht auf einmal fertig bauen, sondern sie nur für den jeweiligen Stand der Kirchengemeinde erstellen und es den späteren Geschlechtern überlassen, die notwendigen Anbauten und Erweiterungen vorzunehmen, war die Versammlung der Ansicht, daß diese Gedanken zwar gut gemeint seien, allein für die Gegenwart nicht mehr passen, da der ganze Geist der Jetztzeit sich dagegen sträube. —

Münchener (Oberbayer.) Arch.-u. Ing.-Verein. Der Abend vom 29. Nov. 1906 brachte zunächst einen Bericht von Prof. K. Hocheder über den Verbandstag in Mannheim. Der Redner schilderte sehr interessant seine persönlichen Eindrücke von Mannheim selbst, seiner bedeutenderen Architekturwerke, des Ausfluges nach Worms zur Besichtigung der sorgfältigen Wiederherstellungsarbeiten an dem dortigen altherwürdigen Dom usw. Wiederholt verwies

er hierbei auf die einschlägigen umfassenden Berichte und Abbildungen in der „Deutschen Bauzeitung“. — Dir. Linder behandelte in seinem anschließenden Bericht die gepflogenen geschäftlichen und wissenschaftlichen Erörterungen auf dem Verbandstage, kam hierbei eingehend auf das Bauernhauswerk, die angestrebte und wünschenswerte Reorganisation der Baugewerkschulen zu sprechen, deren sach- und fachgemäßer Ausbau überall angestrebt werden müsse zur Verbesserung der meist sehr im argen liegenden Verhältnisse im Landbauwesen. Beide Redner gedachten mit dankenden Worten der umsichtigen und taktvollen Leitung der Verbandstag-Verhandlungen durch deren Vorsitzenden, Hrn. Ing. Reverdy. — Für die beiden auf der Tagesordnung des Vereinsabends stehenden Fragen: 1. Mit welchen Mitteln kann Einfluß gewonnen werden auf die künstlerische Ausgestaltung privater Bauten in Stadt und Land? — 2. Welche Wege sind einzuschlagen, damit bei Ingenieurbauten ästhetische Rücksichten in höherem Grade zur Geltung kommen? — wurde zur Ausarbeitung von Vorschlägen je eine achtgliedrige Kommission eingesetzt. — Auf eine Anregung zur Stellungnahme zur ersten Frage seitens des schlesischen Architektenvereines erfolgte die Antwort, daß wir in München eine in dieser Hinsicht tätige Kommission bereits haben, somit nur noch die Frage offen sei, ob solche auch anderwärts möglich seien? — Ueber das Kapitel von den Baugewerkschulen entspann sich sodann noch eine sehr angeregte Besprechung, in der manches scharfe Streiflicht auf offenbar unhaltbare rückständige Anschauungen und Zustände fiel, die beseitigt werden müssen, wenn unsere gesamte deutsche ländliche Bauweise nicht weitere tiefgehende künstlerische Schädigung erleiden soll, denn es lägen anerkannt die Dinge auf dem Gebiete im Süden wie im Norden nicht zum Besten. Direktor Linder, der wiederholt in die Besprechung eingriff, meinte: man müsse noch kurze Geduld haben, die Sache ließe sich nicht übers Knie brechen, und man dürfe das Kind umso weniger mit dem Bade ausschütten, als der Wechsel im Geschmack in der letzten Zeit vielfach ein nur allzu rascher gewesen sei. —

J. K.

Wettbewerbe.

Wettbewerb Volksschule Ludwigshafen a. Rh. Für das Schulhaus steht ein wenig vom Rechteck abweichendes Gelände an der Nietzsche-, Platen- und der Rupprecht-Straße zur Verfügung. Es soll je 16 Klassen und 1 Zeichensaal für Knaben und für Mädchen enthalten und in 2 Bauperioden ausgeführt werden. Baustil den Bewerbern überlassen; Material Putzflächen und sparsame Verwendung von Haustein. Baukosten 16,5 M. für das obm umbauten Raumes. Zeichnungen 1:200 und 1:100. Die Stadtgemeinde Ludwigshafen bindet sich nicht, einen preisgekrönten oder angekauften Entwurf auszuführen. Auch behält sie sich für den Fall der Ausführung eines dieser Entwürfe vor, entweder mit dem betr. Verfasser besondere Vereinbarungen zu treffen, oder den Entwurf durch das Stadtbauamt bearbeiten zu lassen. —

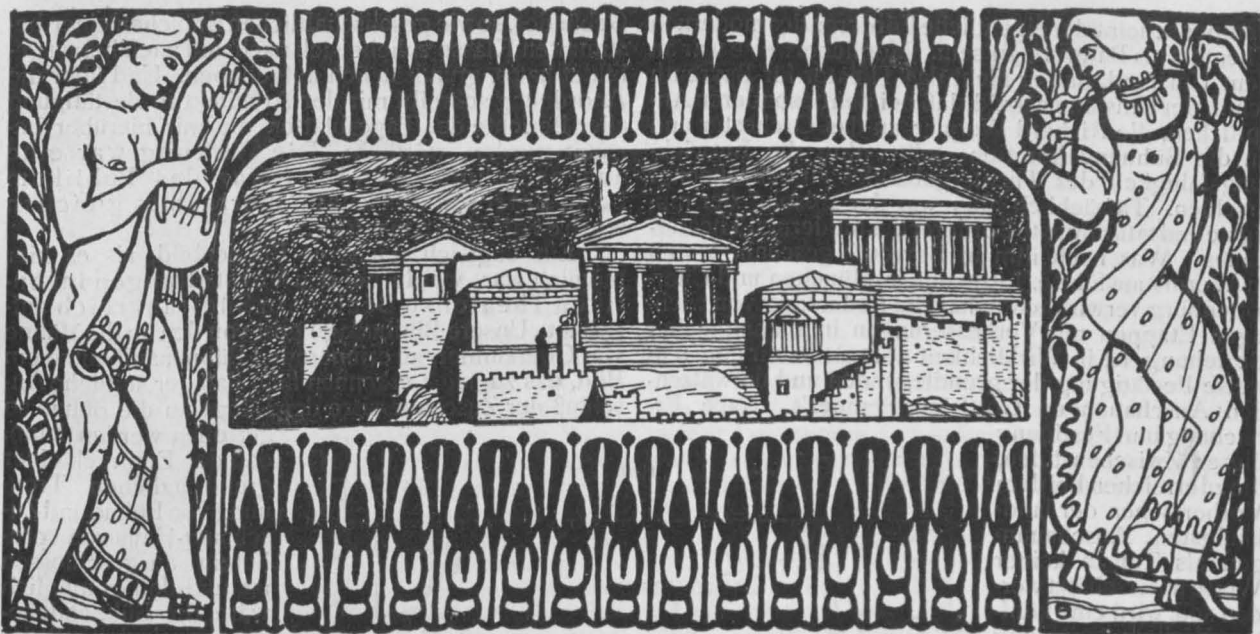
Wettbewerbs-Unterlagen. Zu den hierauf bezüglichen Ausführungen S. 8 erhalten wir aus Sachsen noch die folgende Zuschrift: „Ich interessierte mich für den Wettbewerb (Bahnhof Leipzig) und wollte mich bei einer gelegentlichen Anwesenheit in Dresden persönlich unterrichten. Als ich zu diesem Zwecke in der Generaldirektion vorsprach, wurde mir von dem betreffenden Beamten die Besichtigung der Unterlagen verweigert mit dem Bemerkung, daß sie käuflich zu erwerben seien. Auf meine entsprechende Entgegnung wurde ich an einen höheren Beamten verwiesen, dessen Erlaubnis ich erbitten sollte. Hierbei wurde mir aber angedeutet, daß diese wahrscheinlich nicht erteilt würde. Da auch eine Rückerstattung der Gebühr von 10 M. bei Rückgabe der unbenutzten Unterlagen nicht zugestanden wurde, und ich weder Zeit noch Lust hatte, den Bittgang anzutreten, mußte ich leider auf Orientierung verzichten.“ —

Wir sind geneigt anzunehmen, daß es sich in diesem Falle lediglich um das Versehen eines unteren Beamten handelt und können nicht glauben, daß auch der höhere Beamte, auf den hingewiesen wurde, die Einsicht in die Unterlagen mit dem Hinweise abgelehnt hätte, daß diese käuflich zu haben seien. Immerhin würde es bei dieser Voraussetzung an der nötigen Instruktion für den unteren Beamten gefehlt haben. —

Inhalt: Das neue Schillertheater in Charlottenburg und seine Stellung in der Entwicklung des modernen Theaters (Fortsetzung). Vom Eriekanal. — Das Bauwesen im preussischen Staatshaushalt für das Verwaltungsjahr 1907. — Vereine. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Das neue Schillertheater in Charlottenburg, Zuschauerraum.

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



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLI. JAHRGANG. NO. 6. BERLIN, DEN 19. JANUAR 1907.

Das neue Schillertheater in Charlottenburg und seine Stellung in der Entwicklung des modernen Theaters. Arch.: Heilmann & Littmann in München. (Fortsetzung statt Schluß.)

Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 40 und 41.

„Unter Theater verstehen wir die ernste Schaubühne: Das öffentliche Forum für Feste des Lebens und der Kunst, das heißt für künstlerisch geschautes und künstlerisch dargestelltes Leben.“

Carl Hagemann.

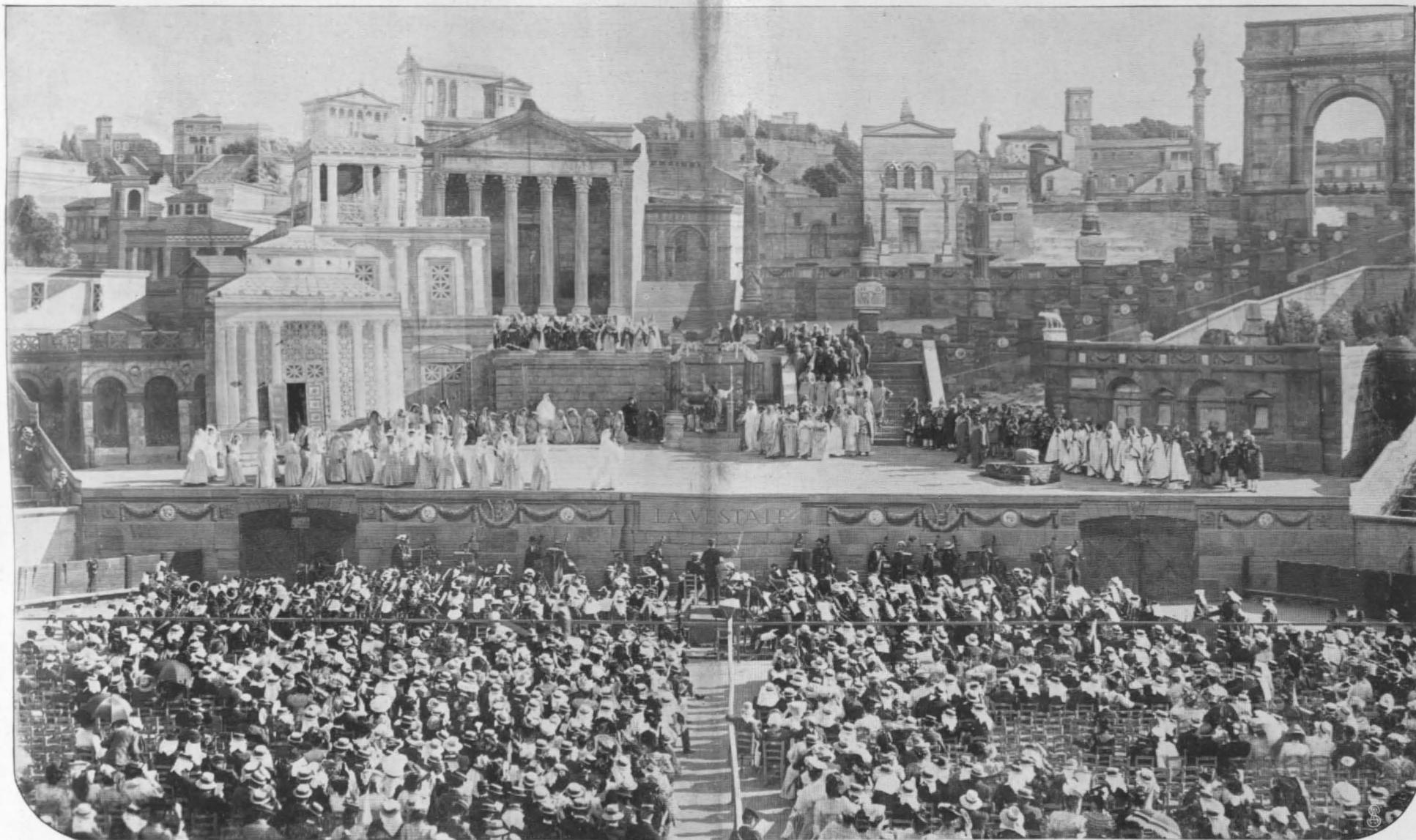
land, das sonst im Theaterwesen die Führung unter den Nationen hat, einstweilen noch nicht, wenn auch die Stimmen, die eine Entwicklung des Theaters in dieser Richtung suchen, sich von Tag zu Tag mehren. Denn das ist unter allen Fortschritten, die das moderne Theater betreffen, vielleicht der größte, daß seine Entwicklung aus der öffentlichen Erörterung nicht mehr verschwindet.

Nach Hagemann bedeutet das Theater schon jetzt „doch immerhin eine nicht ohne weiteres wegzudenkende Macht, die man mit etwas Beharrlichkeit und viel Energie, mit etwas diplomatischem Geschick und viel gutem Willen, besonders aber mit organisatorischem Talent und einer verzweigten Kenntnis des künstlerischen und geschäftlichen Betriebes, mit etwas historisch geschulter und kulturfroher Einsicht und viel Selbstlosigkeit unschwer in den Dienst wahrer Kultur stellen könnte“. Nicht treffender und erschöpfender, als es mit diesen Worten geschieht, könnte die Tätigkeit der Berliner Schiller-Theater-Bewegung, könnte das Streben des Idealisten und Geschäftsmannes, des Künstlers und Theater-Historikers Raphael Löwenfeld gekennzeichnet werden. Auf seine Person richten sich daher in erster Linie die Blicke bei den Erwägungen über die Ausgestaltung des modernen Theatergebäudes zu einer Stätte, an der das Theater zu einer Kanzel des menschlichen Lebens für die geistige Erhebung des ganzen Volkes wird. Er war es, der durch seinen ausschlaggebenden Rat jenes Fragment des antiken Theaters — das wir mit Amphitheater zu bezeichnen pflegen und das wir uns in zu großer Bescheidenheit als einen entscheidenden Fortschritt zu betrachten gewöhnt haben, ohne zu erkennen, wie weit wir in der Wertung des Theaters noch hinter dem Altertum zurückstehen, in welchem es ein Regierungsmittel, ein Mittel zur Leitung der Massen war —, er war es, der dieses Fragment auch in dem nüchterner denkenden Norden heimisch machte. Nicht in erster Linie Schinkel, der sich damit abquälte, einen kleinen Kreischnitt in ein vorhandenes Gebäude zu zwingen, der aber im übrigen, wie es scheint, den Gedanken des Systemes des antiken Theaters nicht weiter verfolgte, sondern



ie Stellung des neuen Schiller-Theaters in Charlottenburg in der Entwicklungs-Geschichte des modernen Theaters wird durch die Schlußausführungen unseres vorangegangenen Aufsatzes angedeutet. Die Ausgestaltung der Bühne ist aber nicht, wie Littmann schreibt, „auch“ für die Entwicklung eines „Deutschen Spielhauses“ als eines

Volkstheaters unseres heutigen und voraussichtlich zukünftigen Gesellschaftslebens bestimmend, sondern sie ist dafür allein bestimmend, denn von ihr hängt die Gestaltung des Zuschauerraumes ab; ihr in größerem oder geringerem Umfange freier Anblick ermöglicht einer größeren oder geringeren Menge, den Darbietungen auf der Bühne zu folgen, und schafft dadurch in ersterer Beziehung für die wirtschaftliche Lage des Theaters, für die Bemessung der Eintrittspreise völlig veränderte Grundlagen; sie stellt ferner die Theater-Dichter der Gegenwart und Zukunft vor andere Bedingungen im Aufbau und der Führung ihrer Stücke; sie zwingt den Regisseur zu anderen Mitteln im Aufbau des Bühnenbildes; sie fordert endlich vom Schauspieler ein freieres Heraustreten, die Gewöhnung an eine andere Umgebung, eine andere Verarbeitung des geistigen Stoffes unter der Anwendung veränderter äußerlicher Mittel usw. Und über allen diesen Faktoren steht der Rechner und sucht unter Ausschließung eines Geschäftsgewinnes den Eintrittspreis für die größere Menge auf das geringste Maß festzusetzen, ein Maß, welches eben das Gleichgewicht im Theaterhaushalt herstellt, wenn nicht Staat und Städte dem antiken Brauche folgen, diese Theater als willkommene Mitarbeiter bei ihren sozialen Bestrebungen zu betrachten und sie demzufolge mit großen Mitteln zu unterstützen. Doch soweit sind wir in der Gegenwart, in Deutsch-



U DEM AUFSATZ: DAS NEUE SCHILLERTHEATER IN
CHARLOTTENBURG * * DARSTELLUNG DES ZWEITEN
AKTES DER OPER: „DIE VESTALIN“ VON SPONTINI
IM ANTIKEN THEATER ZU BÉZIERS IN SÜDFRANKREICH
≡ DEUTSCHE BAUZEITUNG ≡ XLI. JAHRG. 1907 * NO. 6

Semper scheint der eigentliche Förderer des modernen Theaters als Bauwerk zu sein. Möglicherweise war an dem Umstand, daß er nicht das Theater für Bayreuth schuf, der Umstand schuld, daß bei den besonderen Ansprüchen, die Richard Wagner an das Orchester und an die Bühnendekoration stellte, ihm die Entwicklungsfähigkeit des Theatergebäudes zu sehr beengt erschien. Tatsächlich aber war der „résolu“ der mutigste und tatkräftigste Förderer des modernen Theaterbaues. Was nach ihm in Bayreuth geschah, March in Worms ausführte, Littmann in München und Charlottenburg verwirklichte, hat die Bedeutung von wichtigen Etappen mit Verbesserungen in mannigfacher Beziehung, ist in Wirklichkeit aber doch nur eine teilweise Bestätigung der grundlegenden und umwälzenden Anschauungen Gottfried Semper's. Nach Erreichung und Festigung dieser Zwischenstufen, die zu erreichen bei dem Vorherrschen der landläufigsten Anschauungen als Tat in keiner Weise unterschätzt werden soll, wird eine künftige Weiterentwicklung wohl wieder auf Semper zurückgehen.

Ein bemerkenswerter Versuch, in der Entwicklung des modernen Theaters einen wesentlichen Schritt vorwärts zu tun, wurde im vergangenen Sommer in Düsseldorf unternommen. Dort veranstaltete der „Rhein. Goethe-Verein“ die Aufführung einer Reihe antiker Dramen, für die das Apollo-Theater, das wir in Jahrgang 1899, S. 653 veröffentlicht haben und welches bekanntlich so angelegt ward, daß es auch nicht rein theatralischen Zwecken dienen kann, entsprechend umgebildet wurde. Die Anordnung der Sitze, und namentlich die Umbildung der Bühne zeigen die nebenstehenden Abbildungen mit genügender Deutlichkeit. Ähnlich, wie es schon im Jahre 1894 der verstorbene Karl Weichardt bei der Leipziger Wander-Versammlung des „Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ für den Zirkusraum des Krystallpalastes tat, in dem die Begrüßung der Verbands-Mitglieder stattfand, baute auch Hr. Arch. Herm. vom Endt in Düsseldorf die Bühne des dortigen Apollo-Theaters zu einer antiken Architektur um (S. 40), die soweit es die gegebene Gliederung des Raumes zuließ, in den Zuschauerraum übergang und lediglich in ihrem unteren Teile vor Beginn der Vorstellung durch einen Vorhang aus gelbem Satin verdeckt war, den der Regisseur, Hr. Max Grube, nicht glaubte entbehren zu können, der aber nach dem Dafürhalten des Architekten hätte fortbleiben können, ohne Störungen irgendwelcher Art herbeizuführen. Dazu kam für die Bühne ein Schmuck von Rosengirlanden, der nach dem Urteil aller Berichterstatter vortrefflich wirkte, und der sich in dem Zuschauer-Raum fortsetzte, um, soweit es die bestehenden Verhältnisse und der vorübergehende Charakter der ganzen Veranstaltung erlaubten, in dem von mir vertretenen Sinne eine Fortsetzung des Bühnenbildes in den Zuschauerraum hinein ideell herzustellen. Hier war also die Trennung von Bühne und Zuschauerraum, die weder einem inneren Bedürfnis der Dichtung noch den Eindrücken des Lebens tatsächlich entsprach, sondern lediglich der Unvollkommenheit der bisherigen Bühnenmittel und des Theater-

Gebäudes, sowie gesellschaftlichen Bräuchen einer bestimmten Klasse zuliebe sich nach und nach herausgebildet hatte, grundsätzlich aufgehoben. Und über die Anordnung schreibt mir der Architekt in Bestätigung aller Berichte der Tagesblätter, die mir hierüber bekannt wurden, wörtlich: „Die Wirkung war eine ausgezeichnete, und es war das Publikum beim Betreten des Zuschauerraumes gleich in weihervoller Stimmung.“

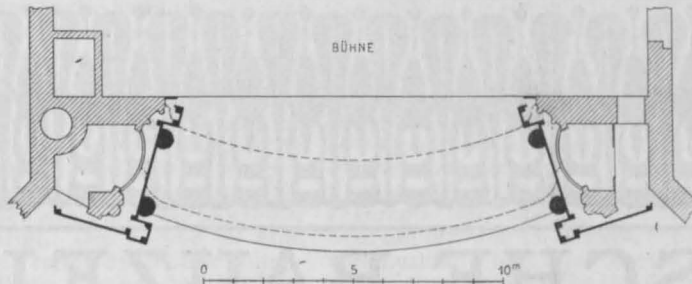
Ein ungleich reicheres Bühnenbild, als es hier möglich war, wurde bei den Vorstellungen im antiken Theater zu Béziers in Südfrankreich aufgebaut. Unsere Bildbeilage gibt von den an die Bühne von Oberammergau erinnernden Bühnenaufbauten ein Bild, das zugleich erkennen läßt, daß der seitliche Anschluß der Zuschauersitze der Ränge an die Bühne so getroffen werden kann, daß der Eindruck einer grundsätzlichen Trennung von Bühne und Zuschauer-Haus von vornherein ausgeschlossen ist, und daß es möglich wäre, die Bühnendekoration auch oberhalb der obersten Sitzreihen auf den Wandflächen fortzusetzen oder ausklingen zu lassen, um in dieser Welt des schönen Scheines den Eindruck

des Scheines vollständig zu machen. Daß bei einer solchen Bühnen-Anordnung ein Vorhang überhaupt ausgeschlossen ist, leuchtet ohne weiteres ein. Und so wird hier denn aus der Not eine Tugend.

Es handelt sich in unserem Falle um die Aufführung der dreiaktigen Oper „Die Vestalin“ von Spontini, zu welcher die Dekorationen der Maler Jambon von der Großen Oper in Paris entwarf. Einem die technischen Mittel des Bühnenbetriebes souverän beherrschenden umsichtigen Regisseur wird es nicht schwer fallen, auch beim Fehlen des Vorhanges und bei den für die einzelnen Akte einer mehraktigen Vorstellung gleichbleibenden Dekorationen das Bühnenbild durch die Beleuchtung, durch Haltung und Stellung der einzelnen Personen, sowie durch Chöre und Massen-Aufzüge so von Akt zu Akt zu verändern, daß es hierzu des Abschlusses der Bühne gegen den Zuschauer nicht mehr bedarf. In dessen ist auch hier einzuschalten, daß sich für Aufführungen dieser

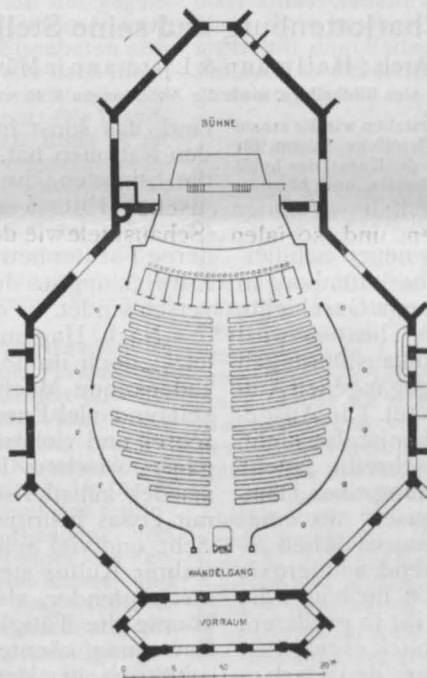
Art lediglich eine Auslese der dramatischen und der musikalischen Werke der Vergangenheit eignet, und daß die Hoffnungen für eine durchgreifende Wandlung des bisherigen Brauches auf die Entwicklung der Zukunft gesetzt werden müssen. Immerhin wird es auch dann noch Bühnenbilder und Aufführungen geben, für die der Vorhang nicht zu entbehren ist, z. B. für alle kleineren Innenräume. Es ist aber auch nicht der Zweck dieser Bestrebungen, aus einem Extrem in das andere zu führen und den „Mädchen-für-Alles-Charakter“ des bisherigen Theaters auf eine auf anderen Grundlagen ruhende Neuschöpfung zu übertragen, sondern der Zweck ist eine Spezialisierung, eine Differenzierung des Theater-Betriebes und die Nutzbarmachung eines Zweiges dieses vielästigen Baumes für die Bildungszwecke des Demos im antiken Sinne.

Was wir in dieser Beziehung fordern müssen, ist von uns schon früher gesagt und in diesen Tagen in einer kleinen Broschüre von Carl Hagemann, dem Mitgliede



Einrichtung von Bühne und Zuschauerhaus für die Festspiele des „Rheinischen Goethe-Vereins“ im Jahre 1906 im Apollo-Theater in Düsseldorf.

Architekt: Herm. vom Endt in Düsseldorf.



der Mannheimer Hofbühne, wiederholt worden. Auch er möchte dem modernen Theater den hohlen Charakter einer Unterhaltungs-Anstalt nehmen und aus ihm eine Volksbildungs-Anstalt machen, es als ein großes Glied im Sinne Schiller's in die Kette der Bildungs-Bestrebungen des Demos aufnehmen. Und er steht in dieser Beziehung mit Recht nicht an, das Theater mit Kirche und Schule in eine Linie zu stellen. Es ist ja aus dem Kultus hervorgegangen und bis in das Mittelalter und die Früh-Renaissance bei ihm geblieben.

