



RANKENHAUS DER GEMEINDEN REINICKEN-
 DORF, TEGEL, WITTENAU UND ROSENTHAL IN
 REINICKENDORF. * ARCHITEKTEN MOHR &
 WEIDNER IN CHARLOTTENBURG. * ANSICHT
 DES VERWALTUNGSGEBÄUDES UND ANSICHT
 DER PATHOLOGISCHEN ANSTALT. * * * * *

DEUTSCHE BAUZEITUNG

* * * XLIV. JAHRGANG 1910 * NO. 97. * * *



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIV. JAHRGANG. No. 97. BERLIN, 3. DEZEMBER 1910.

Das neue Krankenhaus der Gemeinden Reinickendorf, Tegel, Wittenau und Rosenthal in Reinickendorf.

Architekten: Mohr & Weidner in Charlottenburg. Hierzu eine Bildbeilage.



Am verflorbenen 29. Oktober ist in Reinickendorf ein stattliches Krankenhauseingeweiht worden, das sich als eine Frucht des Zusammenschlusses mehrerer Gemeinden zu einem bestimmten Zweck darstellt, ein Vorgehen, welches bei den zerrissenen Gemeinde-Verhältnissen von Groß-Berlin unter den Gemeinden vor

Berlin als vorläufig einziger Weg erkannt wurde, zu einem großen Ziele in irgend einer Richtung der Gemeindeverwaltung zu gelangen. Es gebührt dem Landrat des Kreises Niederbarnim, zu dem die in der Ueberschrift genannten Gemeinden gehören, dem Grafen von Roedern in Berlin, dem die Gemeinden des Kreises für die Förderung namentlich auch architektonischer Aufgaben zu Dank verpflichtet sind, das Verdienst, die genannten Vorort-Gemeinden zu einem Zweckverband zusammengeschlossen zu haben, als erkannt wurde, daß die Gemeinde Reinickendorf sich der Errichtung eines Krankenhauses nicht weiter entschlagen könne, selbst aber nicht in der Lage sei, eine

allen Ansprüchen von heute genügende Anstalt zu erbauen. Und es fand nicht nur der Zusammenschluß der Gemeinden zu einem Zweckverband statt, sondern der Kreis stellte auch ein zinsfreies Darlehen sowie einen dauernden Zuschuß zu den Unterhaltungskosten in Aussicht. Als dann die Gemeinde Reinickendorf sich noch entschloß, dem Unternehmen ein 4,5 ha großes Gelände an der Teich-Straße unentgeltlich zur Verfügung zu stellen, da waren alle materiellen Bedingungen für den Neubau gegeben, und es konnten die Architekten Mohr & Weidner in Charlottenburg mit der Aufstellung eines Vorentwurfes beauftragt werden, der in solchem Maße den Beifall der beteiligten Gemeinden fand, daß diesen Architekten auch die Ausarbeitung des Ausführungs-Entwurfes, sowie die Oberleitung der Bauausführung übertragen wurde.

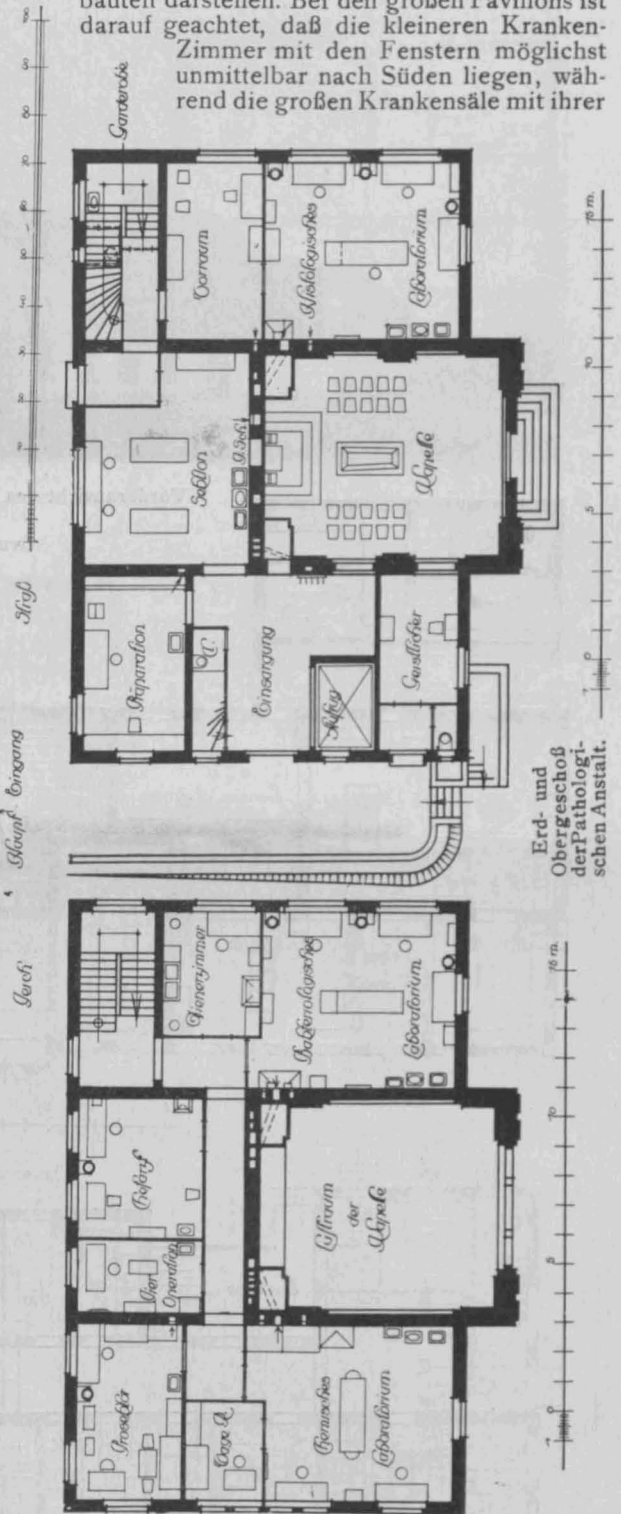
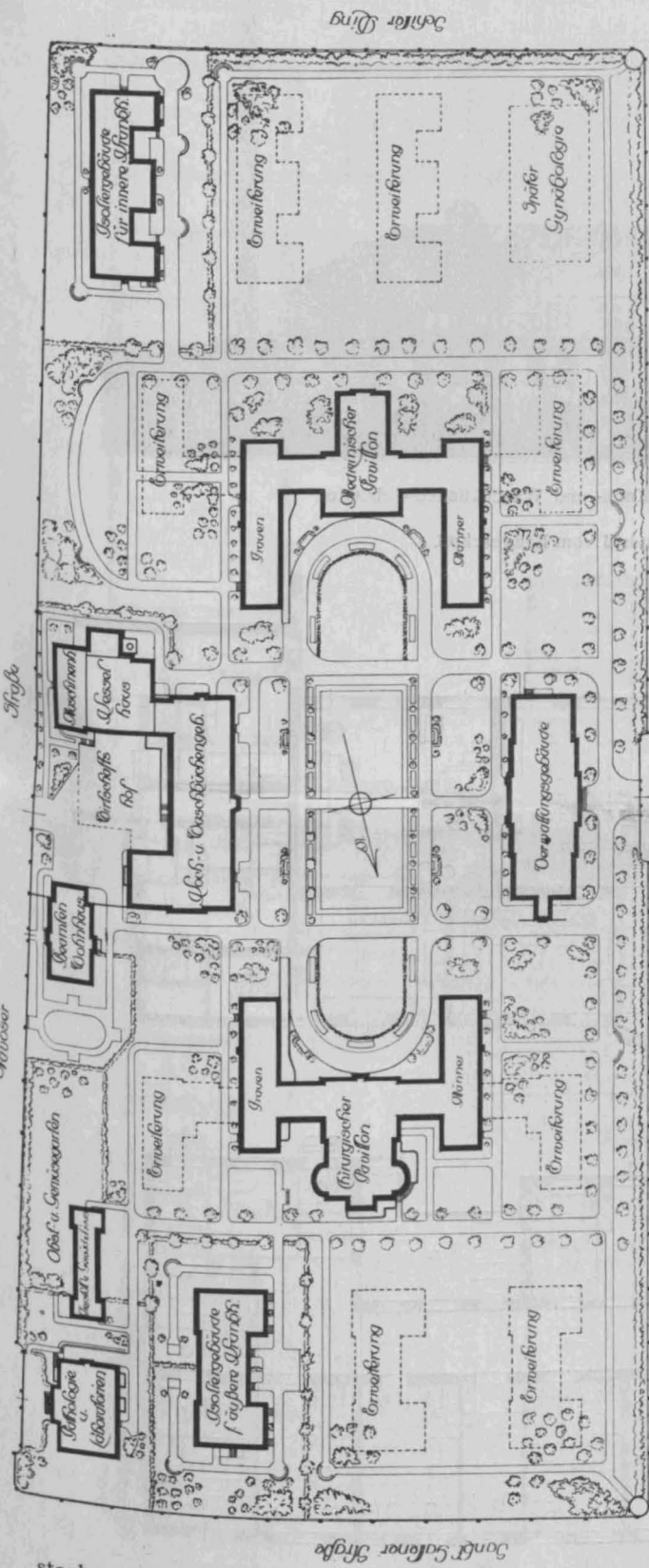
Die Gesamtanlage der Anstalt zeigen der Lageplan S. 791, sowie das Bild aus der Vogelschau S. 790. Das Krankenhaus wurde zunächst für eine Belegungsmöglichkeit von 200 Betten eingerichtet, es wurden aber alle Einrichtungen getroffen, die eine spätere Erweiterung auf 400 Betten ohne Schwierigkeit ermöglichen. So sind sämtliche Bureau-, Verwaltungs- und Wirt-



Südansicht des Chirurgischen Pavillons (Grundrisse Seite 794).

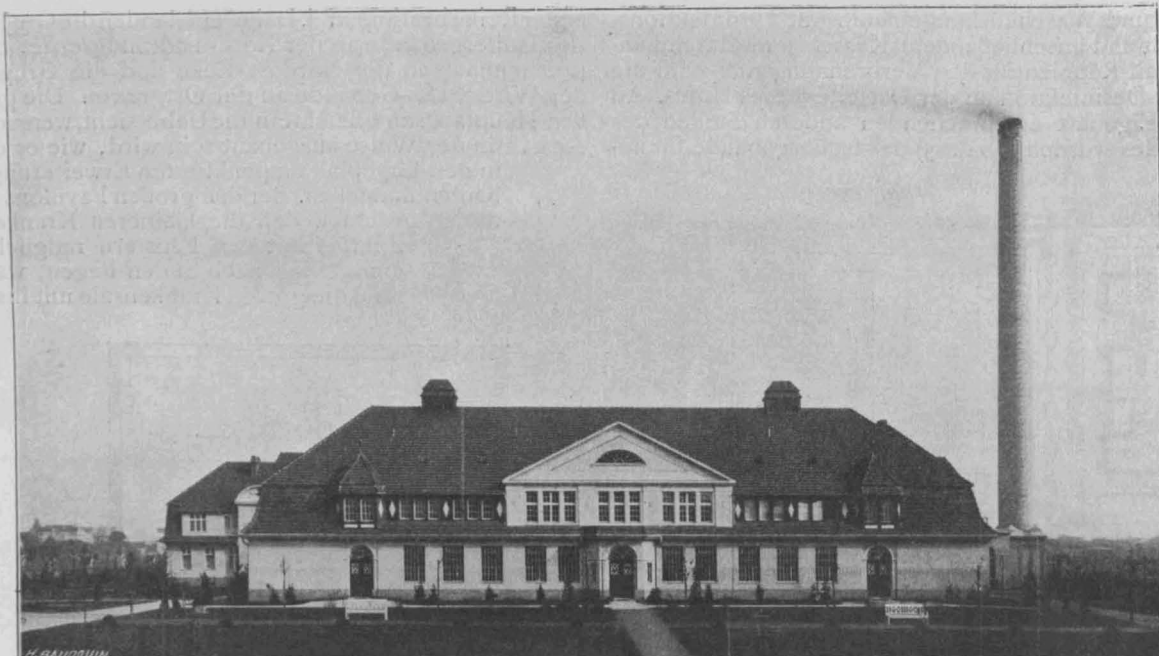
Koch- und Waschküchengebäude mit Desinfektions-Anstalt und anschließendem Kessel- und Maschinenhaus mit Räumen für den Verbrennungs- und die Eimer-Desinfektion an der Ostseite dieses Hofes. An ihrer Eigenart entsprechenden anderen Stellen des Geländes wurden erbaut 5) das Isoliergebäude für an-

erster Reihe bestimmend. Daher entstanden die Gruppe der Isoliergebäude an der Nord- und Südgrenze, das Leichenhaus an der Nordost-Ecke und die Gruppe der Wirtschafts-Gebäude an der Ostgrenze. Die großen Hauptachsen erleichtern die Uebersicht, wenn die Anstalt in der Weise ausgebaut sein wird, wie es die in den Lageplan eingepunkteten Erweiterungsbauten darstellen. Bei den großen Pavillons ist darauf geachtet, daß die kleineren Krankenzimmer mit den Fenstern möglichst unmittelbar nach Süden liegen, während die großen Krankensäle mit ihrer



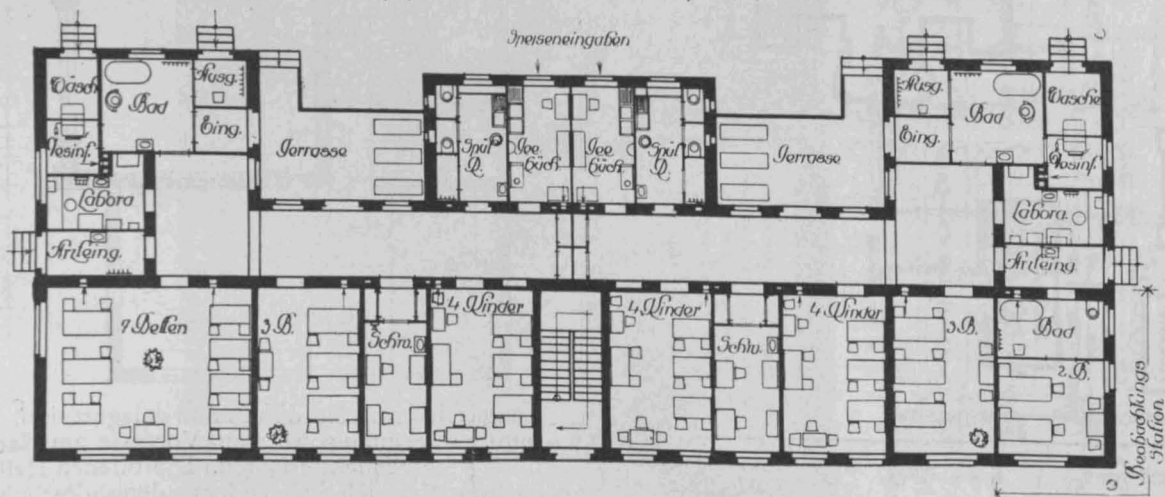
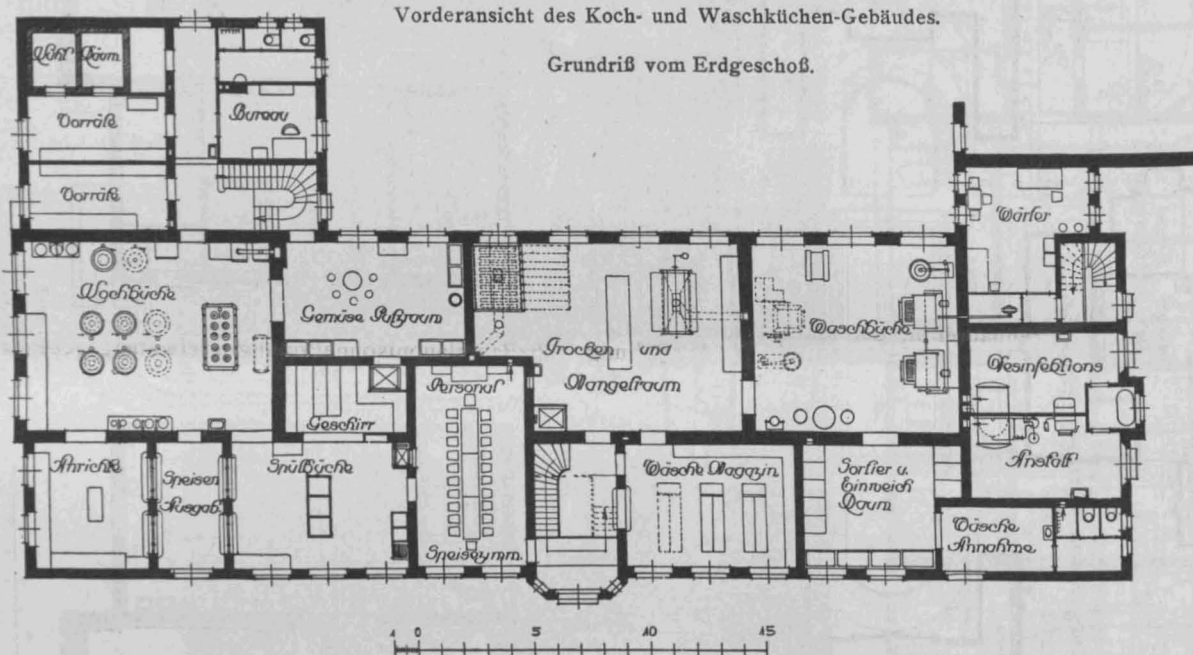
steckende äußere Kranke; 6) das Isoliergebäude für ansteckende innere Kranke; 7) die pathologische Anstalt mit Kapelle und Laboratorien; 8) ein Beamten-Wohnhaus mit angebauter Wagenremise und 9) das Gewächshaus mit anschließendem Tierstall. Für die Verteilung der Gebäude waren die Lage zur Himmelsrichtung sowie die herrschenden Windströmungen in

Längsachse von Nord nach Süd gelagert sind, damit diese Räume sowohl am Vor- wie am Nachmittag Sonnenlicht erhalten. Die offenen Hallen liegen meist nach Süden oder an den südöstlichen oder südwestlichen Ecken der Gebäude. Das Leichenhaus mit Kapelle und die Gruppe der Wirtschaftsgebäude sind von der Nebenstraße unmittelbar zugänglich. Die Gruppe der Wirtschaftsgebäude umschließt einen nach der Davoser-Straße offenen, von dieser nur durch eine geschlossene Mauer getrennten Wirtschaftshof, der zum größten Teil unterkellert ist, um hier



Vorderansicht des Koch- und Waschküchen-Gebäudes.

Grundriß vom Erdgeschoß.



Isoliergebäude für ansteckende innere Kranke. Erdgeschoß.

Kohlen und Vorräte für die Küchen-Abteilung aufspeichern zu können.

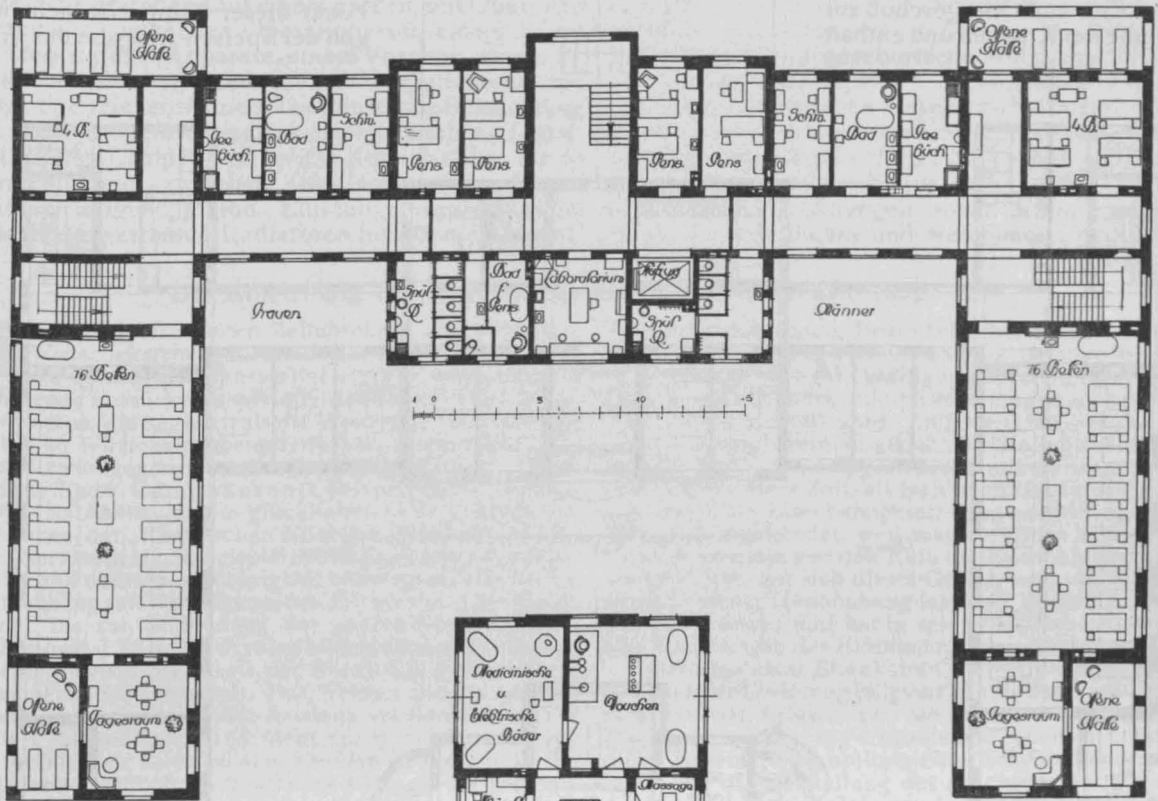
Das Verwaltungsgebäude (Ansicht auf der Bildbeilage, Grundrisse S. 790) ist ein im Mittelteil

dreigeschossiges rechteckiges Gebäude mit anschließenden eingeschossigen Flügelbauten, welches die Räume für die Aufnahme der Kranken, eine Poliklinik, die Gruppe der Büroräume, die Apotheke, die bei-

den Sprechzimmer der leitenden Aerzte, die Wohnung für den Inspektor, ein Sitzungszimmer, das Aerzte-Kasino, sowie in den oberen Geschossen die Wohn- und Schlafräume der Krankenschwestern enthält. Die Kellerräume enthalten die Rohrführungen und Vor-

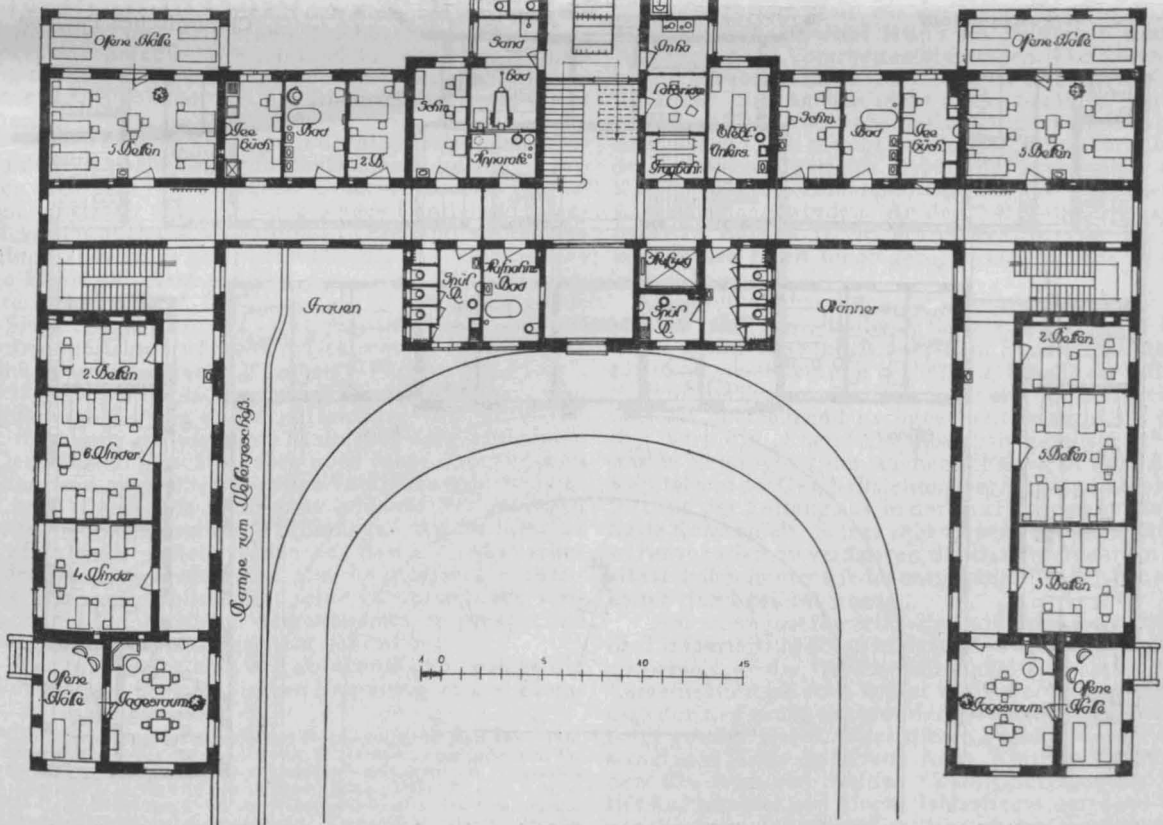
der Nordseite des Hauses, an der gedeckten Unterfahrt. Verteilung und Anordnung der Räume gehen aus dem Grundriß mit genügender Klarheit hervor.

Das erste Obergeschoß enthält zur Linken eine geräumige Wohnung für den Inspektor, in der Mitte



Erd- und Obergeschoß vom

Medizinischen Pavillon.

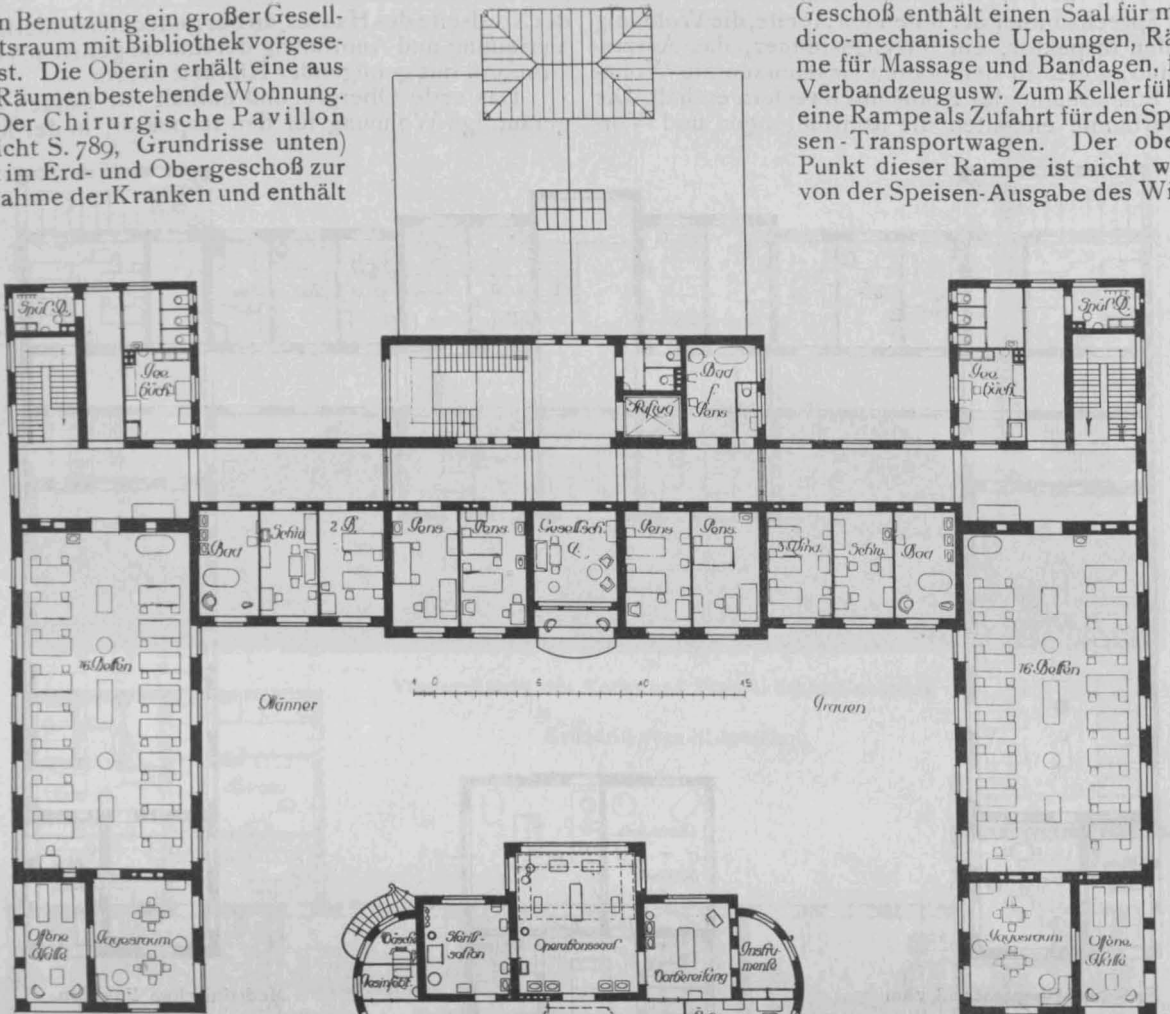


ratsräume für die Apotheke. Die Räume des Erdgeschosses liegen zu beiden Seiten eines großen Mittelganges, der in der Hauptachse des Hauses von einer breiten Mittelhalle gekreuzt wird, die bei schlechter Witterung den Besuchern von Kranken als Warteraum dienen soll. Die Aufnahme der Kranken erfolgt an

ein Sitzungszimmer der Aerzte, für die Assistenzärzte ein Speise-, ein Rauch- und ein Spielzimmer, sowie eine wissenschaftliche Bibliothek, die in das Dach des Flügelbaues eingebaut ist. Im zweiten Ober- und im Mansardengeschoß konnte jeder Schwester ein eigenes Zimmer zugewiesen werden, während zur gemein-

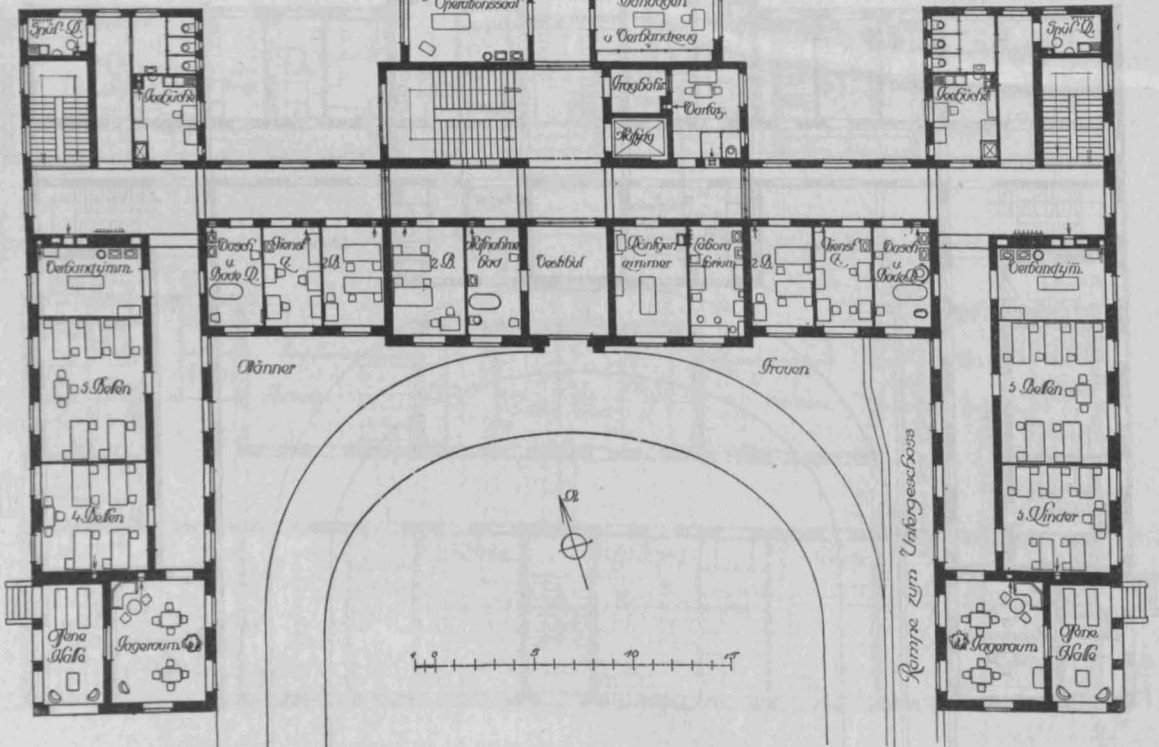
samen Benutzung ein großer Gesellschaftsraum mit Bibliothek vorgesehen ist. Die Oberin erhält eine aus zwei Räumen bestehende Wohnung. Der Chirurgische Pavillon (Ansicht S. 789, Grundrisse unten) dient im Erd- und Obergeschoß zur Aufnahme der Kranken und enthält

Geschoß enthält einen Saal für medico-mechanische Uebungen, Räume für Massage und Bandagen, für Verbandzeug usw. Zum Keller führt eine Rampe als Zufahrt für den Speisen-Transportwagen. Der obere Punkt dieser Rampe ist nicht weit von der Speisen-Ausgabe des Wirt-



Erd- und Obergeschoß vom

Chirurgischen Pavillon



im Dachgeschoß Wohnungen für Aerzte, Schwestern, männliches und weibliches Hilfspersonal. Es ist grundsätzlich vermieden, dem Personal Wohnräume innerhalb der Krankenabteilungen anzuweisen. Der Haupteingang liegt in der Mitte der Südseite; die beiden Flügelbauten enthalten Treppen für den Verkehr der Geschosse untereinander und zum Garten. Das Keller-

schaftsgebäude entfernt. Es soll durch diese Lösung versucht werden, die Abkühlung der Speisen während des Transportes von der Küche zu den Krankenräumen auf das geringste Maß zu bringen. Vom Keller werden die Speisen durch Aufzüge in die Teeküchen der einzelnen Abteilungen befördert. Die Männer liegen im westlichen, die Frauen und Kinder

im östlichen Flügel des Gebäudes. Sämtliche Abteilungen haben eigene Dienstzimmer für Aerzte und Schwestern, Teeküchen, Baderäume, Aborte und Spülräume. In der Verlängerung der Mittelachse befindet sich im Erdgeschoß die in sich geschlossene Operations-Abteilung, bestehend aus einem großen, mit Ober- und Seitenlicht versehenen Operationssaal, einem Raum für Sterilisations-Apparate, einem Vorraum, einem Instrumentenzimmer, einem kleinen Operationssaal und den nötigen Nebenräumen. Die künstliche Beleuchtung des großen Operationssaales erfolgt durch 24 Tantal-Metallfaden-Lampen von je 400 Kerzenstärke, die in dem Hohlraum zwischen Glasdecke und oberem Glasdach aufgehängt sind. Einsäulige, von der übrigen Heizanlage getrennte Radiatoren heizen die Operati-

onsräume. Die Trennung des Heiz-Systemes der Operationsräume von der übrigen Heizanlage ist erfolgt, damit an kalten Sommertagen und in der Uebergangszeit zur Heizung der Operationssäle nicht die gesamte Hausheizung in Anspruch genommen zu werden braucht. Die Kranken-Abteilungen des Erdgeschosses zerfallen in Zimmer zu 2—6 Betten. Im Obergeschoß befindet sich eine geschlossene Abteilung für Kranke I. u. II. Klasse mit eigenen Klosetts, Bädern und einem mit Loggia versehenen Gesellschaftszimmer. Die anderen Kranken-Abteilungen mit 2 Sälen zu je 16 Betten liegen in den Flügeln. Diese Säle erhielten eine stattliche Höhe und reichen bis ins Dachgeschoß. In diesem liegen Aerzte-Wohnungen, sowie Wohn- und Schlafräume für männliches und weibliches Unterpersonal.

(Schluß folgt.)

Die Entstehung der Rheinischen Eisenbahngesellschaft 1830—1844.

In einen interessanten Zeitabschnitt des deutschen Wirtschaftslebens führt uns das unter obigem Titel vor kurzem erschienene Buch *) Dr. Kumpmann's: in die erste Entwicklungsperiode des preußischen Eisenbahnwesens, die zugleich als die Werdezeit des modernen deutschen Wirtschaftslebens betrachtet werden darf. Das trotz aller entgegenstehenden Schwierigkeiten von Männern wie Ludw. Camphausen (Cöln) und David Hansemann (Aachen) zu einem glücklichen Ende geführte Unternehmen der „Rheinischen Eisenbahngesellschaft“, das Verfasser als ein Musterbeispiel deutschen Unternehmungsgeistes und deutscher Tüchtigkeit bezeichnet, wird im Zusammenhang mit der allgemeinen Entwicklung der Eisenbahnen bis zur Vollendung der ganzen Strecke Cöln—Herbesthal i. J. 1843 und darüber hinaus noch etwas weiter, bis eine gewisse Stetigkeit der Entwicklung eingetreten ist, eingehender behandelt. Das Werden und die Kämpfe dieser Gesellschaft um ihre Existenz verdienen diese besondere Behandlung, denn nicht nur in der Entwicklung der rheinischen Eisenbahnen, sondern in derjenigen der deutschen Eisenbahnen überhaupt kann sie als ein wichtiger Faktor angesehen werden. Handelte es sich doch hier zuerst um eine größere, als Teil eines entwicklungs-fähigen Netzes geplante Linie, die über die Grenzen Preußens und Deutschlands hinaus den Anschluß suchte an die Eisenbahnen des belgischen Nachbarstaates mit dem Zweck, das preußische Rheinland in eine neue Verbindung mit der Rheinmündung zu setzen, es unabhängig zu machen von Holland, das die Rheinschiffahrt völlig beherrschte.

Um den Zusammenhang mit der allgemeinen Entwicklung des Eisenbahnwesens in Deutschland und mit den anderen rheinisch-westfälischen Unternehmungen klar zu legen, wird über diese ein einleitendes Kapitel vorausgeschickt, das auch die Verhältnisse in England, wo die 1825 eröffnete 41 km lange Eisenbahn Darlington—Stockton die neue Eisenbahn-Aera einleitet, kurz streift. Mitte der 30er Jahre ist in England, das damals 417 km Eisenbahn besaß, der Sieg der Eisenbahn als wichtiges neues Verkehrsmittel bereits unbestritten, während in Deutschland 1835 die erste kleine Eisenbahnstrecke Nürnberg—Fürth eröffnet wird, der 1838 Berlin—Potsdam, 1839 Leipzig—Dresden, 1840 Magdeburg—Leipzig und 1842 Hamburg—Bergedorf folgen. Erst Ende der 30er Jahre ist der Sieg der Eisenbahnen in Deutschland gesichert, aber noch lange übertrug man auf das neue, gegenüber den alten Verkehrswegen der Straßen und Wasserläufe unter ganz anderen Verhältnissen arbeitende Verkehrsmittel, Forderungen, die für dasselbe gar nicht mehr paßten, so den des freien Wettbewerbes auf dem neuen Schienenwege, also die Zulassung auch anderer Transportgesellschaften, eine Forderung, die vielfach in die Konzessionen aufgenommen, zu praktischen Schwierigkeiten allerdings nicht geführt hat.

Sehr interessant sind die Schilderungen, welche die Stellungnahme der preußischen Regierung zu den Eisen-

bahnen kennzeichnen, die zunächst wenn nicht ablehnend so doch durchaus abwartend war, sodaß lange jede staatliche Beihilfe oder gar Beteiligung abgelehnt wurde, wenn auch den Eisenbahnen durch Erteilung mancher Rechte Unterstützung zuteil ward. Andererseits hat sich der preuß. Staat von vornherein ausgedehnten Einfluß auf die Eisenbahn-Unternehmungen gesichert und bereits am 3. Novbr. 1838, also zu einer Zeit, als man noch fast keine Erfahrungen besaß, ein Eisenbahngesetz erlassen. Anfangs auf das Heftigste angefeindet, weil man in seinen äußerst dehnbaren Bestimmungen den Ruin der Eisenbahngesellschaften erblickte, hat sich dieses Gesetz, weil das Schwergewicht in seiner Handhabung lag, den Bedürfnissen anzupassen vermocht und hat in seinen Hauptbestimmungen alle Wandlungen des Eisenbahnwesens überdauert.

Der Plan einer Eisenbahn Cöln—Antwerpen tritt sofort nach der Loslösung Belgiens von Holland auf. Er ging zunächst von Belgien aus, wo man die Bedeutung der Eisenbahnen frühzeitig erkannte und schon am 1. Mai 1834 durch Gesetz die Hauptlinie eines Staatsbahnnetzes festlegte. Für die Herstellung des Anschlusses von der belgischen Grenze nach Cöln wurde am 5. Dezember 1833 der „Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft“ in Cöln, die sich namentlich unter der tatkräftigen Werbearbeit Camphausens gebildet hatte, die vorläufige Konzession erteilt. Dem Wasserbaumeister Henz aus Hattingen wurde die Ausführung von Vorarbeiten übertragen. Die Kosten einer möglichst kurzen Linie von Cöln an die belgische Grenze, die Düren und Aachen nicht direkt berührte, waren auf rund 1,93 Mill. Tlr. bei 11,84 Meilen Länge veranschlagt. Das Kapital fand sich rasch, Camphausen wurde zum Direktor der Gesellschaft gewählt. Aber nun setzten langwierige Kämpfe um die Linienführung ein, die vor allem von Aachen geführt wurden. An der Spitze dieser Bewegung stand in Aachen David Hansemann. Die Regierung wird in den Streit hineingezogen und endlose Verhandlungen beginnen.

Sie werden erst durch die Kabinettsorder vom 12. Februar 1837 beendet, die beide Parteien halbwegs zu befriedigen sucht, tatsächlich aber dem Standpunkt Aachens zustimmt, nachdem die technische Möglichkeit der unmittelbaren Berührung dieser Stadt und deren Vorteile von dort aus überzeugend nachgewiesen waren. Am 9. Juni 1837 wird die „Rheinische Eisenbahngesellschaft“ unter starker Beteiligung der Aachener Partei an dem Aktien-Kapital und der Geschäftsleitung begründet. Camphausen tritt aus der Leitung aus, in der nun Hansemann die wichtigste Rolle spielt. Seiner zähen, unermüdlichen Tätigkeit war es vor allem zu verdanken, daß das Unternehmen durch alle sich ihm immer wieder entgegenstellenden Schwierigkeiten durchgeführt wurde.

Am 21. August 1837 wird die endgültige Konzession für die Linie erteilt, in der sich der Staat so weitgehende Rechte vorbehielt — die Gesellschaft mußte sich auch allen im Verkehrsinteresse etwa später nötig werdenden Maßnahmen der Regierung unterwerfen — daß die Aktionäre anfangs geneigt waren, unter diesen Verhältnissen das Unternehmen fallen zu lassen. Am 1. April 1838 konnte mit dem Bau begonnen werden. Zum Oberingenieur wurde Pickel ernannt mit einem Jahresfixum von 2400 Thlrn. und der Aussicht auf eine Gratifikation von 1000 Friedrichsdor nach zufriedienstellender Vollendung. Er schied aber wegen mancherlei Streitigkeiten, die hauptsächlich in seiner mangelnden organisatorischen Befähigung vom Verfasser gesucht werden, vor Vollendung der Anlage aus.

Die Schwierigkeiten und Kosten der Bahn übertrafen aber alle Erwartungen. Dazu kam im Sommer 1838 ein allgemeiner Kurssturz aller Eisenbahnaktien, an dem ganz besonders die „Rheinische Eisenbahngesellschaft“ stark

*) Die Entstehung der Rheinischen Eisenbahngesellschaft 1830—1844. Ein erster Beitrag zur Geschichte der Rheinischen Eisenbahn von Dr. Karl Kumpmann, Priv.-Doz. der Staatswissenschaften a. d. Universität Bonn. Verlag C. D. Baedeker in Essen-Ruhr. 1910. Pr. geb. 8 M. — Das Buch bildet den I. Bd. der Veröffentlichungen des 1906 begründeten Archivs für Rheinisch-Westfälische Wirtschaftsgeschichte, das von den Handelskammern Rheinlands und Westfalens mit dem Sitz in Cöln ins Leben gerufen worden ist, mit dem Zweck, „das für die Erforschung und Darstellung des großen wirtschaftlichen Aufschwunges im 19. Jahrhundert in Betracht kommende Aktenmaterial zu sammeln, zu ordnen und vor Zerstörung und Untergang zu bewahren“. Außerdem sollen schon jetzt Teile des sich ansammelnden Materiales durch geeignete Kräfte wissenschaftlich bearbeitet und die Ergebnisse dieser Arbeiten in zwanglos erscheinenden Bänden veröffentlicht werden. Die vorliegende Arbeit ist die erste dieser Art. Eine Fortsetzung, welche die eigentliche Geschichte des Rheinischen Eisenbahn-Unternehmens bis zur Verstaatlichung enthalten soll, ist ins Auge gefaßt. —

beteiligt war. Dieser Rückschlag war die Folge der übertriebenen Erwartungen, mit denen man sich nach anfänglichem Zögern auf die Eisenbahnwerte gestürzt hatte. Dabei brauchte die Gesellschaft, deren Mittel gegenüber den Schwierigkeiten, die das Unternehmen bot, nicht entfernt ausreichten, dringend der Beschaffung neuer Mittel. Der um Hilfe angegangene preußische Staat lehnte jede unmittelbare Beteiligung an dem Unternehmen ab, ein angebotenes Darlehen konnte der Gesellschaft aber nichts nützen. Durch geschäftliche Transaktionen, bei denen das Direktorium selbst gegen das Gesellschaftsstatut in vollem Bewußtsein seiner Verantwortung handelte, wurde ein Zusammenbruch verhindert, und bei der belgischen Regierung schließlich die Unterstützung gefunden, die die Regierung des eigenen Landes versagt hatte. Am 18. Oktober 1839 kam nach langen Verhandlungen ein Vertrag mit dem belgischen Staat zustande, der am 1. Mai 1840 aber erst nach langem, bange Harren die Genehmigung der Kammern erhielt. Die belgische Regierung übernahm danach 4000 Aktien. —

Aber auch damit waren die Schwierigkeiten der Gesellschaft noch nicht zu Ende, die Ende 1841 schon gegen 6 Mill. M. aufgewendet hatte. Da sprang endlich der preußische Staat helfend ein, der die Genehmigung zur Ausgabe von Eisenbahn-Obligationen der Gesellschaft erteilte und selbst davon 1 Million M. übernahm. Am 6. September 1841 konnte die Bahn von Cöln bis Aachen eröffnet werden. Es setzte sofort ein starker Verkehr ein. Noch bis Ende des Jahres wurden 110 280 Personen mit 468 Zügen befördert. Der regelrechte Güterverkehr, den man in der ersten Entwicklung der Eisenbahnen für die Nebensache gehalten hatte, wurde erst Ende 1841 aufgenommen.

Eine wichtige Periode in der Weiterentwicklung bildet dann der Plan des Baues der Linie Cöln—Minden, d. h. einer Verbindung des Rheines mit der Weser, die dann weiter östlich mit den dort vorhandenen und geplanten Bahnen und mit der Landeshauptstadt Berlin in Beziehung gesetzt werden sollte. Es wurde damit ein 1838 schon einmal gescheiterter Plan wieder aufgenommen. Auch der preußische Staat erkennt die Bedeutung des Unternehmens jetzt an und bewilligt der Gesellschaft Beihilfe zu den Vorarbeiten. Aber auch hier beginnt dann wieder der Kampf um die Linienführung, wobei nun noch bezüglich des weiteren Anschlusses die Interessen verschiedener deutscher Staaten hineinspielen. Die Regierung entscheidet sich schließlich für die Führung der Linie über Duisburg, lehnt aber eine Verschmelzung der neuen Linie mit der alten ab. Sie stellt Bedingungen, die für die „Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft“ als solche unannehmbar sind, die Aktionäre greifen aber den Gedanken wieder auf und beschließen die Bildung einer neuen Gesellschaft, der „Cöln-Mindener-Eisenbahngesellschaft“. Der weitere Ausbau des rheinisch-westfälischen und des norddeutschen Eisenbahnnetzes überhaupt ist damit eingeleitet.

Ein weiterer Abschnitt des Werkes, auf den wir hier nicht mehr eingehen können, beschäftigt sich mit der Zollabfertigung, dem Fahrplan und mit den Tarifen. Dann

wird die Weiterentwicklung der Gesellschaft bis zur endlichen Vollendung der ganzen Strecke Cöln—Herbesthal geschildert, die noch mancherlei Kämpfe und finanzielle Schwierigkeiten aufzuweisen hat.

Zwar trat 1842 eine Wendung in der preußischen Eisenbahnpolitik insofern ein, als solchen Unternehmungen, die aus wirtschaftlichen und militärischen Gründen dem Staat besonders wichtig erschienen, außerdem aber unterstützungsbedürftig waren, d. h. bei denen man befürchten mußte, daß sie nicht aus eigener Kraft zu Ende geführt werden könnten, Staatsbeihilfen gewährt werden sollten. Es wurden jährlich 2 Millionen Taler zu diesem Zweck bereitgestellt. Die Bedeutung der Rheinischen Eisenbahn wurde zwar anerkannt, eine Beihilfe aber anfangs überhaupt abgelehnt, dann nur unter sehr ungünstigen Bedingungen der Gesellschaft gewährt.

Am 15. Oktober 1843 konnte endlich auch die Strecke Aachen—Herbesthal dem Verkehr übergeben werden, die ganze Bahnstrecke, die eine Länge von nur etwa 11,7 Meilen besaß, war nunmehr fertiggestellt. Die Kosten, die anfangs auf 2 Millionen Taler geschätzt waren, während bei Bildung der Gesellschaft ein Aktienkapital von 3 Millionen Taler als ausreichend erachtet wurde, haben schließlich einschl. der in den folgenden Jahren erforderlichen Erweiterungen (2. Gleis usw.) 10,5 Millionen Taler erreicht, von denen 6,75 Millionen in Aktien, 3,75 Millionen in Prioritäts-Obligationen aufgebracht waren.

Der Eröffnung der ganzen Strecke folgte der Ausbau der Verwaltung, der aber auch nicht ohne Erschütterungen der Gesellschaft abging. Ein unüberbrückbarer Gegensatz zwischen verschiedenen Mitgliedern des Direktoriums führte 1844 zu einem vollständigen Wechsel in demselben. Hansemann trat von dem Schauplatz ab, auf dem er so lange die Rolle eines Führers gespielt hatte, um später seine Kräfte noch größeren Aufgaben zuzuwenden. Er wurde bekanntlich später preußischer Finanzminister, dann Leiter der preußischen Bank, schließlich Begründer der Diskonto-Gesellschaft in Berlin. Seine Führerrolle übernahm Gustav Mevissen, der, damals 29 Jahre alt, das Präsidium der Direktion übernahm. —

Es ist ein überaus interessantes Bild, das in dem anschaulich und frisch geschriebenen Buch abgerollt wird von den ungeheuren Schwierigkeiten, mehr noch wirtschaftlicher als technischer Art, die bei diesem Bahnbau als einem der ersten zu überwinden waren, bei dem es fast noch an allen Erfahrungen und an dem ausreichenden Vertrauen fehlte. Insofern ist dieses Unternehmen, dessen Bedeutung zunächst nur von dem wirtschaftlich aufstrebenden belgischen Staat rechtzeitig erkannt wurde und das auch von diesem allein in der schwersten Krisis gestützt wurde, eine gute Vorschule für alle weiteren Unternehmungen dieser Art gewesen. Wenn es trotz aller Widerwärtigkeiten zu einem glücklichen Ende geführt wurde, so verdankt es das in erster Linie der eigenen Kraft der Gesellschaft und der zähen Ausdauer der Männer, die zu seiner Leitung berufen wurden. —

Fr. E.

Vermischtes.

Bezug der „Deutschen Bauzeitung“. Die Bezieher unserer „Deutschen Bauzeitung“ machen wir darauf aufmerksam, daß bei einer Bestellung der Zeitung durch die Postämter unsere Zeitschrift in Quartformat versandt wird, die Bildbeilagen daher ungebunden in die Hände der Abonnenten gelangen. Die Zustellung der Zeitung erfolgt durch die Post ebenso schnell, wie die Zusendung unter Kreuzband. Wir empfehlen daher diese Bezugsweise und bitten, Bestellungen möglichst zeitig, damit eine Unterbrechung beim Jahreswechsel nicht eintritt, an die Bestell-Postämter des Wohnortes gelangen zu lassen. —

Wettbewerbe.

Ein Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für eine Kaiserin - Augusta - Gedächtniskirche in Weimar soll nach den Meldungen verschiedener Tagesblätter in Bälde zur Ausschreibung gelangen. Die Kirche wird ihre Stelle in der Nachbarschaft der Fürstengruft zu Weimar finden. Das Gelände wird von der Stadt zur Verfügung gestellt. Die Bausumme soll 30000 M. betragen. Es ist eine Anlage gedacht, die sich im Geiste der Ueberlieferung des alten Weimar bewegt. Die Grundsteinlegung für das Gotteshaus soll am 21. Sept. 1911, der hundertsten Wiederkehr des Geburtstages der Kaiserin Augusta, erfolgen. —

Wettbewerb Umgestaltung Kleber-Platz Straßburg. Es erhielten die Arbeit mit dem Kennwort „Blondel“ den I. Preis, Verf. Stadtbrt Beblo in Straßburg; die Arbeit „Argentorum“ den II. Preis, Verf. Arch. Berst, Mitarbeiter Arch. Olbricht in Straßburg; die gleichen Verfasser erhielten für eine weitere Arbeit „Blondel“ den

III. Preis. Zum Ankauf wurden empfohlen 1. „Nur üsgeredt“, Verf. Dipl.-Ing. Detert & Ballenstedt, Mitarbeiter Dipl.-Ing. Ehlgötz in Mannheim; 2. „Nova sint omnia“, Verf. Stadtbauinsp. Kanold in Frankfurt a. M.; 3. „Piazza“, Verf. Burckartsmeyer, Techniker beim Stadtbauamt in Straßburg; 4. „Block A“, Verf. Prof. Paul Bonatz und Arch. Scholer in Stuttgart. —

Im Wettbewerb evangelische Kirche nebst Doppelpfarrhaus in Görlitz erhielten den I. Pr. die Arch. Köhler und Kranz in Charlottenburg, den II. Pr. Stadtbrt. Wagner in Glogau, den III. Pr. Kurt Höppner aus Oschatz. Zum Ankauf empfohlen die Entwürfe „Klosterformat“, „Kirchplatz“, „Fernwirkung“, „Kreuz“. Ausstellung der Entwürfe vom 4.—11. Dez., 11—3 Uhr, in der Aula der Mädchen-Mittelschule zu Görlitz. —

Im Wettbewerb Wohnhaus Zeise in Görlitz erhielt den I. Preis von 500 M. Arch. Hans Richter in Dresden-A., den II. Preis von 300 M. der Entwurf mit dem Kennwort: Gut bürgerlich II (Verfasser unbekannt), den III. Preis von 200 M. Dipl.-Ing. Jos. Müller und Arch. Curt Funcke, beide in Dresden. Angekauft wurde der Entwurf von stud. arch. Curt Günther in Darmstadt. Ausstellung der Entwürfe vom 10.—14. Dezember, Moltke-Str. 6. —

In dem Wettbewerb für ein Duvè-Denkmal auf dem Neustädter Markt in Hannover errang Bildhauer Herting alle drei ausgesetzten Preise. Große Anerkennung fanden die Entwurfsmodelle von Bildhauer Prof. Gundelach und Arch. Lüer, sowie diejenigen des Arch. Gust. Alb. Grote und des Bildh. Waterbeck, sämtlich in Hannover. Der Wettbewerb war beschränkt auf Hannoversche und Linder Künstler. —



* BEILAGE FÜR VEREINE *

Berichte über Versammlungen und Besichtigungen.

Vereinigung Berliner Architekten. Die IV. ord. Versammlung fand unter dem Vorsitz des Hrn. Kayser, später unter dem des Hrn. Wolffenstein, bei Anwesenheit von 39 Mitgliedern am 19. Nov. d. J. statt.

Zu Punkt 1 der Tagesordnung entwickelte Hr. March die Gründe, die ihn veranlaßt haben, aus dem Ausschuß „Groß-Berlin“, der von der „Vereinigung Berliner Architekten“ sowie dem „Architekten-Verein“ zu Berlin zur Behandlung aller, die baulichen Interessen der Frage „Groß-Berlin“ berührenden Angelegenheiten eingesetzt wurde, auszuschneiden und einen privaten Ausschuß mit den gleichen Zielen zu bilden.

Darauf erläuterte Hr. Wenzke eine Reihe ausgeführter Arbeiten der Firma Giesecke & Wenzke in Charlottenburg, die in Aufnahmen nach der Natur, sowie in Entwürfen ein interessantes Bild der Tätigkeit der Firma gaben. Auf die bedeutendste Ausführung, das Seemanns-Erholungsheim zu Klein-Machnow bei Zehlendorf, kommen wir in gesonderter Veröffentlichung zurück. Die übrigen Ausführungen betrafen Herrenhäuser in der Mark, städtische Miethäuser usw. Vervollständigt wurde die Ausstellung durch eine Anzahl feinfühleriger Reisestudien des Redners aus der norddeutschen Tiefebene.

Ein ausführlicher Bericht des Hrn. Schilbach betraf eine Konferenz, welche eine zu diesem Zweck aus der „Vereinigung“ gebildete Kommission aus den Hrn. Körte, Schilbach, Seel und Wolffenstein am 17. Juni d. J. im Polizeipräsidium zu Berlin unter Vorsitz des Hrn. Polizei-Präsidenten v. Jagow hatte, um in gegenseitiger Aussprache Mängel in der baupolizeilichen Behandlung der zur Genehmigung eingereichten Ausführungs-Entwürfe abzustellen. Die Konferenz war veranlaßt durch eine Eingabe der „Vereinigung“ vom 7. Mai 1910, die sich wiederum auf eine Verfügung des Hrn. Polizei-Präsidenten bezog, durch welche die Einreichung von Nachträgen zu bereits der baupolizeilichen Prüfung unterliegenden Entwürfen eingeschränkt werden sollte. Diese Verfügung hat die Architektenschaft Berlins mit Genugtuung begrüßt, da sie einen heilsamen Einfluß auf das gesamte Baugewerbe ausüben und auch dem Architekten seinem Bauherrn gegenüber die Arbeit erleichtern werde. Um dieses Ziel jedoch zu erreichen, hielt die „Vereinigung“ die Abstellung einer Reihe von Mißständen für erwünscht. Der Hauptgrund für die Einreichung von Nachträgen liegt darin, daß die Genehmigung eines zur baupolizeilichen Prüfung eingereichten Entwurfes mindestens drei Monate dauert. Da der Architekt nun zur gründlichen Durcharbeitung seines Entwurfes mindestens die gleiche Zeit braucht, so vergeht ein halbes

Jahr, bis die Bauerlaubnis erteilt wird und mit dem Bau begonnen werden kann. Dieser Zeitverlust bedeutet für den Bauherrn einen erheblichen Zinsverlust und zwingt den Architekten, die Bauvorlagen möglichst schnell, d. h. meist ohne genügende Durcharbeitung einzureichen. Diese Durcharbeitung findet erst während der Dauer der baupolizeilichen Prüfung statt und führt dann zu den Nachträgen mit Abänderungs- und Verbesserungsvorschlägen. Im Besonderen empfand es die „Vereinigung“ als Mißstand, daß vielfach Wochen nach Einreichung der Entwürfe vergehen, ehe die Bauinspektion, die zunächst prüft, die Entwürfe zur Bearbeitung erhält. In Zeiten der starken Bautätigkeit sind die Bauinspektionen so überlastet, daß die Prüfung der Entwürfe unmöglich in der wünschenswerten Frist erledigt werden kann. Vielfach steht auch die Dauer der Abfertigung nach erfolgter Prüfung in keinem Verhältnis zu der Prüfungszeit. Die Eingabe hielt daher eine Abänderung des Geschäftsganges und eine Beschleunigung der Prüfung in erster Linie für wünschenswert. Zunächst schlug sie vor, die provisorische Bauerlaubnis ohne Prüfung der etwa beigegebenen statischen Berechnungen zu erteilen. Denn die genannte Prüfungszeit von einem halben Jahre wird um mindestens 4—8 Wochen verlängert, wenn ein Entwurf erst nach Fertigstellung der zu ihm geforderten statischen Berechnungen eingereicht wird. Da die statischen Berechnungen bei großen Bauten eine ordnungsmäßige Prüfung in der zur Verfügung stehenden Zeit ausschließen, da ferner diese Berechnungen meist von angesehenen Bureaus aufgestellt werden und der Statiker für sie verantwortlich bleibt, so glaubte die „Vereinigung“ eine provisorische Bauerlaubnis ohne Prüfung der statischen Berechnung erlangen zu können, falls der Statiker ein Ingenieur von Ruf sei. Ferner glaubte sie darauf aufmerksam machen zu müssen, daß durch die Einreichung eines Vermessungsplanes mit Angabe der Bauflucht und der Straßenbreite eine Vereinfachung des Prüfungsganges herbeigeführt werden könne, weil dann die städtischen Stellen (Straßen-Baupolizeiverwaltung usw.) ausgeschaltet werden könnten. Auch glaubte die „Vereinigung“ anregen zu sollen, ob sich beim Dispensverfahren nicht auch eine Vereinfachung dadurch herbeiführen lasse, daß für die einmal grundsätzlich entschiedenen, aber sich wiederholenden Fälle auf die erste Entscheidung zurückgegriffen werden könne und daß namentlich auch künstlerische Fragen, die in der Bauordnung nicht vorgesehen sind, auf kürzerem Wege entschieden werden.

Wie Redner feststellte, hat die Kommission bei den Beratungen großes Entgegenkommen der Baupolizei



und die Geneigtheit gefunden, an der Abstellung der gerügten Mängel mitzuwirken, soweit nicht andere Umstände das der Behörde unmöglich machen. Es wurde anerkannt, daß die Dauer der Abfertigung vor und nach der Prüfung durch die Bauinspektion früher zu lange gedauert habe. Hier sei jedoch, soweit die Kanzleien usw. in Frage kommen, schon eingeschritten und es wurde zudem eine scharfe Kontrolle in Aussicht gestellt. Bestritten wurde, daß die ganze Prüfungszeit mehr als zwei Monate dauere; sie betrage nicht mehr als höchstens 6–8 Wochen. Wo sie länger dauere, seien besondere Umstände vorhanden, z. T. Unrichtigkeit der Unterlagen, Unvollständigkeit und Unreife des Entwurfes usw. Die Ueberlastung der Bauinspektion namentlich zur Zeit der lebhaften Bautätigkeit wird anerkannt, aber auch bemerkt, daß schon Abhilfe getroffen sei. Von beiden Seiten wird jedoch betont, daß die Prüfung der Entwürfe durch die zuständigen städtischen Behörden einen unverhältnismäßig großen Bruchteil der Prüfungszeit überhaupt beanspruche. Daher wurde eine rechtzeitige Fühlungnahme mit der Straßen-Baupolizei und bei gewerblichen Anlagen mit dem zuständigen Gewerbe-Inспекtor empfohlen.

Die Erteilung einer vorläufigen Bauerlaubnis ohne Stichproben auf die statische Berechnung und lediglich auf den Umstand hin, daß ein Statiker von Ruf die Berechnungen unterschrieben habe, wurde mit der Begründung abgelehnt, daß sich nicht immer feststellen lasse, wer Statiker oder Ingenieur von Ruf sei. Doch soll in die Prüfung der Vorlagen eingetreten werden, bevor die statischen Berechnungen fertig sind.

Mit der Einreichung eines amtlichen Vermessungsplanes und der Ausschaltung der städt. Straßen-Baupolizei-Verwaltung erklärte sich der Hr. Polizei-Präsident einverstanden, falls mit den städtischen Behörden hierüber eine Einigung erzielt werde. Eine Abänderung des Dispenzverfahrens konnte nicht in Aussicht gestellt werden; es soll jedoch schon beim Vorentwurf der Wunsch auf Mitbeteiligung des Bezirksausschusses ausgesprochen werden können. Die grundsätzlich entschiedenen Fälle werden Gesetz. Bei verwickelten künstlerischen Entwürfen konnte eine Vereinfachung des Verfahrens durch sofortige Mitbeteiligung des Bezirksausschusses in Aussicht gestellt werden. An der Besprechung dieser Fragen beteiligten sich die Hrn. Cremer, Herzberg, Kayser und Körte.

Zum Schluß berichtete Hr. Albert Hofmann über die internationale Architektur-Ausstellung in Rom 1911 mit Bezugnahme auf die S. 751 und 752 abgedruckten Vorschriften, die hierüber von der Ausstellungskommission erlassen wurden. Die internationale Kunstausstellung, in welcher die geplante Architektur-Ausstellung einen Teil bilden wird, erhält ein eigenes Gebäude auf dem Gelände zwischen der Villa Borghese und dem Museum der Villa di Papa Giulio. Aus der Besprechung, an der die Hrn. Brurein, Ebhardt und Spindler beteiligt sind, geht eine Geneigtheit der Mitglieder hervor, die Ausstellung zu beschicken, wenn die sehr kurzen Termine verlängert und die Frage der Unkosten, des Platzes im Gebäude überhaupt, geklärt sind. Diese Klärung soll zunächst herbeigeführt werden, ehe weitere Schritte mit Verband und Bund unternommen werden. —

Vereinigung der höheren Baubeamten Preußens. In der Schöneberger Stadtverordnetenversammlung vom 14. November d. J. stand die Magistratsvorlage betr. die Wiederbesetzung der durch den Tod des Ob.-Bürgermeisters Wilde erledigten Stelle des Ersten Bürgermeisters zur Beratung. Hierbei wurde seitens des Stadtverordn. Lessig der Antrag gestellt, daß auch Techniker, die eines der staatlichen Baumeister-Examen bestanden hätten, grundsätzlich in den Kreis der Bewerber aufgenommen werden sollten. Seitens der Hrn. Zobel und Bamberg wurde ferner gefordert, daß auch Kaufleute von der Art eines Dernburg zugelassen werden möchten. — In diesen Anregungen spiegelt sich ein erfreulicher moderner Zug wieder. Der „Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ und die gesamte höhere Technikerwelt kann mit Befriedigung auf den Wandel der Zeiten blicken, der sich schon darin ankündigt, daß ein teils natürlich entstandenes, teils künstlich genährtes Vorrecht eines Berufsstandes von den verschiedensten Seiten angezweifelt wird. Der genannte Verband und auch die junge „Vereinigung der höheren Kommunalbaubeamten Preußens“, in Berlin, vertreten beide den wichtigen Grundsatz, daß alle durch Studium und Praxis geschulten Männer in die leitenden Stellen der Industrie, der Kommunen, des Staates und des Reiches gelangen müßten, ohne durch die Schranke der richterlichen oder sogen. Verwaltungsqualifikation aufgehalten zu sein.

Hoffen wir, daß die demnächstige Ausschreibung *) der Stelle des Schöneberger Oberbürgermeisters im Sinne der

Anträge aus der Stadtverordnetenversammlung tatsächlich auch erfolgt. Aber noch mehr: daß sich unter den Mitgliedern des eingesetzten Wahlausschusses und des Plenums auch Männer finden, die für erprobte Techniker, wensich solche melden, bereit sind, eine Lanze zu brechen.

Wir bezweifeln keinen Augenblick, daß eine genügende Zahl von geeigneten, befähigten Technikern für den Magistrats-Dirigentenposten der modernen Großstadt Schöneberg vorhanden sind, aber wir fürchten, daß die meisten unter ihnen angesichts des noch weit verbreiteten Vorurteils zugunsten der Juristen sich von der Bewerbung abhalten lassen. Wir sind jedoch der Meinung, daß sie es nicht tun sollten, sondern sich für die Technik und den Technikerstand in die Bresche stellen müßten. — Dr. H.

Bericht über die Tagung der höheren technischen Baupolizeibeamten Deutschlands. Soeben ist das Protokoll **) über die am 23. Febr. d. Js. in Berlin abgehaltene Tagung der höheren technischen Baupolizeibeamten Deutschlands im Druck erschienen. Es enthält außer den auf der Tagung vorgetragenen Berichten die an die einzelnen Punkte der Tagesordnung sich knüpfende Aussprache nach stenographischer Niederschrift und gibt somit ein Bild der Ansichten der Baubeamten vieler großen Städte. Da bei der kräftigen Entwicklung und vielseitigen Anwendungsmöglichkeit des Betonbaues Meinungsverschiedenheiten zwischen den Bauenden und der Baupolizei hier am schärfsten hervortreten, nimmt die Aussprache über die aus diesem Gebiet angeregten Fragen den breitesten Raum ein.