Die höheren Menschen aller Zeiten und auch aller zivilisierten Völker haben nach Hagemann als Grundthema ihres Schaffens und Wirkens in erster Linie die Frage zu beantworten gesucht, wie befreie ich mich von den Nöten der Alltäglichkeit, wie verschaffe ich mir ein geklärtes, ideales Wohlbefinden? Wie kann ich das Menschendasein adeln im Sinne einer höheren allgemeinen Sittlichkeit? Als einen Weg hierzu bezeichnet er im Anschluß an Richard Wagner das Theater, jedoch ein anderes Theater, als das Theater von heute. „Das Theater könnte ja noch ganz andere ästhetische Werte ausgeben, als es heute gemeinhin zu tun pflegt, wenn nur die meist schlummernden Kräfte geweckt und dann zu einem großen künstlerischen Organismus gebändigt würden — wenn man im Publikum überhaupt nur wüßte, was die Schaubühne, was die deutsche Schaubühne, die Schaubühne Richard Wagner's sein könnte: was sie in sich birgt und so gern ableisten möchte. Man braucht ja nur „zu wollen“, und „man hätte eine Kunst“. Dort oben auf den Brettern und im Direktionszimmer — unten im Parterre und in den Zeitungs-Redaktionen“. Hagemann ist nicht der Erste und nicht der Einzige, der es ausgesprochen hat, daß unsere öffentliche Schaubühne sich im Durchschnitt in einer künstlerischen Verfassung befinde, „die der Würde des modernen Kulturmenschen, vor allem des deutschen Kunstfreundes nicht recht entspricht“. Die Schaubühne ist der künstlerische Ausfluß der herrschenden Kultur, der in der Gesellschaft waltenden Kräfte, „der ethischen, ästhetischen und sozialen Werte“. Sie ist demokratisch; die Beziehungen des Theaters zum Volksganzen dürfen niemals ungestraft gelockert werden, „in unseren Tagen weniger denn je“. Hagemann gebraucht das Bild: „Die Schaubühne ist wie eine Insel im Flusse, die ihre Säfte zum Gedeihen aus dem Flusse zieht, und die um so prachtvoller zur Entwicklung kommt, je fruchtbarer und reichlicher die vom Flusse zugeführten Stoffe sind.“ Sie ist für ihn ein freies Forum für das Spiel und Widerspiel menschlicher Leidenschaften, eine Freistadt, welche den Einzelnen durch das Drama in seiner höchsten Form „durch ein tiefes Schauen in die Geheimnisse des Seins und Werdens, in die Mysterien des Leides und der Freude, des Großen, Guten und Schönen zu einem höchsten persönlichen Freiheits-Bewußtsein und dadurch zu einer inneren Entwicklungs-Möglichkeit, zum letzten Ausdrucke seiner eigensten Persönlichkeit“ führt. Dann wird auch der schlimmste Feind des Theaters, der Philister, ausgeschaltet, denn alle Kulturgeschichte ist im Grunde nichts Anderes denn die Geschichte der Ueberwindung des Philisters. Damit hat Hagemann den Punkt berührt, auf den beinahe alles ankommt: die Bekämpfung des Philisters als Einzelerscheinung oder, um mit einem charakteristischen Worte von Richard Wagner zu reden, „des Dünkels der Philisterseele auf ihre praktische Klugheit“ an den Stellen, die für das Schicksal einer Theater-Reform, die des Schweißes wert ist, in Betracht kommen, und die Bekämpfung des Philisters als Massenerscheinung im Publikum. Und zwar nicht allein des trägen Philisters, den ein kräftiger Anstoß aus seiner Interesselosigkeit aufzurütteln vermag und welcher das weniger gefährliche Hindernis bedeutet, als auch des sogenannten Bildungsphilisters, der mit einer gewissen Summe von Halbbildung vermeint überall mitsprechen zu können, der frischen Mutes die Analyse einer lyrischen Dichtung von Heine z. B. vornimmt und diese Analyse

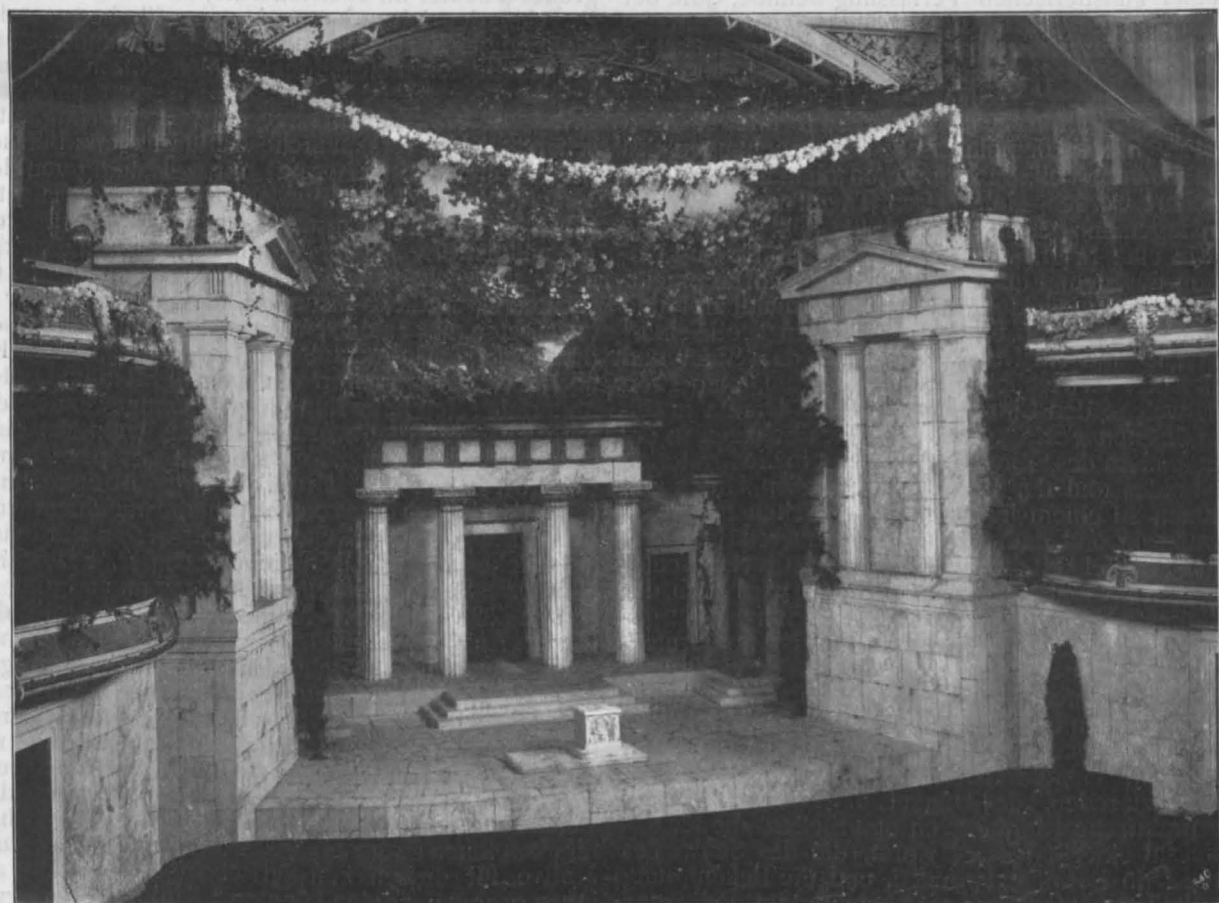
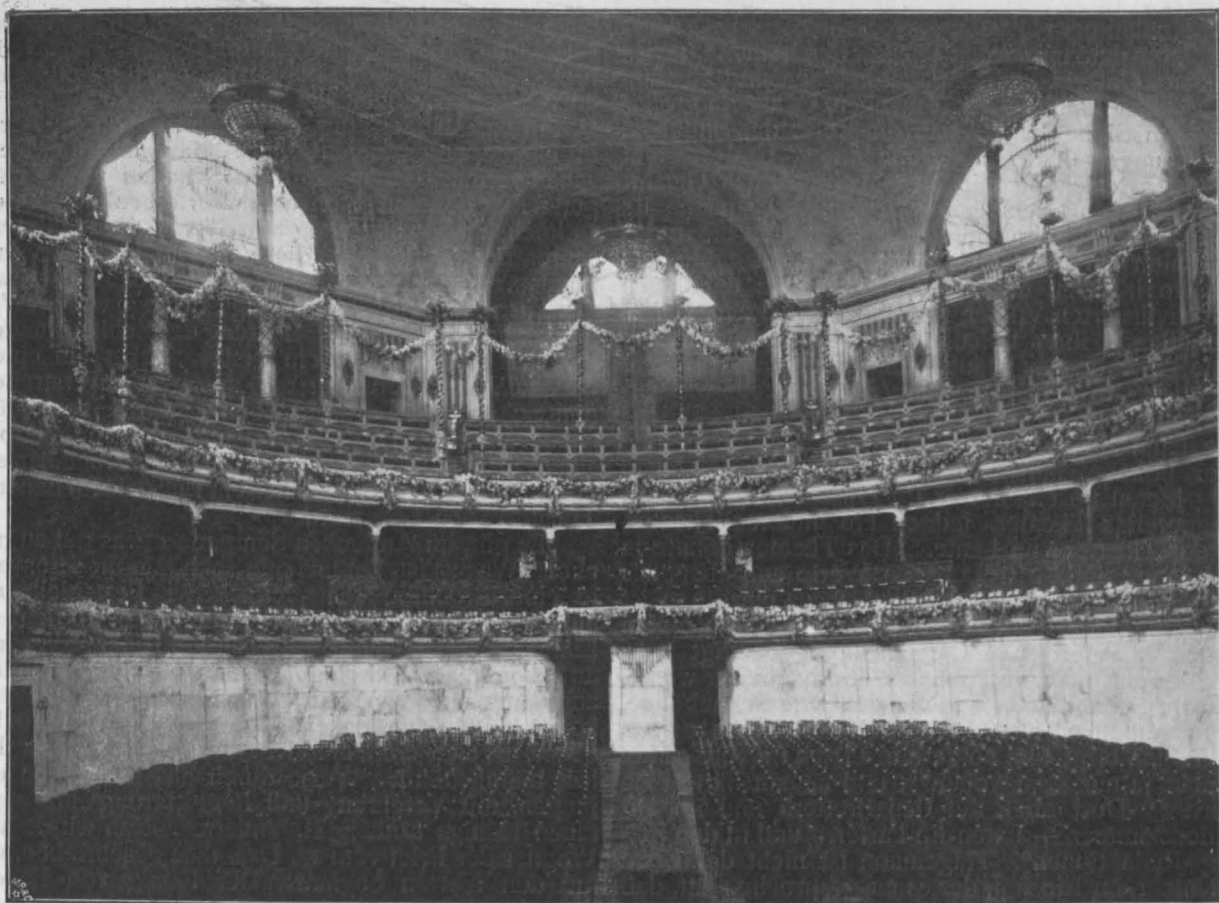
mit dem Worte „indem“ beginnt. Diese Halbwisser, Halbkenner, Halbfühler sind die Gegner eines jeden idealen Strebens, denn bei ihnen übersteigt meist das unzulängliche Wollen die Selbstkritik.

In den Ländern der deutschen Sprache ist Berlin im Theaterwesen ansich voraus. „Man kann in des Deutschen Reiches Hauptstadt ein Schaffen und Betätigen neuer Bühnenästhetischer Werte beobachten, die zu höchster Bewunderung hinreißen.“ Kein aufmerksamer Beobachter wird diese Wahrnehmung leugnen können, aber auch bestätigen müssen, daß Berlin, was das Theatergebäude anbelangt, zu lange von der Vergangenheit lebte. Die Errichtung des Schillertheaters in Charlottenburg ist ein erster Schritt auf einem neuen Wege. Den weiteren, zunächst zu erstrebenden Schritt hat Gottfried Semper mit seinem Münchener Festspielhaus vorbezeichnet, dessen Prinzip in sinngemäßer Anwendung auf die Theaterbedürfnisse unserer Tage zu verwirklichen ein Eckstein im neueren Theaterwesen sein würde.

Es gilt, im Andenken Semper's etwas gut zu machen. Was es ist, hat uns sein Sohn, Manfred Semper, in einer Brochüre „Das Münchener Festspielhaus“, auf die wir noch ausführlicher kommen werden, erzählt. Schon im Jahre 1854 schrieb Richard Wagner an Semper, sein „Rheingold“ sei fertig, die „Walküre“ angefangen, „ohne Ihre Hilfe kann ich dereinst an keine Aufführung denken“. Diese Möglichkeit rückte näher, als sich Wagner's Lebenslage „plötzlich und in fast märchenhafter Weise durch das Eingreifen des jungen, mit Verehrung und Begeisterung ihm zugehenden Königs Ludwig II. änderte“. Nun wurde von Wagner der Brief vom 13. Dez. 1864 geschrieben, der mit den Worten beginnt: „Der König von Bayern wünscht, daß Du in seinem Auftrage in München ein großes Theater im edelsten Stile, zu dem besonderen Zwecke, den ich sofort andeuten will, bauen sollst. Mein junger Beschützer hegt tief den Glauben an die Wahrhaftigkeit meines Ideales in betreff eines dramatischen Kunstwerkes, welches sich vom modernen Schauspiele wie der Oper wesentlich und wichtig unterscheidet. Um verständliche Aufführungen in diesem Stile zu erzielen, will er mit mir vollständig von dem Versuche, dieselben in unser gewöhnliches Theater-Repertoire einzureihen, absehen und beabsichtigt, das Ausnahmeweise solcher Aufführungen schon damit genauer zu bezeichnen, daß sie nicht in dem täglich besuchten Operntheater, sondern in einem eigens für sie errichteten, nur zu diesem Zwecke bestimmten besonderen Theater in Zukunft stattfinden sollen.“ Der König wünschte nun sofort ein Haus in Stein und edlem Material. „Ich habe ihm hingegen eingewendet, daß ich nicht die Verantwortung für das Gelingen eines solchen Baues, namentlich in betreff der problematischen inneren Einrichtung übernehmen könnte, daß ich eine solche Aufgabe nur einem wirklichen Baugenie mit Ruhe zugeteilt wissen würde und als solches einzig Dich, lieber Semper, bezeichnen könnte.“ Semper nahm den Auftrag an und ging sofort an die Vorarbeiten. Manfred Semper schreibt darüber: „Anfänglich mußten sich diese Vorarbeiten in dem Rahmen theoretischer Untersuchungen bewegen, denn es ist einleuchtend, daß er sich, bevor er an eine eigentliche Bearbeitung der Bauentwürfe herantreten konnte, darüber Klarheit verschaffen mußte, wie die geplanten Neuerungen durchzuführen seien, und wie weit sie den angestrebten Erfolg bieten würden, welche Rückwirkungen auf die Gesamtlage eines Theaters von ihnen ausgehen, und welche Anregungen und Motive für dessen künstlerische Ausgestaltung aus ihnen gezogen werden könnten.“ Unter diesen Erwägungen entstanden nun mehrere Entwürfe, die sich in Vorentwürfe sowie in Hauptentwürfe mit Modell teilen lassen. Die Vorentwürfe beziehen sich auf Einbauten in den Glaspalast, der Hauptentwurf auf den Festbau auf den Isarhöhen. Zu diesen Entwürfen gibt Semper eingehende Erläuterungen, auf die wir gesondert zurückkommen müssen. —

Albert Hofmann.

(Schluß folgt.)

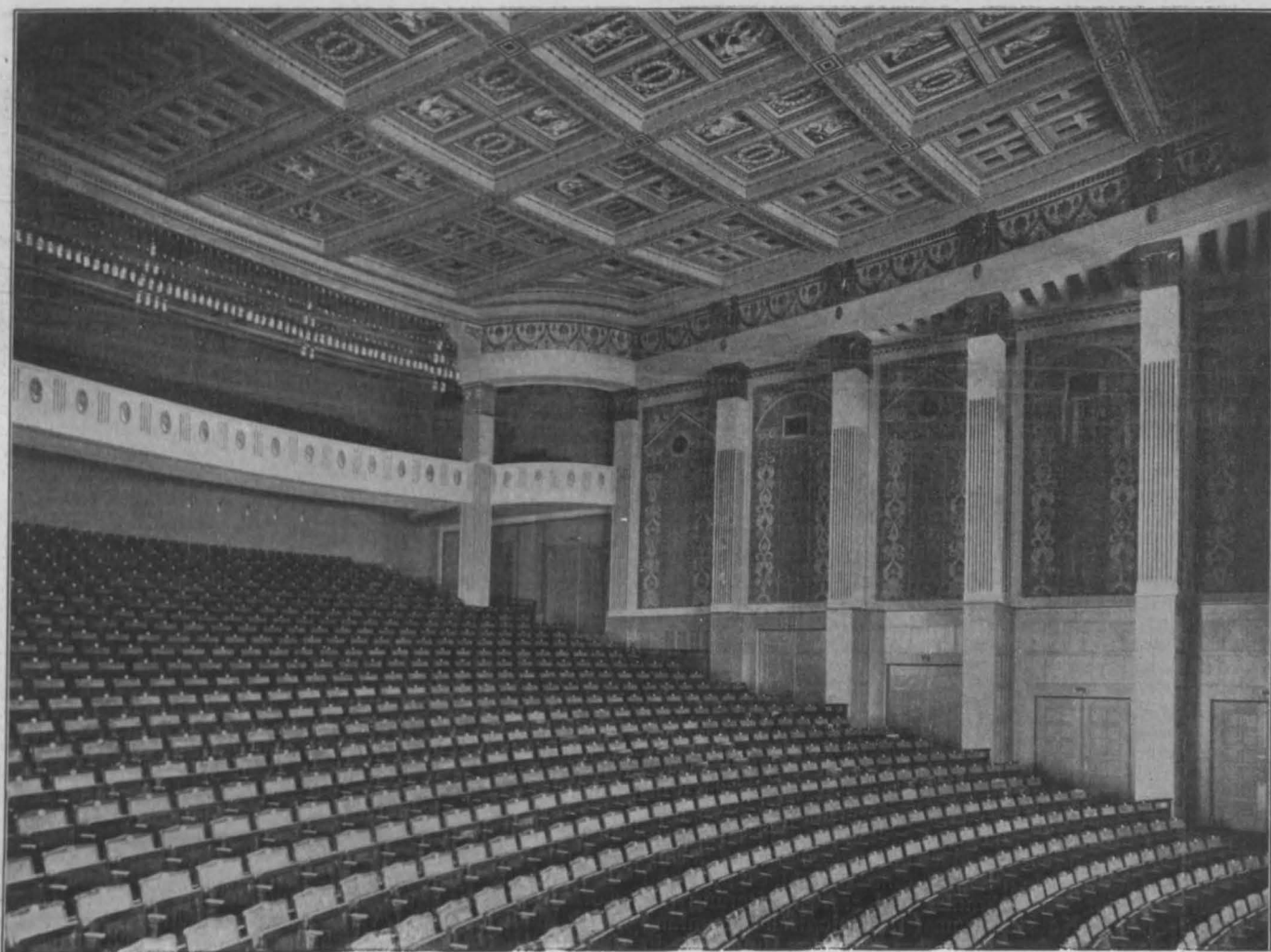


Das Apollo-Theater in Düsseldorf. Einrichtung von Bühne und Zuschauerhaus für die Festspiele des „Rheinischen Goethe-Vereins“ im Jahre 1906 in Düsseldorf. Architekt: Herm. vom Endt in Düsseldorf.

Das Bauwesen im preußischen Staatshaushalt für das Verwaltungsjahr 1907 (Schluß).

Das Ministerium der Geistlichen, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten fordert eine Gesamt-Summe von 15,53 Mill. M. Davon entfällt der Hauptanteil auf das Elementarschulwesen mit 6,77

Mill., auf die Universitäten kommen 2,85, auf die Technischen Hochschulen 1,76, das höhere Schulwesen 1,41, auf Kunst- und wissenschaftliche Zwecke 1,21 Mill. M. Für Kultus und Unterricht gemein-



Amphitheater. Restaurationsaal.
Das neue Schillertheater in Charlottenburg. Architekten: Heilmann & Lüttmann in München.

sam sind 1 Mill. M. ausgeworfen, davon je 50000 M. für den Bau von Kirchen, Pfarr- und Schulhäusern, bezw. zu Beihilfen zu solchen Bauten. Das Medizinalwesen erhält 406300 M.; für Hochbauten der geistlichen Verwaltung sind 131900 M. ausgesetzt, davon 100000 M. als 1. Rate für ein Dienstwohngebäude des Konsistorial-Präsidenten und Superintendenten in Posen, und schließlich 11400 M. für bauliche Aenderungen im Ministerialgebäude in Berlin.

Unter den Aufwendungen für das Elementarschulwesen befindet sich wieder ein bedeutender Betrag von 3,5 Mill. M. zu Beihilfen an bedürftige Gemeinden für Schulbauten, davon 1,5 Mill. M. ausschließlich für Ost- und Westpreußen, für Posen und Schlesien bestimmt. Auf den Bau von Schullehrerseminaren, und zwar ebenfalls vorwiegend in den östlichen Provinzen, entfallen 3,03 Mill. M., darunter 1. Raten von je 150000 M. für Thorn, Breslau und Coblenz. Für Dienstgebäude für Kreisschulinspektoren in Westpreußen und Posen sind 240300 M. ausgeworfen.

An den Ausgaben für höhere Lehranstalten nehmen mit 1. Raten teil: Kulm, Bromberg, Hersfeld, Siegburg und Hechingen mit zusammen 536200 M.

Die Gesamtausgaben für die Universitäten verteilen sich, nach der Höhe der Beiträge geordnet, wie folgt: Berlin 776000 M., Breslau 543000, Kiel 472000, Königsberg i. Pr. 450000, Bonn 374000, Göttingen 202000, Greifswald 153000, Münster 125300, Halle a. S. 110000, Marburg 57000, Lyceum in Braunsberg 4000 M. Unter den neuen Ansätzen sind hervorzuheben: 120000 M. für die Erweiterung des physikalisch-chemischen und technologischen Institutes, sowie 60000 M. zur Einrichtung einer Aula und von Hörsälen im alten Gebäude der Kgl. Bibliothek in Berlin (Ges.-Kosten 1042000 M.); in Breslau werden zunächst 110000 M. für eine Klinik und Poliklinik für Ohrenkrankheiten gefordert; in Königsberg 100000 M. für einen Erweiterungsbau der Augen-Klinik; in Bonn 100000, 120000 und 100000 M. für den Umbau der Chirurgischen Klinik, eine Aufnahme-Station und Poliklinik für Nervenranke und zur Erweiterung des Akademischen Kunstmuseums (Archäologische Sammlung und Unterrichtsgebäude für den gesamten Unterricht in der Altertumskunde); Göttingen 120000 M. für einen Erweiterungsbau der Medizinischen Klinik.

Die Ausgaben für die Technischen Hochschulen sehen vor für Aachen 510000 M., Breslau 469900 M. (davon 250000 M. als 1. Rate für das Eisenhüttenmännische und Metallurgische Institut), Berlin 410900 M., Hannover 352400 M., Danzig 18000 M. Es handelt sich fast durchweg um die Fortführung bezw. Beendigung angefangener Arbeiten. Erwähnt sei, daß im Ordinarium folgende Vermehrung der Lehrkräfte vorgesehen ist: Hannover Begründung einer Professur für Elektrochemie sowie einer solchen für höhere Mathematik und Mechanik; Aachen eine 2. Professur für Bergwissenschaften; Danzig eine Professur für deutsche Geschichte.

Unter den Aufwendungen für Kunst- und wissenschaftliche Zwecke bilden die bedeutendsten Posten eine weitere Rate von 435000 M. für die Kunstakademie in Cassel, 300000 M. für die Akademie in Posen, 250000 M. für die Neubauten im sog. Akademie Viertel in Berlin (Bibliothek und Akademie der Wissenschaften) und schließlich der Betrag von 100000 M. für die Vorbereitung von Erweiterungs- und Neubauten für die Museen in Berlin. Die Erläuterungen sagen dazu, daß sich die geplante Erweiterung des Museums für Völkerkunde nicht so durchführen lasse, daß ferner eine Erweiterung des Neuen Museums für die ägyptischen Sammlungen erforderlich sei, und daß außer diesen dringlichsten Arbeiten die in den meisten anderen Abteilungen der Museen herrschende Raumnöte „bauliche Ergänzungen in erheblichem Umfange“ nötig machten. Diese Arbeiten sollen, wenn auch erst für später und nach und nach zur Ausführung bestimmt, doch gleich jetzt mitgeplant werden. Es scheint also in den Gerüchten von den großen Plänen für die Museums-Erweiterungen in Berlin doch ein greifbarer Kern zu stecken.

Der letzte Teil der Forderungen des Kultus-Ministeriums sind die für das Medizinalwesen. Hier sind je 150000 M. als 1. Rate enthalten für den Neubau eines Badehauses und den Umbau des Kurhauses in Bad Bertich, sowie für den Neubau der I. u. II. Medizinischen Klinik der Charité in Berlin (Ges.-Baukosten 1157000 Mark). Zur Fortsetzung der Arbeiten an den Charité-Bauten sind außerdem außerhalb des Etats 149695 M. vorgesehen.

Die Gesamtmittel von 20,1 Mill. M., welche für die Bauverwaltung gefordert werden, verteilen sich auf folgende Hauptgruppen: Binnenwasserstraßen 9321400

Mark, Seehäfen und Seeschiffahrts-Verbindungen 8206600 M., Hochbauten 1998700 M., Vermischte Ausgaben 573000 M. Unter den letztgenannten Ausgaben bildet den Hauptposten die 1. Rate von 500000 M. für die Ablösung der Brückenbaulast in der Straße Stettin—Altdamm, und zwar handelt es sich um 9 im Weichbilde der Stadt gelegene Brücken, welche die Gemeinde selbst übernehmen will (Ges.-Betrag der Entschädigung 1556460 M.). Zu erwähnen ist ferner die Summe von 35000 M. als vorläufiger Restbeitrag des Ministeriums der öffentl. Arbeiten zu den Kosten von umfangreichen Beton- und Eisenbeton-Versuchen, an deren Kosten auch die übrigen preuß. Ministerien, das Reich, sowie der „Verein Deutscher Portland-Cement-Fabrikanten“ und der „Deutsche Beton-Verein“ beteiligt sind.

Im Abschnitt Hochbau nehmen die Fortsetzungsraten für den Neubau der Regierungsgebäude in Stettin (750000 M.), Düsseldorf (500000 M.), Posen (131000 M.) die erste Stelle ein. Unter den neuen Ansätzen ist eine 1. Rate von 200000 M. für den Neubau des Ob.-Präsidiums einschl. Rheinstrom-Bauverwaltung in Coblenz nebst Dienstwohngebäude für den Ob.-Präsidenten hervorzuheben (Ges.-Kosten 1848500 M.).

Der Gesamtbetrag für Seehäfen- und Seeschiffahrts-Verbindungen verteilt sich mit 3912000 M. auf Häfen und damit zusammenhängende Anlagen, 1408900 Mark auf Fahrwasservertiefung und -Erhaltung, 868400 M. auf Ufersicherungen, 716500 M. auf Befahrung und Betonung, 455800 M. auf Dienstfahrzeuge, Bagger-Prähme usw., 40000 M. auf Höchbauten; die Summe von 800000 M. ist allgemein ausgesetzt für die Beseitigung der durch die Stürme des Winters 1904/05 verursachten Schäden. Die höchste Summe von 2 Mill. M. erfordert die 2. Rate der Erweiterung der Hafenanlagen in Emden und 1,2 Mill. M. als 1. Rate für den weiteren Ausbau des Fischereihafens in Geestmünde. Die Erläuterungen besagen dazu, daß mit Rücksicht auf den ungewöhnlichen Aufschwung des Verkehrs in diesem Hafen die bereits 1906 ausgeworfene, schon zu $\frac{2}{3}$ etwa verbrauchte Summe von 603000 Mark nicht ausreichte, vielmehr namentlich zur Erweiterung der Ufer-, Gleis- und Schuppen-Anlagen noch 185000 Mark sofort erforderlich würden. Größere Beträge sind wieder für die Verbesserung der Befahrung und Betonung der Schleswig'schen Westküste (450000), die Landfestmachung der Insel Nordstrand (323000), den Hafen in Harburg (395000), für Baggerungen in der Elbe bei Harburg (300000 M.) ausgeworfen. Für Baggerungen im Ostfriesischen Gatje und in der Strecke der Ems zwischen dem Gatje und der Strecke Emden—Knock werden 728600 M. angesetzt. Als größere 1. Rate ist noch die Verlängerung der Dünenschutzmauer am Nordwestrande von Borkum zu erwähnen (200000 M., Ges.-Kosten 640000 M.).

Die Beträge für die Binnenwasserstraßen zerfallen in folgende Gruppen: 3245900 M. für den Bau von Schleusen und Wehren, 3119350 M. für Flußregulierungen, 1464800 M. für Brücken, 645200 für Hafenanlagen, 434000 M. für Bagger, Bereisungsschiffe usw., 168000 M. für Hochbauten, 158400 M. für Uferschutzarbeiten, 65000 M. für Straßen. Unter den 1. Raten sind besonders zu erwähnen: 900000 M. für 3 Schleppzugsschleusen in der Oder bei Gr.-Döbern, Frauendorf und Oppeln (Gesamt-Betrag 2708000 M.); 400000 M. für eine zweite Schleuse bei Zehdenick (Ges.-Kosten 980000 M.); 450000 M. für Vertiefung und Verbreiterung der Spree—Oder-Wasserstraße vom Seddinsee—Gr.-Träncke (Ges.-Kosten 2022000 M.). Die Ausführung erfolgt einerseits im Interesse der Hochwasser-Abführung der Spree, andererseits im Schiffsahrtsinteresse und ist teilweise schon durch das Wasserstraßengesetz von 1904 vorgesehen, aber in kleinerem Maßstabe; 400000 M. für die Verbesserung des Schiffsahrtsweges zwischen der Stadt Cleve und dem Rhein bei Keeken (Ges.-Kosten 880000 M.). Die Stadt Cleve ist jetzt auf dem Altrhein von Keeken bis Brienen, durch die Schleuse daselbst und den Spoy-Kanal höchstens für 400^t-Schiffe erreichbar. Durch Vertiefung des Altrheins und Spoy-Kanals, sowie durch den Bau einer zweiten, großen Schleuse bei Brienen soll die Schiffsahrtsstraße für 600^t-Schiffe, entsprechend dem neuen, westlichen Kanalnetz gebracht werden. Neu ist auch ein Ansatz für den Umbau der Straßenbrücke über die Elbe bei Wittenberg (Ges.-Summe 228000 M.).

Von bedeutenden Fortsetzungs- bzw. Schlußraten seien noch erwähnt: Der Neubau der Glienicker Brücke bei Potsdam mit 753300 und der Baumgartenbrücke daselbst mit 205000 M., sowie der Eisenbahnbrücke bei Fürstenberg a. O. mit 270000 M.; ferner 600000 bzw. 300000 M. für 2 bzw. 1 Schleppzugsschleuse in der Oder bei Oderhof und Swoboda bezw. an der Neiße-Mündung,

400000 M. für die zweite Schleppzugsschleuse bei Mepen; schließlich 400000 M. als 15. Rate für die Nachregulierung der großen Ströme, 400000 M. als 5. Rate zur Beteiligung am Bau des Holzhafens in Thorn, 371500 M. als Schlußsumme zur Regulierung der Ems bei Leer.

An neuen Stellen sieht der Etat im Ordinarium vor: 2 Regierungs- u. Baurat-Stellen (als Ersatz für 2 Bauinspektor-Stellen) für Stellvertreter des Ober-Baurates bei den Strom-Bauverwaltungen in Magdeburg und Coblenz, 2 desgl. in fliegender Stelle für größere Bauausführungen nach der wasserwirtschaftlichen Vorlage und desgl. 3 fliegende Bauinspektor-Stellen, von denen nach Bedarf 2 mit Maschinen-Technikern besetzt werden können.

Die Hochbau-Verwaltung fordert 5 Reg.- u. Baurat-Stellen bei den Regierungen in Marienwerder, Potsdam, Oppeln, Schleswig und bei der Minist.-Baukommission in Berlin. In Oppeln ist das die 3. Stelle dieser Art, die 4 übrigen treten ein für bestehende Bauinspektor-Stellen. An Bauinspektor-Stellen werden 16 neue gefordert, davon 8 fliegende. Außerdem ist eine Vermehrung der Bauinspektor-Stellen des Hochbaues für Beamte, die außerhalb der Allgemeinen Bauverwaltung Verwendung finden, um 3 vorgesehen.

Als letzte der verschiedenen Verwaltungen verbleibt uns nun noch die Eisenbahnverwaltung mit einem Etatsansatz von insgesamt 186027800 M. für bauliche Zwecke im Extra-Ordinarium. Erwähnt sei hier, daß die Gesamteinnahmen dieser Verwaltung 1945500554 M., d. h. 204632351 M. mehr als 1906, die Gesamtausgaben 1408996431 M. betragen, sodaß ein Ueberschuß verbleibt von 536504123 M., d. h. 14434550 M. mehr als 1906.

Die einmaligen und außerordentlichen Ausgaben entfallen mit 74900000 M. auf den Zentralfonds, mit 111127800 M. auf die Bauausführungen der 21 Eisenbahndirektionen, und zwar in folgender Verteilung, nach der Höhe der Ansätze geordnet:

1. Berlin	11 492 000 M.	11. Frankfurt a. M.	4 306 000 M.
2. Halle a. S.	10 269 000 "	12. Stettin	4 093 000 "
3. Elberfeld	9 745 000 "	13. Münster	3 957 000 "
4. Altona	9 251 000 "	14. Magdeburg	3 945 000 "
5. Cöln	9 031 000 "	15. Hannover	3 537 000 "
6. Essen	7 870 000 "	16. Königsberg i. Pr.	2 855 000 "
7. Mainz	5 400 000 "	17. Posen	2 821 000 "
(dazu f. Hessen 1 050 000 "		18. Kattowitz	2 800 000 "
8. St. Johann-Saarbrücken	5 258 000 "	19. Cassel	2 276 800 "
9. Erfurt	5 209 000 "	20. Danzig	1 440 000 "
10. Breslau	5 012 000 "	21. Bromberg	460 000 "

Nach dem Bestimmungszweck verteilen sich die den Direktionen überwiesenen Mittel, in runden Summen, wie folgt: Bahnhofs-Um- bzw. Erweiterungs-Bauten 40 Mill. M., Umgestaltung der ganzen Bahnanlagen in und bei Städten bzw. zwischen benachbarten Städten 23 Mill. M., Anlage 2., 3. und 4. Gleise 21 Mill. M., Verbesserung, Verlegung und Umbau ganzer Strecken 6 Mill. M., Werkstattanlagen 10 Mill., Neusowie Umbau und Verstärkung von Brücken 7 Mill. M., Hochbauten und zwar Dienstgebäude, Wohngebäude, Güterschuppen und Lokomotivschuppen 4 Mill. M.

Die Zahl der neu eingestellten Arbeiten ist im Verhältnis zu den Fortsetzungsarbeiten gering. Neubau ganzer Strecken ist überhaupt nicht vorgesehen, ebenso sind für Werkstattanlagen nur wenige neue Raten vorhanden und auch bei den Bahnhofsanlagen kommen nur einige von größerem Umfange unter den neuen Ansätzen vor. Zu erwähnen sind an solchen neuen Um- und Erweiterungsbauten: Rangierbahnhof Tempelhof-Berlin (500 000 M. Ges. K. 4,45 Mill.); Bahnhof Haynau (Linie Kohlfurt—Breslau 200 000 M., Ges. K. 1,2 Mill.); Neuwied (100 000 M. Ges.-Kosten 2,12 Mill.); Opladen (100 000 M. Ges. K. 1,18 Mill.); Lennep (100 000 M. Ges. K. 1,25 Mill.); Wanne (500 000 M. Ges. K. 7,97 Mill.); Angermünde (300 000 M. Ges.-Kosten 2,21 Mill.); Saarlouis (100 000 M. Ges.-Kosten 1,15 Mill.) usw. Unter den Beträgen zur Fortsetzung von Bahnhofs-Neubauten mit 1 Mill. M. und mehr sind zu nennen: Görlitz (1,1), Neuss (1,0), Kalk (Rangierbahnhof 2,0), Vohwinkel (1,5), Dortmund (1,6), Rothensee (Rangierbahnhof 1,0).

Bezüglich des Umbaues der gesamten Bahnanlagen in Städten sind folgende Neuforderungen gestellt: für Gera 450 000 M., Ges.-Kosten ausschl. Grunderwerb 6,82 Mill. M., soweit Preußen in Frage kommt. Die mit in Betracht kommende Sächs. Staatseisenbahn führt die ausschließlich eigenen Zwecken dienenden Anlagen selbst aus; für Bremen 500 000 M., Ges.-Kosten 6,8 Mill. M., davon bringt Bremen 2,19 Mill. auf. Es handelt sich um Trennung des Güterbahnhofes vom Hauptbahnhof, Hochlegung des letzteren und Erweiterung. Osnabrück 300 000 M., Ges.-Kosten 6,89 Mill. Erforderlich wird eine

Verlegung des Bahnhofes, um Raum zu gewinnen und um Anschlüsse an den geplanten Hafen des Rhein—Ems—Weser-Kanales herzustellen. An großen Posten für die Fortsetzung bzw. den Abschluß solcher Arbeiten sind noch zu nennen: 5,3 Mill. M. für Hamburg, 5,0 für Leipzig, 4,5 für Wiesbaden, 3,3 für Spandau, 2,5 für Hagen i. W., 1 Mill. für Mülheim a. Rh.

Unter den Millionen-Posten für Verlegung und Verbesserung von Strecken seien an Fortsetzungsarbeiten erwähnt: 1,5 Mill. M. für den Ausbau der Görlitzer Bahn von Berlin—Grünau usw., 1,1 Mill. M. für die Hochlegung der Bahn Potsdam—Wildpark, 1 Mill. für Herstellung eines selbständigen Bahnkörpers der ostfries. Küstenbahn Emden—Norden, 1 Mill. M. für Dudweiler—Friedrichsthal. Bei der Herstellung 2., 3. und 4. Gleise sind Beträge zu erwähnen für die Strecken Rendsburg—Jübeck und Tarp—Pattburg, zusammen 3,4 Mill., Zossen—Elsterwerda 2,5, Andernach—Mayen 1,5, je 1 Mill. M. für Jarotschin—Mislowaw und Stendal—Osterburg, je 1 Mill. M. für Neiß—Camenz—Glatz und Jena—Rudolstadt.

Beträge von über 1 Mill. M. sind schließlich wieder angesetzt für die Werkstättenanlagen in Opladen, Leinhausen und Königsberg i. Pr. An neuen Raten werden 500 000 M. für die Wagen-Werkstatt Recklinghausen (Ges.-Kosten 4,28 Mill.), 100 000 M. für die Lokomotiv-Werkstatt Gleiwitz (Ges.-Kosten 2,54 Mill.) und 250 000 für die Hauptwerkstatt in Lingen (Ges.-Kosten 1,76 Mill.) ausgeworfen.

Unter den neuen Brückenbauten sei schließlich nur die Herstellung eines verstärkten eisernen Ueberbaues der Elbebrücke bei Barby genannt, 1. Rate 300 000 M., Ges.-Kosten 2,56 Mill. M.

Aus den dem Zentralfonds zufließenden Mitteln sind als weitere Raten bereit gestellt: 1 Mill. M. für Vermehrung und Verbesserung der Vorkehrungen zur Verhütung von Waldbränden und Schneeverwehungen, 3,5 Mill. M. zur Herstellung elektrischer Sicherungs-Anlagen, 1,5 Mill. M. zu Dienst- und Miet-Wohngebäuden für gering besoldete Eisenbahn-Bedienstete in den östlichen Grenzgebieten, 1,4 Mill. M. für den Dispositionsfonds zum Erwerb von Grund und Boden für Eisenbahnzwecke, 15 Mill. M. zur Herstellung schwererer Oberbaues (bereits bewilligt 60 Mill. von 1903—1906), 50 Mill. M. zur Vermehrung der Betriebsmittel für die bereits bestehenden Staatsbahnen (auf Hessen entfallen weitere 1,025 Mill.). Bei der von uns angegebenen Gesamtsumme sind auch mit verrechnet 2,5 Mill. M. für den Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen Ausgaben, die in der Hauptsache wohl auch zu baulichen Zwecken Verwendung finden.

Aus den zur Vermehrung der Betriebsmittel bereit gestellten 50 Mill. M. sollen beschafft werden: 210 Lokomotiven, 910 Personenwagen, 3000 Gepäck- und Güterwagen. Außerdem sind noch 80 Mill. M. im Ordinarium bereit gestellt; 40 Mill. sollen aus dem im Vorjahre bewilligten 100 Millionen-Kredit, 60 Mill. aus anderen Mitteln zur Verfügung gestellt werden, also insgesamt 250 Mill., d. h. 50 Mill. mehr als 1906. Man hofft, dadurch dem im Herbst 1906 wieder stark aufgetretenen Wagenmangel in diesem Etatsjahre besser entgegenzutreten zu können.

Erwähnt sei noch, daß im Ordinarium die Beträge für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen 238 Mill. M., diejenigen für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und maschinellen Anlagen 207,5 Mill. Mark erreichen.

Auch in der Organisation der Verwaltung ist eine Ergänzung der Verwaltungs-Ordnung vom 15. Dez. 1894 geplant, welche einerseits eine Entlastung der Eisenbahndirektionen, und andererseits eine schärfere Zentralisierung gewisser, gemeinsam für alle Direktionen zu erledigender Geschäfte bezweckt. Der Etat gibt dazu die Erläuterung, daß bei Erlaß der oben genannten Verwaltungs-Ordnung der Bezirk der Direktionen im Durchschnitt 1350 km umfaßte, 1907 aber 1700 km erreichen werde, daß die Zahl der beschäftigten Arbeiter von 14000 auf 20000, in den in Industriezentren liegenden Direktions-Bezirken bis auf 30000 gestiegen sei. Der Verkehr ist noch in viel höheren Maße gestiegen, und demgemäß sind die Anforderungen an die Direktionen so gewachsen, daß hier weitere Abhilfe geschaffen werden muß. Neben der Schaffung von 19 neuen Bauinspektor-Stellen soll diese Abhilfe zunächst darin bestehen, daß den zur ständigen Vertretung des Präsidenten bestellten Ob.-Regierungs- bzw. Ob.-Bauräten, die auch jetzt schon in Anwesenheit des Präsidenten mit der Erledigung bestimmter Geschäfte mit voller Präsidial-Befugnis betraut sein können — eine Maßregel, von der

bisher aber nur wenig Gebrauch gemacht wird —, ein bestimmter Geschäftskreis dieser Art ein für allemal zugewiesen werden soll. Wo das eigene Dezernat dieser Ober-Räte schon zu groß ist, sollen sie hierin durch Schaffung neuer Dezernate entlastet werden. Bei den Direktionen mit besonders starkem Betrieb soll die Zahl dieser Ober-Räte verdoppelt werden (also je 2 jeder Fachrichtung statt je 1). Es werden durch den Etat daher 14 solcher Stellen neu gefordert (also 62 statt 48). Des weiteren soll in der vom 1. April 1905 geschaffenen Maschinentechnischen Abteilung des Ministeriums die bisher durch einen vortragenden Rat verwaltete Dirigentenstelle in eine Direktorstelle umgewandelt werden.

Die wichtigste Maßregel ist aber diejenige der Schaffung eines neuen Eisenbahn-Zentralamtes, das dem Minister der öffentlichen Arbeiten unmittelbar unterstellt werden und im übrigen eine ganze Reihe von Geschäften erledigen soll, die gemeinsam sind für den ganzen Verwaltungskreis der Eisenbahn, bisher aber von einigen Direktionen nebenher verwaltet wurden. Hierher gehören die Fragen über: die Dispositionen über die Fahrbetriebsmittel, besonders der Güterwagen, und Ausnutzung derselben; Konstruktion und Beschaffung der

Vermischtes.

Ehrendoktoren. Die Technische Hochschule in Wien hat dem Baudirektor der Stadt Wien, k. k. Ob.-Brt. Ingenieur Franz Berger in Ansehung seiner vielfachen Verdienste um die technischen Wissenschaften überhaupt, wie um den Stand der Techniker im Besonderen den akademischen Grad eines Doktors der technischen Wissenschaften honoris causa verliehen, und der Kaiser hat dieser Auszeichnung die Bestätigung erteilt. —

Ausstellung „München 1908“. Nach mehrmonatlichen Vorverhandlungen wurde den „M. N. N.“ zufolge in einer Besprechung von Vertretern der Stadtverwaltung, der Industrie, des Handels, der Kunst und der Hochfinanz der endgültige Beschluß gefaßt, im Jahre 1908 auf dem neu geschaffenen Ausstellungsgelände der Stadt auf der Theresienhöhe eine erste große Ausstellung zu veranstalten mit dem Programm: „München 1908“. Dieselbe soll den Stand der Münchener Kultur auf allen Gebieten in einem künstlerisch durchgebildeten Rahmen zur Anschauung bringen. Ein aus allen Kreisen der Münchener Bevölkerung sich bildender Hauptausschuß wird demnächst zusammentreten. Ein Arbeitsausschuß wird sich aus Vertretern der Landwirtschaft, Industrie, des Handwerks, der Kunst, des Handels konstituieren. Mit der Ausführung der sehr umfangreichen Bauten soll unverzüglich begonnen werden. —

Zur Geschichte des Suez-Kanales. Die Ausführungen über die Hafenanlagen in Port Said, sowie Briefe des Feldmarschalls Radetzky an den Ingenieur Negrelli, welche die „N. Fr. Pr.“ veröffentlicht, rufen die Erinnerung an die Gründungsgeschichte des Suez-Kanales und den Anteil der österreichischen Technik an derselben wieder wach. Seit dem Jahre 1838 hatte sich Negrelli, möglicherweise angeregt durch Goethe's Aeußerungen, dem Studium der Durchstechung der Landenge von Suez gewidmet. Metternich vermittelte eine Verbindung zwischen ihm und Infantin und Ailis-Dufour, aus welchen Beziehungen die am 30. Nov. 1846 gegründete „Société d'Etudes pour le Percement de l'Isthme de Suez“ hervorging. Diese unternahm im Jahre 1847 die nötigen Untersuchungen und Vorarbeiten an Ort und Stelle, auf Grund deren Negrelli einen im Gedanken einfachen Plan entwarf, nach welchem der Kanal ohne Schleusen angelegt werden sollte. Da tauchte Lesseps auf, veranlaßte die Auflösung der genannten Gesellschaft, trat aber mit Negrelli als dem Verfasser des Entwurfes in Verbindung, der gegenüber allen anderen Entwürfen die meiste Gewähr auf Ausführung zu bieten schien. Am 18. Nov. 1855 traf Negrelli in Alexandrien ein, und zwar als Mitglied der internationalen Kommission, die vom Generalstatthalter der türkischen Provinz Aegypten, vom Vizekönig Said Pascha nach Aegypten berufen war, um den Plan Negrelli's zu prüfen. Er fand einstimmige Annahme, doch wollten die Zweifel an der Durchführbarkeit ohne Schleusen nicht verstummen. Radetzky beglückwünschte ihn zu dem Erfolge, gab dem Wunsche Ausdruck, daß der Ausführung nichts im Wege stehen möge und schrieb: „Wir leben überhaupt in einer merkwürdigen Zeit, haben kein Geld und werfen mit Millionen, wie mit einem vertrockneten Stück Brot.“ Im Jahre 1856 versammelte sich die internationale Kommission zum zweiten Male, diesmal in Paris, wo Negrelli in einer Sitzung vom 23. Juni die Bedenken gegen seinen Entwurf mit einer Sicherheit zerstreute, die Eindruck machte, so-

Eisenbahn-Betriebsmittel und ihre Sicherheits-Einrichtungen; Untersuchung und Erprobung von Verbesserungen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit, Sicherheit usw.; Beschaffung wichtiger Betriebsmaterialien; Bearbeitung gemeinsamer Dienstanweisungen usw.; Ausgleich der Stellenanwärter, Arbeiterangebote; Verwaltung der Wohlfahrts-Einrichtungen der Eisenbahn-Verwaltung.

An der Spitze des Zentralamtes soll ein Präsident stehen, dem vier Ob.-Regierungen bezw. Ob.Bauräte beigegeben werden sollen, außerdem sind vier Stellen für Mitglieder und ein Rechnungsdirektor vorgesehen. Die übrigen Kräfte sollen abgegeben werden von den Direktionen, die bisher diese Arbeiten erledigten. Neben einer Entlastung verschiedener Dienststellen erhofft man von der Einrichtung dieses neuen Amtes namentlich auch Vorteile für die Beschaffung, Verteilung und möglichste Ausnutzung des Betriebsmaterials.

Zur Ergänzung dieses Bildes über das Bauwesen im preußischen Staatshaushalt 1907 sei noch hinzugefügt, daß dem Landtage wiederum eine besondere sog. Nebenbahn-Vorlage, ferner eine Vorlage behufs Bereitstellung weiterer Mittel für die staatliche Wohnungsfürsorge noch vorgelegt werden wird. —

daß der Kanal tatsächlich nach der Annahme Negrelli's ohne Schleusen ausgeführt wurde. Kurze Zeit vorher schrieb Radetzky an Negrelli: „Die Zustandebringung des Kanales von Suez ist eine Weltbegebenheit von großen Folgen“. Die Ausführung war Negrelli selbst versagt, denn er starb bereits am 1. Okt. 1858. Nach seinem Tode verschwanden die auf den Suezkanal bezüglichen Dokumente aus seinem Nachlaß; „eine merkwürdige Verkettung von Umständen sowie ein unbeugsamer Wille“ haben sie jedoch vor kurzem wieder zum Vorschein gebracht. Sie werden nun dazu dienen, das Andenken an Negrelli und sein Werk ohne „Irrtümer“ der Nachwelt zu überliefern. —

Wettbewerbe.

Einen Ideen-Wettbewerb betr. Entwürfe für ein Hotel für eine Industriestadt von 200 000 Einwohnern erläßt die Leitung der Provinzial-Ausstellung für Hotel- und Restaurations-Betrieb zu Dortmund 1907 für in Deutschland ansässige Architekten zum 20. April 1907. Es gelangen 4 Preise von 2000, 1000 und zweimal 500 M. zur Verteilung. Dem Preisgericht gehören als Architekten an die Hrn. Prof. G. Frentzen in Aachen, Stadtbrt. Kullrich in Dortmund, Arch. Markmann in Dortmund, sowie Reg.-u. Brt. von Pelsler-Berensberg in Arnberg. Unterlagen durch die Geschäftsstelle in Dortmund, Markt 20. —

Ein Preisausschreiben betr. Entwürfe für einen Wasser- und Aussichtsturm in Friedberg in Hessen erläßt die Bürgermeisterei zum 16. März d. J. unter Verheißung dreier Preise von 500, 300 und 200 M. Das Preisgericht bilden die Hrn. Geh. Ob. Brt. K. Hofmann und Prof. Paul Meißner in Darmstadt, sowie Bürgermeister Brt. Stahl in Friedberg. Unterlagen gegen 1 M. durch die Bürgermeisterei.

In dem Wettbewerb zur Erlangung von Plänen für den Neubau eines Bankgebäudes der Firma S. J. Werthauer jr. Nachfolger am Königsplatz zu Cassel, zu dem 108 Entwürfe eingeliefert worden sind, hat das Preisgericht, bestehend aus den Hrn. kgl. Geh. Hofbrt. Prof. Felix Genzmer zu Berlin, Prof. Dr. Albrecht Haupt zu Hannover und Bankier Moritz Wertheim — Inhaber der obigen Firma —, das Urteil gefällt. Den I. Preis (2000 M.) erhielt der Entwurf mit dem Kennzeichen des „Wolfskopfes“ der Hrn. Hermann Gerhardt, Arch. (B. D. A.) und Max Schäfer, Arch., beide zu Cassel; den II. Preis (1500 M.) der Entwurf mit dem Kennwort „Guten Rutsch“ des Hrn. Heinz Stoffregen, Arch. zu Bremen; den III. Preis (750 M.) der Entwurf mit dem Kennwort „Central“ des Hrn. Georg Kohtz, Arch. zu Magdeburg. Ferner hat das Preisgericht den Entwurf mit dem Kennwort „Akademisch“ der Hrn. Karst & Fanghänel, Arch. (B. D. A.) zu Cassel, den Entwurf mit dem Kennwort „Am Königsplatz in Cassel“ des Hrn. Claw, Arch. zu Halle a. S., und den Entwurf mit dem Kennwort „Gold“ der Hrn. Schütze & Kohtz, Arch. zu Friedenau-Berlin, zum Ankauf für je 500 M. vorgeschlagen. Die Entwürfe sind bis einschl. 27. Jan. Kölnische Straße 5 in Cassel von 11—1 Uhr öffentlich ausgestellt. —

Inhalt: Das neue Schillertheater in Charlottenburg und seine Stellung in der Entwicklung des modernen Theaters (Fortsetzung). — Das Bauwesen im preußischen Staatshaushalt für das Verwaltungsjahr 1907 (Schluß). — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Das neue Schillertheater in Charlottenburg.

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



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLI. JAHRGANG. N^o. 7. BERLIN, DEN 23. JANUAR 1907.

Zum Wiederaufbau der Großen St. Michaeliskirche in Hamburg.

I. Von Bauinspektor Reg.-Bmstr. a. D. Ranck in Hamburg.



Am 3. Juli 1906 zerstörte eine Feuersbrunst innerhalb weniger Stunden die 1751 bis 1786 von Prey, Sonnin und Möller erbaute Große St. Michaelis-Kirche in Hamburg. Ihre Lage und ihre durch den Brand in Mitleidenschaft gezogene Nachbarschaft zeigt der Lageplan. Nichts blieb von ihr übrig als die

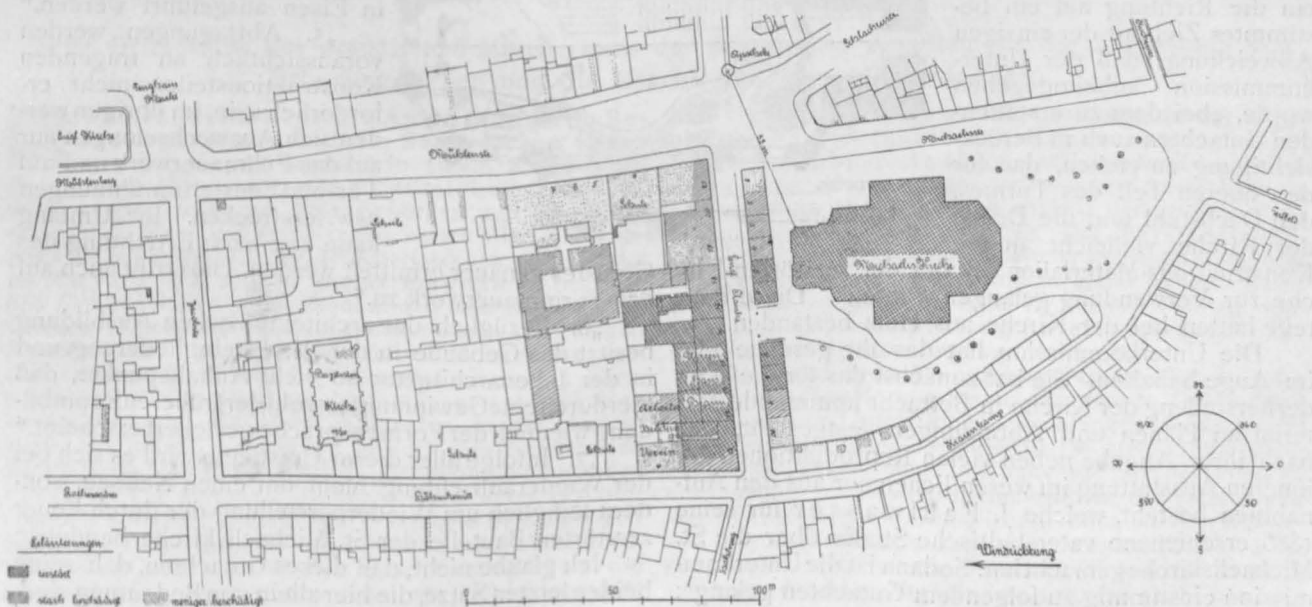
nackten Umfassungswandern und inneren Pfeiler des Kirchenraumes und die unteren Turmgewölbe. Die Stadt verlor ein Bauwerk, zu dem ihre Bürger mit besonderer Liebe und Verehrung aufgeblickt hatten, dessen im Westen des Stadtkernes hoch über dem Hafen mächtig aufragender Turm sie als ein Wahrzeichen betrachtet hatten, das dem heimkehrenden Seefahrer den ersten Gruß der Vaterstadt sandte.

Der schon während des Brandes in der Bevölkerung laut geäußerte Wunsch, die Kirche wiederzuerbauen, ist daher begreiflich. In allen Kreisen Hamburgs fand er Widerhall, und der Reichtum der alten Hansestadt ermöglicht seine schnelle Erfüllung. Schon haben Senat und Bürgerschaft die Mittel bewilligt, um die Ruine mit einem Gerüst zu umgeben, das zunächst zur Untersuchung der Mauern, später

aber auch als Baugerüst dienen soll, und drei Architekten ist der Auftrag geworden, einen überschläglichen Kosten-Anschlag für die Wiederherstellungs-Arbeiten anzufertigen.

Die Wiederaufbauung der Kirche darf also als beschlossene Sache angesehen werden, und auch über das Wie? ist man sich schon schlüssig geworden. Die Erörterung dieser Frage verdient aber in weitere Kreise, über die Grenzen Hamburgs hinaus, getragen zu werden, denn es handelt sich um ein Bauwerk, dessen Bedeutung das bekannte Werk der „Vereinigung Berliner Architekten“: „Der Kirchenbau des Protestantismus“ mit folgenden Worten gerecht wird: „Die Kirche bringt in ihrer klaren Uebersichtlichkeit und in ihrer wehevollen, von Nüchternheit und hohem Prunke gleich weit entfernten Stimmung die Einheit der in ihr versammelten Gemeinde und den Grundzug protestantischen Wesens in einer Weise zum Ausdruck, die von keinem anderen Gotteshause erreicht wird. Sie könnte in dieser Beziehung als der vollendetste unter allen evangelischen Kirchenbauten gelten, wenn nicht ihr architektonischer Rang durch die zu geringe Monumentalität einzelner Konstruktionen und die verhältnismäßig untergeordnete Gestaltung des auf künstlerische Wirkung vollständig verzichtenden Außen etwas herabgedrückt würde.“

Die Hamburger Bevölkerung wünscht die Kirche



wiedererstehen zu sehen in der alten Gestalt und mit den Einzelheiten, die sie ihr lieb und ehrwürdig gemacht haben. Wie tief dabei das Verständnis für den eigentlichen, weit über Hamburgs Grenzen hinaus bedeutsamen Wert der Kirche geht, ist schwer festzustellen. Da wohl nur ein Bruchteil der Hamburger Bevölkerung das Innere der Kirche je gesehen hat, so wird vielleicht hauptsächlich das Fehlen des über 130m hohen und in seinen oberen zwei Dritteln mit grün gewordenem Kupfer verkleideten Turmes im Stadtbilde von der großen Menge empfunden. Die einmal ausgesprochene und stets wiederholte Forderung: Wieder-Herstellung der Kirche so, wie sie war, hat aber den Erfolg gehabt, daß die durch Senats- und Bürgerschafts-Beschluß schon am dritten Tage nach dem Brande eingesetzte, aus 3 Senats-Mitgliedern und 6 Mitgliedern der Bürgerschaft bestehende Kommission in ihrem ersten Bericht vom Oktober 1906 als ihre einstimmige Ansicht aussprechen konnte, es sei bei der Formulierung der ihr gestellten Aufgabe:

„Welche Schritte zur baldigen Wiederherstellung der Großen St. Michaelis-Kirche zu ergreifen seien“, der Wille von Senat und Bürgerschaft gewesen, die zerstörte Kirche in der alten Gestalt wiederhergestellt zu sehen. Damit gab die Kommission, der übrigens ein Architekt nicht angehört, den Arbeiten einer aus drei Kommissions-Mitgliedern und 9 Hamburger und auswärtigen Architekten und Bau-Sachverständigen gebildeten Unterkommission von vornherein die Richtung auf ein bestimmtes Ziel mit der einzigen Abweichung, daß der Unterkommission anheimgegeben wurde, „bei dem zu erstattenden Gutachten auch in Berücksichtigung zu ziehen, daß für den oberen Teil des Turmes, den Dachstuhl und die Decke der Kirche vielleicht andere Konstruktions-Materialien als bei der zerstörten Kirche zur Verwendung gelangen würden“. Diese Bauteile hatten bei der Kirche aus Holz bestanden.