Bei der Art der für alle Baupolizeiverwaltungen gleich wichtigen Verhandlungsstoffe und dem Interesse, das die beteiligten Fachkreise der Tagung und ihren Bestrebungen entgegengebracht haben, muß die Veröffentlichung des Berichtes durch den Druck mit Freuden begrüßt werden. Der Austausch von Meinungen und Erfahrungen auf dem vielseitigen Gebiete der baupolizeilichen Tätigkeit, sei es der Beamten unter sich oder mit Männern der Wissenschaft und der Praxis, wird zweifellos von günstigem Einfluß auf die einheitliche Handhabung baupolizeilicher Bestimmungen sein und eine Klärung bedeutsamer bautechnischer und wirtschaftlicher Fragen herbeiführen.

Wünsche hinsichtlich der bei Aufstellung der nächsten Tagesordnung zu berücksichtigenden Verhandlungsgegenstände nimmt Hr. Dr.-Ing. Sachs in Dortmund, Hagen-Straße 52 entgegen. — Sch.

Mittelrheinischer Bezirksverein des Badischen Architekten- und Ingenieur-Vereins in Karlsruhe. Vers. am 27. Juni 1910. Vorsitzender: Hr. E. Deines. Auf der Tagesordnung stand: „Der Entwurf des badischen Murgwerkes“. In der Aula der Technischen Hochschule zu Karlsruhe sprach Hr. Ob.-Brt. Prof. Rehbock über diese, die Öffentlichkeit in Baden bereits seit einigen Jahren beschäftigende Frage. Anlaß hierzu gab dem Redner eine neue Denkschrift der großh. Generaldirektion der badischen Staatsbahnen über das Murgwerk. Nach Eröffnung der Sitzung begrüßte der Vorsitzende die den Aulasaal bis auf den letzten Platz füllende Versammlung, dankte den Gästen (befreundete Vereine, Mitglieder der I. und der II. Kammer) für ihr Erscheinen und erteilte Hrn. Rehbock das Wort.

An Hand von Zeichnungen und Lichtbildern erläuterte nun der Vortragende in klarer, ruhig sachlicher Weise die vorliegenden Entwürfe: den seinigen, den der Generaldirektion und den von Fischer-Rheinau. Es wurde festgestellt, daß der Entwurf der Generaldirektion eine Abänderung des Rehbock'schen Planes ist. Die Änderungen sind im allgemeinen von geringer Bedeutung, drei derselben aber von Wichtigkeit und bedeuten eine Verschlechterung sowohl in wirtschaftlicher als auch in betriebstechnischer Beziehung. Es wurde ferner festgestellt, daß die Denkschrift der Generaldirektion ein falsches Bild von der Entstehung des Entwurfes und über die Autorschaft gibt. Es wurde schließlich festgestellt, daß die Obergutachter, welche die Generaldirektion ernannte, gar kein abschließendes Urteil über die vorliegenden Entwürfe fällen konnten, da ihnen nicht alle zur Beurteilung notwendigen Unterlagen zur Verfügung standen und da dieselben nur 16 von der Generaldirektion aufgestellte Fragen zu beantworten hatten. Die Obergutachter und die Fragen an dieselben waren dem Vortragenden bis zu dem Tage der Zusammenkunft (die nur einige Stunden dauerte) ebenso unbekannt wie der Entwurf der Generaldirektion selbst, auf den sich die Fragen mitbezogen. Nach diesen Feststellungen verwahrte sich der Vortragende gegen die Behandlung von seiten der Generaldirektion, indem er bekannt gab, daß ihm bei Verkauf seines Entwurfes an die Generaldirektion auf sein bestimmtes Verlangen die Ver-

*) Die Ausschreibung der Stelle ist inzwischen ohne Forderung einer bestimmten Vorbildung mit Frist zum 20. Dez. d. Js. erfolgt. Die Red.
**) Göhmann'sche Buchdruckerei und Verlag, Hannover. Preis 3 M.

sicherung gegeben wurde, daß ohne seine Zuziehung keine Änderungen an seinem Entwurf vorgenommen werden sollten. Dieses Versprechen hat die Generaldirektion nicht gehalten, vielmehr den Entwurf umgearbeitet und nun als den ihrigen der Öffentlichkeit übergeben.

Die in ruhiger, schöner Weise vorgetragene Ausführungen des Redners fanden den lebhaftesten Beifall, dem der Vorsitzende durch den herzlichsten Dank für den interessanten Vortrag Ausdruck gab, indem er die bestimmte Erwartung aussprach, daß ein Weg gefunden werden müsse, der Hrn. Rehbock zu seinem Recht verhilft.

Und nun ergriff unser Ehrenmitglied, der Senior der Technischen Hochschule, Geh. Ob.-Br. Dr. Baumeister das Wort. Goldene Worte waren es, die die gespannt lauschende Versammlung da vernahm. Er ist seit langen, langen Jahren ein guter Freund der Generaldirektion, aber wie hier der Techniker gegen den Techniker vorgeht, wie hier von Kollegen gegen Hrn. Rehbock gearbeitet wird, indem ihm die Urheber- und Prioritätsrechte an seinem großen Werk abgesprochen werden, das bedauert er auf tiefste und kann es nicht verstehen. Und dies in einer Zeit, da es doch wahrlich not tut, daß wir Techniker fest zusammenhalten und jeglichen Zank und Streit vermeiden. Und über allem hat doch das Wohl des Staates zu stehen! Wenn die Generaldirektion Hrn. Rehbock die doch wahrlich verdiente Mitwirkung zugestanden und damit seine reichen Kenntnisse in den Dienst der großen Sache gestellt hätte, so wäre heute gewiß die für Baden so wichtige Kraftquelle an der Murg im Bau. Wir aber vom badischen Architekten- und Ingenieur-Verein, wir von der Technischen Hochschule, wir Techniker alle, wir scharen uns um unseren Kollegen Rehbock und sprechen es offen aus: „Der Urheber des den Landständen vorgelegten Entwurfes des Murgwasserwerkes ist nicht die großh. General-Direktion, sondern Hr. Ob.-Br. Prof. Rehbock!“ Begeisteter Beifall lohnte dem greisen Redner sein warmes, mannhaftes Eintreten für den Kollegen und drückte die freudige Zustimmung der Versammlung aus.

Sodann sprach Hr. Ministerialrat Wolpert, nicht als Mitglied der Generaldirektion, sondern als Mitglied unseres Vereins, daß auch der andere Teil gehört werden müsse und kündigte zu geeigneter Zeit die Antwort der General-Direktion an.

Hr. Ing. Sondermann führte aus, daß das Obergutachten in der hier gezeichneten Weise kein unparteiisches Gutachten genannt werden dürfe, daß vielmehr für diesen Fall unbedingt ein Schiedsgericht zu entscheiden habe.

Der Vorsitzende erklärte nun nochmals, wie er es bereits am Anfang der Versammlung getan hatte, daß der Verein es wünscht, daß auch die Generaldirektion ihre Ansicht zum Ausdruck bringe, und er bietet sich, einen nochmaligen Abend zu weiterer Besprechung einzuberufen. Alsdann dankte er seiner Magnifizenz dem Hrn. Rektor der Technischen Hochschule für die so freundliche Ueberlassung der Aula und schließt die eindrucksvoll verlaufene Versammlung. —

D—s.

Verband der Baugeschäfte von Berlin und den Vororten. Der Verband der Baugeschäfte hielt am 7. November im Gebäude der Handwerkskammer eine außerordentliche Generalversammlung ab. Die Versammlung erteilte ihre Zustimmung zum Ankauf eines Grundstückes, auf dem ein eigenes Verbandshaus errichtet werden soll und genehmigte den Kaufvertrag. Sodann berichtete der Vorsitzende, Baumstr. Heuer, über die Vorgänge, welche zum Austritt des Berliner Verbandes aus dem Deutschen Arbeitgeberbund für das Baugewerbe geführt haben. Die Maßnahmen des Vorstandes fanden die einmütige Billigung der Generalversammlung, die ihrem Vorsitzenden Anerkennung und Dank für die treffliche Führung des Verbandes aussprach. Den Schluß der Tagesordnung bildete ein Vortrag des Generalsekretärs Dr. Mielenz über die Reichswertzuwachssteuer, an der das Baugewerbe naturgemäß lebhaft interessiert ist. Einstimmig gelangte folgende Entschliebung zur Annahme:

„In Erwägung, daß unter der Herrschaft eines Reichswertzuwachssteuergesetzes die überaus große Verschiedenartigkeit der Verhältnisse im Deutschen Reich niemals genügend berücksichtigt werden kann, daß ein Zurückgehen auf eine lange Vergangenheit bei der Ermittlung des Erwerbspreises zu großen Ungerechtigkeiten und in Verbindung damit zu vielen langwierigen Prozessen führen müsse, daß der teilweise Fortfall der Wertzuwachssteuer die Gemeinden veranlassen muß, neue Steuerquellen zu suchen, erklärt sich die Generalversammlung des Verbandes der Baugeschäfte von Berlin und den Vororten entschieden gegen die Einführung einer Reichswertzuwachssteuer. Sollte der Reichstag diesem Steuergesetz dennoch seine Zustimmung geben, so erwartet die Gene-

ralversammlung bei den Bestimmungen über die Ermittlung des unverdienten Wertzuwachses die Berücksichtigung der billigen Ansprüche des Baugewerbes, das an einem gesunden und leichten Grundstücksverkehr ein Lebensinteresse hat.“ —

Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hamburg. Vers. am 18. März 1910. Vors. Hr. Bubendey, anwes. 82 Pers. Aufgen. Hr. Dipl.-Ing. P. Specht, Hr. Ing. L. Engelbrecht und Hr. Dipl.-Ing. C. Backofen.

Hr. Schüler nimmt das Wort zu einem Vortrag über die Einschienenbahn. Ausgehend von den bekannten Vorschlägen des Zeitungsverlegers Scherl zu einer Reorganisation des Eisenbahnbetriebes auf Grund des Systems der Einschienenbahn, gibt Redner eine kurze Uebersicht über die geschichtliche Entwicklung der Einschienenfrage und tritt in eine kritische Würdigung der Reformgedanken ein. Redner bezeichnet den größten Teil der Scherl'schen Vorschläge vom verkehrs-, betriebs- und bautechnischen Standpunkt aus, sowie aus wirtschaftlichen Rücksichten als ungeeignet und gibt sodann unter Vorführung von Experimenten ein eingehendes Bild von der Wirksamkeit der angewendeten Kreisel.

Am Schluß seines Vortrages weist Redner noch auf die Bestrebungen hin, auch auf den Zweischienenbahnen eine ruhigere Gangart der Wagen durch Verbesserung der Untergestelle zu erreichen. Diesem Zweck dienen unter anderem die Drehgestellwagen, deren bisher übliche Anordnung, wie der Redner an einem Modell zeigt, noch erheblicher Verbesserungen fähig ist, namentlich durch die Einführung des von ihm erfundenen ineinander greifenden Doppeldrehgestelles.

Zum zweiten Punkt der Tagesordnung wird Hrn. Grell das Wort zu einem Vortrag über den Neubau des Pfarrhofes St. Jacobi erteilt. Die dem Architekten gestellte Aufgabe bestand darin, 4 Pastorenwohnungen, eine Krippe mit Schwesternheim und einen Gemeindesaal mit den nötigen Nebenräumen in einem Gebäude unterzubringen.

Redner erklärt an der Hand des Bauprogrammes die Plangestaltung und wendet sich sodann der Konstruktion des Gebäudes zu, wobei er u. A. die Anordnung von Eisenbetonträgern zur Aufhebung des Seitenschubes der Dachbinder über dem großen Saale erklärt. Für die Fassaden, die im Stil der holländischen Renaissance unter Verwendung von Barockmotiven ausgebildet sind, ist Ziegelrohbau mit reicher Sandsteingliederung gewählt worden. —

Versammlung am 8. April 1910. Vors. Hr. Bubendey, anwes. 106 Pers.

Nach Beschlußfassung über eine Satzungsänderung betr. Vertretung des Vereins vor den Grundbuchämtern usw. nimmt Hr. Wöhlecke das Wort zu einem Vortrag über das Empfangsgebäude der St. Pauli-Landungsbrücken. Es war die Aufgabe des Architekten, eine Reihe von einzelnen, den verschiedensten Zwecken dienenden Gebäuden, welche von einander durch 5 Brückendurchgänge zu trennen waren, architektonisch zu einer Baugruppe zusammenzufassen. Der östliche Bau vereinigt den Flutmesserturm mit dem Restaurant, die beiden folgenden Bauten dienen den Zwecken der Hamburg Amerika-Linie, der nächste Bau ist der Stade-Altländerlinie zur Verfügung gestellt, es folgt sodann das Beamtenwohngebäude, in welchem auch eine Untersuchungsstation für eingeführtes Fleisch untergebracht ist. Der die Baugruppe im Westen abschließende, ebenfalls mit einem Turm gekrönte Bau enthält die Wohnung des Hafenkaptäns. Das Dach, welches auch die Brückendurchgänge überdeckt, ist als Terrasse ausgebildet, von welcher aus sich eine herrliche und umfassende Aussicht auf den Hafen und die Elbe bietet. Zwei der Brückendurchgänge sind zu Empfangsräumen ausgestaltet, um bei Fürstenempfängen und ähnlichen Gelegenheiten einen würdigen Rahmen abzugeben. In zahlreichen Lichtbildern führt Redner das Gesamtbild und die Einzelheiten des Baues vor, welche zeigen, wie sicher die architektonischen Schwierigkeiten bewältigt worden sind.

Hr. Löwengard berichtet sodann über die Bestrebungen zur Einführung von Architektenkammern. Nach einer eingehenden Darlegung der bisherigen Vorgänge geht der Vortragende, indem er sich auf die Kritik der Ortsgruppe Hamburg des Bundes Deutscher Architekten stützt, auf den bisherigen Entwurf eines Reichsgesetzes ein und kommt zu dem Schluß, daß gewichtige Bedenken gegen wesentliche Bestimmungen des Entwurfes erhoben werden müssen und daß auch die Vorlage des Verbandsausschusses keine genügende Klärung gebracht hat. Auf seinen Antrag wird schließlich beschlossen, daraufhin zu wirken, daß die Angelegenheit auf der Abgeordnetenversammlung in Frankfurt a. M. auf 1 Jahr vertagt werde. —

Burch.

Versammlung am 15. April 1910. Vors. Hr. Bumbendey, anwes. 47 Pers.

Hr. Bauer spricht über den Bau des Hotels Atlantic. Der Vortragende gibt zunächst einen Rückblick über die Baugeschichte des Hauses, das im Winter 1906 von den Architekten Wellermann & Fröhlich für den Bankier Eberbach begonnen, nach Uebergang auf die Berliner Hotelgesellschaft durch die Firma Boswau & Knauer fortgesetzt und trotz aller Programmänderungen mit den gesamten inneren Einrichtungen in der unverhältnismäßig kurzen Zeit vom Sept. 1908 bis 1. Mai 1909 vollendet wurde.

An der Hand zahlreicher Lichtbilder wurden die Grundrisse der verschiedenen Stockwerke und die von mehreren Firmen zum Teil nach einem engeren Wettbewerb abwechselungsreich und charakteristisch ausgestatteten Innenräume erläutert. Von Interesse sind auch die äußerst umfangreichen technischen Einrichtungen, die der moderne Betrieb des Hotels mit seinen Restaurations- und Gesellschaftsräumen, den 236 Logierzimmern mit 330 Fremden- und etwa 100 Personenbetten erforderte. Es wurde dabei die von der Reichspost gelieferte Telephonanlage, die Hausteleson- und Rohrpostanlage für den inneren Betrieb, die Aufzüge, die Eisfabrikation und Kühlmaschinenanlage, die Wäscherei und die elektrische Zentrale mit ihren 150 HP. behandelt und schließlich die von einer zentralen Stelle bediente und kontrollierte Heizungs- und Ventilationsanlage mit Ozonerzeugung geschildert. — L.

Sächsischer Ingenieur- und Architekten-Verein. In der Wochen-Versammlung am 14. März 1910 sprach Hr. Hofrat Professor O. Seyffert über: Volkskunst und Heimatschutz. Wir entnehmen den Ausführungen des Redners nachstehenden Gedankengang: Mitte der 90er Jahre v. Jahrh. traten Bestrebungen auf, aus der heimischen Volkskunst neue Anregungen zu gewinnen. Volkskunst ist im weitesten Sinn jedes Kunstwerk, das die Gefühle und Denkungsart eines Volksstammes zum Ausdruck bringt, in der Hauptsache ist sie die Kunst des kleinen Mannes, der nicht „Kunst studiert“ hat. Vor allem trägt sie den Bedürfnissen der Heimat Rechnung. Sie pflegt nicht nur die Eigenart heimischer Ueberlieferung, sondern sie ist im Wechsel der historischen Stile frisch geblieben. Freilich müssen wir das Wesen der Volkskunst innerlich verstehen lernen. Gerade ihre Naivität läßt sich nicht äußerlich nachahmen. Die ländliche Kultur hatten wir ganz vergessen, schienen uns doch Bauernhaus und Studium klassischer Stile nicht zusammen zu passen.

Aus den volkskundlichen Bestrebungen wuchs der Heimatschutz empor, der sich naturgemäß in erster Linie des Landes annahm. Seine erste Tätigkeit erstreckte sich selbstverständlich auf die Außenarchitektur; denn hier lag die Sünde auf der Straße. Heimat in erster und engster Begrenzung ist unsere Wohnung, in der sich unser Familienleben abspielt. Weiterhin sind Kirche, Schule und Friedhof hinzuzurechnen. In der Fürsorge für die Alltagskunst nähert sich der Heimatschutz wieder den volkskundlichen Bestrebungen, die sich von jeher der Volkskunst angenommen hatten. Und Heimatschutz und Volkskunde hier wieder vereint, werden gemeinsam arbeiten.

In der Festigung und Förderung des guten Geschmacks liegt eine ungeheure Aufgabe, in der sich alle Kulturfragen unserer Zeit begegnen. Deshalb dürfen wir nicht innehalten, nur die Außenseite unserer Häuser einfacher und geschmackvoller zu gestalten. Und wenn einmal das Heimatschutzgesetz überflüssig sein wird, dann ist unsere geschmackliche Bildung sicher soweit gediehen, daß unser Leben mit all seinem Drum und Dran wieder zu einem schönen Volkslied harmonisch zusammenklingt. Einst war auf dem Lande die Volkskunst die Erzieherin. Wir wollen daher ihr Erbe dort, wo sie geherrscht, antreten, und aus der Volkskunst muß sich eine Kunst für's Volk gestalten!

Eine Art Volkskunst kann immer noch gedeihen, wo im Lohn gearbeitet wird. Sie ist ausgeschlossen, wo Akkordarbeit eintritt. Das Handwerk kräftigen heißt darum, nicht nur eine Art Volkskunst lebendig erhalten, sondern auch, das Ansehen für das Solide, das mit der Hand Geschaffene wieder kräftigen.

Weiterhin müssen unsere jungen Künstler und Kunsthandwerker weniger theoretisch, sondern praktischer erzogen werden. Dem Lernenden müssen die Bedürfnisse des kleinen Mannes näher gebracht werden, und auch auf unseren Hochschulen ist es für ebenso wichtig zu erachten, den Sinn für zweckentsprechende schlichte Erzeugnisse, für heimische Eigenart zu wecken, als Entwürfe für große Staatsbauten zu zeichnen. Unsere heutige Erziehung berücksichtigt die Geschmacksbildung recht wenig. Deshalb spricht auch aus den Wohnungseinrichtungen der gebildeten Stände eine Verbildung des Geschmacks. Dank der mächtigen, durch den Dürer- und den Werkbund ent-

fachten Bewegungen und der großen, gut geleiteten Ausstellungen ist aber bereits ein Wandel zum Besseren zu verzeichnen. Nochein Wertmesser unseres Ungeschmacks sind die Friedhöfe. Die Poesie ist auch hier geflohen, und auf den Gräbern steht das ernste Symbol der Unkultur unserer Tage als öffentlicher Ankläger.

An zahlreichen Lichtbildern von schlagender Ueberzeugungskraft wurde hierauf gezeigt, wie herzerfreuend unsere Volkskunst in schlichten Formen künstlerisch zu wirken gewußt hat. Redner schließt, er habe zeigen wollen, daß man beim Kleinen und Kleinsten anfangen muß, um einmal groß zu werden, und daß man den Kulturzustand eines Volkes danach messen muß, wie weit er in die Tiefen gedrungen ist, wie weit er sich des Kleinen und Kleinsten angenommen hat. — Sch.

Architekten- und Ingenieur-Verein zu Frankfurt a. M. Am 14. Februar 1910 berichtete zunächst Hr. Lion über die Vorbereitungen zur Wander-Versammlung. Darauf sprach Hr. Kölle im Anschluß an eine für Ph. Holzmann & Cie. ausgeführte Reise zur Förderung von Hafenbauten in Bueno Aires über Argentinien. Der Weg führte mit der Hamburg-Südamerika-Linie über Lissabon entlang der südamerikanischen Ostküste. Die Einleitung bildeten geographische, klimatische und hydrographische Betrachtungen des La Plata-Landes und solche über ihre Bevölkerung, sowie deren Zusammensetzung mit Betonung des günstigen Einflusses der Deutschen auf die Eingeborenen, die Italiener und Spanier. Redner gedenkt der gewaltigen, stets zunehmenden und lohnenden Einwanderung, der Viehzucht, der Boden- und Waldkultur, des Weinbaues, der Ausfuhr-, wirtschaftlichen und finanziellen Verhältnisse, auch des Blühens des Staates Argentinien ohne Steuer-Erhöhung. Die 25000 km Eisenbahnen sind fast ganz in englischen Händen, die Landes-Regierung hat sich aber das Vorkaufsrecht und die Tarifregelung gewahrt.

Es folgt die Besprechung des Bebauungsplanes der schachbrettartigen, ziemlich engstraßigen Stadt-Anlage an der Hand des Planes. Das Gebiet mißt, nur von London und New York übertroffen, 18/15 km bei praktischer Gesamtdisposition, deren Tram-Wagen- und Fuß-Verkehr aber noch der Verbesserung durch einen Längsdurchbruch bedarf, während der Querverkehr durch bis zu 30 m breite Avenuen unterstützt wird. Er steht zum baldigen Stadtjubiläum mit einem Aufwand von 50 Millionen bevor, desgl. eine Untergrund-Bahn. Die in den Peripherie-Quartieren mangelhafte Straßenbefestigung ist im Stadt-Zentrum gut. Auch die Wasserversorgung aus den mit Filtern versehenen Laplata-Pumpwerken ist befriedigend.

Die reiche Photographie-Ausstellung weist sehr stattliche öffentliche, erst als Rohbauten ausgeführte und später mit monumentalen Fassaden versehene, sowie Privatbauten auf. Unter ihnen ragt das Riesentheater hervor, das größte der Welt mit 4000 Sitzplätzen und 5 Rängen. Wundervoll sind die Parks am Laplata mit ihrem großartigen Rennsport. Die 8 Gesellschaften der Tram-Bahnen besitzen eine Bahnstrecke von über 500 km. Das Elektrizitäts-Werk ist in Berliner Händen. Durch dessen Bau kam die Firma Ph. Holzmann nach Argentinien. Die großartigen Bauten dieses Werkes, welche Hr. Kölle in Plänen vorführt, erforderten wegen schlechten Untergrundes eine Gründung mit 16 m langen Eisenbeton-Pfählen, eine Bauweise, die in dem holzarmen Lande überhaupt durch die Verhältnisse geboten erscheint. Die Bauten sind von Kölle's Amtsvorgänger Dir. Lauter begonnen worden. Außerdem wirkt dort die Firma Wayss & Freytag. Beide beschäftigt zurzeit die Laplata-Hafen-Erweiterung, welche einen Aufwand von 110 Mill. M. erfordert. An der Nordseite des Laplata wird ein Rangier-Bahnhof nötig, dessen Verbindung mit dem Industrie-Gebiet, besonders mit der Pacific-Bahn, große Tunnel erfordert. Leider sind die herrlichen Ufer-Anlagen bedroht, der Laplata wirft massenhaft Sinkstoffe aus. Schon jetzt kosten die Freihaltung des Talweges und die Abwendung der Gefahr, von Buenos Aires abgeschnitten zu werden, jährlich 6—7 Mill. M. Um diese großartigen Arbeiten wetteifern Engländer, Franzosen und Deutsche, deren letzterer Sieg erhofft wird. Den Schluß des die Zuhörer bis gegen Mitternacht fesselnden hochinteressanten Vortrages bildeten schöne Lichtbilder der Reise-Ausblicke. — Gerstner.

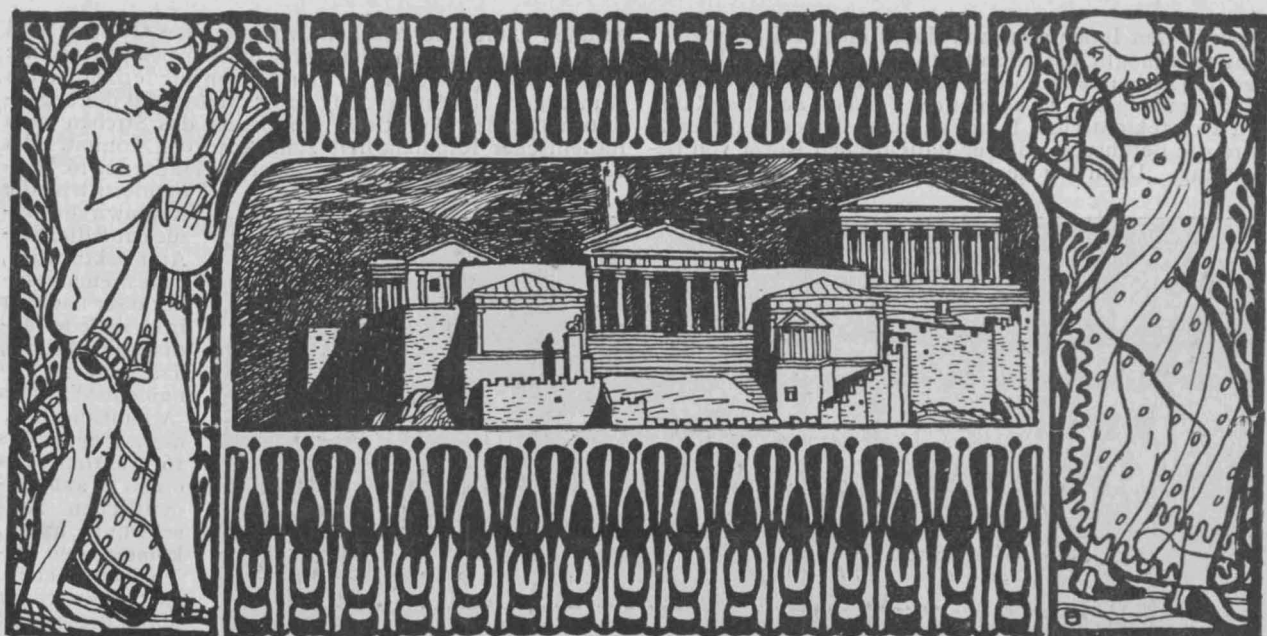
Inhalt: Das neue Krankenhaus der Gemeinden Reinickendorf, Tegel, Wittenau und Rosenthal in Reinickendorf. — Die Entstehung der Rheinischen Eisenbahngesellschaft 1830—1844. — Vermischtes. — Wettbewerbe. — Vereine. —

Bildbeilage: Das neue Krankenh. der Gem. Reinickendorf, Tegel, Wittenau und Rosenthal in Reinickendorf.

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



LITERATUR. * ROMANISCHES
BAUKUNST IN FRANKREICH. HER-
AUSGEGEBEN VON JULIUS BAUM. * VERLAG
VON JULIUS HOFFMANN
IN STUTTGART 1910. *
KREUZGANG SAINT
TROPHIME IN ARLES,
DEPARTEMENT BOU-
CHES-DU-RHONE. **
=== DEUTSCHE ===
** BAUZEITUNG **
XLIV. JAHRGANG 1910
**** NO. 98. ****



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIV. JAHRGANG. NO. 98. BERLIN, 7. DEZEMBER 1910.

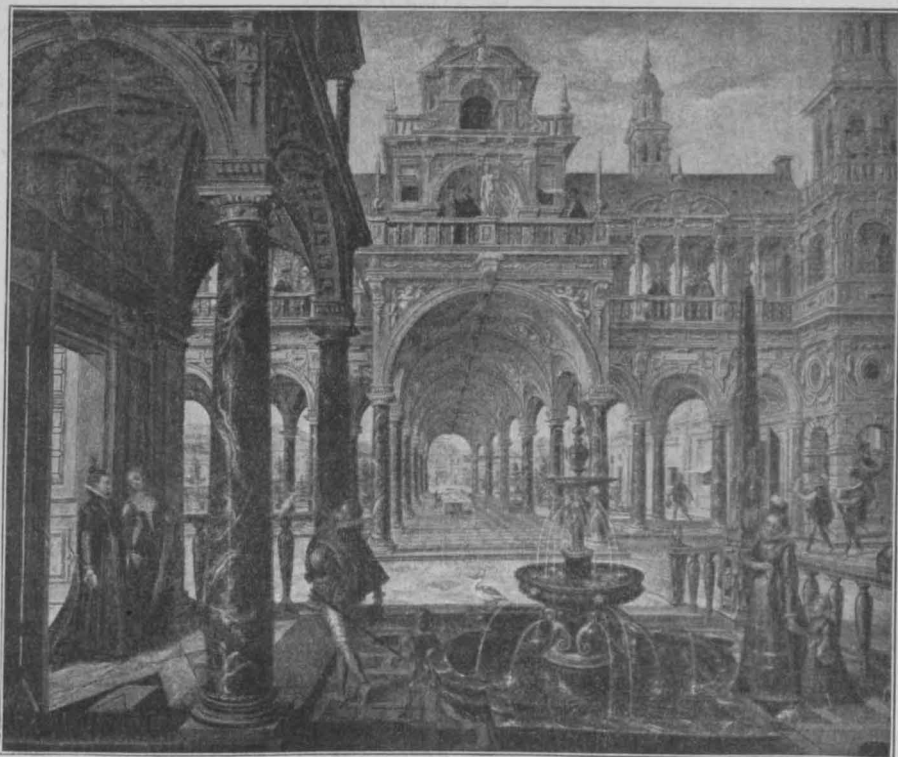
„Bücher sind kein geringer Teil des Glücks“
Friedrich der Große.

LITERATUR.

A. Architektur.

Das niederländische Architekturbild. Es ist ein abseits der allgemeinen Architekturbetrachtung liegendes Gebiet, welches Hans Jantzen in einer gesonderten, sehr dankenswerten Veröffentlichung behandelt.*) Ein Gebiet, welches bisher wenig beachtet wurde, gleichwohl aber ein Gebiet von höchstem Interesse. „Zu allen Zeiten“, schreibt der Verfasser, „haben in den Niederlanden die Probleme einer Darstellung des Innenraumes Geltung gehabt. Sie erhalten gesteigerte Bedeutung, je mehr wir uns dem entwickelten Raumstil der holländischen Barockmalerei nähern. Und da sehen wir, wie mit dem dritten Viertel des XVI. Jahrhunderts eine Bildgattung einsetzt, die ihr letztes Ziel in einer erschöpfenden Auseinandersetzung mit dem Kirchenraum sucht und bis zum Ausgang des XVII. Jahrhunderts eine ununterbrochene Reihe von Lösungen bietet“. Die Wurzeln des niederländischen Architekturbildes gehen bis in das Mittelalter zurück. Das Bild entwickelte sich, als sich der Mensch in den natürlichen Zusammenhang aller Dinge eingeordnet hatte. Das vollzog sich während des XV. und XVI. Jahrhunderts. Jan van Eyck steht an der Schwelle der neuen Auffassung. Er gewinnt neue Weisen des Zusammensehens von Figur und Räumlichkeit, und zwar einer Räumlichkeit, wie sie in ihrer naturalistischen Durchbildung die Entwicklung der Gotik gebracht hatte. Der Bildarchitektur dieses Meisters ist die des Rogier van der Weyden durchaus entgegengesetzt. Während sich bei van Eyck Figur und Raum so zusammenordnen, daß eine weite Raumwirkung entsteht, in welche die Figuren gesetzt werden, liebt es Rogier,

einzelne Szenen zu umrahmen, um sie von anderen Szenen oder von der Umgebung zu trennen. Charakteristisch für Rogier's Art ist der Mangel an räumlicher Einheit, obwohl van Eycks Vorbild auf Rogier und dessen Schule eingewirkt hat. Näher zu van Eyck führen wieder die Kirchen-Architekturen, die die alte holländische Malerei besitzt. In der Entwicklung des Innenraumes im 15. Jahrhundert bleibt der Raum noch immer als Teilraum im Bilde stehen, der neben den Figuren der Hauptdarstellung zurücktritt. Es bedurfte einer Wandlung der Auffassung von der Bedeutung der Figur, um eine organische Einbeziehung der



Hans Vredeman de Vries: Schloßhof. Gemälde im Hofmuseum in Wien.
Aus: Das Niederländische Architekturbild. Von Hans Jantzen.
Leipzig 1910. Verlag von Klinkhardt & Biermann.

*) Das niederländische Architekturbild. Von Hans Jantzen. Mit 80 Abbildungen auf 46 Tafeln. Verlag von Klinkhardt & Biermann in Leipzig. 1910. Preis: geh. 12 M., geb. 14 M.

Figur in den Innenraum und damit eine Weiterentwicklung zu ermöglichen. Nun tritt in den Bildern zu Beginn des 16. Jahrhunderts das Streben zu fester Formung des Bildraumes zutage. Es kommt der Versuch auf, den Raum mit architektonischen Baugliedern zu fassen und hierfür wird die Berührung mit der italienischen Kunst von Bedeutung. „Denn bei den Italienern sah man durchgebil-

geraden Linien der stark hervortretenden Gesimse und des Gebälks erlauben eine viel schärfere perspektivische Linienführung, wie sie in der älteren niederländischen Kunst nicht zur Anwendung kam“. Mabuse ist der begabteste unter den Künstlern, bei denen das Streben nach italienischer Raumklarheit zum Ausdruck kommt. Bei Künstlern niederen Ranges in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts tritt die Raumwirkung zurück und die Bild-Architektur wird, „wie niemals vorher oder nachher in der niederländischen Malerei, Trägerin der Ornamentik“. Das Adorationsbild, das zu Beginn des 16. Jahrhunderts einen außerordentlichen Aufschwung nahm, kommt den architektonischen Liebhabereien der Maler dieser Zeit entgegen. Die Darstellung der heiligen drei Könige bot Gelegenheit, die in Italien erworbene Architekturperspektive zur Anwendung zu bringen. Man konnte, wie Valentinier im Rep. ausführt, „im Sinne des Renaissancegeschmacks Ruinen aufbauen mit anstoßenden weiten Bogenhallen, die von seltsam gezierten Säulen und groteskornamentierten Pilastern gestützt wurden“. Die Hauptmeister für Bilder dieser Art sind der Meister des Todes Mariä und Hermet de Bles. „Die niederländischen Maler dieser Zeit gelangen in ihrer Freude am Ornament und am Bildschmuck immer mehr zu einem rein dekorativen Aufbau der Bild-Architektur“. Das ist der Entwicklung des Innenraumes nicht günstig. „Wo große Innenräume dargestellt werden, gewinnen sie fast das gleiche Aussehen, wie die Außenarchitekturen. . . Im Ganzen bleibt der Innenraum dieser Zeit mehr eine Domäne



Bartholomeus van Bassen: Saal. Gemälde im Rijksmuseum in Amsterdam.



Anton Ghering: Die ehemalige Jesuitenkirche in Antwerpen. Gemälde der kgl. Galerie in Dresden. Aus: Das niederländische Architekturbild. Von H. Jantzen. Leipzig 1910. Verlag: Klinkhardt & Biermann.

dete perspektivische Mittel, die eine in die Augen springende wirkungsvolle Lösung gaben für das, was man suchte“. In den Architekturen des Mabuse wird dieses Eindringen italienisch-perspektivischer Elemente ganz besonders deutlich. Von Wichtigkeit wird dieses Eindringen bei der Entstehung des eigentlichen Architekturbildes in der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts. Nun erhält auch der Stil der Architektur einen besonderen Einfluß auf die Raumgewinnung. „Die Renaissance-Bauglieder mit den

ne der holländischen Kunst, die seine feinen malerischen Werte zu bewahren sucht. . . . Aber nicht Holland, sondern Antwerpen bleibt das Zentrum für die treibenden Faktoren in der Entwicklung der Bildarchitektur.“ Nachdem aus den dekorativen Tendenzen die letzten Schlüsse gezogen sind, erfolgt die Reaktion, und es kommt zu einem Besinnen auf die Raumprobleme und zu dem Hervorholen reiner italienischer Architekturformen.

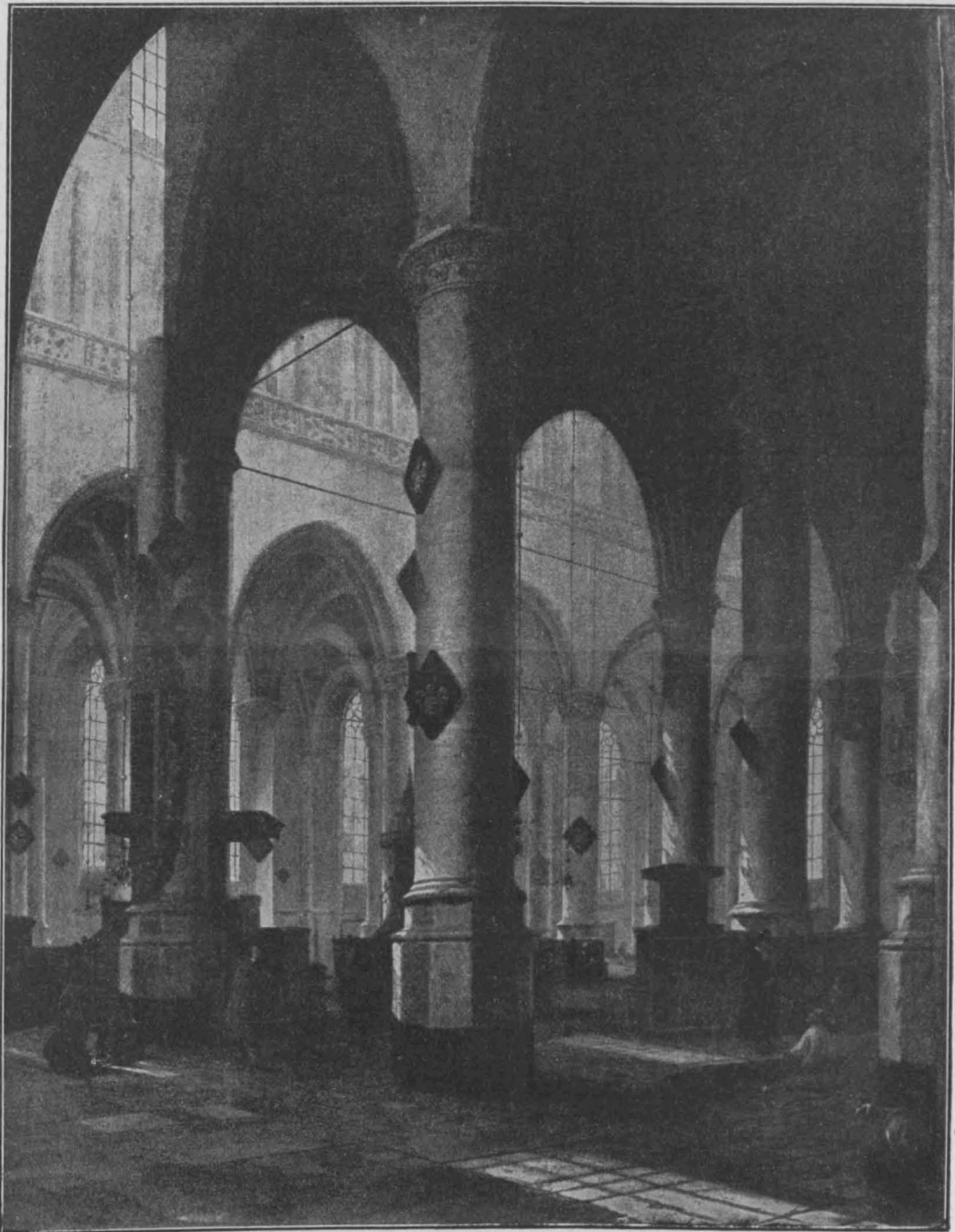
Der Gegensatz gegen die „cieraten“ wird im fünften

Jahrzehnt des Jahrhunderts deutlich; die Architektur erhält ein fast kahles und nüchternes Aussehen, was auch an den Stichen aus derselben Zeit sich bemerkbar macht. Die neue Generation trachtet, das Bild von den rein dekorativen Elementen der vorhergehenden Zeit zu befreien. Jantzen führt dafür ein Bild von Marten Heemskerck, „Anbetung der Könige“, vom Jahre 1546 an, und bemerkt dazu: „Die Bauformen sind in auffallender Einfachheit und Reinheit durchgeführt, und dementsprechend ist auch jede Buntheit vermieden“. Die Handlung vollzieht sich in einer großen italienischen Bogenhalle.

Nun kommt die Zeit, in der das Streben zu plastisch-perspektivischer Raumgestaltung durch die Bild-Architektur zum Abschluß gebracht wird. Es tritt der Architekt und Theoretiker Hans Vredeman de Vries im Jahre 1570 mit seinen ersten Kupferstichen auf. Seine Tätigkeit charakterisiert Jantzen treffend mit den Worten: „Die Perspektiven fassen gewissermaßen alles zusammen, was sich auf die Wiedergabe der Architektur im Bilde bezog. Der Raum wird schematisch-geometrisch ausgebaut. . . . Es war die abschließende Lösung erreicht, um derentwillen die Malerei seit Beginn des Jahrhunderts die Elemente italienischer Raum-Formung aufgenommen hatte. . . . Zugleich aber wurde mit dem nun erreichten Ziel der Anstoß zu einer neuen Aufgabe gegeben: der Darstellung des geformten Raumes als gesonderte, selbständige Erscheinung. Der Beginn ihrer Entwicklung, der bis gegen den Schluß des 17. Jahrhunderts führt, fällt nach Antwerpen“.

Nun werden die Antwerpener Maler Hans Vredeman de Vries, Hendrick van Steenwyck der Aeltere und der Jüngere, Peter Neefs und seine Söhne, sowie A. Gheringh und W. von Ehrenberg betrachtet. Aus dem Kapitel geben wir den „Schloßhof“ des Hans Vredeman de Vries aus dem Hofmuseum in Wien (S. 801), sowie das Gemälde der Galerie in Dresden von Anton Gheringh „Die ehemalige Jesuiten-Kirche in Antwerpen“ wieder (S. 802). Das Werk dieser Antwerpener Architekturmalerei bedeutet nur die Ausbildung einer bestimmten Phase der Gesamtentwicklung, die von den vlämischen Künstlern nun zu den Holländern hinüberleitet. „Denn nicht in Antwerpen, sondern in der holländischen Malerei des 17. Jahrhunderts sind die Probleme des Architekturbildes am weitesten und am reichsten entwickelt.“ Die Künstler der Anfänge dieser Kunst in

Holland sind Aertgen van Leyden, Hendrick Arts, Bartholomeus van Bassen, Dirk van Delen, van Vucht, van Baden und de Lorme, welche im dritten Abschnitt des Werkes betrachtet werden. Wir geben aus den Werken dieser Gruppe von Künstlern den „Saal“ des Bartholomeus van Bassen im Rijksmuseum in Amsterdam wieder (S. 802). Unter dem letzten Künstler dieser Gruppe, de Lorme, geht das Architekturbild zurück; er wiederholt in seiner zweiten Schaffensperiode immer nur dasselbe Motiv unter steter Verschlechterung, sodaß ein Reisebericht von ihm sagen konnte: „Il ne fait que l'église de Rotterdam en divers vues“.



Hendrick van Vliet: Delfter Kirche. Gemälde der Sammlung des Grafen Moltke in Kopenhagen. Aus: Das niederländische Architekturbild. Von H. Jantzen. Leipzig 1910. Verlag: Klinkhardt & Biermann.

Neue Werte werden jedoch mit dem Haarlemer Kirchenbild in die holländische Bildkunst eingeführt. Ihr Träger ist Pieter Saenredam. Er „geht mit neuen Mitteln darauf los, den Beschauer möglichst in den Raum selbst zu versetzen. . . . Vor allem liebt er, vorn an die seitlichen Bildränder vertikal gerichtete Massen zu setzen, Pfeiler oder Säulen. Sie sind meistens dicht vor den Augen des Beschauers gedacht und schießen förmlich aus dem Boden heraus“. In seiner Art arbeiten die Brüder Berckheyde, sowie Isaak van Nickele. Der Grundzug der Auffassung dieser Gruppe ist das Streben, „den umschließenden Raum in seiner Ganzheit bildmäßig zu erschöpfen. Daher die Vorliebe für den Durchblick durch das Haupt-

schiff und die Vorliebe für die Entfaltung der Gewölbe“.

Eine Gruppe von drei Delfter Künstlern arbeitet die „letzte Darstellungsphase des Kirchenraumes in der holländischen Malerei des 17. Jahrhunderts“. Es sind Gerard Houckgeest, Hendrick Cornelisz van Vliet und Emanuel de Witte. Von besonderer Charakteristik für die Arbeiten dieser Gruppe ist ein Bild des Houckgeest in der Sammlung Weber in Hamburg, welches den Chor der Delfter Nieuwe Kerk mit dem Grabmal Wilhelms des Schweigers

spielloser Lebendigkeit und einem verwirrenden Zusammenklang“. In den bedeutenden Bildern des Van Vliet erhält der Raum seine besondere Prägung durch die Funktion der Pfeiler. „Den Haarlemer Typus könnte man kurz als Gewölbebild, den Delfter als Pfeilerbild bezeichnen“. Ein unselbständiger Nachahmer aus dieser Gruppe ist Daniel de Bleeck.

Der selbständigste und eigenartigste Charakter unter den Malern des holländischen Kirchenbildes aber bleibt

sowohl als Mensch wie als Künstler Emanuel de Witte, „ein früh entwickelter Mensch, ein Intellektueller, dem in seinem 15. Jahre schon die Schuppen von den Augen gefallen waren, dabei streitsüchtig, schroff und ungeheuer von sich selbst eingenommen“. Nach Jantzen bleibt in der Geschichte des Architekturbildes das Werk des Emanuel de Witte das eindruckvollste; selbst innerhalb des größeren Kreises der holländischen Malerei bewahre es ein auffallend eigenwilliges Leben. Sein Inneres aus der Delfter Nieuwe Kerk in der Sammlung Weber in Hamburg, das wir hierneben wiedergeben, steht zwar noch unter dem Einfluß des Houckgeest, das andere Bild aber, das wir von ihm Seite 805 anführen, das Bild „Kirchenstille“ aus dem Museum in Brüssel, ist ein Werk, in dem er „allen Reichtum seines Altersstiles ausbreitet“. Es gehört zu einer Gruppe von Bildern, über die Jantzen sagt, das Licht führe keinen Kampf mehr, sondern es liege in traumhafter Ruhe im Raum. „Das leise Atmen gelösten Lebens nach allen vorangehenden Heftigkeiten wird spürbar“. Es gilt auch hier, was Jantzen von einem anderen Bilde des Meisters sagt, es sei eine Schöpfung voll dunkler Stille, in welcher die Menschen lautlos wie Schemen des Raumes auftauchen und untergehen. „Architektur und Menscherscheinen, um einen Ausdruck Riegls zu gebrauchen, nur noch als Verdichtungen des unendlichen Freiraumes“. Und dieser Große der holländischen Malerei starb einsam, wie es auch sei-



Emanuel de Witte: Die Delfter Nieuwe Kerk. Gemälde der Sammlung Weber in Hamburg.
Aus: Das niederländische Architekturbild. Von Hans Jantzen.
Leipzig 1910. Verlag von Klinkhardt & Biermann.

darstellt. Die Darstellung dieses Bildes führt nach Jantzen „plötzlich zu den Höhepunkten in der Entwicklung des Architekturbildes . . . es ist jede der unsichtbaren Schranken gefallen, die uns immer noch von dem unmittelbaren Raumerlebnis des Kircheninneren trennen“. In dieser Art arbeitet auch Van Vliet. Von ihm geben wir das Innere einer Delfter Kirche aus der Sammlung Molte in Kopenhagen wieder (S. 803). „Ein Wald von Pfeilern türmt sich im Vordergrund empor und verliert sich in das Dunkel eines Gewölbes . . . Die Gruppierung aller dieser Vertikalmassen bringt eine Rhythmisierung der Bildfläche von bei-

ne Kunst war. — Während er in dem bisher betrachteten ersten Teil seines Werkes eine Geschichte des Architekturbildes mit schönstem Erfolg zu geben versuchte, untersucht der Verfasser in kurzer Weise nun in einem zweiten Teil die inneren Zusammenhänge und die Notwendigkeit in der Aufeinanderfolge der Erscheinungen des Architekturbildes, namentlich ihren Zusammenhang mit dem Gesamtleben der niederländischen Malerei. Wir können ihm jedoch hier nicht folgen, sondern wollen lediglich den Schlußsatz seiner Arbeit hierher setzen: „Die Wandlungen, die von dem Kirchenraum des Jan van Eyck bis zu Emanuel de

Witte führen, sind ihrem Wesen nach Wandlungen in den Beziehungen von Mensch und Raum. Dort die himmlische Gestalt der Mutter Gottes, losgelöst aus Raum und Zeit. Hier die unscheinbare Rückenfigur, zur gegebenen Stunde den verhallenden Worten lauschend: der Mensch vom Raum verschluckt — ein stiller Schatten“.

Es ist eines der eigenartigsten und besten Werke der neueren kunstgeschichtlichen Literatur, dessen ungemein reichen Inhalt wir im Vorstehenden gestreift haben. Es ist eine jener seltenen und erfreulichen Erscheinungen, die ein außergewöhnlich reiches Maß an Sammelarbeit mit klarer kritischer Darstellung und mit warmer, aus der Tiefe der Seele kommender Empfindung vereinigen. Wenn man von den Untersuchungen eines Verfassers sagen darf: „Il n'y a que l'esprit qui sent l'esprit“, so muß es von denen von Hans Jantzen geschehen. —

—H.—

Carl Gotthard Langhans (1733 bis 1808), von W. Th. Hinrichs. Mit 32 Tafeln. Verlag von J. H. Ed. Heitz (Heitz & Mündel) in Straßburg i. E. 1909. Pr. 8 M.

Gurlitt schreibt in seiner Geschichte der Kunst des 19. Jahrhunderts, daß die historische Darstellung der Uebergangsperiode zwischen Barock und Rokoko einerseits und dem Klassizismus unter Schinkel andererseits ein bisher ungeschriebenes Buch sei. Es fehlt in der Tat nicht nur an einer Gesamt-Darstellung dieser Kunstperiode, als auch besonders an Einzel-Beschreibungen, die sich auf örtlich begrenzte Gebiete oder auch auf biographische Darstellungen beschränken. Die neueren Veröffentlichungen von Abbildungen, wie das Buch „Um 1800“ und ähnliche Unternehmungen können nicht als Abhilfe für den gekennzeichneten Mangel angesehen werden, wenn sie auch in dankenswerter Weise der Nachwelt die Kenntnis mancher Denkmals übermitteln, das vielleicht bald durch die Spitzhacke der Vergessenheit überliefert sein wird.

Eine Ergänzung dieser Veröffentlichungen durch kunsthistorische Forschungen, welche in erschöpfender Weise das Quellen- und Aktenmaterial über den Gegenstand zur Beurteilung heranziehen, ist umso mehr wünschenswert, als auf literarischem Gebiete die Gefahr besteht, daß durch mehr oder weniger gefühlvolle ästhetisierende Darstellungen, wie sie bisher erschienen sind, das wirkliche Bild verdunkelt und verschoben wird.

Das vorliegende Werk, welches in der Reihe der

„Studien zur deutschen Kunstgeschichte“ bei Heitz in Straßburg erschienen ist, befaßt sich mit einer der wichtigsten und markantesten Persönlichkeiten der beginnenden klassizistischen Periode. Carl Gotthard Langhans kann mit Recht — als Lehrer des jüngeren Gilly, in dessen Spuren später Schinkel trat — nicht nur der Vorläufer, sondern der eigentliche Begründer der klassizistischen Architekturperiode in Preußen genannt werden.

Langhans begann seine Tätigkeit in Schlesien als Privatchitekt während des siebenjährigen Krieges. Mit dem gewaltigen Aufschwung, den die Provinz durch die Fürsorge Friedrichs des Großen nach dem Friedensschluß



Emanuel de Witte: Kirchenstille. Aus dem Museum in Brüssel. Aus: Das niederländische Architekturbild. Von Hans Jantzen. Leipzig 1910. Verlag von Klinkhardt & Biermann.

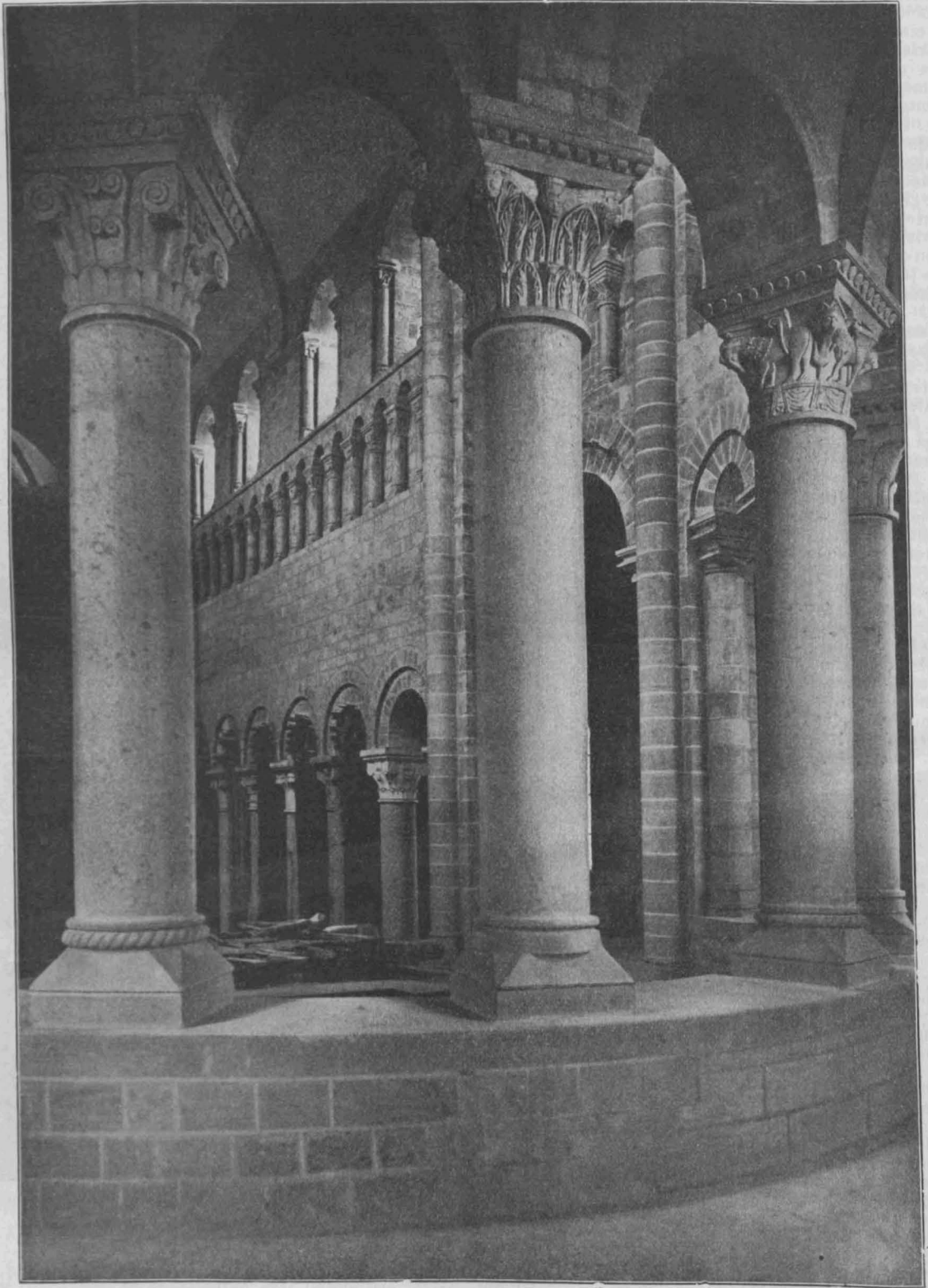
nahm, erwachsen ihm bedeutende Bauaufgaben; er war dem Geschmack seiner Zeit entsprechend in den Geist „der Simplität der Alten“ eingedrungen und verstand es, seinen Werken einen schlichten, vornehm ruhigen Charakter zu verleihen, sodaß er schon zu Beginn seiner Laufbahn sich der uneingeschränkten Bewunderung seiner Zeitgenossen erfreute. Er war sehr bald der gesuchteste Baumeister Schlesiens und gelangte durch seine Berufung zum fürstlich Hatzfeldschen Baumeister zu einer auch äußerlich geachteten Stellung.

Das an Umfang wohl bedeutendste Werk seiner schle-

sischen Zeit war das Palais des Fürsten Hatzfeld in Breslau. Neben diesem stehen zahlreiche Schöpfungen kleineren Umfanges in ganz Schlesien. Wohl kein Gebiet des Hochbaues war ihm nicht erschlossen. Kirchen, Theater, Wohnhäuser und Schlösser, Verwaltungsbauten, die Befestigungsanlagen Breslaus: zu allen diesen Aufgaben wurde er von privater und öffentlicher Seite herangezogen.

Bauwesens in Schlesien unterstellt wurde. Schon damals war auch seine Berufung auf den höchsten Baubeamtenposten der Monarchie ins Auge gefaßt worden; sie kam aber erst um Jahre später zur Ausführung.

Schon als Hatzfeld'scher Baumeister war Langhans in Beziehungen zum preußischen Königshause getreten, indem der Bruder des Königs, Prinz Heinrich, ihn zur Lei-



Coreingang der Kirche Saint-Benoît-sur-Loire (Departement Loiret).

Aus: Romanische Baukunst in Frankreich. Herausgegeben von Julius Baum. Verlag von Julius Hoffmann in Stuttgart.

Einen einflußreichen Verehrer seiner Kunst besaß er in dem damaligen Minister Hoym, dem die Leitung der schlesischen Angelegenheiten unterstand. Dieser setzte bei Friedrich dem Großen die Berufung Langhansens auf den Posten eines Kriegs- und Domänen-Rates in der Breslauer Kammer durch, wodurch ihm die Leitung des gesamten

tung der umfangreichen Bauten nach Rheinsberg entbot. Dieser Beziehung und seiner Freundschaft mit Hoym verdankt er die Ernennung zum Ober Hofbaudirektor. In dieser Stellung hat Langhans bis zu seinem Tode gewirkt und einen bisher an keiner Stelle gewürdigten Einfluß nicht nur auf die Berliner und Potsdamer Architektur, son-

dern auf die des ganzen Königreiches Preußen gewonnen.

Wie sehr bisher die Stellung Langhansens verkannt worden ist, zeigt unter anderem der Umstand, daß in neueren Kunstgeschichten nicht einmal immer sein Name richtig geschrieben wird. Seine gesamte Tätigkeit wird meistens nur in einem kurzen Abschnitt von wenigen Zeilen erledigt; wobei als einziges Werk von ihm gewöhnlich

Die Ermittlung von Langhansens Lebenswerk war nur auf Grund eines sehr mühseligen Archiv- und Aktenstudiums möglich. Das Buch wird jedem, der für gründliche wissenschaftliche Forschungen Sinn hat, Freude und Belehrung bereiten. Es ist außerdem flüssig und leicht geschrieben und weit entfernt von den oberflächlichen Darstellungen der „Biedermeierzeit“, wie sie heute vielfach den



Säulenbildungen aus dem Kreuzgang der Zisterzienser-Abtei Elne (Département Pyrenées Orientales.)

Aus: Romanische Baukunst in Frankreich. Herausgegeben von Julius Baum. Verlag von Julius Hoffmann in Stuttgart.

das Brandenburger Tor zur Besprechung gelangt. Wer dagegen das Hinrichs'sche Buch zur Hand nimmt, wird finden, daß eine ganz erstaunlich große Anzahl von Werken, die jedem Berliner wohl bekannt sind und die zu den wichtigsten Denkmälern der Reichshauptstadt zählen, unmittelbar auf Langhans zurückgehen.

Illustrationswerken über jene Zeit vorausgeschickt werden. Einen Schritt voran in der Aufklärung der hierdurch möglichen vielfachen historischen Irrtümer bedeutet die Veröffentlichung des vorliegenden Buches. Dem neuzeitlichen Bedürfnis nach gutem Abbildungsmaterial ist die Verlagsbuchhandlung reichlich entgegengekommen. — K. N.

Zeitschrift für Geschichte der Architektur. Unter ständiger Mitarbeit von Prof. Dr. Dehio-Straßburg, Prof. Dr. Dörpfeld-Athen, Hofrat Prof. Dr. Neuwirth-Wien, Hofrat Prof. Dr. Strzygowski-Graz, Prof. Dr. Winnefeld-Berlin und Vize-Direktor Prof. Dr. Zemp Zürich herausgegeben von Dr. phil. Fritz Hirsch in Bruchsal. Monatlich 1 Heft von etwa 3 Bogen. Carl Winter's Universitäts-Buchhandlung in Heidelberg. Preis für das Jahr 20 M., der einzelnen Hefte 2 M. —

Seit dem Jahr 1907 erscheint unter der Leitung des großh. badischen Bezirks-Bauinspektors Dr. phil. Fritz Hirsch in Bruchsal eine neue Monatsschrift, die sich die Pflege der Geschichte der Architektur zum Ziel gesetzt hat und hiermit wohl eine klaffende Lücke ausfüllt. Denn die bestehenden Zeitschriften für Bauwesen mit ihrem meist das Interesse des Tages berücksichtigenden Inhalt, wie auch die kunsthistorischen Zeitschriften, die ihr Arbeitsgebiet hauptsächlich in der Malerei, der Bilderei und vielleicht noch in den höheren Zweigen des Kunstgewerbes suchen, haben der Geschichte der Architektur bisher nicht die Aufmerksamkeit zuwenden können, die diesem Zweig der Kunstwissenschaft zukommt, der mehr, als man vielleicht gemeinhin annimmt, auch auf die Hervorbringung unserer Tage Einfluß nehmen könnte. Den bestehenden Architektur-Zeitschriften verbietet die Vielseitigkeit des Inhaltes, der sie bei der ungeahnten Entwicklung des Bauwesens von heute sowohl als Kunst- wie als Wirtschaftsgebiet entsprechen müssen, sich mehr als nur gelegentlich mit Baugeschichte zu befassen. Eher könnte man das von den kunstwissenschaftlichen Zeitschriften erwarten. Wenn es hier nicht geschieht, so glaubt Hirsch nicht mit Unrecht die Ursache in folgendem Umstand erkannt zu haben: „Die Kunsthistoriker rekrutieren sich aus zwei Lagern. Der aus dem Technikerstand hervorgegangene Kunsthistoriker wird ohne Wegweiser den Pfad zur Architekturgeschichte finden, der konvertierte Philologe steht unschlüssig am Scheideweg. Warum soll er gerade den steinigsten Weg wählen? ... Da dem Kunsthistoriker von der ersten Gattung der Stift als sein angestammtes Werkzeug geläufiger ist denn die Feder, dem Kunsthistoriker von der zweiten Gattung aber in der Regel die Feder allein zur Verfügung steht, so wird naturgemäß über Malerei und Plastik mehr geschrieben, als über Architektur“.

Die Denkmalpflege ist vielfach der Prüfstein gewesen und ist es noch für die Frage, inwieweit der Kunsthistoriker über Verständnis für die bewegenden Kräfte in der Baukunst besitzt. Die Entscheidung ist häufig genug gegen den Kunsthistoriker ausgefallen, der nur Kunsthistoriker ist. Daraus ergab sich dann die Kontroverse über die Frage, „ob es leichter sei, von der Grundlage der technischen Hochschule aus sich die historische Bildung anzueignen oder umgekehrt auf die durch Universitätsstudium erworbene historische Bildung technische Kenntnisse aufzupropfen“. Obwohl Hirsch der eigentlichen Beantwortung dieser Frage ausweicht, beantwortet er sie doch durch die Wahl der Worte. In diesen Verhältnissen eine Besserung herbeizuführen, ist eine Zeitschrift wie die in Rede stehende ohne Zweifel berufen und ist daher zu begrüßen. Denn dem praktisch tätigen Architekten kann nichts erwünschter sein, als in ansprechender Form ohne Aufwendung viel eigener Mühe über die Geschichte seiner Kunst unterrichtet zu werden; während eine solche Zeitschrift auf der anderen Seite den Nur-Kunsthistoriker mehr und mehr daran gewöhnt, nicht allein die Gebiete von Malerei und Bilderei als das ihm zukommende Arbeitsfeld zu betrachten, sondern zu erkennen, daß es daneben ein drittes Arbeitsgebiet gibt, von dem die beiden anderen Gebiete oft genug und nicht selten in einem solchen Maße abhängig waren, daß die Formgebung sowohl im Einzelnen wie in der Gesamtkomposition dadurch beeinflußt war. Vieles aus dem Gebiet der griechischen Bilderei z. B. ist nur aus ihrem innigen Zusammenhang mit der Baukunst zu erklären; Vieles aus dem Gebiet der Malerei der italienischen Frührenaissance und der ihr folgenden Zeiten findet seine Erklärung darin, daß die Werke der Malerei in jener Zeit im Dienste der Baukunst standen. Bedarf es noch der Anführung weiterer Gründe, daß unter diesen Umständen die Begründung einer Zeitschrift für Geschichte der Architektur als neutrale Vermittlerin zwischen Gebieten, die lange genug einander fremd gegenüber standen, nur als willkommen begrüßt werden kann?

„Unter Architektur will die Zeitschrift das gesamte Bauwesen in ästhetischer, konstruktiver und kultureller, auch in rechtshistorischer Beziehung verstanden wissen und auch das Kunstgewerbe, soweit es mit der Architektur in Zusammenhang steht, einschließen. Zeitliche und räumliche Grenzen sollen nicht gezogen werden; die Zeitschrift für Geschichte der Architektur will vielmehr alle

die um eine Fahne sammeln, die in der wissenschaftlichen Erforschung der Architektur ihre Lebensaufgabe erblicken, sie will eine Brücke schlagen zwischen den getrennt marschierenden Gruppen der historisch arbeitenden Architekten und der für die Architektur interessierten Archäologen, Philologen und Historiker.

Der Geschichte der Architektur haben sich in den letzten Jahren durch Ausgrabungen und durch bedeutungsvolle Resultate der verschiedensten Hilfswissenschaften neue Perspektiven eröffnet; Axiome sind ins Wanken gekommen. Die Zeitschrift für Geschichte der Architektur will durch historische Aufsätze aus allen Zweigen der Baukunst und des Bauwesens die wissenschaftliche Erkenntnis in vorbereitender Arbeit fördern und in der Vermittlung der verschiedenartigen Forschungsgebiete ihre vornehmste Aufgabe erblicken. Eine fortlaufende Bibliographie, zusammenfassende Referate und kritische Literaturbesprechungen werden dem Architekturhistoriker eine willkommene Zugabe sein“.

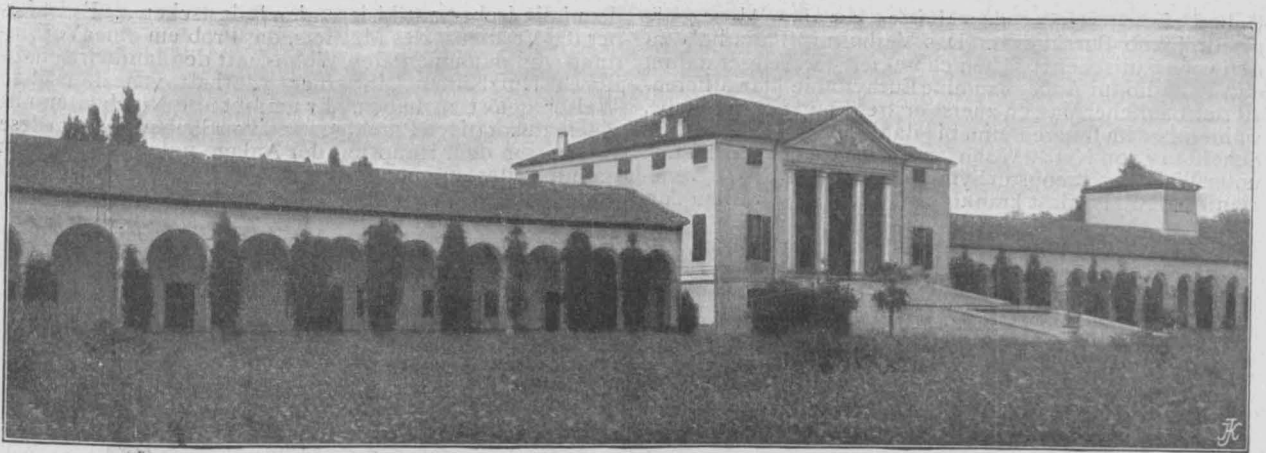
Was von der Zeitschrift bereits vorliegt, zeigt, daß der Herausgeber die Schwierigkeit seiner Lage erkannt hat und mit Erfolg bemüht ist, dafür zu wirken, daß die Erkenntnis Bahn gebrochen hat, „daß nur die Richtungsvereinigung der beiden Komponenten, die am Pfluge der Architekturgeschichte ziehen, eine fruchtbare Resultante erhoffen läßt.“ —

Romanische Baukunst in Frankreich. Herausgegeben von Julius Baum. Dritter Band der Bauformen-Bibliothek. Verlag von Julius Hoffmann in Stuttgart. 1910. Preis 25 M. (Hierzu die beiden Bildbeilagen dieser Nummer, sowie die Abbildungen S. 806 u. 807).

Der dritte Band der Bauformen-Bibliothek, dem der erste Band dieser Bibliothek mit einer Darstellung der Baukunst und der dekorativen Skulptur der Renaissance in Deutschland, sowie der zweite Band mit einer Darstellung der Möbel und Raumkunst in England von 1680 bis 1800 vorangegangen sind, schließt sich, was den allgemeinen buchtechnischen Eindruck anbelangt, diesen beiden ausgezeichneten Bänden in gleicher Weise an. Das dargebotene Illustrationsmaterial, auf welches mit Rücksicht auf die baukünstlerische Praxis der Schwerpunkt gelegt ist, ist von einer Schönheit, wie sie selten in Werken, die in einer größeren Auflage zu verhältnismäßig bescheidenem Preis herausgegeben werden, zu finden ist. Der stattliche Quartband enthält 232 Seiten, von welchen 226 Seiten auf Abbildungen, der Rest auf ein ausführliches Verzeichnis dieser Abbildungen kommen. Den Abbildungen ist eine kurze baugeschichtliche Darstellung von 14 Seiten vorangeschickt, die über die romanische Baukunst in Frankreich handelt und unter anderem ausführt, wie die Geschichte der mittelalterlichen Baukunst die Geschichte „des schweren Kampfes der mächtigen künstlerischen Idee gegen die Konvention der praktischen sachlichen Forderungen des Kultus“ ist. Der Sakralbau, der das bauliche Gebiet beherrscht und gegen den der Profanbau durchaus zurücktritt, hatte aufgehört, im Sinne der Antike „Herberge der Gottheit“ zu sein. „Er ist nur mehr Wohnung eines Unsichtbaren, und die eigentlichen Bewohner sind die Geistlichkeit und die Laien“. Letzteren gehört das Langhaus, ersteren die Apsis der zunächst ausgebildeten Kirchenform, der Basilika. Dieser wohnt, was der Verfasser richtig erkennt, mit ihrer schon durch den Grundriß betonten, durch die Perspektive der Säulenreihen und Fenster noch verstärkten Richtung auf das eine Ziel der dunklen Apsis eine mächtige Wirkung inne. Doch kann man dem Verfasser auch darin folgen, daß sie sich mit jener Harmonie der Zentralbauten nicht vergleichen lassen. „In dieser Erkenntnis hat denn auch das Mittelalter, wann immer künstlerische Kräfte frei wurden, die Basilika im Sinne des Zentralbaues umzugestalten versucht und hunderte von Kompromissen, selten Vollkommenes geschaffen“. Ein sehr bemerkenswerter Typus dieser Art in Frankreich ist Saint-Benigne in Dijon. Von vereinzelt weiteren Beispielen abgesehen tritt die Zentralanlage in Frankreich weitaus zurück gegen die Langhausanlage. Der Verfasser betrachtet nun vom Standpunkt der baugeschichtlichen Entwicklung aus die romanische Kirche des Mittelalters in Frankreich, deren Anlage und formale Ausbildung in den ohne Uebertreibung muster-gültigen Abbildungen dann ihren Beleg finden. Aus 148 Städten und Orten sind die Abbildungen zusammengetragen, ein unermeßlich schöner Schatz seltenster Formen. Worte vermögen nicht, der Schönheit der Abbildungen gerecht zu werden, wir haben uns deshalb von der Verlagsbuchhandlung einige Proben erbeten, die wir auf den Bildbeilagen zu dieser Nummer, sowie auf den Seiten 806 u. 807 zum Abdruck bringen. Bedarf es nach ihnen noch einer Empfehlung des prächtigen Werkes? —



LITERATUR. * ROMANISCHE BAUKUNST IN
FRANKREICH. HERAUSGEBEN VON
JULIUS BAUM. * VERLAG VON JULIUS
HOFFMANN IN STUTTGART 1910. * WEST-
PORTAL DER KIRCHE IN FONTGOMBAULT,
DEPARTEMENT INDRE. * * * * *
DEUTSCHE BAUZEITUNG
* * XLIV. JAHRGANG 1910 * NO. 98. * *



Villa Emo bei Fanzolo von Andrea Palladio.

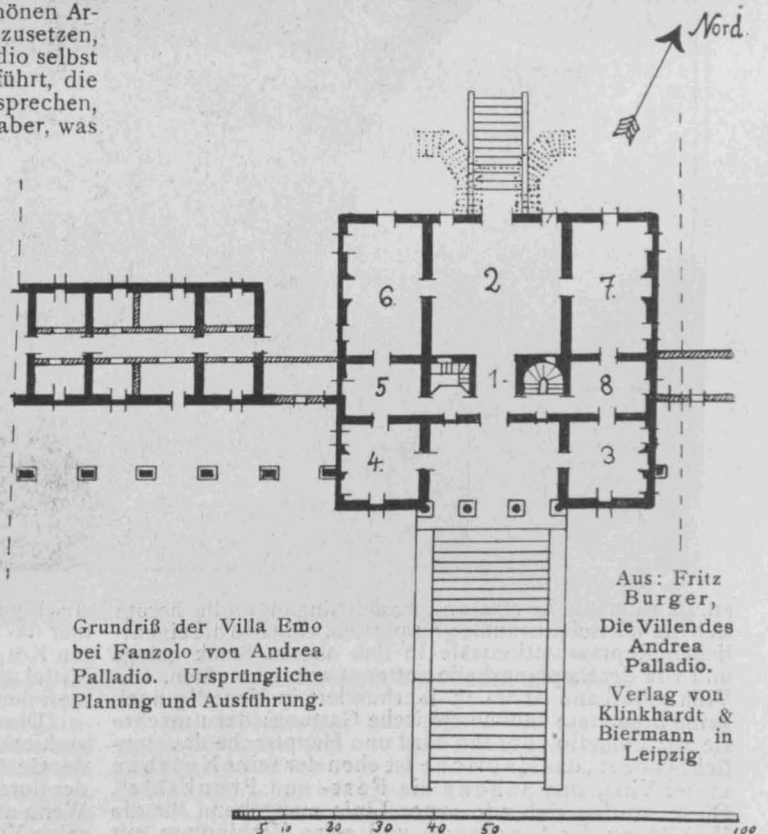
Aus: Fritz Burger: Die Villen des Andrea Palladio. Verlag von Klinkhardt & Biermann in Leipzig.

Die Villen des Andrea Palladio. Ein Beitrag zur Entwicklungsgeschichte der Renaissance-Architektur. Mit Unterstützung der königlich bayerischen Akademie der Wissenschaften herausgeg. von Fritz Burger. Verlag von Klinkhardt & Biermann in Leipzig. Pr. 12 M., geb. 14 M., in Halbfranz 16 M. —

In einem Kapitel über Rom in seinen „Ansichten und Streiflichtern“ über und aus Italien nimmt Victor Hehn, der feinsinnige Kosmopolit mit dem offenen Auge für alles Schöne und Große, auch Stellung zur italienischen Renaissance, insbesondere der Renaissance in Rom, und spricht aus, Schöneres als die Cancellaria des großen Bramante, als den Palazzo und den Palazzetto Farnese, die Farnesina, den Palazzo Massimi, den Hof von Maria della Pace usw., selbst in der Stille und Verwahrlosung, der sie verfallen sind, könne man in der Welt kaum sehen. Und er fährt fort: „Diese Bogen und Säulen, diese Giebel und Gesimse, diese Hallen und Höfe, diese Arkaden übereinander, wie einfach sind sie und wie festlich zugleich, wie spielend und unsymmetrisch oft und doch wie rein zusammenklingend! Wie atmet diese Bauweise den Geist des Altertumes! Welche Grazie, doch nicht die schmelzende, welche reiche Phantasie, doch nicht dieschwelgende oder mystisch ahnende! Die dies bauten oder für sich bauen ließen, sie hatten die Nacht des Wahnes von sich abgestreift und die wiedergeschenkte Welt in vollen Zügen genossen“. Es wäre vielleicht ein besseres Wort gewesen, seiner schönen Arbeit über die Villen des Andrea Palladio voranzusetzen, als die beiden Sätze, die Fritz Burger aus Palladio selbst und den kleinen Schriften von Hans Semper anführt, die von den Beziehungen der Architektur zur Natur sprechen, Beziehungen, die ohne Zweifel vorhanden sind, aber, was die Villen des Palladio anbelangt, zurücktreten hinter das, was diese Werke der italienischen Renaissance im Sinne Hehn's erkennen lassen. Es ist zweifellos richtig, was Burger anführt, daß Palladio, soweit er nur nach seinen akademischen Schriften, nach den Plänen in der Royal Academy of British Architects in London usw. beurteilt wird, vielfach einem falschen Urteil begegnete und daß dieses Urteil von Manchen selbst seinen Stadtpalästen und Kirchen gegenüber festgehalten wurde, das Urteil nämlich, daß Palladio mehr ein trockener Theoretiker, denn ein lebenswarmer Künstler sei. Demgegenüber weist Burger darauf hin, daß Palladio's künstlerische Absichten überhaupt nur im eingeschossigen Villen- und Gruppenbau rein verwirklicht werden konnten und daß man eigentlich nur hier zu einem ganz ungekrühten Genuß seiner Ideen komme. In einer sehr bemerkenswerten Einleitung über die Stellung der palladianischen Villen in der Entwicklungsgeschichte der Renaissance-Villa kommt Burger schließlich ungefähr zu der Ansicht Hehn's, wenn er ausführt: „Die Villen Palladio's sind die Kinder des Landes gewesen, ein köstlicher Rest aus dem Wunderreiche venezianischer Renaissance, wie leuchtende Perlen über das Land verstreut. Aber sie sind so ganz auf die Befriedigung venezianischer Prachtbedürfnisse zu-

geschnitten, daß sie heute so unwohnlich wie nur möglich erscheinen. . . . Unser künstlerisches Streben geht heute nach einer anderen Richtung, von den lebendigen Werten dieser Bauten muß uns die Geschichte erzählen. Es war doch eine gesegnete Hand, die diese Werke schuf, denn sie haben mehr als drei Jahrhunderte fortlebend gewirkt und die schönsten Früchte gezeitigt“. Goethe sprach etwas geringschätzig von dem „erborgten Dasein“ der Werke des großen venezianischen Meisters und setzte sich mit sich selbst in Widerspruch, wenn er an anderer Stelle von ihm sagt, er sei „ein recht innerlicher und von innen heraus großer Mensch gewesen“.

Ungemein eindrucksvoll ist das Bild, das die zahlreichen Villenbauten Palladio's in seinen „Vier Büchern über Architektur“ dem Beschauer darbieten. Sie sind ein Zeugnis zugleich für das bauliche Können des Meisters, wie für den ehrgeizigen Willen seiner Besteller. „Dieses aus einer kapitalistischen Aristokratie herausgewachsene Mäzenatentum mit seiner Vorliebe für den repräsentativen Prunk ist natürlich hier das eigentlich treibende Element, der stumme Interpret der Kultur, dem der Künstler seine Sprache leiht“. Vitruv war für ihn das „Glaubensbuch“, mit ihm machte er seine Studien in den Ruinen Roms. Doch er schaute nicht nur bewundernd und suchend in die Vergangenheit, sondern blickte mit hellem Auge auch vorwärts in die Gegenwart. „Ein hoher Respekt vor dem

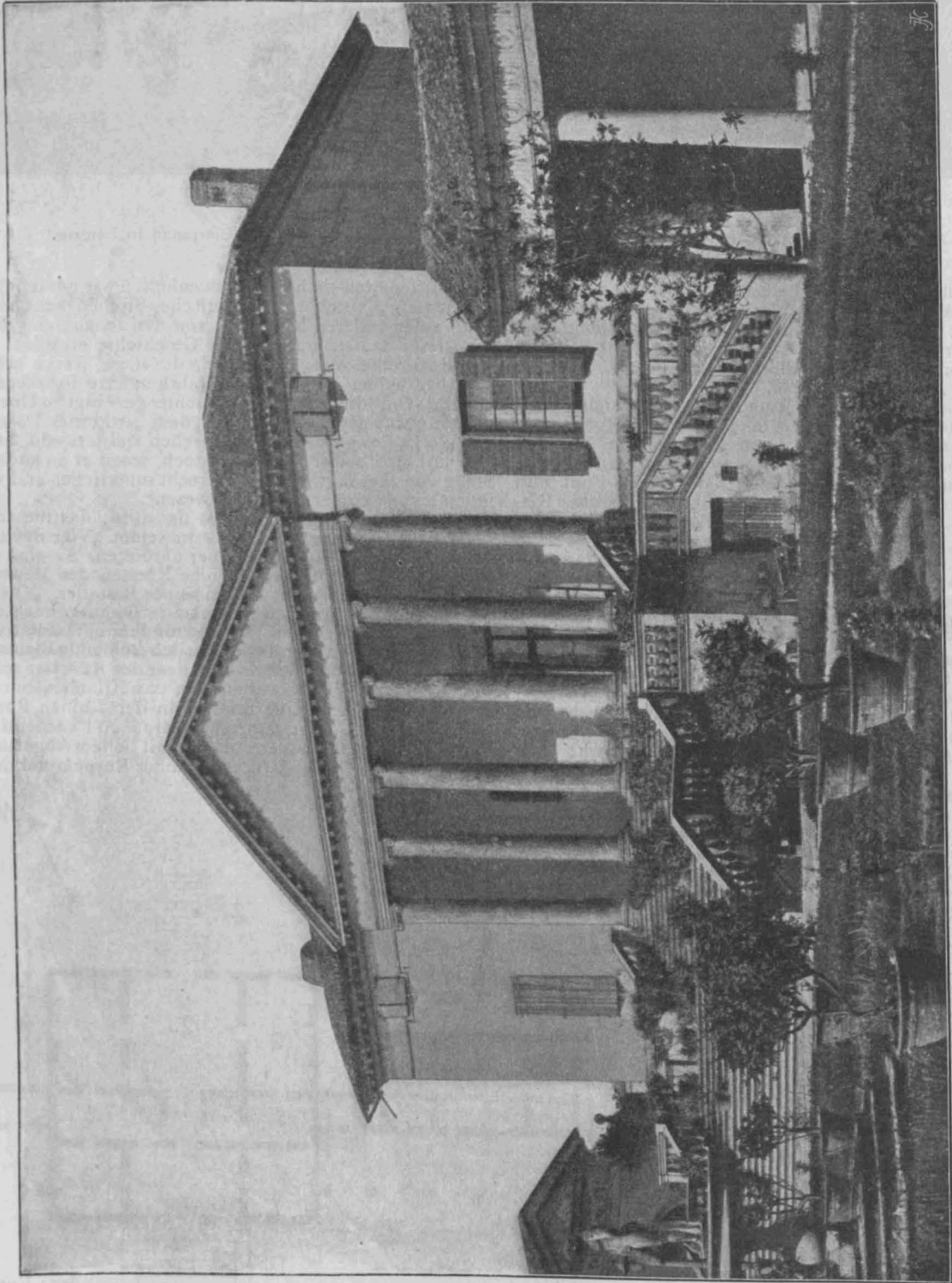


Grundriß der Villa Emo bei Fanzolo von Andrea Palladio. Ursprüngliche Planung und Ausführung.

Aus: Fritz Burger, Die Villen des Andrea Palladio. Verlag von Klinkhardt & Biermann in Leipzig

Ueberlieferten schützt den Meister vor den Abwegen“, urteilt Jakob Burckhardt. Das Verhältnis Palladio's zu den venezianischen Palästen charakterisiert Burger dahin, daß Palladio im Außenbau eine Eurhythmie klar differenzierter baulicher Massen zuerst erstrebt und erreicht habe, während er im Inneren eine bis dahin unbekannt scharfe Scheidung von Nutz-, Wohn- und Repräsentationsräumen unter Wahrung strengster Symmetrie vornahm. Der venezianische Adelspalast krankte nach Burger vor allem dar-

dem heimischen antikisierenden Palastschema. Es ist ferner das Verdienst des Meisters, das Problem einer Verbindung von monumentalen Wohn- mit den landwirtschaftlichen Nutzbauten „in einer wahrhaft venezianischen Weise“ gelöst zu haben. Er umgibt die Nutzbauten mit einem dekorativen Prachtgewand von Säulen, ordnet diese Baumassen dem Hauptteil der Anlage unter und steigert dadurch dessen monumentale Erscheinung. Palladio's Villen sind daher Gruppenbauten. „Während die pla-



Villa Badoer bei Fratta Polesine. Von Andrea Palladio.

Aus: Fritz Burger, Die Villen des Andrea Palladio. Verlag von Klinkhardt & Biermann in Leipzig.

an, daß um die Loggia und große Eingangshalle herum sich die Wirtschaftsräume gruppierten, während die eigentlichen Repräsentationsäle in den oberen Stock gelegt und von der Empfangshalle getrennt werden mußten. Die Villa suburbana ist im 15. Jahrhundert in Venedig noch keine besondere baukünstlerische Gattung; dazu machte sie erst Palladio. Für ihn wird nun Hauptsache das sinnlich Schöne: „das Häßliche ist eben der reine Nutzbau in der Villa, das Schöne die Fest- und Prunksäle“. Diese wurden daher in erster Linie maßgebend für die Umbildung des Landhauses und seine Verbindung mit

stisch geschlossenen Baumassen der Florentiner und Römer das härtere Leben der Natur vornehm von ihrem starren Körper zurückdrängen, kann der Vicentiner gar nicht Mittel genug finden, die Umgebung mit seinen schimmernden Säulenhallen zu umarmen“.

Dieser Auffassung entsprechend hat Palladio auch die architektonischen Ziergärten mit den die Zufälligkeiten des Geländes beseitigenden Terrassen nach dem Vorbilde der florentinischen und der römischen Villen übernommen. Wenn aber einerseits dem Reichtum des Venezianers für seine Villen kein Opfer zu groß ist, so zeigt sich doch

auch wieder in dem Wunsche der Kaufmann, mit dem Ziergarten einen Nutzgarten in Verbindung gebracht zu sehen. „Die großen Nutzgärten werden durch mächtige, in den Hauptachsen des Baues nach vorwärts und rückwärts verlaufende Alleen verkleidet, die den Eindruck eines stillen Haines hervorzaubern, durch den der Weg

beschlossen. Sie sind der rechte Rahmen für diese eigenartige Welt mit ihrer seltsamen Verbindung einer glühenden Sinnlichkeit und kühlen Rezeption. Es ist kein Zufall, daß Paolo Veronese und seine Schule dazu berufen waren, die kalte Pracht der Villen mit dem lebenswarmen Glanz zu erfüllen, der ihnen so dringend not tat“.



Heutige Ansicht der Villa Valmarana, Lisiera.



Fassade der Villa Trissino bei Meledo.

Aus: Fritz Burger, Die Villen des Andrea Palladio. Verlag von Klinkhardt & Biermann in Leipzig.

in einer feierlichen Geraden wie zu dem Hause einer Gottheit sich zieht“. Trotz dieser Verbindung von Villa und Garten entbehrt das Haus doch nicht eines gewissen steifen Pathos, vielleicht auch des venezianischen Phlegmas. „Gerade in den Villenbauten Palladios liegt etwas von dem triumphierenden festlichen Geist venezianischer Kunst

Das Vorstehende sind Proben aus der allgemeinen Darstellung, die Burger dem besonderen Eingehen auf die einzelnen Villen-Gruppen voranschickt. Es sind Beispiele der frischen und kenntnisreichen Art unseres Schriftstellers, die überaus anregend für das Studium des Werkes ist. Die sachliche Darstellung zerfällt in 5 Abschnitte. Im

ersten Abschnitt werden die Jugendwerke des Meisters betrachtet, die Villa Godi Porto in Lonedo und die Villa Angarano bei Bassano, Werke in den Ausläufern der venezianischen Alpen.

Der zweite Abschnitt ist der mittleren Periode gewidmet, welche die Werke mit dem Kastell-Typus enthält: die Villen Valmarana in Lisiera, Tornieri Schio in Montecchi Precalcino, Thiene in Cicogna, Pisani in Bagnolo, Zeno in Cesalto, Saraceno in Finale, die Villa des Pietro Caldogno in Caldogno und die Villa in Vancimuglio. Der junge Palladio folgt hier dem damaligen Brauch, der in der Terra ferma den Bau der Villen in der Form des Kastelles bevorzugt, um der Unsicherheit auf dem Lande zu begegnen.

Der dritte Abschnitt enthält allein eine Betrachtung der Villa Rotonda bei Vicenza. Sie ist die berühmteste unter den Villen des Meisters. Hier war der Künstler befreit von dem lastenden Mantel der Tradition: „Nur dadurch hat aus der Rotonda eine Art Wahrzeichen venezianischen Geistes werden können, das in seiner kühlen Blässe doch erst auf dem schimmernden Hintergrund der Kultur der Lagenstadt zur vollen Wirkung kommt, wie die schlichte Perle auf farbenglühendem Brokat“. Interessant ist die Darstellung des Entwicklungsgedankens, die Burger gibt und die zeigt, daß es sich in der heutigen Anlage „nur um ein Rudiment der Originalidee“ handelt.

Der vierte Abschnitt umfaßt die Beispiele des archaisierenden Palastbaues. Unter ihn fallen die Villa des Marco Thiene in Quinto, die Villa Sarego in Santa Sofia bei Verona und die Villa Repeta in Campiglia. „Das Bestreben, Grundrißformen ihrer historischen Eigenart, nicht ihrer künstlerischen Bedeutung und Entwicklungsfähigkeiten wegen nachzubilden, ist das durchgehende Charakteristikum dieser Palasttypen“. An der Hand des Vitruv versuchte er ein Wiedererstehen der riesigen Adelspaläste des alten Rom, jedoch nicht der abstrakten Idealpläne, sondern er „erstrebte unter Beibehaltung der allgemeinsten Ideen vor allem eine persönliche, den modernen praktischen Bedürfnissen und dem besonderen Zweck mehr Rechnung tragende Komposition“.

Der fünfte Abschnitt behandelt die Werke der Spätzeit, Villen, die meist nach 1560 entstanden sind. „Palladio war hier bestrebt, einen einheitlich geschlossenen Palasttypus für seine Landhäuser zu schaffen, der ganz auf die Wirkung der monumentalen Fassade berechnet war“. Das Hauptmotiv ist der Tempelportikus. In diesen Werken liegt der Anfang einer neuen Zeit; der Klassizismus der venezianischen Renaissance bereitet sich vor. In diese Gruppen gehören die Villen Foscari bei Malcontenta, Anibale Saregos in Miega, Cornaro in Piombino bei Castellfranco, Mocenigo in Marocco, Pojana in Pojana, Emo in Fanzolo, Barbaro in Maser, die Villa in Fratta Polesine, Villa Trissino in Meledo und eine Villa in Ghizzole.

Von den Abbildungen, die wir als Beispiele für die Illustrierung des Werkes gewählt haben, gehört die Villa Valmarana in Lisiera (S. 811) dem zweiten Abschnitt, den Villen mit Kastelltypus an, die Villa Emo (S. 809) jedoch wie die Villen Trissino in Meledo (S. 811) und Badoer in Fratta Polesine (S. 810) der Gruppe der Werke der Spätzeit.

In einem Schlußabschnitt: „Rückblicke und Ausblicke“ werden die Ergebnisse der bisherigen Untersuchungen zusammengefaßt und es wird versucht, aus ihnen Ausblicke für eine gerechte Beurteilung Palladio's zu gewinnen. Nach einem Wort des Quatremère-de-Quincy, das Burger anführt, bestätigt Palladio die Wahrheit, „daß in allen Künsten stets dem Mann eine eigene Stelle vorbehalten, dem die Natur das Geheimnis verliehen, aus sich selbst zu sehen, zu fühlen und zu denken. Freilich darf man behaupten, daß in der Nachahmung des Altertumes keiner seiner Vorgänger diese richtige Mitte von Korrektheit ohne Pedanterie, von Strenge ohne Härte, von Freiheit ohne Unordnung getroffen, wodurch er die griechische Architektur gleichsam popularisiert hat“.

Das Werk, daß wir hier besprechen durften, gehört wie die Arbeit Jantzens über das niederländische Architekturbild zu den erfreulichsten Spezialforschungen, die wir in neuerer Zeit zu verzeichnen haben. Dieser erfreuliche Umstand liegt neben der Bedeutung der trefflichen Werke an sich vor allem auch darin, daß sie gewinnreiche Ausblicke auf benachbarte Gebiete eröffnen und nach ihrer Darstellung dazu einladen, diese Gebiete gleichfalls in ähnlichem Sinne zu erforschen. —

Einrichtungen und Tätigkeit der staatlichen Denkmalpflege im Elsaß in den Jahren 1899—1909. Von Prof. F. Wolff, kaiserl. Konservator der geschichtlichen Denkmäler im Elsaß. Mit 38 Abbildungen. Straßburg i. Els. Ludolf Beust, Verlagsbuchhandlung. 1909.

Die vorstehende Schrift ist eine Veröffentlichung des

kaiserlichen Denkmal-Archives zu Straßburg i. Els. Sie gibt Rechenschaft über die erfolgreiche und umsichtige Tätigkeit, die der Konservator Prof. Felix Wolff während eines Zeitraumes von 10 Jahren in den Reichslanden entfaltete, bis zu dem Zeitpunkt, in welchem er in dem Dombaumeister Knauth einen Nachfolger nach freiwilligem Ausscheiden erhielt. Für seine Verdienste wurde Wolff bei seinem Ausscheiden aus dem Reichsdienst zum „Geheimen Archivrat“ ernannt.

In der Schrift wird zunächst eine gedrängte Uebersicht über die Geschichte der Denkmalpflege überhaupt, sowie namentlich auch der Denkmalpflege in Frankreich gegeben, letzterer deshalb, weil sie maßgebend war für die Denkmalpflege in den Reichslanden. Diese wird betrachtet unter dem Gesichtspunkt der Klassierung, der Denkmalpfleger und des Denkmal-Archives. Es folgt ein Kapitel über allgemeine Gesichtspunkte und darauf ein langes Verzeichnis ausgeführter Arbeiten der Denkmalpflege im Elsaß in dem zehnjährigen Zeitraum der Tätigkeit Wolff's, ein Verzeichnis, das in gleichem Maße Rechenschaft ablegt von der fleißigen Arbeit, die auf diesem Gebiet entfaltet wurde, wie von der wissenschaftlichen und materiellen Sorgfalt in der Behandlung der einzelnen Fälle.

Aus der Geschichte der Denkmalpflege ist für Elsaß-Lothringen, das heute auf die ältesten Einrichtungen der Denkmalpflege in Deutschland zurückblicken kann, bedeutungsvoll, was auf diesem Gebiet in Frankreich schon früh geschah. Bereits in den Jahren 1790, 1792 und 1793 werden Dekrete gegen die Zerstörung oder Beschädigung der öffentlichen Kunstdenkmäler und der staatlichen Bauwerke erlassen. Unter dem Minister des Inneren Grafen Montalivet zeigen sich dann die ersten Anzeichen einer Art Inventarisierung durch eine im Jahre 1810 erfolgte Rundfrage über Geschichte und Bedeutung kirchlicher und weltlicher Baudenkmäler. Nach dem Sturz Napoleons geschah lange Zeit hindurch nichts für die Erhaltung der Denkmäler. Erst nach der Juli-Revolution wird auf Veranlassung von Victor Hugo, Augustin Thierry, Viollet-le-Duc, des Grafen Laborde und Anderer die „Generalinspektion für die geschichtlichen Denkmäler“ mit Dekret vom 23. Okt. 1830 eingesetzt. Vitet tritt an ihre Spitze, die Wahl war gut. Ein von ihm 1831 erstatteter Reisebericht fordert die Verzeichnung und die Erhaltung aller Denkmäler des Königreiches, die durch geschichtliche Ereignisse ausgezeichnet sind oder vom archäologischen und künstlerischen Standpunkt Interesse verdienen. Für Veränderungen an Diözesanbauten war nunmehr das Gutachten des Generalinspektors einzuholen. Der Nachfolger von Vitet, Prosper Merimée, setzte es bei dem Minister Guizot durch, daß 1837 die heute noch bestehende „Commission des monuments historiques“ als Mittelpunkt der staatlichen Denkmalpflege gebildet wurde. Im Jahr 1840 erscheint darauf das erste Verzeichnis der Denkmäler, die der Hilfe und des Interesses für würdig erachtet werden. Die von Merimée selbst als unvollständig bezeichnete Liste enthielt, abgesehen von den Kathedralen und Diözesanbauten, die aus besonderem Etat unterhalten wurden, bereits 1090 Denkmäler in 87 Bezirken. Die von den Kammern für die Erhaltung der Denkmäler bewilligten Summen stiegen schnell von 200000 Frs. des Jahres 1837 auf 1500000 Frs. des Jahres 1883.

Die Verzeichnung oder Klassierung der Denkmäler bezog sich natürlich auch auf die damals noch französischen Reichslande. Als daher die deutsche Regierung 1870 die Verwaltung der Reichslande übernahm, war der Begriff des „monument historique classé“ bereits gebildet. Franz Xaver Kraus, der ausgezeichnete Historiker und Archäologe, wurde mit der Bearbeitung der geschichtlichen Denkmäler betraut und konnte bereits 1876 den ersten Band des Werkes „Kunst und Altertum in Elsaß-Lothringen“, den Band „Unter-Elsaß“ herausgeben, dem 1880 die beiden Bände „Ober-Elsaß“ und „Lothringen“ folgten. Eine Verfügung des Oberpräsidenten vom Jahre 1874 bestätigte, daß für die Erhaltung der Denkmäler die sämtlichen französischen Vorschriften von 1821—1853 Geltung hätten. Im Jahre 1876 wurde Kraus zum Konservator ernannt und blieb es auch nach seiner Uebersiedelung an die Universität Freiburg i. Br. 1882 erhielt er einen Nachfolger in dem Domkapitular Straub, nach dessen Tode 1892 die Arbeiten geteilt wurden: Tornow wurde Konservator für Lothringen; Winkler im Elsaß. Beide Aemter waren Nebenämter. Im Jahre 1899 aber entschloß sich die kaiserliche Regierung zur Bestellung eines Berufs-Konservators als Beamten der Landesverwaltung und übertrug dieses Amt dem Architekten Felix Wolff in Berlin. Dieser gab der Denkmalpflege in den Reichslanden eine erweiterte Organisation, welche die Erweiterung des Klassierungs-Systemes, die Ernennung ehrenamtlicher Pfleger und die Gründung eines Denkmalarchives betraf. — (Schluß folgt)



B. Bautechnik und Ingenieurwesen.

Technischer Führer durch Wien. Herausgegeben vom Oesterreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein. Redigiert von Ing. Dr. Martin Paul, Stadtbauinspektor. Wien 1910. Verlag von Gerlach & Wiedling. Pr. geb. 17 M.

Das vorliegende handliche Werk, das nach Form, Inhalt und Ausstattung wirklich dem Charakter eines Führers, d. h. eines Buches entspricht, das man nicht nur zu Hause studiert, sondern auch auf der Reise stets zur Hand haben kann, gewissermaßen ein technischer illustrierter Baedeker, hat eine ganze Reihe von Vorläufern gehabt, von z. T. allerdings wesentlich anderer Form. Die erste Veröffentlichung des Oesterr. Ing.- und Arch.-Vereins geht auf das Jahr 1864 zurück. Damals wurde aus Anlaß der XIV. Versammlung Deutscher Architekten und Ingenieure in Wien das hauptsächlich den Werken des Hochbaues gewidmete Werk „Alt- und Neuwien“ in seinen Bauwerken herausgegeben. Im Ausstellungsjahr 1873 erschien dann mit Unterstützung des Vereins ein von dem später an der Bauakademie in Berlin lehrenden Prof. E. Winkler verfaßter „Technischer Führer durch Wien“, der auch dem Ingenieurwesen gerecht wurde. Die großen baulichen Umgestaltungen Wiens, durch welche die Großstadt ihre heutige Gestalt erhalten hat, waren damals aber erst gerade eingeleitet. Sie finden eingehende Berücksichtigung in dem größer angelegten Werke des Vereins v. J. 1905, das in zwei Bänden „Wien am Anfang des XX. Jahrhunderts“ behandelt und in seinem Charakter den Veröffentlichungen entspricht, wie sie gelegentlich der Wander-Versammlungen „Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ namentlich in den früheren Jahren mit so großem Erfolg von den ortsansässigen Einzelvereinen veröffentlicht worden sind. Dieses zweibändige Werk hat auch die Grundlage des vorliegenden gebildet, z. T. haben auch die früheren Mitarbeiter sich dabei betätigt. Es sucht in möglichst vollständiger Form, seinem besonderen Zweck entsprechend, dabei in knappster Fassung, den großen Stoff bis in die neueste Entwicklung hinein zu bewältigen.

Das Werk besteht aus fünf Hauptabschnitten, von denen der erste (70 S.) eine allgemeine Charakteristik der örtlichen Verhältnisse und eine interessante Uebersicht der Entwicklung der Stadt (Verf. Mayreder) gibt, der zweite (174 S.) die Ingenieurbauten, der dritte, umfassendste (288 S.), Hochbau und Architektur, der vierte (26 S.) Plastik und Kunstsammlungen, und schließlich der fünfte und letzte (39 S.) Industrie und Gewerbe behandelt. Das Buch enthält einige Pläne und gegen 500 Abbildungen, deren Maßstab allerdings leider vielfach zu klein gegriffen ist. Trotz des Umfanges von 597 Text-Seiten (8⁰) können diese verschiedenen Gebiete naturgemäß nur in knappster Form behandelt werden, die jedoch ausreicht, um dem Techniker ein Bild von der Eigenart der technischen und baukünstlerischen Entwicklung zu geben. Das Werk würde noch wertvoller sein, wenn den einzelnen Abschnitten Hinweise auf die Fachliteratur beigegeben wären, das ist unseres Wissens aber auch in anderen Werken dieser Art bisher nicht geschehen. Jedenfalls aber wird das Buch allen Architekten und Ingenieuren, welche die technische und baukünstlerische Entwicklung Wiens an Ort und Stelle studieren wollen, ein wertvoller und zuverlässiger Führer sein. —

Der vollwandige Zweigelenkbogen. Entwurf, bauliche Ausbildung und Berechnung des Zweigelenkbogens, seiner Fahrbahn und Widerlager von K. Brabandt, kgl. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspektor. Mit 83 Textabbildungen, VI und 66 Seiten. Berlin 1910. Verlag von Wilh. Ernst & Sohn. Preis geheftet 4 M., gebunden 4,80 M.

Im vorliegenden Werkchen behandelt der Verfasser eine in den letzten Jahren bei der Umgestaltung von Bahnanlagen in größeren Städten häufig zur Ausführung gekommene Art von eisernen Ueberbauten zur Unterführung von Straßen, nämlich Blechbogenbrücken mit oben liegender Fahrbahn von vielfach beträchtlicher Tiefenausdehnung, über welche meist eine große Anzahl von Gleisen auf durchgeführtem Schotterbett laufen. Das Buch zerfällt in zwei Abschnitte, von welchen der erste auf die bauliche Umgestaltung, die allgemeine Anordnung, Wahl der Stützweite, Pfeilverhältnis, Zahl der Hauptträger, Ausbildung der Felder, Einzelheiten der Hauptträger, Fahrbahn und Fußwege, Oberlichte und Entwässerungen und der Widerlager Bezug nimmt. Der zweite Teil enthält eine Anleitung zur Berechnung der Hauptträger, wobei die von Müller-Breslau geschaffenen Grundlagen den Ausgangspunkt bilden; es wird die Ermittlung des Horizontalschubes, die Anwendung parabelförmiger Einflußlinien und die Verwendung der für einen Bogen errechneten Momente auf einen anderen Bogen von verschiedener Stützweite, aber gleichem Pfeilverhältnis gezeigt. Den Schluß bildet die Berechnung der sogenannten verlorenen Widerlager, die Bestimmung ihrer günstigen Form unter statischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten und eine Zusammenstellung der für den Entwurf und die Berechnung solcher Brücken erforderlichen Werte und Formeln. Der Verfasser hat seine in verschiedenen Zeitschriften über den Gegenstand veröffentlichten Arbeiten im vorliegenden Werk übersichtlich vereinigt und eine Anzahl praktischer Erfahrungen niedergelegt. Denen, die mit dem Entwurf und der Durcharbeitung derartiger Bauwerke zu tun haben, kann das Werkchen bestens empfohlen werden. —

G. Kapsch, Gustavsburg b. Mainz.

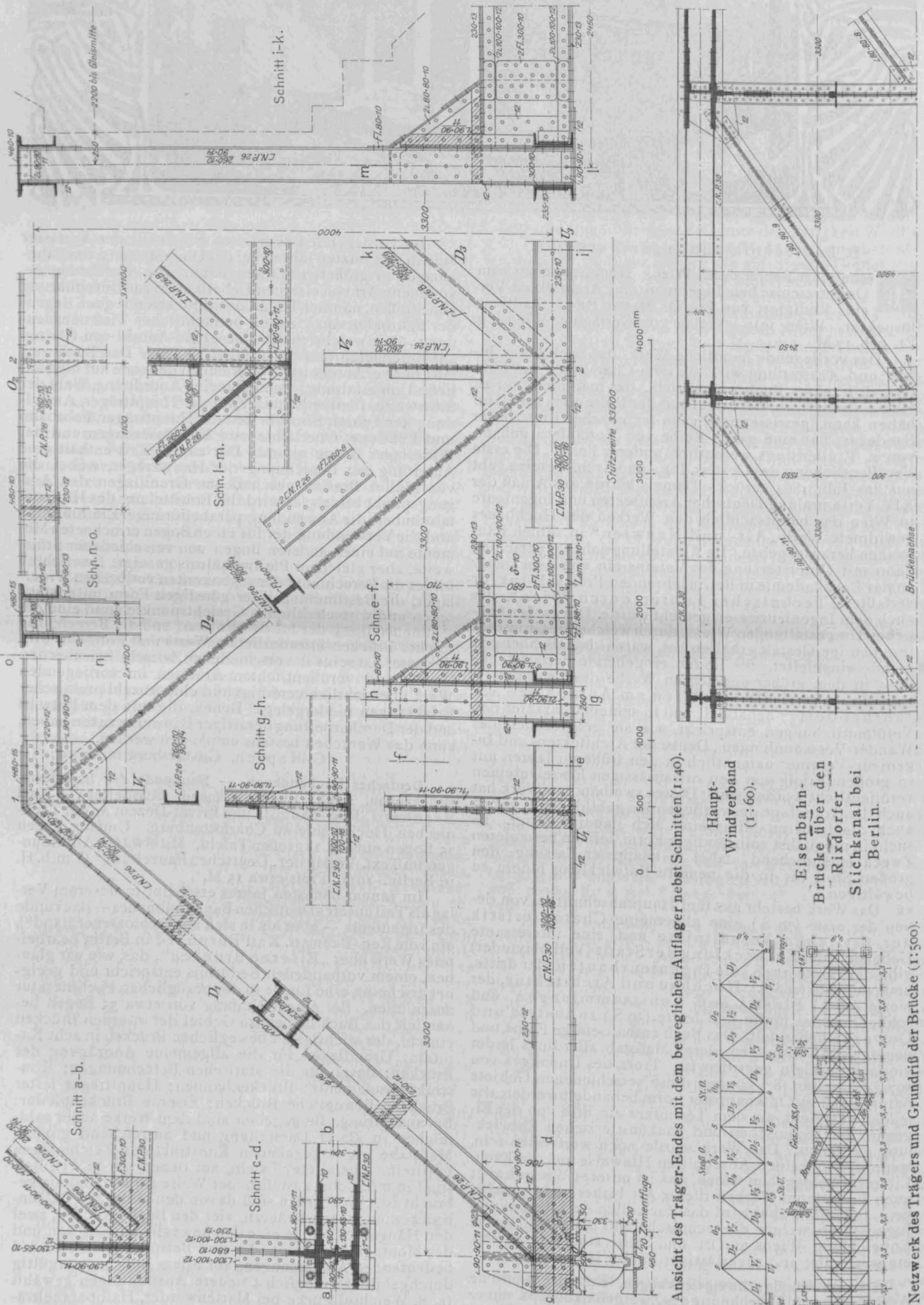
Deutsches Bauhandbuch — Baukunde des Ingenieurs. Brückenbau. I. Bd.: Eiserne Brücken. Bearbeitet von Karl Bernhard, Reg.-Baumstr. und Privat-Dozent an der Technischen Hochschule zu Charlottenburg. Umfang gegen 35 Bogen einschl. 12 großen Tafeln. Mit etwa 600 Abbildungen im Text. Verlag der „Deutschen Bauzeitung“ G. m. b. H. in Berlin. 1911. Preis etwa 15 M.

Im Januar nächsten Jahres erscheint in unserem Verlags als Teil unseres Deutschen Bauhandbuchs — Baukunde des Ingenieurs — aber als in sich abgeschlossener Band^{*)}, ein vom Reg.-Baumstr. Karl Bernhard in Berlin bearbeitetes Werk über „Eiserne Brücken“, das, wie wir glauben, einem vorhandenen Bedürfnis entspricht und geeignet erscheint, eine Lücke in der bezüglichen Fachliteratur auszufüllen. Bei einem Umfang von etwa 35 Bogen behandelt das Buch das ganze Gebiet der eisernen Brücken einschl. der wichtigsten beweglichen Brücken in acht Kapiteln: Grundlagen für die allgemeine Anordnung der Brücken; desgl. für die statischen Berechnungen; Konstruktionselemente; Brückenbahnen; Hauptträger fester Brücken; Bewegliche Brücken; Eiserne Brückenpfeiler; Bauausführung. Beigegeben sind dem Werke außer zahlreichen in klarer Darstellung und ausreichend großem Maßstabe wiedergegebenen Konstruktions-Zeichnungen 12 (dreifach gefaltete) Tafeln, auf denen nur je ein Beispiel in möglichst ausführlicher Weise zur Darstellung gebracht ist. Vier Tafeln sind davon den einfachen Balkenbrücken und Gerberträgern, vier den Bogenbrücken, zwei den Hängebrücken, je eine den beweglichen Brücken und der Montage gewidmet. Es sind Beispiele kleinerer und bedeutender Abmessungen, vor allem aber mustergültig durchgebildete möglichst neuere Ausführungen gewählt (z. B. Weichselbrücke bei Marienwerder, Halbparabelträger; Rheinbrücke zwischen Ruhrort und Homberg, Ger-

^{*)} Bisher ist in dieser Form die Neubearbeitung des „Grundbau“ von Brennecke erschienen. 1906. Preis gebunden 13,50 M.

berträger; Havelbrücke im Zuge der Döberitzer-Heerstraße, Kämpferbogen; Kaiser-Brücke über die Oder in Breslau, versteifte Kettenbrücke; und Kaiser-Wilhelm-

Brücke in Wilhelmshaven, Doppel-Drehbrücke). Wir glauben, daß durch diese, die Konstruktion der betreffenden Bauwerke in allen Hauptpunkten klarlegende, auch text-



Ansicht des Träger-Endes mit dem beweglichen Auflager nebst Schnitten (1:40).

Haupt-
Windverband
(1:60).

Eisenbahn-
Brücke über den
Rixdorfer
Stichkanal bei
Berlin.

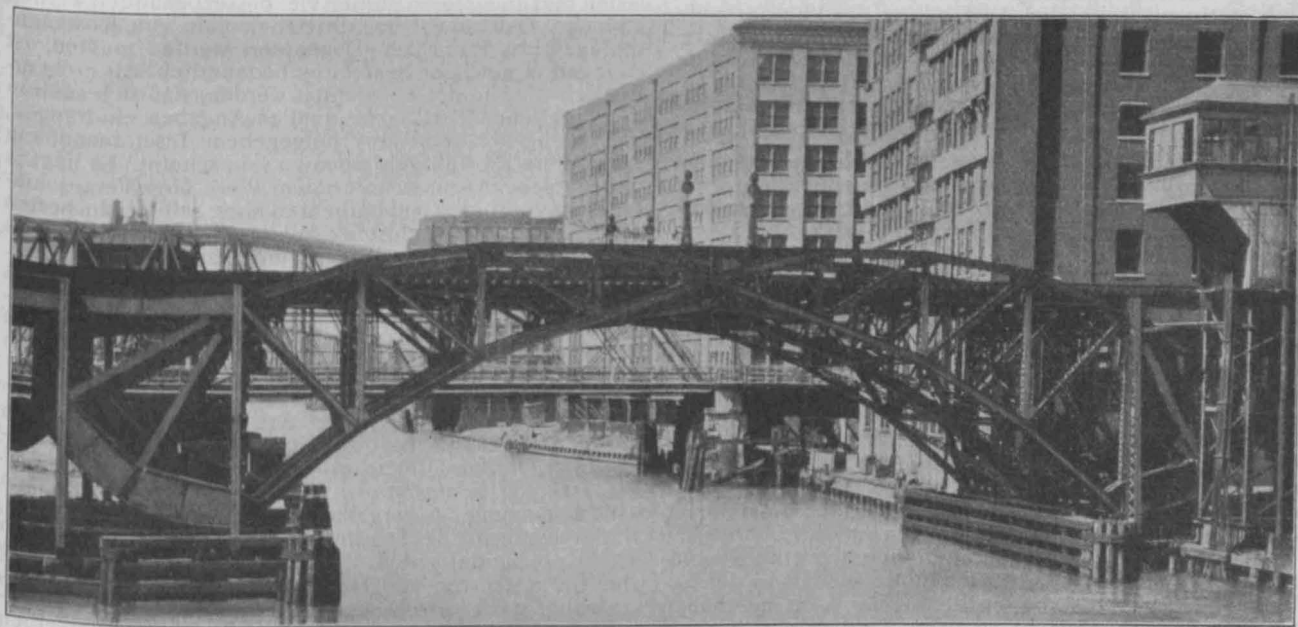
Netzwerk des Trägers und Grundriß der Brücke (1:500).

lich ausführlich erläuternde Beispiele das Werk einen ganz besonders praktischen Wert erhält. Neben zahlreichen Konstruktionszeichnungen sind dem Text auch eine Reihe von Aufnahmen nach fertigen bezw. in der Ausführung begriffenen Bauwerken eingefügt, einerseits, weil diese die Ausführung besser als Worte erläutern, andererseits weil sie ein klares Bild von der Gesamtwirkung des Bauwerkes geben, die sich der konstruierende Ingenieur bei der Wahl des Systems und auch bei der Durchbildung

läßt. Es unterscheidet sich aber vor allem auch dadurch, daß es dem Straßen-Brückenbau, der in neuerer Zeit erhöhte Bedeutung gewonnen hat, in gleichem Maße gerecht zu werden sucht, wie dem Eisenbahn-Brückenbau; daß ferner sowohl bei den Beispielen für die konstruktive Durchbildung, wie namentlich auch bei den Grundlagen der Berechnung den Belastungsannahmen und zulässigen Beanspruchungen nach Möglichkeit nicht einseitig die preußischen Verhältnisse zugrunde gelegt sind, sondern auch die-



Tower-Brücke über die Themse in London. Hängebrücke mit Fachwerk-Hängeträgern und Klappen-Durchlaß.



Klappbrücke System Scherzer für die Stadt. Hochbahn in Chicago über den Südarm des Chicago-Flusses.

Deutsches Bauhandbuch. Baukunde des Ingenieurs Brückenbau.

Bd. I. Eiserne Brücken. Bearbeitet von Karl Bernhard, Reg.-Bmstr. u. Priv.-Doz. an der Techn. Hochschule in Charlottenburg. Verlag der „Deutschen Bauzeitung“, G. m. b. H. in Berlin.

der Konstruktion stets vor Augen halten sollte. Im übrigen werden die ästhetischen Gesichtspunkte hier nur gelegentlich gestreift. Einige Illustrationsbeispiele beider Art drucken wir vorstehend ab.

Was die Gesamtbehandlung des Stoffes betrifft, so unterscheidet sich das Werk von anderen gleichen Umfanges durch seine Vielseitigkeit, die sich auf dem verhältnismäßig knappen Raum infolge der reichen, breite Erklärungen vielfach ersparenden Illustrierung erreichen

jenigen in den anderen großen deutschen Bundesstaaten Berücksichtigung gefunden haben.

Das Buch ist aus der praktischen Erfahrung heraus für die Praxis geschrieben. Wir glauben, daß es nicht nur geeignet erscheint, dem jungen werdenden Ingenieur ein zuverlässiger Führer zu sein, ihm zu zeigen, auf was es vor Allem ankommt und wie eine Aufgabe zweckmäßig anzupacken ist (nach dieser Richtung hin wird ihm auch das letzte Kapitel von ganz besonderem Wert sein), sondern

daß es auch dem erfahreneren Praktiker manche Anregung bieten und ihm wertvolle Daten geben wird. Der Preis wird im Verhältnis zur Reichhaltigkeit des Inhaltes und der Ausstattung sehr mäßig bemessen.

Luegers Lexikon der gesamten Technik und ihrer Hilfswissenschaften. Zweite vollständig neu bearbeitete Auflage. VI. Band. Deutsche Verlagsanstalt in Stuttgart. Geb. M. 30.

Der VI. Band des auf 8 Bände berechneten Lexikons, der auf 820 S. Text die Stichworte Kuppelungen im Eisenbahnbau bis Papierfabrikation umfaßt, teilt mit den vorhergehenden Bänden den Vorzug einer wesentlichen Vermehrung und Bereicherung des Inhaltes sowohl nach Text wie Abbildungsmaterial, welches letzteres für den Techniker ja von besonderer Wichtigkeit ist und manche Erläuterung ersetzt. Wie in dem ganzen Werke überhaupt, ist der maschinentechnische und mechanisch-technologische Teil des Bandes mit besonderer Liebe und Gründlichkeit behandelt, aber auch das Bauingenieurwesen kommt nicht zu kurz und in dem das Hochbauwesen betreffenden Teil sind auch eine Reihe von Bereicherungen sowohl im Text wie in neuen, klaren Abbildungen zu verzeichnen. Hingewiesen werden kann auf die besonders gründlichen, dem Eisenbahnwesen gewidmeten Artikel (z. B. Oberbau, Lokomotivschuppen); aus dem Eisenbau auf die Ausführungen über Niete und Nietverbindungen, vor allem aber über die Normalprofile für Walzeisen, die eingehend behandelt werden; aus der Baumaterialienlehre auf die sehr ausführlichen Mitteilungen über Nutzhölzer, die gegen früher erweiterten Abhandlungen über Mörtelprüfungen; aus der Geodäsie die erschöpfenden Ausführungen über Nivellieren und die dazu gehörigen Instrumente. Daß der Abschnitt über Luftschiffahrt gegen früher ein anderes Gesicht erhalten hat, ist selbstverständlich, ebenso allerdings, daß auf einem in so rascher Fortentwicklung begriffenen Gebiet ein Sammelwerk, wie das vorliegende, nicht den Fortschritten bis in die neueste Zeit zu folgen vermag. Wertvoll ist eine neue Tabelle über die Wirtschaftlichkeit der verschiedenen Lampenarten, nur wird man sie kaum unter dem Stichwort „Oekonomie der Lampen“ suchen. Neu geordnet und z. T. auch bearbeitet sind die Stichwörter aus dem Gebiete der graphischen Künste und der Photographie, in denen viel Wissenswertes zusammengetragen ist. Bei der Wichtigkeit der Vervielfältigungsmethoden für den Techniker und der sich stetig ausbreitenden Anwendung der Photographie, die z. B. bei größeren Bauausführungen als eine wichtige Ergänzung und Kontrolle der über den Baufortschritt geführten Journale dienen kann, sind die Artikel dieses Gebietes von praktischem Wert. Auch dieser Band zeigt den Fortschritt, den die 2. Auflage des Werkes kennzeichnet. —

C. Schwatlo, Kostenberechnungen für Hochbauten. 16. gänzlich umgearbeitete und vermehrte Auflage. Bearbeitet und herausgegeben von H. Winterstein, Stadtbauinspektor in Charlottenburg. Ausgabe 1909/1910. Verlag von J. J. Arndt in Leipzig. Preis geb. 25 M. —

Das bekannte Schwatlo'sche Werk über Kostenberechnungen von Hochbauten, das seiner Zeit wohl als eines der ersten eine systematische Behandlung dieser wichtigen Grundlage alles Bauens versuchte und sich im Laufe der Jahre zu einem größeren Umfang ausgewachsen hat, erfuhr durch die vorliegende neue Auflage eine grundsätzliche Umgestaltung. Den Kern und Hauptteil des 884 Seiten starken Werkes bildet natürlich nach wie vor der Abschnitt über Einzelpreise (716 Seiten), der aber auch eine neue Form erhalten hat und selbstverständlich dem heutigen Stande angepaßt ist. Die Preise entsprechen dabei im allgemeinen Berliner Preisen unter gewöhnlichen Verhältnissen. Verfasser hat aber auch hier eine Neueinteilung des Stoffes versucht, indem er, wie das in der Gebührenordnung für Arbeiten des Architekten geschehen ist, eine Trennung macht zwischen Rohbau und Ausbau, und in diesen Hauptabschnitten dann die Einzelarbeiten in eine wesentlich größere Anzahl von Titeln gliedert als bisher, entsprechend den in der Neuzeit entstandenen weitergehenden Verzweigungen der technischen und künstlerischen Ausgestaltung von Hochbauten. Verfasser sagt, daß sich auf diesem Wege vielleicht zu einer Vereinheitlichung des Veranschlagungswesens gelangen lasse, die im Interesse eines leichten Vergleiches verschiedener Bauten zweifellos wünschenswert ist. Jedem Titel sind die wichtigsten technischen Bedingungen vorangesetzt, die für die betreffende Arbeit gelten, da eine zuverlässige Benutzung der Preisangaben nur möglich wird bei genauer Festlegung der zu verlangenden Leistung. Angegliedert sind diesem Abschnitt eine Reihe von Nebenanschlüssen, die solche Kosten umfassen, welche, außer den unter normalen Verhältnissen für den eigentlichen Bau aufzuwen-

denden, für Arbeiten außerhalb des Gebäudes, oder für solche Arbeiten aufzuwenden sind, die über das gewöhnliche Maß hinausgehen. Es werden diese Arbeiten in drei Nebenanschlüsse zerlegt, von denen der erste die Grundstückskosten (d. h. die Kosten, welche für die Beschaffung und Herrichtung des Grundstückes erforderlich werden einschließlich tieferer Gründung) umfaßt, während der zweite die außerhalb des Gebäudes, aber innerhalb des Grundstückes liegenden Betriebsanlagen, der dritte die Kosten für lose Einrichtungsstücke, der letzte schließlich die Baubetriebskosten behandelt. In diesem Abschnitt sind die Kosten des Entwurfes und der Bauleitung, Bauüberwachung, Bauprüfung usw. zusammengefaßt. Diese Nebenanschlüsse sind von großer Wichtigkeit, da die hier zusammengefaßten Ausgaben bei großen Anlagen oft einen sehr bedeutenden Teil der Gesamtkosten ausmachen, so daß ihre besondere Veranschlagung erforderlich wird.

Noch wesentlicher ist die Umgestaltung des ersten Teiles des Werkes, die Kostenüberschläge umfassend, der nicht nur im Umfang von 50 auf 120 Seiten angewachsen ist, sondern auch nach ganz anderen Grundsätzen und unter Benutzung früher nicht zur Verfügung stehenden Materials, hauptsächlich der staatlichen Statistik über die unter Staatsaufsicht ausgeführten Hochbauten, neu bearbeitet worden ist. Verfasser betont hier mit Recht die Notwendigkeit, daß auch die kommunalen Verwaltungen ein ähnliches statistisches Material wie der Staat sammeln sollten, das für sie von großem Wert sein würde. Verfasser behandelt in diesem Abschnitt zuerst die Grundsätze, nach denen Kostenüberschläge überhaupt aufzustellen sind, verbreitet sich auch namentlich über die besonderen Einflüsse, welche bei den Baukosten mit bestimmend sind und gibt eine kleine Zusammenstellung von Kosten für einzelne Gebäudegattungen. Es werden hier alle die Fragen in klarer und eingehender Weise behandelt, die sich der Architekt zunächst bei einem Bauvorhaben beantworten muß und mit den vorhandenen Hilfsmitteln auch mit ausreichender Sicherheit beantworten kann, ehe er an die eigentliche Ausarbeitung von Entwürfen geht, die verfrüht ist, wenn nicht vorher festgestellt würde, welche Mittel denn eigentlich ein in Aussicht genommenes Bauvorhaben etwa erfordern wird.

Weggelassen sind mit Recht die in den früheren Auflagen enthaltenen Angaben aus der Baukonstruktionslehre, Statik, Bauführungskunde, die das Werk nur unnütz belasten und an anderen Stellen viel besser behandelt werden können. Daß auch die Musterbeispiele von Kostenanschlägen aus Raummangel geopfert werden mußten, ist dagegen in gewisser Beziehung bedauerlich. Als nicht erfreulich muß ferner bezeichnet werden, daß sich auch in den fachlichen Teil Bezugsquellen-Angaben eindrängen, auf welche der dem Werk beigegebene Inseratenanhang nicht ohne Einfluß geblieben zu sein scheint. Es liegt ja nahe, solche Angaben mit einem Werk über Veranschlagung zu verbinden, sie entbehren aber, selbst beim besten Willen, stets des sachlichen Wertes, da sie besten Falles schon des Raumes wegen nur sehr unvollständig sein können.

Durch die Neugestaltung und Erweiterung dürfte das alte Werk wieder zu einem wichtigen, brauchbaren Rüstzeug des modernen Architekten geworden sein. Ob die vorgeschlagene Einteilung der Kostenanschlagstitel sich einbürgern wird, muß freilich erst die Zeit lehren. —

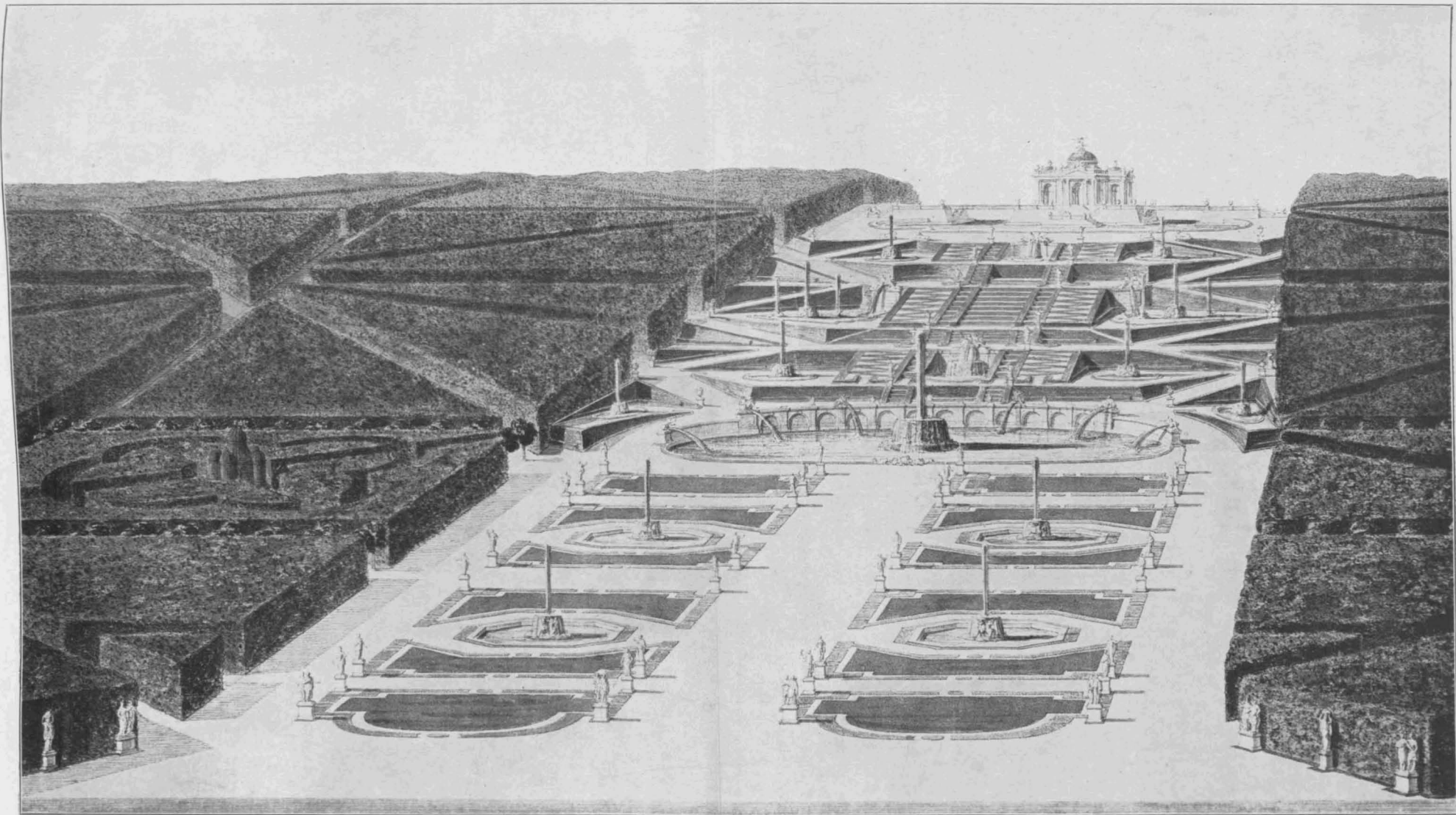
Kostenüberschläge für Hochbauten. Mit Kostenangaben ausgeführter Gebäude aller Art. Herausgegeben von H. Winterstein, Stadtbauinsp. in Charlottenburg. Leipzig 1910. Verlag Otto Spamer. Preis geb. 25 M. —

Das 390 Seiten starke Werk bildet gewissermaßen eine Ergänzung des vorgenannten Schwatlo'schen Buches, das in den Besitz des Spamer'schen Verlages übergegangen ist. Es behandelt allein die überschlägliche Ermittlung der Gesamtkosten von Hochbauten nach Nutzeinheiten, geordnet nach verschiedenen Gebäudearten. Die allgemeinen Ausführungen entsprechen denjenigen desselben Abschnittes in der von Winterstein bearbeiteten 16. Auflage des Schwatlo'schen Werkes. Mehr als $\frac{3}{4}$ des ganzen Umfanges nehmen hier aber die auf Grund statistischen Materials gesammelten Kostenangaben ein, die alle wichtigen Gebäudegattungen umfassen. Die mühevollen Arbeit wird dem Architekten von großem Nutzen sein. — Fr. E.

Inhalt: Das niederländische Architekturbild. — Carl Gotthard Langhans. — Zeitschrift für Geschichte der Architektur. — Romanische Baukunst in Frankreich. — Die Villen des Andrea Palladio. — Staatliche Denkmalpflege im Elsaß 1899—1909. — Technischer Führer durch Wien. — Der vollwandige Zweigelenkbogen. — Deutsches Bauhandbuch. Eiserne Brücken. — Lueger's Lexikon der gesamten Technik. — Kostenberechnungen für Hochbauten. — Kostenüberschläge für Hochbauten. —

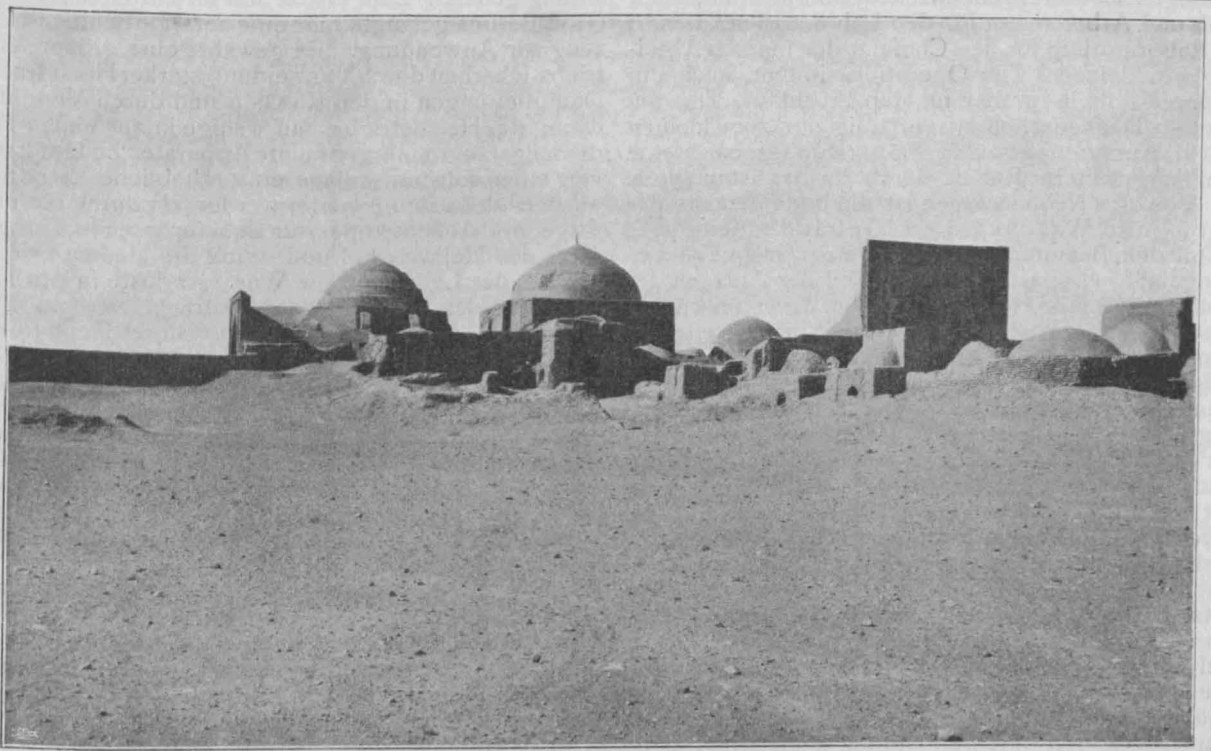
Zwei Bildbeilagen: Romanische Baukunst in Frankreich.

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



LITERATUR. * ARCHITEKTONISCHE HANDZEICHNUNGEN ALTER MEISTER.
HERAUSGEGEBEN VON ARCH. PROF. DR. HERMANN EGGER. * VERLAG
VON FRIEDR. WOLFRUM & CO. IN WIEN UND LEIPZIG. * PARKANLAGEN
DES KAIS. LUSTSCHLOSSES SCHÖNBRUNN BEI WIEN VON JOH. FERD.
HOHENBERG V. HETZENDORF (1732—1816). * * * * *

DEUTSCHE BAUZEITUNG * XLIV. JAHRGANG 1910 * NO. 99.



Imamsadeh Sultan Hussein Riza, Grabtempel bei der Oase Tebbes in der persischen Wüste Kewir.
 Aus: Sven Hedin, Zu Land nach Indien durch Persien, Seistan, Belutschistan. (Leipzig, 1910. F. A. Brockhaus.)

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIV. JAHRGANG. NO. 99. BERLIN, 10. DEZEMBER 1910.

Das neue Krankenhaus der Gemeinden Reinickendorf, Tegel, Wittenau und Rosenthal in Reinickendorf.

Architekten: Mohr & Weidner in Charlottenburg. (Schluß aus No. 97.)



Der medizinische Pavillon (Grundrisse S. 793) hat eine dem chirurgischen verwandte Grundrißform mit dem Unterschied, daß nach Süden die Abteilung für Bäder in einem in sich abgeschlossenen Anbau im Erdgeschoß untergebracht ist. Diese Abteilung ist vom mittleren Treppenhaus aus zugänglich. An eine

zentrale, durch seitliches Oberlicht erhellte Wart- und Umkleidehalle schließen sich Räume für Sandbäder, elektrische, medizinische und kohlensaure Bäder, ferner für Dampf- und Lichtbäder, ein hochgedr. wölbter Duscheraum, sowie Inhalations-Räume. Die Kranken-Abteilungen weisen wieder Räume für 2—6 Betten auf. Das Obergeschoß entspricht der Anlage des gleichen Geschosses im chirurgischen Pavillon. Im Mittelteil des Dachgeschosses liegt eine Röntgen-Abteilung, zu der ein Krankenaufzug führt. Nach Süden liegen im Mittelbau des Dachgeschosses Wohnungen für Aerzte, in den Flügeln Wohn- und Schlafräume für Schwestern, sowie männliches und weibliches Unterpersonal.