Die Unterkommission hat das ihr gesetzte Ziel im Auge behalten. Sie hat zunächst das für die Wiederherstellung der Kirche in Betracht kommende Material an Plänen und Abbildungen festgestellt, das nach ihrer Angabe neben vielen Reproduktionen der inneren Ausstattung im wesentlichen nur aus den Aufnahmen besteht, welche J. Faulwasser für seine 1886 erschienene vaterstädtische Studie über die St. Michaeliskirche gemacht hat. Sodann ist die Unterkommission einstimmig zu folgendem Gutachten gelangt:

„1. Die Fundamente von Kirche und Turm, welche im Bankett aus Granitfindlingen und in den aufgehenden Teilen aus stark dossiertem Backsteinmauerwerk bestehen, sind tadellos ausgeführt und erhalten.“

„2. Der Umfang und die Masse des Mauerwerkes, sowohl in bezug auf den Turm wie in bezug auf die Umfassungswände des Gotteshauses, vom Fußboden bis zum Hauptgesims gemessen, haben den Einwirkungen des Brandes standgehalten. Irgendwelche schädlichen Einflüsse, welche die Standfestigkeit gefährden könnten, sind in keiner Weise wahrzunehmen.“

„3. Die im Mauerwerk auftretenden Risse befinden sich fast ausschließlich im Mauerwerk der Fensterbrüstungen und Stürze, also an solchen Stellen, welche die Tragfähigkeit des übrigen Pfeiler-Mauerwerkes in keiner Weise in Frage stellen. Jedenfalls sind diese Erscheinungen keine Folge des Brandes, sondern vermutlich entstanden durch die ungleichmäßige Setzung des tragenden und des Füllmauerwerkes, sowie hier und da durch Schwächung der Widerlager der Fenster- und Fensterentlastungs-Bogen durch Einstemmen von Balkenlöchern innerhalb der Druckzonen dieser Bogen.“

„4. Ausdrücklich ist die Kommission der Ansicht, daß das Gesamt-Mauerwerk der Kirche und des Turmes ein bedeutendes Plus an Stärke aufweist, um im heutigen Zustande jede Dach- und Decken-Konstruktion, bei der horizontale Schübe in sich aufgenommen werden, tragen zu können, vorausgesetzt, daß diese Konstruktionen in Eisen ausgeführt werden.“

„5. Abtragungen werden voraussichtlich an tragenden Konstruktionsteilen nicht erforderlich sein, im übrigen werden sich Auswechslungen nur auf das Füllmauerwerk und auf Tür- und Fensterumrahmungen usw. erstrecken. Ihr Umfang kann erst nach Errichtung des Gerüstes genauer ermittelt werden. Dies trifft auch auf das Turmmauerwerk zu.“

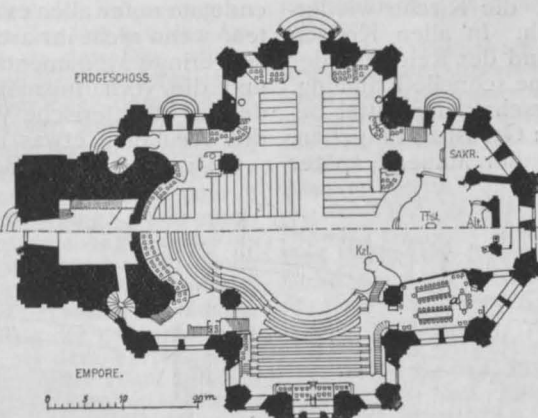
„6. Bezüglich der architektonischen Ausbildung besitzt das Gebäude in der Werksteingliederung und in der Innenarchitektur so viele Anhaltspunkte, daß hierdurch eine Gewinnung sowohl der früheren Raumbildung wie auch der Formensprache gesichert erscheint.“

„7. Infolge aller dieser Umstände wird es sich bei der Wiederaufrichtung nicht um einen Neubau, sondern lediglich um Wiederherstellung der durch Feuer zerstörten Bauteile der St. Michaeliskirche handeln.“

Ich glaube nicht, daß dieses Gutachten, d. h. seine beiden letzten Sätze, die hier allein von Bedeutung sind,

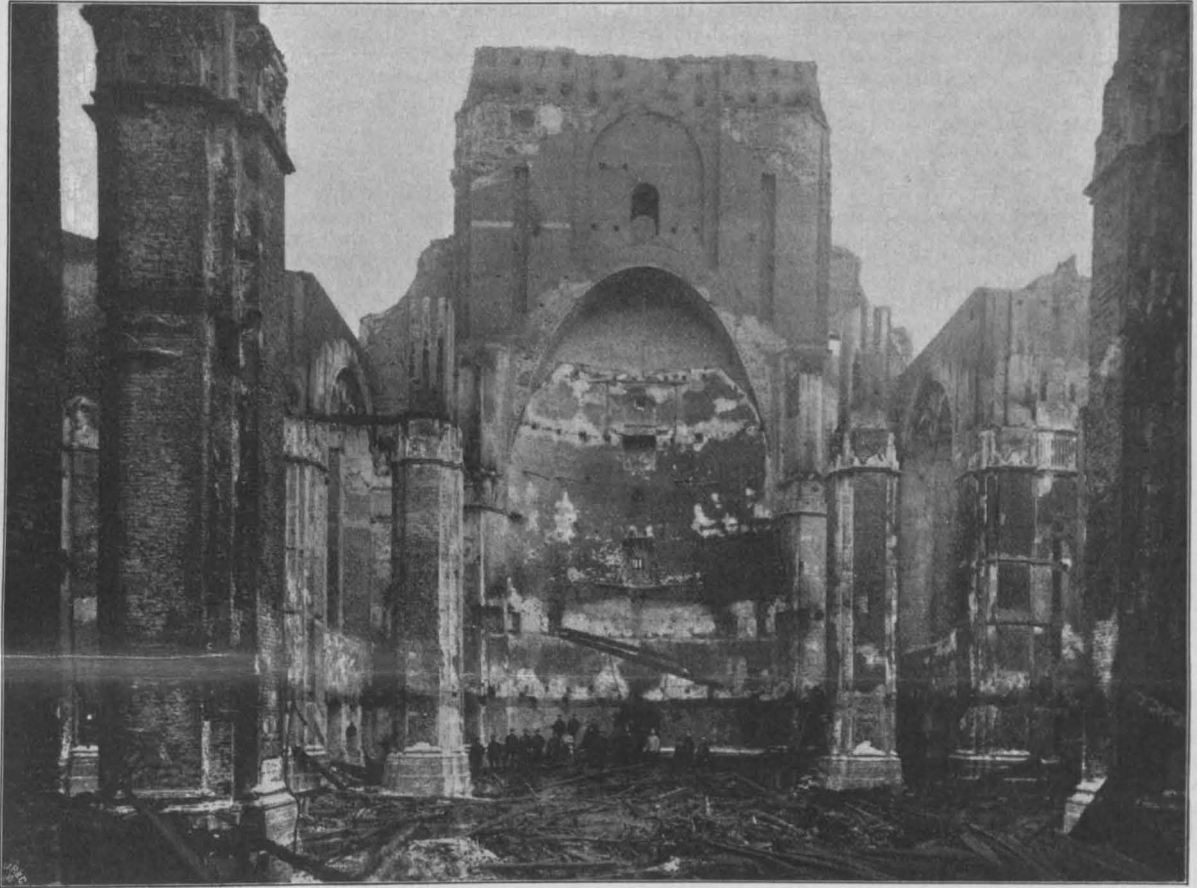


Die große Michaeliskirche in Hamburg.



in allen Punkten Zustimmung finden wird. Man wird bezweifeln müssen, ob es richtig sei, der Stimmung des Augenblickes nachzugeben und ein bis auf eine nackte Ruine zerstörtes Bauwerk mit seinen offenkundigen Mängeln wieder aufzubauen. Auch wer das oben wiedergegebene abfällige Urteil über die für Hamburger Bauten jener Zeit typische, durchaus nicht reizlose Backsteinbauweise der Kirche nicht billigt, muß als einen erheblichen Mangel des äußeren Aufbaues zugeben, daß in der Dachbildung der Kirche die Raumbildung des Inneren nicht zum Ausdruck kam, und daß der Turm, so originell seine Endigung auch war, doch

Dingen aber befremdet an diesem Gutachten, daß es für möglich gehalten wird, eine so persönliche Formensprache, wie das jetzt völlig zerstörte Innere der Kirche sie redete, in allen Einzelheiten wieder zum Leben zu erwecken, und das allein auf Grund zeichnerischer und photographischer für ganz andere Zwecke gefertigter Aufnahmen und der spärlichen, an den Wänden und Pfeilern des Kirchen-Raumes erhaltenen Stuckreste (vergl. die hierunter wiedergegebene Abbildung, welche die Ruine der Kirche nach dem Brande zeigt). Als ein Mangel des Gutachtens wird endlich bezeichnet werden müssen, daß es die heutigen feuer- und bau-



Ruine der Kirche nach dem Brande am 3. Juli 1906.

als aus einem Gusse geschaffenes, organisch und harmonisch durchgebildetes Kunstwerk nicht gelten konnte, sein Ansehen vielmehr in erster Linie dem herrlichen, von Hamburgs grauem Himmel sich besonders wirksam abhebenden Grün seines 80 m hohen Kupfer beschlagenen Aufbaues verdankte. Vor allen

polizeilichen Forderungen unerörtert läßt, deren Erfüllung namentlich eine Wiederherstellung der früheren, frei in den Kirchenraum hineingebauten Emporentreppen nicht zulassen und das frühere Bild des Innen-Raumes und auch des äußeren Aufbaues voraussichtlich erheblich ändern würde. — (Schluß folgt.)

Neue Grundsätze des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten für die Aufstellung von Bebauungsplänen und die Bearbeitung neuer Bauordnungen.

Neue Grundsätze für die Aufstellung von Bebauungsplänen und die Bearbeitung neuer Bauordnungen werden in einem Runderlaß des preuß. Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 20. Dez. 1906 den Staatsbehörden zur Beachtung empfohlen. Der Erlaß enthält zunächst wichtige und sachgemäße Ergänzungen der Ministerial-Vorschriften vom 28. Mai 1876. Für alle in rascher Entwicklung begriffenen Gebiete sollen nicht Fluchtlinien von Fall zu Fall, sondern allgemeine Bebauungspläne nach großzügigen Gesichtspunkten aufgestellt werden, ohne indes das „voraussichtliche Bedürfnis der näheren Zukunft“ zu überschreiten. Die Unterteilung des Straßennetzes kann nach Feststellung der Hauptverkehrsstraßen in den Außen-Bezirken vielfach der Zukunft je nach den eintretenden Bedürfnissen überlassen bleiben. Für bloße Wohnstraßen sind nicht nur geringere Breiten, welche unter 12 m hinabgehen können, sondern auch einfachere Befestigungen zulässig. Vorgärten sind vorzugsweise in Wohnstraßen, aber unter Umständen auch in Geschäftstraßen, um die zukünftige Erbreiterung zu erleichtern, empfehlenswert;

ihre Tiefe soll nicht übermäßig groß, aber in der Regel nicht geringer als fünf Meter gewählt werden. Außer den Rücksichten der Zweckmäßigkeit soll stets auch das „ästhetische Interesse“ beobachtet, insbesondere Abwechslung herbeigeführt und die Geradlinigkeit der Straßen nicht grundsätzlich angestrebt werden. Die Block-Abmessungen sollen der zukünftigen Bebauung angepaßt sein, folglich mit der Bauordnung Hand in Hand gehen. Diese Grundsätze sollen nicht bloß in Zukunft befolgt, sondern auch zur Nachprüfung bereits festgestellter Fluchtlinienpläne angewandt werden.

Beim Erlaß neuer Bauordnungen ist auf Abstufung der baupolizeilichen Normen Bedacht zu nehmen. Dabei sollen die Eigenart und historische Entwicklung des Geländes, die bauliche Bestimmung desselben und wirtschaftliche Erwägungen maßgebend sein. In Wohnvierteln ist besonders zu entscheiden, ob es sich darum handelt, die Herstellung von Miethäusern zu ermöglichen, oder ob nur Bürger- und Einfamilienhäuser zugelassen werden sollen. Eine nach außen abnehmende Bebauungsdichtigkeit ist nach Lage der örtlichen Verhältnisse anzustreben. Die offene

Bauweise wird empfohlen für Einzel-Wohnhäuser wohlhabender Klassen und für Kleinbauten (mit einer oder zwei Wohnungen Minderbemittelter) in ländlicher Umgebung, dagegen in der Regel nicht für mehrgeschossige Miethäuser. Einer allzu weiträumigen Bebauung kann der wirtschaftliche Standpunkt, der auch auf die Baukosten Rücksicht nehmen muß, entgegenstehen. Statt der offenen Bauweise sind daher vielfach der Gruppenbau und die halboffene Bauweise, d. h. der Reihenaufbau mit Offenhaltung der Querseiten der Baublöcke, zu empfehlen.

Hofräume von ausreichender Größe; Freihaltung des Block-Inneren durch rückwärtige Baulinien; Fernhaltung von Keller- und Dachwohnungen aus mehrstöckigen Miethäusern; vorsichtige Gewährung konstruktiver Erleichterungen für Kleinbauten; diese und andere Punkte werden als wichtig für neuzeitliche Bauordnungen hervorgehoben.

Der Schluß des Erlasses weist auf geeignete Maßnahmen hin, die den Uebergang kleiner Häuser in das Eigentum der Arbeiter erleichtern sollen. Im besonderen wird empfohlen: Unterstützung von Baugenossenschaften durch die Kommunalverbände; Gewährung von Darlehen an Bauvereine durch die Landes-Versicherungs-Anstalten unter Bürg-

Vereine.

Architekten-Verein zu Berlin. Vers. am 26. Nov. 1906. Vors. Hr. Stübben. Anwes. 187 Mitgl. und Gäste.

Der Vorsitzende leitet die Versammlung durch Worte der Erinnerung für die jüngst verstorbenen Vereinsmitglieder Reg.-Bmstr. Ritz in Rybnik und Brt. K. Beckmann in Charlottenburg ein, macht dann Mitteilungen über neue Bibliothekseingänge und erteilt darauf den Hrn. Mühlke, Bindemann und Lohse das Wort zur Berichterstattung über die von den 3 Ausschüssen aufgestellten neuen Schinkel-Aufgaben für 1908 auf dem Gebiete des Hoch-, Wasser- und Eisenbahn-Baues, deren Programm wir in No. 1 bereits kurz mitgeteilt haben.

Ueber den Ausfall von Vereins-Monatswettbewerben berichten die Hrn. Mart. Herrmann und Jautschus, und zwar ersterer über den Entwurf zu einem Torturm, letzterer über einen solchen zu einem Vereins-Büchereichen (ex libris). Für die erste Aufgabe waren 18 Lösungen eingegangen, von denen 5 ein Vereinsandenken erhalten konnten. Als Verfasser dieser Lösungen ergaben sich die Reg.-Bfhr. Fr. Lahrs, Phil. Rappaport, beide in Charlottenburg, P. Herrmann in Leipzig, Gust. Kaßbaum in Hannover und A. Becker in Charlottenburg. Die zweite Aufgabe hatte 17 Bewerbungen gefunden, ein Vereinsandenken wurde jedoch nur 2 Arbeiten des Reg.-Bfhrs. P. Herrmann in Leipzig und des Reg.-Bmstrs. A. Cohn in Charlottenburg zugesprochen. Zur Ausführung konnten jedoch zufolge dem Berichterstatter auch diese beiden nicht empfohlen werden.

Den Vortrag des Abends hielt Hr. Prof. Dr. Seeberg über „Rückblicke auf die Kunstgewerbe-Ausstellung in Dresden“. Die außerordentlich fesselnden Ausführungen des Redners, die wir nachstehend im Auszuge wiedergeben, wurden mit Beifall aufgenommen.

Die Dresdener Ausstellung war nicht nur ein Gradmesser für unsere gesamte Kunstentwicklung, sondern sie war darin ihrerseits auch eine treibende Kraft. Wir müssen, durch all das Tausenderlei der Erscheinungen hindurch, die Kunst unserer Zeit so anschauen, wie sie mit der gesamten Kultur und mit dem Zeitgeiste in ursächlichem Zusammenhange steht. Denn es gibt im allgemeinen Kunstgedanken ein ewiges Fließen, eine Periodizität, je nachdem darin das Verstandesmäßige und Handwerkliche oder das Empfindsame vorwaltet, und dieses stetige Auf und Nieder vom Fühlen zum Wissen, vom Schauen zum Sehen, steht im Zusammenhange mit dem Sichverdichten und dem Auseinanderfließen der jedesmaligen zeitbewegenden Idee. Unsere — in Dresden typisch veranschaulichte — Kunst der Gegenwart ist daher so anzusehen, wie sie nun noch an der eigentümlichen Kulturwelle des vorigen Jahrhunderts, eines Verstandes-Jahrhunderts, herabgleitet, während die anziehende, in ihrem Wollen noch ungefestigte Kultur des 20. Jahrhunderts noch nicht die Kraft besitzt, sie auf die Höhe einer neuen Welle zu heben. Und so liegt nun in unserer Kunst jenes in Dresden so deutliche erkennbare Sichhebenwollen, Sichfestigenwollen, jenes Streben zum Gipfel der wieder von stärkerem Fühlen, von kräftigerem Idealismus erfüllten Kultur, jenes Los vom Verstandesmäßigen und vom Eklektizismus und ein neues Hin zu empfindsamer Kunst, jenes Befreitseinwollen von veräußerlichem Christentum und ein Hinstreben zu wirklicher Religion, die in ihren obersten Höhen wieder mit Kunst zusammenfließt und in dieser ihren befreitesten und höchsten Ausdruck sucht.

Für die richtige Beurteilung der Dresdener Leistun-

schaftsleistung seitens der Gemeinden; Erwerb und Bereitstellung zukünftigen Baugeländes durch die Gemeinden, besonders auch an den neuen großen Wasserstraßen. —

Der Erlaß bedeutet zweifellos einen wichtigen Schritt vorwärts. Unter Bezugnahme auf zwei kürzlich erschienene Druckschriften, nämlich vom Deutschen Verein für Wohnungsreform über „Neue Aufgaben in der Bauordnungs- und Ansiedelungsfrage“ (Verfasser Dr. v. Mangoldt, Dr. Eberstadt, Dr. Stübben und G. Gretzschel) und vom Reg.-Bmstr. a. D. Sieboldt „Beitrag zur Lösung der Kleinwohnungsfrage“, spornt er aufs neue die Staatsbehörden zu segensreicher Mitwirkung und Anregung auf dem Gebiete des Wohnungswesens an. Handelt es sich auch selbstredend nicht um eine Kodifikation aller bei Stadt-Erweiterungen und Bauordnungen nach unseren heutigen Anschauungen zu beobachtenden Gesichtspunkte, so sind doch mit sachkundigem Geschick die wesentlichsten Grundsätze betont, und der Minister leistet, indem er sich mit beiden Füßen auf den Boden der modernen Bestrebungen stellt, der Verbesserung des Wohnungswesens einen kräftigen und hoffentlich in ausgedehntem Umfange erfolgreichen Vorschub. — n.

gen kommt es also darauf an, zu ermessen, inwieweit die Künstler bewußt im Zeitwillen handelten und ihm freie Bahn schufen, oder inwiefern sie sich nur erst unbewußt vom Kulturwillen des neuen Jahrhunderts treiben ließen. Dabeweist nun die große Uneinheitlichkeit der Erscheinungen, daß diese Darbietungen im ganzen noch nicht von klaren philosophischen Erwägungen und einem sicher aufgefaßten Zeitwillen dirigiert waren. Insbesondere findet sich das eigenvölkische Moment noch nicht ausgeprägt, es trat nur erst halb bewußt — in der unserer ländlichen Kunst stark angelehnten „Volkskunst“ hervor.

Die Dresdener Ausstellung ist aber dennoch insofern hochbedeutungsvoll, als sie die Entbehrlichkeit des Nachschaffertumes endgültig strahlend erwies, dem stofflichen Kunstprinzip weitere Geltung verschaffte und vor allem die engere Zusammenschließung der Einzelkünste (Malerei, Plastik, Architektur) bedeutend förderte. —

Vermischtes.

Zur Frage des Münsterplatzes in Ulm lesen wir in der „Schw. Chr.“ folgendes: „Da gegenwärtig die Münsterplatz-Frage erörtert wird, so mag daran erinnert werden, daß es heuer 100 Jahre sind, daß die bayerische Regierung, unter deren Botmäßigkeit die alte Reichsstadt Ulm gestellt wurde, sich auch ein Stück „Münsterplatz-Freilegung“ gestattet, sie ließ nämlich den im Jahr 1516 fertiggestellten, prachtvollen Oelberg, eine 70 Schuh hohe Gruppe mit lebensgroßen Figuren, an deren Schmuck einst Zeitblom und Schaffner gearbeitet hatten, kurzerhand abtragen. Und zwar waren es keine künstlerischen Gründe, die die Bayern bewogen, das vielgerühmte Kunstwerk zu entfernen, sondern militärische. Der Oelberg erwies sich als hinderlich bei den Militärparaden, und so mußte er, der den gewaltigen Bildersturm des Jahres 1531 überdauert hatte, von der Stelle, auf der er gegen 300 Jahre gestanden war, weichen.“ —

Wettbewerbe.

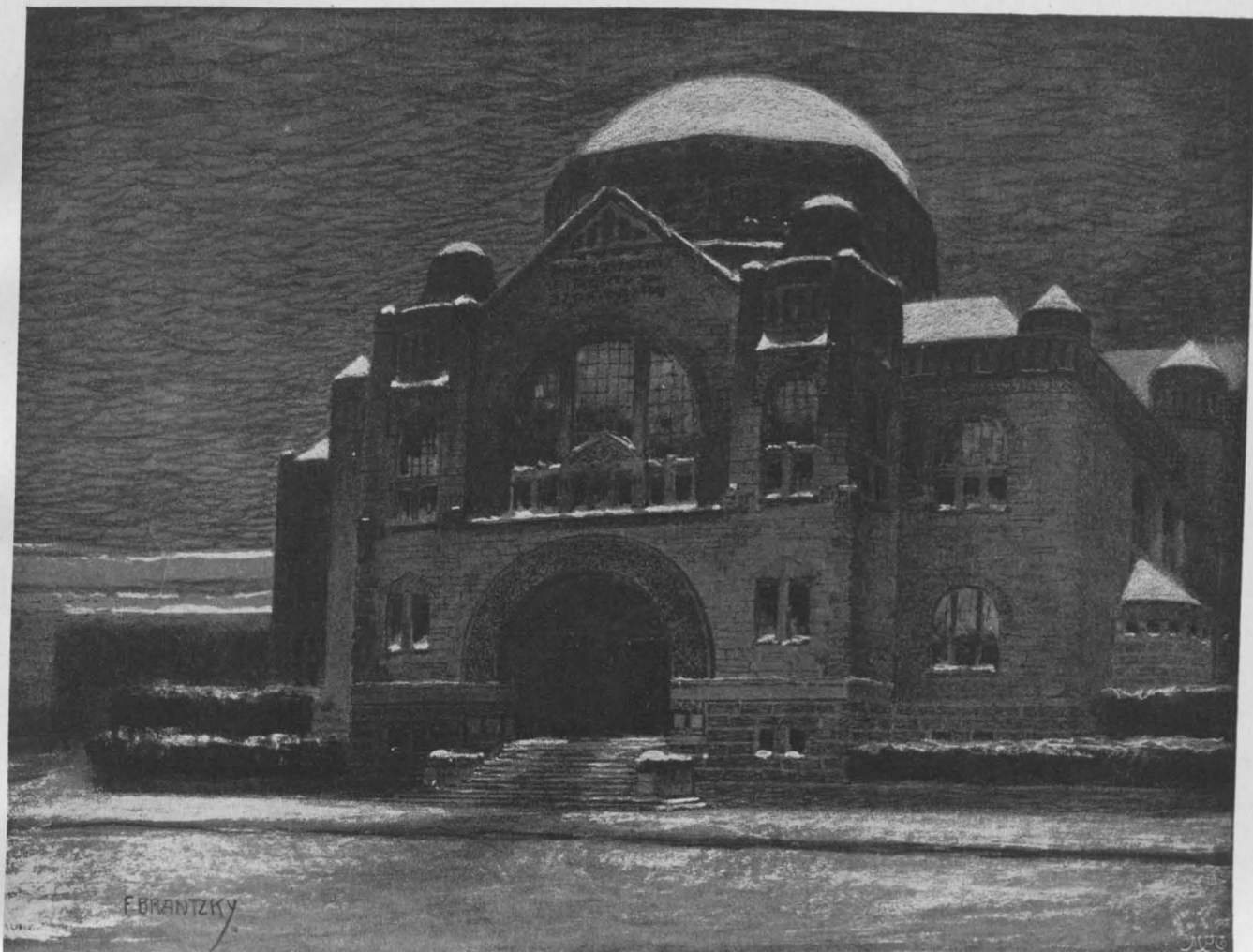
Ein Preisausschreiben betr. Entwürfe zum Neubau einer höheren Töchterschule in Hirschberg i. Schl. veranstaltet der Magistrat daselbst mit Frist zum 1. Mai d. J. unter den in Deutschland ansässigen deutschen Architekten. Zwei Preise von 1500 und 800 M., Ankauf weiterer Entwürfe für je 400 M. vorbehalten. Im Preisgericht sitzen als Bausachverständige Geh. Hofbrt. Prof. Felix Genzmer, Geh. Brt., Stadtbrt. L. Hoffmann, Dr.-Ing. und Geh. Brt. Prof. Schwechten in Berlin, Stadtbrt. Schliebs in Hirschberg. Unterlagen gegen 2 M., die zurückerstattet werden. —

In einem engeren Wettbewerb betr. Kreishaus in Altona i. W. hat das Preisgericht die Arbeit des Arch. Markmann in Dortmund als die beste preisgekrönt und zur Ausführung empfohlen. Eingegangen waren außerdem Entwürfe von Prof. Pützer in Darmstadt, Arch. Lübke in Wilmersdorf, Arch. Picht in Hagen und Arch. Steinbach und Lutter in Dortmund. —

Zum Wettbewerbe betr. den künstlerischen westlichen Abschluß des Pariser Platzes in Berlin (vergl. Jahrg. 1906, S. 566 u. 573) sind dem Vernehmen nach gegen 60 Entwürfe eingelaufen. —

Inhalt: Zum Wiederaufbau der Großen St. Michaeliskirche in Hamburg. — Neue Grundsatze des preuß. Ministeriums der öffentlichen Arbeiten für die Aufstellung von Bebauungsplänen und die Bearbeitung neuer Bauordnungen. — Vereine. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

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



Aus: Franz Brantzky: „Architektur“. Bibliothek.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLI. JAHRGANG. NO. 8. BERLIN, DEN 26. JANUAR 1907.

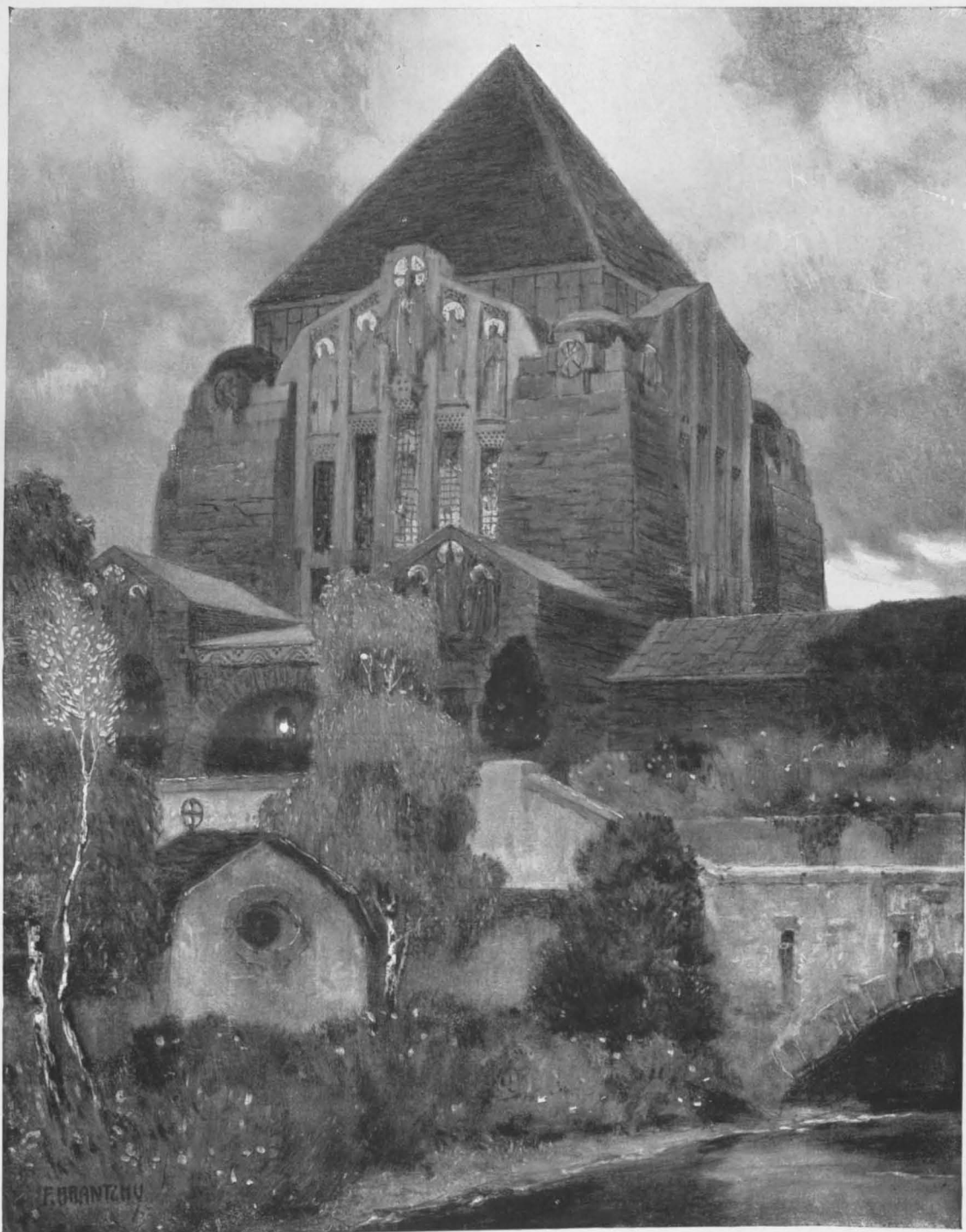
Franz Brantzky: „Architektur“. Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildgn. S. 50, 53, 54 und 55.



Unter den jüngeren deutschen Baukünstlern der Gegenwart behauptet Franz Brantzky mit seinem Streben nach einer Vereinigung architektonischer und malerischer Prinzipien, mit seinem Hinarbeiten auf Befreiung der architektonischen Kunst aus einer gewissen zunftmäßigen Isolierung eine selbständige Stellung. Nicht als ob er allein bisher dieses Ziel verfolgt hätte, das zu erreichen Manchen vor ihm bereits als ein Teil des künstlerischen Lebenswerkes galt, und das Manchen nach ihm und vielleicht in anderer Weise noch beschäftigen wird. Aber selten erschien dieses Streben in dem Maße als ein Teil eines inneren Kunstlebens, wie bei dem Kunstgenossen, dessen unter der Bezeichnung „Architektur“ herausgegebene Sammlung von Studien und Entwürfen hier eine kurze Erwähnung finden soll.*) Auf einer Auswahl von 60 Blatt, die zu einem vornehmen Groß-Quart-Bande vereinigt sind, gibt der Künstler ein Bild seines Schaffens aus den letzten Jahren, ein reiches, vielseitiges Bild einer von der Gnade des Schicksales in besonderem Maße bedachten Begabung. Die Sammlung enthält Wohn- und Geschäftshäuser,

Monumentalbauten, Kirchen, Grabmale, Mausoleen; in ihnen kommt eine Persönlichkeit zum Ausdruck, deren künstlerische Bedeutung sich in einem klar umrissenen Bilde gibt, eine in sich geschlossene und gefestete Persönlichkeit von individuellem Gepräge. Wer die schönen Abbildungen dieser Nummer, die der Brantzky'schen Sammlung entnommen sind, in ihrer Verschiedenartigkeit des Gegenstandes, der künstlerischen Eindrücke und der bildlichen Darstellung, bei welcher die Feder, der Pinsel und die Stahlnadel in gleicher und in gleich vollendeter Weise zur Anwendung kamen, an sich vorüberziehen läßt, muß anerkennen, daß hier ein Weg eingeschlagen wurde, die für einen größeren Laienkreis an sich etwas spröde Baukunst, wie es der Wunsch des Verfassers ist, „auch außerhalb der Fachkreise zu fördern“, der als ein gangbarer erscheint, dem gebildeten Laien das Verständnis für die Baukunst zu erschließen oder diese Erschließung doch zu erleichtern. Die künstlerische Auffassung des Verfassers läßt sich dabei mit den kurzen Worten kennzeichnen, daß er bestrebt ist, auf der Grundlage des guten Alten neue Wege zu suchen. Wer mehr will, überschätzt seine Kraft und wird bald zu der Erkenntnis getrieben, daß in einer solchen weisen Selbstbeschränkung der größere und länger dauernde künstlerische Erfolg liegt, als in der Selbsttäuschung, ein Künstler brauche nur die Loslösung von Ueberlieferung und Umgebung zu wollen, um eine neue Kunstperiode heraufzuführen. Die Unkenntnis der Lehren

*) 60 Tafeln (Format 35:27 cm) in Autotypie, Strichätzung und Original-Radierung. Verlag von Karl Geerling in Cöln a. Rh. Preis in Mappe 24 M.