Auch die beiden Isoliergebäude für ansteckende innere Kranke (Grundriß Seite 792) zeigen eine unter sich verwandte Grundrißform. Beide enthalten zwei in sich getrennte Abteilungen. Im ersten Gebäude besitzt jede Abteilung ein eigenes Schwestern-Dienstzimmer, einen Operationsraum, ein kleines Laboratorium, eine Teeküche usw. Die Zuführung der Speisen erfolgt von Außen durch Öffnungen unter den Fenstern der Teeküche, damit das

Küchenpersonal das Innere des Hauses nicht zu betreten braucht. Mit Glas überdachte Veranden dienen zur Lagerung der Kranken im Freien. — Die Grundriß-Anordnung des Isoliergebäudes für ansteckende innere Krankheiten ist mit Rücksicht auf den Umstand erfolgt, daß es wiederholt vorkam, daß aus Infektions-Abteilungen entlassene Kranke nach dem Umkleiden die Abteilungen noch einmal durchschreiten mußten und auf diesem Wege Keime mitnahmen, die zur Ansteckung dritter Personen führten. Um das zu verhindern, ist außer dem besonderen Zugang zum Badezimmer für die Aufnahme der Kranken anschließend an das Bad ein kleiner Raum zur Entlassung der Kranken vorgesehen. In diesem Raum werden vom Verwalter der Kleiderkammer die sauberen Kleidungsstücke des geheilten Patienten niedergelegt. Der letztere erhält vor seiner Entlassung ein Bad, soll sich in dem anschließenden Nebenraum ankleiden und ohne nochmalige Berührung mit der Abteilung durch einen besonderen Ausgang das Haus verlassen. Das Dachgeschoß dieses Pavillons ist ausgebaut zu Wohn- und Schlafräumen für die auf den Infektions-Abteilungen tätigen Schwestern.

Die pathologische Anstalt mit Kapelle und Laboratorien (Ansicht auf der Bildbeilage, Grundrisse S. 791) enthält im Erdgeschoß die Kapelle mit Zimmer des Geistlichen und Raum für die Einsargung, daneben einen Raum für die Herstellung pathologisch-anatomischer Präparate. Hinter der Kapelle liegt ein Raum für die Sektion, rechts von ihr das histologische Laboratorium. Der Keller enthält Leichenräume, während das ganze Obergeschoß für Laboratorien eingerichtet ist. Es enthält zwei größere Räume für ein bak-

teriologisches und ein chemisches Laboratorium, einen Spül- und Arbeitsraum für den Laboratoriumsdiener, ein Laboratorium für den Chefarzt der inneren Abteilung, ein kleineres Tier-Operationszimmer, sowie ein größeres Arbeitszimmer für den Prosektor. Das geräumige Dachgeschoß ist vorläufig nur zum kleinen Teil als Ausstellungssaal für Präparate ausgebaut; eine Schaffung weiterer Räume durch Ausbau ist möglich.

Von den Nebenanlagen ist die bedeutendste das Koch- und Waschküchen-Gebäude (Seite 792), das mit dem Beamtenwohnhaus zu einer Gruppe zusammengefaßt ist, aber auch einen Teil der Anlagen des großen mittleren Gartenhofes bildet. Die Speisen-Abgabe sowie die Wäsche-Ausgabe und die Wäsche-Annahme liegen nach diesem Gartenhof, während der Zugang für die Einlieferung der Vorräte sich in Wirtschaftshof befindet. Die Anordnung der Baugruppe zeigt der Lageplan S. 791. In der Kochküche liegen die Vorratsräume, der durch zwei Geschosse reichende Küchenraum und der Anrichterraum nach Norden, damit die Vorräte kühl lagern und das Personal bei der unvermeidlichen Ueberhitzung der Küchenräume nicht auch noch vom Sonnenlicht zu leiden hat. An die Kochküche als Zentralraum schließen sich der Gemüse-Putzaum, die Spülküche, die Speise-Ausgabe und der Anrichterraum. Sämtliche Räume stehen durch große Oeffnungen ohne Türen mit einander in Verbindung. Die Speisen-Ausgabe liegt zwischen Anrichte- und Spülküche und ist so groß, daß sie mit den Speisen-Transportwagen befahren werden kann. Kühlräume, Eiserzeugungsanlage, elektrisch betriebene Lasten-Aufzüge usw. zeigen, daß die Anlage nach den neuesten Erfahrungen ausgestattet ist. In Verbindung mit den Küchenräumen steht das Speisezimmer für das weibliche Unterpersonal der Koch- wie der Waschküche. Letztere verteilt sich auf zwei Geschosse. Im Erdgeschoß folgen die Räume so aufeinander, daß die Wäsche von der Annahme bis zur Ausgabe einen Kreislauf vollführt, bei dem Kreuzungen vermieden werden. Im Obergeschoß dieses Hauses befindet sich das Schwestern-Speisezimmer, das hierher gelegt wurde, damit die Schwestern ihr Essen stets frisch und warm erhalten. Dieser Raum greift in eine Gruppe von Räumen ein, die aus einem Lagerraum für Verbandstoffe und Wäsche, aus einer Roll-, Plätt- und Nähstube sowie aus einem Kleidermagazin bestehen. Eine Reihe von Räumen sind Wohnzimmer des weiblichen Personales der Koch- und Waschküche, zwischen welchen die Räume für die Oberköchin und die Vorsteherinnen angeordnet wurden. Mit dem Kleidermagazin verbunden ist die im Erdgeschoß sich befindende Desinfektions-Anstalt.

Im Süden schließt an dieses Gebäude das Kesselhaus an. In nächster Nähe des Kesselraumes liegt unterhalb der Waschküche die umfangreiche Betriebs-Zentrale für die Bedienung der Heizungs-, Lüftungs- und Warmwasser-Anlage. An der Ostseite schließt an das Kesselhaus das mehrgeschossige Maschinen- und Werkstätten-Gebäude an. Das Beamten-Wohnhaus mit vier Wohnungen für verheiratetes Unterpersonal schließt den Wirtschaftshof an der Nordseite ab.

Hinsichtlich der konstruktiven Anordnungen bei der Ausführung der Gebäudegruppe ist zu bemerken, daß sie die in Groß-Berlin für ähnliche Gebäude üblichen sind. Das Mauerwerk besteht aus Ziegelsteinen, die Sockel sind mit grauen schlesischen Verblendern verkleidet, die Fassadenflächen haben Terrasit-Putz erhalten. Die Dächer sind mit Biberschwänzen gedeckt, die Decken sind Kleine'sche Decken. Die Treppen sind Kunststein mit Eiseneinlage. Die Kranken- und Wohnzimmer, die Gänge und Tageräume sind mit Linoleum belegt; in den Operationssälen, in der Badeabteilung, der Hauptküche und der Wäscherei liegen Fliesenböden. Die Fußböden der übrigen Räume wie die der Isoliergebäude und Laboratorien wurden mit Terrazzo versehen. Die gesamte innere Ausstattung ist gleichfalls nach Entwürfen der Architekten angefertigt worden.

Die Gebäudeanlage wird durch eine Warmwasser-

leitung geheizt. Zum ersten Mal für ein Krankenhaus Groß-Berlins gelangte hier eine zentrale Pumpen-Heizung zur Anwendung. Sie gewährt eine größere Betriebssicherheit durch Vermeidung starker Hochdruck-Dampfleitungen in den Kanälen und durch Vereinfachung des Heizbetriebes auf wenige in nur einem Bedienungsraum untergebrachte Apparate. Zudem kann von einer solchen Anlage eine erhebliche Ersparnis an Betriebskosten erwartet werden, da durch die niedrige, der Außentemperatur sich anpassende Temperatur des Heizwassers und durch die kleinen Durchmesser der Leitungen die Wärmeverluste in den Kanälen auf das geringste Maß gebracht werden. Die Erwärmung des Heizwassers erfolgt durch Hochdruckdampf mit 6 Atm. Ueberdruck und mittels zweier Gegenstrom-Apparate, von denen jeder 104000 Wärme-Einheiten in der Stunde leisten kann. Bei der Warmwasserversorgungs-Anlage wurde, um an allen Zapfstellen warmes Wasser zur Verfügung zu haben, eine besondere Zirkulationsleitung ausgeführt. Für die örtliche Heizung der Räume dienen glatte, zweisäulige, gußeiserne Radiatoren, für die Operationssäle einsäulige Radiatoren der Lollar-Werke.

Die Lüftung der großen Krankensäle, der anschließenden Gänge und Treppenhäuser erfolgt durch besondere Heizkammern mit Pulsionsbetrieb, in denen die gereinigte Frischluft auf Raumtemperatur erwärmt und befeuchtet wird. Die Lüftung aller übrigen Räume erfolgt durch die oberen Kippflügel der Fenster. Die Ausführung der gesamten Heizungs-, Lüftungs- und Warmwasser-Versorgungsanlage erfolgte durch Jos. Junk in Berlin.

Die Anstalt besitzt eine eigene Station für Kraft und elektrisches Licht, da der Bedarf an elektrischer Energie für Beleuchtung wie für motorische und elektromedizinische Zwecke bedeutend ist und eine große Dampfkesselanlage ohnehin erforderlich wurde. Unter diesen Verhältnissen wurde für eine eigene Station eine erhebliche Ersparnis errechnet. Die Anlagen wurden von den Siemens-Schuckert-Werken in Berlin ausgeführt.

Alle Abwässer werden der Kanalisation von Reinickendorf zugeführt. Die Abwässer des pathologischen Institutes durchlaufen vorher eine Desinfektionsgrube. Die Isoliergebäude haben lokale Desinfektions-Einrichtungen. Die Wasserversorgungsanlagen in den großen Krankenhäusern und im Verwaltungs-Gebäude stammen von Börner & Herzberg in Berlin, die der kleineren Gebäude und der Wirtschaftsgruppe von Adolf Meyer in Reinickendorf. Die Schwachstrom-Anlagen wurden von Paul Hardegen & Co. G. m. b. H. in Berlin ausgeführt, die Kochkücheneinrichtung lieferte die Firma F. Küpperbusch & Söhne in Gelsenkirchen. Die Wäscherei-Anlage stammt von der Maschinenfabrik Heinrich Timm, G. m. b. H. in Reinickendorf, die Einrichtungen für Desinfektion und Sterilisation wurden von F. & M. Lautenschläger in Reinickendorf geliefert. Einen Verbrennungsofen stellte H. Kori in Berlin auf, die Anlage für Röntgen-Durchleuchtung der chirurgischen Abteilung richtete die A.-G. Reiniger, Gebbert & Schall in Berlin ein, die der medizinischen Abteilung die Firma Griffon, G. m. b. H. in Berlin. Die Inhalations-Anlage stammt von der Gesellschaft für Inhalations- und Bäder-Einrichtungen m. b. H. in Berlin, die Kühlanlage in Verbindung mit eigenem Eiserezeuger von Roessemann & Kühnemann in Reinickendorf Ost.

Die Kosten des jetzt fertig gestellten Teiles der Anstalt wurden bei voller Inneneinrichtung zu 1,9 Millionen M. veranschlagt, die der auf 400 Betten erweiterten Anstalt auf 2750000 M. Daraus ergibt sich für das Bett ein Einheitspreis von 6850 M., von welchen 5700 M. auf die reinen Baukosten, 1150 M. auf innere Einrichtung kommen. Die Architekten erwarten, daß die Abrechnung dem Voranschlag entspricht.

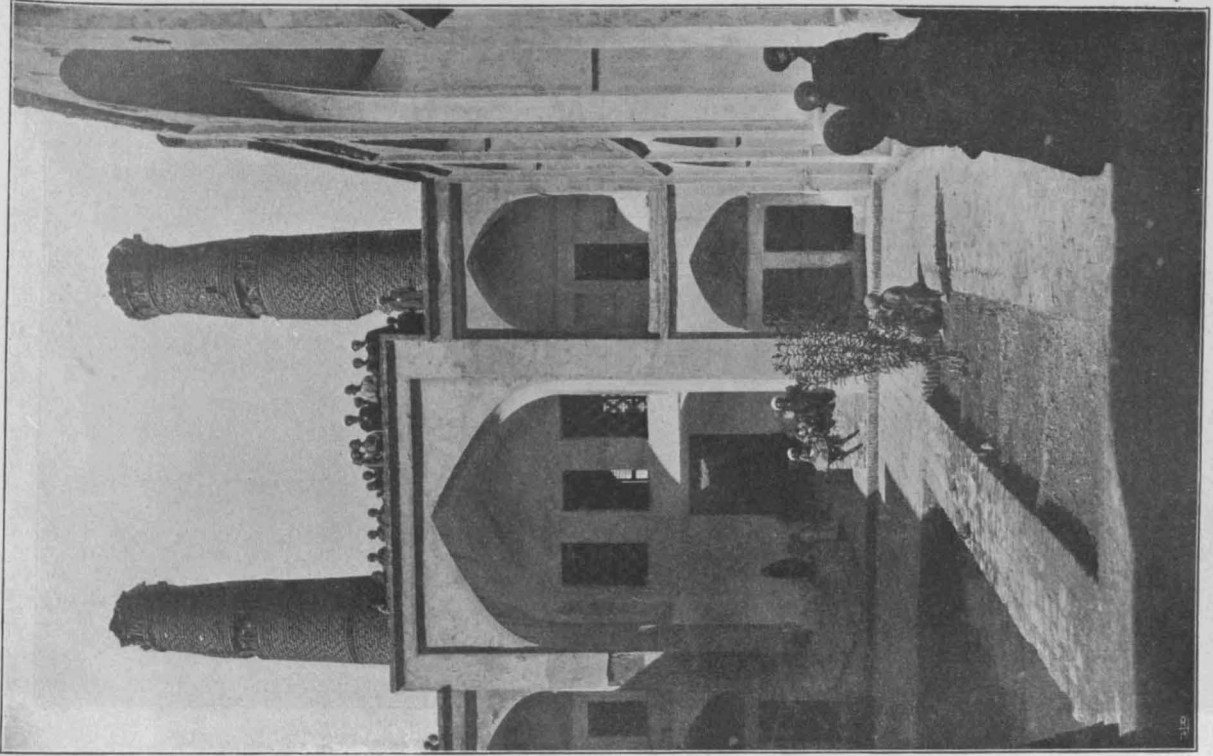
Die örtliche Bauleitung und die Oberaufsicht über die Bauarbeiten waren Hrn. Gemeinde-Bauinspektor Krecke übertragen. —

Literatur.

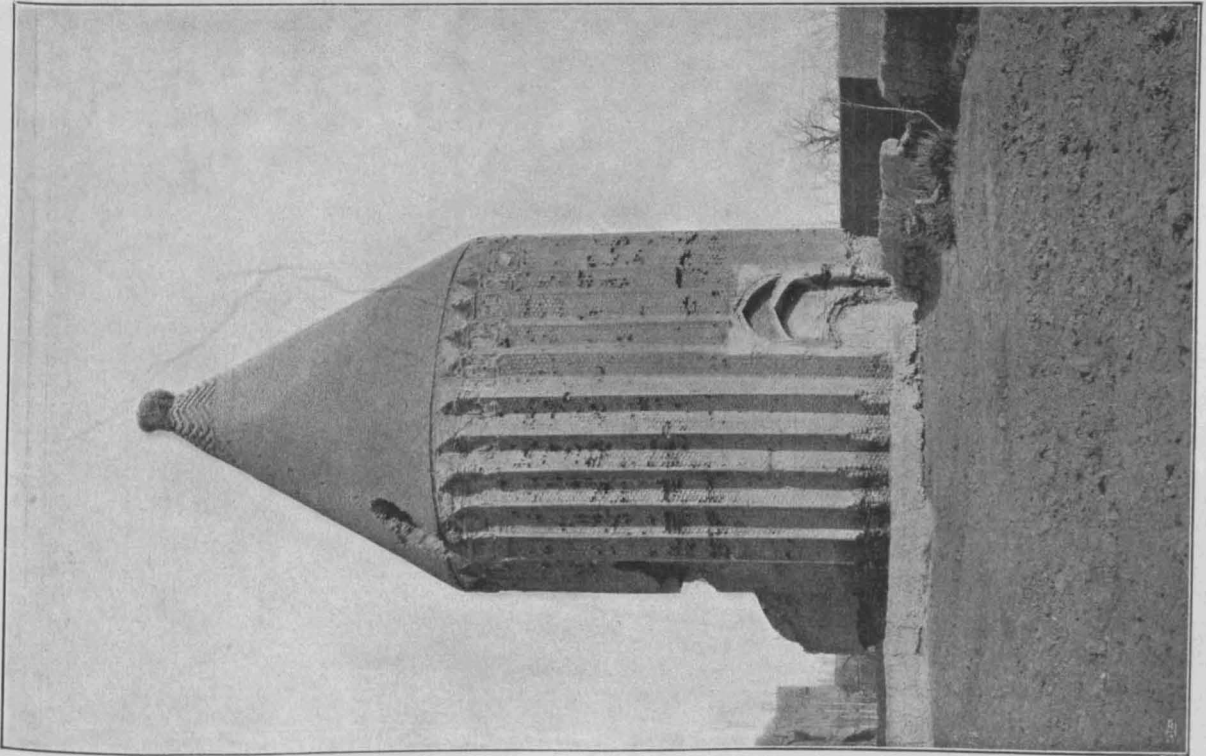
Zu Land nach Indien durch Persien, Seistan, Belutschistan. Von Sven Hedin. Mit 308 Abbildungen nach photographischen Aufnahmen, Aquarellen und Zeichnungen des Verfassers und mit 2 Karten. 2 Bde. Leipzig, 1910. F. A. Brockhaus. Preis beider Bände geb. 20 M.

Im Vorwort sagt der Verfasser, schon der Name Indien genüge, die Phantasie des Lesers zu entflammen. Dieser glaube, laue Winde in Palmen und Mangobäumen säuseln

das uralte, öde, abgelebte Persien. Dem Einwand, Persien sei aber doch das Land der Dichter und Rosen, das Land von Saadi's und Hafi's herrlicher Lieder, „dort erheben sich noch immer die Ruinen der prachtvollen Paläste der Achämeniden“, diesem Einwand begegnet er mit der Zustimmung, das sei alles wahr, doch er vermeide absichtlich die Wege, die der Fuß Anderer betreten habe. Die Brennpunkte Irans seien schon unzählige Male beschrieben worden von Herodot, der Bibel und den Keilinschriften



Hochschule von Tebbes, einer Oase in der persischen Wüste Kewir. Aus: Sven Hedin, Zu Land nach Indien durch Persien Seistan, Belutschistan. (Leipzig, 1910. F. A. Brockhaus.)



Der alte Turm in Weramin in Persien. Aus: Sven Hedin, Zu Land nach Indien durch Persien Seistan, Belutschistan. (Leipzig, 1910. F. A. Brockhaus.)

zu hören, und er denke an das heiße Leben und den ewigen Kampf ums Dasein unter tropischen Dschungeln. „Vor seiner Einbildung treten glänzende Züge indischer Fürsten auf, durcheinander wimmelnde Scharen braungebrannter Hindus, prachtvolle Elefantenkarawanen, Tiger, die der Rachsucht des Jägers zu entfliehen suchen, goldene Pagoden und Marmortempel, weiß wie der Schnee des Himalaja“. Aber sein Buch führe nicht den Titel „Indien“, sondern „Nach Indien“. Es behandle nur den Weg nach dem Lande der tausend Sagen und dieser Weg führe durch

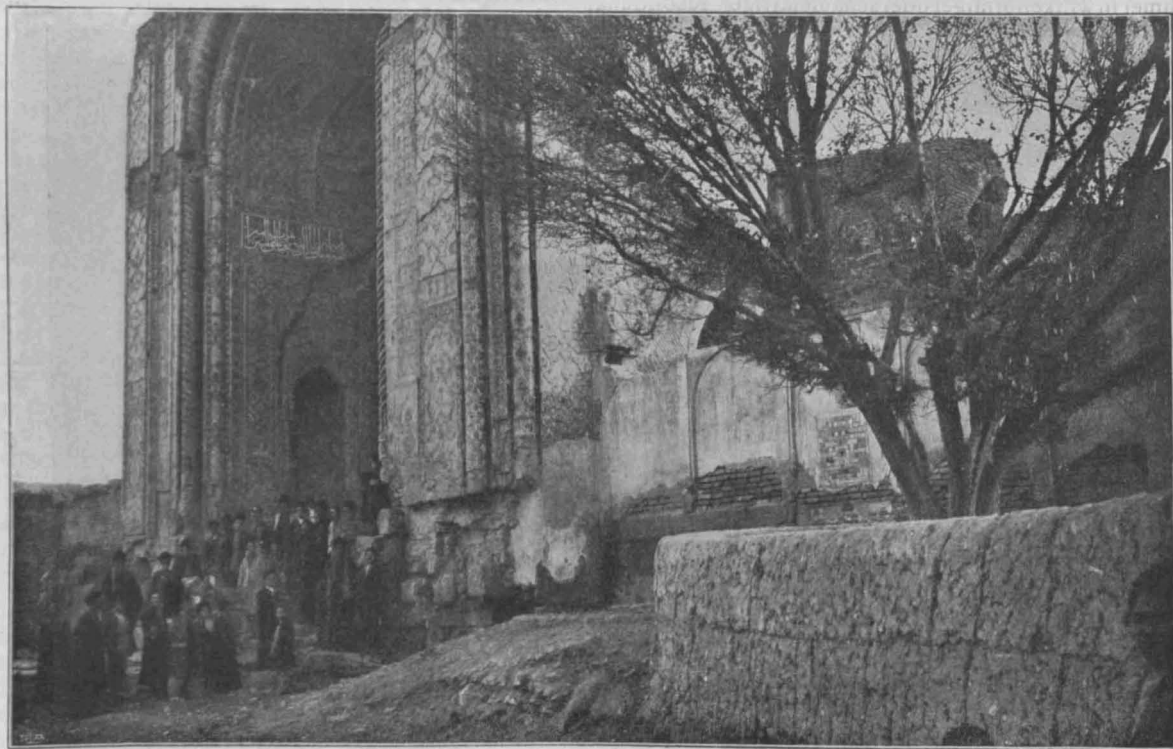
ten in Bisutun, vom unsterblichen Marco Polo und vom ritterlichen Chardin an bis zum viel gereisten Houtum-Schindler, dem kühnen Vambéry und dem gelehrten Lord Curzon. Die Wege der Europäer, die bisher Persien durchquerten, vermeidet er also; sein Weg beginnt erst von Teheran an, vor den Toren dieser Stadt fange schon die Wüste an; „dann ist auf dem ganzen Wege nach der Grenze Indiens nichts als Wüste“. Doch auch diese hat, wie der Leser des Buches bald erkennen wird, ihre eigenartigen Reize und fordert sein besonderes Interesse heraus.

Und nicht zuletzt finden auch architektonische Wünsche eine gewisse Befriedigung, denn die Abbildung 28, Eingang der „Blauen Moschee“ in Tabris, läßt die Bedeutung dieses Bauwerkes ahnen, die in Abbildung 29 mit einer Darstellung der gleichen Moschee noch deutlicher zum Ausdruck kommt. Die blaue Moschee (Gök-mestschid) in Tabris mit ihrer stattlichen Fassade aus blauer Fayence,

Mausoleum mit einer Kuppel. Ferner sah ich die Ruinen einer aus Lehm gebauten Festung und die Reste zahlreicher Mauern und Häuser, die jedoch entschieden aus späteren Perioden stammen. . . . Der Umstand, daß Weramin jetzt zu einem unbedeutenden Dorf herabgesunken ist, hängt zunächst mit dem Verfall des ganzen persischen Reiches und seiner erbärmlichen Regierung zusammen,



Aus den Ruinen von Weramin in Persien.



Die Gök-Mestschid, die „blaue Moschee“ in Tabris.

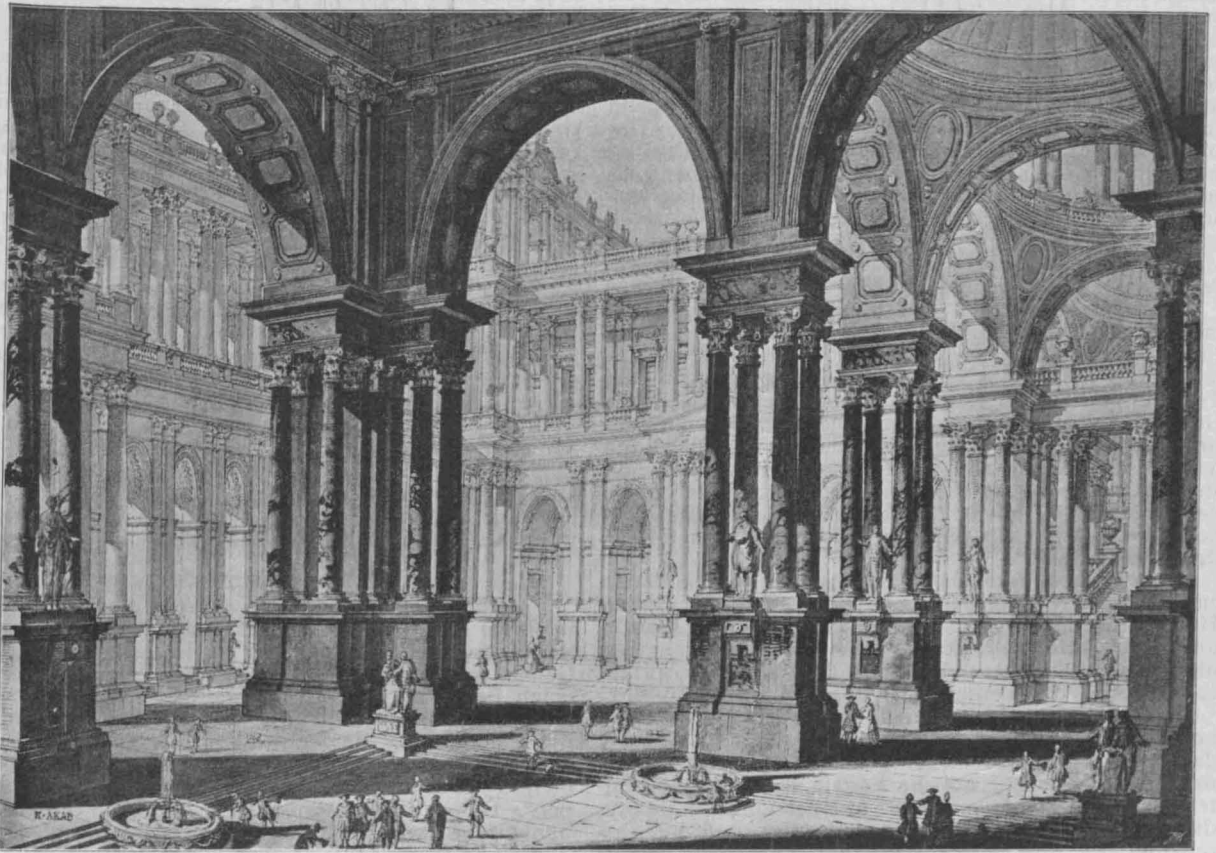
Aus: Sven Hedin, Zu Land nach Indien durch Persien, Seistan, Belutschistan. (Leipzig, 1910, F. A. Brockhaus.)

die Koransprüche in weißer Farbe enthält, ist eines der bedeutendsten Bauwerke Persiens. Ein nicht minder interessantes Bauwerk ist der alte zylindrische Turm mit Kegeldach in Weramin, ein Kolumbarium aus der Zeit, in der Weramin den Namen Stadt Weramin (Schahr-i-Weramin) führte, während es heute nur ein kleines, zerstreutes Dorf ist. Hedin berichtet darüber (S. 169): „Ganz in der Nähe der großen Moschee liegt Seid Abdul Hassan, ein kleines

liegt aber auch an der Vernachlässigung des Bewässerungswesens und der Energielosigkeit der Bevölkerung“. Der fortschreitende Verfall läßt sich auch aus den Abbildungen aus dem Dorfe Alem erkennen, die Reste ehemaliger Bauten zeigen, welche auf einen gewissen Wohlstand und eine bemerkenswerte architektonische Auffassung schließen lassen (Abbildungen 65–67). Eigenartig berührt es, in den Abbildungen 77 (Am Teich von Tschupunum) und

78 die heutigen Siedelungen der Perser zu sehen, einfache Lehmhäuser, die aus einem Würfel als Unterbau mit einer Halbkugel als Dach bestehen.

birges. Die große Landstraße scheint in eine schlummernde Stadt zu führen, in eine seltsame Stadt mit ihrer Burg, ihren Mauern und Türmen. In einem friedlichen



Karl Schütz (1746—1800): Entwurf für eine Bühnendekoration.



Hubert Robert (1733—1808): Skizze aus einem antikisierenden Monumentalbau.

Aus: *Architektonische Handzeichnungen alter Meister*. Herausgegeben von Dr. Hermann Egger, a. o. Professor an der k. k. Technischen Hochschule in Wien. Verlag von Friedrich Wolfrum & Co. in Wien-Leipzig.

Zu den wohl erhaltenen Bauwerken zählt die Hochschule von Tebbes (Abbildung 150), der palmenreichen Oase auf den schneebedeckten Kuppen des „Kamel“-Ge-

Garten ruhte Hedin eine Woche aus. Vom hereinbrechenden Abend gibt er folgendes anziehende Stimmungsbild: „Der Abendwind ist nach dem heißen Tage kühl und das

Kohlenbecken ist mir sehr willkommen. Die Singvögel, die in den Palmen gezwitschert haben, verstummen und suchen ihre Nester auf. Die Schakale stimmen ihre schwermütige Serenade an; es braucht nur einer von ihnen mit seinem langgezogenen, jämmerlich bellenden und wie Gelächter klingenden Geheul zu beginnen, damit gleich tausend andere einstimmen, und so durchzittert das Klage Lied der Wüste die nächtliche Stille. Die Kanäle rauschen angenehm und übertönen das aus dem Zelt meiner Leute dringende Stimmengewirr. Der Nachthimmel ist völlig klar und die Sterne funkeln mit unendlich hellem Glanz. Die Palmen stehen wie schwarze Schattenbilder da, Friedenspalmen vergleichbar, die ihre Fittiche über meinen Zelten ausbreiten; wenn der Wüstenwind durch ihre Kronen saust, rasselt und knistert es in ihren pergamentartigen Blättern. Man kann sich kaum eine poetischere, farbenreichere Schilderung denken, als sie in diesen Worten enthalten ist.

Auf dem Wege nach Tebbes lagert unser Reisender im „Karawanserei des Wildesels“ (Rabat-gur), einem charakteristischen Perserbau mit großen Kielbogen-Portalen (Abb. 138), und er kommt an dem eigenartigen Dorf Tschahrdeh mit seinen Palmen vorbei: „Gegen das saftige Grün der Palmen stechen die grauen Häuser des unter uns liegenden Dorfes grell ab. Schlank, elegant und geschmeidig wie Binsen erheben sich die Palmen bald aufrecht und steif, bald wiegen sie sich ein wenig und bilden einen demütigen Bogen; aber stets heben sie sich scharf gezeichnet und intensiv grün gegen die leichten luftigen Tinten des Horizontes ab.“

Von Tebbes aus macht Hedin Ausflüge, unter anderem zu dem höchst eigenartigen Grab des heiligen Sultan Hussein Riza. „Es liegt so schön auf seinem Hügel außerhalb der Stadt, fern von dem nichtigen Weltgetriebe, und hat nur die Wüste zur Nachbarin. Doch wie alles in Persien, spricht es von Verfall und Vernachlässigung.“ (siehe Kopfabild.)

Diese wenigen Auszüge mögen Beispiele für die überaus anschaulichen und poetischen Schilderungen sein, die das Buch Hedin's so anziehend machen. Wir konnten uns naturgemäß hier nur auf die Erwähnung einiger Architekturbilder beschränken. Aber was der Verfasser an Studien über Land und Leute, über Landschaften und Ortschaften gibt, ist ebenso anziehend und anregend. Es ist oft, als ob er mit Sätzen male und mit Worten zeichne. Mit wenigen Worten ein Stimmungsbild zu geben, ist seine besondere Kunst. „Oede, kahl und gelb wie die Wüste, wird Abbasabad mit seinen vier mit Kuppeln geschmückten Hütten durch etwa tausend Dattelpalmen verschönt.“ Läßt sich mit wenigen Worten mehr beschreiben?

Daher sei das Reisebuch auch unseren Lesern empfohlen, die sich an plastischen Schilderungen aus dem Märchenlande ergötzen wollen. —

Architektonische Handzeichnungen alter Meister. Herausgegeben von Dr. Herm. Egger, a. o. Prof. an der k. k. Techn. Hochschule in Wien. I. Band: 60 Tafeln in Lichtdruck mit kritischem Texte. Preis 100 M. Erste Lieferung 20 Tafeln. Verlag Friedr. Wolfrum & Co. in Wien—Leipzig. (Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 821.) Es mag auffallen und ist sicher ein Zeichen kunstgeschichtlicher Reaktion auf den bisherigen Zustand, daß die kunstgeschichtliche Literatur sich wider in symptomatischer Weise auf die alten Meister zurückwendet. Man könnte meinen, der Kreislauf der Dinge, der vor 30—40 Jahren mit dem nachdrücklichen Hinweis auf die „Werke der Väter“ begann und damals den Verleger Hirth zur Herausgabe des „Formenschatzes“ veranlaßte, habe sich wieder geschlossen und sei zum Ausgangspunkt der Entwicklung zurückgekehrt.

Dr. Hermann Egger ist außerordentlicher Professor an der Technischen Hochschule in Wien und Privatdozent für allgemeine Architekturgeschichte an der Universität daselbst. Seit Jahren ist er mit der Katalogisierung und Bearbeitung der berühmten Sammlung architektonischer Handzeichnungen der k. k. Hofbibliothek in Wien betraut und damit ist seine Legitimation für die Leitung einer Veröffentlichung wie der vorliegenden gegeben.

Die erste Lieferung, die Blätter eines deutschen Künstlers vom Ende des 15. Jahrhunderts, von Hans Böblinger, aus der Nürnberger Schule des 16. Jahrhunderts, von Bernardino Barbatelli Poccetti (1542—1612), von Martino Lunghi dem Älteren, von Giovanni Alberti (1558—1601), Giovanni Lorenzo Bernini (1598—1680), Girolamo Rainaldi (1570—1655), Giuseppe Bibiena-Galli (1696—1756), Alexandre Le Blond (1679—1719), François Le Moyne (1688 bis 1737), Hubert Robert (1733—1808), Jean François Thérèse Chalgrin (1739—1810), Joh. Ferd. Hohenberg v. Hetzendorf (1732—1816) und einem ungenannten italienischen Künstler des Endes des 16. Jahrhunderts enthält, läßt erkennen, daß das Werk, aus dem wir auf der Bildbeilage zu dieser Nummer, sowie in den Abbildungen S. 821 einige Bei-

spiele wiedergeben, groß und augenscheinlich mit voller Beherrschung des umfangreichen Stoffes angelegt ist. Es ist in Bänden zu je 60 Tafeln gedacht, die in Lieferungen zu je 20 Tafeln herausgegeben werden. Die Anzahl der Bände ist nicht festgesetzt. Die Wahl des Lichtdruckes für die Wiedergabe der Zeichnungen und der Ansatz des Preises für einen Band von 60 Tafeln mit 100 M., 120 K. oder 125 Frs. läßt erkennen, daß man, was ja in der Natur der Sache liegt, nicht mit einem sehr großen Abnehmerkreis rechnet, da ja, abgesehen von Bibliotheken, Museen, kunsthistorischen Seminaren vorwiegend nur Sammler und Kunstliebhaber, und unter den Architekten solche Persönlichkeiten in Frage kommen werden, welche sich viel mit alter Kunst beschäftigen und in ihr die unerläßliche Stütze für die Schöpfung neuer, selbständiger Werke erblicken. Es ist eine Veröffentlichung für den feinen Kenner alter Handzeichnungen und den Schätzer des unwägbaren künstlerischen Geistes, der in ihnen in höherem Maße vielleicht steckt, als in den ausgeführten Werken. Es ist zu wünschen, daß das Werk im deutschen Sprachgebiet den Abnehmerkreis finde, den ähnliche Unternehmen in der besten Zeit der französischen geistigen Kultur stets gefunden haben, sodaß es nicht stecken bleibt, wie Manches, das in Deutschland und Oesterreich in ähnlich großem Sinn begonnen wurde. Wir begrüßen das Werk und mit ihm den unternehmenden Mut des Herausgebers und der Verlagsbuchhandlung und behalten uns vor, zu gelegener Zeit darauf zurückzukommen. —

Vermischtes.

Ausstellung der „Vereinigung bildender Künstler Berlins“. In einem Briefe, den Schinkel im Jahre 1829 wegen einer Berufung von Cornelius nach Berlin an den damaligen Geheimen Ober-Finanzrat Sotzmann in München richtete, einen Brief, den Georg Galland in seinen gesammelten Aufsätzen „Nationale Kunst“ zum ersten Mal veröffentlicht, findet sich die Stelle, „ganz oben“ sei die Ueberzeugung vorhanden, „daß ohnehin schon zu viel Künstler da sind und es schwere Last ist, sie durchs Leben zu schleppen“. Diese Verhältnisse haben sich in irgend einem Zeitpunkt der Entwicklung der Kunst in Berlin kaum geändert und sie bestehen heute in dem gleichen Maße noch, wie zu Beginn des vorigen Jahrhunderts. Daher die wirtschaftliche Not und der Kampf ums Dasein eines großen Teiles der Künstlerschaft, von welchem die inredestehende Ausstellung ein Symptom ist und daher nicht nur Beachtung, sondern auch tätige Teilnahme verdient.

Der Wunsch und das Ziel der „Vereinigung“ ist, guter ernster Kunst, deren Besitz sich bis heute nur die Reichen erfreuen, in den weitesten Bürgerkreisen Absatz zu verschaffen und vielen unbekanntem Künstlern die zum künstlerischen Schaffen unerläßliche Aufmunterung und manchem armen, tüchtigen Künstler Verdienst zu bringen.

Jeder weiß, daß sehr viele kunstsinnige Leute, die gern ein Originalkunstwerk besitzen möchten, aus Furcht vor den vierstelligen Fantasiepreisen gar nicht den Mut haben, nach dem Preise zu fragen. Jeder weiß aber, daß es gerade diese Preise sind, welche die Unterkonsumtion an guter Kunst verschulden, der wir soviel Künstlerelend und es verdanken, daß wir in Deutschland im Gegensatz z. B. zu Paris fast nie in der gebildeten Bürgerfamilie ein Original, sei es Bild, Graphik oder Plastik finden.

Die „V. B. K. B.“ veranstaltete nun eine große Kunstausstellung, die am 25. Nov. in dem früher von Lipperheideschen Palais, Potsdamerstraße 38 in Berlin eröffnet wurde. Auf dieser Ausstellung, zu deren Beschickung alle Künstler und Künstlerinnen Groß-Berlins eingeladen wurden, darf kein Bild mehr als 300 M. kosten. Das unerfreuliche Herunterhandeln vom festgesetzten Preise ist in allen Fällen ausgeschlossen. Die zahlreich erfolgten Einlieferungen zeigen das lebhafteste Interesse der Künstlerschaft an den gesunden Bestrebungen der Vereinigung. Die zahlreichen Anmeldungen von Nichtkünstlern, von Kunstfreunden zur Mitgliedschaft beweisen das außerordentliche Einverständnis des Publikums mit der Art, wie hier zu beiderseitigem Nutzen eine Annäherung zwischen Künstlern und Oeffentlichkeit hergestellt werden soll.

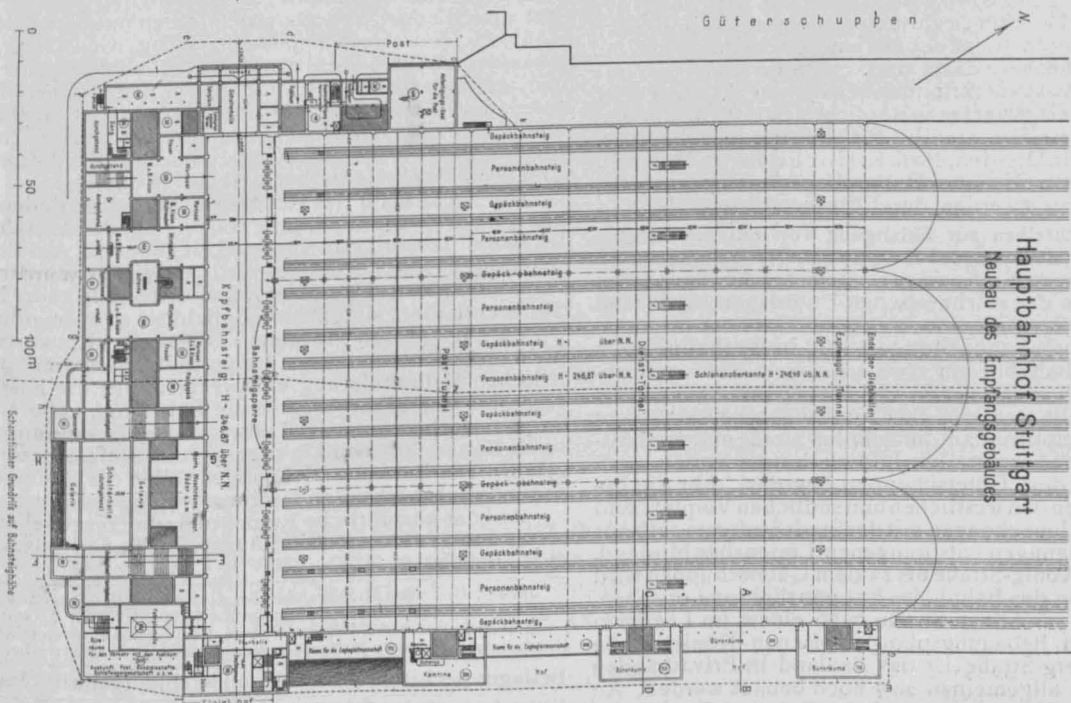
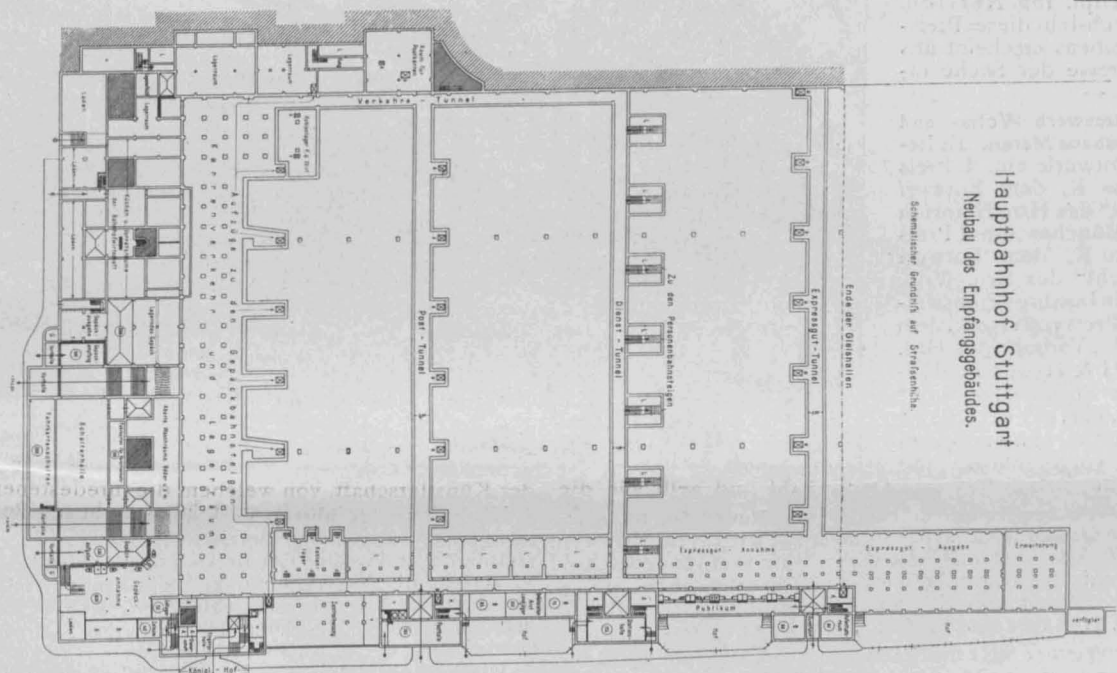
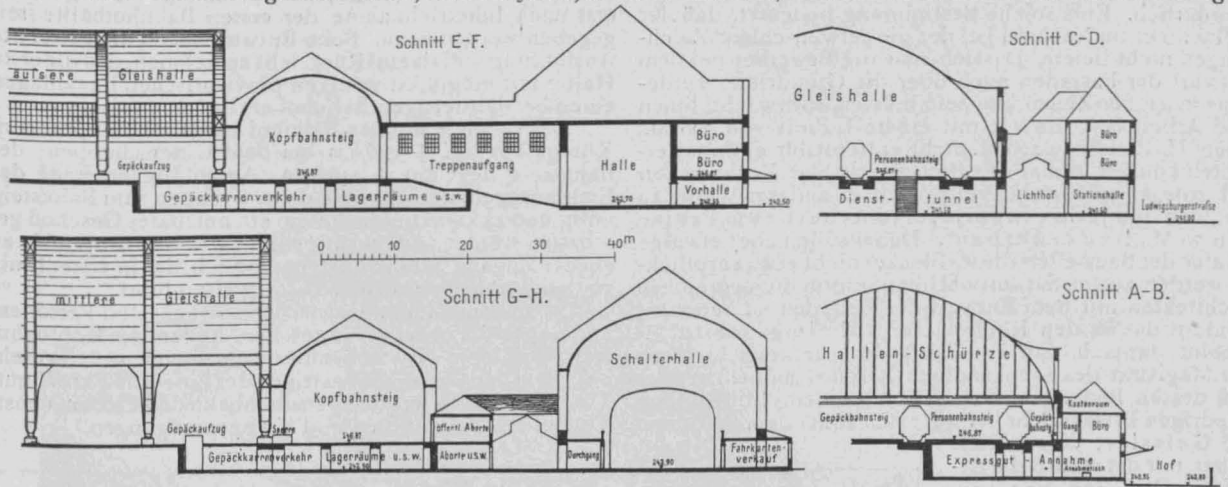
Es soll nur ernste Kunst gezeigt werden, darum ist eine Jury gebildet worden, die eine neuartige Gestaltung erfahren hat; sie besteht aus zwei unabhängig von einander arbeitenden Gruppen von je neun Personen. Werke, die von beiden Gruppen angenommen sind, gelten als angenommen, von beiden Gruppen abgelehnt, als abgelehnt. Ueber strittige Fälle entscheidet die Gesamtjury, verstärkt durch drei weitere Personen. Diese Jurygestaltung ist vorbildlich für Kunstausstellungen.

Wie man uns mitteilt, besteht die Absicht, im nächsten Jahre auch die Baukünstler von Groß-Berlin zur „Vereinigung“ und zur Ausstellung heranzuziehen. —

Wettbewerbe.

Ein Preisausschreiben zur Gewinnung von Gebäudeschausichten für Nordhausen ist Mitte November vom Magistrat für Architekten, die in Nordhausen geboren oder ansässig sind oder hier Bauten ausgeführt haben, zum 21. Jan. 1911

erlassen worden. Dem Preisausschreiben liegt eine gute Absicht zugrunde, die aber möglicherweise durch die Form des Ausschreibens nicht erreicht wird. Es handelt sich um die Aufteilung eines der Stadt Nordhausen gehörigen Gebäudeblocks, auf dem Wohnhäuser mit Mittelwohnungen



Preisausschreiben zur Erlangung von Skizzen für das Empfangsgebäude des neuen Hauptbahnhofes in Stuttgart.

10. Dezember 1910

errichtet werden sollen. Für diese Häuser, von denen ein kleiner Teil auch Läden enthalten kann, sind die Schauseiten, d. h. alle 4 Fassadenreihen des Blockes 1 : 100, außerdem aber noch eine Fassadenreihe 1 : 50 zu entwerfen. Schaubilder und Einzelheiten sind erwünscht, aber nicht erforderlich. Eine solche Bestimmung bedeutet, daß der Teilnehmer im Nachteil ist, der die „erwünschten“ Zeichnungen nicht liefert. Da sich nun die Bewerber bei dem Entwurf der Fassaden auch über die Grundrisse, wenigstens in großen Zügen, klar sein müssen, so erwächst ihnen eine Arbeitslast, die wir mit einem I. Preis von 300 M., einem II. Preis von 200 M. nicht entfernt für entlohnt erachten können, zumal das Preisgericht das Recht haben soll, „die ausgesetzten Preise auch in anderer Weise zu verteilen und jede eingelieferte Arbeit zum Preise von 50 M. (!) zu erwerben“. Dabei sollen aber etwaige Käufer der Baustellen dieses Blockes nicht etwa verpflichtet werden, zu den Sätzen der Honorarnorm die siegreichen Architekten mit dem Entwurf der Fassaden zu betrauen, sondern das ist den Käufern nur anheimgestellt. Es scheint darnach, daß bei Erlaß des Preisausschreibens der Magistrat des sachkundigen Beirates entbehrte oder daß dessen Bedenken nicht gehört wurden. In dem fünfgliedrigen Preisgericht befindet sich außer dem Stadtbaurat Geißler, einem Tiefbauer, nur der städtische Architekt Dipl.-Ing. Nerlich. Eine Durchsicht dieses Preisausschreibens erscheint uns im Interesse der Sache erwünscht. —

Wettbewerb Wohn- und Geschäftshaus Meran. Es liefen 76 Entwürfe ein. I. Preis von 2000 K. dem Entwurf „Einheit“ des Hrn. Heinrich Neu in München; ein II. Preis von 1250 K. dem Entwurf „Soll wohl“ des Hrn. Wilh. Sachs in Innsbruck; ein weiterer II. Preis von 1250 K. dem Entwurf „Vorhof“ des Hrn. Stengel & Hofer in München. Der Entwurf „Sachlich“ der Hrn. E. Herbert & O. O. Kurz in München wurde zum Ankauf vorgeschlagen und angekauft. —

Ein Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein kleines Ausstellungsgebäude in Klagenfurt wird vom „Kunstverein für Kärnten“ mit Frist zum 1. März 1911 für deutsche-österreichische Architekten erlassen. Bausumme 70000 K. 3 Preise von 500, 300, 200 K. Preisrichter Prof. Max v. Ferstel, Ob.-Brt. Helmer und Prof. K. Mayreder in Wien. —

Ein Wettbewerb betr. Skizzen zu einem Verwaltungsgebäude der städtischen Sparkasse in Halle a. S. wird vom Vorstand der Sparkasse für Architekten erlassen, die in Berlin, in den Provinzen Brandenburg und Sachsen, sowie im Herzogtum Anhalt ansässig sind. 3 Preise von 1500, 900 und 600 M. Ankäufe für mindestens je 300 M. „nach dem Antrag des Preisgerichtes in Aussicht gestellt“. Unter den Preisrichtern die Hrn. Stadtbrt. Zachariae in Halle, Prof. Mart. Dülfer in Dresden, Prof. K. Hocheder in München und Privatbmrstr. Giese in Halle. Unterlagen gegen 3 M., die zurückerstattet werden, durch die Sparkasse in Halle. —

Preisausschreiben zur Erlangung von Skizzen für das Empfangsgebäude des neuen Hauptbahnhofes in Stuttgart. Zu den Mitteilungen S. 780 tragen wir unter Beifügung des größten Teiles der zeichnerischen Unterlagen ergänzend Folgendes nach:

Der Hauptbahnhof Stuttgart soll, im Verhältnis zum bestehenden Bahnhof um etwa 400 m nach Nordosten zurückgeschoben, nach vorstehendem Lageplan als Kopfbahnhof neu erstellt werden. Das Empfangsgebäude kommt mit seiner Hauptfront an die Schiller-Straße und wird östlich von der neu hergestellten Ludwigsburger-Straße, nordwestlich von dem Güterschuppen begrenzt. Für die Begrenzung gegen den westlichen und südlichen Vorplatz sind die teils aus Abmachungen mit der Stadt Stuttgart, teils aus Verkehrserwägungen entsprungene Linienzüge bindend.

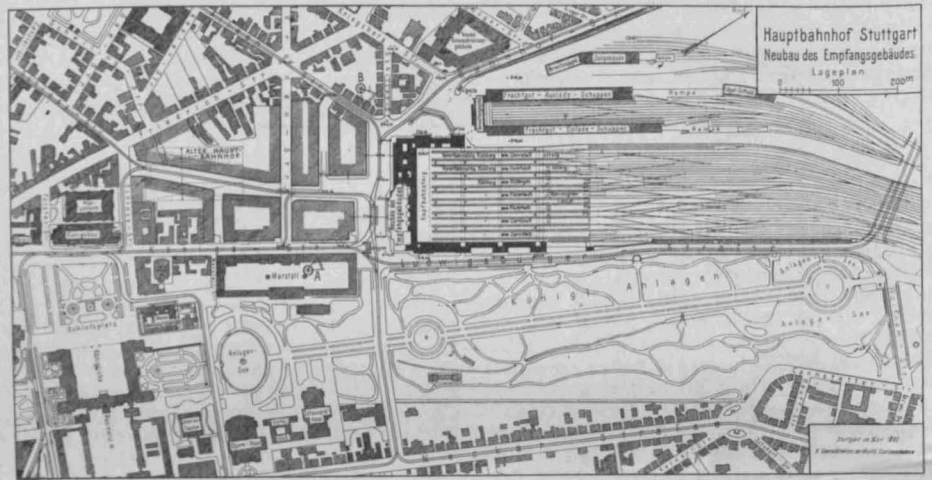
Von der König-Straße bis zu dem Güterschuppen wird die Umgebung des Bahnhofes fast gänzlich neu erstehen, und zwar bis zur Alleen-Straße nach einem im Lageplan eingetragenen Bebauungsplan. Zwischen König-Straße und Kriegsberg-Straße ist das Bauland in Privathänden und kann im allgemeinen 20 m hoch bebaut werden. An der Ecke der Kriegsberg- und der Bahnhof-Straße wird das fünfstöckige Dienstgebäude der Generaldirektion er-

richtet werden. Das Verwaltungsgebäude der Güterschuppen wird ein einfacher dreistöckiger Bau werden.

Die südöstliche, zunächst zu errichtende Hälfte des Empfangsgebäudes kommt auf freies Bauland, die nordwestliche auf die vorhandene Bahnanlage zu liegen, die erst nach Inbetriebnahme der ersten Bahnhofhälfte freigegeben werden kann. Beim Entwurf ist auf die getrennte Ausführung und darauf Rücksicht zu nehmen, daß die erste Hälfte mit möglichst wenigen provisorischen Bauanlagen einen betriebsfertigen Bahnhof ergibt.

Das Gelände um den Bahnhof steigt von + 242 m beim Königs Tor auf + 246,8 m bei dem Güterschuppen, der Bahnsteig liegt auf + 246,87 m. Am südlichen Ende des Empfangsgebäudes werden daher Treppen zum Bahnsteig nötig und es kann unter diesem ein nutzbares Geschoß geschaffen werden; am nordwestlichen Ende ist ein nahezu ebener Zugang zum Bahnsteig möglich, der in erster Linie zu den dort vorgesehenen Vorortgleisen führt.

Es sind 14 Gleise, dazwischen abwechselnd Personen- und Gepäckbahnsteige vorgesehen. Außer dem Kopfbahnsteig und dem Geschoß unter ihm dienen zum Verkehr zwischen den Gepäckbahnsteigen der Post- und Expresßgut-Tunnel und zwischen den Personenbahnsteigen der Dienst-Tunnel mit Fahrstühlen und Treppenaufgängen.



Nach den angeführten Verhältnissen ergibt sich eine zu den Gleishallen unsymmetrische Anlage des Empfangsgebäudes, mit der auch der Bebauungsplan des Vorlandes übereinstimmt. Entsprechend ist die Führung der Straßenbahnlinien im Lageplan angenommen, wobei mit einer Versetzung des König-Tores an eine andere Stelle gerechnet wird.

Die Verkehrsstärke des Hauptbahnhofes Stuttgart beträgt zurzeit ungefähr 1500000 Personen im Jahr mit einer Größtziffer von 100000 Personen am Tag. Gegen 95% der Reisenden benutzen Stuttgart als Endbahnhof, nur etwas über 5% fahren durch. An Gepäck und ländlichen Traglasten sind etwa 100000, an Expresßgut 250000 im Jahr zu bewältigen. Die Größenverhältnisse des Empfangsgebäudes sind in allen Teilen auf einen im Lauf der Jahre entsprechend sich steigernden Verkehr zu bemessen.

Die Architektur des Gebäudes soll seiner Bedeutung und seinem Zweck Rechnung tragen. Bei der Ausführung des Baues ist tunlichste Sparsamkeit geboten. Auf Beachtung dieses Gesichtspunktes wird bei Würdigung der Entwürfe besonderer Wert gelegt. Aufbauten, die keine Nutzräume enthalten, sind nach Möglichkeit zu vermeiden.

Im allgemeinen wird dem Verfasser des Entwurfes die Wahl der Baumaterialien freigestellt, doch werden der örtlichen Ueberlieferung entsprechend für die Fassaden weiße bis gelbgrüne Werksteine bevorzugt. Die an das Empfangsgebäude an der Ludwigsburger-Straße anschließende Futtermauer wird in sogenanntem Vorsatzbeton ausgeführt. Die Entwurfszeichnungen sollen die Baumaterialien möglichst erkennen lassen.

Auf das ausführliche Raumprogramm einzugehen verbietet uns der Raum. Die Räume sind in den Skizzen bereits angedeutet. —

Inhalt: Das neue Krankenhaus der Gemeinden Reinickendorf, Tegel, Wittenau und Rosenthal in Reinickendorf. (Schluß.) — Literatur: Zu Land nach Indien durch Persien, Seistan, Belutschistan. Architektonische Handzeichnungen alter Meister — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

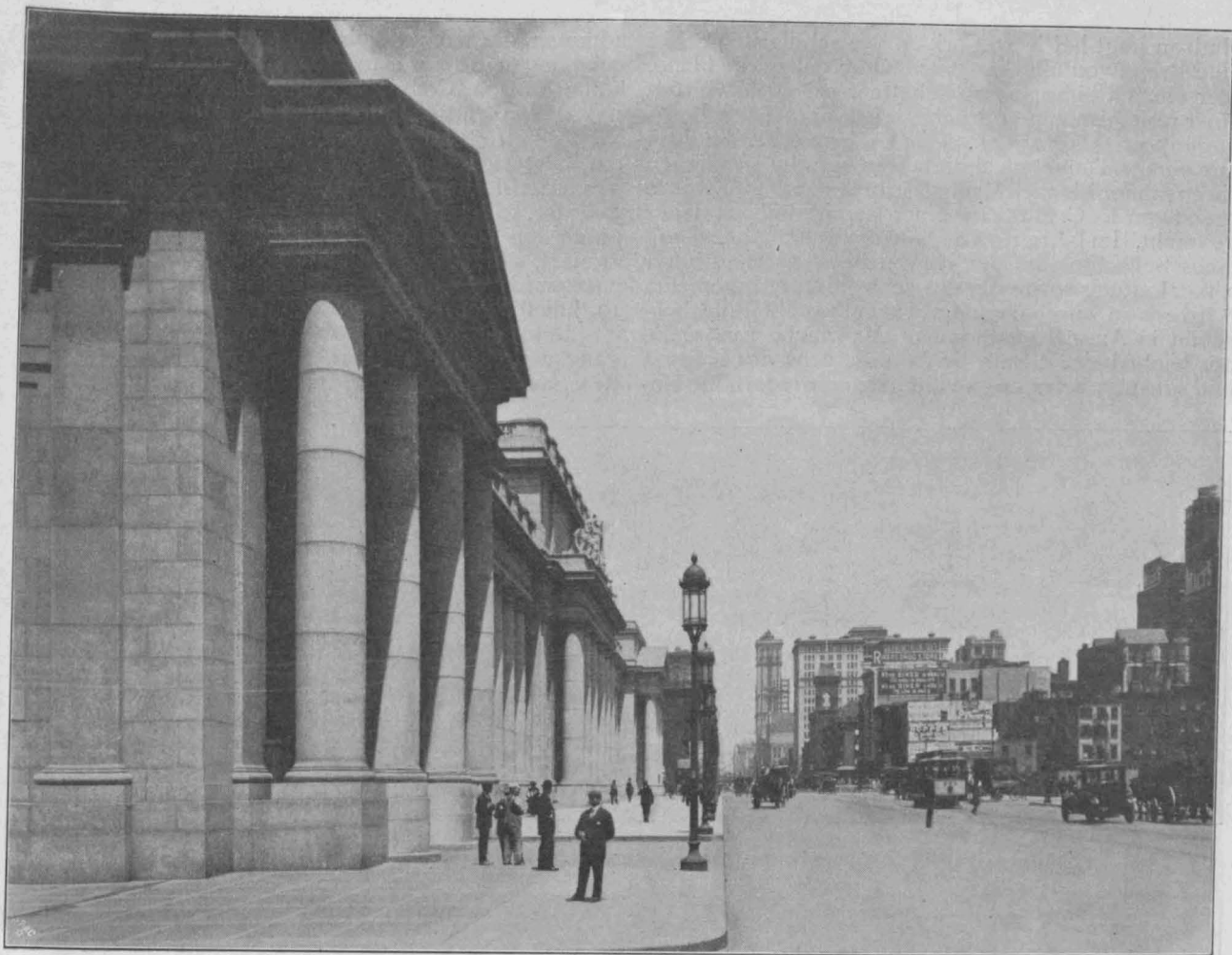
Beilage: Architektonische Handzeichnungen alter Meister.

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

Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



DER NEUE ZENTRAL-BAHNHOF DER
PENNSYLVANIA-EISENBAHN IN NEW
YORK-CITY. * ARCHITEKTEN: MAC
KIM, MEAD & WHITE. * EINGANG
ZUR HAUPT-WARTEHALLE AN DER
33. STRASSE. * * * * *
≡ DEUTSCHE BAUZEITUNG ≡
* XLIV. JAHRGANG 1910 * NO. 100. *



Haupt-Fassade an der 7. Avenue mit Bahnhofs-Vorplatz. Blick von der 33. Straße her.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIV. JAHRGANG. NO. 100. BERLIN, 14. DEZEMBER 1910.

Der neue Zentralbahnhof der Pennsylvania-Eisenbahn in New York-City.

Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 827, 828 und 829.

I. Die Bedeutung des Bahnhofes im New Yorker Verkehr und die mit seiner Anlage zusammenhängenden Arbeiten.



Am 8. September d. J. ist der Zentral-Bahnhof der Pennsylvania-Eisenbahn, der, im Herzen der Geschäftstadt von New York auf der Manhattan-Halbinsel zwischen 7. und 9. Avenue und 31. und 33. Straße gelegen, für den in der Weltstadt zusammenfließenden riesenhaften Verkehr von ganz besonderer Wichtigkeit sein wird,

dem Betrieb übergeben worden, wenn er auch vorläufig nur vom Osten, von Long Island her, unter dem East River hindurch erreicht werden kann, während die Verbindung mit dem westlichen Ufer des North River oder eigentlichen Hudson, also mit Jersey-City, erst in einiger Zeit benutzbar sein wird.

Der Größe des Verkehrs entspricht diejenige des Zentral-Bahnhofes, der nicht weniger als 11 parallel nebeneinander liegende Bahnsteige und 21 Bahnsteiggleise besitzt und, mit allen Gleisanlagen unter der Straße liegend, eine Fläche von 11,33^{ha} bedeckt, trotzdem hier nur die allernotwendigsten Gleisanlagen untergebracht worden sind, während ein ausgedehnter Abstell-Bahnhof, Sunnyside Yard, auf der Long Island-Seite die Bedienung des Bahnhofes übernimmt. Der Bedeutung des Verkehrs entspricht auch das über

den Gleisen liegende Empfangsgebäude, das hoch aufragt über die es eng umschließenden Häusermassen der Stadt und in seinem monumentalen Aufbau das Zentrum des Verkehrs betont.

Der baulichen Ausgestaltung des Bahnhofes, also dem eigentlichen Empfangsgebäude, soll später eine eingehendere Darstellung gewidmet werden. Dasselbe bildet nur einen Teil des für die gesamten Verkehrs-Verhältnisse in New York so überaus wichtigen, dabei eine Summe von über 400 Mill. M. erfordernden und unter den schwierigsten Verhältnissen durchgeführten Unternehmens der Pennsylvania Eisenbahn-Gesellschaft. Es erscheint angebracht, das Gesamtunternehmen¹⁾ bei dieser Bedeutung wenigstens in seinen Hauptzügen hier zu besprechen.

Die von Osten und Westen New York den Verkehr zuführenden Eisenbahnen, vergl. den Lageplan S. 826, machten bisher an den Ufern des East bzw. North River Halt; den Verkehr nach der Halbinsel Manhattan mußten Dampfer und Fähren vermitteln. Auf der rd. 241^{km} langen Strecke des Hudson unterhalb Albany befand sich nur eine einzige Ueberbrückung des Stromes, die bekannte, 1889 vollendete Poughkeepsie-Brücke der Central New England-Eisenbahn, die den Strom etwa 120^{km} oberhalb seiner Mündung kreuzt. Der

¹⁾ Wir entnehmen dabei einige die uns unmittelbar zugegangenen Abbildungen erläuternde Ausführungen den amerikanischen Zeitschriften „Engineering News“, „Engineering Record“ und den Veröffentlichungen der „American Society of Civil Engineers“.

Hudson zeigt bei New York an der schmalsten Stelle eine Breite von über 900m, trotzdem gehen die Pläne, hier einen Uebergang zu schaffen, sei es in Gestalt einer weit gespannten Brücke, sei es eines Tunnels, bis in die 70er Jahre zurück. Der Gedanke, den Hudson mit einem Tunnel zu unterfahren, um die westlichen Eisenbahnen bis nach Manhattan hinauszuführen, wurde zuerst von D. C. Haskin seiner Verwirklichung näher gebracht. Im Jahre 1874 begann er mit der Absenkung eines Schachtes auf der New Jersey-Seite und unter seiner Leitung sowie der des schwedischen Ingenieurs Anderson wurde dann der Tunnelbau mit Luftdruckschild in Angriff genommen. Mehrfache Einbrüche des leicht beweglichen Schlamm Bodens des Hudson und sonstige Schwierigkeiten führten wiederholte Un-

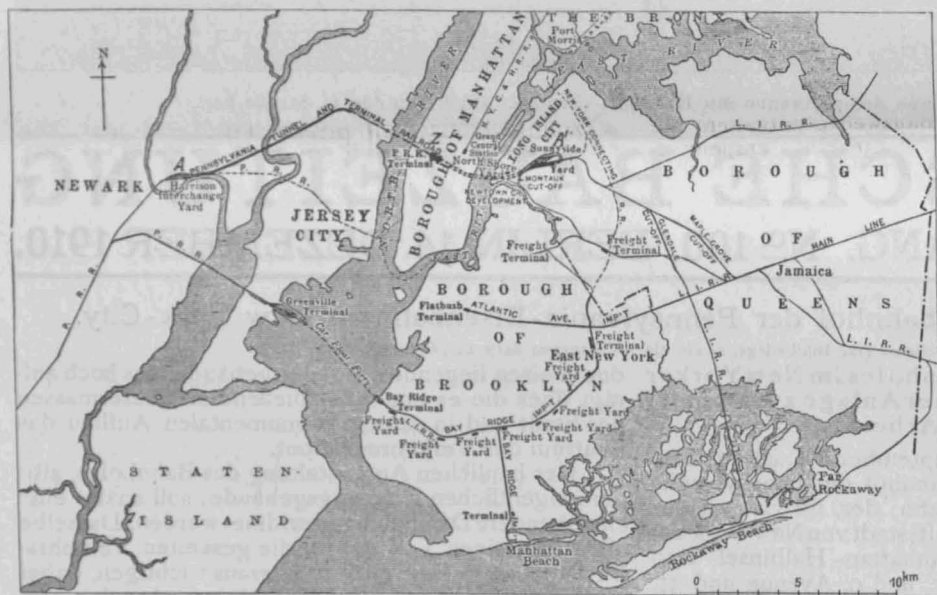
genommen, die nach Vereinigung verschiedener Unternehmungen in einer Hand den Namen „Hudson & Manhattan Railroad Company“ führt. Die Arbeiten wurden 1905 in Angriff genommen und zwar konnte dazu das wieder betriebsfertig gemachte Tunnelschild der letzten Bauperiode benutzt werden. Die Arbeiten wurden durch den Leiter derselben, Ingenieur Charles Matth. Jacobs, so betrieben, daß am 25. Febr. 1908 der Betrieb durch den Tunnel aufgenommen werden konnte. Ein zweites, den Hudson weitersüdlich kreuzendes Tunnelpaar wurde von derselben Gesellschaft erbaut und am 19. Juli 1909 eröffnet.²⁾

Beide Tunnel dienen aber nicht dem großen Durchgangsverkehr unmittelbar, sondern sie bilden besondere, nur dem Personen-Schnellverkehr dienende, mit elektrischen Motorwagen betriebene Linien, die zwar die Endbahnhöfe der Eisenbahnlinien auf beiden Ufern mit einander in Verbindung setzen, nicht aber den unmittelbaren Durchgang von Fernzügen gestatten.

Eine derartige Verbindung unter dem Hudson auszuführen, blieb der Pennsylvania-Eisenbahn vorbehalten, die vor Anderen ein besonderes Interesse daran hatte, ihre in Jersey-City endigenden Linien bis nach New York-City selbst hinauszuführen und die diesen Plan schließlich zur Durchführung brachte, nachdem sie maßgebenden Einfluß auf die Long Island-Eisenbahngesellschaft gewonnen, bzw. diese 1900 erworben hatte, sodaß nun auch eine Verbindung mit deren Netz über den East River hinweg von wesentlicher Bedeutung schien. Die Möglichkeit, Züge von beiden Seiten bis in das Herz der City zu führen, schien der Gesellschaft wichtig genug, die schon erwähnten großen Aufwendungen zu machen. Die Fortschritte der Technik im Bau von Unterwassertunneln mit Schildvortrieb und die Erfahrungen, die man bei der Hudson- & Manhattan-Eisenbahn gesammelt hatte, machten den Plan praktisch durchführbar.



Zentral-Bahnhof der Pennsylvania-Eisenbahn im Stadtbild.



Lageplan von New York mit den Linien der Pennsylvania-Eisenbahn.
A, A' Abstell-Bahnhöfe der neuen Tunnelstrecke, Z = Zentralbahnhof.

terbrechungen der Arbeiten herbei, bis 1888 teils der technischen Schwierigkeiten wegen, teils aus Geldmangel die Arbeiten völlig aufgegeben wurden.

Der bekannte englische Ingenieur, der Erbauer der Forth-Brücke, Sir Benjamin Baker, wandte dann seine Aufmerksamkeit dem Tunnel zu und die Arbeiten wurden zum Teil nach seinen Angaben 1890 von Pearson & Sons aufgenommen. Die 1891 durch die Erschütterung des großen Bankhauses Baring hervorgerufene finanzielle Krisis machte auch diesen Arbeiten ein Ende; der Tunnel, ein doppelter Röhrentunnel, blieb wieder liegen, nachdem in dem nördlichen Tunnel von dem Schacht in New Jersey aus 1193m, vom rechten Ufer, also von New York aus erst 49m, im südlichen Tunnel von New Jersey aus 174m vorgetrieben waren.

Erst 1895 wurde der Gedanke, diesen Tunnel doch noch zu Ende zu führen, von einer Gesellschaft aufge-

Der weitere Plan einer Abzweigung aus der Long Island-Eisenbahn über das Hellgate, das mit 300m weit gespannter Bogenbrücke und langem Viadukt übersetzt werden soll,³⁾ würde auch einen Uebergang auf die Linien der New England-Eisenbahn ermöglichen, die im oberen Teil von New York-City endigt. Es handelt sich also um einen weit ausschauenden Plan.

Um das allgemeine Bild der Umgestaltungen zu vervollständigen, sei noch bemerkt, daß die sämtlichen Tunnel-Linien selbstverständlich elektrischen Betrieb erhalten sollen, der schon vorher auf den Endstrecken der Long Island-Eisenbahn z. T. durchgeführt wurde. Der elektrische Betrieb soll sich auf der Westseite des

²⁾ Ein interessanter Artikel über den Bau dieser Tunnel ist von Jacobs selbst in den Veröffentlichungen der Institution of Civil Engineers in London i. J. 1910 erschienen.

³⁾ Vergl. „Deutsche Bauzeitung“ Jahrg. 1907 S. 489.

Hudson bis Newark erstrecken. Die Pennsylvania-Eisenbahn-Gesellschaft hat ferner mit der Hudson- & Manhattan-Eisenbahn-Gesellschaft ein Abkommen getroffen, daß deren Tunnelsystem für den Schnellverkehr im unteren New York in Verbindung gebracht wird mit der alten Strecke der Pennsylvania-Eisenbahn

auf der New Jersey-Seite, sodaß hier ebenfalls ein Uebergang stattfinden kann. Schließlich sei hier noch bemerkt, daß auch die dem Güterverkehr dienenden Anlagen auf Long Island und die Verbindungen der Long Island-Eisenbahn mit Brooklyn wesentliche Verbesserungen erfahren haben. — (Fortsetzung folgt.)

Das Bauwesen im Deutschen Reichshaushalt 1911.

Dem Deutschen Reichstag ist anfangs Dezember d. J. der Entwurf für den Reichshaushalt für 1911 zugegangen*), der in Einnahme und Ausgabe auf 2 924 945 730 M. festgestellt ist. Davon entfallen auf einmalige Ausgaben im ordentlichen Etat 318 095 306 M., im außerordentlichen Etat 217 125 817 M., zus. 535 221 123 M. An diesen einmaligen Ausgaben nimmt das Bauwesen mit rd. 152,60 Mill. M., d. h. mit rd. 35,1 % teil. Gegenüber dem Vorjahre stellt sich, wenn man auch den vorjährigen Nachtragsetat für die Kolonien mitrechnet, die Summe der für Bauzwecke geforderten Ausgaben um 34,80 Mill. M. höher, insbesondere durch einen sehr bedeutenden Posten, den das Reichsamt des Inneren für die Erweiterungsbauten am Kaiser-Wilhelm-Kanal ansetzt. Trotz des erhöhten Gesamtbetrages ist aber auch in diesem Jahre die Zahl der Neuforderungen sehr gering, fast ausschließlich handelt es sich um die Fortsetzung bereits angefangener Arbeiten.

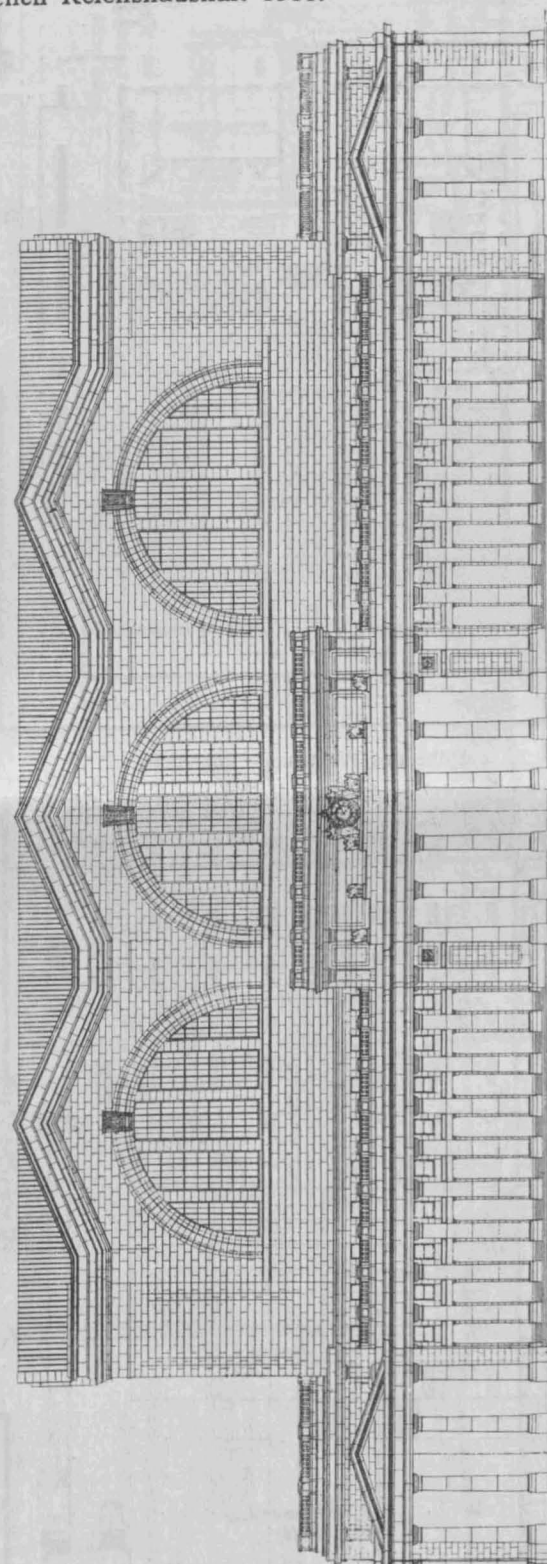
Erläuternd sei noch bemerkt, daß bei der Bildung der Gesamt-Kostensumme wie im Vorjahre auch die für reinen Grundstückserwerb ausgeworfenen Beträge (so weit es sich um zu bebauende Grundstücke handelt) mit aufgenommen sind, daß ferner auch der Ankauf von Wohngebäuden, Bahnen usw. mit aufgenommen ist, daß dagegen ein Darlehn von 14 Mill. M. (1910 waren es 15 Mill. M.), das der Ostafrikanischen Eisenbahn-Gesellschaft zur Fortsetzung der Eisenbahn Dar-es-salam—Morogoro bis Tabora usw. gewährt werden soll, nicht mit verrechnet ist. Wie früher sei auch darauf hingewiesen, daß sich nicht immer die für bauliche Zwecke bestimmten Summen aus den Einzelpositionen des Etats herauschälen lassen. Es gilt das ganz besonders von der Verwaltung des Reichsheeres bezügl. der Schießstände, Truppenübungsplätze, Umgestaltung der Festungs-Anlagen usw., die vielfach recht erhebliche Beträge für Bauzwecke enthalten, die sich aus dem Etat aber nicht im Einzelnen entnehmen lassen, daher hier nicht berücksichtigt sind.

Nach der Höhe der Forderungen geordnet stellen sich die Einzelstats in runden Summen wie folgt: Reichsamt des Inneren 50,70 Mill. (+ 27,31 gegen 1910); Kolonien 32,11 (+ 6,40); Reichsmarine 23,90 (— 1,76); Reichs-Eisenbahnen 18,67 (+ 8,05); Reichsheer 12,53 (— 2,29); Reichspost 10,74 (+ 1,03); Reichsschatzamt 3,39 (+ 3,13). Der Rest von rd. 0,57 Mill. M. verteilt sich mit 362 306 M. auf das Reichs-Kolonialamt (für das Dienst-Gebäude in Berlin), Reichsdruckerei mit 161 584 (für Erweiterungen auf deren Grundstück), Auswärtiges Amt mit 45 500 M. Die übrigen Reichsverwaltungen stellen einmalige Forderungen zu baulichen Zwecken überhaupt nicht.

Die Forderungen derjenigen Verwaltungen, die größere Summen ausmachen, seien nachstehend etwas näher besprochen und zwar in aufsteigender Reihenfolge:

1. Das Reichsschatzamt setzt einen Gesamtbetrag von 3,39 Mill. M. ein, in welchem den Hauptposten eine Summe von 3,34 Mill. M. für die Vervollständigung des deutschen Eisenbahnnetzes im Interesse der Landesverteidigung bildet. Als letzte Rate wird ein Betrag von 15 000 M. (Ges. Bewilligung dann 60 000 M.) zu den Kosten für Eisenbetonversuche des „Deutschen Ausschusses für Eisenbeton“ eingestellt.

2. Die Reichspost- und Telegraphen-Verwaltung fordert nur im Ordinarium Mittel für einmalige Ausgaben zu baulichen Zwecken, und zwar einschl. der für reinen Grunderwerb bestimmten Summen im Ganzen 10 737 000 M., davon entfallen 250 000 M. auf Planung und Vorarbeiten, 279 000 M. auf Beschaffung von Wohnungen für Unterbeamte und gering besoldete Beamte, rd. 938 000 M. auf Erwerb von Grundstücken, davon etwa die Hälfte auf Fortsetzungsraten, und rund 9,50 Mill. M. auf Bauten einschl. Grunderwerb in vielen Fällen. Von letzterem Betrag kommen fast 6 Millionen auf Fortsetzungsarbeiten, 3,5 Millionen auf I. Raten für neu in Angriff zu nehmende Bauten. Von den Gesamtausgaben fallen etwas über 4 Millionen auf Berlin, darunter ein Hauptposten von 1,3 Mill. M. als Fortsetzungsrate für die Umgestaltungen der Postanlagen auf dem Grundstück zwischen Oranienburger-, Artillerie-, Ziegel- und Monbijou-Straße. Neuforderungen werden gestellt für Bau-

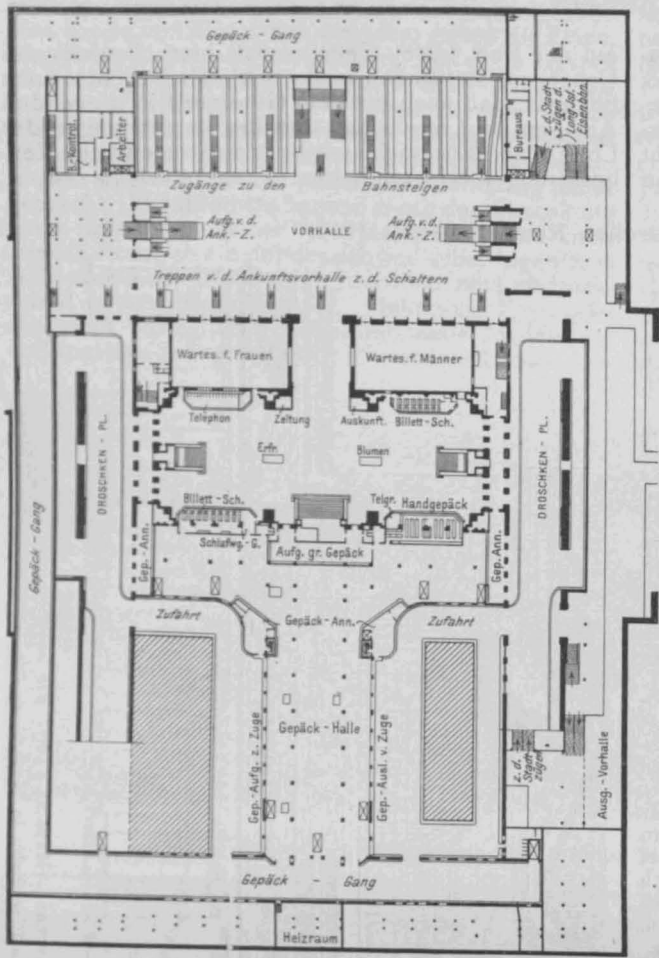


Hauptfassade des Empfangsgebäudes an der 7. Avenue. (Maßstab 1:666, wie Seite 829.)
Der neue Zentralbahnhof der Pennsylvania-Eisenbahn in New York-City.

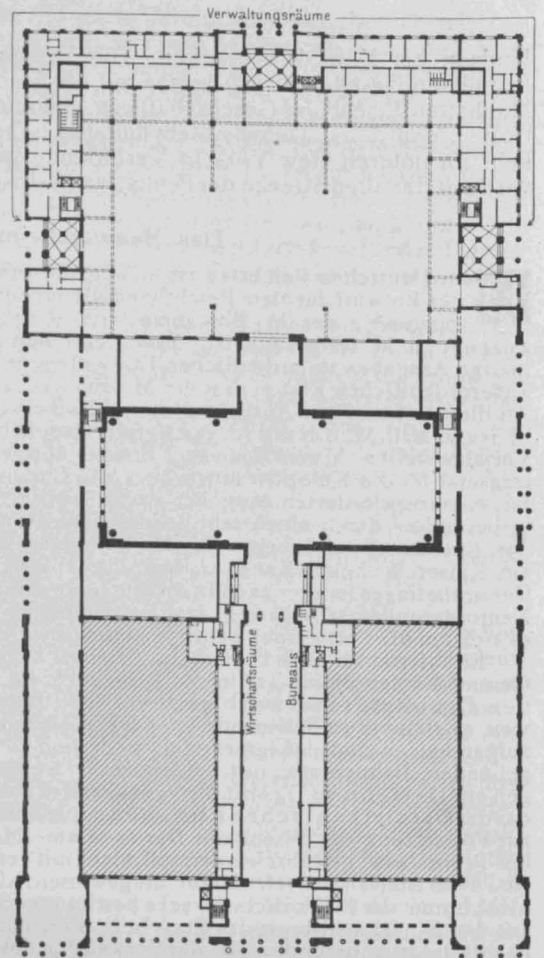
ten in Altena, Arnstadt, Barmen, Berlin und Tempelhof, Biebrich a. Rh., Dortmund, Elberfeld, Frankfurt a. M., Hirschberg i. Schl., Königshütte i. Ob.-Schl., Leipzig, Ratzeburg, Frankenberg i. Sa., St. Averd und Tsingtau.

3. Die Verwaltung des Reichsheeres legt zwei getrennte Etats vor. Der erste betrifft die auf Grund der jetzigen Organisation erforderlichen Ausgaben für bauliche Zwecke mit rd. 10,15 Mill. M. in den einmaligen Ausgaben des Ordinariums für Preußen mit Elsaß-Lothringen, Sachsen und Württemberg. Der zweite Etat

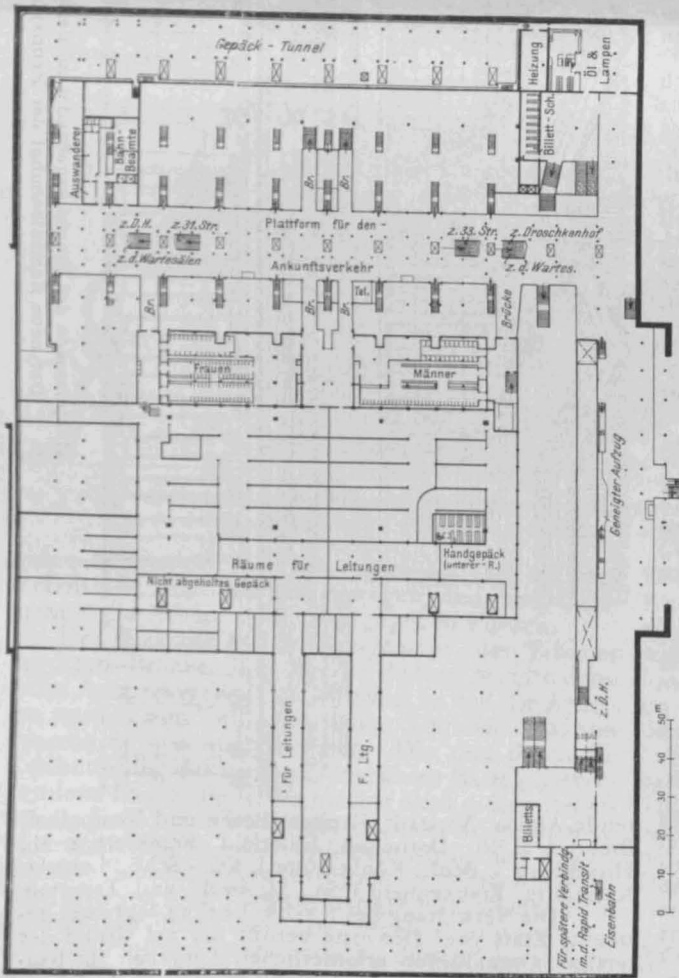
*) Vergl. den Entwurf für 1910 Jahrg. 1909 S. 674 und 683.



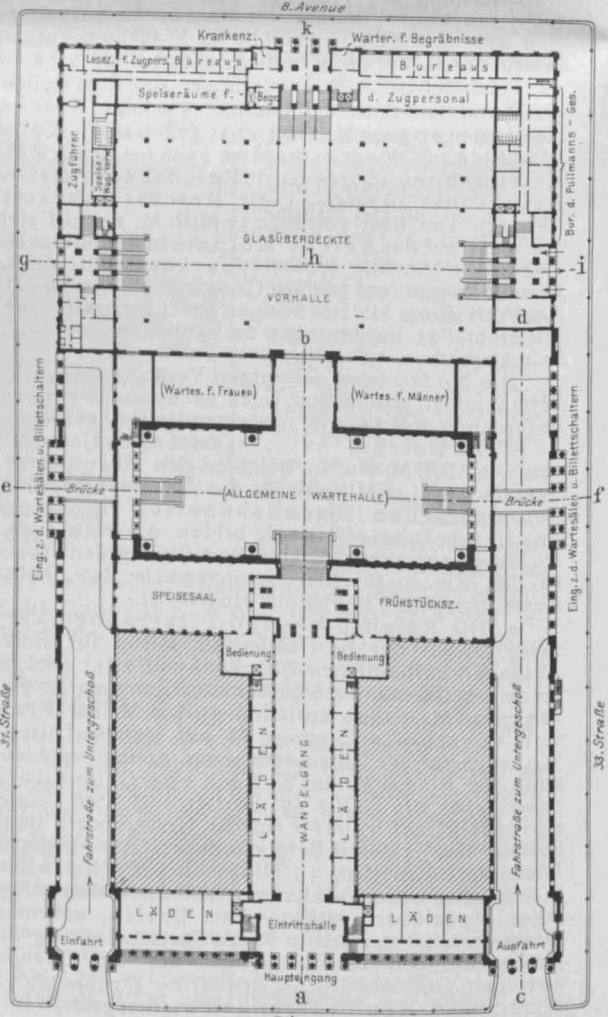
Höhe des Wartesaal-Fußbodens.



Obergeschoß.



Untergeschoß.



Straßenhöhe.

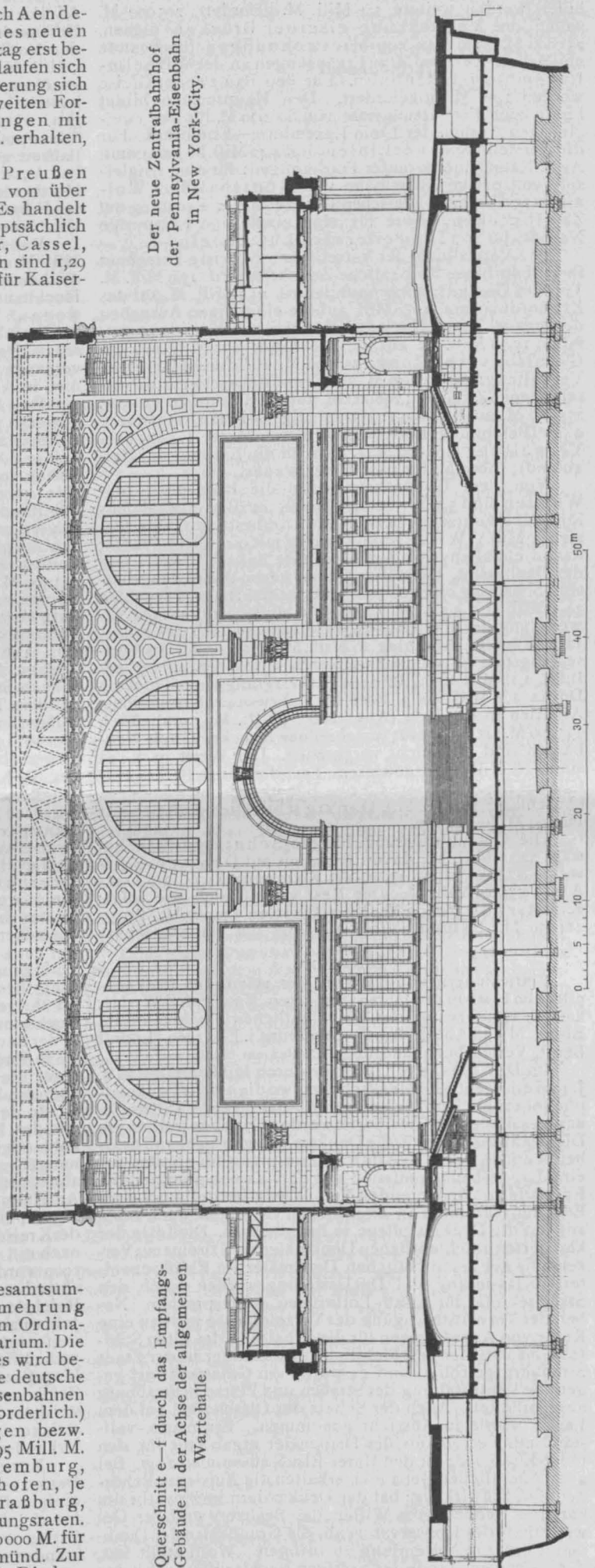
enthält die Forderungen, die nötig werden durch Aenderungen in der Organisation aus Anlaß eines neuen Friedenspräsenzgesetzes, das vom Reichstag erst beschlossen werden soll. Letztere Forderungen belaufen sich auf rd. 2,38 Mill. M., sodaß also die Gesamtforderung sich auf rd. 12,53 Mill. stellen würde. An dieser zweiten Forderung nimmt Preußen mit Elsaß-Lothringen mit 1,50 Millionen M. teil, Sachsen soll 721 900 M. erhalten, Württemberg 160 000 M.

Von dem Hauptetat sind 7,35 Mill. M. für Preußen bestimmt, und zwar entfällt der Hauptanteil von über 3 Mill. M. auf die Garnisonverwaltung. Es handelt sich bis auf bedeutende Neuforderungen hauptsächlich um Kasernenbau-Fortsetzungen in Cöln, Trier, Cassel, Wiesbaden. Für Militär-Medizinalwesen sind 1,29 Millionen M. hestimmt (10. Rate von 500 000 M. für Kaiser-Wilhelm-Akademie in Berlin, Lazarette in Saarbrücken, Wiesbaden, Coblenz, Schrimm usw.), für das Militär-Erziehungswesen usw. 1,25 Mill. M., hiervon eine 1. Rate von 500 000 M. für die Infanterie-Schießschule in Wünsdorf. Der Rest ist für die Magazin-Verwaltung (700 000 M.), das Bekleidungs- und Ausrüstungs-Wesen (374 800 M.), Trainwesen (61 000 M.), Artillerie- und Waffenwesen (1 996 700 M.) und die Technischen Institute (200 000 M.) bestimmt. Elsaß-Lothringen nimmt mit 1,03 Mill. M. teil, Sachsen mit 961 885 M. (darunter eine 1. Rate von 180 000 M. für ein Kriegsintendantur-Gebäude in Leipzig), Württemberg mit 814 000 M.

Ueber die Frage des Verkaufes des Tempelhofer Feldes bei Berlin befinden sich nur einige kurze Hinweise im Etat des Reichsheeres. Unter den einmaligen Einnahmen ist als 3. Rate für den Verkauf von Teilen des Tempelhofer Feldes in Berlin, Schöneberg und Tempelhof, sowie für einen Teil des Exerzierplatzes vor dem Schönhauser-Tor in Berlin der Betrag von 5 570 799 M. eingesetzt. Dazu wird in einer dem Etat beigegebenen kurzen Denkschrift bemerkt, daß zur Beschaffung neuer Truppen-Uebungsplätze, insbesondere eines zweiten für das Gardekorps, entbehrlich werdende Teile des Exerziergeländes der Berliner Garnison verkauft werden sollen. Als solches kommen in Frage: 1. der westlich der Berlin-Tempelhofer Chaussee belegene kleine Teil des rd. 586 ha großen Tempelhofer Exerzierplatzes mit etwa 150 ha, 2. das Aufmarschgelände zwischen dem Viktoria-park, Kreuzberg, Katzbach-Straße usw. mit 8,20 ha, 3. das Aufmarschgelände zwischen der Gr.-Görschen- und Monumenten-Straße mit 4,21 ha, ein Geländestreifen an der Dreibund-Straße, 4. 3,30 ha und die östliche Hälfte des Exerzierplatzes am Schönhauser-Tor mit 15,22 ha, zus. rd. 181 ha. Die Denkschrift bezeichnet dann als bisher veräußert das Grundstück zu 1 (mit Ausschluß einer zum Verkauf an die Eisenbahnverwaltung zurückbehaltenen, südlich der Ringbahn gelegenen Fläche von rd. 2,84 ha) an die Gemeinde Tempelhof für den Kaufpreis von 72 Mill. M. Verkauft ist ferner das Gelände zu 2 an die Stadt Berlin für 6,3 Mill. M., desgl. zu 3 für 2 173 500 und zu 4 für 3 051 299 M., letztere beide an Private.

Die Verwaltung der Reichs-Eisenbahnen fordert im Ganzen 18 671 200 M. für bauliche Zwecke, davon 6 204 700 M. unter den einmaligen Ausgaben des Ordinariums, 12 376 500 M. im Extraordinarium. Von der Gesamtsumme kommen allein über 6 Mill. M. auf Vermehrung der Fahrzeuge und zwar 3 516 700 M. aus dem Ordinarium, 3 Mill. M. als 1. Rate aus dem Extraordinarium. Die außerordentliche Vermehrung des Wagenparkes wird begründet mit den Anforderungen, welche der neue deutsche Staatsbahn-Wagenverband an die Reichseisenbahnen stellt. (Im Ganzen werden 6 Mill. M. hierfür erforderlich.) Für die Umgestaltung von Bahnhofsanlagen bzw. ganzer Bahnanlagen in Städten werden zus. 3,95 Mill. M. gebraucht und zwar 800 000 M. für Bahnhof Luxemburg, 750 000 M. für die Bahnanlagen bei Diedenhofen, je 400 000 M. für die Bahnhöfe in Sablon, Straßburg, Bischheim und Schiltigheim als Fortsetzungsraten. Neu ist nur die Forderung einer 1. Rate von 650 000 M. für den Rangierbahnhof Remelgingen b. Saargemünd. Zur Fortsetzung des Baues der Hauptwerkstätte in Dieden-

Der neue Zentralbahnhof
der Pennsylvania-Eisenbahn
in New York-City.



Querschnitt e-f durch das Empfangs-
Gebäude in der Achse der allgemeinen
Wartehalle.

hofen werden weitere 1,4 Mill. M. gefordert, 205000 M. sollen der Verstärkung eiserner Brücken dienen, 251000 M. zum Bau von Mietwohnungen für Beamte und Arbeiter, 258000 M. zu Ergänzungen an der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn. Für den Bau zweiter Gleise werden 1,28 M. angefordert. Den Hauptposten bildet hierin eine Fortsetzungsrate von 800000 M. für den zweigleisigen Ausbau der Linie Luxemburg—Ettelbrück. Für die Herstellung neuer Linien sind 4,42 Mill. M. bestimmt. An 1. Raten sind darunter Forderungen: für eine eingleisige vollspurige Nebenbahn von Münzthal über Wolmünster bis zur pfälzischen Grenze in der Richtung auf Zweibrücken, sowie für eine eingleisige vollspurige Nebenbahn von Ingweiler nach Lützelstein. —

Die Verwaltung der kaiserlichen Marine berechnet ihre Bedürfnisse für bauliche Zwecke mit rd. 23,9 Mill. M. Von der Gesamtsumme entfallen rd. 13,7 Mill. M. auf das Extraordinarium, 10,2 Mill. auf die einmaligen Ausgaben des ordentl. Etats. Nach dem Zweck der Verwendung entfallen 17,78 Mill. M. auf die Werften; 3,37 Mill. auf die Garnisonverwaltung; 753100 M. auf die Artillerieverwaltung; rd. 600000 M. auf Grundstückserwerb zu verschiedenen Zwecken; 298000 M. auf das Torpedowesen; 275000 M. auf Ausführungen im allg. Schifffahrtsinteresse (Betonnung, Lotsenbote); 160000 M. für Lazarett-Verwaltung (100000 M. 1. Rate für ein Lazarett auf Helgoland); 59000 M. für das Minenwesen.

Von dem Gesamtbetrag für die Bedürfnisse der Werften sind 5,5 Mill. als 4. Rate für den Bau eines Hafens für kleine Fahrzeuge bei Helgoland bestimmt (Ges. Kosten 30 Mill.). Wilhelmshaven ist mit 9,41 Mill. bedacht; davon entfallen 1 Mill. als 11. Rate auf die Erweiterung des Baubassins, Herstellung eines neuen Ausrüstungsbassins, Schaffung einer dritten Hafeneinfahrt usw. (Anschlag 34,3 Mill. M.), 4,5 Mill. als 6. Rate sind bestimmt zur Erweiterung der Werft auf dem Gelände südlich des Ems-Jade-Kanales (Anschlag 26 Mill. M.), 750000 M. als Fortsetzungsrate zu einem Durchstich durch die Schleuseninsel, 1,18 Mill. als 1. Rate zur Verbesserung eines Trocken-Docks, 1,2 Mill. als 3. Rate für Fahrwasser-Korrektions-Arbeiten in der Jade (Anschlag 5,5 Mill. M.), schließlich 735000 M. als 1. Rate für verschiedene Zwecke. Große Neubauten sind hier nicht vorgesehen. Der Werft in Kiel sind 2,88 Mill. M. zugewiesen. Fast der ganze Betrag entfällt auf die Schlußrate für den Bau eines Schwimmdocks (Anschlag 7,14 Mill. M.), Danzig schließlich muß sich mit 160000 M. begnügen.

Die Gesamtforderung für die Schutzgebiete beträgt 32,11 Mill. M., davon entfallen auf Deutsch-Südwest-Afrika allein 15,77, auf Kamerun 11,14, auf Ost-Afrika 4,06 Mill. M. Der Rest verteilt sich wie folgt: Kiautschou 568000 M., Neu-Guinea 239960 M., Togo 211350 M., Samoa 119200 M. Von der für Südwest-

Afrika ausgesetzten Ges.-Summe sind 9 Mill. M. für den Umbau der Bahnstrecke Karibib—Windhuk und den Bau der Nord Südbahn als weitere Rate ausgeworfen, ferner 5 Mill. M. für den Ankauf der Otavibahn nebst Zweigstrecken. Von den übrigen Ausgaben sind 1 Mill. für Hochbauten, 596000 M. für Wege-, Brunnen- und Wasser-Anlagen, 1 Mill. für den Bau einer eisernen Landebrücke in Swakopmund als 1. Rate gefordert. Diese Brücke, deren Bauzeit auf 2—3 Jahre und deren Kosten auf 4 Mill. M. laut Ausschreibung festgestellt sind, soll an Stelle der alten Holzlandebrücke erbaut werden, nachdem 1908 die Mittel zur Erbauung eines Leichterhafens in Swakopmund abgelehnt worden sind.

Von dem für Ostafrika geforderten Betrag sind 3,25 Mill. M. zur Fortführung der Usambara-Bahn und zum Ausbau des Hafens von Tanga bestimmt, 444000 M. zu Hochbauten, 365000 M. zum Bau von Erschließungswegen. Für Kamerun sind allein 11 Mill. als 4. Rate für die Eisenbahn von Duala an den mittleren Njong vorgesehen. Den wesentlichsten Anteil nehmen also wie in den vergangenen Jahren die Eisenbahnbauten in den Kolonien in Anspruch, die allein mit 28,25 Mill. bedacht sind.

Das Reichsamt des Inneren schließlich fordert gegen 50,7 Mill. M., davon entfallen 50 Mill. auf das Extraordinarium, und zwar 48 Mill. auf die Verbreiterung des Kaiser-Wilhelm-Kanales. Außerdem ist wieder ein Betrag von 2 Mill. M. zur Förderung der Herstellung von Kleinwohnungen bereit gestellt, wovon 644000 M. für alle Bundesstaaten, 1356000 M. desgl. mit Ausnahme von Bayern und Württemberg bestimmt sind. In den einmaligen Ausgaben des Ordinariums sind wieder 350000 M. als Beitrag zum Deutschen Museum in München und 283400 M. als 1. Rate für Neubauten des elektr. Laboratoriums der Phys.-Techn. Reichsanstalt in Charlottenburg eingesetzt. Es handelt sich um ein neues Starkstrom-Laboratorium, das auf dem Hof der Anstalt erbaut werden soll. Die gesamten Baukosten sind auf 566800 M. veranschlagt. Außerdem soll für dieselbe Anstalt ein von magnetischen Störungen freies Laboratorium außerhalb Berlins auf dem Telegraphenberg bei Potsdam errichtet werden. Außerdem sind noch in zwei Beträgen von 20000 bzw. 120000 M., die nicht in die oben angegebene Gesamtsumme eingerechnet sind, Ausgaben für bauliche Zwecke enthalten. Es handelt sich um die Schlußrate für die Kosten der Beteiligung des Reiches an der internationalen Kunst-Ausstellung 1911 in Rom, wo ein besonderer deutscher Kunstpavillon errichtet werden soll (Gesamt-Bewilligung für die Ausstellung 400000 M.), und einen Beitrag zu den Kosten der Beteiligung der deutschen Industrie an der internationalen Industrie- und Gewerbe-Ausstellung 1911 in Turin, bei der das Reich zwar zu den Kosten beitragen, aber eine amtliche Organisation der deutschen Abteilung nicht übernehmen will. —

Literatur.

Einrichtungen und Tätigkeit der staatlichen Denkmalpflege im Elsaß in den Jahren 1899—1909. Von Prof. F. Wolff, kaiserl. Konservator der geschichtlichen Denkmäler im Elsaß. Mit 38 Abbildungen. Straßburg i. Els. 1909. Ludolf Beust, Verlagsbuchhandlung. (Schluß aus No. 98.)

Im Denkmalarchiv wurde durch Ministerialerlaß v. J. 1901 eine Zentralstelle geschaffen, wo die auf die Denkmalpflege bezüglichen Zeichnungen, Abbildungen, Schriftstücke usw. gesammelt und bearbeitet werden. Daneben wurden die Dienstanweisungen für die Denkmalpflege eingehend bearbeitet und es wurde 1908 durch Verordnung des Statthalters eine Landesbaukommission mit dem Zweck gebildet, die Entwürfe von bedeutenden Neu-, Wiederherstellungs- oder Erhaltungsarbeiten an öffentlichen Gebäuden auch in bezug auf die Denkmalpflege zu begutachten. Die Liste der klassierten geschichtlichen Denkmäler wird zu einem „Verzeichnis der geschichtlichen Denkmäler im Elsaß“ erweitert; Klassierung und Deklassierung werden durch den Staatssekretär für Elsaß-Lothringen ausgesprochen. Neben der Vervollständigung der Verzeichnisse wurden eine Reihe von Anordnungen für die Erhaltung des alten Städtebildes und der geschichtlichen Denkmäler in der Stadt Straßburg getroffen und es wurde ein Gesetzentwurf gegen die Verunstaltung der Straßen und Plätze in Straßburg ausgearbeitet. Auch der Schutz der Ortschaften auf dem Lande wurde in Aussicht genommen. Ein neues, vollständiges Verzeichnis der Denkmäler ergab 1165 für den Ober-Elsaß, 1082 für den Unter-Elsaß, zusammen 2247. Bei allen öffentlichen Gebäuden erhalten die Aufsichts-Behörden eine Einwirkung; bei den Denkmälern im Privatbesitz hängt es jedoch vom Willen des Besitzers und der Gewandtheit des Konservators ab, die Grundsätze der Denkmalpflege zur Anwendung zu bringen. Wolff stellt fest, daß nach dem Stande der heutigen Rechtsauffassung keine

Verfügung, keine Verordnung, kein Gesetz das Rechte eines Eingriffes in das Eigentumsrecht des Privatbesitzes habe. Im übrigen schreibt Wolff: „Die Klassierung ist eines der bewährtesten Mittel der Heimatsbestrebungen. Es wird in der Bevölkerung mit Freude und Stolz empfunden, wenn sie in ihrem Orte ein Denkmal besitzt, das wert erscheint, unter die geschichtlichen Denkmäler des Landes aufgenommen zu werden.“

In dem vorhin erwähnten Denkmalarchiv scheint uns das Hauptverdienst Wolffs zu beruhen. Vor Uebernahme seines Amtes als Konservator waren keine Zeichnungen und Schriftstücke gesammelt worden. Nunmehr aber wurde eifrig Material gesammelt als Grundlage für die Arbeiten der Denkmalpflege. In den Kanzleien der kleinen Städte, bei den Bürgermeisterämtern, in den Archiven der Kreisdirektoren und Bezirkspräsidenten wurde nach und nach ein wertvolles Material zusammengebracht. Im Jahr 1900 wurde der Konservator nach Paris entsendet, die französischen Zeichnungen der klassierten Denkmäler der Reichslande in Originalen oder Kopien zu erwerben. 60 Jahre nach Begründung des Denkmalarchives in Paris wurde 1901 das in Straßburg als staatliches Institut übernommen. Ein Wettbewerb mit den Beständen anderer Sammlungen wurde vermieden. So blieben die fortifikatorischen Zeichnungen in den Sammlungen der Landes- und Universitäts-Bibliothek, alle auf das Münster bezüglichen Unterlagen im Archiv der Münster-Bauhütte, alle schriftlichen Urkunden in den Bezirks- und Stadtarchiven.

Nur die Kenntnis des ursprünglichen Zustandes eines Denkmals ermöglicht seine richtige Instandsetzung. Bei einigen Denkmälern reichen die ältesten Zeichnungen bis ins 16. Jahrhundert zurück und geben so, aus den Jahrhunderten zusammengestellt, graphische Urkunden des Bestandes, des Verfalls und der Veränderungen. Die Zeichnungen aus den verschiedenen Zeitabschnitten und von

Künstlern wie Silbermann, Imlin, Rothmüller, Perrin, Athalin, Weysser u. a. geben ein Bild der Entwicklung der künstlerischen Darstellungsweise und bieten namentlich in den unübertroffenen Aufnahmen des Ch. Fréd. Perrin in Straßburg in der Darstellungsart der Ecole des beaux arts zu Paris aus den dreißiger Jahren des vorigen Jahrhunderts Vorbilder von dauerndem Kunstwert. Nicht minder wertvoll sind die Gutachten von Viollet-le-Duc, Prosper Mérimée, Boeswillwald usw. Die Berichte reichen bis in das Jahr 1810 zurück und geben manchen interessanten Einblick in das damalige Kulturleben der Bevölkerung.

Eine weitere Aufgabe des Denkmalarchives ist die zeichnerische und photographische Aufnahme der geschichtlichen Denkmäler der Reichslande. Zu Beginn des Jahres 1909 enthielt das Archiv 5260 Zeichnungen, 5100 Photographien, 122 Gipsabgüsse, 920 photographische Platten, 1620 Bücher und 11150 Gutachten und Verhandlungsschriften, fürwahr eine stattliche Sammlung des wertvollsten Materiales. Das Archiv ist im westlichen Pavillon des ehemaligen Fürst Rohan'schen Schlosses am Schloßplatz, gegenüber der Südseite des Münsters, untergebracht. Es ist mit allen Räumen für eine zweckmäßige Bearbeitung des Materiales ausgestattet.

Auf das lange Verzeichnis der ausgeführten Arbeiten der Denkmalpflege können wir nicht eingehen. Uebersichtlich ist, daß sich der Betrag für die Denkmalpflege seit 1870 auf nur 20000 M. belief und erst seit 1907 auf 28500 M. erhöht worden ist. Hiervon müssen alle auf die Denkmalpflege bezüglichen Ausgaben im Reichsland bestritten werden. Wolff bemerkt dazu mit Recht: „Die Pflege, die ein Land den von seinen Vorfahren überkommenen Denkmälern zuteil werden läßt, ist ein Zeichen seines Reichtums und der Höhe seiner Kultur.“ —

Die Baudenkmale in der Pfalz. Gesammelt und herausgegeben von der Pfälzischen Kreisgesellschaft des Bayerischen Architekten- und Ingenieurs-Vereins. 5 Bände. Neustadt a. H., 1884—1900. Zu beziehen durch Hrn. kgl. Oberbauinspektor Seitz in Ludwigshafen.

Die bayerische Rheinpfalz gehört zu den deutschen Landesteilen, um die, gleich etwa Württemberg, der durchgehende Verkehr herumgeht und deren hohe Naturschönheiten und zahlreiche Kunstschatze daher nicht in dem Maße in weiteren Kreisen bekannt sind, wie sie es verdienen. Infolgedessen wird Mancher überrascht sein, durch die vorstehende dankenswerte Veröffentlichung zu erfahren, daß es möglich war, allein mit der gedrängten Darstellung der geschichtlichen Baudenkmäler der Pfalz fünf stattliche Bände zu füllen, die in den Jahren 1884 bis 1900 herausgekommen und ein glänzendes Beispiel für den wissenschaftlichen und baugeschichtlichen Altruismus eines Vereins sind, dessen Mitgliederzahl, obwohl stattlich, entsprechend der engeren Grenzen des Bezirkes doch immerhin nicht zu bedeutend ist. Und wer das Vereinsleben kennt und weiß, daß die eigentlichen Träger desselben immer nur vereinzelte Persönlichkeiten sind, auf denen auch in unserem Falle der Sammlung, kritischen Behandlung und Darstellung des umfangreichen Materiales die Hauptarbeitslast ruhte, wird der in den fünf Bänden zum Ausdruck kommenden Arbeit gerne doppelte Anerkennung nicht versagen.

Im Jahre 1884 unternahm es die Kreisgesellschaft, ein Verzeichnis aller Baudenkmäler der Pfalz mit kurzen Notizen zusammenzustellen und gelangte zu der großen Zahl von 430 Denkmälern, die in architektonischer oder archäologischer Hinsicht nach der Ansicht des Sammlers bemerkenswert sind. Die Gesellschaft beschloß darauf, die bedeutenderen von ihnen aufzunehmen und in einem Werke bildlich darzustellen. So entstand unter opferwilliger Mitarbeit der Vereinsmitglieder und in Jahre langer unermüdlicher Tätigkeit die vorstehende Veröffentlichung, die sich auf alle Arten der überkommenen Denkmäler und in bau- oder kunstgeschichtlicher Hinsicht von den Zeiten der Römer bis zu unseren Tagen, dem Beginn des 20. Jahrhunderts erstreckt. Was in den fünf Bänden bis heute vorliegt, ist „Material“ zu einer Darstellung der Baugeschichte der Pfalz. Vielleicht findet die Gesellschaft nach dem Absatz dieser ersten Veröffentlichung die Mittel und die entsprechenden Kräfte, eine entwicklungsgeschichtliche Darstellung herauszugeben. Da diese in einer Hand liegen müßte, wäre die Berufung einer geeigneten Kraft vielleicht keine materiell unerschwingliche Angelegenheit der Gesellschaft, zumal sicher mit Beiträgen der Städte und der Regierung gerechnet werden könnte.

Die ersten Arbeiten zu einer Sammlung des Materiales wurden von einer Vierer-Kommission geleitet, welcher die Hrn. J. Sarve, J. Karg, K. Müller und F. Lippert angehörten. Den erneuten Anlaß zur Inventarisierung der pfälzischen Baudenkmäler gaben der damalige Kreisbau- rat Siebert in Speyer und der Direktionsrat Hamm der

Pfälzischen Eisenbahnen. Wir sagen „erneuten Anlaß“, denn bereits seit dem Jahre 1818 war die bayerische Regierung bestrebt, die noch vorhandenen Reste künstlerisch und baugeschichtlich oder archäologisch bemerkenswerter Baudenkmäler vor Verfall zu bewahren und in ihrem Bestand zu sichern. Insbesondere war es der Regierungs-Präsident der Pfalz, v. Braun, dem sein Bezirk auch in anderer Hinsicht Außerordentliches verdankte, der Erhaltungsarbeiten mit Nachdruck aufnehmen ließ und damit viele bedeutende Werke uns erhielt.

Aus der Reihe der dargestellten bedeutenderen Werke des ersten Bandes nennen wir die romanische Abteikirche in Otterberg, die Burgruine Madenburg, die Klosterkirche in Seebach, das Judenbad in Speyer, die Stiftskirche in Kaiserslautern, Torbauten in Landau, Worms usw., die Ruinen der Reichsveste Trifels, die Klosterruine Limburg usw.

Der zweite Band wird eröffnet mit einer umfangreichen Darstellung einer Reihe Baudenkmäler von Speyer, darunter das Altpörtel; der Band enthält ferner u. a. eine Aufnahme der Burgruine Neu-Scharfeneck bei Annweiler, der katholischen Kirche in St. Martin bei Edenkoben, der Klosterruine Rothenkirchen bei Kirchheimbolanden, der Maxburg bei Neustadt a. H., der Burgruine Hartenburg bei Dürkheim, der Burgruine Berwartstein bei Bergzabern, der Burgruine Krobsburg bei Neustadt, meist Werke, die von einem ehemals sehr entwickelten Burgleben in der Pfalz zeugen, dem das XVII. und das XVIII. Jahrhundert mit ihren Verwüstungen ein Ende bereiteten.

Der Inhalt des dritten Bandes hebt an mit der baugeschichtlich bedeutenden Alexander-Kirche in Zweibrücken; er schildert ferner die Martinskirche in Kaiserslautern, beschreibt die Burgruine Landstuhl, eine Reihe von Denkmälern aus Neustadt a. H., in erster Linie die Stiftskirche; geht dann nach Speyer, um hier die Kirche des ehemaligen Dominikaner- oder Predigerklosters Johannes des Täufers darzustellen, gibt ein anschauliches Bild der bedeutenden Klosterruine Disibodenberg im Norden der Pfalz, schildert das an Denkmälern reiche Blieskastel und verweilt ausführlicher bei den Denkmälern von Kirchheimbolanden und bei der katholischen Kirche auf dem Remigiusberge bei Kusel.

Das Hauptdenkmal der Pfalz, der Dom zu Speyer, bildet den Inhalt des vierten Bandes. Die Darstellung ist der hohen Bedeutung des Werkes entsprechend ausführlich und löst in der Gegenüberstellung der Westansicht des Domes aus dem Jahre 1840 nach einer Zeichnung von Bachelier mit dem Werke von Hübsch eine interessante Betrachtung über Denkmalpflege und Wiederherstellung der Denkmäler aus. Was Hübsch beseitigte, war gewiß unorganisch den übrigen Teilen des Domes angegliedert; es war aber ein Kulturdenkmal. Was er hinzufügte und an seine Stelle setzte, war gewiß organisch und in sich künstlerisch bedeutend, es entbehrte aber des geschichtlichen Wertes, den es auch heute sich noch nicht errungen hat.

Dem Kaiserdom von Speyer ist nahezu der ganze vierte Band gewidmet, dem fünften Bande verblieben als bedeutendere Denkmäler die Burgruine Ebernburg südlich von Kreuznach, die protestantische Kirche in Niederkirchen bei St. Wendel, die katholische Kirche in Burrweiler, die Denkmäler von Landau, das eine eingehendere Darstellung findet, die Simultankirche in Kandel, die Ueberreste des ehemaligen Benediktinerklosters Hornbach bei Zweibrücken, die Reste des ehemaligen Klosters Hane bei Kirchheimbolanden, die protestantische Kirche in Orbis bei der gleichen Stadt und vieles Andere. Alles, was hier erwähnt ist, ist baugeschichtlich und vom Standpunkte der Bauformen vom höchsten Interesse. Daneben aber enthält das Inventar in reichem Maße Befestigungswerke, Wohnhäuser, Brücken, Stadttürme, Grabmäler, Altarbilder, Wappen, malerische Landschafts- und Städtebilder, die das vielgestaltige bauliche Kulturleben der Zeit in lebensvoller Weise illustrieren. Vieles wäre sicher heute durch bessere Abbildungen zu ersetzen; wer sich aber über die baukünstlerische Kultur der Pfalz seit den Römerzeiten unterrichten will, findet hierfür kaum eine eingehendere Quelle als unser Inventar. —

Kanalisation der Klein- und Mittel-Städte. Bau-Entwürfe, sowie Berechnung der Bau- und Betriebs-Kosten. Heft I. Neustadt (Westpreußen). Von Ewald Genzmer, Geh. Brt., Prof. a. d. Techn. Hochschule Danzig. Mit 18 Tafeln. Verlag von Ludw. Hofstetter, Halle a. S. 1910. Pr. 7,50 M. —

Der Gedanke, der dem Werk, von dem zunächst das I. Heft erschienen ist, zugrunde liegt, erscheint uns als ein glücklicher. Es sollen in demselben Entwässerungs-Entwürfe des Verfassers für Klein- und Mittelstädte veröffentlicht werden, und zwar derart, daß von denselben Zeichnungen, Erläuterungsbericht, technische Berechnungen, Massenermittlungen, Kostenanschläge und Betriebskosten-Berechnungen usw. vollständig wiedergegeben,

außerdem aber auch Mitteilungen hinzugefügt werden über den weiteren Verlauf der Angelegenheit bis zur Genehmigung. Das vorliegende Heft behandelt den Entwurf für Neustadt in Westpreußen, und zwar werden zwei vollständige Gegenentwürfe nach dem Trenn- und nach dem Mischsystem mitgeteilt, von denen schließlich der letztere gewählt wurde, in beiden Fällen mit Klärung der Abwässer durch eine Reinigungs-Anlage System Riensch. In Aussicht genommen sind als weitere Hefte die Entwürfe für Culm, Marienwerder, Strasburg (W.-Pr.) und Schwetz, die nach Entwässerungssystem, Anordnung des Rohrnetzes, Beseitigung der Abwässer möglichst große, durch die Örtlichkeit bedingte Abweichungen zeigen. Es handelt sich dabei um Entwürfe, die schon ausgeführt bzw. noch in der Durchführung begriffen sind. Wir stimmen dem Verfasser darin zu, daß es gerade auf dem Gebiet der Entwässerung mittlerer und kleiner Städte an geeigneten Veröffentlichungen fehlt, während dieses Gebiet stetig an Bedeutung gewinnt, und daß zur Einarbeitung in dasselbe eigentliche Lehrbücher nicht ausreichen. Sie erfahren jedenfalls eine wertvolle Ergänzung durch solche ins Einzelne gehende Darstellung praktischer Fälle, aus denen der angehende Kanalisations-Ingenieur rascher und schärfer erkennt, auf was es bei der Lösung solcher Aufgaben ankommt und wie sie praktisch anzufassen sind. —

Vermischtes.

Ehrendoktoren. Die medizinische Fakultät der Universität Greifswald hat den Leiter der akademischen Bauverwaltung, Reg.-Bmstr. Lucht in Greifswald, zum Dr. med. ehrenhalber ernannt. In einer Ausführung des „Greifswalder Tageblattes“ vom 27. Nov. 1910 wird diese Ehrung folgendermaßen begründet: „Die Fakultät hat mit dieser Auszeichnung dem Regierungs-Baumeister den Dank abgestattet für das tiefe Verständnis, das er in seiner Amtstätigkeit bekundet hat für die sehr zahlreichen und verschiedenartigen Anforderungen, die die moderne Wissenschaft an die technischen Leiter klinischer und wissenschaftlich-medizinischer Institute zu stellen genötigt ist.“ —

Auf einstimmigen Antrag der Abteilung für Ingenieurwesen wurde durch Beschluß von Rektor und Großem Senat der Technischen Hochschule zu Darmstadt dem Chef der Firma Grün & Bilfinger A.-G. zu Mannheim, Hrn. Ing. August Grün daselbst, in Anerkennung seiner hervorragenden Verdienste um die Förderung der technischen Wissenschaften durch vorbildliche Arbeiten auf den Gebieten des Massiv-Brückenbaues, des Eisenbetonbaues und der Gründungen die Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber verliehen. —

Zum Ehrenmitglied des „Architekten-Vereins“ zu Berlin ist Frau Baurat Elise Wentzel, geb. Heckmann, „die zielbewußte Förderin von Wissenschaft und Kunst in Erinnerung an ihren in Gott ruhenden Gatten, das langjährige treue Mitglied des Vereins, und in Anerkennung ihrer Verdienste um den Verein“ ernannt worden. —

Die neue Technische Hochschule in Breslau ist am 29. November d. J. in Gegenwart des Kaisers feierlich eröffnet worden. Mitteilungen der Tagespresse zufolge haben sich bisher für das erste Semester eingeschrieben: 54 Studierende, 22 Hörer, 21 Gastteilnehmer und 18 Studenten der Universität Breslau. Wie zu erwarten, haben sich auch zahlreiche Ausländer, vor allem aus Rußland und Galizien angemeldet, die aber wegen nicht ausreichender Vorbildung zurückgewiesen wurden. Die Bauten der Anstalt sind nach Plänen vom Brt. Dr. Burgemeister in Breslau ausgeführt. —

Ausschaltung ungeeigneter Elemente aus dem Baugewerbe. Nach der Novelle zur Gewerbeordnung vom 7. Januar 1907 kann sowohl technisch unfähigen, als auch moralisch und wirtschaftlich ungeeigneten Personen der Betrieb des Gewerbes als Bauunternehmer und Bauleiter untersagt werden. Das Gesetz gibt den Korporationen im Baugewerbe die lange erwünschte Möglichkeit, das Baugewerbe von unzuverlässigen Elementen zu reinigen. Deshalb hat neuerdings der „Schutzverein der Berliner Bauinteressenten“ gemeinsam mit dem „Verband der Baugeschäfte von Berlin und den Vororten“ einen ständigen Ausschuß eingesetzt, welcher das den beiden Vereinigungen aus den Kreisen der Bauhandwerker und Lieferanten zugehende Material über unzuverlässige und unlautere Existenzen sorgfältig prüfen und gegebenen Falles an die zuständigen Behörden zu dem Zwecke weitergeben soll, das Verfahren auf Untersagung des Gewerbebetriebes einzuleiten. —

Privater Charakter der Gebührenordnung der Architekten und Ingenieure. Eine Entscheidung des Oberlandesgerichtes in München vom 12. Juni 1909, abgedruckt bei Mugdan & Falkmann, Entscheidungen der Oberlandesgerichte, 20. Band 1910 (I. Halbj.) No. 13 vom 1. April 1910, führt über den rechtlichen Charakter der „Gebührenord-

nung der Architekten und Ingenieure“, die vom „Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ aufgestellt wurde, Folgendes aus:

„Da bei der Vereinbarung der Parteien weder der zu liefernde Plan genau bezeichnet noch der Preis festgesetzt wurde, ist zu prüfen, was nach dem Zweck des Auftrages zu liefern war, sowie ob eine Taxe im Sinne einer obrigkeitlichen besteht. Eine solche Taxe ist die Gebühren-Ordnung der Architekten und Ingenieure nicht; sie ist lediglich eine private Preisfestsetzung verschiedener technischer Vereine und Verbände, der aber die allgemein verpflichtende Wirkung mangelt, da sie von den zuständigen Behörden nicht zur Taxe im Sinne der Gewerbeordnung erhoben wurde. Sie hat daher nur insoweit bindende Kraft, als sie im einzelnen Fall von den Beteiligten anerkannt ist. Aus dem Gutachten ergibt sich aber, daß nicht einmal die Architekten selbst die Sätze der Gebührenordnung in allen Fällen annehmen, und auch der Kläger hat nicht die danach sich berechnenden 2773, sondern nur 1925 M. angesetzt . . .“

Wir haben in unserem Briefkasten stets in diesem Sinn Auskunft erteilt, wollen aber nicht unerwähnt lassen, daß, wie auch in unserem „Deutschen Baukalender“ 1911, S. 5, in Anmerkung 1 bemerkt ist, durch eine Reichsgerichts-Entscheidung vom 22. Jan. 1907 (Jurist. Wochenschrift, 1907, S. 175) anerkannt wurde, daß die Gebührenordnung „im geschäftlichen Verkehr so allgemein anerkannt“ usw. sei, „daß mangels besonderer Preisvereinbarungen die Sätze dieser Norm maßgebend sind“. Wir fügen hinzu: Sofern die Arbeit deren Anwendung verdient. —

Bezug der „Deutschen Bauzeitung“. Die Bezieher unserer „Deutschen Bauzeitung“ machen wir darauf aufmerksam, daß bei einer Bestellung der Zeitung durch die Postämter unsere Zeitschrift in Quartformat versandt wird, die Bildbeilagen daher ungebunden in die Hände der Abonnenten gelangen. Die Zustellung der Zeitung erfolgt durch die Post ebenso schnell, wie die Zusendung unter Kreuzband. Wir empfehlen daher diese Bezugsweise und bitten, Bestellungen möglichst zeitig, damit eine Unterbrechung beim Jahreswechsel nicht eintritt, an die Bestell-Postämter des Wohnortes gelangen zu lassen. —

Wettbewerbe.

Der Wettbewerb um das Stipendium der Louis Boissonnet-Stiftung der Technischen Hochschule zu Berlin ist für das Jahr 1911 für Architekten eröffnet. Das Reisestipendium beträgt 3000 M. Als Aufgabe sollen „die hauptsächlichsten, anscheinend unter italienischem Einfluß entstandenen Kuppelkirchen des 16. bis 18. Jahrhunderts in der Provinz Posen aufgenommen und in einer zusammenfassenden Darstellung behandelt werden“. Bewerbungen bis 10. Januar 1911. Die Bewerber müssen einen wesentlichen Teil ihrer Ausbildung auf der ehemaligen Bauakademie oder der Technischen Hochschule zu Berlin erlangt haben. —

Einen Ideen-Wettbewerb um einen Bebauungsplan zur Erweiterung des Zoologischen Gartens und für das benachbarte Ausstellungsgelände in Breslau schreibt die A.-G. Breslauer Zoolog. Garten unter den deutschen Architekten und Gartenkünstlern mit Frist zum 1. April 1911 aus. Drei Preise von 2500, 1500, 1000 M., außerdem Ankäufe zu je 500 M. „in Aussicht genommen“. Im Preisgericht die Hrn. Stadtbrt. Berg, Brt. Grosser, Arch. Henry, städt. Gartendirektor Richter, sämtlich in Breslau, und städt. Gartendirektor Brodersen in Berlin. Unterlagen gegen 3 M., die zurückerstattet werden, von der städt. Hochbau-Verwaltung in Breslau. —

In einem engeren Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Neubau eines Realgymnasiums in Opladen, zu dem fünf Architekten der Rheinlande, und zwar die Hrn. Krämer & Herold in Düsseldorf, Will in Bergisch-Gladbach, Endler in Köln, Pelzer und Klotzbach & Blattner in Barmen aufgefordert waren, errang der Entwurf „Städtebilder“ der Arch. Peter Klotzbach & Karl Blattner in Barmen und Frankfurt a. M. den Preis von 500 M. Jeder Entwurf wurde mit 1000 M. entschädigt. Die Stadtverordneten beschlossen, den Entwurf durch die Architekten unter Festsetzung einer Bausumme von 320 000 M. zur Ausführung zu bringen. Unter den Preisrichtern befanden sich die Hrn. Beigeordn. Rehorst in Köln, Stadtbrt. Janz in Opladen und Arch. Dr.-Ing. H. Hecker in Düsseldorf. —

Inhalt: Der neue Zentralbahnhof der Pennsylvania-Eisenbahn in New York-City. — Das Bauwesen im Deutschen Reichshaushalt 1911. — Literatur: Staatliche Denkmalpflege im Elsaß 1899–1909 (Schluß); Die Baudenkmale in der Pfalz; Kanalisation der Klein- und Mittel-Städte. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Der neue Zentralbahnhof der Pennsylvania-Eisenbahn in New York-City.

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



ER NEUE ZENTRAL-
BAHNHOF DER PENN-
SYLVANIA - EISENBAHN
IN NEW YORK-CITY. *
ARCHITEKTEN: MAC
KIM, MEAD & WHITE.
* HAUPTINGANG AN
DER 7. AVENUE. * * *

=== DEUTSCHE ===

** BAUZEITUNG **
XLIV. JAHRGANG 1910
* * * NO. 101. * * *



Ecke der Hauptfassade an der 31. Straße und 7. Avenue mit Wageneinfahrt.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIV. JAHRGANG. N^o. 101. BERLIN, 17. DEZEMBER 1910.

Der neue Zentralbahnhof der Pennsylvania-Eisenbahn in New York-City.

(Fortsetzung.) Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 835 und 837.



Die verschiedenen bei der Verbindung des neuen Zentralbahnhofes mit New Jersey bezw. Long Island erforderlich gewesen Hauptarbeiten sind folgende: am Westufer des Hudson ist eine neue 9,7^{km} lange doppelgleisige Linie von dem Harrison-Bahnhof der Stammlinie der Pennsylvania-Eisenbahn bei Newark abge-

zweigt, auf welcher die elektrische Lokomotive an Stelle der Dampflokomotive tritt. Diese Linie führt auf 7,5—9^m hohem Damm über die Niederungen des Hackensack-Flusses, der mit eisernen Brücken überspannt wird, bis zum Westportal des Bergen Hill-Tunnels. (Abbildung auf Seite 837.) Dieser 1,83^{km} lange Tunnel (oder richtiger zwei eingleisige Tunnel) ist im Fels unter Bergen Hill bis nahe zum westlichen Hudson vorgeschoben, zu dem die Gleise mit 1,3% herabsteigen, um den Anschluß an den großen Unterwasser-Tunnel unter dem Hudson zu erreichen.

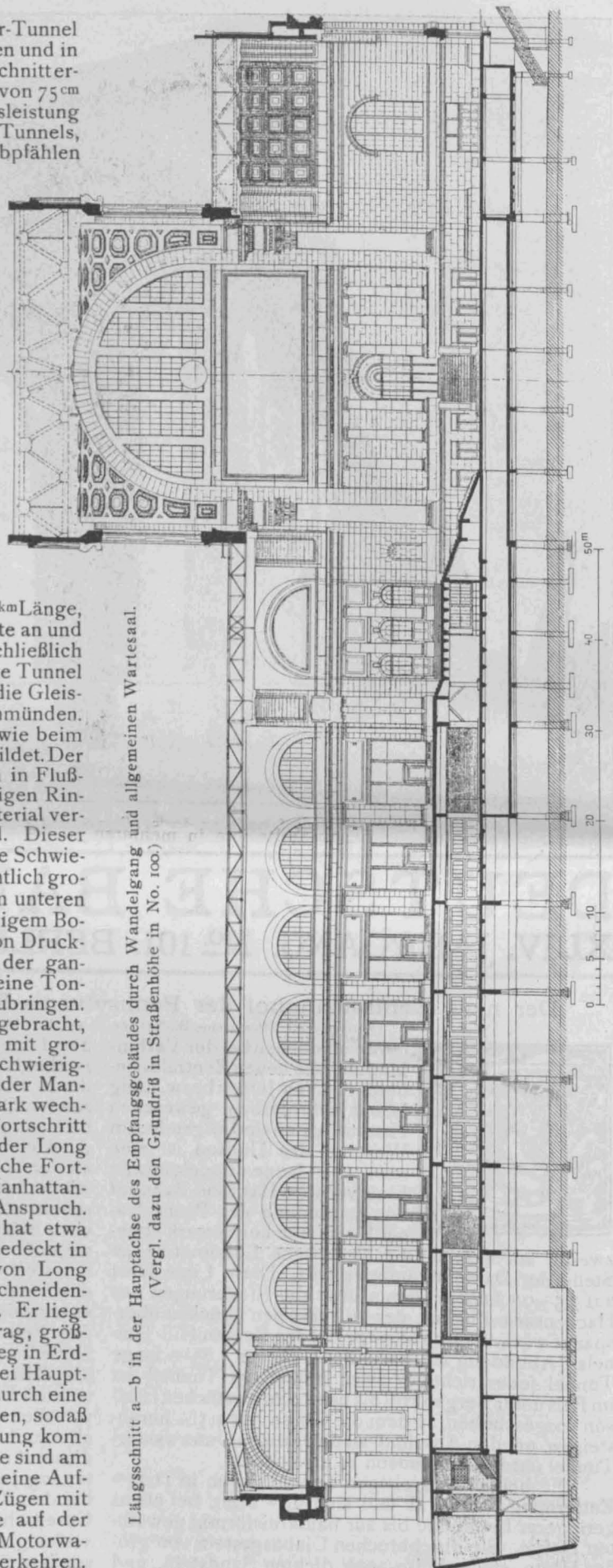
Die beiden eingleisigen Tunnel liegen in 11,27^m Entfernung v. M. z. M. und sind 5,6^m breit, bei etwas geringerer Lichthöhe bis zur halbkreisförmig gewölbten Decke. Sie durchbrechen Diabasgestein von großer Härte, stellenweise auch dichten Sandstein, und sind mit Beton ausgekleidet. Es waren 3 Jahre Bauzeit erforderlich, teils wegen der langsam fortschreitenden Bohrarbeit, teils wegen eines Wechsels der Unternehmung. Der Hudson-Tunnel hat unter dem Flußlauf rund

2^{km} Länge zwischen den beiden Endschächten und ist ebenfalls aufgelöst in zwei eingleisige Tunnelröhren, die in 11,27^m Abstand v. M. z. M. verlegt sind, kreisrunden Querschnitt von 7^m äußerem Durchm. besitzen und aus gußeisernen Ringen mit 60^{cm} starker Beton-Auskleidung zusammengesetzt sind. Der Tunnel hat an der Westseite 1,3% Gefälle und steigt nach Osten wieder mit 1,92% an. Die Tunnelröhren haben im Durchschnitt etwa 7,6^m Ueberdeckung und sind ganz in weichen Schlick gebettet, der in nassem Zustand fast flüssig, unter dem Einfluß ausreichenden Luftdruckes ziemlich steif wird. Um Senkungen zu vermeiden, sollten durch die Tunnelsohle in geringen Abständen in diesem wenig tragfähigen Boden Schraubenpfähle bis auf den Fels hinabgeführt werden, der an der tiefsten Stelle bis 91^m unter Wasserspiegel liegt. Diese Schraubenpfähle bestehen aus 75^{cm} weiten Rohren, die am unteren Ende mit einer Schraube von 1,37^m Durchm. versehen sind. Sie sollten das Gleis unmittelbar stützen, also auch die ganze Verkehrslast aufnehmen. Pfähle dieser Art waren vorher schon von dem oben genannten Ing. Jacobs, dem Leiter des Hudson-Tunnelbaues bei den Tunneln der Hudson & Manhattan Railway-Gesellschaft angewendet worden. Ihre stückweise Absenkung durch die Tunnelsohle vollzog sich ohne besondere Schwierigkeiten, der Tunnel erwies sich aber nach eingehenden Beobachtungen auch ohne diese Pfahlstützung als genügend standfest, sodaß man auf ihre Durchführung verzichten konnte. (Näheres über die ganze Ausführungsweise in der „Deutschen Bau-

zeitung“ 1905 S. 118 ff.) Die beiden Unterwasser-Tunnel wurden im Sommer 1905 in Angriff genommen und in 1 bzw. 1¼ Jahr Bauzeit vorgetrieben. Im Durchschnitt erforderte die Vortreibung eines Tunnelringes von 75 cm Breite nur 6¼ Stunden Zeit, die größte Tagesleistung des Vortriebes war 11,4 m. Die Dichtung des Tunnels, sehr ausgedehnte Versuche mit den Schraubpfählen und Beobachtungen der Tunnelbewegung, sowie die Auskleidung mit Beton usw. verzögerten die Fertigstellung bis Ende d. J. 1909. Dem Unterwasser-Tunnel fügt sich ein doppelgleisiges Tunnelstück an, welches auf 0,31 km Länge im Fels bzw. in Erde herzustellen war und den Anschluß an den Zentral-Bahnhof herstellt.