US: FRANZ BRANTZKY:

* „ARCHITEKTUR“ *

** GRAB-KIRCHE **

==== DEUTSCHE ====

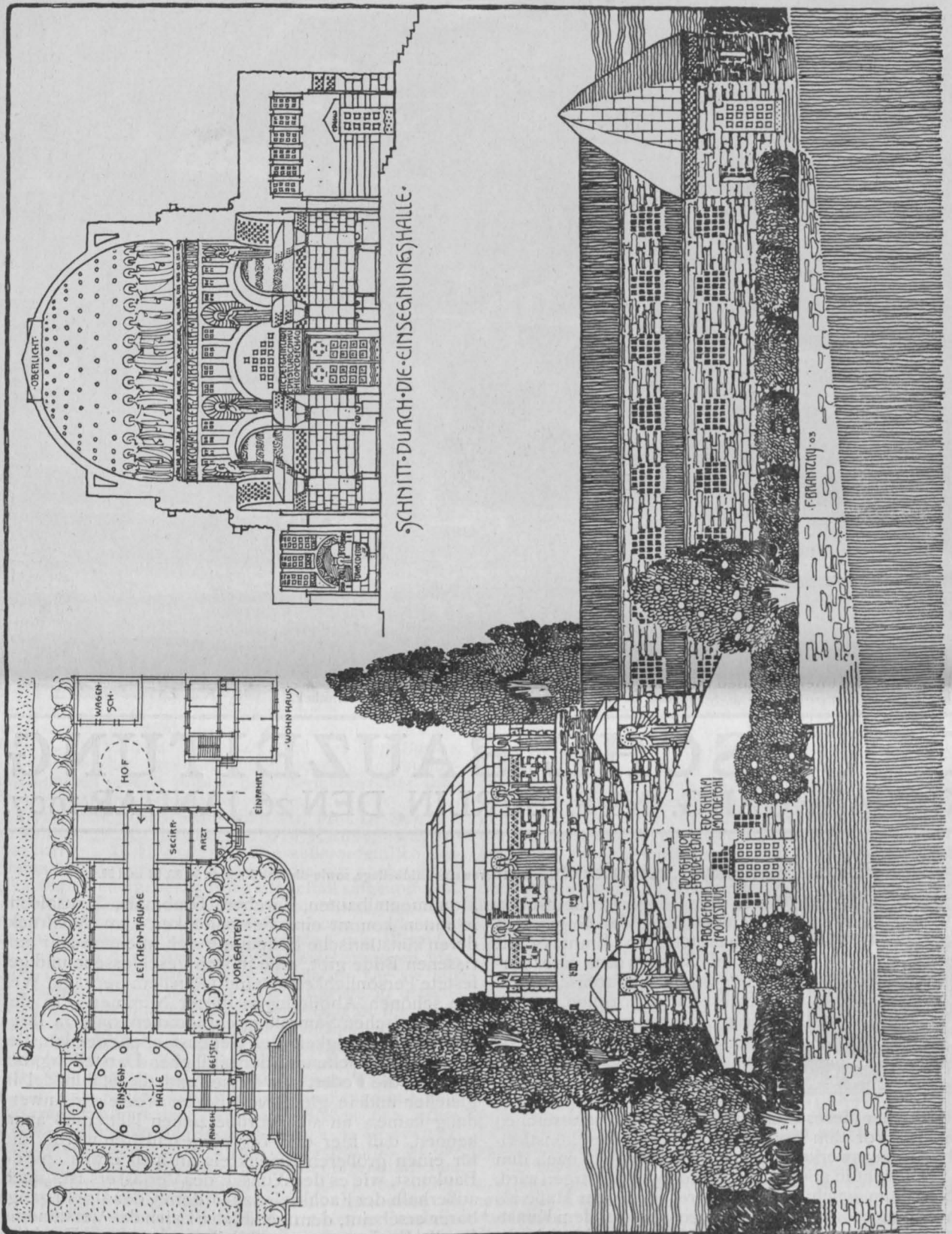
** BAUZEITUNG **

XLI. JAHRGANG 1907

***** NO. 8 *****

der Geschichte entschuldigt in diesem Falle nicht, und einem solchen Ikarusflug ist noch immer der Sturz bald gefolgt, wenn der Künstler nicht durch Besinnung

von selbst zur Umkehr gekommen ist. Von solchen Gelüsten zeigen sich die Arbeiten Brantzky's frei, ohne dadurch an Gegenwarts-Charakter einzubüßen. —

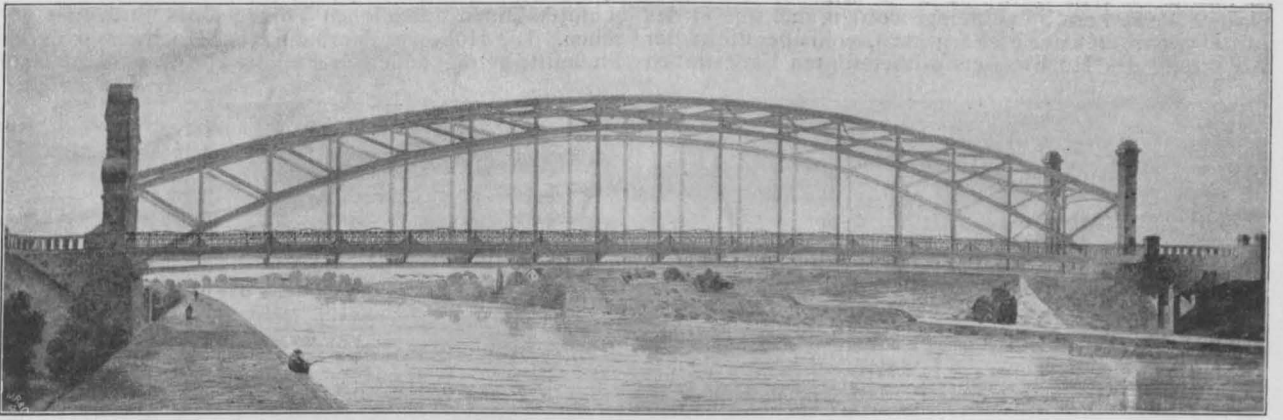


Aus: Franz Brantzky: „Architektur“. Friedhof-Anlage.

Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für zwei Straßenbrücken über die Fulda in Cassel.

In großer Teil des Weichbildes der Residenzstadt Cassel, vornehmlich von der auf dem rechten Fuldaufer gelegenen Unteren-Neustadt liegt im Ueberschwemmungsgebiet der Fulda. Die in das vierte Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts zurückreichenden Bestrebungen, eine Zusammenfassung des Hochwassers in ein geschlossenes Bett oder in ein Mittelwasserbett und einen Hochflutarm bei der Stadtverwaltung und der Staatsregierung durchzusetzen, waren durch ein vom Baudirektor Franzius im Jahre 1897 abgegebenes Gutachten sehr

gefördert worden. Franzius hatte sich sehr bestimmt für die einheitliche Abführung des Hochwassers in dem angemessen zu erweiternden alten Flußbett ausgesprochen, selbst für den Fall, daß dieser Weg mit dem größeren Kostenaufwand verbunden wäre. Die Voraussetzungen, die dabei gemacht waren, wurden zwar verändert durch die Beobachtung des Hochwassers im Jahre 1900, die zu der Annahme nötigte, daß bei dem größten bekannten Hochwasser, am 18. Januar 1841, nicht, wie bisher berechnet, 1100 sondern 2000 Sekcbm., d. i. 293 Sekl. für jedes qkm



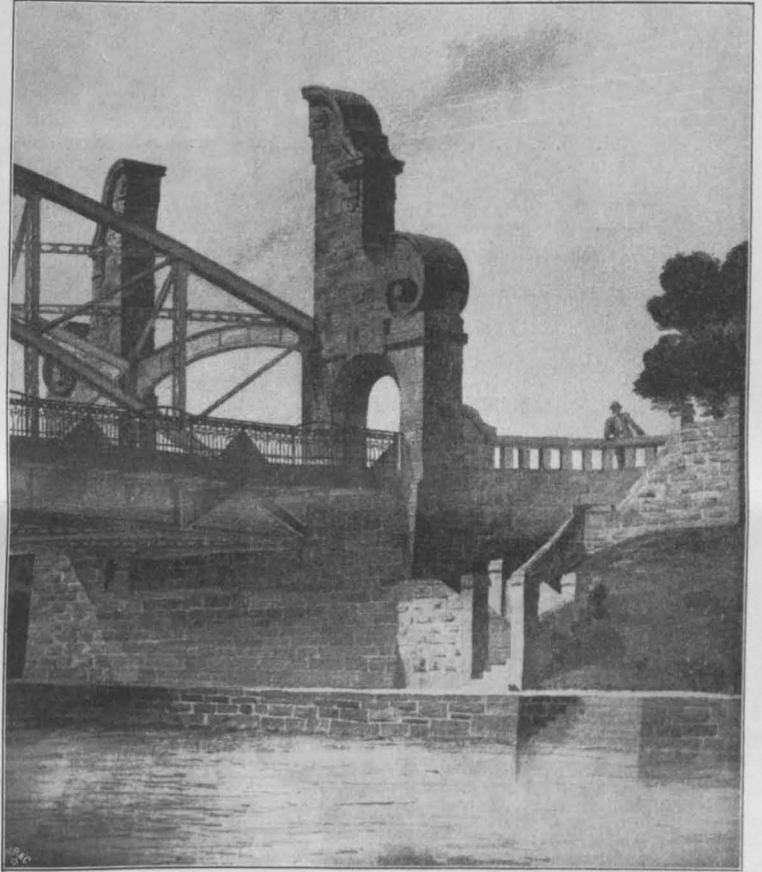
Abbildg. 5. Hafenbrücke. Entwurf mit dem Kennwort „Kaiserstadt“ I. Preis Verf. Louis Eilers, Fabrik für Eisenhochbau und Brückenbau in Hannover, Arch. Roth in Cassel.

des Sammelgebietes, abgeflossen seien. Aber auch unter der neuen Voraussetzung kam der preußische Hochwasserausstoß im Jahre 1901 zu dem gleichen Schlusse wie Franzius. In einer 1903 den städtischen Kollegien vorgelegten eingehenden und sehr klaren Denkschrift wies überdies der Stadtr. Höpfer nach, daß auch wirtschaftlich der Verzicht auf einen Flutarm den Vorzug verdiene. Die zugrundeliegenden generellen Vergleichs Entwürfe wurden noch einmal erheblich beeinflusst durch die Annahme der Wasserstraßen-Vorlage des Jahres 1904. Die darin enthaltene Edertalsperre bei Hemfurt, die eine Wassermenge von 170 Mill. cbm aufspeichern soll, um dem Hannover—Rhein-Kanal das fehlende Betriebswasser zu liefern, ermäßigt die Abflußmenge der Fulda bei Cassel auf 1450 Sek. cbm. Dadurch ist es möglich geworden, ein Hochwasserbett ohne Beschneidung der bebauten Uferstrecken zu schaffen.

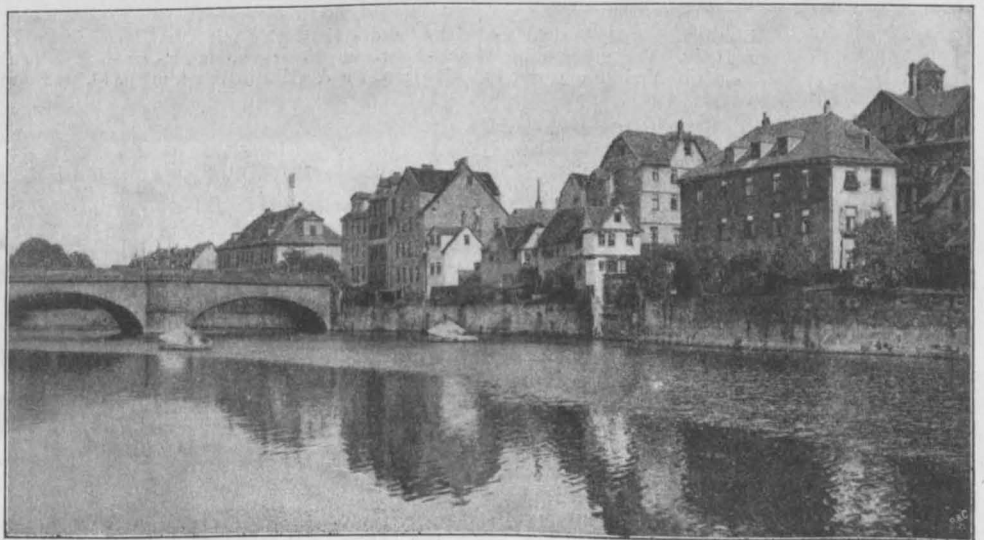
Zu den Hindernissen des Wasserabflusses, die bei der Regulierung fallen müssen, gehört die einzige fahrbare Brücke, welche die Altstadt und Untere-Neustadt verbindet, die Fulda in drei Oeffnungen von zusammen 65 m Lichtweite überspannend, vergl. den Lageplan Abbildg. 2 und das alte Stadtbild Abbildg. 1. Da die Zugänge die Anlegung einer Hilfsbrücke neben der Baustelle nicht gestatten, so soll eine zweite feste Brücke erbaut werden, schon ehe mit dem Abbruch der alten begonnen wird, und zwar etwa 700 m weiter unterhalb, 400 m oberhalb des Hafens, wo ohnehin ein Uebergang bald zum Bedürfnis geworden wäre. Die zweite soll im folgenden kurz als „Hafenbrücke“, die erste als „Fuldabrücke“ bezeichnet werden.

Zur Erlangung eines durchgearbeiteten Entwurfes für die Hafenbrücke nebst prüfungsfähigem Angebot und eines vorläufigen Entwurfes für die Fuldabrücke nebst Kostenüberschlag war im April 1906 ein Wettbewerb ausgeschrieben worden. Das Preisgericht bildeten: Ob.-Bürgermstr. Müller, Cassel, Geh. Reg.-Rat Prof. Barkhausen, Hannover, Geh. Ob.-Brt. Dr.-Ing. Sympher, Berlin, Arch. Prof. Dr. v. Thiersch, München, Stadtr. kgl. Brt. Höpfer, Cassel und drei Stadtverordnete.

Die vorgeschriebene Lichtweite, vergl. die beiden Längsprofile Abbildungen 3 und 4, ist für die Hafenbrücke 83,0 m, für die Fuldabrücke 73,0 m, wovon 60,0 m und 50,0 m auf das Mittelwasserbett, 23,0 m auf die Vorländer (Ladestraßen) entfallen. Diese Bestimmung ist von



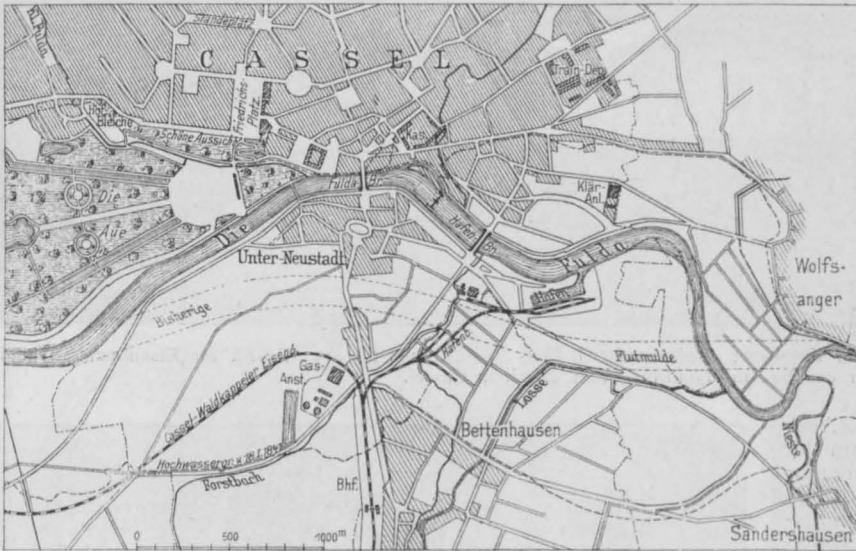
Abbildg. 6. Architektonische Ausbildung eines Brückenkopfes zu Abbildg. 5.



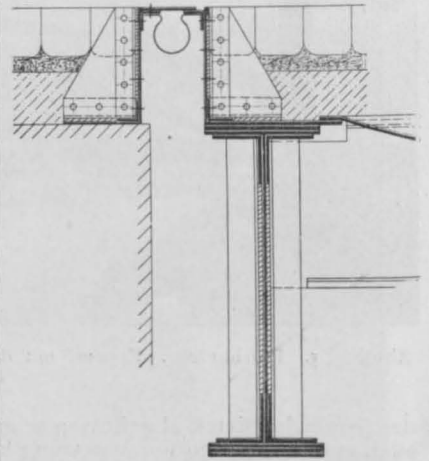
Abbildg. 1. Altes Stadtbild von Cassel mit der Fulda-Brücke.

einigen Bewerbern so ausgelegt worden, daß nur in das Mittelwasserbett keine Pfeiler gesetzt, wohl aber die an der Abführung des Hochwassers mitbeteiligten Ladestraßen

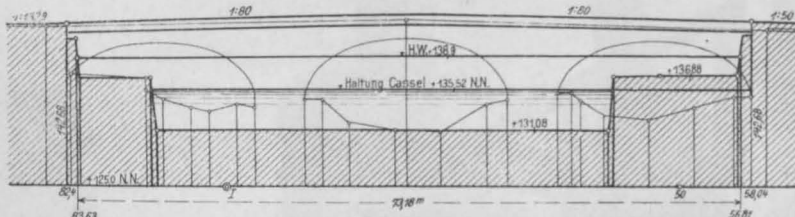
schnittes einen erheblichen Vorzug eines Entwurfes gesehen. Die Höhe der Fahrbahn über Hochwasser in der Flußmitte beträgt äußersten Falles 3,9 bzw. 5,5 m, der feste



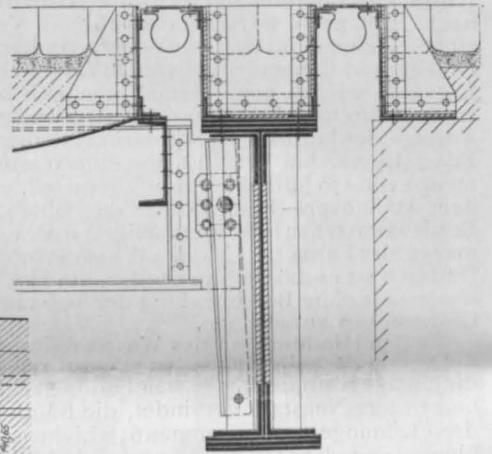
Abbildg. 2. Lageplan (nach Durchführung der Fulda-Regulierung).



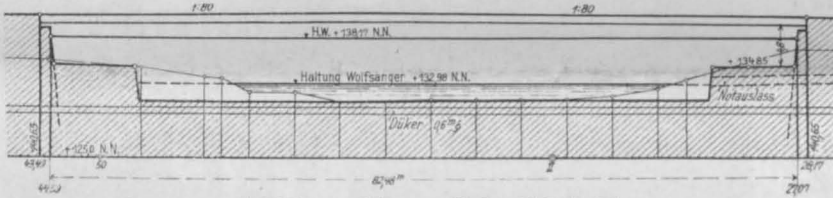
Abbildg. 7a. Einfache Dilatation am festen Auflager. Entwurf „Glückauf“, ein II. Pr. Eisenkonstruktion: W. Dieterich, Hannover.



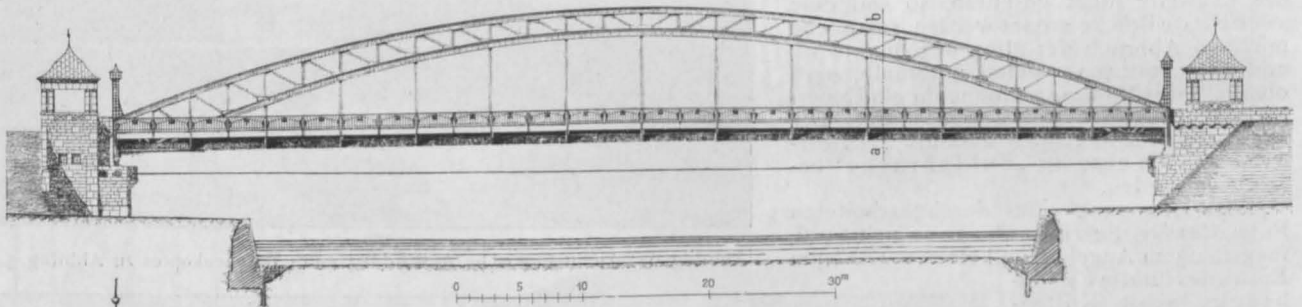
Abbildg. 3. Längsprofil der Fulda-Brücke.



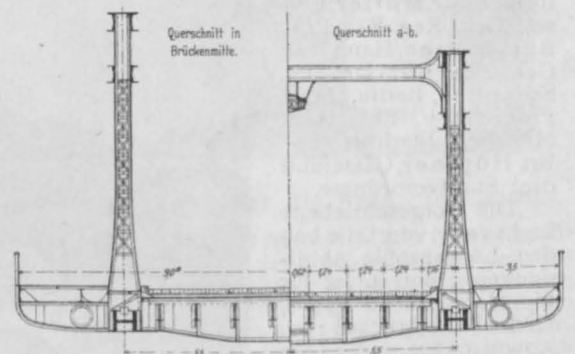
Abbildg. 7b. Doppeldilatation am beweglichen Auflager.



Abbildg. 4. Längsprofil der Hafen-Brücke.



Abbildgn. 8—10. Ansicht und Schnitte des Entwurfes mit dem Kennzeichen des Casseler Wappens (grün), ein II. Pr. Verf.: Vereinigte Masch.-Fabr. Augsburg u. Masch.-Bau-Ges. Nürnberg (Zweiganstalt Gustavsburg) in Verbindung mit Phil. Holzmann & Cie. in Frankfurt a. M. und Arch. Elsässer in Stuttgart.



gesondert überbrückt werden dürften. Das Preisgericht hat zwar darin keinen Ausschließungsgrund gefunden, aber doch in der völligen Freilassung des Hochwasserquer-

Baugrund (grauer Röt) ist 7,3 m unter der Flußsohle anzunehmen. Die Breite der Fahrbahn soll 10 m, die der Fußwege je 3 m betragen.

Im ganzen waren 42 Entwürfe eingegangen; 20 wurden nach der ersten Prüfung ausgeschieden. Für die weitere Beurteilung einigte sich das Preisgericht dahin, daß bei der Hafenbrücke wirtschaftliche und praktische Gesichtspunkte überwiegen mußten, während für die Fulda-Brücke die künstlerische Seite der Baufrage von besonderer Bedeutung sei, da hier in erster Linie auf das gegenwärtige und zukünftige Stadtbild Rücksicht genommen werden müsse. Insbesondere überzeugte man sich in der Natur und an der Hand von Photographien, in welche

und Bogen-Höhe sind glücklich gewählt (St. W. 84,4 m, Höhe des Bogens am Ende 7 m, in der Mitte 2,5 m, Pfeil 12 m). Ueber den ganzen Obergurt ist ein Windverband aus gekreuzten Schrägstäben durchgeführt, ohne daß die gute Gesamtwirkung beeinträchtigt würde. Die Fahrbahn ist, vom Zugband völlig getrennt, an den zweckmäßig ausgebildeten, aus den Querträgern und Hängestangen zusammengefühten Rahmen angehängt. Der Belag besteht aus Tonnenblechen, die mit halben Buckelblechen zu Kassetten zusammenenietet sind. Der Erläuterungs-

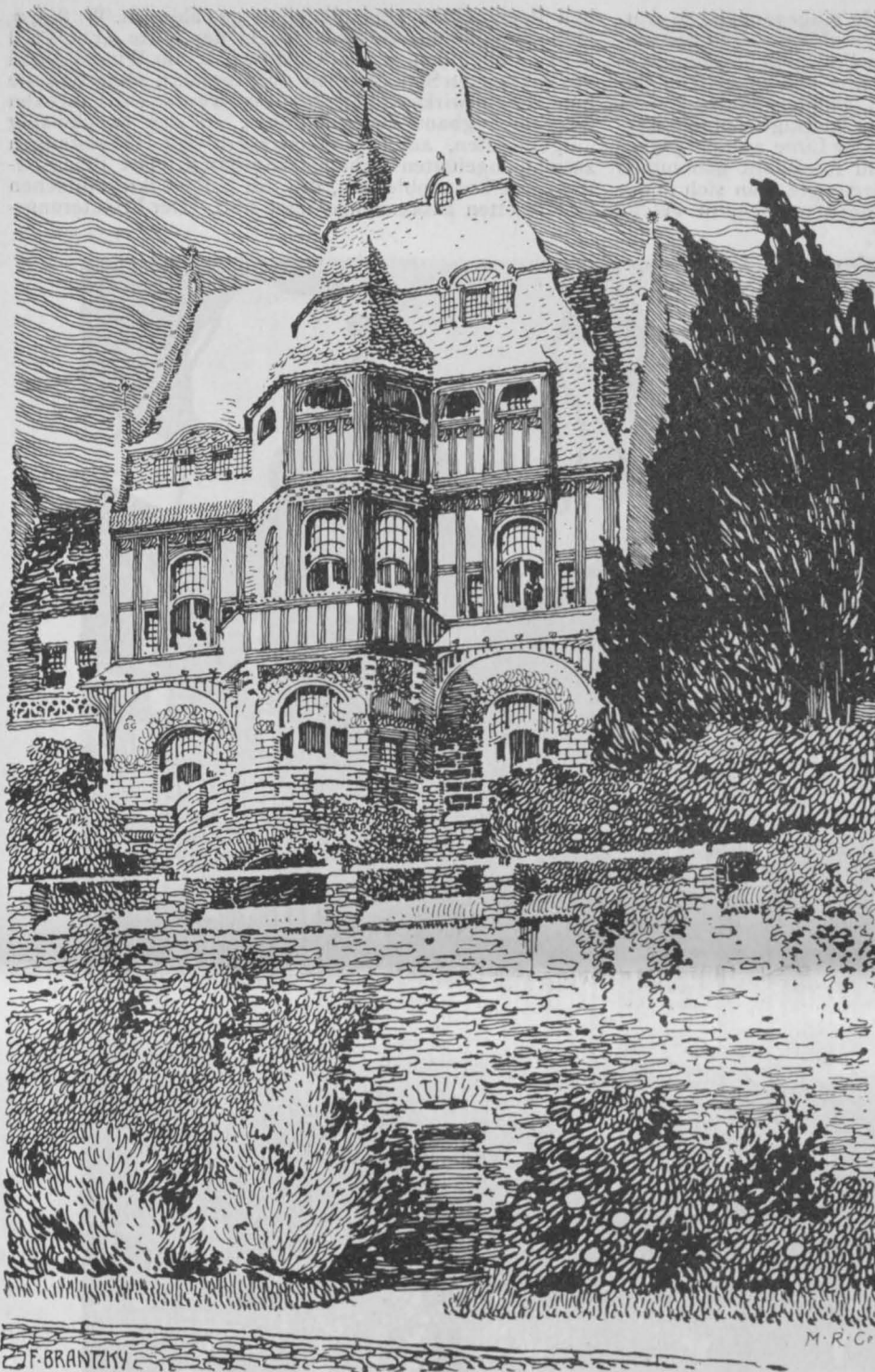


Aus: Franz Brantzky: „Architektur“. Museum.

verschiedene Trägerformen eingezeichnet wurden, daß das Bauwerk eine möglichst geringe Höhen-Entwicklung haben müsse.

Unter den Entwürfen für die Hafenbrücke entsprach hiernach den Anforderungen am meisten der mit dem Kennwort „Kaiserstadt“ bezeichnete, Verfasser: Louis Eilers, Fabrik für Eisenhochbau und Brückenbau in Hannover-Herrenhausen und Arch J. Roth in Cassel, dem der I. Preis zugesprochen wurde. Wie Abbildungen 5 und 6 zeigen, sind die Hauptträger Fachwerk-Bögen mit Zugband zwischen den Endknoten des Untergurtes. Pfeilhöhe

Bericht bemängelt den vorgeschriebenen Oberbau — Beton ≤ 15 cm + Steinpflaster = 16 cm — als zu schwer und empfiehlt 12 cm starkes Pflaster auf mindestens 5 cm hohe Beton- und 3 cm starke Kiesunterlage. Tatsächlich würde der Zweck, dem der ungewöhnlich schwere Oberbau dienen soll (nämlich die Neigung des Ueberbaues zu schädlichen Schwingungen zu vermindern), einerseits durch Verwendung eines ebeneren und weicheren Pflasters (Holz), andererseits durch Herabsetzung der zulässigen Spannungen für die Konstruktionsteile des Fahrbahn-Gerippes wohl auf wirtschaftlichere Weise erreicht werden. Die



Aus: Franz Brantzky: „Architektur“. Haus Bungarten in Bonn.

Widerlager sind auf Pfähle gegründet. Die Architektur hat das Preisgericht als nicht glücklich bezeichnet. Namentlich seien die schweren, das Brücken-Portal weit überragenden, Aufbauten unbegründet; aber auch ohne diese künstlerischen Zutaten sei auf eine befriedigende Wirkung zu rechnen.

Mit dem soeben besprochenen zeigt der mit einem zweiten Preise ausgezeichnete Entwurf „Glück auf“, Verfasser W. Dieterich, Fabrik für Brückenbau und Eisenkonstruktionen (Ob.-Ing. Fischer) in Hannover, Liebold

zwar bis auf etwa 600 t herab, aber die Kosten der Gründung wachsen ganz unverhältnismäßig, umso mehr, je höher die Kämpfer mit Rücksicht auf die Unterführung von Eisenbahngleisen in den Ladestraßen gelegt sind. Daß die gleichfalls mehrfach vertretenen Balkenträger keinerlei Beachtung gefunden haben, ist vor allem darauf zurückzuführen, daß sie den unleugbaren Mangel des minder schönen Aussehens nicht durch Billigkeit wettmachen. Ihre Eisengewichte liegen zwischen 778 und 920 t. —

(Schluß folgt.)

Vereine.

Arch.- u. Ing.-Verein zu Hamburg. Vers. am 2. Nov. 1906. Vors.: Hr. Bubendey. Aufgen.: die Hrn. Ing. H. Trapp und A. von Beringe, Dipl.-Ing. Joh. Lehmann und Reg.-Bmstr. Wilh. Arnold. Auf der Tagesordnung steht ein Vortrag des Hrn. Gemeinde-Bmstr. Corneli aus Wilhelmsburg: „Die Entwicklung von Wilhelmsburg“.