Oestlich schließen sich an den Zentral-Bahnhof, dessen Anlage später besprochen werden soll, zwei doppelgleisige Tunnel an, die wieder in Fels (Hudson-Schiefer, der den größten Teil der Manhattan-Halbinsel bildet) gebettet sind und in 1,74 km Länge bis zum Westufer des East River mit 0,3—1,5 ‰ Neigung herabsteigen. Vor dem Flusse teilt sich jeder Tunnel in vier eingleisige Tunnel, die am Ufer in Schächte einmünden, von denen der Unterwasser-Tunnel ausgeht, der den East River unterfährt. Die ebenfalls mit Luftdruckschild eingebauten vier eingleisigen Tunnel überschreiten den Flußlauf etwas schräg in 1,19 km Länge, schließen am anderen Ufer wieder an Schächte an und steigen dann auf 610 m Länge empor, um schließlich in, im offenen Betrieb hergestellte, überdeckte Tunnel von 300—600 m Länge überzugehen, die auf die Gleisanlage des Abstell-Bahnhofes Sunnyside einmünden. Die einzelnen Tunnelröhren werden gerade wie beim Hudson-Tunnel aus Gußeisen-Segmenten gebildet. Der Untergrund war an den Ufern Fels und auch in Flußmitte trat der Fels zu Tage. Die beiderseitigen Rinnen aber sind ausgefüllt mit gemischtem Material verschiedener Beschaffenheit, z. T. feinem Sand. Dieser Bodenbeschaffenheit entsprechend waren die Schwierigkeiten bei der Durchtunnelung außerordentlich große, namentlich da, wo der Tunnel mit seinem unteren Teil im Fels, mit seinem oberen in durchlässigem Boden vorzutreiben war. Um starken Verlust von Druckluft zu vermeiden, wurde es nötig, fast in der ganzen Länge des Tunnels auf der Flußohle eine Tondecke, stellenweise bis zu 4,5 m Stärke aufzubringen. Im Ganzen wurden etwa 300 000 cbm Ton aufgebracht, deren Einbringung und Wiederbeseitigung mit großen Kosten verknüpft war. Die größten Schwierigkeiten stellten sich dem Tunnelvortrieb an der Manhattan-Seite entgegen. Entsprechend der stark wechselnden Bodenbeschaffenheit war auch der Fortschritt im Schildvortrieb sehr verschieden. Auf der Long Island-Seite war der durchschnittliche tägliche Fortschritt 2,66 m gegenüber 0,6—0,9 m an der Manhattan-Seite. Der Tunnelbau nahm fünf Jahre in Anspruch.

Der Abstell-Bahnhof Sunnyside Yard hat etwa 2,6 km Länge bei 0,6 km größter Breite und bedeckt in einem noch nicht entwickelten Stadtteil von Long Island-City, in dessen Bebauungsplan er einschneidende Aenderungen brachte, etwa 84 ha Fläche. Er liegt teilweise auf einer Niederung, also im Auftrag, größtenteils aber im Einschnitt und zwar durchweg in Erdboden. Der Bahnhof besteht zurzeit aus zwei Hauptgruppen von 42 bzw. 45 Gleisen und kann durch eine dritte Gruppe von 32 Gleisen erweitert werden, sodaß im Ganzen 1387 Personenwagen zur Aufstellung kommen können. Einfahrts- bzw. Ausfahrtsgleise sind am Ostende durch eine Schleife verbunden. Die eine Aufstellungsgruppe dient jetzt den Wagen von Zügen mit Betrieb von elektrischen Lokomotiven, die auf der Tunnelstrecke, die andere den elektrischen Motorwagen, die auf der offenen Long Island-Linie verkehren. Aus dem Bahnhof zweigen westlich auch Gleise ab, die zu den Eisenbahnfähren am East River führen; nach Osten gehen die Hauptgleise weiter, nach Norden zweigen Gleise zum Nordufer ab, d. h. nach dem



Längsschnitt a—b in der Hauptachse des Empfangsgebäudes durch Wandelgang und allgemeinen Wartesaal. (Vergl. dazu den Grundriß in Straßenhöhe in No. 100.)

Hellgate zu. Die Gesamtlänge der neuen Strecke von Harrison Yard in New Jersey bis zum Ostende von Sunnyside Yard beträgt rd. 22 km. Davon liegt etwa die Hälfte im Tunnel. —

(Fortsetzung folgt.)

Seilschwebbahnen für Personenbeförderung.

Von Professor M. Buhle in Dresden.

(Fortsetzung aus No. 91.)

5. Die Feldmann'schen Berg-Seilauzüge usw.

B. Vorgeschichte der Feldmann'schen Berg-Seilauzüge.

Im vorigen Abschnitt ist das erste ausgeführte Beispiel eines Berg-Seilauzuges nach dem Feldmann'schen System, der Wetterhorn-Aufzug, vorweg genommen worden. Nachstehend seien noch einige Angaben über die Vorgeschichte dieser Bauweise und eine Reihe von Plänen gemacht, zu deren Ausführung Feldmann die Anregung gegeben hat. Ist bisher auch keiner von ihnen weiter verwirklicht worden, so bieten die Pläne doch Interesse, da schon an ihnen die Eigenart und die Vorzüge des Feldmann'schen Systems klar zu Tage treten.

Der erste Seilauzug, den Reg.-Bmstr. Feldmann plante, war, wie schon erwähnt, der Aufzug zur Bastei in der Sächsischen Schweiz, der unmittelbar von der Elbe zum östlichen Ende der Bastei-Brücke führen sollte, d. h. nach einem Punkte, den jeder Besucher der Bastei aufsucht. Im Oktober 1902 gab Feldmann über diesen Plan seinen ersten Bericht heraus und veröffentlichte dann seine Absichten im Dezember desselben Jahres in der „Deutschen Bauzeitung“, S. 658 u. ff. Es kann daher auf diese mit Abbildungen ausgestattete Veröffentlichung hingewiesen werden. Es ist dort auch erläutert, daß bei den durch bewegliche Gewichte gespannten Führungsseilen — der wesentliche neue Gedanke der Feldmann'schen Seilauzüge — sowohl die Höhe der Belastung wie auch eine Längenänderung des Seiles infolge von Temperaturwechsel ganz ohne Einfluß auf die Größe der Spannung des Seiles ist. Durch eine Aenderung der Belastung ändert sich lediglich das Durchhängen der Seile, wobei die Spanngewichte entsprechend gehoben oder gesenkt werden.

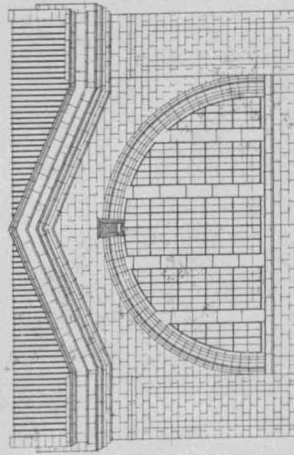
Der Plan des Bastei-Aufzuges scheiterte bekanntlich, und Feldmann suchte nun mit mehr Erfolg sein Glück in der Schweiz. Schon im Sommer 1902 trat er mit Ingenieur Strub in Verbindung und entwickelte ihm in mehreren Schreiben seine Pläne und die besonderen Vorteile, welche die Seilauzüge bieten, namentlich für solche Gipfel, die sonst nur mit Führern in mehrtägigen Ausflügen unter Aufwendung größerer Kosten von geübten Bergsteigern erreicht werden können. Er weist dabei darauf hin, daß bei der Wahl der Linien besondere Rücksicht auf Sicherung gegen Schnee- bzw. Eislawinen und Steinschlag genommen werden müsse, daß diese Aufgabe aber nach seinen Studien nicht allzu schwer zu lösen sein dürfte, da es sich immer nur um Freihaltung eines schmalen senkrechten Streifens handle.

Feldmann erörtert dann eine größere Zahl von Einzelplänen, auf die nach seiner noch nicht veröffentlichten Denkschrift hier kurz eingegangen sei. Es handelt sich hauptsächlich um Aufzüge auf die Eigerspitze, den Gesamtplan des Wetterhorn-Aufzuges, den Aufzug zum Wiggis und Rautispitz von Netstall (nicht weit von Glarus), zur Churfürstengruppe am Walensee, zum Gemmipaf mit Daubenhorn.

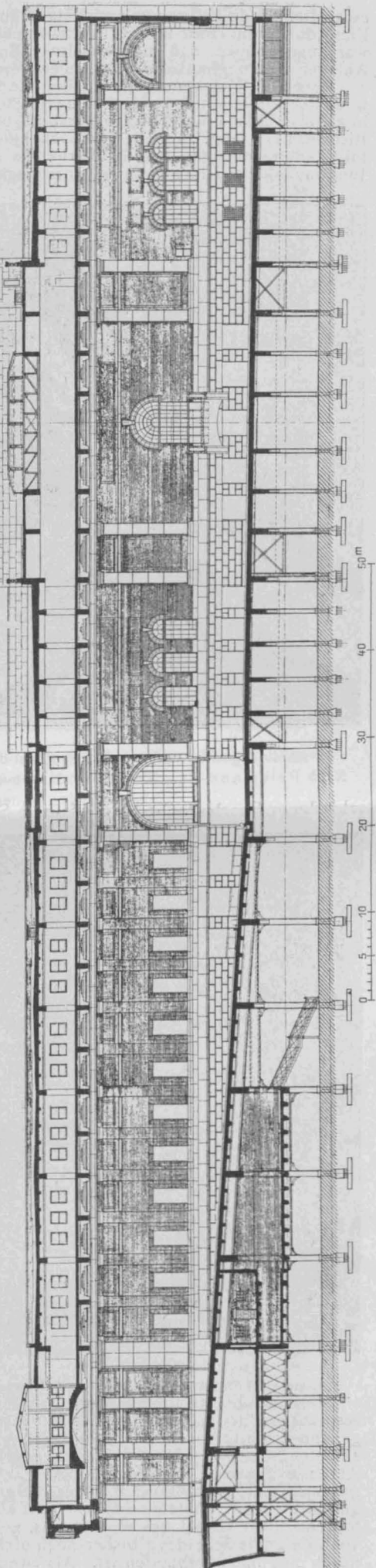
a. Aufzug nach der Eigerspitze (ohne Anlehnung an die Jungfraubahn).

Die allgemeine Anordnung dieser Aufzugsanlage geht aus dem Lageplan, Abb. 19 S. 839, der unmittelbar der Feldmann'schen Denkschrift entnommen ist, und dem Höhenplan, Abb. 20, hervor. Der Aufzug, der in 3 Strecken zerfällt, beginnt bei Punkt *b* des Lageplanes. Zu diesem Fußpunkt führt ein unter 1 : 10 geneigter, 2,5 km langer Promenadenweg von der kleinen Scheidegg (*a*) aus. Die erste Strecke *b-c* des Bergaufzuges überwindet 500 m Höhe; an ihrem oberen Endpunkte ist ein kleines Felsenhotel für zeitweiligen Aufenthalt und auch für Uebernachten gedacht. Es böte sich auch günstige Gelegenheit, von hier aus einen fast wagrecht verlaufenden Promenadenweg um den kleinen Eiger herum bis zu dem oberen interessanten Teile (*g*) des Eigergletschers anzulegen, der in seinem ganzen Verlaufe schöne Ausblicke gewähren würde. Von *c* aus war ferner eine 270 m lange Felsengalerie nach dem Fußpunkt *d* der zweiten, wiederum 500 m hohen Aufzugsstrecke bis *e* in Aussicht genommen. Von *e* bis zur Eigerspitze *f* auf weiteren 644 m Höhe war dann ein Tunnel mit gewöhnlicher Gleiseilbahn geplant, da hier schwerlich ein lawinfreier Weg zu finden sein würde. Die Gesamtkosten

Der neue Zentralbahnhof der Pennsylvania-Eisenbahn in New York-City.



Längsschnitt c—d durch das Empfangsgebäude im Zuge der Droschken-Zufahrtsstraße, längs der 33. Straße. (Vergl. dazu den Grundriß in Straßenhöhe in No. 100.)



einschließlich des Felsenhotels schätzte Feldmann auf 2 Mill. Frs. (davon die Hälfte für die Tunnelstrecke $e-f$); dabei war angenommen, daß die elektrische Energie aus den Anlagen der Jungfraubahn entnommen werden sollte.

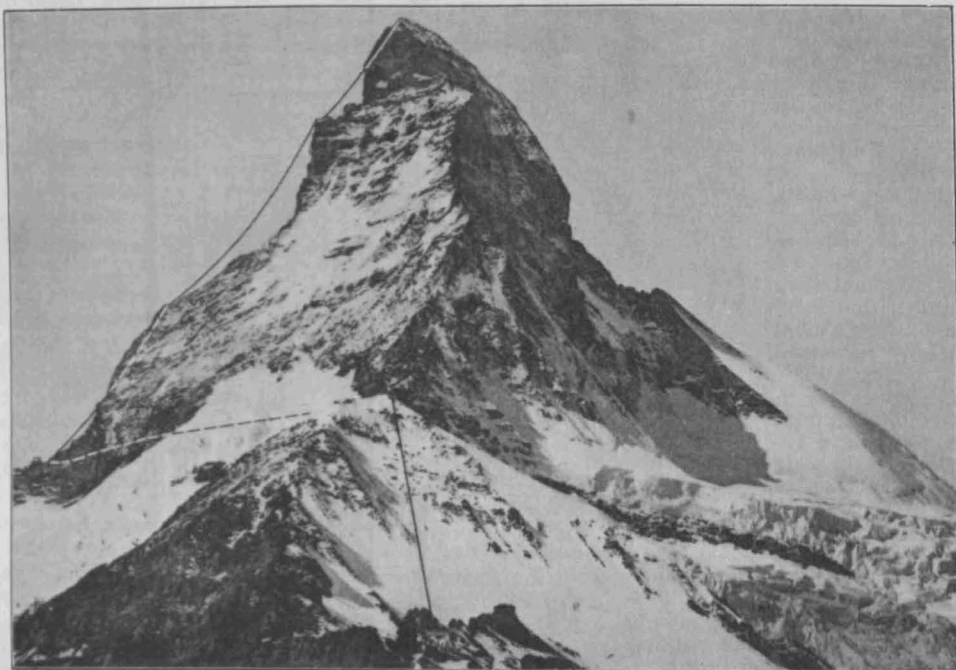
Zum Vergleich sei angegeben, daß die Station Eigerwand der Jungfraubahn (vergl. Abb. 23, S. 838) bei k ungefähr in gleicher Höhe mit e , die bisher erreichte höchste Station Eismeer bei h liegt. Auf die etwas phantastische Rentabilitäts-Berechnungen und das Verhältnis des Planes zur Jungfraubahn soll hier nicht näher eingegangen werden.

gangspunkt erschien vielmehr das Ende der Grindelwald-Chaussee am Wetterhornhotel, das auch im Winter zu Fuß und zu Wagen leicht erreichbar ist. Ein 1 km langer, unter 1:6 ansteigender Fußweg führt zum Fußpunkt b des Aufzuges. Von hier ist ein Doppelaufzug geplant, der 1030 m bis e überwindet, woselbst in 2430 m über dem Meere eine Felsenterrasse sich für die Anlage eines freistehenden Hotels eignet. Von hier führt einerseits ein bequemer Weg zur Klubbhütte n , anderseits ein Höhenweg $e-f$ zum Fußpunkt der nächsten Aufzugstrecke $f-g$, der auf dem Grat des Gebirges weitere 525 m höher liegt. Von hier ist auf der Rückseite des Gebirgszuges wieder ein mit 1:6 steigender Höhenweg nach h gedacht, der die letzten 603 m mit der Aufzugstrecke $h-i$ überwindet und den Gipfel, die Hasli-Jungfrau, in 3703 m Meereshöhe erreichen soll.

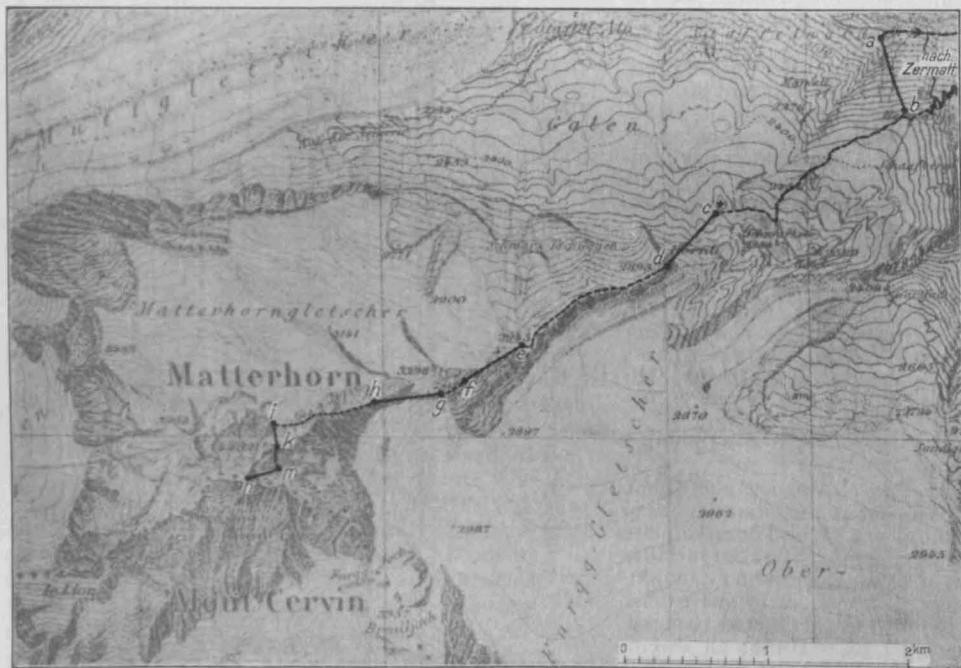
Feldmann führt in seinem Bericht aus: „Die von der Bahnanlage zu überwindende Höhe würde hiernach mehr als 2300 m betragen. Eine gleiche Höhe wird von keiner Bahnanlage erreicht, und auch die Jungfraubahn (vergl. deren Höhenplan, Abb. 23) würde nach ihrer Vollendung keine so große Höhe ersteigen. Denn es liegt zwar die Jungfrau Spitze rd. 400 m höher als die Wetterhornspitze, dafür liegt aber der Anfangspunkt des Wetterhorn-Aufzuges mehr als 600 m tiefer als der Anfangspunkt der Jungfraubahn.“ Die beiden Zwischenwege $e-f$ und $g-h$ hält Feldmann für keinen Nachteil, glaubt vielmehr, daß dieselben mit ihren wundervollen Ausblicken auf die vielgestaltigen Gipfel des Wetterhornes, sowie auf die ganze Umgebung einen besonders starken Anziehungspunkt der ganzen Bahnanlage abgeben werden. Die Lage des Staffelhotels hält er besonders dafür geeignet, bei unsicherem Wetter einen günstigen Zeitpunkt für die Besteigung des Gipfels auszuwählen. Das Winterwetter würde nach Feldmann's Ansicht den Aufzugsanlagen nicht schaden, sodaß diese wenigstens bis zum Staffelhotel auch den Winter hindurch in Betrieb gehalten werden können. Die Anlagekosten sind alles in allem auf zwei Millionen Frs. geschätzt.

c. Aufzüge zum Wiggis und Rautispitz, zur Churfirnstengruppe am Walensee und zum Gemmipaf mit Daubenhorn.

Diese drei Pläne seien hier nur kurz erwähnt. Wiggis und Rautispitz bilden die höchsten Gipfel der Wiggiskette mit 2284 m ü. d. M. Der Fußpunkt des 1784 m hohen Aufzuges (vier Abschnitte von 430, 270, 500 und 584 m) sollte dicht bei der Eisenbahnstation Netstal, die von Zürich, Glarus, Ragaz usw. leicht zu erreichen ist, liegen. Die Gesamtkosten waren auf 1,5 Millionen Frs. geschätzt. Der Aufzug auf die Churfirnstengruppe könnte nach Feldmann's Ansicht zur Erschließung des noch wenig besuchten schönen Walensee-Gebietes dienen. Der Aufzug sollte, unmittelbar in Seehöhe beginnend, in fünf Absätzen von



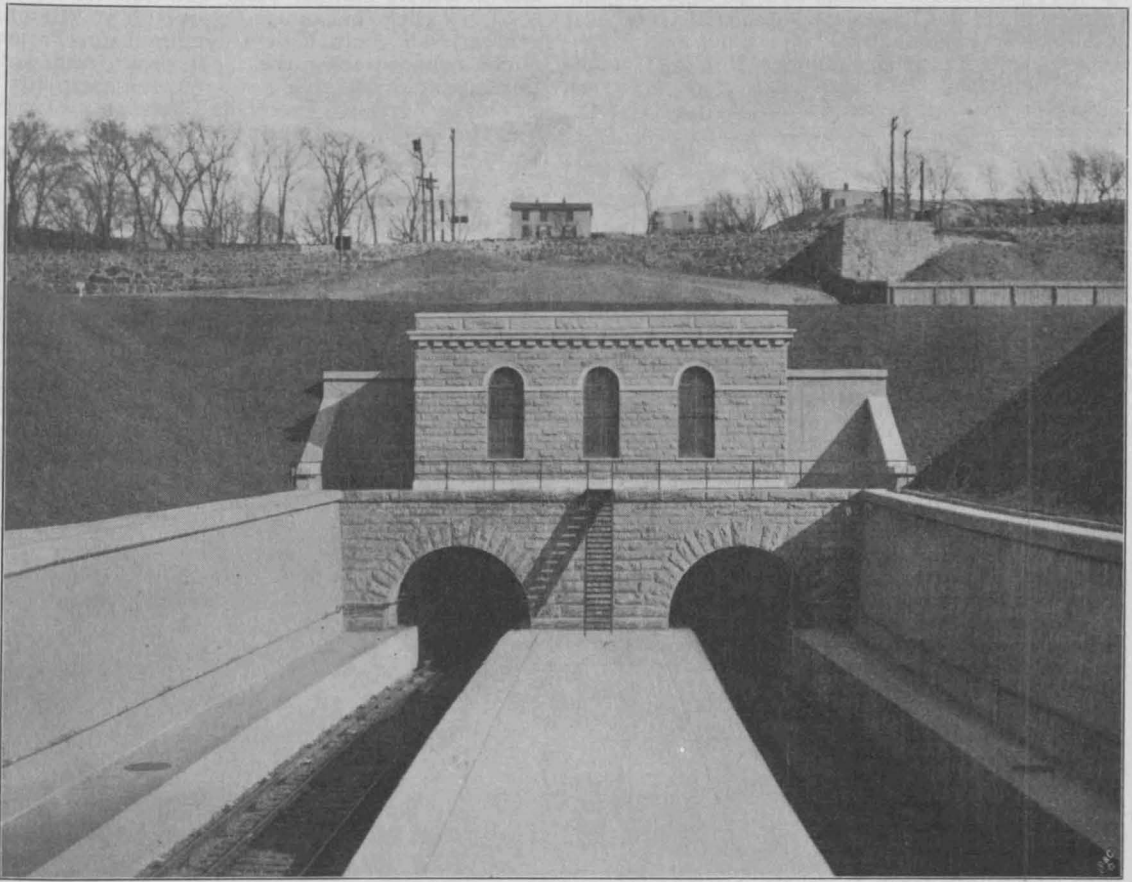
Abbildungen 24 und 25. Trassenplan der Seil-Schwebebahn auf das Matterhorn. Nach Feldmann-Strub. (Die in der photographischen Aufnahme eingezeichneten Seile verschwinden in der Natur vollständig.)



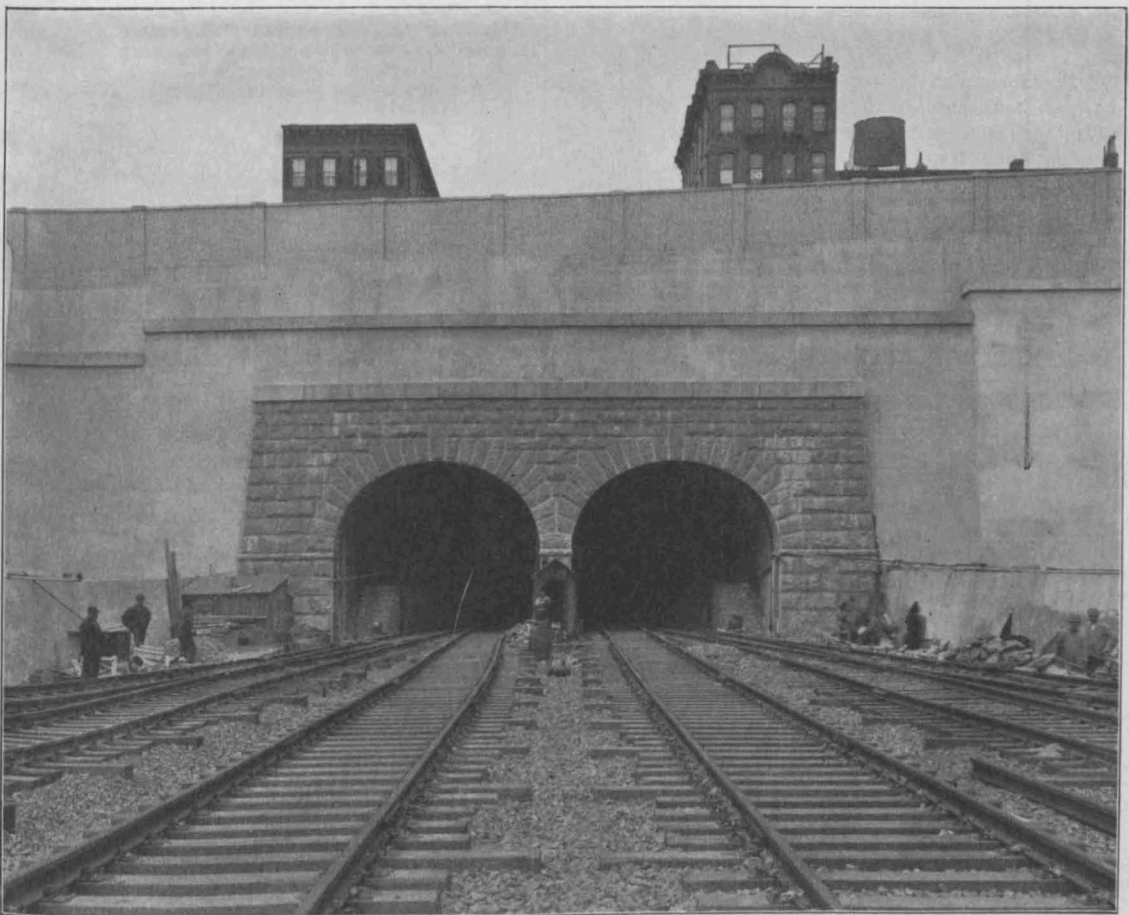
b. Gesamtentwurf des Wetterhorn-Aufzuges.

Der Gesamtentwurf des Wetterhorn-Aufzuges, dessen erste ausgeführte Teilstrecke in den Nummern 90 und 91 eingehend dargestellt worden ist, würde in vier Aufzugsstrecken eine Höhe von 2303 m überwinden; vergl. den Lageplan, Abb. 21, S. 830 und den Höhenplan, Abb. 22, S. 838. Als Ausgangspunkt ist, wie bekannt, nicht die große Scheidegg gewählt worden, obgleich man von dort auch über m und k nach i , dem Gipfel des Wetterhorns, gelangen könnte, weil die große Scheidegg bisher noch nicht mit dem Tal durch eine Bahn verbunden ist. Als zweckmäßiger Aus-

400, 180, 500, 400 und 300 m, den höchsten Punkt der Gruppe, den Hinterrügerreichen. Zwischen den einzelnen Absätzen keit legte Feldmann dem Plan eines Aufzuges auf den Gemmipaß bei, der sowohl von Kandersteg her (ein



Portal des Bergen-Hill-Tunnels in New Jersey und Portal zu den Rampentunneln des North River-(Hudson)-Tunnels
Der neue Zentralbahnhof der Pennsylvania-Eisenbahn in New York-City.



liegen z. T. längere Verbindungswege. Die Kosten waren auf 1,5—2 Millionen Frs. veranschlagt. Größere Wichtigkeit legte Feldmann dem Plan eines Aufzuges von 515 m Höhe über die steil nach dem Gastertal abfallenden Felsen, auf der Paßhöhe eine 8 km lange

17. Dezember 1910.

Schmalspurbahn mit 1:17 bzw. 1:25 Gefälle), wie namentlich von Leukerbad her über die steil abstürzende Gemmiwand (500 m hoher Aufzug) den auf 2345 m liegenden höchsten Punkt des Passes erreichen sollte. Von dort war ein Aufzug zum Daubenhorn (2052 m, mit zwei Aufzügen von je 300 m) in Aussicht genommen. Von der Gemmi- paßlinie versprach sich Feldmann auch einen stärkeren Durchgangsverkehr vom Berner Oberland zum Rhönetal, den nun allerdings die im Bau begriffene Lötschbergbahn aufnehmen wird.

Strub selbst hatte als erste Versuchsanlage einen Seil- aufzug auf der Harder bei Interlaken vorgeschlagen, der, als eingleisiger Doppelaufzug ausgebildet, nur 400 000 Frs. gekostet haben würde. Die Gründer der Harderbahn zogen aber das System einer bodenständigen Seilbahn vor, die rd. 1,09 Millionen gekostet hat. Sie brachte im ersten Betriebsjahr 64 395 Frs. bei 31 417 Frs. Betriebskosten. Gleiche Einnahmen und Ausgaben vorausgesetzt, würde sich ein Seilzug hier mit 8,2% verzinzt haben.

C. Neuere Pläne.

Von allen im vorigen Abschnitt kurz angeführten Plänen ist nur der erste Teil des Wetterhorn-Aufzuges bisher zustande gekommen, nachdem sich am 9. Juli 1904 eine Aktiengesellschaft für die Ausführung und den Betrieb dieses Aufzuges, sowie allgemein für die Herstellung und den Betrieb von Aufzügen Feldmannschen Systems mit einem Grundkapital von 500 000 Frs. gebildet hat.

Unter den weiteren Plänen Feldmann-Strub sind namentlich die Aufzüge auf den Wendelstein und die Zugspitze⁶⁾, auf das Matterhorn und den Montblanc zu erwähnen. Die beiden an erster Stelle genannten Vorschläge konnten gegenüber anderen Plänen zunächst noch nicht durchdringen. Nach dem Erfolg der Wetterhornbahn wendet man sich ihnen aber neuerdings wieder zu⁷⁾; über den letztgenannten

eine Matterhornbahn geäußert, sodaß dieser Plan einer der denkbar größten Unternehmungen wohl nur eine interessante Studie bleiben wird. Ein früherer Plan von Imfeld in Zürich (bekannter Topograph und Bergbahn-Ingenieur) sah, ähnlich dem Jungfraubahn-Projekt, zahlreiche Tunnelstrecken vor. Später sollte mit Zustimmung Imfeld's zunächst eine Seilbergbahn nach dem System Strub von Zermatt (wagrechte Länge rd. 5,5 km, Neigung 6—23%, erstiegene Höhe 915 m (+1635 m) bis Schwarzsee (+2550 m) geführt werden. An diese anschließend war ein Bergaufzug vorgesehen nach dem Hörnli (+2893 m), von hier aus ein prachtvoller, fast wagrechter Aussichtsweg von 1,25 km Länge, der bis zum unteren Punkt eines zweiten Bergaufzuges am Fuß des Matterhorn-Gletschers (+2940 m) führt, welcher bis zur Klubbütte (3300 m) angelegt werden sollte. An dieser Stelle war die Anlage eines größeren Aufenthalts- und Uebernachtungs-Gebäudes geplant. Unmittelbar anschließend sollten dann noch drei große Aufzüge von 335, 435 und 364 m Steigung bis zur Spitze des Matterhornes (+4484 m) folgen. Der gesamte Höhenunterschied vom Fußpunkt der Anlage bis zur Spitze beträgt 2840 m, die wagrechte Länge einschl. der eingeschalteten Promenadenwege 10,2 km. Die Leitung der Finanzierung sollte unter anderem in den Händen des frühe-

Abbildung 23. Höhenplan der Jungfraubahn. In Betrieb bis Station Eismeer.

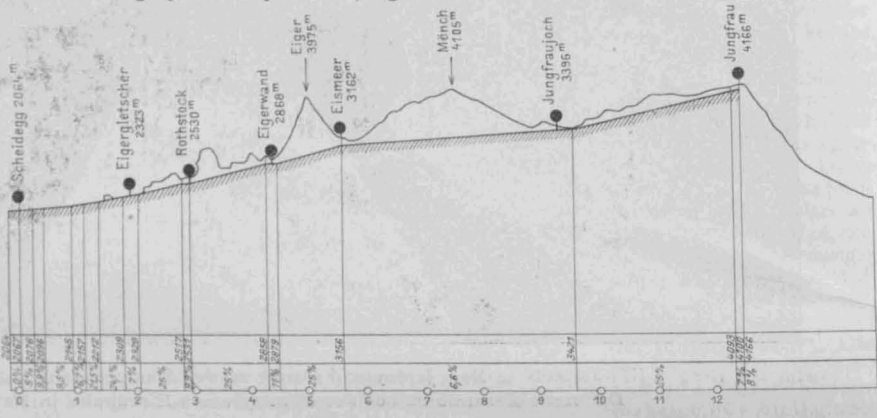


Abbildung 20. Höhenplan der geplanten Seilschwebbahn auf den Eiger. (Maßstab der Höhen gleich Längen- Maßstab.)

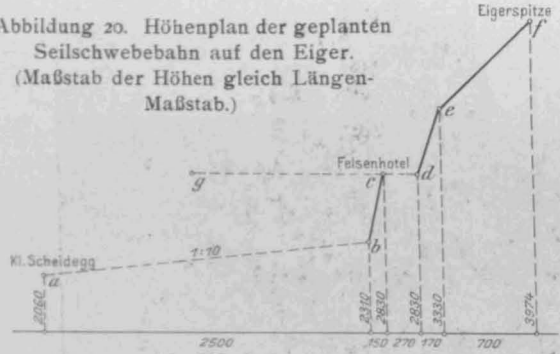
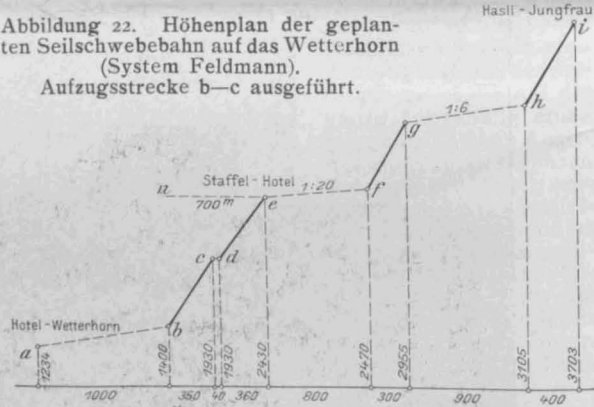


Abbildung 22. Höhenplan der geplanten Seilschwebbahn auf das Wetterhorn (System Feldmann). Aufzugsstrecke b-c ausgeführt.



(bemerkenswertesten) Plan wird noch ausführlich berichtet.

Ganz besonderes Interesse erweckte seinerzeit der Plan eines Seilaufzuges von Zermatt auf das Matterhorn (vergl. Abbild. 24 und 25, S. 836). Der fertige Entwurf wurde lange Zeit zurückgehalten, da man vor Einreichung eines Konzessionsgesuches die Ergebnisse mit dem Wetterhorn-Aufzug abwarten wollte. Inzwischen hat sich eine, meines Erachtens durchaus berechtigte, große Abneigung gegen

ren Konzessionsinhabers Imfeld in Zürich liegen. Die Anlagekosten waren auf 3000 000 Frs. geschätzt.

Erwähnt sei an dieser Stelle schließlich eine in Tirol ausgeführte „Luftseilbahn“, die Kohlern-Bahn bei Bozen. Es handelt sich hier allerdings nicht um eine Ausführung Feldmann'schen Systems, sondern um eine gewöhnliche Seilschwebbahn mit Zwischenstützen, die im Jahr 1908 eröffnet worden ist. Die Bahn beginnt in 345 m Meereshöhe an der sogenannten Kohlstatt und führt auf einen 1140 m hohen Bergvorsprung in die Nähe des Weilers Bauernkohlern. Der zu überwindende Höhenunterschied ist also 795 m bei 1,5 km Länge. Das Neigungsverhältnis wechselt zwischen 35 und 80%. Die Fahrtdauer beträgt 1/4 Stunde.

Abb. 26 (folgt später) stellt einen Wagen auf der Strecke in der Nähe einer Zwischenstütze dar, die hier in Eisen ausgebildet ist, während die Konstruktion im allgemeinen in Holz durchgeführt wurde. Die recht beengten, kaum sechs Personen fassenden Wagen hängen an einem Rollen- gestell, das sich auf dem einfachen Laufseil, angetrieben durch ein endloses Zugseil, bewegt. Ein in der unteren Station aufgestellter Motor von 45 PS. besorgt den Betrieb. Die Fahrt ist bei der nicht sehr großen Entfernung der Stützen, namentlich abwärts weniger angenehm, als auf

6) u. 7) Nach der „Elektrotechn. Zeitschrift“ 1910, No 10 (vom 10. März), S. 257 hat das Zugspitzbahn-Komitee neuerdings beschlossen, für das Projekt einer elektrisch zu betreibenden Drahtseilschwebbahn auf die Zugspitze einzutreten und dahin zu wirken, daß die Konzession einer Bahn zum Eibsee mit der für die Zugspitzbahn verbunden wird. Der Entwurf ist von der Firma A. Bleichert & Co., Leipzig, ausgearbeitet, nimmt im Ganzen sieben Zwischenstationen und eine Fahrtdauer von rd. 1 Stunde an und rechnet mit Anlagekosten in der Höhe von ungefähr 3 Mill. M. Die R-nabilitätsberechnung scheint sich, da der Betrieb auch im Winter aufrecht erhalten werden kann, günstig zu stellen. Man beabsichtigt, die Wasserkraft des Hammerbaches für dieses Unternehmen zunächst zu reservieren. Gleichzeitig wird bekannt, daß die Bergbau-A.-G. Werdenfels in Hammerbach, eine Bergbahn anzulegen beabsichtigt, die das Publikum in einzelnen Etappen von Garmis h-Partenkirchen unter Benutzung elektrischer Aufzüge und einer Schwebbahn über die Höllentalklamm zum Gipfel der Zugspitze befördern soll. Insgesamt kommt in diesem Fall ein Kapital von 2 Mill. M. in Frage, für das die vorliegenden Schätzungen eine befriedigende Verzinsung ergeben sollen. — Ueber den Plan einer Seilschwebbahn auf den Schlern bei Bozen vergl. „Welt der Technik“ 1910 S. 198 ff.

dem freihängenden Laufseil, da an jeder Stütze ein Gefällknick im Laufseil liegt, sodaß die Bewegung keine ganz stetige ist. Neueren Mitteilungen zufolge wird die Bahn bereits in eine leistungsfähigere, durchweg mit Eisenstützen, stärkerem Tragseil und größeren Wagen ausgestattete umgebaut, da eine Fortsetzung geplant ist. — (Fortsetzung folgt.)

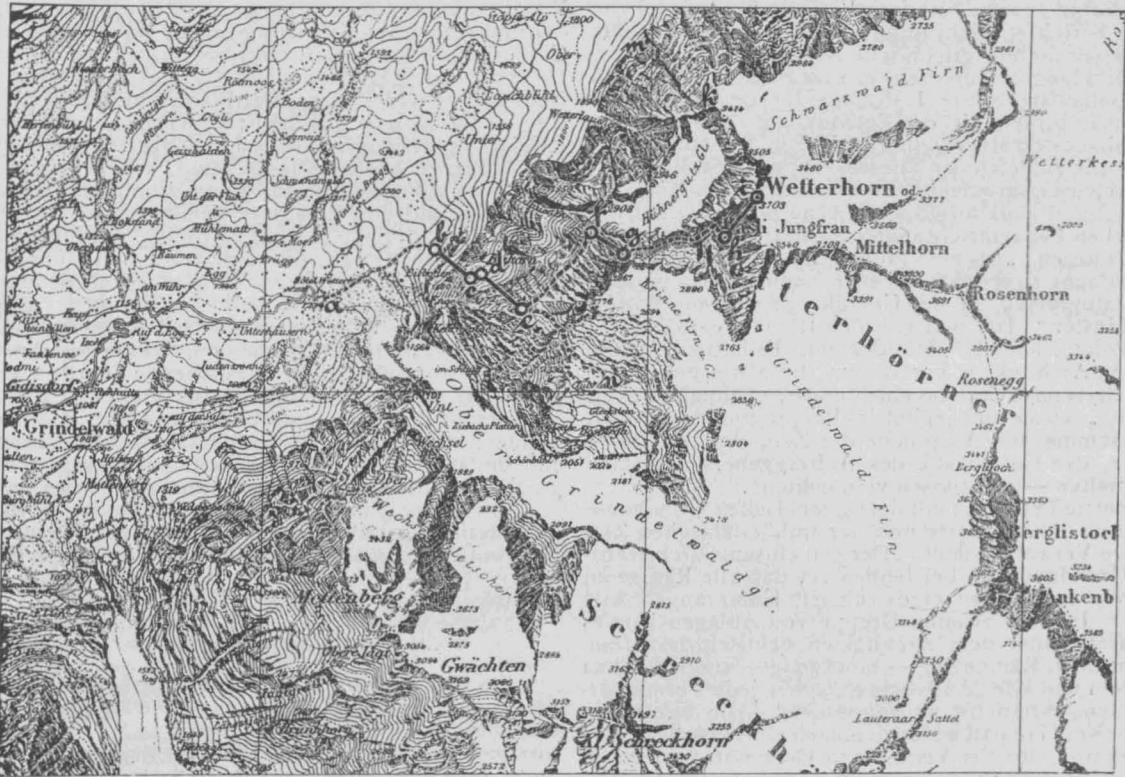


Abbildung 21. Lageplan für die Seilschwebbahn auf das Wetterhorn.



Abbildung 19. Lageplan für die Seilschwebbahn auf die Eigerspitze. (Nach Feldmann.)

Literatur.

Die Grundrißentwicklung der römischen Thermen. Nebst einem Verzeichnis der erhaltenen altrömischen Bäder, mit Literaturnachweis. Von Dipl.-Ing. und Dr. phil. Ernst Pfretzschner. Mit 67 Abbildungen auf 11 Doppeltafeln in Lichtdruck. Heft 65 der Hefte „Zur Kunstgeschichte des Auslandes“. Straßburg 1909. Verlag von J. H. Ed. Heitz (Heitz & Mündel). Preis 8 M. —

Auch dieses Buch ist ein dankenswertes Beispiel für

die Spezialforschungen in der allgemeinen Kunst- wie in der Baugeschichte, deren wir uns in zunehmendem Maße zu erfreuen haben und die ein wertvolles Material für künftige zusammenfassende Arbeiten bilden. Die Erforschung der römischen Thermen ist in wissenschaftlicher Beziehung jungräuliches Gebiet. Ein reichhaltiges Material zum Studium dieser Anlagen haben erst die Ausgrabungen des letzten Jahrhunderts erschlossen. Mehrere der frei gelegten Anlagen sind noch so gut erhalten, daß man sie bis auf

Einzelheiten mit Sicherheit rekonstruieren kann. Ueber den Badebetrieb bei den Römern haben die Geschichtsschreiber der Kaiserzeit ausführliche Mitteilungen gemacht. Da größere griechische Anlagen mit Dampf- und Schwitzbädern aus der Zeit nach Perikles, über welche die Literatur berichtet, nicht aufgefunden wurden, so mußte der Verfasser andere griechische Anlagen zur Darlegung der Entwicklung heranziehen; er kam zu dem Schluß, daß der Wohnhaustypus die Unterlage für den römischen Thermenbau bildete. In der Entwicklung des römischen Thermenbaues ergaben sich sechs Typen. Die einfachsten Anlagen, die zugleich den ältesten Typus darstellen, gleichen durchaus dem griechischen Wohnhaus mit Hof, eine Erscheinung, die erklärlich wird, wenn man weiß, daß die griechischen Badeeinrichtungen auch für die Römer vorbildlich wurden. „Als man größere Bauten zur allgemeinen Benutzung zu errichten begann, benutzte man infolgedessen naturgemäß von den Griechen geschaffene Vorbilder als Muster.“ Die nun von den Römern entwickelten Typen kommen neben einander vor. Es hatten sich die römischen Architekten bereits um die Mitte des ersten Jahrhunderts nach Christus eine derartige Selbständigkeit errungen, „daß sie sich jeglichem Bauprogramm — wobei die Bausumme, die Ansprüche der Zeit, der verfügbare Bauplatz, der Geschmack des Auftraggebers usw. eine Rolle spielten — anzupassen vermochten“.

Der erste Typus hat mit dem griechischen Wohnhause des vierten Jahrhunderts und der frühhellenischen Zeit eine enge Verwandtschaft. „Der gemeinsame architektonische Grundgedanke bei beiden ist, daß alle Räume an zwei oder drei Seiten eines offenen Hofes angeordnet werden.“ In einer zweiten Gruppe von Anlagen kam es nach Pfretzschner dem Architekten sichtlich darauf an, „die einzelnen Räume eng — blockartig — aneinander zu schachteln und alle „Auswüchse“, sowie jede Terrainverschwendung möglichst zu vermeiden“. Die bekannten Thermen von Timgad wären demnach ein Versuch, diesen Blocktypus, den der Verfasser im Gegensatz zum vorangehenden Haustypus annimmt, zu monumentaler Wirkung zu entwickeln. Der dritte Typus ist der Kaiser-Typus. Waren die bisherigen Anlagen Nutzanlagen, so schaffen die Kaiser nun großartige Luxusbauten. Die bedeutendsten Anlagen sind die des Caracalla an der Via Appia und die des Diocletian (Santa Maria degli Angeli). Der vierte Typus zeigt in einem einzigen Beispiel die Zentral-Komposition; das Militärbad auf dem Camp von Lambásis unterhält in der Anlage einen gewissen Zusammenhang mit dem Kaisertyp, ist jedoch zu einer aufwandreichen Nutzanlage entwickelt. „Nur den wichtigsten Anforderungen ist in einer Art und Weise Genüge geleistet, die vom ökonomischen und künstlerischen Standpunkte aus keinen Einwand zuläßt. Die Kastellbäder sind der fünfte Typus, es sind die Anlagen bei den römischen Kastellen nördlich der Alpen, durchweg Nutzanlagen, die auf die einfachsten Bedürfnisse beschränkt wurden und das Bindeglied bilden zwischen den kleinsten Bädern in Privathäusern und den Luxusbauten. Der künstlerische Geschmack spielte hier eine geringe Rolle. In die sechste Gruppe reiht der Verfasser die Heil-, See- und Flußbäder. Für alle diese Gruppen werden die Beispiele an den Grundrissen erläutert und diese Beispiele zum Schluß in einem „Verzeichnis der erhaltenen römischen Thermen“ nach den römischen Provinzen geordnet und mit Angaben über Literatur und Zeit der Erbauung versehen. —

Vermischtes.

Stadtbauratsstelle für Tiefbau in Magdeburg. In Magdeburg hat bisher das gesamte städtische Bauwesen in einer Hand gelegen. Der wachsende Umfang der Geschäfte hat aber jetzt dazu geführt, auch dort eine Zweiteilung vorzunehmen. Die Stellung eines Stadtbaurates für Tiefbau wird daher mit der Bedingung, daß der Bewerber die Hauptprüfung für das Staatsbauwesen im Bauingenierfach abgelegt hat und Erfahrung im Tiefbauwesen besitzt, zum 15. Januar 1911 ausgeschrieben. Als Anfangsgehalt werden mindestens 8000 M. für das Jahr zugesagt. —

Beschriftung von architektonischen Plänen. Hierzu erhielten wir aus Göttingen die folgende Zuschrift:

„In Nachfolgendem möchte ich mir erlauben, Sie auf einen Mißstand aufmerksam zu machen, der sich in vielen bautechnischen Veröffentlichungen bemerkbar macht, der gewiß auch von Ihnen als solcher anerkannt werden wird (jawohl! Die Red.), und zu dessen Beseitigung Sie vielleicht durch eine gelegentliche Bemerkung in Ihrem Blatt beitragen könnten. Er betrifft die undeutliche, ja vielfach direkt unlesbare Schrift, deren sich so viele Architekten, große wie kleine, mit Vorliebe zur Bezeichnung der Räume und dergleichen in ihren Plänen und Skizzen bedienen. Als langjähriges Mitglied von Baukommissionen, so-

wie als eifriger Leser Ihres Blattes und anderer bautechnischen Schriften habe ich, und ich zweifle nicht, daß es Vielen in ähnlicher Lage geradeso wie mir ergangen ist, nur zu oft ein ungebührlich großes Maß von Zeit auf die Entzifferung der Bezeichnungen von Bauplänen verwenden müssen, deren Schriftzüge nicht selten mehr an das Chinesische oder an Keilschrift als an Deutsch erinnerten.

Als beliebiges Beispiel hierfür möchte ich nur die in Ihrer No. 97 veröffentlichten Pläne des Krankenhauses Reinickendorf usw. anführen; es wird kein unparteiisch Urteilender behaupten können, daß die Bezeichnungen in diesen Plänen leicht zu lesen seien, vielmehr darf wohl behauptet werden, daß für Viele schon eine ziemliche Menge Geduld und Zeit dazu gehören wird, um sich in diesen Hieroglyphen zurecht zu finden. Geduld und Zeit sind aber zwei Dinge, die dem modernen Menschen oft nur in beschränktem Maße zur Verfügung stehen, und schon aus diesem Grunde allein sollte in besagten Fällen auf eine deutliche und leicht lesbare Schrift gesehen werden.

Ich wage nicht zu entscheiden, ob eine verschnörkelte und vom Normalen stark abweichende Schrift vielleicht besonders schön und ästhetisch ist; vielleicht wird sie ja aus diesem Grunde hauptsächlich gewählt. Meinem Geschmack würde jedenfalls auch nach dieser Richtung hin eine einfache und deutliche Schrift mehr zusagen, und ich glaube, daß ich auch da Viele auf meiner Seite habe.

So möchte ich noch einmal bitten, die Sache, wenn sie ja auch nicht gerade von einschneidender Bedeutung ist, gelegentlich einmal in Ihrem Blatt zur Sprache zu bringen.

Prof. E. von Esmarch“.

Was hiermit geschieht. —

Wettbewerbe.

Ein Wettbewerb des Münchener (oberbayerischen) Architekten- und Ingenieur-Vereins für seine Mitglieder betrifft Entwürfe für eine Knabenschule in Speyer. 3 Preise von 1000, 800 und 500 M., Ankäufe für je 300 M. Frist 14. Jan. 1911. Im Preisgericht die Hrn. Prof. Dr. Theod. Fischer, städt. Brt. H. Grässel, Prof. M. Littmann, Arch. Franz Rank, Prof. Dr. G. v. Seidl, Arch. G. Steinlein und Min.-Rat v. Stempel, sämtlich in München. —

Ein Skizzen-Wettbewerb des Architekten- und Ingenieur-Vereins für Elsaß-Lothringen betrifft Entwürfe für den Neubaueiner evangelischen Kirche in Pfalzburg mit Frist zum 1. Febr. 1911. Das Preisgericht wird gebildet durch 3 Mitglieder des Kirchenrates und 4 Mitglieder des Vereins. —

Zu einem engeren Wettbewerb betr. Entwürfe für einen Kunstbrunnen auf dem Theater-Platz in Frankfurt a. M., der aus einer beträchtlichen Stiftung der Hrn. Alfr. und Ludwig Hahn in Frankfurt errichtet wird, sind die Bildhauer H. Hahn in München, sowie Fritz Klimsch und Hugo Lederer in Berlin eingeladen worden. —

In dem Wettbewerb betr. Skizzen für ein Denkmal in Landshut liefen 69 Arbeiten ein. Unter ihnen erhielt die mit dem Kennwort „Unter St. Martins Schutz“ des Bildhauers Rud. Henn in München den I. Preis von 800 M., da durch diesen Entwurf „die Grundlage für die beste Lösung der Aufgabe geschaffen wurde“. 5 Entwürfe erhielten gleiche Preise von je 200 M., ihre Verfasser sind Bildhauer Karl Bauer in Gemeinschaft mit Arch. O. O. Kurz; die Bildhauer Emil Manz, Georg Müller, sowie Anton Krautheimer in München, und Bildhauer Georg Mattes in Pasing in Gemeinschaft mit Bauamts-Assessor Karl Hoepfel in München. —

Wettbewerb Schieß-Anlage Wiesbaden. Bei 20 Entwürfen erhielten: den I. Preis von 1200 M. Hr. Josef Hötzel, den II. Preis von 800 M. Hr. Wilh. Weygandt, den III. Preis von 500 M. Hr. Karl Schmidt, sämtlich in Wiesbaden, letzter in Gemeinschaft mit Hrn. Hans Niedermayer in München. Zum Ankauf empfohlen ein Entwurf des Hrn. H. Graue in Frankfurt a. M. —

Wettbewerb Verwaltungsgebäude der städtischen Sparkasse Halle a. S. Auf unser Ersuchen um Ueberlassung der Unterlagen teilte uns die Sparkasse mit, daß sie „die kostenfreie Zusendung der Unterlagen für den Wettbewerb zur Erlangung von Skizzen zu einem Verwaltungsgebäude zur eventuellen Veröffentlichung in Ihrer geschätzten Zeitung leider ablehnen“ müsse. Bisher erhielten wir von deutschen Stellen, die Wettbewerbe ausschrieben, die Unterlagen ohne Ausnahme und häufig ohne unser Zutun ohne Entschädigung zugesandt, weil diese Stellen den Wert zu schätzen wußten, den eine Besprechung des Wettbewerbes in unserer Zeitung für den Erfolg des Wettbewerbes hat. Nur ausländische Stellen machten in Unkenntnis der Verhältnisse vereinzelt eine Ausnahme hiervon. Wir bedauern nunmehr, von einer Besprechung des Wettbewerbes der Hallenser Sparkasse absehen zu müssen. —



* BEILAGE FÜR VEREINE *

Berichte über Versammlungen und Besichtigungen.

Tempelhofer Feld vor Berlin. In Angelegenheit der Bebauung des Tempelhofer Feldes faßte die Ortsgruppe Berlin des „Bundes Deutscher Architekten“ folgende EntschlieÙung:

„Die Ortsgruppe Berlin des B. D. A. wendet sich an den Herrn Reichskanzler und an den Hohen deutschen Reichstag mit der Bitte, 1. jede Bebauung des Tempelhofer Feldes zu verhindern, oder 2. wenn dies nicht mehr geschehen kann, auf eine möglichst geringe Bebauung nach einem Plane hinzuwirken, der, wie weiter unten ausgeführt, zu gewinnen und bindend festzustellen wäre.

Hierzu führt die Ortsgruppe begründend Folgendes an: zu 1. Die Ortsgruppe prüft nicht, ob und inwieweit die Verwaltung vom juristischen Standpunkte berechtigt sein mochte, Teile des Tempelhofer Feldes zu veräußern. Jedenfalls müssen aber vom sozialpolitischen und vom künstlerischen Standpunkt aus gegen solchen Verkauf die ernstesten Bedenken erhoben werden, indem diese Veräußerungsfrage entscheidend mit der Baufrage Groß-Berlins zusammenhängt. Die Ortsgruppe zieht für das Verkennen dieses Zusammenhanges freilich als mildernd in Betracht, daß die städtebaulichen Interessen Deutschlands schon seit Jahren durchgehends allzusehr in Einzelfragen, in Platz-, Aufteilungs- und verwandten Fragen gipfeln, namentlich seitdem versucht wird, schönheitliche Momente von der einen Stadt auf die andere zu übertragen. Bei dieser eingerissenen Gewohnheit kann es nicht überraschen, daß jetzt für die Bebauung des Tempelhofer Feldes gar in London, Paris und in anderen Städten Studien unternommen werden. Durch solche schädliche Uebertragungspraxis ist aber allgemein der höhere Gesichtspunkt des notwendigen unmittelbaren Zusammenhanges der Städtebaufragen mit der jedesmaligen besonderen Psychologie der Einzelstädte und den allgemeinen Staatsinteressen verloren gegangen. Die Schönheit Berlins ist, wie diejenige einer jeden Großstadt, von ganz besonderer Art. Diese schönheitliche Richtung liegt für Berlin überhaupt kaum noch in mehr oder minder gelungenen Einzelstraßen, Einzelgebäuden, Plätzen und Denkmälern. Diese Groß- und Reichshauptstadt im Mittelpunkt eines gewaltigen Eisenbahn-Netzes ist vielmehr anziehend und eindrucksvoll für alle Welt durch ihren Verkehr und die großen Verkehrserscheinungen an sich, sowie durch die auf Schritt und Tritt in der Bevölkerungs-Psychologie sich ausprägenden Arbeits-Energien aller Art. Die bloße künstlerische Betonung und Durchführung des Verkehrs- und Arbeitsgedankens ist

und bleibt daher für Berlins städtebauliche Gestaltung dauernd eines der Hauptmotive.

Der zweite diesem Motiv gleichwertige Gesichtspunkt ist aber für die Akzentuierung berlinischer Eigenart die Aesthetik der Wehrkraft. Schon vom Großen Kurfürsten her, über Friedrich II. und Friedrich Wilhelm III. bis auf den alten Kaiser Wilhelm hat Preußens Ruhm und Größe vorwiegend auf den Waffen beruht, und alle Heerestaten Preußens und der von Preußen mitgerissenen Staaten hatten in Berlin ihren eigentlichen Rückhalt. Jedem Fremden bedeutet noch heute die aufziehende Wachtparade ein für Preußens Leben symbolisches Tagesgeschehen; und kürzlich erst rief das Jubiläum der Universität den Deutschen von neuem ins Bewußtsein, wie selbst das Ideenleben Berlins in ernst-kriegerischen Zeiten vom Kampfmotiv aus seinen stärksten Antrieb erhielt.

Die Entfaltung alljährlichen eindrucksvollen Waffengepräges in größerem Maßstab auf dem Tempelhofer Feld ist somit von außerordentlicher Bedeutung für die Festhaltung der Berliner Psychologie; das Tempelhofer Feld ist, so gut wie die Universität für das geistige Leben, der periodische Schau- und Zusammenraffungspunkt für die altpreußisch-militärischen Energien Berlins geworden. Wenn es an sich schon unbegreiflich ist, daß der Staat und die Stadt Berlin sich diesen Platz, diese natürliche und notwendige „Lunge“ inmitten des ungeheuren engen Häusermeeres von Berlin, und obendrein diesen einzigen großen Raum für eine künftige Weltausstellung hat nehmen lassen, so würde es auch aus solchem psychologischen Grunde kein Jahrhundert unserer Zeit verzeihen, wenn dieses der städtebaulichen Hervorhebungswürdige Großfeld aus der Hauptstadt verschwände. Berlin kann seiner Lage, seiner Geschichte und seiner besonderen Aufgaben nach ohnehin schwerlich berufen sein, jemals Träger eigentlichen Aesthetentumes zu werden — solche rein-ästhetischen Aufgaben sind für manche anderen deutschen Städte weit natürlicher und berechtigter. Berlin wird aus Gründen der Staatserhaltung immer verpflichtet sein, auf die spartanische Seite seines Wesens den gebührenden Nachdruck zu legen. Dies im vorliegenden Fall durch zähe Festhaltung eines großen Raumes für militärische (oder immerhin auch sportliche) Zwecke zu fordern, ist aber ohne Zweifel eine Reichssache, da alle Deutschen ein Interesse daran haben, daß des Reiches Hauptstadt und des Kaisers Residenz das ihr zukommende echte Gepräge bewahre.

Die Ortsgruppe Berlin des „Bundes Deutscher Architekten“, der die städtebaulich-psychologische



Ausdruckskunst ganz besonders am Herzen liegt, erhebt daher warnend und bittend ihre Stimme, auf daß von Reiches wegen eine Veräußerung des Tempelhofer Feldes zu spekulativen Zwecken womöglich noch jetzt verhindert werden möge. Wenn das Reich für seine Heeresvermehrung gegenwärtig großer Geldmittel bedarf, so sollten diese auf anderem Wege als unter Preisgabe so hoher idealer Nationalwerte beschafft werden.

Zu 2 Folgendes: Die Ortsgruppe des B. D. A. sieht in dem Umstande, daß die Berlinische Boden-Gesellschaft, welche einen wesentlichen Teil des Tempelhofer Feldes zu Bebauungszwecken erwarb, allein mit dem königlichen Kriegsministerium Verbindung hält oder einseitig von einzelnen bewährten Städtebaukünstlern Pläne ausarbeiten läßt, keine ausreichende Gewähr, daß eine im Hauptgedanken echter reichshauptstädtischer Psychologie sich haltende würdige Baugestaltung wirklich geleistet wird. Die Ortsgruppe bittet den Herrn Reichskanzler und den Hohen Reichstag, Sorge tragen zu wollen, daß die Berlinische Boden-Gesellschaft gezwungen wird, einen Plan für die Fluchten und die Gestaltung der Straßen- und Platzwandungen einzuhalten, der von der Gemeinschaft Berliner Baukünstler, vertreten durch den bestehenden Ausschuß für großberlinische Angelegenheiten (gebildet aus dem „Architekten-Verein Berlin“, der „Vereinigung Berliner Architekten“ und der Ortsgruppe des „Bundes Deutscher Architekten“) in Verbindung mit dem Eigentümer, dem königlichen Kriegsministerium und den sonst zuständigen Organen in öffentlichem Wettbewerb auszuschreiben und festzustellen ist.“

Die Ortsgruppe beschloß weiter, in dem Falle, daß diesem Gesuch nicht Folge gegeben werden sollte, sich weiter an die Verwaltung der Stadt Berlin mit der Anregung zu wenden, die veräußerten Teile des Tempelhofer Feldes noch jetzt, wenn auch mit erhöhtem Kaufpreis, weiter zu erwerben, um ihrerseits die gefährdete städtebauliche Psychologie Groß-Berlins dauernd sicher zu stellen. —

Vereinigung Berliner Architekten. Versammlung am 1. Dez. 1910. Vorsitzender: Hr. Wolfenstein, anwesend 34 Mitglieder, als Gast der Geschäftsführer des „Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“, Hr. Franzius.

Der Vorsitzende gedenkt in ehrenden Worten des am 25. Nov. verstorbenen Mitgliedes Heimann. Er erinnert daran, daß der Verstorbene der Vater des Gedankens des Wettbewerbes Groß-Berlin gewesen sei und überhaupt an den Geschäften der Vereinigung stets regen Anteil genommen habe. Als ein bescheidener Mann sei er jedoch niemals in der Öffentlichkeit hervorgetreten, sondern habe stets nur im Stillen gewirkt. In der letzten Zeit sei er durch Krankheit verhindert gewesen, sich auch weiterhin den Geschäften der Vereinigung zu widmen. Die Versammlung ehrt das Andenken des Verstorbenen durch Erheben von den Sitzen.

Darauf spricht Hr. Brurein über: „Vorschläge zur Verbesserung des Wettbewerbswesens“. Von dem Gedanken ausgehend, daß der freie Wettbewerb, der bei großen Aufgaben wohl geeignet erscheine, die Baukunst zu fördern, in seiner heutigen Ausartung nicht allein ein Mittel geworden sei, den Stand der Architekten auszubeuten, sondern daß er auch Mißstände gezeitigt habe, die dringend der Abhilfe bedürfen, empfiehlt Redner, daß die Architektenschaft die Veranstaltung von Wettbewerben, mehr als bisher geschehen, in die eigene Hand nehmen solle. Der immer mehr gebräuchliche Ideenwettbewerb, bei dem der Bauherr keine Verpflichtung für die Auftragserteilung an einen der Sieger übernehme, sich vielmehr jedes Recht über die Verwendung der preisgekrönten und angekauften Entwürfe vorbehalte, sei nicht geeignet, die besten im Bereiche des Wettbewerbes ansässigen Baukünstler zur Beteiligung anzureizen und zur Förderung der Baukunst beizutragen. In den Ausschreibebedingungen sollte klar zum Ausdruck gebracht werden, daß ein I. Preis — selbstverständlich eine Mindestzahl von eingegangenen Arbeiten vorausgesetzt — verteilt und mit ihm der Auftrag verbunden sein soll. Ueberhaupt soll der Zweck aller Wettbewerbe nicht sein, eine gute Idee, sondern den für die Ausführung am besten geeigneten Baukünstler zu finden. Da es in der Praxis aber auch vorkommen könne, daß wichtige Gründe dafür sprechen, dem Sieger den Auftrag nicht zu erteilen, solle diese Möglichkeit in den Ausschreibungsbedingungen schon vorgesehen werden, und für diesen Fall eine Prämie für den Sieger ausgesetzt werden.

Die Ideenwettbewerbe seien ganz besonders von Behörden bevorzugt, da sie sehr oft der bequemste und einfachste Weg seien, für billiges Geld recht viele Baugedanken, die sich dann nach Belieben ausbeuten und für die Bauausführung zurechtmachen lassen, zu erlangen. Es sei

daher an der Zeit, ihnen Einhalt zu gebieten. Redner empfiehlt, den bei österreichischen Wettbewerben bereits eingeführten Ohmann'schen Grundsatz zur Aufnahme in unsere Grundsätze, der lautet: „Für den Fall, als bei der Ausführung charakteristische Ideen eines der preisgekrönten oder angekauften Projekte zur Verwendung gelangen sollten, wird der Verfasser hierfür nach dem Honorartarife des Oesterreichischen Architekten- und Ingenieur-Vereins entschädigt, und es entscheidet, im Falle keine Vereinbarung zustande kommt, über die Höhe der Entschädigung endgültig das Schiedsgericht des Oesterreichischen Architekten- und Ingenieur-Vereins, welchem Schiedsspruch auch alle sonstigen aus diesem Preisausschreiben etwa entstehenden Streitfälle mit Ausschluß jedes weiteren Rechtszuges unterworfen sind“.

Für große Aufgaben, denen im Programm keine bestimmte Idee unterlegt werden konnte, empfiehlt Redner zunächst einen Aufklärungswettbewerb, dem dann ein zweiter engerer Ausführungswettbewerb folgen müßte, und mit dem die Auftragserteilung an den Sieger zu verbinden wäre. Zu dem zweiten Ausführungswettbewerb wären nur die aus dem Aufklärungswettbewerb hervorgegangenen Sieger aufzufordern, denen das Recht zugebilligt werden müßte, einen Teil der Preisrichter selbst in Vorschlag zu bringen. Das Amt eines Preisrichters dürfte nur den besten Fachgenossen mit hervorragendem Können offen stehen. Auch Maler und Bildhauer, mehr als bisher geschehen, zu Preisrichtern zu wählen, könnte nur empfohlen werden.

Denke man wirklich ernstlich an eine Besserung unseres Wettbewerbswesens, so sei dazu in erster Linie die Reform der vom „Verbande Deutscher Architekten- und Ingenieurvereine“ herausgegebenen Wettbewerbsgrundsätze und damit im Zusammenhang die Einrichtung einer Beratungsstelle für künstlerisches Wettbewerbswesen zu empfehlen. Daß eine Neubearbeitung der Grundsätze vom Verbande allein nicht mehr vorgenommen werden könne, dürfte ohne weiteres klar sein, da heute die Körperschaft freier Baukünstler im Bund D. A., die der Maler, Bildhauer und Architekten in der Allg. Deutsch. Kunstgenossenschaft, wie die der Bildhauer in den Bildhauer-Vereinigungen bestehe.

Die Beratungsstelle selbst sollte in erster Linie nicht als eine Stelle zur Ueberwachung der Wettbewerbe, sondern als das Organ, das den ausschreibenden Stellen vor Ausschreibung eines Wettbewerbes mit Rat und Tat zur Seite zu stehen hätte, ins Leben gerufen werden. Ihre Tätigkeit hätte sich auf Ausdehnung oder Beschränkung des Wettbewerbes, vorherige Prüfung des Programmes, Terminlegung, Vorschlagsachverständiger Preisrichter, Festsetzung der zu leistenden Arbeiten und Honorierung usw. zu erstrecken. Auch wäre diese Stelle in erster Linie dazu berufen, die Rechte der an dem Wettbewerb sich beteiligenden Künstler zu wahren, etwaige berechtigte Beanstandungen der ausschreibenden Stelle zu Gehör zu bringen und deren Abstellungen zu veranlassen.

Redner schloß: Soll unser Wettbewerbswesen zur Förderung einer guten Kunst und ihrer besten Vertreter beitragen, sollen die guten Ergebnisse unserer heutigen Wettbewerbe, die heute bestimmt sind, zu 90% im Papierstecken zu bleiben, in der Praxis fruchtbar wirken, so müssen sich alle freien Künstler zur Wahrung gemeinsamer wirtschaftlicher Interessen, zur Vertretung wirklicher, die Kunst fördernder Ideale fest zu einem Ganzen zusammenschließen.

Hr. Wolfenstein eröffnete darauf die Besprechung, an der sich neben dem Vorsitzenden die Hrn. Franzius, Groß, Heidenreich, Jürgensen, Biebindt, Michaelson, Michel, Möhring und Spindler beteiligten. Es wurde zunächst hervorgehoben und besonders von Hrn. Spindler näher begründet, daß es entsprechend den Vorschlägen Brurein's dringend erforderlich sei, Wettbewerbe kleineren Umfanges auf einen gewissen Bezirk zu beschränken und sie nicht auf das ganze Deutsche Reich auszudehnen. — Hr. Heidenreich hält es für wünschenswert, daß vom Verband aus ein Druck auf die Preisrichter dahin ausgeübt werde, daß sie ihre Pflicht nicht allein darin sehen, die Unterlagen zu prüfen, sondern daß sie sich zu dem Preisrichteramt garnicht hergeben, falls die Konkurrenz nicht am Platze ist. Er hält es für wünschenswert, daß alle geplanten Wettbewerbe vor ihrer Ausschreibung einer Zentralstelle vorgelegt werden müßten. — Hr. Franzius erklärt, daß der Verband energisch gegen das Ueberhandnehmen der kleinen Wettbewerbe ankämpfe, und er könne durch Vorlegung des Schriftwechsels beweisen, in wie scharfer Form die Preisrichter auf ihre Pflichten aufmerksam gemacht würden. Weiter könne man nicht gehen, eine Bevormundung würden sich jedenfalls die Preisrichter nicht gefallen lassen. — Hr. Brurein betont, daß der bestehende Verbandsausschuß nicht in der Lage sei, einen Einfluß auf das Programm eines Wettbewerbes auszuüben.

zumal er erst in Aktion trete, wenn die Ausschreibung erfolgt sei. Daher wäre die Schaffung von Beratungsstellen zu empfehlen, die von den einzelnen Vereinen in den verschiedenen Bezirken gebildet werden könnten. Diese Beratungsstellen könnten dann wiederum unter sich Fühlung nehmen, wenn es sich um die Ausschreibung eines Wettbewerbes über ganz Deutschland handelt. — Hr. Jürgensen stellt fest, daß sich das Wettbewerbswesen in den letzten zehn Jahren erheblich gebessert habe. Die kleineren Wettbewerbe seien in der Regel auf gewisse Bezirke beschränkt worden. — Hr. Michel regt an, daß die Preisrichter durch ihre Unterschrift dartun sollten, daß sie mit den Bedingungen der Konkurrenz einverstanden seien. — Hr. Michaelsen betont, daß es an der Zeit sei, daß die Privat-Architekten sich zusammentun und neben den Beratungsstellen noch eine Zentralstelle schaffen, an die sie sich wenden können, wenn sie glauben, daß ihnen Unrecht geschehen sei. Erst wenn sich die gesamte Privat-Architektenschaft zusammengeschlossen habe, werde man gegen die Mißbräuche bei Wettbewerben energisch vorgehen können. — Anknüpfend an die Aeußerungen des Hrn. Jürgensen, daß sich das Wettbewerbswesen in den letzten zehn Jahren gebessert habe, erklärt Hr. Franzius, daß er es für bedenklich halten würde, jetzt, nachdem sich die bestehenden Wettbewerbsgrundsätze Geltung verschafft hätten, eine Aenderung vorzunehmen. Es wäre richtiger, die gewonnenen Erfahrungen durch Kommentare zu den Grundsätzen zu verwerten. Redner betont, daß die Mehrzahl der Mitglieder des B. D. A. dem Verbandsangehören sei und daß es lediglich der Anregung der einzelnen Vereine bedürfe, wenn der Verband Mißstände abstellen solle.

Dem Brurein'schen Vorschlag, bei der Ausschreibung eines engeren Wettbewerbes im Anschluß an einen allgemeinen Wettbewerb die Bewerber zur Beratung des Programmes hinzuzuziehen, wurde allseitig zugestimmt. Der Vorsitzende weist darauf hin, daß der im Verbandsbestehende Ausschuß für die Wahrung der Wettbewerbsgrundsätze die Funktion der hier angeregten Beratungsstelle übernehmen könnte, worauf Hr. Franzius erwidert, daß dieser Ausschuß alles das, was man von der Beratungsstelle verlange, bisher bereits getan habe. Hr. Brurein bezweifelt das, da der Ausschuß bisher seine Tätigkeit lediglich in der Ueberwachung und in der Nachprüfung der ausgesetzten Preise gesehen hat, und da auch noch andere Organisationen neben dem Verband bestehen, könne der Verband heute allein nicht mehr den Ausschuß zu einer Beratungsstelle ausbauen, sondern nur in Gemeinschaft mit dem Bund Deutscher Architekten, dem Werkbund, der Allgemeinen Deutschen Kunstgenossenschaft, den Bildhauer-Vereinigungen und dem Kunstgewerbe-Verein.

Es werden in den Verbandsausschuß für die Wahrung der Wettbewerbsgrundsätze anstelle der Hrn. Boethke, Ehardt und Scheurembrandt die Hrn. Bachmann, Heidenreich und Michaelsen gewählt.

Die Hrn. Müller und Brodersen haben eine Reihe ihrer Arbeiten im Sitzungssaale ausgestellt, die allgemein die Anerkennung der Anwesenden fanden. — W. —

Architekten- und Ingenieur-Verein zu Frankfurt a. M.
In der Versammlung am 21. Februar 1910 fand nach Wahl des Hrn. Stadtrats. Franze zum II. Vorsitzenden anstelle des aus Gesundheitsrücksichten zurückgetretenen Hrn. Prof. Manhot eine Aussprache über die Revision der Frankfurter Bauordnung statt. Architekt und Stadtverordneter Jul. Lönholdt erstattete namens der betr. Kommission zunächst Bericht. Nicht nur den Vereinsmitgliedern, sondern allen Gewerbetreibenden und der ganzen Stadt sei der Rückgang und völlige Stillstand der Bautätigkeit Frankfurts auf das Peinlichste fühlbar, seit sich die Verhältnisse, namentlich durch die gewaltige Veränderung der Oststadt, (insbesondere durch den 72 Millionen M. beanspruchenden Bau des Osthafens) durch die beträchtliche Erweiterung der übrigen Stadtgebiete, durch die Veränderung der Bahnhof-Verhältnisse vollkommen verschoben haben und nachdem fast das ganze Wohn- und das gemischte Viertel der inneren Zone jetzt ausgebaut ist, in denen allein noch wirtschaftlich hätte gebaut werden können.

Die alten Bestimmungen kommen nur noch für die äußere Zone in Betracht, für welche indessen die Bebauungs- und Benutzungs-Beschränkungen durch Beiträge für öffentliche Straßen und Plätze, wie sonstige städtische Einrichtungen, endlich für unausgenütztes Liegenlassen gewisser Teile ihrer Plätze dermaßen gewachsen sind, daß von einem gesunden Verhältnis dieses Aufwandes gegenüber der Grund- und Bodenpreise nicht mehr die Rede ist.

Eine Erlösung aus dieser Notlage kann für die Baulustigen nur in der Schaffung neuer, besonders klei-

nerer Wohngebiete und in entsprechenden Erleichterungen gegenüber der jetzigen Bauordnung gefunden werden, selbstredend ohne Beeinträchtigung von Hygiene, Aesthetik und des Heimatschutzes. Im Sinne dieser Bestrebungen spricht sich auch der vorjährige Erlaß der preuß. Regierung aus, nach welchem die Baupolizei künftig mehr als bisher auf die wirtschaftlichen Verhältnisse Rücksicht nehmen soll. Unerlässlich ist daher, daß die künftige Bauordnung Hand in Hand geht mit andersartiger Ausarbeitung der Bebauungs-Pläne, Veränderung der jetzigen Zonen-Einteilung, in dem Sinne, daß sie sich dem durch Eingemeindung erweiterten Stadt-Gebiete mehr anpasse durch mehr Rücksichtnahme auf die tatsächlich bestehenden Lebens- und Wohnbedürfnisse, sowie die finanzielle Leistungsfähigkeit der Bevölkerung.

Rein schematische Anwendung der Bauordnung in den äußeren Stadtgebieten käme dann in Wegfall, ebenso die bisher nicht unterschiedene Behandlung von Haupt- und Nebenstraßen bei weit individuellerer Ausgestaltung von Bebauungsplatz, Zonen-Einteilung und entsprechender Vorschriften. — Hr. Lönholdt verweist auf die gedruckt verteilten, die wesentliche Grundlage weiterer Schritte bildenden Leitsätze, welche die Revision der 1890er Zonen-Einteilung, die Berücksichtigung der verschiedenen wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Bevölkerungszweige, Gesichtspunkte für die Bauordnung im Einzelnen und die Revision der Gebührenordnung besprechen.

Hr. Prof. Vogt von der Akademie erörtert die historische Entwicklung der Bauordnungen. In der darauf folgenden Aussprache stimmen die Hrn. Rau, Dielmann und Askensy den geäußerten Grundsätzen zu, letzterer unter Aufzeichnung einer Kreideskizze zur Andeutung der wünschenswerten Zonen. Der Vorsitzende schlägt hierauf eine Zusammenfassung des Ergebnisses der heutigen Besprechungen in einer Resolution vor, welche laut einstimmigem Beschluß dem Magistrat einzureichen ist mit der Bitte um Weiterveranlassung in Zusammenwirkung mit Vertretern des Vereins.

Die zur Besprechung eingeladenen Vertreter der Wiesbadener Regierung und der Stadt-Kollegien gaben in ihrem Dank für ihre Zuziehung der Bereitwilligkeit Ausdruck, dem Zustandekommen der neuen Bauordnung im besprochenen Sinne behilflich sein zu wollen. —

Am 7. März 1910 sprach Hr. Dipl.-Ing. Lupescu über den von ihm im Auftrag der Firma Ways & Freytag in Eisenbeton ausgeführten Viadukt der Trambahn Frankfurt—Homburg bei Eschersheim-Heddernheim, welcher daselbst zuerst die Straßenbahn und weiterhin den Nidda-Fluß in drei eingespannten Eisenbetonbögen überbrückt. Der Entwurf genannter Firma kam nach Prüfung durch Prof. Mörsch anstelle des in Stampfbeton-Bögen mit Granit-Gelenken gedachten Planes des ausschreibenden städtischen Elektrizitäts-u. Bahnamtes mit wesentlicher Kostenersparnis zur Ausführung und zwar ohne Abweichung in der geplanten Form, ja in noch gefälligeren Verhältnissen, was der große Stich und die günstige Beschaffenheit des vielfach aus Fels bestehenden Untergrundes erlaubte. Durch den Fortfall der Gelenke wurde eine Ersparnis von gegen 10000 M. erzielt. Die Spannweite der Außenöffnungen beträgt 21 m, diejenige des Bogens über den Nidda-Fluß 30 m. Der kleinere erhielt einen Stich von 3,92 m, der größere von 4,87 m. Im Oberbau kamen Eisenbeton-Spargewölbe in Stichbogenform zwischen Eisenbeton-Spandril-Wänden zur Anwendung, welche auf den Hauptbogen aufgelagert sind und das Gefällige der Ansicht unterstützen. Die planmäßige Brückenkörperbreite betrug 8,85 m, von der Fahrbahn von 10 m entfielen 7 m auf die beiden Gleise, auf die auskragenden Fußgängersteige je 1,5 m. Statt einer Stützmauer für den 6 m hohen Auffüllungs-Damm zum Abschluß gegen das Nachbarhaus wurden drei Sparbögen von je 7,8 m Spannweite ausgeführt, wodurch ebenfalls die Gesamtansicht nur gewann und jede Gefährdung des Nachbarhauses unmöglich wurde. Nachträglich erfolgte eine Brückenkörper-Verbreiterung auf 9 m mit 10 m breiter Fahrbahn, und wurde ein auf Konsolen ruhender 1 m auskragender Fußgängersteig von Eisenbetonplatten ausgeführt. Die Gleisbreite wurde dabei auf 6,5 m eingeschränkt. Man verfolgte damit den Zweck, eine spätere Straßenkorrektur der Strecke Frankfurt—Eschersheim—Heddernheim zu ermöglichen, welche der Auto-Verkehr Homburg—Frankfurt als möglichst bald notwendig erscheinen läßt. Daneben bleibt die Möglichkeit einer Verbesserung des jetzt 1:35 betragenden Straßengefälles erhalten, welche ebenfalls unausbleiblich scheint. Redner gibt nun Einzelheiten über die sehr günstig verlaufenen Belastungs-Versuche, wobei kaum merkliche Einsenkungen vorkamen, über Mischungs-Verhältnisse, sowie über Umschnürung des Betons bei Säulenherstellung mit Eisen-Spiralen. Den Schluß bildete die Vorführung einer rei-

chen Serie von Lichtbildern, welche außer den Hauptmomenten der Viadukt Ausführung viele Eisenbetonwerke der Firma Wayss & Freytag in anderen Städten veranschaulichte und mit lebhaftem Beifall aufgenommen wurde. —

Die erste Versammlung im Winterhalbjahr fand am 17. Oktober 1910 statt. Während die nicht genügende Beteiligung die Verschiebung der Vorstands-Neuwahlen erheischte, widmete der Vorsitzende, Hr. Franze, den beiden verstorbenen Mitgliedern Schädel und Jacobi warme Worte der Ehrung. Nach Verlesung des jüngsten Protokolles erstattete Hr. Askenasy den Jahresbericht für 1909/10, der einen Mitgliederzuwachs auf 246 feststellt. Hrn. Askenasy wird für seine aufopfernde Tätigkeit warmer Dank des Vereins ausgesprochen, desgl. den ihn unterstützenden Ausschußmitgliedern. Der Bibliothekar, Hr. Bernouilly, verweist auf die Verhandlungen mit der hiesigen Rothschild-Bibliothek wegen Ueberweisung des Bücher-Bestandes als Leihgabe an dieselbe mit Ausnahme einzelner Werke, wodurch den Lesern und Entleihern große Vorteile geboten würden. Der Kassierer, Hr. Goeller, erstattet Bericht über den Kassenbestand, der ein befriedigender ist und über den Kostenanschlag für das Jahr 1910/11. Dem Dank an den Kassierer folgt der Bericht des Hrn. Prof. Manchot über die jüngste Abgeordneten-Versammlung, zu welcher er mit Hrn. Lion entsandt war. (Vergl. die früheren Berichte.) Mit großer Freude begrüßte man München als Sitz der nächsten Wander-Versammlung. Die Vorschläge über Aenderung der Gebühren-Ordnung für bei Gericht tätige Fachgenossen werden besprochen, schließlich auch das für Vereins-Vorträge bis jetzt bekannte Programm. —

Gerstner.

Verein für Eisenbahnkunde. In der Sitzung am 8. Nov. sprach Hr. Ob.-Ing. Petersen über die Schnellbahnfragen im Wettbewerb Groß-Berlin. An Hand von Lichtbildern erläuterte der Vortragende die Bevölkerungsdichtigkeit in den Weltstädten und zeigte, daß in Paris und Berlin die Menschen erheblich enger wohnen als in London und daß die schlechtesten Quartiere in London nicht so dicht besiedelt sind, wie der Osten und der Norden Berlins.

Uebereinstimmend zeigt sich in den Entwürfen des Wettbewerbes Groß-Berlin das Bestreben, das Vorortgelände weiträumiger zu besiedeln, als es bisher geschehen ist. Vor 30 Jahren noch, als Berlin etwa eine Million Einwohner zählte, hatten die vorgelagerten Vororte geringe Bedeutung. Inzwischen sind etwa 2 Millionen Menschen hinzugekommen, die zur Hälfte in Berlin und zur anderen Hälfte in dem heute blühenden Kranz der Vororte wohnen. Auf weiteres Anwachsen der Bevölkerung in der bisherigen Weise muß gerechnet werden, und dieser Bevölkerungszuwachs kann nur in dem Außengelände um das jetzt besiedelte Gebiet herum untergebracht werden. Dieses Gelände ist aber so weit von der Geschäftsstadt entfernt, daß dafür die Straßenverbindung und auch die Straßenbahnverbindungen nicht mehr genügen, sondern nur schnellfahrende Eisenbahnen mit eigenem von der Straßenoberfläche unabhängigem Bahnkörper dem Bedürfnis entsprechen. Zunächst kommt hierfür ein Ausbau der staatlichen Vorortlinien in Betracht, denn die Staatsbahnen haben so niedrige Tarife, daß damit irgend ein Privat- oder Gemeindeunternehmen nicht in Wettbewerb treten kann.

Zur Zeit ist die Frage der innerstädtischen Schnellbahnen in Berlin die dringendste aller Verkehrsfragen; die dafür aufgestellten Pläne darf man nicht nur nach dem Gesichtspunkt beurteilen, was heute nötig und zweckmäßig ist, sondern man muß die weitere Frage stellen, welchen Anforderungen werden diese Bahnen in der nächsten Generation zu entsprechen haben. Da es nun für die Aufschließung des Außengeländes nötig ist, die Stammlinien der Außenstrecken durch die innere Stadt zu führen, so muß die Erweiterung des Vorortnetzes den selbständigen innerstädtischen Schnellbahnen vorangehen und letzteren das Gebiet zugewiesen werden, das durch einen Ausbau des Staatsbahnnetzes nicht bedient wird oder nicht bedient werden kann. Im Anschluß an die drei eisenbahntechnisch bedeutenden Wettbewerbsentwürfe von Blum, Havestadt & Contag und Schmitz, von der Hochbahn-Gesellschaft, Brix und Genzmer und von Eberstadt, Möhring und Petersen wurden die bezüglich der Schnellbahnen gemachten Vorschläge besprochen und dabei der gemeinsame Grundgedanke hervorgehoben, daß, wie den wichtigsten Verkehrspunkt Berlins der Potsdamer-Platz als Schwerpunkt des staatlichen Vorortnetzes bilde, der Alexander-Platz zum Schwerpunkt des Netzes der selbständigen innerstädtischen Schnellbahnen zu machen sei.

Da möglichst niedrige Tarife anzustreben seien, so müsse man mit Rücksicht auf die Wirtschaftlichkeit diese Schnellbahnen soweit irgend möglich als Hochbahnen bauen, die wesentlich teurere Untergrundbauweise sei nur

da anzuwenden, wo eine Hochbahn tatsächlich unmöglich ist. So würde z. B. die Linie Gesundbrunnen—Rixdorf als Untergrundbahn ausgeführt um 60 Mill. M. teurer werden als die Schwebebahn, ohne deshalb leistungsfähiger zu sein. Es müßten daher jährlich 3 Mill. M. Zinsen mehr aufgebracht werden; das mache bei einem Verkehr von 30 Mill. Fahrgästen einen Tarifunterschied von 10 Pf., bei einem Verkehr von 60 Mill. Menschen einen Tarifunterschied von 5 Pf. für jede Fahrt. Wenn also die Schwebebahn für 10 Pf. fahren könne, so brauchte die Untergrundbahn einen Durchschnittstarif zwischen 15 und 20 Pf.

An den beifällig aufgenommenen Vortrag schloß sich eine lebhafte Besprechung dieses sowie des von Hrn. Prof. Dr.-Ing. Blum in der Oktober-Sitzung über die Verkehrsfragen im Wettbewerb Groß-Berlin gehaltenen Vortrages. Bei dieser Besprechung wurden namentlich Bedenken gegen die vorgeschlagene Herstellung einer Nord-Süd-Fern-Eisenbahn behandelt. —

Aus dem Stuttgarter Architekten-Klub. Am 5. Dez. fand eine außerordentliche Sitzung des Stuttgarter Architekten-Klubs auf Veranlassung des Hrn. Reg.-Bmstr. Stahl hier statt, um zu einer Beratung über dessen Antrag gegen den Fischer'schen Entwurf für das Kunstausstellungs-Gebäude hier Stellung zu nehmen. Der Antrag des Ausschusses, sich aus Gründen der Kollegialität und der Konsequenz, endlich auch um der Unmöglichkeit eines einheitlichen ästhetischen Urteils willen grundsätzlich in solchen Fragen neutral zu verhalten, wurde mit 12 gegen 9 Stimmen abgelehnt. Dagegen wurde der Antrag des Hrn. Reg.-Bmstr. Stahl, eine Resolution gegen den Fischer'schen Entwurf in den Zeitungen zu veröffentlichen, mit 13 gegen 11 Stimmen angenommen. Darauf legten Hr. Prof. Bonatz das Amt des Vorsitzenden nieder, Hr. Arch. Elsaesser das des Schriftführers, indem beide zugleich ihren Austritt aus dem Architekten-Klub erklärten. Ebenso erklärten folgende Herren ihren Austritt: Ob.-Brt. Eisenlohr, Arch. Haüsser, Arch. Fr. E. Scholer, Arch. Pfennig, Arch. Mack & Klauß, Arch. Oelkrug. Im Laufe des folgenden Tages erklärten bis jetzt weiterhin folgende Herren, welche der Versammlung nicht beiwohnen konnten, ihren Austritt aus dem Architekten-Klub: Arch. Prof. Hummel, Mitglied des Ausschusses, Arch. Förstner, Brt. Knoblauch, ebenfalls Mitglied des Ausschusses, Arch. Klatte & Weigle, Prof. Wagner und Reg.-Bmstr. Martz.

In der Sitzung des Architektenklubs vom 7. Dez. wurde darauf einstimmig folgende Erklärung beschlossen: „Nachdem die Pläne für das Kunstausstellungsgebäude auf dem alten Theaterplatz öffentlich ausgestellt waren, hat sofort eine allgemeine Kritik eingesetzt, die zum Teil stark absprechend lautete. Der Stuttgarter Architektenklub beschränkt sich darauf, bei diesem Anlaß sein Bedauern darüber zum Ausdruck zu bringen, daß bei einem derartig hervorragenden Bau, der zum großen Teil aus öffentlichen Mitteln erstellt wird, die ansässigen Architekten nicht ihrer Bedeutung gemäß herangezogen worden sind, was durch einen öffentlichen Wettbewerb hätte geschehen müssen, insbesondere, da dieses Gebäude den ausgesprochenen Zweck hat, zur Förderung der Künste im Lande zu dienen. Außerdem halten wir es für geboten, um der Gefahr der Entwicklung einer einseitigen Kunstrichtung vorzubeugen, daß bei künftigen Wettbewerben eine größere Abwechslung in der Besetzung des Preisgerichtes, als seither üblich, getroffen werde. Wir bedauern, daß ein Teil unserer Mitglieder, ehe der Wortlaut der vorliegenden Erklärung festgestellt war, seinen Austritt aus unserem Klub erklärt hat, und müssen es verurteilen, daß die Ausgetretenen diese noch in Beratung stehende Vereinsangelegenheit sofort in die Öffentlichkeit getragen haben.“ —

Dresdener Architekten-Verein. Am 22. November besichtigte der Verein das neue Rathaus unter Führung seines Mitgliedes, des Hrn. Stadtrat Kammsetzer. Die Besichtigung erstreckte sich auf die Fest- und Sitzungssäle der Ratsabteilung, sowie ferner auf den Saal des Gesamtrates, den großen Stadtverordnetensaal, sowie auf die Deputationssäle, Wandelbahn, Erfrischungsräume, Festtreppe, Turminneres und dergl. Es ist unmöglich, an dieser Stelle des Näheren auf Einzelheiten einzugehen. Ein Festmahl vereinigte die Teilnehmer im neuen Ratskeller. — B.

Inhalt: Der neue Zentralbahnhof der Pennsylvania-Eisenbahn in New York-City. (Fortsetzung.) — Seil- und Schwebebahnen für Personenbeförderung. (Fortsetzung.) — Literatur: Die Grundrißentwicklung der römischen Thermen. — Vermischtes. — Wettbewerbe. — Vereine. —

Hierzu eine Bildbeilage: Der neue Zentralbahnhof der Pennsylvania-Eisenbahn in New York-City.

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

Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



DER NEUE ZENTRAL-
BAHNHOF DER PENN-
SYLVANIA-EISENBahn
IN NEW YORK-CITY. *
ARCHITEKTEN: MAC
KIM, MEAD & WHITE.
HAUPT-WARTEHALLE.

≡ DEUTSCHE ≡

** BAUZEITUNG **

XLIV. JAHRGANG 1910

*** NO. 102. ***



Große Vorhalle im Anschluß an die Wartesäle mit den Zugängen zu den Bahnsteigen.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIV. JAHRGANG. N^o. 102. BERLIN, 21. DEZEMBER 1910.

Der neue Zentralbahnhof der Pennsylvania-Eisenbahn in New York-City.

(Fortsetzung.) Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 848, 849 und 851.



Es erübrigt, nun noch mit einigen Worten auf die Gleisanlage und Gesamtanordnung des Zentralbahnhofes einzugehen, die in der Abbildung S. 846 dargestellt ist. Wie schon bemerkt, schiebt sich der Bahnhof zwischen die 31. und 33. Straße ein, mit seinen Begrenzungsmauern bis an die gegenüberliegenden Hausfundamente

dieser Straße heranreichend. Die größte Breite ist 155 m. Zwischen 7. und 10. Avenue ist die 32. Straße, welche mit dem Bahnhof zusammenfällt, kassiert. Die Gleise treten westlich im Zuge dieser Straße ein, östlich teilen sie sich, wie schon erwähnt, um im Tunnel ihren Lauf in der 32. und 33. Straße fortzusetzen. Das Bahnplanum ist 12—15 m tief unter Straße ausgehoben und zwar bestand die Ausschachtung teils aus Erde, vorwiegend aber aus Fels, welcher letzterer durchweg die Sohle bildet. Im gewachsenen Zustand gemessen waren rd. 706000 cbm Erde und rd. 1230000 cbm Fels auszuheben. Stützmauern in Stampfbeton ohne Eiseninlagen (alle 15 m durchlaufende Fuge) fassen ringsum die Bahnhoffläche ein. Die Anlage des Bahnhofes um die Bahnstrecke erforderte eine umfangreiche Umgestaltung des städtischen Leitungsnetzes.

Wie aus dem Gleisplan hervorgeht, sind mit Ausnahme von zwei Gleisen an der 31. Straße, die stumpf endigen, also für die im Hauptbahnhof endigenden Züge bestimmt sind, sämtliche Gleise Durchgangsgleise. Sie werden an der Westseite durch 2 Weichenstraßen auf die beiden Einfahrtsgleise zusammenge-

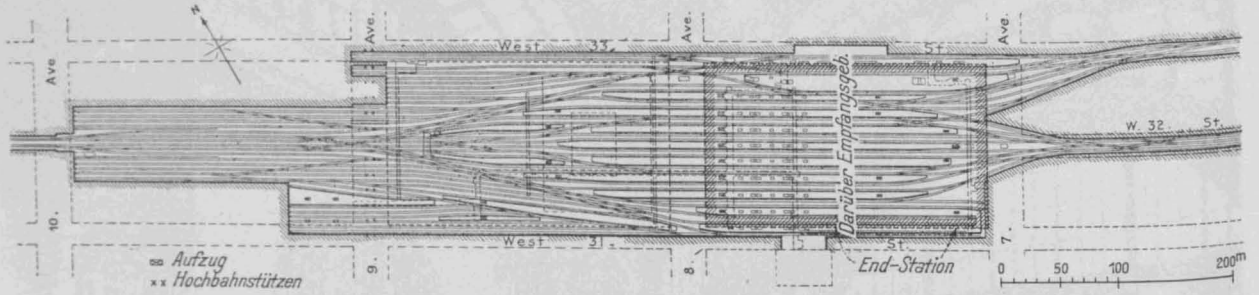
zogen, an der Ostseite entsprechend den beiden anschließenden Tunneln in zwei Gruppen auf je zwei Gleise. Eine Reihe von Gleisen zur Bereitstellung von Wagen und einige Bahnsteige zu besonderen Zwecken vervollständigen den Gleisplan, im übrigen dient der schon erwähnte Bahnhof Sunnyside Yard als Betriebsbahnhof. Ueber die Gleise sind an verschiedenen Stellen Plattformen hinweggeführt, von denen Treppen zu den Bahnsteigen hinabführen. Außerdem vermitteln zahlreiche Aufzüge den Verkehr nach den oberen Räumen des Empfangsgebäudes, das den ganzen östlichen Teil des Bahnhofes zwischen 7. und 8. Avenue und in der vollen Breite zwischen 31. und 33. Straße überdeckt, d. h. eine Grundfläche von 240 m Länge zu 131 m Breite. Auf strenge Trennung des Ankunfts- und Abgangsverkehrs ist Rücksicht genommen. An beiden Langseiten des Empfangsgebäudes führen von der 7. Avenue aus, an der die Hauptfront liegt, Fahrstraßen bis zur Höhe des Untergeschosses hinab, wo sich die Plätze zur Aufstellung der Droschken usw. befinden.

Das Empfangsgebäude, das sich im allgemeinen bis zu einer Höhe von 23 m, im höchsten Teil über der Hauptwarte Halle bis zu 46 m Höhe erhebt, steht auf Stützen und Trägern über dem tief liegenden Bahnplanum und ist in der in Amerika für große Gebäude üblichen Weise als in sich tragfähiges Stahlgerüst mit Granitumkleidung ausgebildet. Auch die Dachkonstruktionen und die weitgespannten Decken sind in Eisen bzw. in Eisenbeton ausgeführt, wie aus den verschiedenen mitgeteilten Schnitten hervorgeht. In gleicher Weise sind die Bahnsteige überdeckt. Sichtbare Eisenkonstruktion zeigen nur die glasgedeckten

Hallen, die im Anschluß an das Wartesaalgebäude den Zugang zu den Bahnsteigen vermitteln, sowie die als Oberlichte dienenden Teile der letzteren. Auch hierfür zeigen unsere Abbildungen mehrere Beispiele.

An der Bearbeitung der Pläne des großen Unternehmens war ein Stab von Ingenieuren tätig, der im Jahre 1902 von dem Präsidenten A. J. Cassatt der

lich: Ing. Charles M. Jacobs für den Hudson-Tunnel und die Bergen Hill-Tunnelstrecke; Alfred Noble für den East River-Tunnel, nebst den unter der Stadt bis zum Hauptbahnhof geführten Tunneln, für die Erdarbeiten und die Herstellung der das Planum des Hauptbahnhofes umfassenden Stützmauern, sowie auf Long Island für Sunnyside Yard; George Gibbs für den konstruktiven Teil des Hauptbahnhofes nebst den ge-



Gleisplan des neuen Zentralbahnhofes in New York-City.

Pennsylvania-Eisenbahn-Gesellschaft zusammenberufen wurde. Ihn gehörten an General C. W. Raymond, vorübergehend Gustav Lindenthal, und die vier Chef-Ingenieure der späteren Haupt-Bauabteilungen, näm-

samen elektrischen Betriebseinrichtungen; schließlich Wm. H. Brown für die Arbeiten auf der New Jersey-Seite. Architekten des Empfangsgebäudes waren Mac Kim, Mead & White. — (Schluß folgt)

Seilschwebbahnen für Personbeförderung.

Von Professor M. Buhle in Dresden. (Fortsetzung.)

Während in dem vorigen Abschnitt, abgesehen von der Wetterhorn-Bahn, nur von Plänen gesprochen werden konnte, die zum größeren Teil in absehbarer Zeit wohl keine Aussicht auf Verwirklichung haben, sind unter dem unmittelbaren Einfluß des Feldmann'schen Konstruktions-Gedankens zwei weitere Bergbahnen in letzter Zeit begonnen worden und werden voraussichtlich bald stückweise in Betrieb genommen: die Seilschwebbahn von Lana bei Meran auf das Vigiljoch und die untere Teilstrecke einer Bahn von Chamonix auf die Aiguille du Midi der Montblanc-Gruppe, die von Ing. Strub in Gemeinschaft mit der Firma Ceretti & Tanfani in Mailand geplant und von letzterer Firma unter Leitung ihres Oberingenieurs, Hrn. G. Fühles, in den Einzelheiten durchgebildet und ausgeführt worden sind. Beide Bahnen seien nachstehend näher besprochen.¹⁾

a. Seilschwebbahn Lana—Vigiljoch.²⁾

Die Bahn, deren Betrieb voraussichtlich im Frühjahr 1911 aufgenommen werden kann, nimmt ihren Ausgangspunkt bei der Station Lana, die 8 km vor Meran an der Bahnlinie Bozen—Meran gelegen ist. Sie führt in zwei getrennten Abschnitten, zwischen denen umgestiegen werden muß, auf das etwa 1800 m hohe Vigiljoch, von dem sich eine prächtige Aussicht auf den Vinschgau und die Dolomiten öffnet. Die untere Sektion ersteigt auf etwas über 900 m Länge rd. 520 m Höhe, die obere auf etwa 970 m Länge eine Höhe von 633 m. Das mittlere Steigungsverhältnis ist also rd. 1 : 1,7 bzw. 1 : 1,5 oder 58 bzw. 65 $\frac{0}{100}$. Die Bahn schmiegt sich dem Gelände, das keine großen Unregelmäßigkeiten aufweist, ziemlich an. Nur an einigen Stellen machen Bodensenkungen längere Seilspannungen erforderlich, die aber 200 m nicht übersteigen. Da wo die Bahn

leichte Bodenschwellungen überschreitet, sind die Seilstützen einander bis auf das Kleinmaß von 1,4 m genähert. Die geringste Stützenhöhe beträgt hier 6,5 m, damit der am Laufseil hängende Wagen mit Sicherheit über den Boden hinweggeführt werden kann; die höchsten Stützen erreichen bis 30 m Höhe über Gelände, die höchste Seillage über dem Erdboden dürfte 40 m nicht überschreiten. Bezüglich der Konstruktion der in Eisen hergestellten Stützen, der unteren und oberen Stationen der einzelnen Bahnabschnitte, der Ausbildung und Aufhängung des einfachen Laufseiles von 50 mm Durchmesser und der Konstruktion und Führung der Wagen sei auf die folgende Beschreibung der Bahn auf die Aiguille du Midi verwiesen, die nach völlig gleichen Grundsätzen erbaut wird. Die Wagen sind bei der Vigiljoch-Bahn jedoch nur für 16 Personen Fassung gebaut. Die Fahrzeit soll für jeden Abschnitt 11 Minuten in Anspruch nehmen bei 1,75 m Sek. Fahrgeschwindigkeit in der unteren, desgleichen 1,5 m/Sek. in der oberen Strecke. Der Arbeitsbedarf ist für jeden Abschnitt mit 50 PS. berechnet. Die Bahn hat zwei in 4 m wagrechter Entfernungen liegende Laufseile für den Auf- und Abgang der Wagen.

Interessant ist ein Kostenvergleich, den Strub in seiner Denkschrift für den Bau der Vigiljochbahn (nach dem Entwurf, der mit der Ausführung nicht mehr ganz übereinstimmt) mit einigen anderen Bergbahnen derselben Gegend gibt, der in Bau- und Betriebskosten sehr zugunsten der Schwebbahn gegenüber bodenständigen Bahnen spricht und die Anwendung sehr viel niedriger Tarife gestattet. Dazu kommt bei völlig genügender Leistungsfähigkeit und großer Betriebssicherheit der Vorteil geringen Arbeitsbedarfes, kurzer Bauzeit, Schonung des natürlichen Geländes, eigenartige Fahrt.

Den besten Vergleich geben die Kosten für 1000 m erstiegener Höhe. Bezeichnet man diese Kosten der Schwebbahn mit 1, so ergibt sich für die Mendelbahn (Drahtseilbahn) 1,82, für die Virglbahn (Drahtseilbahn mit größeren Steinviadukten) 2,85, für die Rittnerbahn (gewöhnliche Zahnradbahn) 4,19. Die Kosten der Schwebbahn würden sich bei einer einzigen Sektion noch mehr verringern, sie hätte dann aber nicht die erforderliche Leistungsfähigkeit erhalten. Die Verwendung kürzerer Seile gewährt außerdem mancherlei Vorteile bei Auswechslung.

Von den ursprünglich veranschlagten Gesamtkosten sind 50000 K. für den eigentlichen Bau einschl. Betriebs-

¹⁾ Auch eine Bahn Zambana—Fai bei Trient ist nach dem System Ceretti & Tanfani-Strub im Bau, auf die hier aber nicht näher eingegangen werden kann. Dasselbe gilt von dem sehr bemerkenswerten Entwurf einer derartigen Bahn von Brixen auf die Plose. — Die Mitteilungen über die Vigiljoch- und Montblanc-Bahnen nebst der Mehrzahl der Abbildungen verdankt der Verfasser der Firma Ceretti & Tanfani. Einige Angaben und Abbildungen (v. Ing. Imfeld in Zürich [s. oben]) sind auch einer 1905 erschienenen Denkschrift Strub's über die Montblanc-Bahn entnommen. Bei beiden Anlagen hat wegen Raumangels leider auf die Wiedergabe der den Ausführungen zugrunde gelegten Profile verzichtet werden müssen.

²⁾ Vergl. auch „Elektr. Kraftbetriebe und Bahnen“ 1910 S. 504 ff., sowie „Rundschau für Technik und Wirtschaft“ Prag 1910 S. 203.

Bergbahn	Höhen-Unterschied m	Baukosten		Reine Betriebskosten		Anzahl der Reisenden in jeder Richtung 1908	Leistung in jeder Richtung in 1 Std. (Beförd. Personen)	Personen-Fahrgeld	
		Gesamt K	für 1000 m Höhe K	Gesamt K	für 1000 m Höhe K			Hin- und Rückfahrt K	für 1000 m Höhe K
Mendelbahn	957	1 733 000	1 810 000	54 000	56 400	60 000	rd. 104	5 I. Kl. 4,60	5,22 4,60
Virglbahn (mit Restaurant) .	192	500 000	2 600 000	17 000	88 500	114 000	„ 360	0,80	4,16
Rittnerbahn	984	3 500 000	3 557 000	130 000	132 200	85 000	„ 100	6,50	6,60
Vigiljochbahn (nach Entwurf)	1128	560 000	496 400	35 000	31 020	55 000	„ 70	3,50	3,10

mittel und mechanischer und elektrischer Einrichtung, 18000 K. für Grunderwerb, Wasserbeschaffung und dergl., 42000 K. für Umformer, Batterie, Beleuchtung, Verwaltung, Betriebsfonds usw. vorgesehen. Die eigentlichen Betriebskosten waren mit 35000 K. höchstens veranschlagt. Die Einnahmen sind für das erste Betriebsjahr, unter Zugrundelegung einer Zahl von 27500 Fahrgästen, die Strub noch für gering gehalten hat, bei Bemessung des Durchschnittsfahrtpreises für eine Person mit nur 2,70 K., auf 84500 K. veranschlagt, sodaß sich schon ein Ueberschuß von 49500 K. über die Betriebskosten ergeben würde, d. h. nach Abzug von 10000 K. für Reserve und Erneuerungsfonds, eine Verzinsung des Anlagekapitales von 7 %.

nix—La Para und von dort bis zum Gletscher des Bossons; sie sollen im Jahr 1912 dem Verkehr übergeben werden. Die Bahn soll in einer Höhe von 3850 m ü. d. M. enden.

Es sei hier gleich bemerkt, daß noch ein zweites Bergbahnunternehmen zu einem Gipfel der Montblanc-Gruppe in Ausführung begriffen ist, das in Le Fayet seinen Ausgangspunkt nimmt und dort mit einer Linie der Paris—Lyon-Mittelmeerbahn in Verbindung steht. Le Fayet ist auch der Ausgangspunkt der viel benutzten elektrischen Bahn über Les Houches nach Chamonix. Die Bahn wird als elektrisch betriebene Zahnradbahn erbaut, die Genehmigung zum Bau ist bereits im August 1904 erteilt; in demselben Jahr ist auch mit dem Bau begonnen worden. Die

erste Strecke der Bahn ist Ende Juli 1909 eröffnet³⁾ und wird vorläufig mit Dampf-Zahnrad-Lokomotiven betrieben. Der Lageplan, Abb. 26, zeigt auch den größeren Teil dieser Bahn, insbesondere die obere Strecke, die in 3820 m Höhe auf der Aiguille du Goüter endigen soll.

Der Entwurf zu dieser Bahn, der sich in seinen Einzelheiten eng anschließt an die Jungfraubahn, ist von Duportal aufgestellt. Unternehmer sind Coureux & Deruad. Der Ausgangspunkt der Bahn liegt auf 580 m, die wagrechte Länge, auf welcher also ein Gesamt-Höhenunterschied von 3240 m überwunden werden soll, ist 18,5 km, das mittlere Gefälle also 1 zu 5,7 oder 17,65 %⁴⁾. Haltestellen sind in Abständen von 1250—3500 m vorgesehen. Im obersten Teil sind drei kürzere und ein längerer Tunnel von zusammen 3,13 km erforderlich. Eine etwaige spätere Verbindung mit dem auf 4810 m gelegenen Gipfel des Montblanc würde weitere 4 km Tunnel erfordern. Die Bahn erhält 1 m Spur, eine Zahnstange Bauart Strub⁴⁾ und kleinste Krümmungshalbmesser von 50 m. Es sollen täglich 10—12 Züge verkehren, bestehend aus einem 14^t schweren Triebwagen und je zwei 4^t schweren Anhängerwagen, die zusammen 80 Fahrgäste befördern können. Mit Rücksicht auf die Gesundheit der Fahrgäste⁵⁾ sollen in einer Stunde nicht mehr als 1200 m erstiegen werden, was bei den oben genannten Steigungen mit rd. 7 km/Stunde Fahrgeschwindigkeit zu erreichen ist. (Näh. siehe Z. d. V. D. I. 1904 S. 1973.)

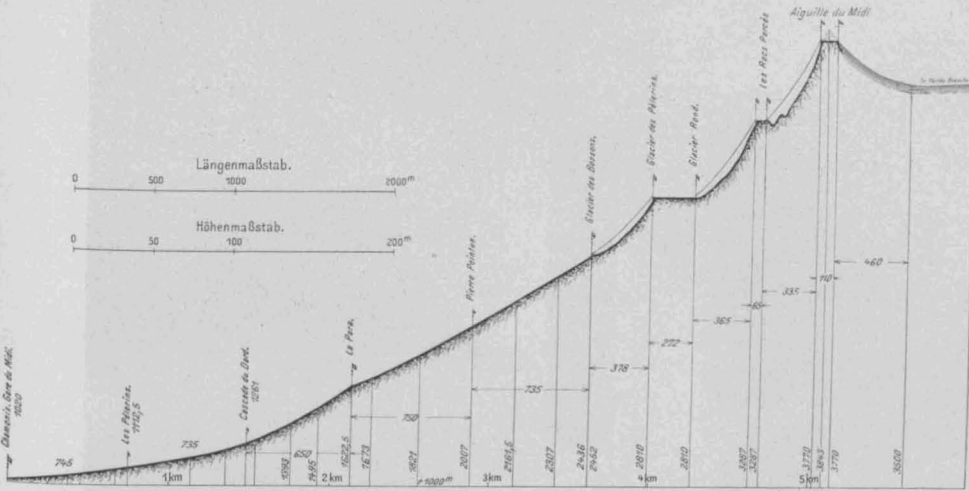


Abbildung 27. Höhenplan der Seilschwebbahn auf die Aiguille du Midi.

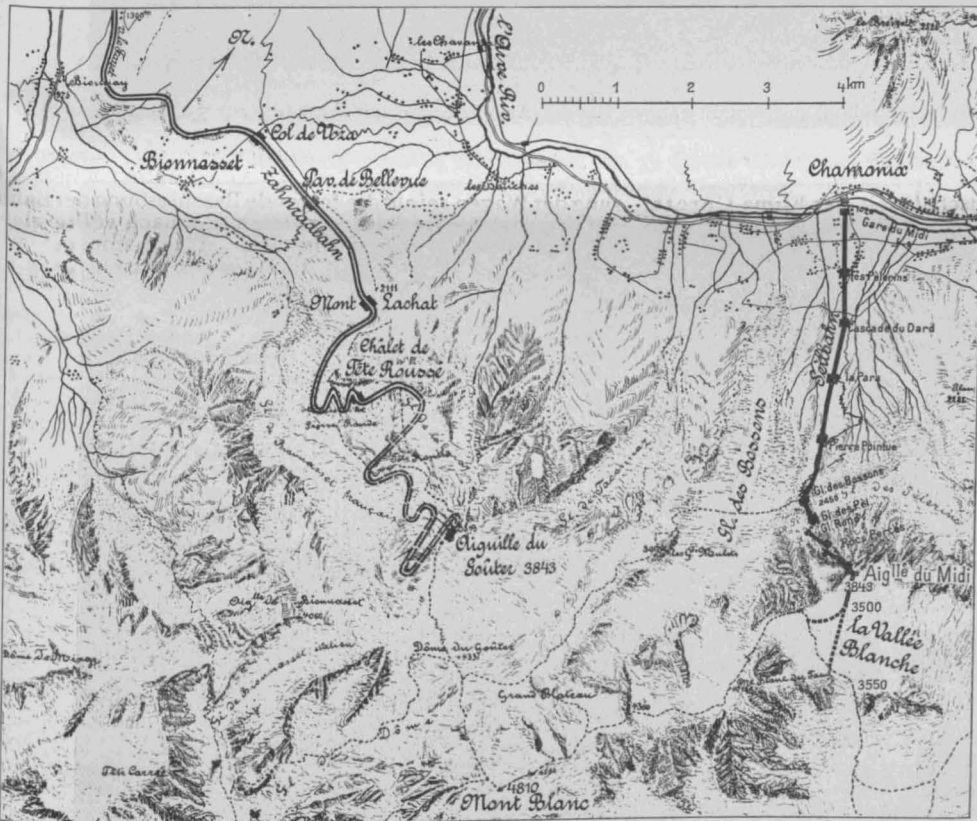


Abbildung 26. Lageplan der Seilschwebbahn von Chamonix auf die Aiguille du Midi, sowie des oberen Teiles der Zahnradbahn von La Fayet auf die Aiguille du Goüter (Montblanc-Gruppe).

b. Seilschwebbahn von Chamonix auf die Aiguille du Midi (Montblanc-Gruppe).

Sind in dem vorigen Abschnitt namentlich die wirtschaftlichen Vorzüge des Schwebbahn-Systemes hervorgehoben, so gibt die Darstellung dieses Unternehmens unter Beibringung der Pläne die Unterlagen zur Beurteilung der technischen Seite der Bauart Ceretti & Tanfani-Strub. Abbildung 26 veranschaulicht den Lageplan, Abbildung 27 den Höhenplan dieser Bahnlinie nach dem Entwurf, der allerdings mit der Ausführung, soweit diese bisher in Angriff genommen ist, nicht mehr ganz übereinstimmt. Im Bau sind die beiden unteren Strecken Cham-

kehren wir nach dieser Abschweifung zu der Seilschwebbahn auf die Aiguille du Midi zurück. Der ursprüngliche Strub'sche Entwurf sah auf der unteren Strecke bis zu dem Gletscher des Bossons eine bodenständige Gleis-Seilbahn vor. Jetzt werden statt dessen zwei Seilschwebbahnen System Ceretti & Tanfani-Strub, von Chamonix in 1000 m ü. d. M. beginnend, bis La Para und von dort bis zum Glacier des Bossons in 2500 m Höhe endigend ausge-

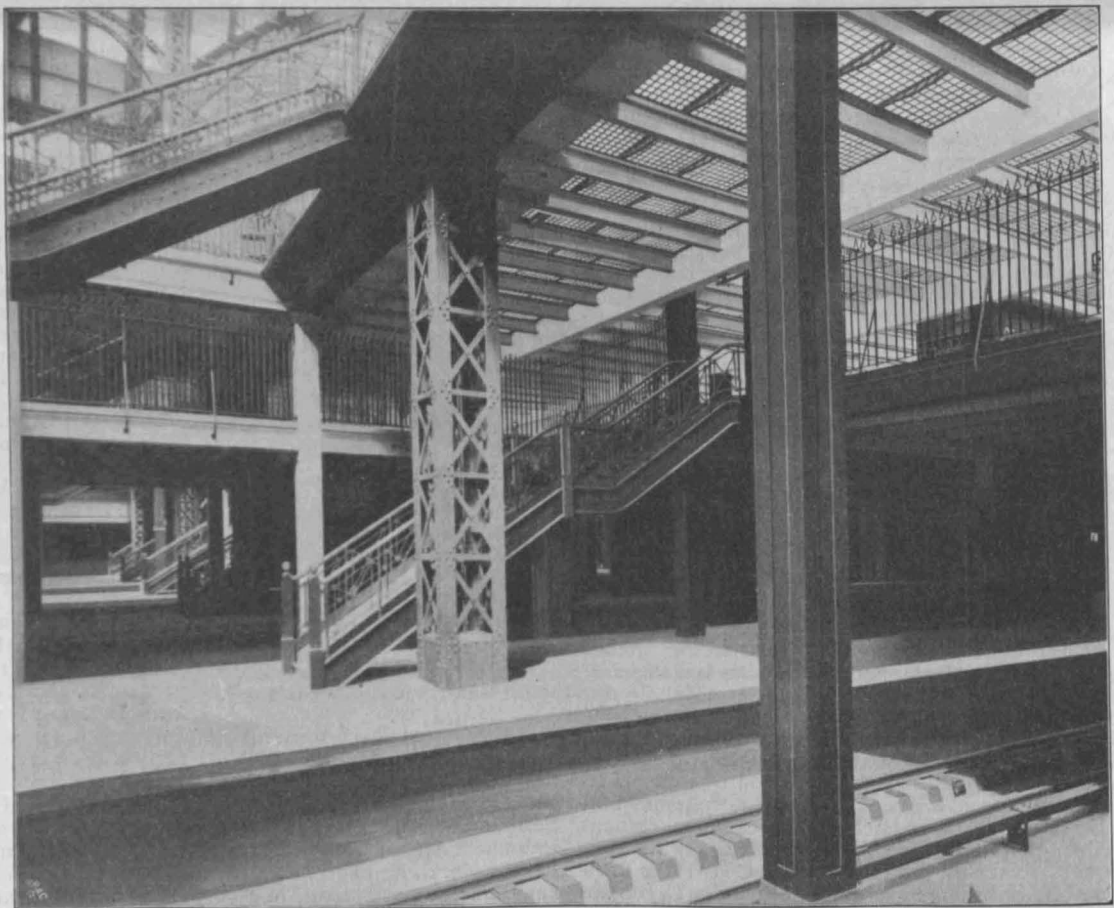
³⁾ Vergl. Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure. 1909 S. 1336.

⁴⁾ Desgl. 1898 S. 964 und 1904 S. 1716.

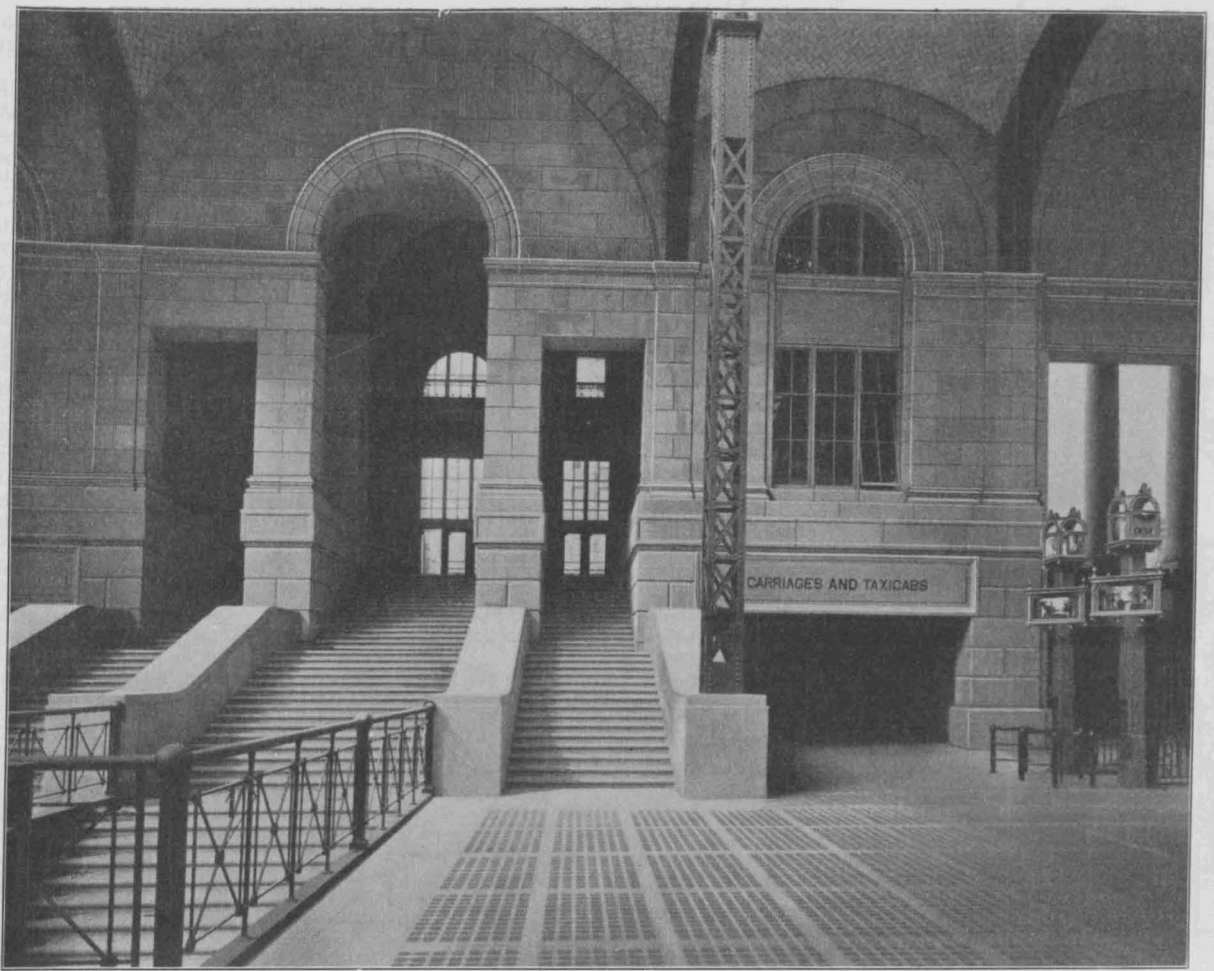
⁵⁾ Vergl. auch: Großmann, „Der Einfluß von Bergfahrten auf den menschlichen Körper“. Glaser's Annalen 1910, No. 789, S. 187 ff.



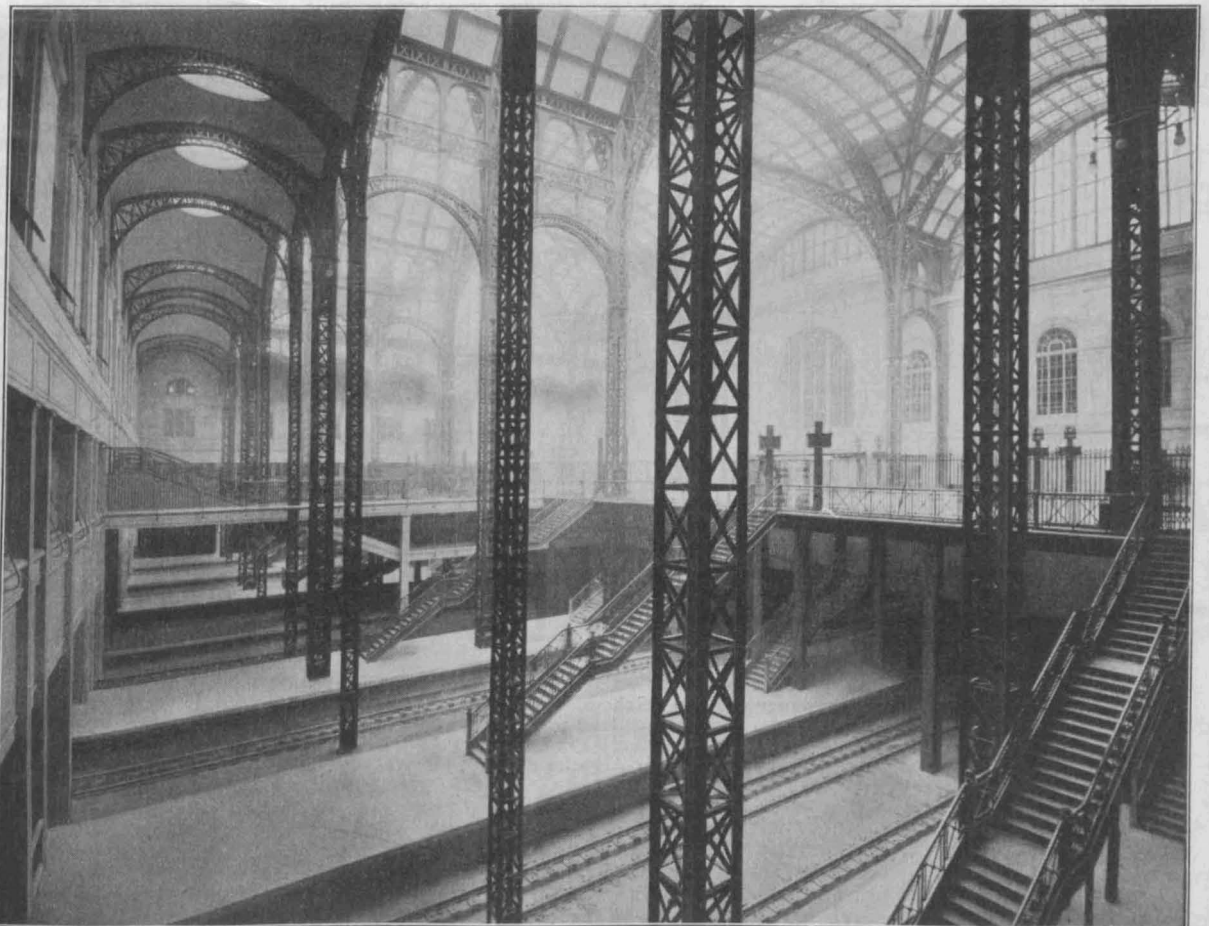
Untere Plattform (Zwischengeschoß) mit den Zugängen für die Ankünfte und mit Ausgang zur 33. Straße.



Blick auf die Bahnsteige und die Treppenzugänge (untere Treppe zum Zwischengeschoß für Ankommende, obere vom Saal-Geschoß für Abfahrende). Der neue Zentralbahnhof der Pennsylvania-Eisenbahn in New York-City.



Bahnsteig-Vorhalle mit Ausgang zur 33. Straße (Mitte) und Eingängen von derselben.



Blick auf die Bahnsteige und die Zugangstreppen (von letzteren die oberen für Abfahrende, die unteren für Ankommende).
Der neue Zentralbahnhof der Pennsylvania-Eisenbahn in New York-City.

führt. Die erste Strecke hat 1870^m wagrechter Länge und ersteigt 750^m, die zweite Strecke überwindet dieselbe Höhe auf 1190^m wagrechter Länge; die mittlere Steigung ist also 1 : 2,5 und 1 : 1,6 oder rd. 30 bzw. 63^{0/10}. Auch hierschmiegt sich die Bahn dem Gelände ziemlich an, und das Lauf-

liegen. Für die letzten (steileren) Strecken sind der Gestalt des Geländes entsprechend größere Seilspannungen vorgesehen (Feldmann'sche Aufzüge, s. oben).

Die Abbildungen 28—30 zeigen schematisch die Ausbildung der einzelnen Seilstützen, auf welchen die in 4^m Abstand verlegten beiden Tragkabel lagern, sowie die Anordnung einer unteren und einer oberen Station.

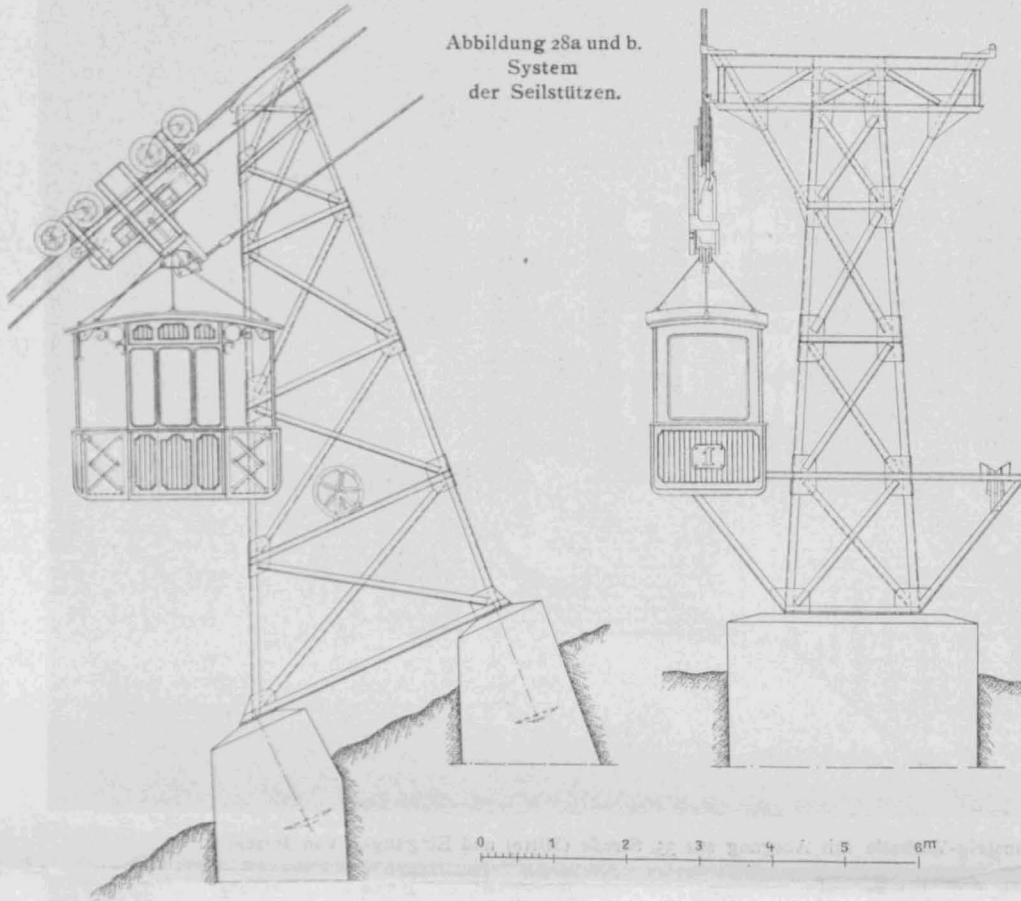


Abbildung 28a und b.
System
der Seilstützen.

Die 64 mm starken Tragseile, hergestellt nach der sogenannten Herkules-Konstruktion, d. h. aus einzelnen Litzen, die sich wieder aus einzelnen Drähten von je 3 mm Durchm. zusammensetzen, bestehen aus bestem Tiegelgußstahldraht mit 160 kg/qmm Zugfestigkeit und ruhen auf den Stützen auf besonderen Seilschuhen.

Die Tragseile sind in den oberen Endstationen (bei langen Strecken auch noch in einer Zwischenstation) verankert und durch besondere Einrichtungen gegen Reiben gesichert. Die selbsttätig wirkenden Spann-Vorrichtungen, die aus Gewichten von etwa 25 t bestehen, sind stets in der unteren Station angeordnet. Wie bei Feldmann erfolgt die Verbindung zwischen Tragseil und dem

Spanngewicht mittels Gall'scher Kette. Als Sicherheit gegen etwaigen Bruch dieser Ketten sind aber für jedes Tragseil noch zwei Sicherheitseile vorgesehen, die einerseits mittels Klemmbacken am Tragseil, andererseits am Spanngewicht befestigt sind.

Nach schriftlichen Mitteilungen, welche die Firma Ceretti & Tanfani dem Verfasser gemacht hat, waren bei ihren früheren Ausführungen (1894 Ausstellung in Mailand, 1896 in Genf, 1898 in Turin; s. oben) zwei

Abbildung 29. Untere Endstation.

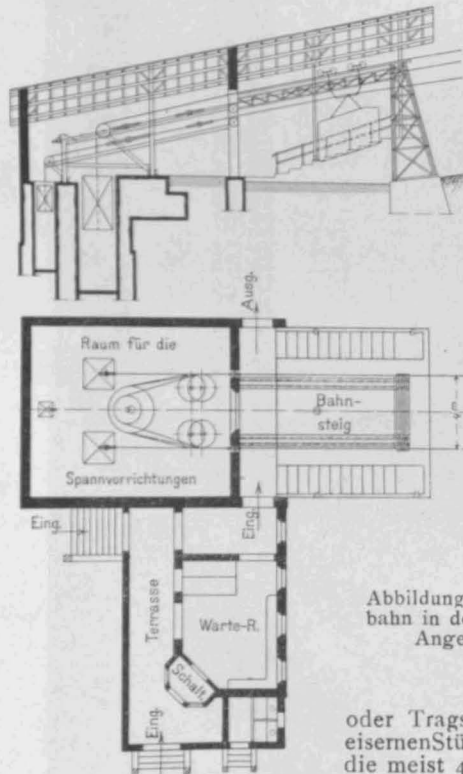
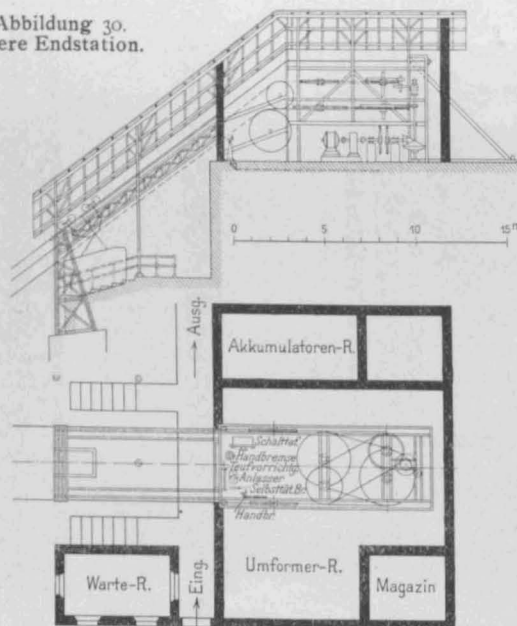


Abbildung 30. Obere Endstation.



Abbildungen 28—30. Schematische Darstellung einer Seilschwebebahn in der Ausbildung der Firma Ceretti & Tanfani in Mailand. Angeordnet bei der Bahn Lana-Vigiljoch bei Meran und Chamonix-Aiguille du Midi (Montblanc).

oder Tragseil wird von eisernen Stützen getragen, die meist 40—90 m Entfernung besitzen. Nur an

neben einander liegende Tragseile vorgesehen. Die Erfahrungen und Messungen, die hier u. a. auch mit Tourenrädern an den Laufrädern gemacht wurden, lehrten jedoch, daß es unmöglich ist, eine gleichmäßige Belastung beider Tragseile zu erzielen. Die Firma ging daher bei ihrer Bahn auf der Jubiläums-Ausstellung in Wien zur Anwendung eines einzigen Tragseiles über. —

(Schluß folgt.)