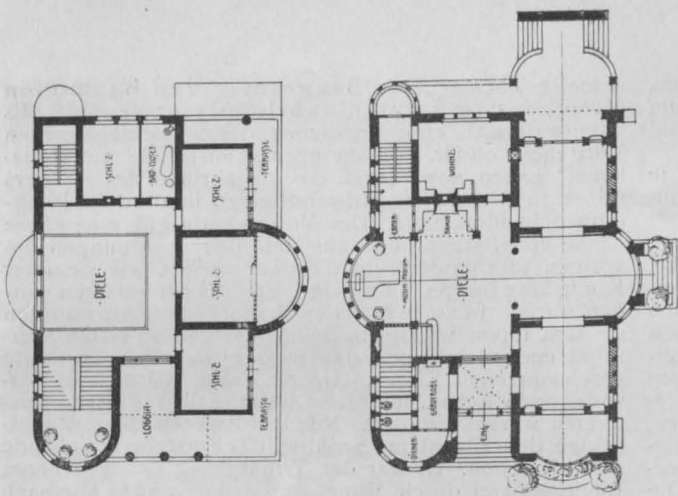
Unter Vorführung einer stattlichen Anzahl von Lichtbildern, z. T. nach alten Karten, die ihm in entgegenkommendster Weise vom Verein für Hamburgische Geschichte und vom Staatsarchiv zur Verfügung gestellt wurden, begann der Vortragende mit einer Darstellung der ältesten

Geschichte der Gemeinde, deren eigentlicher Gründer, Herzog Georg Wilhelm v. Braunschweig-Lüneburg, das schon 1310 genannte Land Stillhorn mit verschiedenen, durch Kauf erworbenen Dominialgütern zu einer Herrschaft unter dem Namen Wilhelmsburg vereinigte. Der beispiellose Aufschwung, den die Nachbargemeinde seit den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts genommen hat, ist auf die außerordentlich günstige und namentlich für industrielle Unternehmungen durchweg glückliche Lage des Geländes und seine bequeme Verbindung mit den Nachbarstädten Hamburg und Harburg durch Wasserwege und die Staats- und Straßenbahn zurückzu-

& Co. in Holzminden und Arch. Fastje & Schaumann, Hannover, in der Gesamt-Anordnung große Aehnlichkeit. Eine sehr schwere Fahrbahn-Konstruktion und ein gleichfalls reichlich schwerer Windverband haben zu einem um 6% größeren Eisengewicht geführt (782 gegen 738 t). Die konstruktive Einzel-Ausbildung zeigt vieles Bemerkenswerte, so die eigenartige Auhängung des Untergurtes an den Hängestangen mit Flach-Gelenken und die Dilatations-Vorrichtung der Fahrbahn gegen den End-Querträger und des End-Querträgers gegen das Widerlager (vergl. Abbildg. 7). Die Gründung ist sehr zweckmäßig auf gemauerten Brunnen gedacht, was auch der Durchführung des vorhandenen Dükers durch die Fundamente zustatten kommt.

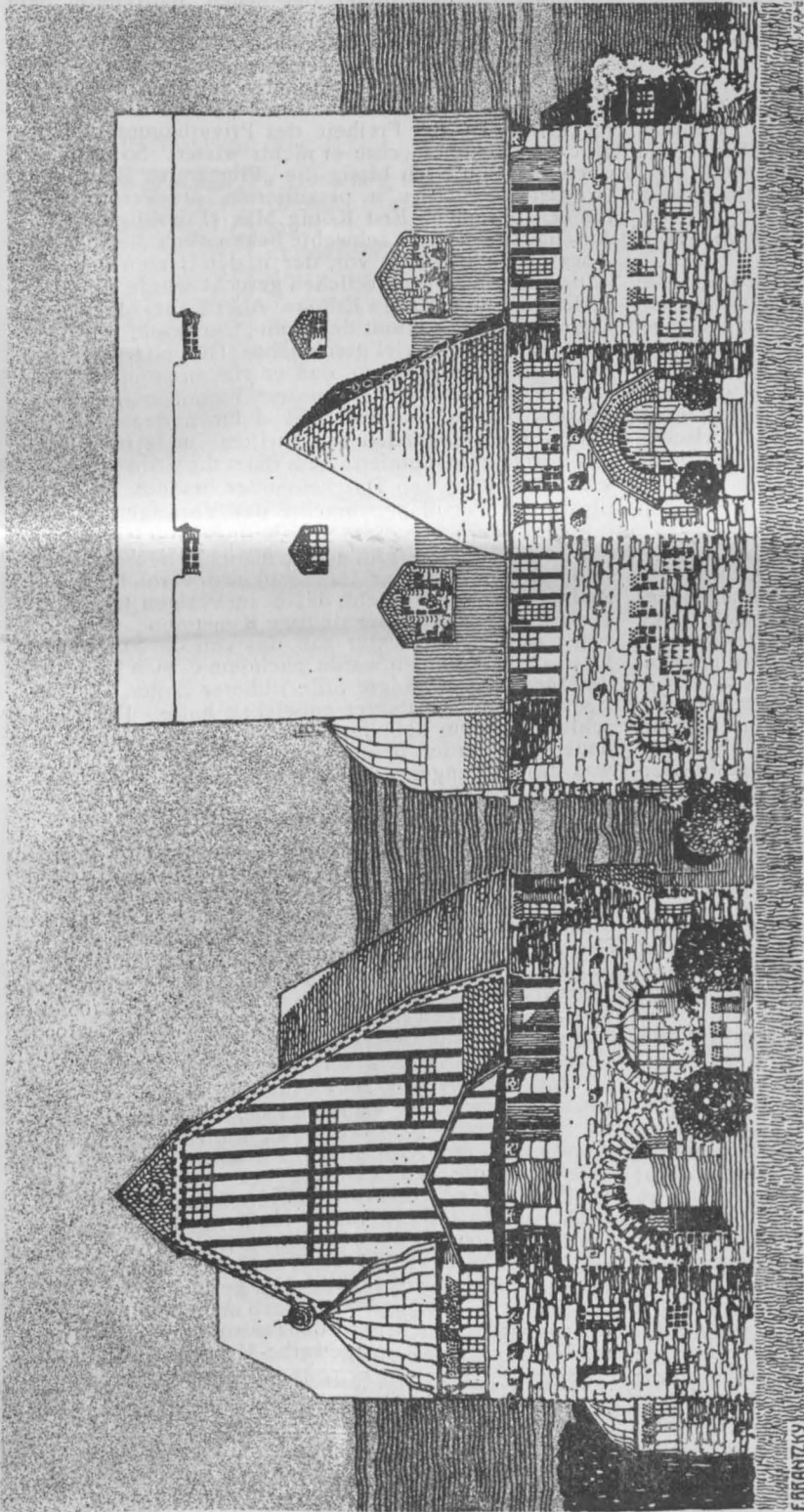
Gleichfalls mit einem zweiten Preise bedacht wurde der mit dem Casseler Wappen (grün) gekennzeichnete Entwurf, den die V. M. F. Augsburg und M. B. G. Nürnberg (Zweig-Anstalt Gustavsburg) in Verbindung mit Phil. Holzmann & Cie., Frankfurt a. M., und Arch. M. Elsässer, Stuttgart, eingereicht hatten (Abbildgn. 8—10 Ansicht und Querschnitte). Durch die geringe Höhe des Bogens, insbesondere auch an den Auflagern, ist erreicht, daß der Ausblick in die Landschaft möglichst wenig behindert wird. Ein oberer Windverband ist auch im mittleren Teile nicht vorhanden, nur an der 3. Vertikalen, von der Mitte aus gerechnet, sind obere Querriegel angebracht, sodaß hier steife Rahmen entstehen. Ueberhaupt ist der Gesamteindruck der Brücke außerordentlich günstig. Allerdings ist das Eisengewicht ziemlich hoch ausgefallen, und in praktischer Beziehung ist die Beinträchtigung des Querverkehres auf ein Viertel der Brückenlänge zu bemängeln.

Unter den übrigen Entwürfen für die Hafensbrücke überwiegt der Sichel-Bogen mit mehr oder weniger versenkten Kämpfern. Die Eisengewichte gehen bei diesen



Aus: Franz Brantzky: „Architektur“.

Landhaus.



führen. — Der Ausbau der geplanten Kanäle, die Verbreiterung des Ernst-August-Kanales und seine Verbindung mit der Norderelbe im Osten und dem Hamburger Zollhafen im Norden, sowie ferner die Kanalisierung der Reth, durch die Wilhelmsburg unmittelbaren Anschluß an das tiefe Wasser des Köhlbrands erhalten würde, alles das sind Pläne, nach deren Durchführung Wilhelmsburg sich ohne Zweifel zu einem mächtigen und blühenden Industriepark entwickeln wird, zumal wenn, wie es die natürliche Lage der Insel erfordert, die Hohe Schaar und Neuhof eingemeindet werden. — Wö.

Arch.- u. Ing.-Verein zu Frankfurt a. M. Vers. v. 19. Nov. 1906. Vors. Hr. Scheelhaase. Anknüpfend an Punkt 21 der diesjährigen Abgeordneten-Versammlung des Verbandes Deutsch. Arch.- u. Ing.-Vereine zu Mannheim und im Hinblick auf den zum Frühjahr zu erstattenden Bericht sprach Hr. Reg.-Bmstr. Göller über die Frage: „Welche Wege sind einzuschlagen, damit bei Ingenieurbauten ästhetische Rücksichten in höherem Grade als bisher zur Geltung kommen.“ Wir berichten darüber an anderer Stelle ausführlicher. —

Am Nachmittag des 1. Dez. 1906 besichtigte der Verein die stattliche Neubaugruppe der städtischen Victoria-Mädchen-Schule am Hohenzollern-Platz unter Führung und mit Vortrag ihres Erbauers, des Hrn. Stadtbauinsp. Wilde. Nach Eintritt durch die Vorhalle gab derselbe die Erläuterung der im unteren Vestibül ausgestellten Pläne, welche sowohl den ursprünglichen, bei dem im Jahre 1902 stattgehabten Wettbewerb mit dem I. Preis gekrönten Entwurf Wilde's, als die zur Ausführung von der Stadt genehmigte Umarbeitung desselben für den südlich vom ursprünglichen, nach dessen Verwendung für die Neubauten des Senkenberg-Stiftes, gewählten endgültigen Platz.

Die Hauptteile der auf ungefähr quadratischer Baustelle sich erhebenden Baugruppe sind: Der der Hohenzollern-Anlage zugewendete Vorderbau mit Vorhalle, Turnhalle und Aula, nach diesem parallele vierstöckige, nach Westen die Anlage abschließende Klassen-Flügel und der von Ost nach West sich erstreckende, auf beiden senkrecht stehende Verbindungsbau, dessen Südostecke der Turmbau samt Treppe einnehmen. Gegenüber wurde als Südost-Ecke der Gesamt-Anlage das Direktor- und Scholdiener-Wohnhaus erbaut.

Inmitten der Gruppe liegen ein kleinerer Spielhof, der Schulgarten und Garten des Direktors, im Norden und Westen von Verbindungsbau und Klassenflügel blieb Raum für den großen Spiel- und Turnplatz mit Brunnen. Eingeschossige Abortbauten lehnen sich nordwestlich an den Vorderbau und südöstlich an den Klassenflügel.

Wie der nun folgende Rundgang zeigte, enthält der Vorderbau nördlich vom Vestibül die sehr geräumige Turnhalle zu ebener Erde, darüber, durch 2 Geschosse reichend, die Aula mit daranstoßendem Singsaal über der Eingangshalle und einer Empore an der Langseite, außerdem im II. Obergeschoß Lehrer-Zimmer und Saal für Naturkunde.

Der Verbindungsbau enthält zu ebener Erde Lehrer-, Lehrerinnen- und Direktor samt Vor-Zimmer, im I. Geschos die physikalischen Lehr- und Sammlungszimmer und den Konferenzsaal, im II. Obergeschoß 3 Klassen für

die Fortbildungsschule (Selekta) für je 26 Schülerinnen, eine kombinierte Klasse und die Räume für Naturkunde, im ausgebauten Dachgeschoß den sehr lichten Zeichensaal samt Modellkammer.

Der Klassenflügel enthält in vier Geschossen je vier rund 53 qm große Klassen-Zimmer für je 40 Schülerinnen, an geräumigem Korridor gelegen.

Im Turmbau fanden außer der Haupttreppen-Anlage die Schülerinnen-Bibliothek und das Archiv Aufnahme.

Die Gestaltung des Aeußeren ist ebenso charaktervoll als geräumig. Dazu trägt besonders der die Gruppe hoch überragende Turm bei, dessen oberstes, mit großen Uhren versehenes Geschoß verschiefert ist und auf kuppelartigem Uebergang im Achteck endigt. Auch im übrigen hat die in Frankfurt bekanntlich heimische Verschieferrung verständnisvolle Verwendung reichlich gefunden, während Erd- und Haupt-Geschosse in ihren Hauptgliederungen in rotem Main-Sandstein in gotisierenden Formen und geputzten Zwischenfeldern ausgeführt sind. Die Wirkung der Hauptfront nach dem Hohenzollern-Platz wird günstig gesteigert durch malerische Ausstattung des Aula-Giebels mit seinen mächtigen Fenstern. Die südlich sich anschließende Vorhalle öffnet sich nach der Front in zwei großen Bogen.

Die einfache Fassade der Schulklassen nach Westen zeigt im Erdgeschoß ebenfalls große Bogen, in den Obergeschossen sind die Klassenfenster zwei- und dreifach geteilt. Bei diesem Bau sowohl als bei dem Vorderbau sind die steilen Schieferdächer mit je einem gefällig geformten Dach-Reiter bekrönt; der ebenfalls in seinem obersten Geschosse, das den Zeichensaal birgt, verschieferte Verbindungsbau erhielt daselbst gefällige erkerartige Abschlüsse.

Bei der Besichtigung des Inneren wurden die durch Gewölbe mit Sandstein-Rippen und sichtbar belassenen Putz gebildeten Abdeckungen der Treppen und Gänge, sodann der obere Abschluß der Klassen- und sonstigen Unterrichtsräume durch armierte Betondecken besprochen; ferner die Platten- und Riemenfußböden und die sorgfältig durchdachten Einrichtungen der Klassen einschließlich Ventilation, Heizung und Beleuchtung. Zwischen den durch einfache Bemalung der Bogenleibungen schön geschmückten Klassenzugängen befinden sich Nischen mit Trinkwasserzapfstellen und von innen wie außen sichtbare, geschützte Thermometer.

Besonders erwähnenswert ist die durch günstige Raumanordnung, wie maßvolle malerische Ausschmückung sich auszeichnende Aula, die mit dem anstoßenden, durch Vorhänge abgeschlossenen Singsaal durch einen großen und zwei kleinere Bogenöffnungen verbunden ist und durch die Behandlung der bereits erwähnten Empore einen weiteren Reiz bietet.

Zum Schluß wurde der Keller besichtigt, der eine Milchküche nebst Milchausgabestelle, Fahrradräume, Wasch-Küche und Brennmaterial-Gelasse und die Räumlichkeiten für die Warmwasserheizung mit Dampfdruck, für die Ventilation mit Luftbefeuchtungs-Vorrichtung und die Luftkanäle und Kammern enthält.

Das Wohnhaus birgt unten die Schuldienerr-, oben die Direktor-Wohnung. Es erhält malerischen Reiz durch die Vorhalle nach dem Garten und den Erker nach den Hohenzollern-Anlagen.

Schließlich sei noch erwähnt, daß der Bau im Jahre 1904 begonnen und der Klassenflügel im Frühjahr 1906 in Benutzung genommen wurde; die endgültige Vollendung und Uebergabe an die Schulverwaltung erfolgte im Oktober 1906.

Bei der Plan-Durcharbeitung und Ausführung wurde der Erbauer von den Herren Arch. Wellerdick, Reg.-Bfhr. Gebauer und städt. Bauführer Jos. Schmitz unterstützt. In künstlerischer Beziehung ist noch die Herstellung der Kunstschmiedearbeiten und Beleuchtungskörper durch Franz Brechenmacher, die Anfertigung der farbigen Kunstverglasungen durch die Firma A. Lüthi und die Ausmalung der Aula u. a. durch Karl Lanz zu erwähnen.

Die Gesamtbaukosten werden einschl. der Gelände-regelung und Gartenanlage rd. 580000 M. betragen; davon entfallen rd. 45000 M. auf das Dienstwohnhaus. Der Platz ist von der Stadt zur Verfügung gestellt. —

Der Vorstand besteht im 40. Vereinsjahre 1906/07 aus folgenden Herren: Vors.: Ob.-Ing. Wolff; Stellv.: Stadtrat Schaumann; Schriftf.: Stadtbmstr. Sattler; Kassier: Arch. Mehs; Bibliothekar: Reg.-Bmstr. Lion; Vorträge: Hof.-Bmstr. Dielmann, Prof. F. Luthmer; Festordner: Arch. Th. Martin, Stadtbauinsp. Eberhardt. — Gstr.

Münchener (oberbayer.) Arch.- u. Ing.-Verein. Dr. E. W. Bredt hatte sich für seinen Vortrag am 6. Dezbr. 1906 das

aktuelle Thema „Die Baugesetze und Baumoden Münchens im letzten Jahrhundert“ gewählt. Es konnte dies als eine Ergänzung des vorhergegangenen Vortrages von Dr. Volbehr über „Kunstmode und Modekunst“ gelten, sowie auch des vorjährigen des Redners selbst, in dem er die Stilwandlungen in alten Städtebildern behandelt hatte. Der Vortragende gab eine ganze Reihe von Paragraphen aus den Bauverordnungen des vorigen Jahrhunderts im Wortlaut wieder, wie sie unter König Max Joseph I., Ludwig I. und Max II. erlassen worden waren. In einer gewissen drakonischen Art wandten sie sich ihrem Inhalte nach in dem ganzen ersten Jahrzehnt energisch gegen das Barock und Rokoko. Alle geschwungenen Linien, Giebel, Erker, Türmchen, vorspringende Ecken, unnützer Zierat, selbst Fassadenmalereien waren verboten. Nur das Zweckmäßige, Rechteckige, dem Lineal und Senkblei das Entstehen dankende galt als schön. Es war der Triumphzug der Münchener Biedermeierei durch München, dessen Straßen alle nach der Schnur gezogen wurden. Huldigte doch selbst König Ludwig I. bei der Anlage der neuen Stadtviertel dem Ladstockstil, den wir in den alten Teilen der Amalien-, Theresien-, Türken-, Barerstraße usw. heute noch vor uns haben. So zielbewußt dieser Fürst bei seinen eigenen und staatlichen Monumentalbauten auf die Antike, italienische Früh- und Hochrenaissance, sowie die Gotik zurückgriff, von der Freiheit des Privatbauunternehmers und Architekten mochte er nichts wissen. So lustig und doch zugleich auch bissig die „Fliegenden Blätter“ die Hofgartenarkaden u. a. persiflierten, die Verordnungen blieben bestehen. Erst König Max II. huldigte freieren Anschauungen. Ihm schwebte bekanntlich die Schaffung eines neuen Baustiles vor, der in den Bauten der Maximiliansstraße zu verwirklichen gesucht wurde, allerdings nicht mit dem erhofften Erfolge. Aber König Max glaubte zugleich an die Zukunft des Stein-, Eisen- und Glasbaues, und der seither so viel geschmähte „Glaspalast“ ist heute noch ein Zeugnis davon, daß er vielleicht nicht so unrecht hatte, wenn nur erst unsere Techniker die richtige dekorative Verbindungsformel dafür finden. Mit dem Fallen der beengenden Vorschriften im letzten Drittel des vorigen Jahrhunderts kam dann die Stilwit, die eine wahre Hochflut von Durcheinander brachte. Kostliche illustrative Persiflagen brachte der Vortragende hierzu in Lichtbildern, wie diese Stilisierungselemente auch auf das Bauernhaus übergriff und so manches hübsche bodenständige Denkmal der Landbaukunst vernichtete. Der Redner meinte mit Recht, daß es im vorigen Jahrhundert doch so etwas wie eine richtige Kunstmode und Modekunst in der Architektur gab, das von der Stadt auf das Land hinausgetragen wurde, nachdem es sich keineswegs naturgemäß wie andere Stile früherer Zeiten aus deren Bedürfnis und Charakter entwickelt hatte. Der Redner schloß mit dem hoffnungsfrohen Ausblick, daß es dem neuen Jahrhundert beschieden sein möge, das zu finden, was das vergangene vergeblich erstrebte. — J. K.

Wettbewerbe.

Zum Wettbewerb Wasser- und Aussichtsturm in Friedberg i. Hessen sei noch nachgetragen, daß der Turm, der einen Wasserbehälter von 400 cbm aufnehmen soll, dessen Spiegel 15,3 m über Gelände liegt, in erster Linie als Aussichtswarte, die zugleich dem Charakter der Landschaft Rechnung trägt, auszugestalten ist. Bausumme ausschl. Wasserbehälter und Leitungen 50000 M. Verlangt sind Grundrisse und Schnitte und 1 Ansicht in 1:100, Perspektive und Kostenanschlag. Die Preissumme von 1000 M. kann auch in anderer Verteilung, als in No. 7 angegeben durch das Preisgericht vergeben werden. —

Im Wettbewerb um ein Plakat der Eisenbahn-Verwaltung am Rheinweg, den wir Jahrg. 1906, S. 602, kurz erwähnten, ist bei mehr als 300 Entwürfen ein I. Preis nicht verteilt worden. Es wurden vielmehr verliehen zwei II. Pr. zu je 1000 M. an die Hrn. Meinhard Jakoby in Berlin-Grünwald und Max Kittler in Charlottenburg, ein III. Pr. von 800 M. an Hrn. Robert Harries in Berlin-Wilmersdorf und ein IV. Pr. von 600 M. an Hrn. Ernst Wiemann in Garstedt (Holstein). Weitere 8 Entwürfe sind für je 200 M. angekauft, 25 durch lobende Erwähnungen ausgezeichnet. Architekten scheinen sich bei dem Wettbewerb nicht beteiligt zu haben oder wenigstens nicht unter den Preisträgern zu sein. Die Entwürfe sind z. Zt. im Kunstgewerbe-Museum in Köln zu sehen.

Inhalt: Franz Brantzky: „Architektur“. Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für zwei Straßenbrücken über die Fulda in Cassel. — Vereine. — Wettbewerbe. —

Bildbeilage: Franz Brantzky: „Architektur“. Grab-Kirche.

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



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLI. JAHRGANG. No. 9. BERLIN, DEN 30. JANUAR 1907.

Zum Wiederaufbau der Großen St. Michaeliskirche in Hamburg. (Fortsetzung aus No. 7.)

I. Von Bauinspektor Reg.-Bmstr. a. D. Ranck in Hamburg. (Schluß.) Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildgn. S. 60.



In Hamburg hat das Gutachten dieser Unterkommission denn auch bei einem Teile der Architektenschaft lebhaften Widerspruch hervorgerufen, der in dem Gegengutachten eines Ausschusses des Hamburger

Arch- und Ing.-Ver-

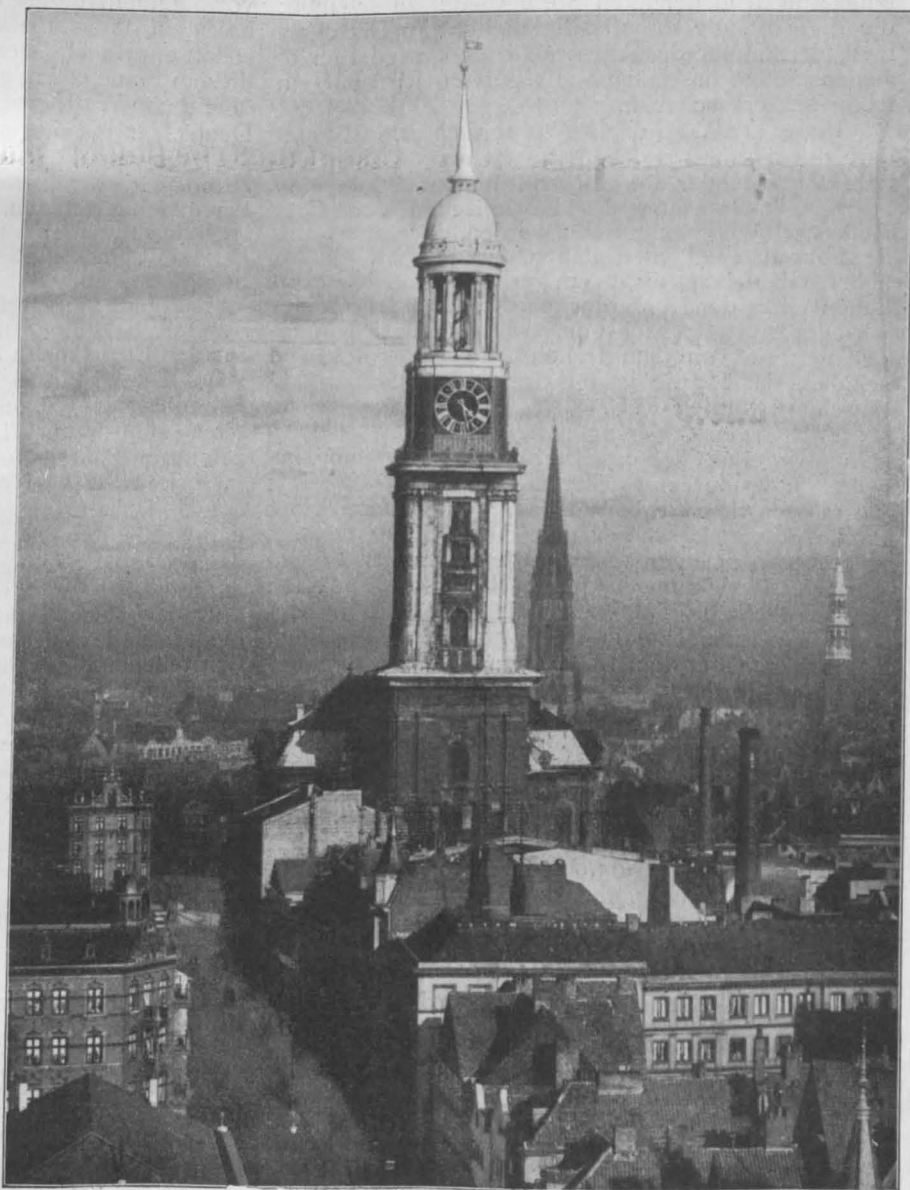
eines zum Ausdrucke kommt. Die hauptsächlichsten Ausführungen dieses Ausschusses seien hier der Bedeutung der Sache halber ebenfalls im Wortlaut wiedergegeben. Der Ausschuß wendet sich insbesondere gegen den Satz des Kommissions-Gutachtens, daß es sich bei Wiederaufrichtung der Kirche nicht um einen Neubau, sondern lediglich um Wiederherstellung der durch Feuer zerstörten Bauteile der Kirche handle.

„Dieser im Berichte der Senats- und Bürgerschaftskommission vertretenen Ansicht muß vom Standpunkt des Architekten widersprochen werden. So wichtig und unentbehrlich für die weiteren Entschließungen in der Angelegenheit die von dieser Kommission vorgenommenen Untersuchungen des konstruktiven Bestandes der Ruinen sind, so muß es doch befremden, wie gering in dem Gutachten die Größe der zu lösenden Aufgabe eingeschätzt und wie wenig insbesondere die künstlerischen Gesichtspunkte betont sind.

Die Aufgabe ist viel größer, als sie nach dem Bericht der Senats- und Bürgerschaftskommission erscheinen muß. Es handelt sich nicht „lediglich um Wiederherstellung der durch Feuer zerstörten Bauteile der St. Michaeliskirche“. Es übersteigt der materielle Wert der neu zu schaffenden

Bauteile den davorhandenen Reste wohl um das dreifache, wenn man von der Einschätzung der Unterkellerung absieht, wohl um das vierfache, ganz abgesehen davon, daß auch diese Reste in den Architekturteilen mehr oder minder stark beschädigt sind.

Betrachtet man eingehender die Bedeutung der bei der formalen Ausgestaltung zu lösenden umfang-





UM WIEDERAUFBAU DER
GROSSEN ST. MICHAELIS-
* KIRCHE IN HAMBURG *
INNERES DER KIRCHE MIT
BLICK AUF DEN ALTAR VOR
* * * DEM BRANDE * * *
DEUTSCHE
* * * BAUZEITUNG * * *
XLI. JAHRGANG 1907 * NO. 9

reichen Aufgabe, so können die in dem Bericht der Senats- und Bürgerschafts-Kommission mitgeteilten Anhaltspunkte nicht als genügend angesehen werden dafür, daß „eine Gewinnung auch der früheren Formensprache gesichert erscheint“. Die äußerliche Wiederholung der nach den Abgüssen hergestellten Bauteile der Innen-Architektur, die Benutzung der vorhandenen Werkstein-Gliederung genügt noch nicht, die vielen künstlerischen Feinheiten aller Schmuckteile wiederzuschaffen. Zu viele Teile der architektonischen Ausbildung besonders des Innen-Raumes sind nicht mehr vorhanden und daher neu zu bilden. Nun haben aber die bei Wiederherstellungen anderer Werke gemachten Erfahrungen bewiesen, daß es überhaupt unmöglich ist, im Geiste einer anderen Zeit zu empfinden, ein Gebäude so wiederherzustellen, daß die Neuschöpfung nicht erkannt wird. Schon mancher Architekt hat geglaubt, den Geist einer älteren Kunstperiode erfaßt zu haben und hat die Wiederherstellung eines alten Baues genau im Sinne der Alten auszuführen geglaubt, und schon nach 10 Jahren ist das Abweichende der Wiederherstellung erkannt worden. So ist es auch im vorliegenden Fall ein Irrtum, zu glauben, der neuen Kirche die alte künstlerische Formensprache mit all ihren Feinheiten, die z. B. in dem früher frei angebrachten Stuck hervortraten, schon allein durch die im Bericht erwähnten Maßnahmen der Senats- und Bürgerschafts-Kommission wiedergeben zu können. Mögen ferner von den alten zahlreichen, eigenartigen Ausstattungsstücken des Kirchenraumes noch so zahlreiche Aufnahmen im Museum für Kunst und Gewerbe vorhanden sein, sie genügen nicht, um diese Ausstattungs-Stücke in der alten Form wieder zu schaffen; die Eigenart, die früheren Feinheiten der Einzelformen, der Zauber des Alters sind nicht wiederherzustellen. Selbst das genaueste Kopieren wird nur ein lebloses Werk schaffen.

Ueber den Wert der Außenarchitektur, insbesondere des Turmes, weichen die fachmännischen Urteile von einander ab. Es soll hier nicht in eine kritische Untersuchung des künstlerischen Wertes der Außenarchitektur eingetreten werden, doch möge hier der Hinweis nicht unterbleiben, daß die Wirkung des äußeren Bauwerkes nicht zum geringsten auf dem herrlichen Grün der Kupferdeckung beruhte. Auch hier wird der Aufbau zunächst durch die patinafreie Kupferdeckung ein von dem früheren abweichendes Bild schaffen, das für die jetzige Generation zu einer Enttäuschung werden wird.

Alle diese Erwägungen führen immer zu demselben Ergebnis, daß das alte Bild in allen seinen Einzelheiten wiederherzustellen nicht möglich sein wird; wir müssen vielmehr bei dem Wiederaufbau mit einer nicht geringen künstlerischen Neuschöpfung rechnen.

Ebenso zwingen reale Forderungen der Gegenwart zu Abweichungen in der Grundrißdisposition und im Aufbau. Trägt auch die Kirche in ihrer Gesamtdisposition schon in unübertrefflicher Weise den heute gegenüber dem 18. Jahrhundert nur wenig veränderten Forderungen des evangelischen Gottesdienstes Rechnung, sodaß gegen die auch aus finanziellen Rücksichten gebotene tunliche Wiederbenutzung der noch vorhandenen Mauern Bedenken nicht zu erheben sind, so stellt doch die Neuzeit unter anderem an die Größe der Sakristei, an die Gestaltung und Lage der Emporentreppen, an die Feuer-sicherheit der Konstruktion so berechnete Forderungen, daß sie zu übergehen bei einem Wiederaufbau nicht zugänglich sein kann. Es ist also auch hierdurch wieder mit Aenderungen zu rechnen, deren Umfang

im einzelnen sich zurzeit nicht übersehen läßt. Diese Aenderungen werden sicherlich so groß sein, daß zum Teil künstlerische Neuschöpfungen erfolgen müssen.

Der Ausschuß des Architekten- und Ingenieur-Vereines kommt nach diesen Erwägungen, indem er zu den Ansichten seiner Mitglieder über Einzelfragen nicht Stellung nimmt, zu folgendem Ergebnis:

Der Ausschuß teilt nicht die Ansicht der Senats- und Bürgerschafts-Kommission, „daß das Gebäude in der Werksteingliederung und in der Innenarchitektur so viele Anhaltspunkte besitzt, daß hiernach eine Gewinnung auch der früheren Formensprache gesichert erscheint“; er bestreitet auch die Ansicht der Senats- und Bürgerschafts-Kommission, daß es sich bei dem Aufbau der Kirche „lediglich um die Wiederherstellung der durch Feuer zerstörten Bauteile handele.“

Der Ausschuß des Architekten- und Ingenieur-Vereines empfiehlt vielmehr bei einem Wiederaufbau der Michaeliskirche pietätvolle Erhaltung der eigentlichen Werte der Kirche*) unter möglicher Anlehnung an die Raumformen des alten Baues, unter tunlichster Benutzung der vorhandenen Baureste, im übrigen aber Freiheit für eine charakteristische, individuelle, künstlerische Durchbildung der neu zu schaffenden Teile. Als Unterlage für die Lösung der Aufgabe sind die Tragfähigkeit des Bodens, die Benutzungsfähigkeit der vorhandenen Mauern genau anzugeben, ferner sind Forderungen über die Konstruktionen, Treppen, Stellung von Kanzel, Altar, Orgel usw. aufzustellen. Zu der künstlerischen Lösung dieser aus der Alltäglichkeit so weit hervorragenden Aufgabe herangezogen zu werden, hat, wie bei allen derartigen Gelegenheiten, die Architektenschaft ein Recht. Der Ausschuß schlägt daher den in diesem Sinne einzig gangbaren Weg vor, das ist: Der öffentliche Wettbewerb, sei es unter den Architekten Deutschlands, sei es unter den Hamburger Architekten.

Auch für die Wieder-Herstellung der Michaeliskirche wird es unserer Zeit nicht an der künstlerischen Persönlichkeit fehlen, die, durch keine Fesseln archäologischer Rücksichten gebunden, in freier Schöpfungskraft statt einer leblosen Kopie ein lebensfrisches Werk herstellt, das unter Anlehnung an das gute Alte zugleich lebendigem, künstlerischem Empfinden gerecht wird.“

Ich glaube, man braucht diesen Ausführungen nicht in allen Einzelheiten beizupflichten, um mit dem Ausschusse der Meinung zu sein, daß das Programm der Kommission: Wiederaufbau der Kirche in ihrer alten Gestalt durch Wiederherstellung der durch Feuer zerstörten Bauteile, undurchführbar sei, daß man vielmehr beim Wieder-Aufbau mit einer nicht geringen künstlerischen Neuschöpfung rechnen müsse. Leider hat der Hamburger Architekten- und Ingenieur-Verein das Gutachten seines Ausschusses zu den Akten gelegt, und so besteht die Gefahr, daß unwidersprochen eine baukünstlerische Aufgabe von hoher und allgemeiner Bedeutung einer am Ende Niemand zufriedenstellenden Lösung entgegengeführt werde, nicht aus Mangel an geeigneten künstlerischen Persönlichkeiten, sondern durch ein Programm, das die Schöpferkraft des Architekten in Fesseln schlagen, ihn zum Kopisten herabdrücken würde und schließlich bei der Unmöglichkeit, es durchzuführen, doch aufgegeben werden müßte, aber wahrscheinlich zu spät. Auf diese Gefahr für eine der eigenartigsten Aufgaben der Baukunst unserer Tage möchte ich die Aufmerksamkeit weiterer Kreise der deutschen Architektenschaft lenken. —

(Schluß folgt.)

*) s. Seite 45 den Auszug aus „Der Kirchenbau des Protestantismus.“

Ueber die Verkehrsverhältnisse in unseren afrikanischen Schutzgebieten.

Von H. Schwabe, Geh. Regierungs-Rat a. D.

Bei einem Flächeninhalt unserer afrikanischen Schutzgebiete von 2 412 000 qkm, welcher somit Deutschland mit 540 743 qkm um das etwa 4¹/₂fache übertrifft, können Eisenbahnen allein auch bei dem größten Entgegenkommen des Reichstages dem Verkehrsbedürfnis nicht genügen. Es ist daher notwendig, das Augen-

merk auch auf die Anlage von Straßen und die Schiffbarmachung der Flüsse zu richten.

Was die Anlage von Straßen betrifft, so ist vornehmlich die Verwaltung von Ost-Afrika schon bisher nach Maßgabe der verfügbaren Mittel bestrebt gewesen, zur Verbesserung der noch ganz unentwickelten Verkehrs-

Verhältnisse befestigte Straßen von den wichtigsten Küstenpunkten aus, den Karawanenstraßen folgend, im Inneren anzulegen, um demnächst die Träger-Karawanen durch einen von Privatunternehmern auszuführenden regelmäßigen Wagen-Verkehr mit Ochsen-, Esel- oder Maultier-Bespannung, unt. Umst. durch Kraftwagen zu ersetzen. Insbesondere ist es ein großes Verdienst des früheren Gouverneurs, Grafen Götzen, die Anlage eines Wegenetzes von 2000 km mit einem Kostenaufwande von 6000 M. für 1 km vorgesehen zu haben, von welchem bereits mehrere Hundert Kilometer ausgeführt worden sind, sowie auch die Vorarbeiten für die Herstellung einer fahrbaren Straße vom Viktoria- nach dem Tanganjika-See angeordnet zu haben. Es darf erwartet werden, daß in gleicher Weise, wie sich an die in der Ausführung begriffene Eisenbahn Dar-es-Salaam, Mrogoro eine Transport-Gesellschaft gebildet hat, mit dem Fortschreiten des Straßenbaues sich weitere Transport-Gesellschaften zur Errichtung eines Wagenverkehrs behufs Beförderung von Personen und Gütern bilden werden und dadurch besonders, wenn die Einführung des Kraftwagenbetriebes gelingt, die Quellen des Verkehrs für später anzulegende Eisenbahnen zu erschließen.

In Togo ist bisher die Beförderung von Gütern, soweit nicht Wasserwege zur Verfügung standen, ausschließlich durch Träger erfolgt. Erst in neuerer Zeit ist auf der Hauptverkehrsstraße Lome-Palime, im Zuge der jetzt in der Ausführung begriffenen Eisenbahn, der Wagenverkehr in größerer Ausdehnung eingeführt worden. Allerdings werden die Wagen, da Zugvieh infolge der im Küstengebiet herrschenden Surra-Krankheit nicht verwendbar ist, durch Eingeborene gezogen; der Gebrauch der Wagen, welche durchschnittlich 500—600 kg, einzelne bis zu 1000 kg tragen, bedeutet zwar eine erhebliche Verbilligung des Transportes, da die Zahl der zum Ziehen erforderlichen Eingeborenen nur die Hälfte bis ein Drittel der Träger beträgt, dessenungeachtet entzieht diese Transportweise noch immer zuviel Kräfte der Landwirtschaft, und es wird daher nach der Betriebseröffnung der Eisenbahn Lome-Palime für den Verkehr auf der in der Ausführung begriffenen Straße von Palime nach Atakpame und weiter nach Sokode Kraftwagenbetrieb in Aussicht genommen werden müssen.

Aus den, dem Reichstage über Kamerun zugegangenen Denkschriften ist zu ersehen, daß zwar das Wegenetz eine weitere Ausdehnung und Verbesserung erfahren hat, und daß auch der Bau fahrbarer Straßen Fortschritte macht; nach den zahlreichen, meist unbestimmten Mitteilungen zu urteilen, scheint sich jedoch, infolge der geringen, seitens des Reiches zur Verfügung gestellten Mittel, und da auch von der Tätigkeit der beiden großen Gesellschaften Süd-Kamerun und Nordwest-Kamerun keine Erwähnung geschieht, das bisher Erreichte nur in sehr bescheidenen Grenzen zu bewegen.

Da indessen, außer den von der westafrikanischen Pflanzungsgesellschaft Viktoria angelegten Schmalspurbahnen von Viktoria nach Malisko und Lisoka zur Erschließung eines wesentlichen Teiles des Plantagengebietes am Kamerunberg, andere Eisenbahnen z. Zt. noch nicht vorhanden sind, und erst mit Ausführung der 160 km langen Eisenbahn von Duala nach den Manengubaberger der erste Schritt zur Eröffnung dieses großen Gebietes für den Verkehr erfolgt, so dürfte auch für die wirtschaftliche Erschließung von Kamerun ein ähnliches Vorgehen wie in Ost-Afrika: Anlage eines Netzes fahrbarer Straßen und Einrichtung eines Kraftwagenbetriebes vor allen Dingen notwendig sein. Ebenso wie in der Kapkolonie und in dem größten Teile von Süd-Afrika erfolgt auch in unserem südwestafrikanischen Schutzgebiete die Beförderung von Gütern, soweit nicht Eisenbahnen vorhanden sind, mittels Ochsenwagen.

Nur während des Aufstandes sind ausnahmsweise Kamele, und zwar z. Zt. etwa 2000 Stück, als Last- und Reittiere verwendet worden. Die Leistungsfähigkeit des Kameles übersteigt die aller anderen Tiere, wie Maultiere und Ochsen. Bei dem gebirgigen Charakter des Landes, und da fahrbare Straßen mit einzelnen Ausnahmen, wie von Windhuk über das Ausgebirge nach Rehoboth, im allgemeinen nicht vorhanden, und die Wege nur an den schlimmsten Stellen in einen fahrbaren Zustand gebracht worden sind, müssen die Wagen trotz der geringen Belastung von 50—65 Zentnern mit 18—20 Ochsen bespannt werden. Dabei kostet die Fracht 1,50 bis 2 M. für 1 km, und man wird daher leicht ermessen, wie hoch sich der Preis für Steinkohlen im Inneren des Landes stellt, da die Tonne Kohlen in Swakopmund 60 M. kostet. Die Hoffnung auf eine Besserung der Verkehrs-Verhältnisse beruht daher außer auf dem Bau von Eisenbahnen auf der Einführung des Kraftwagen-Betriebes. Es ist ein besonderes Verdienst des Oberleutnant Troost schon seit

einer Reihe von Jahren, zuerst für die Einführung des Dampfwagens und nunmehr des Kraftwagens unermüdlich tätig gewesen zu sein. Wenn auch die während des Krieges bisher mit den Kraftwagen gemachten Erfahrungen bei den außerordentlichen Schwierigkeiten des Geländes und der Belastung durch Mitführung des Benzins nicht besonders günstig gewesen sind, so dürften doch die neuerdings beschafften, vereinfachten Troost'schen Dampfwagen, besonders, wenn mehr für Anlage der Straßen geschieht, einen sehr wertvollen Ersatz für den Ochsenwagen-Verkehr bieten. Es ist dies von um so größerer Wichtigkeit, als Südwest-Afrika schiffbare Wasserstraßen überhaupt nicht besitzt.

Inbezug auf den allgemeinen Charakter der Flüsse in Ost Afrika, Kamerun und Togo ist bekannt, daß bei der meist schon in geringer Entfernung von der Küste beginnenden Bodenerhebung und der dann in verschiedenen Terrassen ansteigenden Gestaltung des Landes die Schiffbarkeit der Flüsse am Fuße jeder Terrasse durch Schnellen unterbrochen wird und daher schon in geringer Entfernung vom Meere aufhört.

Außerdem ist die Schiffbarkeit infolge des großen Wasserwechsels zwischen dem Niedrigwasser und des während der Regenzeit eintretenden Hochwassers starken Schwankungen unterworfen und vielfach überhaupt nur während der Regenzeiten ausführbar. Dessenungeachtet ist die Benutzung für die wirtschaftliche Erschließung der Schutzgebiete nicht zu unterschätzen, und zwar um so weniger, als die Faktoreien vielfach an den Ufern der Flüsse angelegt werden.

In Ost-Afrika ist es außer dem Pangani, welcher in seinem Unterlauf bis in die Nähe der Pangani-Fälle für Boote und flachgehende Dampfer schiffbar ist, und dem Kingani, welcher von der Mündung bis zur Mafissi-Fähre (km 130 der Eisenbahn Dar-es-Salaam—Mrogoro) stets für Dampfpinassen und einen ansehnlichen Teil des Jahres hindurch auch für die schwersten Güter-Transporte befahrbar sein soll, insbesondere der Rufiyi. Aus den dem Reichstage zugegangenen Denkschriften ist zu ersehen, daß der in Papenburg erbaute Heckrad-Dampfer „Ulanga“ die Versuche, den Rufiyi zu befahren, fortgesetzt hat. Es ist bei hohem Wasserstande gelungen, die Fahrten bis zu dem 200 km von der Küste entfernten Orte Kivo und demnächst noch weiter bis Kongulio auszu dehnen und bis dahin die Transporte für Kissaki, Langenburg, Songea und Udjiji zu befördern. Inzwischen ist der Dampfer dauernd außer Dienst gestellt worden, weil die Leistungsfähigkeit des Schiffes gegenüber den Einnahmen und Ausgaben zu ungünstig war.

Was die Schiffbarkeit des die Grenze mit dem portugiesischen Gebiet bildenden Rowuma-Flusses betrifft, der in der Nähe des Nyassa-Sees entspringt und daher für die Verbindung mit dem Nyassa-Gebiet von großer Bedeutung sein könnte, so soll derselbe allerdings derart von Bänken und Riffen durchsetzt sein, daß selbst bei größerer Tiefe jede Schifffahrt ausgeschlossen ist.

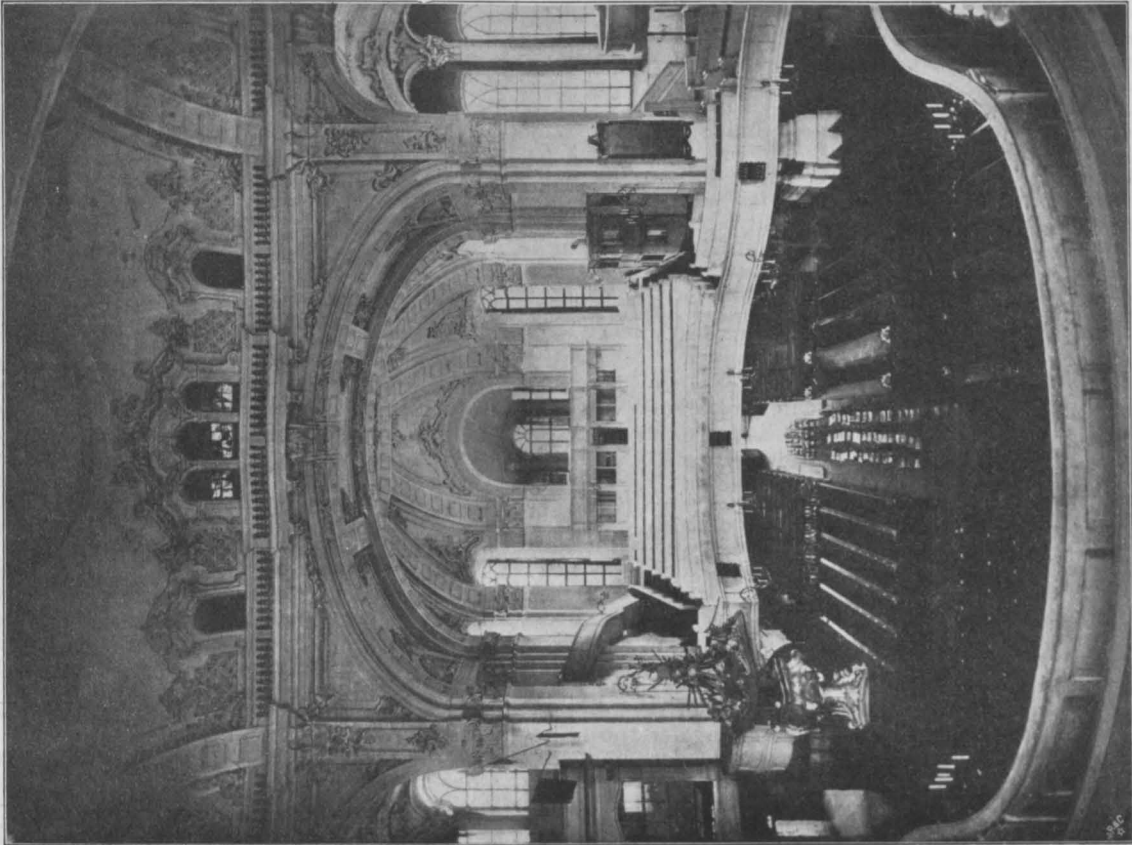
Für Ost-Afrika kommt besonders die Dampfschifffahrt auf dem Viktoria-See in Betracht, die bisher im Anschluß an die Ugandabahn von 2 Dampfern besorgt wurde, bei dem erheblichen gestiegenen Verkehr aber durch einen dritten Dampfer von 800 t vermittelt werden soll. Auf dem Tanganjika verkehren ebenfalls 3 Dampfer, die Hedwig von Wißmann, je ein Dampfer der belgischen Katanga-Gesellschaft, sowie der Afrikan-Lakes Corporation. Auf dem Nyassa-See verkehren außer dem kleinen Dampfer „Hermann von Wißmann“ noch mehrere Dampfer, welche teils der englischen Regierung, teils verschiedenen Gesellschaften gehören.

In Kamerun haben die Flußläufe für die Erschließung des Landes ebenfalls nur einen bedingten Wert, da die Bodengestaltung der Schiffbarkeit enge Grenzen gezogen hat. Wenn auch manche Flüsse über die Stromschnellen der ersten Terrasse hinaus stromaufwärts schiffbar bleiben, so erleidet der Wasserweg eine jähe Unterbrechung durch die Schnellen der zweiten Terrasse; die Zuflüsse des Rio-del-Rey Aestuars und des Kamerunbeckens sind nur wenige Tagereisen von der Küste aus zu befahren; der Mungo bis zu seinen Schnellen oberhalb Mundame mit kleinen Dampfern; der Wuri bis zu den Schnellen bei Endokoko, für Dampfer jedoch nur in der Regenzeit auf eine Strecke von etwa 65 km; der Abbofluß bis Mangamba mit Kanus und bis Miang in der Regenzeit mit Dampfpinassen; der Dibambe bis zu den Stromschnellen etwa 65 km mit Kanus; der Sanaga mit den Dampfern bis Edea; weiter oberhalb dagegen bis zu den Nachtigalschnellen nur mit Kanus. Außerdem sind noch zu nennen der Nyong, der bis Dehana, einer Woermann'schen Faktorei schiffbar ist, und der Lokundje, der zwar schmaler, aber gleichmäßig tiefer, noch jenseits der

Schnellen von Mubea bis zum Randgebirge von Bepindi schiffbar sein soll.

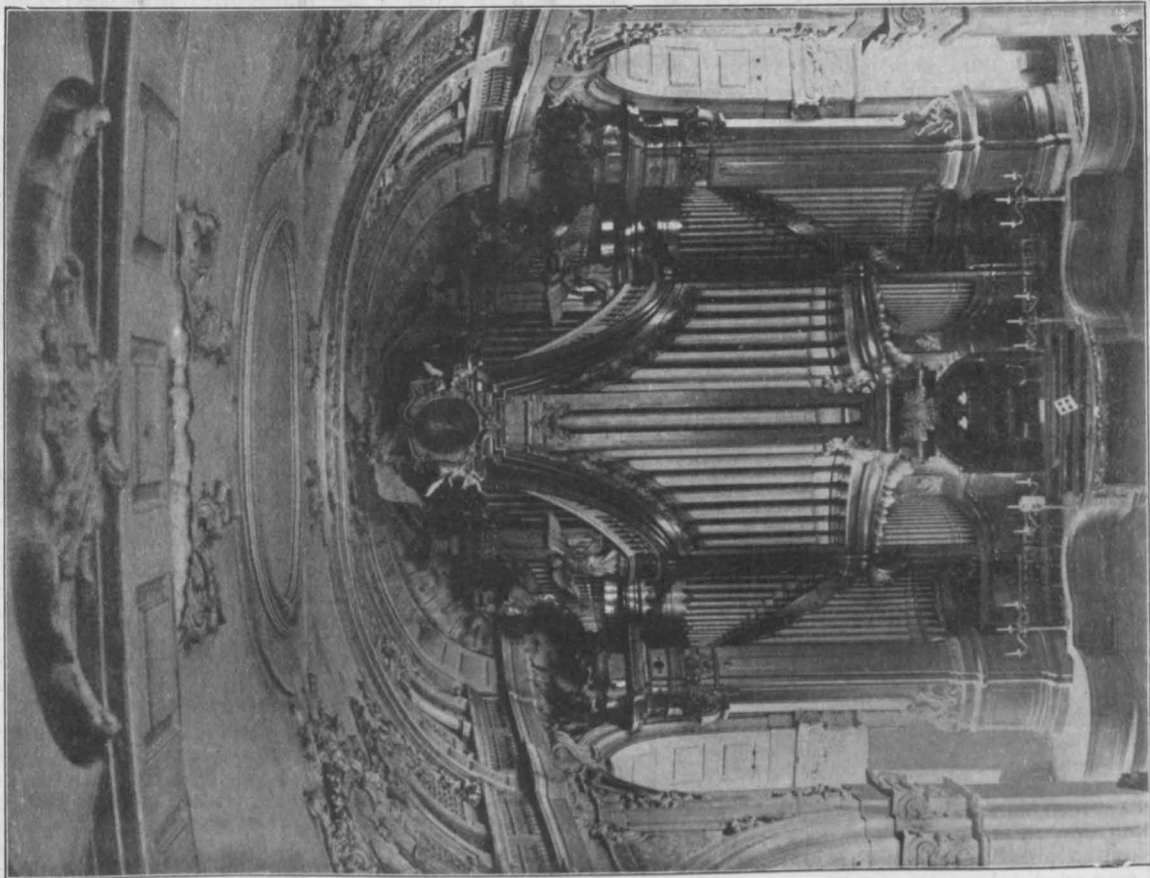
---In neuester Zeit hat infolge der verschiedenen Expeditionen, insbesondere auch der vom Deutschen Niger-Benuë-Tschadsee-Komitee nach Adamaua und Bornu ge-

Ozeans mit dem Tschadsee nur für einige Monate während der Regenzeit stattfinden dürfte. Außerdem kommt noch an der Nordwestgrenze der Croßfluß in Betracht, welcher in der Nähe der Croßschnellen bei Nssaphe das Kamerungebiet auf eine kurze Strecke berührt, und dadurch der



Blick gegen eine Seitenempore.

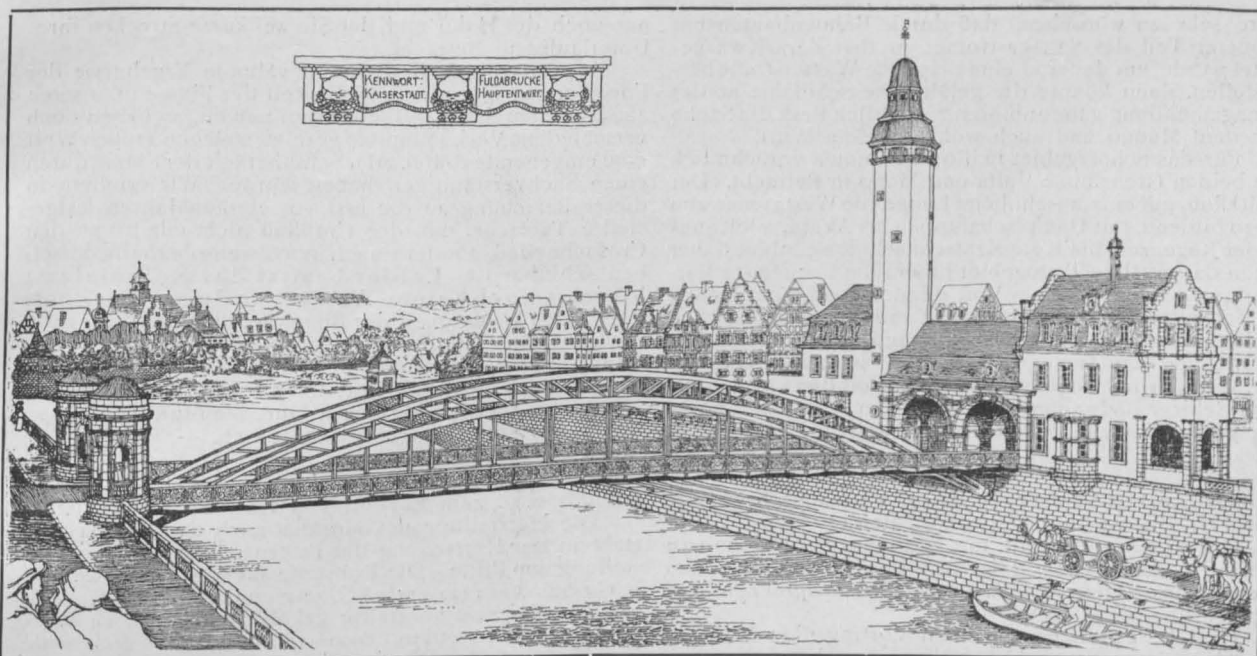
Zum Wiederaufbau der Großen St. Michaelskirche in Hamburg.



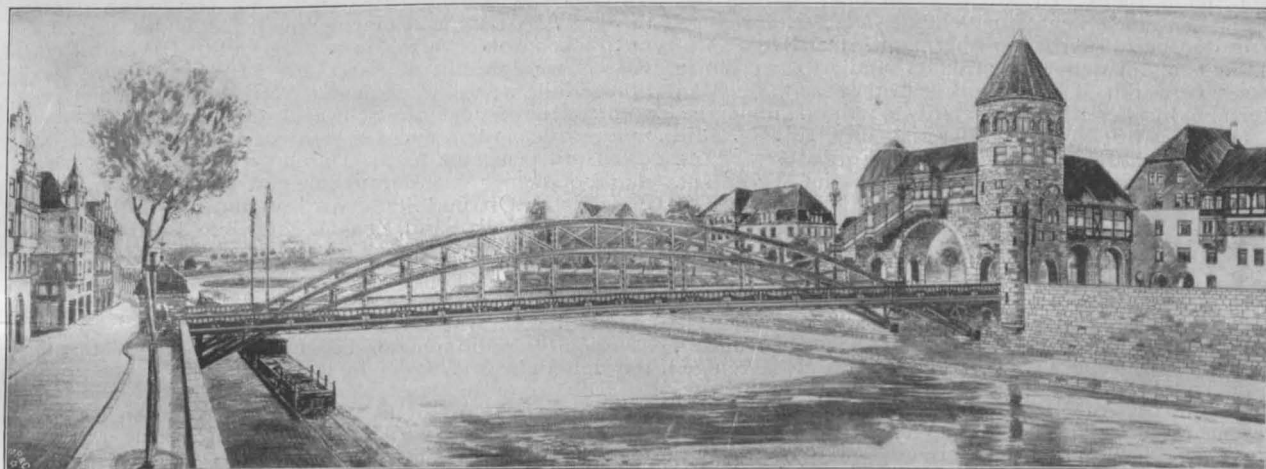
Blick auf die Orgel.

sandten Expedition die Möglichkeit einer Wasserverbindung mit dem Tschadsee, durch den Schari, Logonefluß, Tuburisumpf, Benue und Niger großes Interesse für die wirtschaftliche Erschließung von Bornu und Adamaua erregt, wenn auch die Wasserverbindung des atlantischen

Nordwest-Kamerun-Gesellschaft Gelegenheit gibt, ihre Erzeugnisse auf dem Croß nach der Küste zu verschiffen. Wie notwendig es ist, an eine Verbesserung der Schifffahrt zu denken, zeigt u. a. folgende Bemerkung in den Reisebriefen des Reichstagsabgeordneten Storz: „Es



Abbildg. 11. Entwurf mit dem Kennwort „Kaiserstadt“. ($\frac{1}{3}$ Gesamtpreis.) Verf. Louis Eilers in Hannover, Arch. Roth in Cassel.



Abbildg. 12. Entwurf mit dem Kennwort „Wer weiß“. ($\frac{1}{3}$ Gesamtpreis.) Verf. W. Dieterich in Hannover, Liebold & Co. in Holzminden, Arch. Fastje und Schaumann in Hannover.



Abbildg. 20. Entwurf mit dem Kennwort „Gedeckt“. Verf. A. G. Harkort in Duisburg, Sager & Wörner in München, Arch. Prof. Theod. Fischer in Stuttgart.

Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für zwei Straßenbrücken über die Fulda in Cassel.
(Entwürfe zur Fuldabrücke. Text in No. 10.)

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.“ Aehnlich liegt die Sache mit dem Mungo und auch wohl mit dem Wuri.

Für das Schutzgebiet in Togo kommen vornehmlich die beiden Grenzflüsse Volta und Mono in Betracht. Der Voltafluß, auf eine ansehnliche Länge die Westgrenze von Togo bildend, mit Dampfschaluppen bis Akusa, mit Kanus in der Regenzeit bis Kete-Kratschi schiffbar, bildet daher bis in das mittlere Togogebiet hinein die bequemste Verbindung mit der Küste. Von minder großer Bedeutung ist der einen Teil der Ostgrenze mit der französischen Kolonie Dahome bildende Monofluß, der trotz seiner zahlreichen Krümmungen doch eine lebhaftere Schifffahrt hat, die sich bis Togodo erstreckt. Von den übrigen auf dem Gebirge im Inneren entspringenden, der Küste bezw. der großen Lagune zufließenden Wasserläufen kommen

Vereine.

Arch.- u. Ing.-Verein zu Hamburg. Vers. am 9. Nov. 1906. Vors. Hr. Bubendey. Anwes. 75 Pers.

Der Vorsitzende teilt mit, daß Hr. Zimmermann seinen 75. Geburtstag gefeiert und der Vorstand ihm namens des Vereins Glückwünsche ausgesprochen und Blumen überreicht habe.

Hr. Glinzer beginnt seinen Vortrag über Mosaik und die neuen deutschen Glasmosaiken mit einem Hinblick auf die italienische Glasmosaikunst und auf die neueren deutschen Arbeiten auf dem Gebiete der Mosaik. Redner erachtet manche der letzteren für ebenbürtig den besten Arbeiten überhaupt. Der Name „Mosaik“ entstammt dem Griechischen und ist dem Worte „Muse“ verwandt. Die Technik selbst ist sehr alt. Man unterschied früher 2 Mosaiktechniken, nämlich diejenige, die nur mit würfelförmigem Material, und diejenige, die mit flachen Plättchen verschiedenen Formates arbeitet. Redner zählt einzelne berühmte musivische Werke auf. Die Antike brauchte Mosaik nur für Fußböden. Die christliche Kunst stattete die Wände der Kirchen mit Mosaiken aus und erzielte damit gewaltige Wirkungen. Dabei wurden mehr und mehr farbige Gläser verwendet. Hauptstätten der Mosaikunst waren Byzanz, Ravenna u. a. Auch San Marco in Venedig besitzt bedeutende Mosaiken aus dem Mittelalter. Das Aachener Münster, das neuerdings vom Karlsverein reich mit Mosaiken geschmückt wird, war schon früher mit Mosaiken ausgestattet. An der Außenseite der Marienburg befindet sich ein gut erhaltenes, neuerdings ausgebessertes Reliefmosaik aus dem 14. Jahrhundert.

Die Renaissance benutzte das Mosaik sehr häufig, besonders in Rom, Florenz, Siena usw. Das Fresko drängte die musivische Kunst zurück, welche zur Kleinkunst wurde. Von Venedig ging jedoch um 1840 eine Wiedergeburt aus, indem die Goldgläser und sonstigen bunten Gläser von Radi neu erfunden wurden. Später schloß sich ihm der Advokat Salviati an, der die Technik geschäftlich ungemein förderte. Letzterer scheint auch der Erfinder der transportablen Mosaikplatten („à revers“) zu sein.

In Deutschland führten Salviati u. a. das runde Mosaik am Siegesdenkmal in Berlin nach Kartons von A. v. Werner aus. Die Technik war aber noch nicht einwandfrei, weil die Gläser zu weich und die Farben nicht sicher zu erzielen waren. Die Trübungsmittel, durch welche die notwendige Undurchsichtigkeit der Gläser erreicht wird, waren z. T. für die Farben gefährlich. Der Verein zur Förderung des Gewerbefleißes schrieb einen Preis für Feststellung der Ursachen der beobachteten Schädigungen aus. Professor Schwarz gewann den Preis durch eine sehr gründliche Untersuchung der chemischen Wirkungen der Farbstoffe und Trübungsmittel, welche völlige Klarheit schaffte. Die Wiedererfindung der fondi d'oro durch Schwarz, welche feine, mit hauchdünnen Glaschichten überzogene Blättchen aus Gold und Platina aufweisen, schloß sich an. Andere deutsche Fachleute, von denen die Firma Puhl & Wagner gegründet wurde, haben die Technik auf eine ausgezeichnete Höhe gebracht und vielseitige Anerkennung gefunden. Ihr Hauptwerk ist die Ausschmückung der Kaiser Wilhelm-Gedächtnis-Kirche in Berlin. — Die Eigenart der Technik war auf den Stil von Einfluß, indem die Mängel der neueren italienischen Technik beseitigt wurden, die in einer zu genauen Nachahmung der Malerei bestanden. Der Stil wurde daher mit Recht architektonisch unter Vermeidung der Miniaturkunst und unter Berücksichtigung der Fernwirkung. Große, edle Linienführung mit einfacher Farbenwirkung entspricht dem Wesen des Mosaik. Puhl & Wagner haben eine Reihe bedeutender Künstler, wie

nur noch der Haho und der Sio auf kurze Strecken ihres Unterlaufes in Betracht.

So wertvoll auch die vorerwähnten Ergebnisse der Forschungen über die Schiffbarkeit der Flüsse in unseren afrikanischen Schutzgebieten sein mögen, so haben doch verschiedene Vorkommnisse gezeigt, welchen großen Wert eine eingehende Prüfung der Schiffbarkeit der Flüsse durch einen Sachverständigen haben würde. Wir erinnern in dieser Beziehung an die erst vor einigen Jahren festgestellte Tatsache, daß der Croßfluß nicht nur bis zu den Croßschnellen, sondern auch noch weit oberhalb derselben schiffbar ist. Leider besitzt das Kolonialamt bis jetzt noch keinen Wasserbau-Ingenieur, trotz der großen Wichtigkeit der Binnenschifffahrt und der zahlreichen Hafen- und Landungsanlagen in Dar-es-Salaam, Tanga, Lome, Swakopmund, Lüderitzbucht usw. Eine Abhilfe auch in dieser Beziehung scheint besonders mit Rücksicht auf die traurigen Erfahrungen mit dem Hafen in Swakopmund dringend erforderlich. —

Gesellschaft, Schaper, Seliger, Linnemann, Oetken, Pfannschmidt u. a., zum Entwurf von Kartons herangezogen.

Die Herstellung des Mosaiks nach den Kartons besteht in der Herstellung der Pasten und der Zusammenstellung im Bilde. Die Rohstoffe für die Pasten werden in Gasöfen bei 1200—1400° C. geschmolzen und zu Kuchen geformt, die sehr sorgfältig gekühlt und dann zu Würfeln gespalten werden. 8000—10000 sicher zu erzielende Farbentöne sind vorhanden. Gegenüber der früheren Technik der Zusammenstellung der Mosaiken an der Decke usw. wird das Mosaik nach der Salviati'schen Methode à revers in der Werkstatt nach einem Spiegelbilde des Kartons in Stücken von etwa 30×40 cm hergestellt. Die einzelnen Pasten werden mit Kleister auf Papier geklebt. Das Spiegelbild wird darauf in der Werkstatt zusammengestellt. Hierin liegt die Schwäche der Technik, da das Spiegelbild anders als das richtige Bild wirkt, und da das Gold fast ganz fehlt. Durch große Erfahrung werden trotzdem Fehler vermieden und eine gute Wirkung erzielt. An Ort und Stelle wird sodann das Bild mittels Mörtel aus Kalk, Sand, Zement, Ziegelmehl und Marmorstaub richtig zusammengesetzt. Nach der Erhärtung wäscht man das Papier ab. Durch diese Technik ist der Preis des Mosaik auf etwa $\frac{1}{2}$ des früheren Preises gesunken.

Redner führt einige Lichtbilder ausgeführter Mosaiken älterer und neuerer Technik, ferner der Werkstätten von Puhl & Wagner in Rixdorf vor.

Die moderne Kunst wendet sich mehr und mehr der musivischen Kunst in richtiger Erkenntnis der unübertrefflichen Wirkung und der Unvergänglichkeit der Technik zu. Besonders in Hamburg ist die letztere Eigenschaft von großer Bedeutung, da diese Kunst eine dauernde Farbenwirkung gewährleistet. Eine Anzahl Mosaiken sind mit gutem künstlerischen Erfolge neuerdings in Hamburg ausgeführt. —

Im Verein für Deutsches Kunstgewerbe in Berlin sprach Dr. Osk. Fischel über festliche Straßendekoration. Die festliche Straßendekoration vereinigt Architekt, Bildhauer, Maler, Tapezierer und Gärtner zu gemeinsamer Tätigkeit. Das Material, in dem diese arbeiten, Holz, Leinwand, Stuck, Pappe, lebende und imitierte Pflanzen, Blumen und Zweige ist ein so leichtes und so schnell zu gestalten, daß gerade in der Festdekoration das rein Künstlerische immer seinen treffendsten Ausdruck findet. Der wichtigste Schauplatz für die Festdekoration, die Straße, ist unter modernen Verhältnissen nicht so günstig wie einst. Denn unsere Straßen von heute sind zu breit, in ihnen lösen sich Festzüge auf, weil man infolge der Absperrungen jeden Teilnehmer deutlich als Einzelfigur erkennt, anstatt den gesamten Eindruck einer bewegten Fülle reicher Formen und Farben zu erhalten. Fülle und Reichtum aber, das ist der Eindruck, den die Festdekoration erwecken soll. Deshalb haben frühere Zeiten ihre Straßen durch Triumphbögen unterbrochen, Schaufasaden angelegt, ganze lange Reihen von Standbildern in den Straßen aufgestellt. Die natürliche Feststraße Berlins, vom Brandenburger Tor zum Schloß, besitzt mit dem Platze am Opernhause einen außerordentlich günstigen Einschnitt für die Errichtung eines Triumphbogens. Solche Triumphbögen müssen nicht immer, wie die pompöse Trauerdekoration, die beim Begräbnis des Großen Kurfürsten den Eingang zur Breiten Straße überspannte, die klassischen antiken Denkmäler zum Vorbild haben. Schon die nordische Renaissance ist davon abgewichen, und zahlreiche Künstler, darunter Holbein und Rubens, haben es nicht verschmäht, Festdekorationen solcher Art zu entwerfen. Ein wichtiges Hilfsmittel bildet der Pflanzenschmuck, aber er darf nicht spärlich verwendet werden. Girlanden, aneinandergereihte Blumensträuße und

Früchte, diese Bestandteile der Festdekoration, hat die große Kunst wiederholt aufgenommen, sie spiegelt das, was vergänglich war, dauernd wieder. Die Umrahmungen zu den Reliefs der Robbia, die Lauben- und Blumenzierden auf den Madonnenbildern italienischer Maler, wie Botticelli, Mantegna oder Correggio, sind Beispiele dafür. Die festliche Straßendekoration kann der Stoffe nicht entbehren. Sie erzielt Ausgezeichnetes durch die farbigen Zelttücher, die in südlichen Ländern die Feststraße überspannen und sie dadurch zum improvisierten Festraume gestalten. Dazu kommen mit ihrer festlichen Farbigkeit Teppiche und Gobelins, die man zum Fenster hinaus oder über Balkone und Geländer hängt. Nur unsere heutigen Teppiche und Fahnen eignen sich wenig zur Erweckung festlichen Sinnes. Namentlich die langen, viereckigen, schwarz-weiß-roten Fahnen bringen keinen erhöhten Eindruck hervor. Weit besser ist die deutsche Kriegsflagge mit ihrer weißen, im Wehen silbern glänzenden Bahn und dem schwarzen Adler darin. Heiterer wirken die Fahnen der deutschen Bundesstaaten, weiß-grün, weiß-rot und die zur Festfarbe berufene weiß-blaue. Sobald es sich nicht darum handelt, die Nationalität zu betonen, täte man besser, lichtfarbige gelbe, blaue, grüne, violette Fahnen wehen zu lassen. —

Der württemberg. Verein für Baukunde hielt am 8. Dez. 1906 seine 2. ord. Versammlung in diesem Winter ab. Nach den geschäftlichen Mitteilungen hatte der Vorsitzende eines unlängst verstorbenen langjährigen Mitgliedes zu gedenken, des Baudirektors a. D. v. Laible, dessen Andenken in der üblichen Weise durch Erheben von den Sitzen geehrt wurde.

Darauf erteilte er Hrn. Prof. Theodor Fischer das Wort zu einer Besprechung der Ergebnisse des Ulmer Wettbewerbes. Der Redner führte aus, daß nachgerade allgemein anerkannt sei, daß der weite öde Münsterplatz in Ulm keine erfreuliche Erscheinung darstelle. Nur in Ulm selbst ist man darüber noch nicht einig, daß der heutige Zustand ein verfehlt ist, und zwar umso weniger, als die Freilegung in dem jetzigen Umfang erst vor etlichen Jahrzehnten auf Grund des Urteiles erster Sachverständiger erfolgt ist. Der damals herrschenden Kunstrichtung entsprechend hielt man es für ein Verdienst, die südwestlich des Münsters sich erhebende Baugruppe, bestehend aus einem alten Klosterlein samt Kirche, abzutragen. Es soll damit durchaus kein Vorwurf gegen die in Frage kommenden Persönlichkeiten abgeleitet werden, denn man muß jede Zeit aus sich selbst heraus beurteilen. Allein heute haben sich die Zeiten nun einmal geändert. Während gegen Ende des vergangenen Jahrhunderts die Architektur fast bloß wissenschaftlich betrieben und bis ins einzelne mit großer Hingebung aus-

gebildet wurde, haben wir jetzt wieder begonnen, ästhetisch zu fühlen und ein Bauwerk mit dem Herzen zu betrachten. Diesen Standpunkt der Ulmer Bürgerschaft gegenüber zu vertreten, war allerdings nicht gerade einfach. Dagegen fand sich ein verständnisvoller Vertreter des Gedankens der Wiederbebauung in Dekan Knapp, der schon vor mehreren Jahren in dieser Angelegenheit den Redner in München aufgesucht hatte. Seinen Bemühungen und der wohlwollenden Unterstützung von Oberbürgermeister v. Wagner ist es zu danken, daß schließlich der Wettbewerb zustande kam. Eingeladen war die ganze deutsche Künstlerschaft, sich mit einer Lösung zu versuchen, doch gingen merkwürdigerweise aus Norddeutschland sehr wenige Arbeiten ein; dagegen war die Jugend auffallend stark vertreten, wie denn auch der preisgekrönte Entwurf von 2 ganz jungen Regierungs-Bauführern her stammt. Daneben fanden sich freilich auch mehrere noch vollständig schülerhafte Arbeiten, die gleich zu Anfang ausgeschieden wurden. Der erste Eindruck bei Betrachtung der Entwürfe war der, daß zwei Gruppen scharf hervortraten, die der Gartenkünstler und die der Architekten. Erstere, die in Ulm selbst, insbesondere in den Kreisen des Vereines für Fremdenverkehr, sich wohlwollender Aufnahme erfreuen, versuchen durch rein gärtnerische Anlagen die Frage zu lösen. Nach Ansicht des Redners ist dies jedoch ein Holzweg, diese Anlagen nehmen sich aus, wie ein Paar „gestickte Pantoffeln“, die dem Münster angezogen werden sollen. Unter der Gruppe der Baukünstler war ein Teil in übertriebene Altertümlichkeit verfallen und suchte die früheren Gebäude wieder an ihre Stelle zu setzen. Ein derartiger Gedanke ist grundsätzlich zu verwerfen, da in 10 Jahren ein solch nachgemachtes Bauwerk widerwärtig wirkt. Andere gingen streng symmetrisch vor, dies ergab teils steife, teils phantastische Lösungen; unter letztere gehört die Arbeit eines Franzosen, die großartig dargestellt, aber mit ihren Statuen und ihrem Schnörkelwerk ganz verfehlt war. Endlich gingen noch eine Anzahl Lösungen ein, die in freier malerischer Gestaltung ihr Ziel zu erreichen suchten; diese sind unbedingt die besten. Als Verfasser der drei preisgekrönten Entwürfe ergaben sich Fauser & Woernle in Stuttgart, Vetterlein in Darmstadt und Schuster in Stuttgart. Angekauft wurden die Arbeiten von Mayer in Hamburg, Jung in Stuttgart und Bernoulli in Berlin. Bei dem ersten Entwurf fiel ganz besonders in die Wagsschale ein in Plastilin ausgeführtes vorzügliches Modell, sodann der hübsche Durchblick, der sich von der Hirschstraße aus auf das Münster ergibt, und schließlich der schön geschwungene, jeder Steifheit entbehrende Zug der Baulinien. Die Besprechung der einzelnen Entwürfe erfolgte an Hand der aufgehängten Originalzeichnungen

Zur Einweihung des neuen Gebäudes der königlichen Akademie der Künste zu Berlin.

Am 25. Januar hat die kgl. Akademie der Künste zu Berlin zur Vorfeier des Geburtstages S. M. des Kaisers die festliche Weihe ihres neuen Hauses begangen, welche der Kaiser durch seine Gegenwart auszeichnete. Sie verfügt nunmehr über zwei stolze Monumentalbauten: über das von ihren Mitgliedern Kayser und von Groszheim errichtete Gebäude in der Hardenberg-Straße in Charlottenburg, welches die Unterrichtsräume und die Schüler- und Meister-Ateliers enthält und von uns in Jahrg. 1902 S. 561 u. ff. veröffentlicht wurde, sowie über das ehemals gräflich Arnim'sche Palais am Pariser Platz, das nach einem nach den Entwürfen von Ernst v. Ihne vollzogenen Um- und Erweiterungsbau, welcher letztere namentlich die Neuanlage von Ausstellungssälen betraf, nunmehr durch eine Ausstellung der Mitglieder der Akademie in feierlicher Weise seiner Bestimmung übergeben wurde. Als Kurfürst Friedrich III. nach dem Vorbilde der Akademien von Rom und Paris im Jahre 1606 die Berliner Akademie als die dritte der Welt gründete, konnte er ihr als Unterkunftsstätte nichts anderes anweisen, als das obere Geschloß eines Ziegelbaues von Nehring in der Dorotheenstadt, in dessen unterem Geschloß Pferde und Maultiere ihr friedliches Dasein fristeten. An Hohn über dieses Zusammenleben unter einem Dache hat es nicht gefehlt. Die für das Gebäude vorgeschlagene Inschrift „Musis et Mulis“ ist ein Ausfluß der Stimmung in den damaligen Kunstkreisen. Nur kurze Zeit bestand die Akademie der Künste allein; schon im Anfang des XVIII. Jahrhunderts wurde in den inzwischen erweiterten Bau die Akademie der Wissenschaften mit aufgenommen. Diese Gemeinsamkeit wurde auch aufrechterhalten, als die Akademien unter Friedrich Wilhelm II. im Jahre 1790 nach einer Art Neubegründung das neue Gebäude bezogen, welches Friedrich Boumann

Unter den Linden erbaut hatte, und von dem heute noch ein Teil, freilich nur noch kurze Zeit, steht. Die beiden Akademien wohnten in diesen Räumen bis 1903, als die Ateliers in das neue Gebäude in der Hardenberg-Straße verlegt wurden, da das ganze Häusergeviert der Akademie und des Marstalles, begrenzt von der Straße Unter den Linden, der Universitätsstraße, der Dorotheen-Straße und der Charlottenstraße für den Neubau der kgl. Bibliothek bestimmt wurde, der nach den Entwürfen Ernst v. Ihne's dort in der Ausführung begriffen ist. In diesem Neubau soll später die Akademie der Wissenschaften untergebracht werden.

Das neue Haus der Akademie der Künste hat die vornehmste Lage, die sich für Berlin denken läßt. In der südöstlichen Ecke des Pariser Platzes gelegen, gehört es zu den Gebäuden, die in maßvoller Höhe den schönen Platz einsäumen und vom Erbauer mit feinfühleriger Zurückhaltung der höheren Einheit der Platzwirkung untergeordnet wurden. Die Erweiterungsbauten sind zweckmäßig, die Säle von guten Abmessungen und Verhältnissen. Die Lichtfülle ist reichlich. Die architektonischen Mittel sind auf das bescheidenste Maß begrenzt, es handelte sich lediglich um die Erfüllung von Forderungen der Zweckmäßigkeit. Die neugeschaffene umfangreiche Gruppe von 11 Ausstellungssälen ist übersichtlich gelagert. Lediglich für die Materialwirkung des Sandsteines und Marmors hat man der Ausstattung einige Zugeständnisse gemacht. Und das ist gut so, denn die Kunstwerke kommen in dieser Umgebung in glücklichster Weise zur Geltung.

In der Verwaltung der Akademie, namentlich der letzten Jahre, spielten die Architekten eine hervorragende Rolle. Dem Geschichtsmaler Carl Becker folgte als Präsident der Architekt Hermann Ende. Er vertrat die Baukunst unter den Schwesterkünsten als ein Grandseigneur. Seiner ausgezeichneten Geschäftsführung, seinem würdevollen, bisweilen an venetianische Art und tizianischen Reichtum ge-

und wurde nachher noch durch Vorführung von Lichtbildern durch stud. arch. Jul. Hofacker erläutert. Zum Schluß seiner Ausführungen betonte Fischer, daß die Umgebung eines Bauwerkes durchaus nicht gleichgültig sei, daß ein Bauwerk unbedingt mit seinem Rahmen zusammengehört, in dem es der Künstler seinerzeit hineingestellt, und nach dessen Abmessungen er seine Verhältnisse abgewogen hat. Nach einer an diese Bemerkung Fischer's anknüpfenden Mitteilung von Baudirektor von Bok über die frühere Bauhütte am Kölner Dome, erstatteten die beiden Abgesandten des Vereins über die Mannheimer Abgeordneten- und Wander-Versammlung ihren Bericht. Bauinsp. Pantle hatte den geschäftlichen, sowie den technisch-wissenschaftlichen Teil übernommen und machte die Anwesenden eingehend mit dem Schicksal verschiedener in den letzten Jahren vom Verein durchberatener Entwürfe bekannt. Ob.-Br. Zügel sprach über den geselligen Teil. Zum Schluß sprach der Vorsitzende allen Rednern des Abends, namentlich Prof. Fischer, den Dank des Vereines aus. — W.

Architekten-Verein zu Berlin. Vers. am 10. Dez. 1906. Vors. Hr. Eiselen. Anw. 273 Mitgl., Damen und Gäste. —

Vor einer zahlreichen und aufmerksamen Zuhörerschaft hielt Hr. Döbber über „Bau- und Kunstdenkmäler im Tessin“ einen den Abend füllenden, anregenden Vortrag, der durch Form und Inhalt, sowie durch die warme Begeisterung des Vortragenden für die Schönheit der von ihm nach allen Richtungen durchstreiften Gegend und der von ihm eingehend studierten Bau- und Kunstdenkmäler einer meist weit zurückliegenden Vergangenheit in gleicher Weise fesselte. Nicht wenig trug zu diesem Erfolge die Vorführung trefflicher Lichtbilder, vielfach nach vom Redner selbst gemachten Aufnahmen, sowie eine reichhaltige Ausstellung künstlerisch aufgefaßter und durchgeführter Aquarelle und Zeichnungen, sämtlich von der Hand des Redners herrührend, bei.

Der Redner führte aus, daß das Sopra—Cenere (im Gegensatz zum Sotto—Cenere, welches Lugano und Umgebung umfaßt,) ein von Kunst- und Naturfreunden mit Unrecht vernachlässigtes Gebiet ist. Bau- und Kunstdenkmäler aus dem Mittelalter haben sich hier in reicher Anzahl erhalten und noch verhältnismäßig wenig durch Umgestaltung gelitten. Die Kunst ist, je weiter nach Süden, um so stärker von der Lombardei beeinflusst. Welche Fülle von Werken der Baukunst, der Plastik, der Malerei und der Kleinkunst auf kirchlichem und profanem Gebiete dort noch vorhanden ist, das wurde auf einer Wanderung gezeigt, welche hauptsächlich die Orte Giornico, Biasca, Bellinzona, Locarno, Ascona und Brissago berührte. Ein kurzer Ausflug nach Cannobio und Pal-

mahnenden Auftreten ist es zu verdanken, daß die Baukunst in der Akademie der Künste eine weit bedeutendere Rolle spielt, als in Moabit oder im „Verein Berliner Künstler“. Und als er durch Rücksichten auf seine Gesundheit gezwungen war, seine Aemter niederzulegen, und die Akademie Hermann Ende zu ihrem Ehrenpräsidenten ernannte, da stattete sie ihm durch Verleihung dieser seltenen Würde den verdienten Dank ab für ein Wirken, das von einer schönen Künstler-Erscheinung als Träger eines großen Geistes ausging.

Ihm folgte in der Würde des Präsidenten Johannes Otzen, eine bedeutende und geistvolle Künstler-Erscheinung anderer Art. Mit dialektischer Meisterschaft und erlesener Kunst sucht er seine Reden und Ansprachen zu bosseln und zu ziselieren, und gewandt weiß er das ihm anvertraute Schiff die nicht immer gefahrlosen Wege hinzulenken. Auch bei der Eröffnung des neuen Hauses sprach er manch ein kluges Wort, wenn er ungefähr ausführte, in künstlerischen Dingen sei aus einem Wirken in die Breite ein solches in die Tiefe, aus einer allgemeinen Kulturfrage eine künstlerische Mission geworden. Die Aufgabe der Akademie erblickt er mit Recht darin, auf das sturmbewegte Kunstleben unserer Tage von einer höheren Warte aus einen objektiv leitenden und fördernden Einfluß geltend zu machen, und zwar aus dem Gefühle sowohl der Hochschätzung einer edlen Ueberlieferung wie der sachlichen Würdigung des Guten und Wertvollen, das eine neue Zeit uns darbieten kann, heraus. Ein ähnliches Ziel deutet auch das Vorwort des Kataloges der Ausstellung an, wenn es der Hoffnung Ausdruck gibt, daß die Akademie zur Klärung des öffentlichen Kunstlebens beitrage.

Diese Ausstellung, deren architektonischen Teil wir hier einer kurzen Betrachtung unterziehen, weckt nach einer Richtung hin besonderes Interesse. Wir wollen nicht Namen und Werke aufzählen; beide sind hinlänglich bekannt und gewürdigt. Was sie lehrt, das ist die ungeheure Entwicklung, welche die architektonische

lanza diente dazu, die Fäden, welche nach der Lombar-dischen Weise hinleiten, näher ersichtlich zu machen. Tessin hat im Mittelalter eine stattliche Zahl namhafter Künstler hervorgebracht. Daß diese Gegend aber auch in der Neuzeit die Heimat großer Meister geblieben ist, das wurde in einem kurzen Lebensabriß des Malers Antonio Ciseri aus Ronco nachgewiesen, dessen „Grablegung“ in der Madonna del Sasso zu Locarno und dessen „Ecce homo“ in der National-Galerie zu Rom zu den edelsten Perlen moderner Malerei gehören. Besonders gedacht wurde des Professors der Kunstgeschichte, Joh. Rud. Rahn in Zürich, der sich seit bald 40 Jahren durch sein unermüdeliches Wirken für die Aufnahme, Verzeichnung und Erhaltung der Denkmäler verdient gemacht hat, der durch seine Veröffentlichungen viel für das Verständnis derselben getan hat und mehrfach für die Auffindung und Wiederaufdeckung alter Wandmalereien tätig gewesen ist.

Wettbewerbe.

In dem Wettbewerbe betr. Entwürfe für Wassertürme in Hamburg erhielten in Gruppe A: den I. Preis Hr. J. Keith in Colmar i. E., den II. Preis Hr. H. Roß in Neumünster-Kiel; den III. Preis Hr. W. Schwarz in Hamburg. Angekauft wurden die Entwürfe der Hrn. B. Ehardt in Berlin, Dr. Vetterlein in Darmstadt und V. Ihle in Dresden. — Gruppe B: I. Preis Hr. K. Storck in Darmstadt; II. Preis Hr. Franz Geiger in München; III. Preis Hr. E. Körner in Berlin. Angekauft ein Entwurf des Hrn. H. Poelzig in Breslau. — Gruppe C: I. Preis Hr. O. Menzel in Dresden; II. Preis Hr. A. Meyer in Frankfurt; III. Preis die Hrn. H. Joos und Th. Schreiner in Cassel. Die Entwürfe sind ab 27. Jan. auf 14 Tage Gänsemarkt 39 in Hamburg öffentlich ausgestellt. —

In dem Wettbewerb betr. Entwürfe für die Anlage eines Stadtparkes in Schöneberg, über den wir S. 510 Jahrg. 1906 berichtet haben, liefen 40 Arbeiten ein. Den I. Preis erhielt Hr. O. Krüpper in Düsseldorf; den II. Preis errangen die Hrn. Garten-Dir. Encke und Bauinsp. Bolte in Cöln; der III. Preis wurde dem Gartentechniker Ulrich in Berlin zugesprochen. —

Inhalt: Zum Wiederaufbau der Großen St. Michaeliskirche in Hamburg. (Fortsetzung.) — Ueber die Verhältnisse in unsern afrikanischen Schutzgebieten. — Zur Einweihung des neuen Gebäudes der königlichen Akademie der Künste zu Berlin. — Vereine. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Zum Wiederaufbau der Großen St. Michaeliskirche in Hamburg.

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

Kunst in knapp einem Menschenalter, ja in noch viel kürzerem Zeitraum von äußerlichem Eindruck zu innerlicher Vergeistigung durchgemacht hat. Werke, die noch vor zwei und drei Jahrzehnten als künstlerische Taten laut gepriesen wurden, müssen in der Abwägung gegen Arbeiten von heute zurücktreten. Wenn Otzen sagte, aus einem Wirken in die Breite sei ein solches in die Tiefe geworden, so mag er bei dieser Ueberlegung hauptsächlich auch die Baukunst im Auge gehabt haben. Und noch ein Gegensatz tritt augenfällig und sprechend zutage: der Gegensatz der stillen Psyche der künstlerischen Skizze der Studienreise und des Scharlachmantels des sogenannten ausgereiften Monumental-Entwurfes. Hier seelenvolles, zufriedenes, selbstgenügsames Kleinleben einer Persönlichkeit, dort pathetische Selbstentäußerung der Individualität. Und wer schärfer noch zu sehen vermöchte, möchte noch andere Wahrnehmungen machen; doch wir müssen uns bescheiden.

Bei der feierlichen Besitznahme des neuen Hauses sind zahlreichen Mitgliedern der Akademie reiche Ehren erwiesen worden; ihrer wurden teilhaftig die Architekten Heinrich Kayser, Carl von Groszheim, Johannes Otzen, Heinrich Seeling und Gabriel von Seidl. Die Akademie ihrerseits wählte aus diesem Anlaß den Architekten Karl Hocheder in München zu ihrem Mitgliede.

Man hat ja wohl dem Wunsche Ausdruck gegeben, der Einzug in das neue Haus möge eine neue Periode der Entwicklung der Akademie einleiten. Wir meinen, sie möge die bisher geübte Kontinuität der Entwicklung fortsetzen, dabei aber weiter umgreifen und den Baukünstler unter dem Gesichtspunkte einer größeren Mannigfaltigkeit der Erscheinungen auserwählen und in ihren Kreis aufnehmen. Denn die bisher geübte Beschränkung wird den Ergebnissen des „sturmbewegten Kunstlebens“ unserer Tage nicht mehr ganz gerecht. Wir sehen in dieser Hinsicht mit Vertrauen auf die fernere weitblickende Wirksamkeit von Johannes Otzen, von dem wir annehmen, daß er zu finden weiß, was der Akademie frommt. — H. —