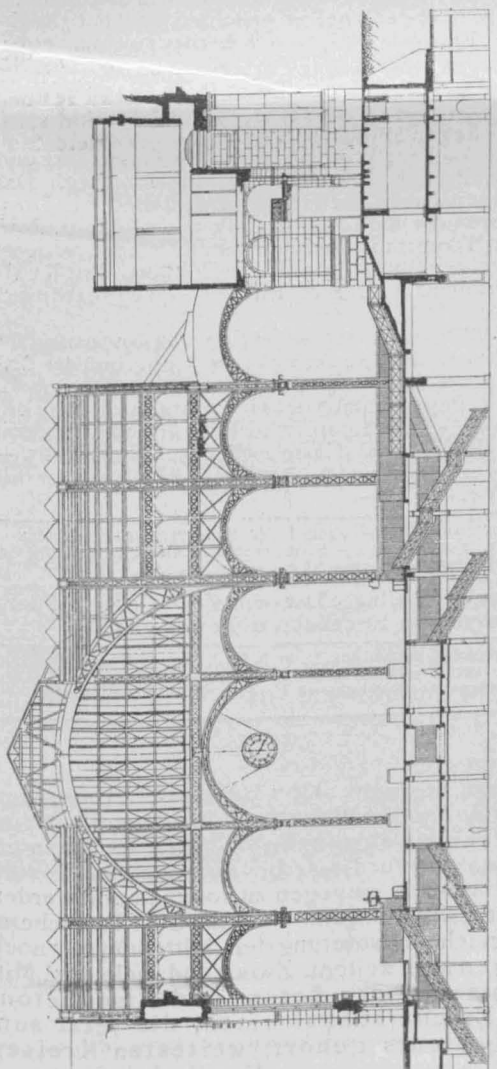
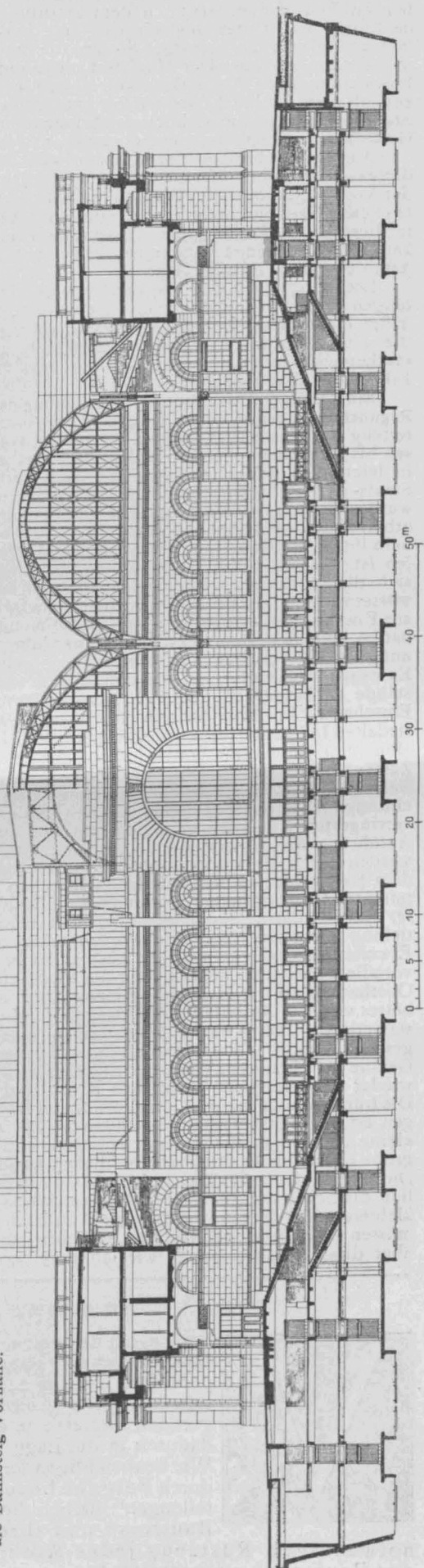
zwei Stellen kommen Seilspannungen bis 200 m vor. Die dritte und vierte Sektion der Bahn führen bis zum Col du Midi in 3500 m Höhe, die fünfte und letzte Strecke bis zur Aiguille du Midi. Die oberste Station soll in 3850 m ü. d. M.

Vermischtes.

Die städtischen Verkehrspläne in Berlin. Die Denkschrift des Berliner Magistrates über die städtischen Verkehrspläne (vergl. No. 96) ist in den beiden Sitzungen der Stadtverordneten-Versammlung vom 1. und 8. d. M. Gegenstand eingehender Beratungen gewesen. Ihr Ergebnis ist zunächst die einstimmige Annahme des Planes der Nord-Süd-Schnellbahn durch die Friedrich-Straße von der See-Straße bis zum Belle-Alliance-Platz, der bereits i. J. 1905 generell genehmigt war. Die erforderlichen Mittel in Höhe von 53,8 Mill. M. sollen durch eine Anleihe beschafft werden. Es wurde der allseitige Wunsch ausgesprochen, daß mit der Bauausführung so rasch wie möglich zu beginnen sei. Zu diesem Zweck wurden 5 Mill. M. sofort vorschußweise zur Verfügung gestellt. Nicht so glatt wickelten sich die Verhandlungen über die Frage des Voß-Straßen-Durchbruches ab. Es lag hierzu ein neues Schreiben des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 12. November dieses Jahres vor. Der Minister führt darin aus, daß mit der erneuten Ablehnung dieses Durchbruches durch den Magistrat der wichtigste Verbesserungsvorschlag zur Entlastung der Potsdamer- und Leipziger-Straße gefallen, ein hinreichender Ersatz aber dafür nicht in Aussicht genommen sei. Die jetzige Besserung durch die Verkehrsregelung auf dem Potsdamer-Platz werde mit dem steigenden Verkehr nicht lange vorhalten, die übrigen städtischen Durchbruchspläne könnten aber eine wirksame Abhilfe gegen die Zusammendrängung des Verkehrs in der Potsdamer- und Leipziger-Straße nicht schaffen. Solange also ein wirksamer Ersatz für den Voß-Straßen-Durchbruch nicht geschaffen werde, müsse die Frage der Untertunnelung genannter Straßenzüge in Erwägung stehen, die Stadt müsse also zur etwaigen stadtseitigen Ausführung dieser Untertunnelungen jetzt Stellung nehmen. Wenn die Stadt Berlin auch über diese Frage ein gütliches Einvernehmen mit der Gr. Berliner erreichen könne, so sei das nur im Interesse der Beseitigung der Hindernisse zu begrüßen, die sich so lange der nötigen Verkehrsverbesserung hindernd in den Weg gestellt haben. Im übrigen müsse aber nun in

der Durchführung der von der Stadt vorgeschlagenen Verkehrsverbesserungen ein rascheres Tempo eingeschlagen werden. Das gelte vor allem von den Schnellbahnen, deren

Querschnitt h—i mit Blick in die überdeckte Vorhalle zu den Bahnsteigen und gegen den Wartesaalbau. (Vergl. Grundriß in Straßenhöhe S. 828).



Schnitt h—k durch die Bahnsteig-Vorhalle.

Der neue Zentralbahnhof der Pennsylvania - Eisenbahn in New York-City.

Querschnitt g—h mit Blick in die Bahnsteig-Vorhalle.

Bedeutung für die Verkehrsentslastung voll anerkannt wird. Vor allem müsse die Nord-Süd-Linie mit Beschleunigung durchgeführt werden. Außerdem bilde die Fortsetzung der Schöneberger Linie zum Nollendorf-Platz (die kürzlich eröffnet worden ist) nach dem Stadtinneren (Brandenburger-Tor, Unter den Linden) eine wichtige Entlastungslinie für die Leipziger-Straße, die in erster Linie in Betracht komme. Der Magistrat möge einer solchen Fortsetzung seine Aufmerksamkeit zuwenden und erwägen, ob nicht vielleicht diese Bahn unter Mitwirkung der Stadt Berlin zu einem wirklich nutzbringenden Gliede des Groß-Berliner Schnellbahnnetzes ausgebaut werden könne.

Aus dem Schreiben des Ministers geht hervor, daß dieser selbst nicht mehr unbedingt an der Durchführung der Voß-Straße festhält. Dieser Plan wurde nach erregten Verhandlungen, in denen auch die im Magistrat selbst in dieser Frage vorhandenen Gegensätze zum Ausdruck kamen, mit 78 gegen 37 Stimmen abgelehnt und dürfte damit endgültig erledigt sein.

Die Denkschrift des Magistrates und die Verhandlungen in den beiden Stadtverordneten-Versammlungen haben eine erfreuliche Klärung der Verhältnisse gebracht, die nun hoffentlich auch zu dem allgemein geforderten rascheren Vorgehen in der Ausführung der Berliner Verkehrspläne führen werden. —

Ein wichtiger Abschnitt in der Ausführung der Emscher-Regulierungsarbeiten ist am 10. Dezember durch die Einleitung des Wasserlaufes in sein neues Bett von Oberhausen bis zum Rhein oberhalb Walsum beendet worden, die in feierlicher Weise in Gegenwart von Vertretern der Staats- und der beteiligten Kommunalbehörden vollzogen wurde. Es ist damit der wichtigste Teil der Regulierungsarbeit zum Abschluß gebracht, da nun für die weiter oberhalb liegenden Gebiete die erforderliche Vorflut geschaffen ist. Das große Unternehmen, zu dessen Ausführung sich die im Emschergebiet gelegenen und auf die Entwässerung der Emscher angewiesenen Gemeinden i. J. 1904 zur Emscher-Genossenschaft zusammengeschlossen hatten, ist in der „Deutschen Bauzeitung“ Jahrg. 1904, S. 111 unter Beigabe von Plänen ausführlich besprochen worden. Es wurde notwendig, um die unhaltbaren sanitären Zustände zu beseitigen, die sich aus der Benutzung der Emscher als Vorfluter für alle Abwässer eines dicht besiedelten Industriegebietes (jetzt gegen 2 Mill. Einwohner) allmählich entwickelt hatten. Verschärft wurden diese Zustände bei dem ohnehin nur schwaches Gefälle aufweisenden Wasserlauf durch die infolge des Bergbaues eintretenden Bodensenkungen, die das Gefälle noch mehr verringerten. Außerdem genügte der Wasserlauf nicht zur Abführung der Hochwassermengen, die noch verstärkt werden durch die aus den Bergwerksschächten und aus dem Ruhrgebiet zu verschiedenen Zwecken hinübergepumpten Wassermengen. Der nunmehr z. T. durchgeführte, 1906 in Angriff genommene Plan sieht daher eine Vertiefung der ganzen Sohle des Wasserlaufes um 3 m, eine Erweiterung und regelmäßigen Ausbau des Profils, sowie vor allem auch eine Begradigung des Flußlaufes und von Oberhausen ab die Herstellung eines ganz neuen Flußbettes vor. Im Anschluß an die Regulierung des Hauptwasserlaufes ist eine solche der wichtigen Nebenläufe vorgesehen, sodaß das Wasser von diesen nun mit natürlichem Gefälle auf kürzestem Wege der Emscher und von dieser wieder auf kürzestem Wege dem Rhein zugeführt wird. Die früher infolge mangelhafter Vorflut und Bodensenkungen erforderlichen Polder verschwinden bis auf wenige kleine Flächen, die besonders tief liegen, und ohne sehr große Kosten nicht direkt anzuschließen gewesen wären. Die letzte Aufgabe der Emscher-Genossenschaft ist schließlich die Schaffung geeigneter Reinigungsanlagen für die kleineren Ortschaften, welche ihre Abwässer erst klären müssen, ehe diese dem Vorfluter zufließen dürfen. Auch über diese Arbeiten haben wir Jahrgang 1909 Seite 529

u. ff. schon näher berichtet. Veranschlagt waren die Gesamtkosten mit 28 Mill. M. für den Hauptvorfluter und etwa 10 Mill. M. für den Ausbau der Nebenläufe und der Kläranlagen.

Der erste Spatenstich wurde an der Mündung des neuen Unterlaufes der Emscher in den Rhein im Frühjahr 1906 getan. Die wichtigste Strecke zwischen Gelsenkirchen und dem Rhein ist nun ausgebaut. Das dicht bebaute Gebiet, die zahlreichen industriellen Anlagen und Verkehrswege machen die Ausführung zu einer recht schwierigen, insbesondere auch da, wo das neue Bett den alten Emscherlauf wiederholt kreuzt. Es ist ein tüchtiges Stück Arbeit in den fünf Jahren seit Inangriffnahme geleistet worden. Zu einem glücklichen Gelingen dürfte die tatkräftige zielbewußte Leitung der Bauausführungen durch den Direktor der Emscher-Genossenschaft, Brt. Middeldorf in Essen a. d. Ruhr, nicht zum wenigsten beigetragen haben. —

Wettbewerbe.

Zu einem engeren Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für eine Wandelhalle mit Konzertplatz längs des Strandes von Borkum waren von der Gemeinde mehrere Architekten aufgefordert. Die Beurteilung der Arbeiten hatten die Hrn. Geh. Brt. Koch in Hannover und Gemeindebaumeister Golle in Borkum. In der Sitzung des Gemeinderates von Borkum vom 13. Dez. d. J. wurde der Entwurf der Architekten Ziesel & Friederich in Cöln a. Rh. zur Ausführung gewählt. —

Ein Wettbewerb betr. Entwürfe für den Neubau des Oberrealschulgebäudes in Offenburg wird vom Stadtrat für in Baden ansässige selbständige Architekten zum 15. März 1911 erlassen. 3 Preise von 1300, 950 und 750 M. Ankäufe für je 300 M. bleiben dem Ermessen des Stadtrates nach Empfehlung der Preisrichter überlassen. Unter den Preisrichtern die Hrn. Stadtbaurat Strieder in Karlsruhe, Stadtbaumeister Thoma in Freiburg und Stadtbaumeister Wacker in Offenburg. Unterlagen durch das städt. Hochbauamt in Offenburg (Baden). —

Engerer Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Bismarckdenkmal in Uerdingen. Die Stadt Uerdingen beschloß, auf dem Rheindamm anstelle des alten Rheintores ein Bismarckdenkmal zu errichten und hat zur Erlangung von Entwürfen folgende Künstler zu einem engeren Wettbewerb eingeladen: Prof. H. Billing in Karlsruhe; Arch. Fr. Brantzky in Cöln; Arch. Breuhaus in Düsseldorf; Arch. W. Brurein in Berlin; Prof. Dr.-Ing. Theod. Fischer in München; Geh. Reg.-Rat Prof. Dr.-Ing. Henrici in Aachen; Prof. W. Kreis in Düsseldorf und Stadtbaudir. Prof. F. Schumacher in Hamburg. Das Preisrichteramt haben die Hrn. Prof. M. Dülfer in Dresden, Beigeordneter Rehorst in Cöln und Geh. Brt. Prof. Wickop in Darmstadt übernommen. Als Stellvertreter sind die Hrn. Reg.-Bmstr. Moritz in Cöln, kgl. Brt. Kullrich in Dortmund und Prof. Pützer in Darmstadt bezeichnet. —

In dem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für das Geschäftshaus Sohr an der Ecke der Jopen- und der Gr.-Wollweber-Gasse in Danzig wurde der Preis von 1500 M. dem Entwurf „Peter Thumb“ des Hrn. Karl Anton Meckel in Freiburg i. Br. zuerkannt. Die Entwürfe sind bis mit 31. Dez. 1910 in der Jopen-Gasse 2 öffentlich ausgestellt. —

Wettbewerb Gartenstadt Nürnberg. Die Frist ist bis 31. Jan. 1911 erstreckt. —

Inhalt: Der neue Zentralbahnhof der Pennsylvania-Eisenbahn in New York-City. (Fortsetzung.) — Seilschwebbahnen für Personenbeförderung. (Fortsetzung.) — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Der neue Zentralbahnhof der Pennsylvania-Eisenbahn in New-York-City.

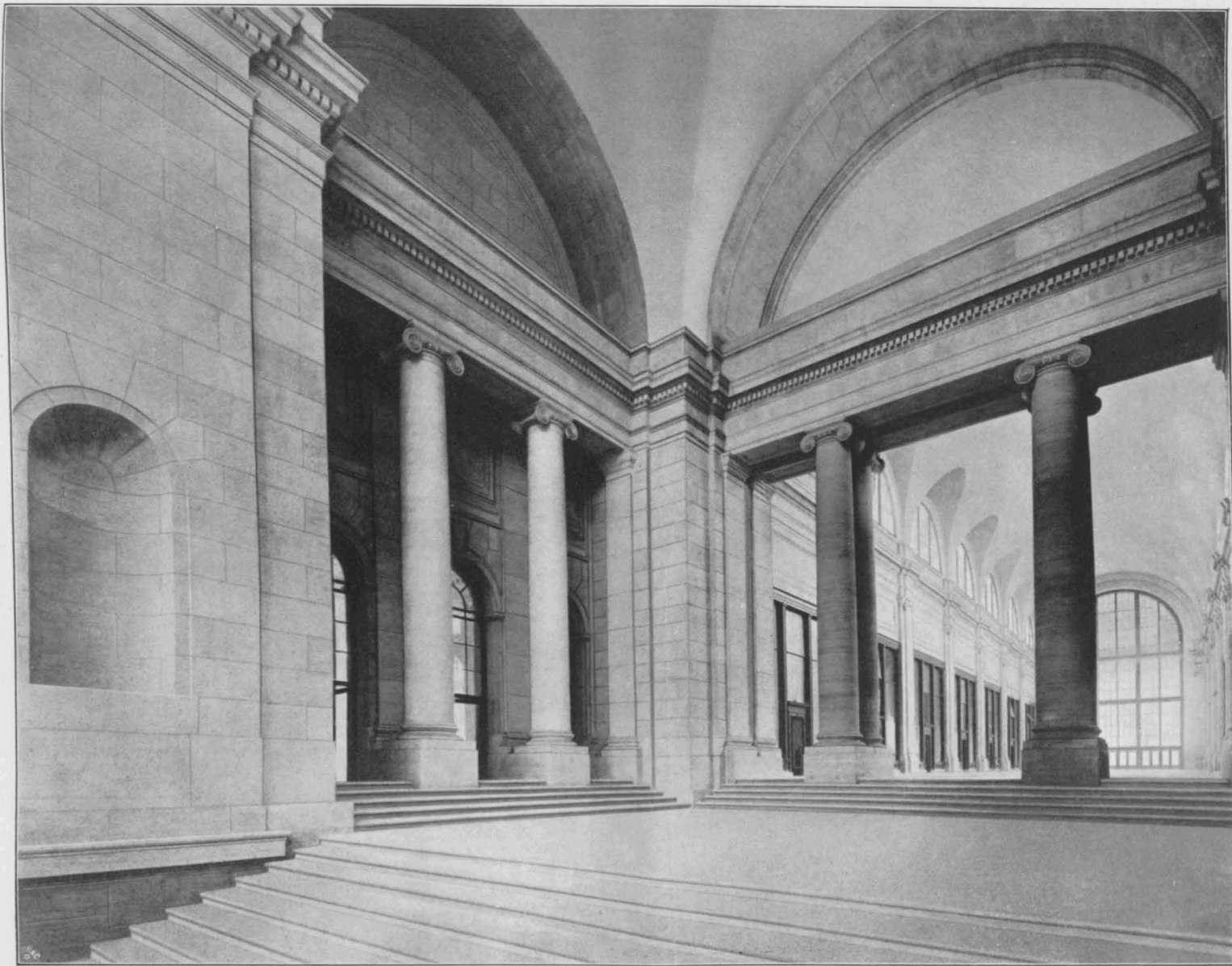
Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

An unsere Leser!



om Beginn des neuen Jahres ab werden unsere, nunmehr seit 7 Jahren der „Deutschen Bauzeitung“ angegliederten „Mitteilungen über Zement, Beton- und Eisenbetonbau“ im doppelten Umfang 24 mal im Jahr in der Stärke eines ganzen Bogens = 8 Seiten erscheinen. Wir glauben, damit den Wünschen unserer Leser bei dem sich stetig steigenden Interesse an der neuen Eisenbeton-Bauweise entgegen zu kommen und werden dadurch in die Lage versetzt, den Inhalt der „Mitteilungen“ wesentlich zu bereichern. Wir beabsichtigen ferner, die an sich schon reiche Illustrierung der „Mitteilungen“ noch durch Beigabe besonderer Kunstbeilagen zu erweitern. Zweck und Ziele der „Mitteilungen“ bleiben dieselben: Die Kenntnis von der Beton- und Eisenbeton-Bauweise und ihren mannigfaltigen Erscheinungsformen, die jetzt zum

notwendigen Rüstzeug jedes Architekten und Bauingenieurs gehört, weitesten Kreisen des Baufaches zu vermitteln. — Die Redaktion.



ER NEUE ZENTRAL-
BAHNHOF DER PENN-
SYLVANIA - EISENBahn
IN NEW YORK - CITY. *
ARCHITEKTEN: MAC
KIM, MEAD & WHITE.
* WANDELGANG MIT
TREPPE VON DER
HAUPT-WARTEHALLE.

DEUTSCHE
** BAUZEITUNG **
XLIV. JAHRGANG 1910
* * * NO. 103. * * *



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIV. JAHRGANG. No. 103. BERLIN, 24. DEZEMBER 1910.

Der neue Zentralbahnhof der Pennsylvania-Eisenbahn in New York-City.

(Schluß.) Hierzu die Bildbeilage dieser No., der No. 104-105, sowie die Abbildungen Seite 856, 857, 859 und die Abbildung in No. 104-105.

II. Die Ausgestaltung des Empfangsgebäudes.



für die Beurteilung der Raumverteilung des Empfangsgebäudes wird es nützlich sein, sich zwei Umstände vor Augen zu führen: einmal, daß, wie der Lageplan S. 828 zeigt, das Empfangsgebäude zwischen der 7. und der 8. Avenue, also zwischen zweien der 11 Hauptstraßenzüge liegt, welche den Stadtteil Manhattan von Norden nach Süden durchziehen und mittels der zahlreichen fischgrätenartig anschließenden Querstraßen aufteilen, und daß der 7. Avenue vor der 8. die größere Verkehrs-Bedeutung zukommt. Zum anderen, daß, wie der Querschnitt Seite 829 zeigt, für die Anlage des Empfangsgebäudes hauptsächlich fünf Geschosse in Frage kommen, und zwar das unterste Geschöß in Höhe der Gleise, welches gewissermaßen durch den Gleisplan Seite 846 dargestellt wird, ein Zwischengeschöß, S. 828 als Untergeschöß bezeichnet, das eigentliche Verkehrs-Hauptgeschöß in Höhe des Wartesaal-Fußbodens, ein Geschöß in Straßenhöhe und ein Obergeschöß (S. 828). Die Reisenden betreten das Empfangsgebäude in Straßenhöhe und steigen zum eigentlichen Verkehrsgeschöß eine Anzahl Stufen hinab. Die Wagen fahren von der 7. Avenue in den Eckbauten ein und

gelangen auf geneigten Ebenen zum Verkehrsgeschöß. Reisende, welche die Seiteneingänge zur allgemeinen Wartehalle benutzen, überschreiten die geneigten Fahr-Ebenen mittels einer Brücke (Seite 857). Zu den Ein-

geplan S. 828 zeigt, das Empfangsgebäude zwischen der 7. und der 8. Avenue, also zwischen zweien der 11 Hauptstraßenzüge liegt, welche den Stadtteil Manhattan von Norden nach Süden durchziehen und mittels der zahlreichen fischgrätenartig anschließenden Querstraßen aufteilen, und daß der 7. Avenue vor der 8. die größere Verkehrs-Bedeutung zukommt. Zum anderen, daß, wie der Querschnitt Seite 829 zeigt, für die Anlage des Empfangsgebäudes hauptsächlich fünf Geschosse in Frage kommen, und zwar das unterste Geschöß in Höhe der Gleise, welches gewissermaßen durch den Gleisplan Seite 846 dargestellt wird, ein Zwischengeschöß, S. 828 als Untergeschöß bezeichnet, das eigentliche Verkehrs-Hauptgeschöß in Höhe des Wartesaal-Fußbodens, ein Geschöß in Straßenhöhe und ein Obergeschöß (S. 828). Die Reisenden betreten das Empfangsgebäude in Straßenhöhe und steigen zum eigentlichen Verkehrsgeschöß eine Anzahl Stufen hinab. Die Wagen fahren von der 7. Avenue in den Eckbauten ein und



Blick in die Bahnsteig-Vorhalle gegen die 33. Straße.

gängen für Fußgänger und Wagen an der 7. Avenue und der 31. und 33. Straße treten weitere Eingänge an den gleichen Straßen, die unmittelbar zu einer glasüberdeckten Vorhalle führen, von welcher aus die Zugänge zu den Bahnsteigen erfolgen. Endlich ist auch von der 8. Avenue ein Ein- oder Ausgang zum und vom Bahnhof geöffnet.

Aus dem Geschoß in Straßenhöhe wird man unschwer erkennen, daß es die geneigten Ebenen für die Wagen waren, welche der vorderen, gegen die 7. Avenue gelegenen Hälfte des Gebäudes die Gestalt gegeben haben. Die Längenausdehnung war, wie aus dem Längsschnitt S. 835 hervorgeht, durch die Grenze der Neigung der schiefen Ebene bestimmt und daher notwendig. Sie ist durch Anlage von Läden nutzbar zu machen versucht. Die Läden entwickeln sich sowohl an der Vorderfassade hinter einer Kolonnade, wie zu beiden Seiten der geräumigen Wandelhalle, die auf eine Eintrittshalle folgt und in eine ähnliche Halle mündet, die der zentralen Wartehalle vorgelagert ist. Diese Halle mit ihrem römischen Thermenmotiv beherrscht das Empfangsgebäude und ist der Mittelpunkt des Verkehrs; um sie liegen auf der einen Seite ein Speisesaal und ein Frühstückszimmer, auf der anderen Seite die Hohlräume eines Wartesaales für Männer und eines Wartesaales für Frauen. In gleicher Einfachheit wie der vordere Teil dieses Geschosses gliedert sich der rückwärtige gegen die 8. Avenue; gehört ersterer der Öffentlichkeit, so gehört letzterer der Verwaltung, denn hier liegen in mehreren Geschossen Büroräume für die Verwaltung, Schlaf- und Speiseräume für das Zugpersonal, Verwaltungsräume der Pullmann-Gesellschaft usw. Wenig ist über das Obergeschoß zu sagen, es enthält im vorderen Teil die Lufträume der Hallen des Straßengeschosses, im rückwärtigen Teil nur Verwaltungsräume. Die organische Gliederung der Gesamtanlage zeigt sich am besten in der Vogelschau S. 826. Diese läßt erkennen, daß man keinen Wert darauf legte, die Anlage im amerikanischen Sinne der Höhe nach auszunutzen; es ist in dieser Beziehung ein merkwürdiger und erfreulicher Gegensatz wahrzunehmen zwischen der Luftraum-Ausnutzung des privaten Bauherrn und der der bauenden öffentlichen Faktoren.

Das Hauptgeschoß für den Verkehr ist das etwas unter Straßenhöhe liegende Geschoß der großen Wartehalle (S. 828 oben links). Zu dieser Halle führen von drei Seiten Treppen hinab und an ihrer Kurzseite sind zudem die Halteplätze für die Droschken, welche die Reisenden mit Gepäck dem Bahnhof zuführen. An der einen Langseite der Wartehalle sind auf gleicher Höhe die bereits erwähnten Warteräume für Frauen und für Männer angegliedert; vor ihnen befinden sich Telephonzellen, ein Zeitungsstand, eine Stelle für Auskünfte und Billett-Schalter. An der gegenüber liegenden Langseite befinden sich wieder Billett-Schalter, die Aufbewahrungsstelle für Handgepäck und eine Stelle für Telegramme. Hinter dieser Langseite entwickelt sich die geräumige Gepäckhalle von rechteckiger Anlage, an deren Langseiten die Wagen anfahren können, um das abgehende Gepäck abzuliefern oder das ankommende aufzunehmen. Die strenge Scheidung des Verkehrs, wie sie hier bei allen Zugängen, überhaupt auf dem ganzen Bahnhof grundsätzlich durchgeführt ist, kommt namentlich im rückwärtigen Teil der Anlage zum Ausdruck, wo die Zugänge zu den Zügen liegen. Von der auf der Höhe des Wartesaales liegenden Vorhalle führen einarmige Treppenzugänge zu den Bahnsteigen zu den abgehenden Zügen, während ähnliche kurze Aufgänge von Bahnsteighöhe zu der im darauffolgenden Geschoß liegenden Plattform für den Ankunftsverkehr leiten, von wo aus breite Treppenaufgänge den Reisenden entweder zu den Wartesaalen, zum Droschkenhof oder zur 31. und 33. Straße bringen. Auch die Verbindung des Bahnhofes mit den Stadtzügen fehlt nicht. Die Ansichten S. 848 und 849 zeigen anschaulich die aus den Plänen nicht auf den ersten Blick verständlichen Treppenaufgänge nach der Natur.

In seiner Gesamt-Auffassung ist der Bahnhof ein mächtiges Eingangstor zu der gewaltigen Stadt, die in ihrem Herzen betreten und verlassen wird. Wie die Grundrisse zeigen, schwebt der gesamte architektonische Aufbau mit seiner monumentalen Massenwirkung über dem Hohlen des Gleis-Geschosses. Es sind auch hier die Stahl- und Eisenkonstruktionen mit umhüllendem Werksteingefüge zur Anwendung gelangt, die im amerikanischen Hochbau der Gegenwart eine die formale Ausbildung der Gebäude in so hohem Maße beeinflussende Rolle spielen. Der verwendete Werkstein für den architektonischen Aufbau ist heimischer Granit und Travertin aus der Gegend von Tivoli bei Rom. Die warme gelbe Farbe dieses letzteren Steines und seine interessante Struktur verleihen der großen Halle ein eigenes Leben. Wo die konstruktiven Anordnungen sichtbar geblieben sind, wirken sie durch sich selbst und erhalten ihre Aesthetik durch die in ihnen wohnende Wahrheit und Zweckmäßigkeit des konstruktiven Gedankens. Das bezieht sich sowohl auf die großen Hallen S. 853 und 859, wie auch auf die Ausbildung der Plattformen S. 848 und 849.

Die formale Gestaltung des architektonischen Aufbaues ist ein Werk der Architektenfirma Mac Kim, Mead and White in New York, einer Künstler-Genossenschaft, von der nur noch ein Teilhaber, der Architekt William Rutherford Mead, lebt. Vor mehreren Jahren schon starb plötzlich Stanford White, der im Verein mit Charles Follen Mac Kim und dem Bildhauer Augustus Saint-Gaudens ein Künstler-Triumvirat bildete, das auf die künstlerischen Geschicke der Vereinigten Staaten von Nordamerika tiefgreifenden Einfluß besaß. Im Jahre 1909 folgte ihm unerwartet Charles Follen Mac Kim; es war ihm nicht beschieden, die Eröffnung seines letzten großen Werkes zu erleben, des Pennsylvania-Bahnhofes in New York. In einer Versammlung des „American Institute of Architects“, die am 15. Dezember 1909 zu Ehren des Verstorbenen abgehalten wurde, nannte ihn der Präsident der Vereinigten Staaten, Hr. William Howard Taft, einen amerikanischen Führer in einer der größten Künste. Und das war er. Wer die Kraft der Komposition und den Eindruck der Formensprache zu würdigen weiß, die von der öffentlichen Bibliothek in Boston, der Universitäts-Bibliothek in Columbia, dem Gebäude des Universitäts-Clubs in New-York, der Morgan-Bibliothek dasselbst und einer großen Reihe anderer Ausführungen ausgehen; wer in der Lage ist, den künstlerischen Anregungen zu folgen, welche die Firma für die bauliche Wiedergeburt einer Reihe von Städten der nordamerikanischen Union, vor allem für die städtebauliche Ausgestaltung von Washington, gegeben hat, muß dem Urteil, welches in jener Gedächtnis-Versammlung der hervorragenden amerikanischen Körperschaft gefällt wurde, beitreten.

Im New Yorker Empfangsgebäude der Pennsylvania-Eisenbahn galt es, eine ungeheure Baumasse wirkungsvoll zu gliedern und ihr das Gepräge eines Monumentalbaues zu verleihen, der das Verkehrswesen unserer Tage in dem Sinne verkörpert, in dem die Baugeschichte Abschnitte der baulichen Entwicklung festzulegen pflegt. Das Neue liegt in der Ausbildung des ungemein entwickelten Verkehrs-Organismus. Das Empfangsgebäude selbst trägt die Formen der antiken Welt. Die Art, in der Rom den Raum bezwang, ist hier zur Wiederanwendung gekommen. Die breit gelagerte Baumasse mit ihrer strengen dorischen Formensprache wird überragt von dem Motiv der Thermen des Diokletian. Der Grundgedanke in der Anlage und der Ausbildung der römischen Thermen ist dem Bahnhof dienstbar gemacht. Wie in anderen Fällen, so hat sich auch hier erwiesen, daß in der Bezwingung von Massen und Maßen das Vorbild des Altertums noch keineswegs abgetan ist. Auch im Zentralbahnhof der Pennsylvania-Eisenbahn in New York hat sich gezeigt, daß, was die Kunst anbelangt, Nordamerika trotz aller gelegentlichen selbständigen Regungen doch in der Hauptsache europäisches Kolonisationsgebiet geblieben ist. —

H.

Seilschwebbahnen für Personenbeförderung.

Von Professor M. Buhle in Dresden. (Schluß.)

Vb. Seilschwebbahn von Chamonix auf die Aiguille du Midi (Montblanc-Gruppe). (Schluß.)

Der Antrieb des Wagens, vergl. Abb. 31—35, S. 858, erfolgt mittels eines unter dem Tragseil (Abbildung 32) angeordneten endlosen Zugseiles (C) von 30 mm Durchm., außerdem ist noch ein drittes ebenso starkes Seil (B) als Bremsseil vorgesehen. Die beiden Seile B und C sind in der unteren Station (Abb. 29, S. 850) zusammen zunächst über zwei lotrechte Führungsscheiben von gro-

Wagens und den Gegenzug des Gegenseiles sofort das Bremsseil in Tätigkeit, an welchem der Wagen dann festgebremst wird; die Bremse kann auch vom Führerstand selbständig bewegt werden.

An den Abbild. 33—35, S. 858, sei die Ausbildung des Laufwerkes und der Bremsvorrichtung, die beide der Firma Cerretti & Tanfani patentiert sind, näher erläutert. Jedes Laufradpaar (Abbildung 34) ist in Traversen derart gelagert, daß sich die Zapfen *w* der Laufrollen in Schlit-

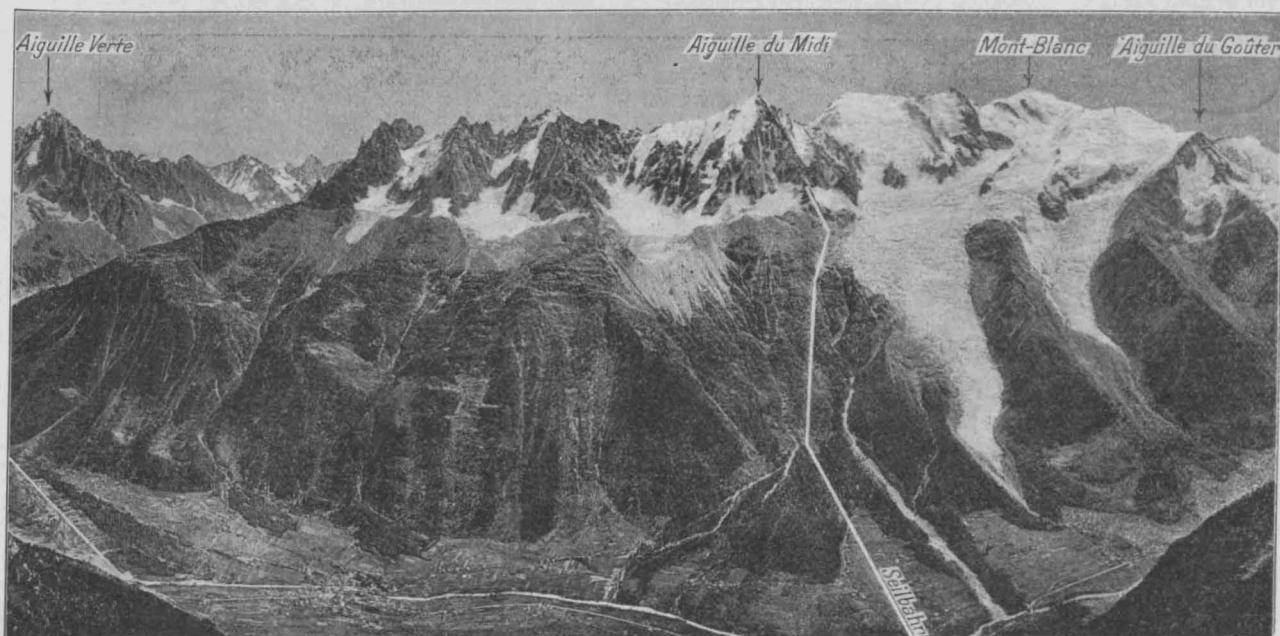


Abb. 36. Blick auf die Montblanc-Kette von Chamonix mit der geplanten Seilschwebbahn. (Die Linie verschwindet in der Natur.)

ßem Durchm. und dann um Gegenseiben geführt, in der oberen Station (Abb. 30 in No. 102), die jedesmal den Antrieb für die betreffende Bahnstrecke enthält, über mehrrollige Antriebscheiben, sowie um die erforderlichen Gegenseiben geschlungen. Die Gegenseiben in der unteren Station stehen mit dem Zugseil-Spanngewicht in Verbindung. Alle Seile, sowie sämtliche damit zusammenhängende Teile sind mit 10-facher Sicherheit berechnet.

Die Wagen, von denen für jede Strecke zunächst zwei für gleichzeitigen Aufstieg und Abgang vorhanden sind, fassen bequem 20—24 Personen (18 Sitzplätze) und wiegen vollbelastet 4 t. Sie bestehen aus dem Wagenkasten (Abbildung 31) und dem Laufwerk (Abbildgn. 32—35), an dem der Wagenkasten beweglich aufgehängt ist. Das Laufwerk selbst besteht aus 4 Laufrädern, die zu zwei und zwei in einem gemeinschaftlichen Gehäuse federnd gelagert sind (Abbildgn. 33 und 34), und zwar derart, daß ein Abspringen der mit Doppelflanschen versehenen Laufräder vom Tragseil ausgeschlossen ist. Bei einem etwaigen Reißen des Zugseiles tritt durch das Eigengewicht des

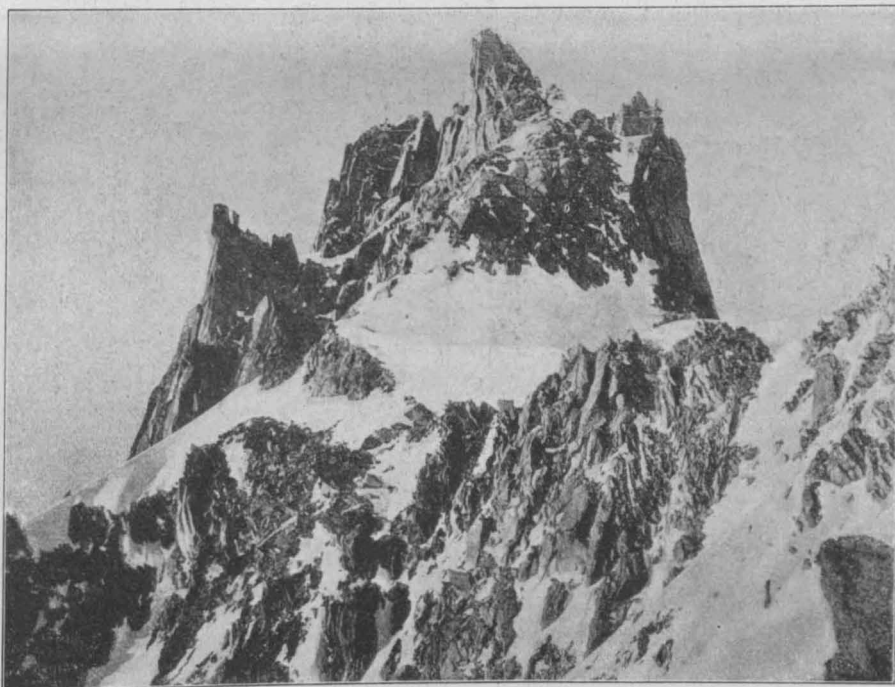


Abbildung 37. Geplante Endstation auf der Aiguille du Midi.

zen *t* auf- und abwärts bewegen können; und zwar stehen die Rollenachsen durch Vermittlung der beiden Bügel *u* unter dem Einfluß der Spiralfeder *v*, die sie gegen das Tragseil andrückt, falls eine Entlastung der einen oder anderen Rolle eintritt. An den Traversen der beiden Laufradpaare ist ein Tragbalken gelenkig aufgehängt, auf welchem das Wagen-Gewicht mittels einer Zugstange (Abbildung 33) übertragen wird. An diesem Trag-Balken,

der natürlich exzentrisch zur Ebene der Laufrolle angeordnet sein muß, ist zur Sicherheit noch ein Gegenrollenpaar *q* (Abbildung 34) befestigt, welches das Tragseil von unten umfaßt, sobald die Entlastung einer Rolle so weit geht, daß die Zapfen den tiefsten Punkt des Schlitzes *t* erreicht haben. Der große Abstand zwischen Gegenrolle und Tragseil war nötig, um die Tragseilschube an den Stützen durchzulassen; es sind an den Stützen Führungsschienen angeordnet, welche die Gegenrollen auf alle Fälle im erforderlichen Abstand halten.

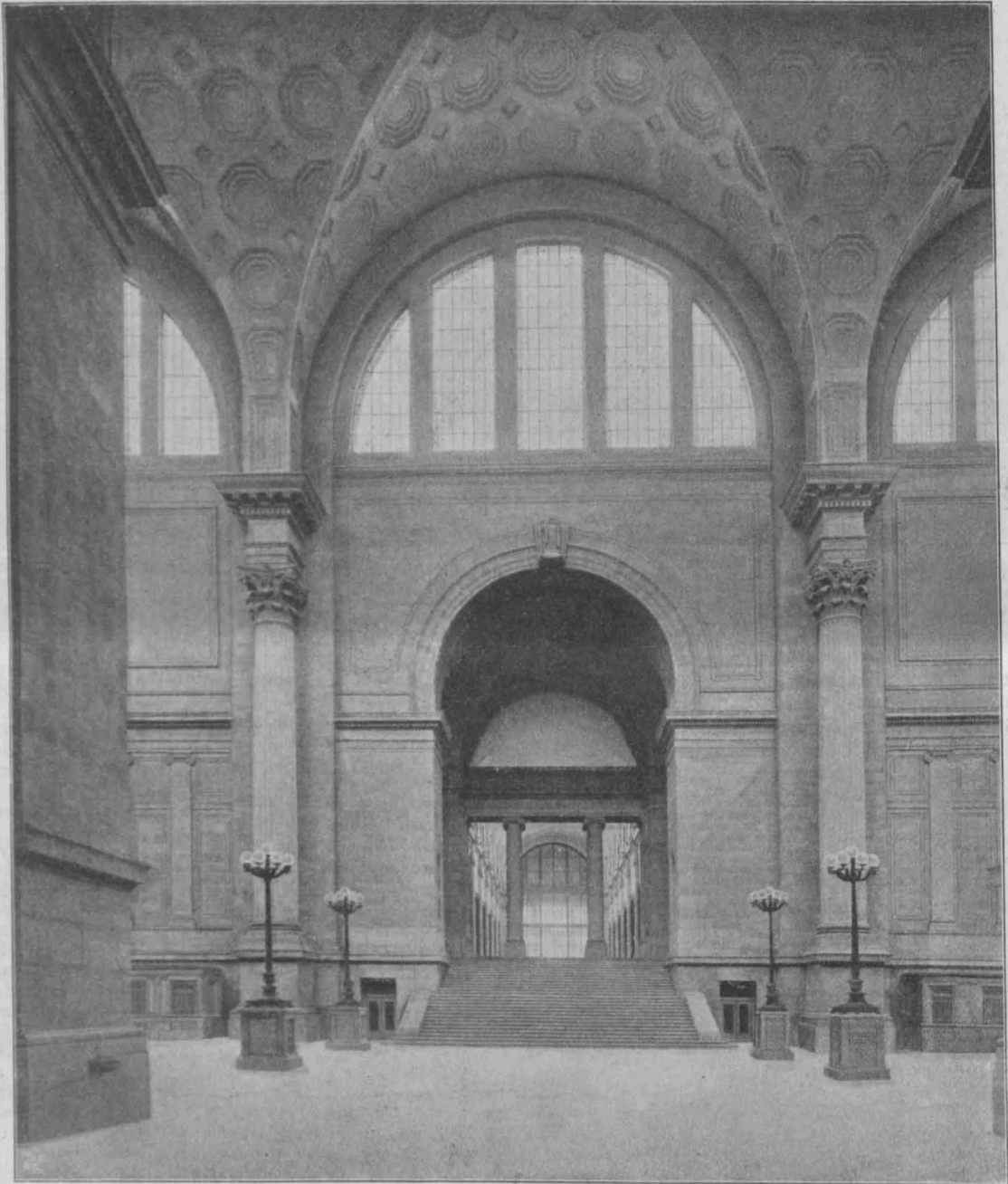
Aus den Abbildgn. 33 und 35 ist das Bremsgestänge ersichtlich, das bei Bruch des Zugseiles die Bremse aus-

löst und den Wagen am Bremsseil festklemmt. Wie aus Abbildung 33 hervorgeht, greift links am Bremsgestänge das Gegenseil, rechts das Zugseil an; dazwischen liegt ein sich aus verschiedenen Hebeln und Zwischenstücken zusammensetzendes Gestänge, an welchem in o_2 (Abb. 35) der Wagen aufgehängt ist. Das Hauptstück des Gestänges bildet ein Doppelhebel a , drehbar um o_1 , an dem links durch Vermittlung des Zwischenstückes e und des um o_3 drehbaren zweiarmigen Hebels f das Gegenseil G , rechts durch das Zwischenstück l , die um o_4 drehbaren Hebel k und i , und das Zwischenstück h das Zugseil Z angreift. An dem dritten Ende des Hebels a (vergl. auch Abbildg. 33)

der Nase heraus, und es kann sich nun ebenfalls Hebel k und damit der Hebel a nach unten bewegen, sodaß die Zugstange zum Bremswerk Last erhält.

Beim Einschalten der Bremse bildet der Zug des Bremsseiles mit dem des Gegenseiles ein Kräftepaar, das bei größerer Fahrgeschwindigkeit die beiden hinteren Laufrollen abzuheben versucht. Dem wirken die Gegenrollen q (Abbild. 34) entgegen und die schon beschriebene federnde Lagerung der Laufrollen in den Radgestellen.

Die gewöhnliche Fahrgeschwindigkeit der Wagen soll 2,5 m/Sek. betragen. Der größte Zug, welcher durch das Gewicht des voll besetzten Wagens im Zugseil auftreten



Allgemeine Warte Halle mit Blick in den Wandelgang.
Der neue Zentralbahnhof der Pennsylvania-Eisenbahn in New York-City.

faßt eine Zugstange an, die das Wagengewicht nach oben auf das Bremswerk überträgt, sobald das Zugseil reißt, weil dann Hebel a durch Wagengewicht und Gegenseilzugherunterfällt, während die Stange keine Last überträgt, solange das Zugseil gesund ist und Hebel a hochhält. Um nun auch das Bremswerk in Fällen der Gefahr von Hand betätigen zu können, ist am oberen Ende des Hebels k eine Sperrklinke m (Abbildung 35) befestigt, die in eine Nase des Hebels i eingreift und in dieser festgehalten wird durch den die Klinke mittels Federdruck stützenden zweiarmigen Hebel p , an dessen unterem Ende ein Handseil angreift. Wird nun dieses gezogen, so dreht sich Hebel p , die Klinke m verliert ihre Stütze und gleitet aus

kann, ist 5,5 t, dafür ist ein größter Arbeitsaufwand von 92 PS. erforderlich; durchschnittlich ermäßigt sich dieser Betrag jedoch auf rd. 50 PS. Der Antrieb erfolgt in den oberen Stationen (Abb. 30 in No. 102) durch einen Elektromotor, der unmittelbar auf eine wagrechte Welle arbeitet, auf der ein Geschwindigkeits-Reduktor angebracht ist. Von dieser Welle wird die Kraft durch ein zweites Zahnradpaar mit geschnittenen Pfeilzähnen auf die zweite Vorgelegewelle übertragen und durch ein Kegelräderpaar der Hauptkönigswelle zugeführt, auf welcher die mehrrolligen Antriebscheiben sitzen, um die das Zugseil geschlungen ist. Der gesamte Betriebsmechanismus kann durch vier Bremsen geregelt bzw. zum Stillstand gebracht werden;

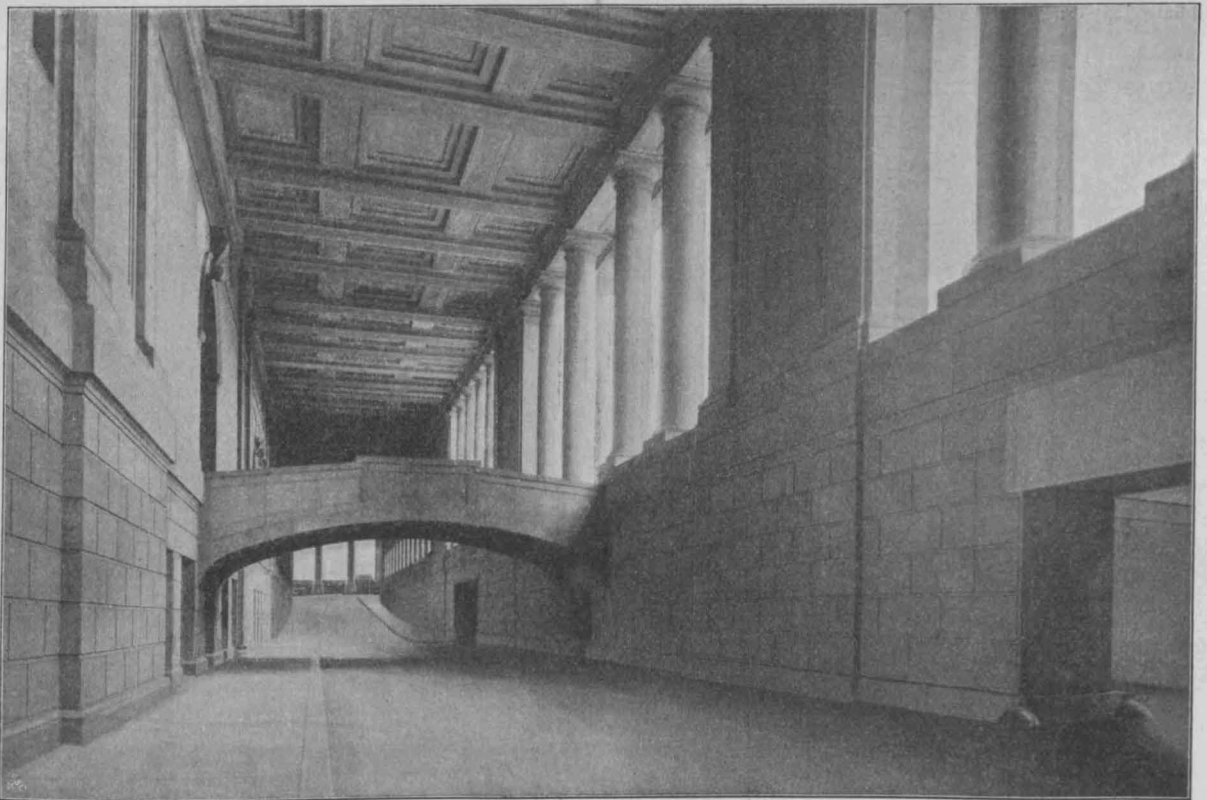
eine elektromagnetische Bremse sitzt auf der Motorwelle und kann vom Stand des Maschinisten aus betätigt werden; sie arbeitet jedoch selbsttätig bei Stromunterbrechungen, sowie bei Ueberschreitung der üblichen Geschwindig-

welche dazu dient, bei etwaigem Bruch der Kegelräder die Bahn zu bremsen.

Wie schon bemerkt, verkehren auf jeder Strecke zunächst nur zwei Wagen, die mit dem Zugseil fest verbun-



Blick in die mit Läden ausgebaute Wandelhalle.



Blick in die Droschken-Zufahrtsstraße mit Brückenzugang zur großen Wartehalle.
Der neue Zentralbahnhof der Pennsylvania-Eisenbahn in New York-City.

keit; auf der zweiten Vorgelegewelle sitzen zwei Backen-Bremsen, von denen die eine selbsttätig wirkt und die andere vom Maschinisten zu bedienen ist; ferner ist auf der Hauptkönigswelle noch eine Handbremse angeordnet,

den sind. Eine etwaige spätere Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bahn will die Firma Ceretti & Tanfani dadurch erreichen, daß ein zweites Wagenpaar mit eigenem Zugseil in einem derartig berechneten Abstand von den

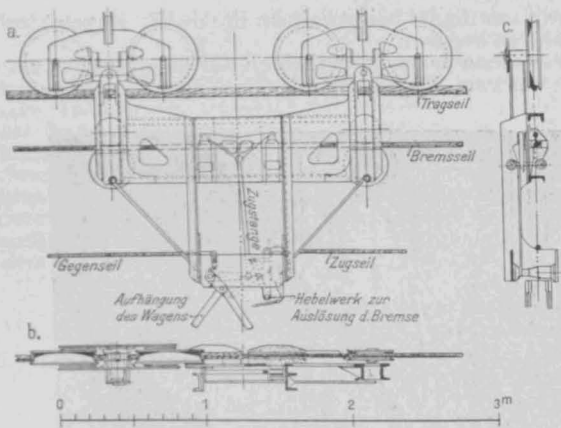


Abbildung 33 a—b. Traggstell des Wagens mit den Laufrädern.

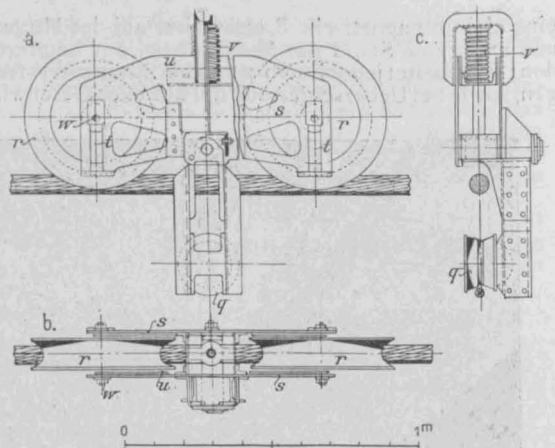
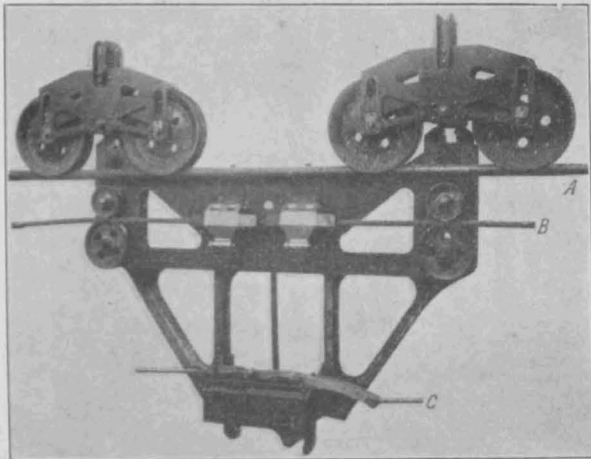


Abbildung 34 a—c. Ausbildung des Laufwerkes.



A Tragsseil. B Bremsseil. C Zugseil.

Abbildung 32. Traggstell des Wagens mit den Laufrädern.

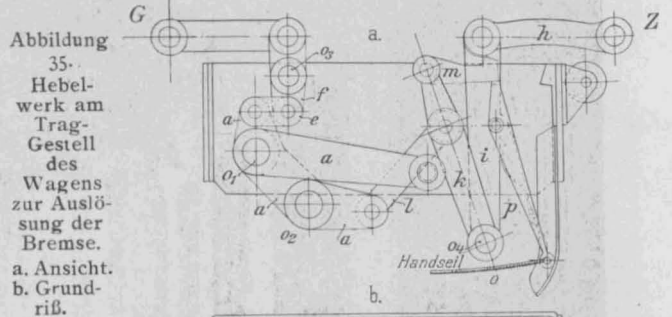


Abbildung 35. Hebelwerk am Traggstell des Wagens zur Auslösung der Bremse. a. Ansicht. b. Grundriß.

Abbildung 31 bis 35. System Ceretti & Tanfani und Strub.

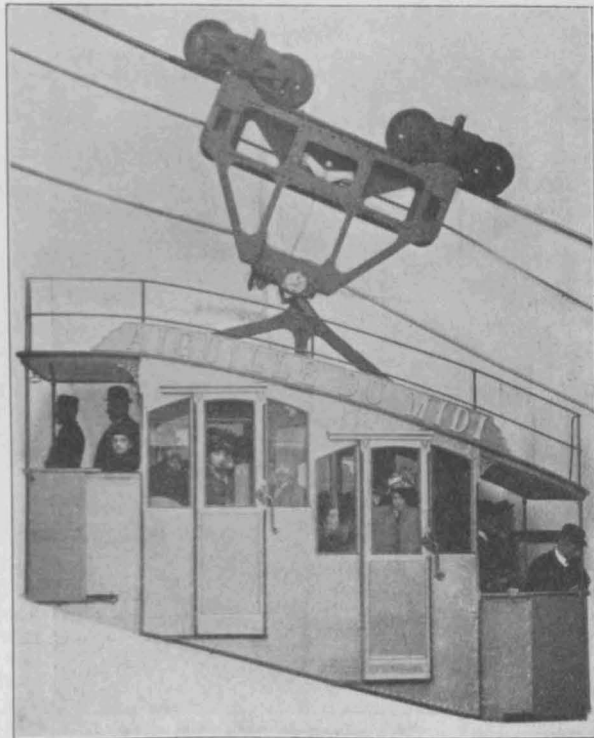
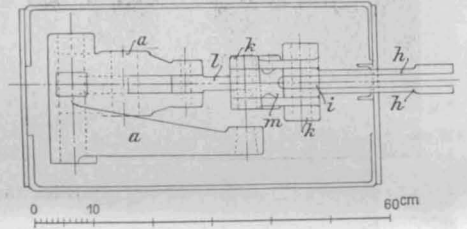
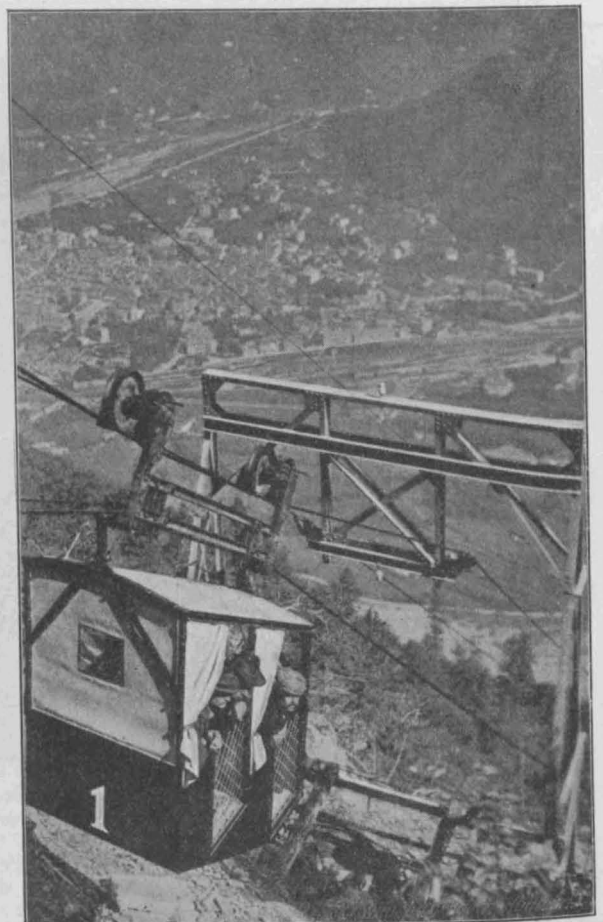


Abbildung 31. Wagen der Seilschwebebahn auf die Aiguille du Midi (Montblanc).

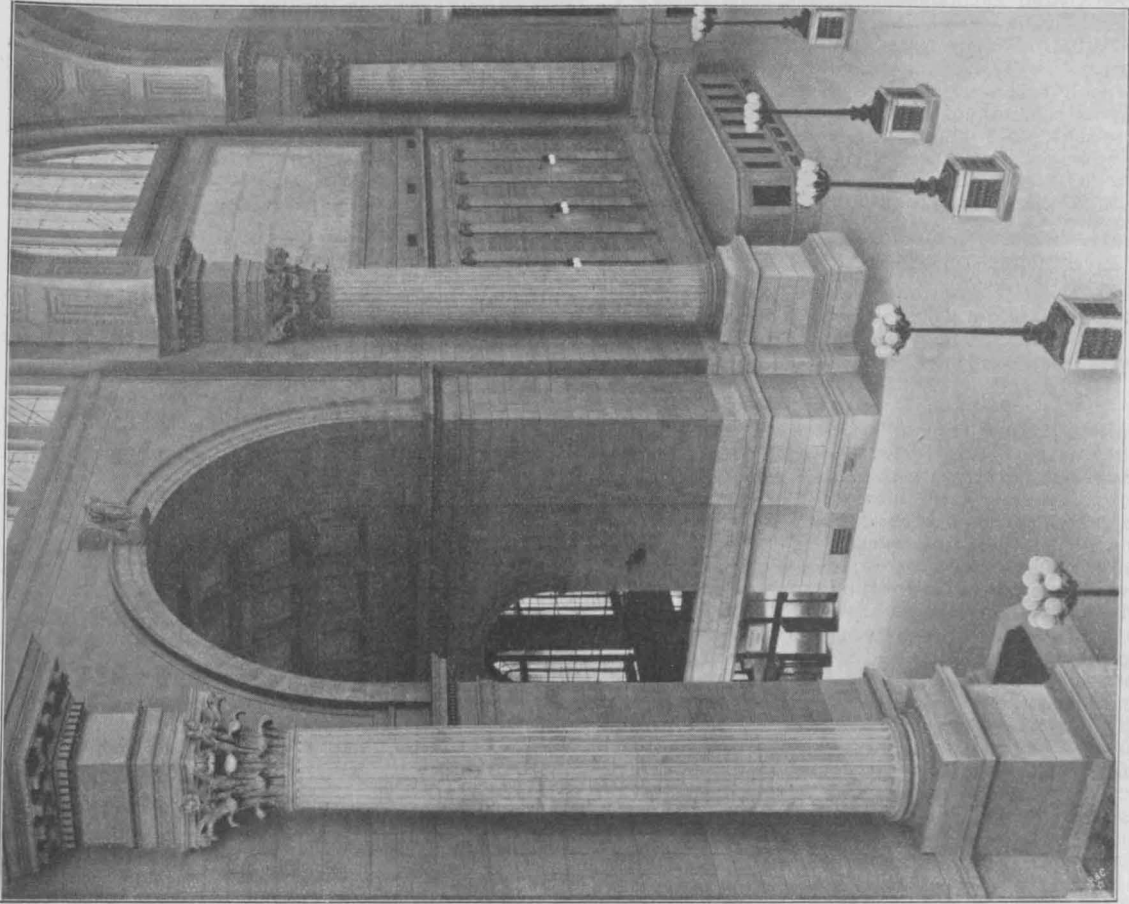
Abbildung 26 (rechts). Wagen und Seilstützung der Kohlern-Seilschwebebahn bei Bozen. (Text S. 838.)

Seilschwebebahnen für Personenbeförderung.



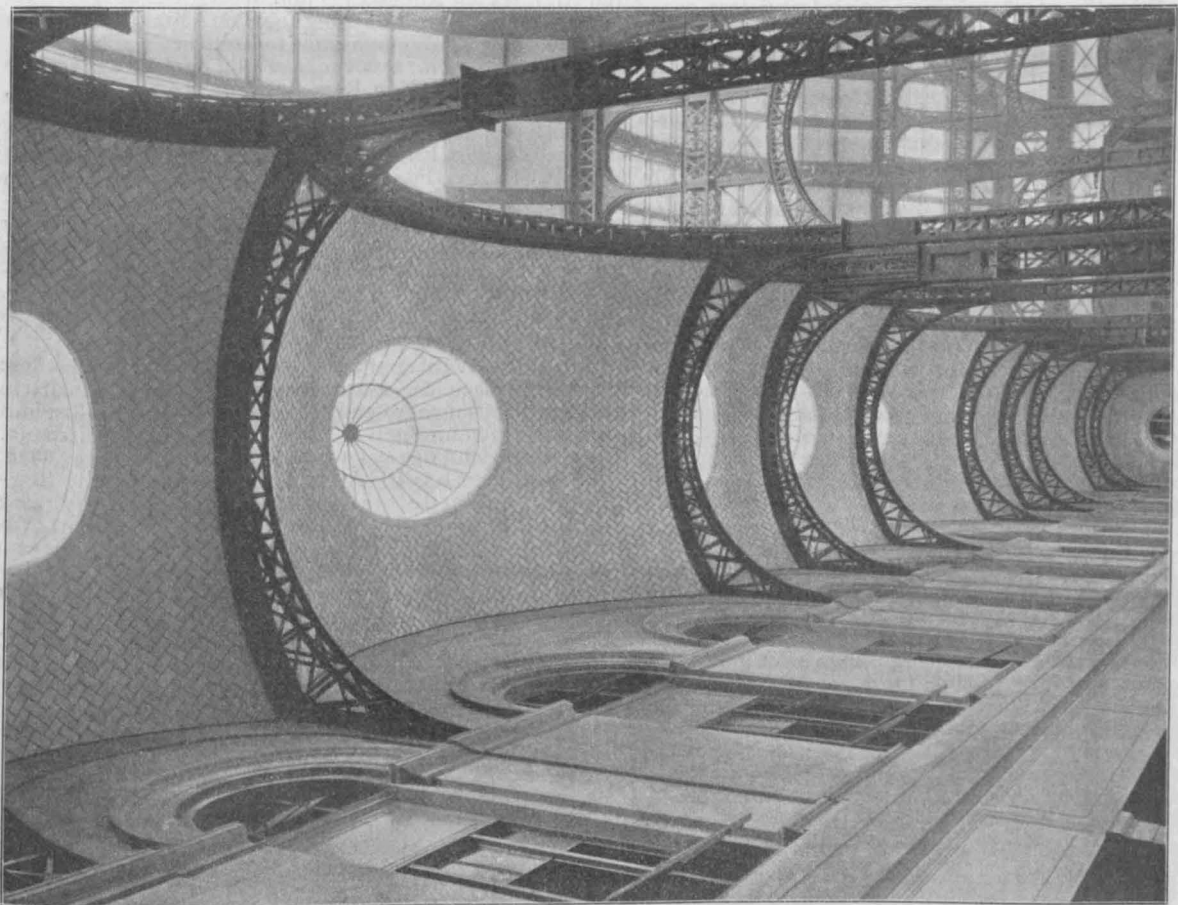
ersteren angeordnet wird, daß der Seildurchhang nicht größer wird, als bei Anwendung nur eines Wagenpaares.

In der Abb. 36, S. 855 ist in ein Bild der Montblanc-Kette die Linienführung der Bahn bis zur Aiguille du Midi ein-



Teil der Wartehalle mit Ausgang zur Bahnsteig-Vorhalle für Abfahrt.

Der neue Zentralbahnhof der Pennsylvania-Eisenbahn in New York-City.



Blick gegen die Decke der Bahnsteig-Vorhalle.

Es ist dann also weder nötig, das Tragseil zu verstärken, noch es höher zu legen, um den vorgeschriebenen Abstand der Wagenunterkante über Gelände einzuhalten.

gezeichnet (in der Naturselbstverständlich kaum sichtbar), und in Abbildung 37 ist die wundervolle Bildung der „Spitze“ selbst dargestellt, die von der Bahn erreicht wer-

den soll. Diese letzten Bilder lassen am besten erkennen, daß keine andere Bahnart so geeignet erscheint, selbst die größten Geländeschwierigkeiten mit Aufwand verhältnismäßig geringer Kosten zu überwinden, wie gerade die Seilschwebbahn. Nahe unterhalb der Spitze gestatten die örtlichen Verhältnisse die Anlage eines Felsenhotels mit großen Plateaus und Terrassenanlagen in 3800^m Meereshöhe, über die sich die eigentliche Spitze noch 50^m hoch wie ein Aussichtsturm erhebt. Von dort ist wieder abwärts nach der Vallée Blanche (+ 5564^m) noch ein kleiner Aufzug geplant, der hier die großen, ganz ebenen Gletscher und Schneeflächen zugänglich machen würde, die jetzt im Winter überhaupt nicht, im Sommer nur auf schwierigem Wege in achtstündiger Kletterei zu erreichen sind.

Die Finanzierung des Unternehmens, dessen Anlagekosten sich je nach der Ausstattung der Hotelanlagen am Glacier des Bossons, auf der Spitze und im Valée Blanche auf etwa 2,5—4 Millionen Frs. belaufen würden, ist in Verbindung mit französischen Geldleuten erfolgt. Strub

Tote.

E. v. Autenrieth †. Im Alter von 69 Jahren ist am 15. Dezember d. J. in Stuttgart Baudirektor Eduard von Autenrieth nach längerem Leiden gestorben, nachdem ihn seine gesundheitlichen Verhältnisse schon vor drei Jahren genötigt hatten, sein Amt als Professor für technische Mechanik an der Abt. für Bauingenieurwesen der Techn. Hochschule in Stuttgart niederzulegen. Er gehörte zu der nicht großen Zahl von Ingenieuren, die durch besondere Befähigung und gründliche mathematisch-physikalische Schulung berufen sind, an der Lösung der schwierigsten Aufgaben der Ingenieurmechanik mitzuarbeiten und hier neue Wege zu weisen. Durch die Art seines Studiums gewann er hierfür die sichere Grundlage, denn nachdem er 1857 bis 62 zunächst an der Polytechnischen Schule zu Stuttgart Bauingenieurwesen studiert hatte, besuchte er zur Vertiefung seiner mathematischen Kenntnisse zunächst die Universität seiner Vaterstadt Tübingen und hörte dann noch mehrere Jahre lang Vorlesungen in Paris an der École des ponts et chaussées, an der Sorbonne und dem Collège de France. So ausgerüstet kehrte er Mitte der 60er Jahre nach seiner Heimat zurück und übernahm nach einiger praktischer Tätigkeit beim Eisenbahnbau eine Stelle als Assistent am Polytechnikum zu Stuttgart, wo er sich bald auch als Privatdozent habilitierte. Seitdem ist er dem Lehramt treu geblieben, das er, abgesehen von einem Zeitraum von zwei Jahren, während dessen er eine Professur für Brückenbau und Baumechanik an der Technischen Hochschule zu Brunn bekleidete, seit 1873 ununterbrochen 34 Jahre an der Technischen Hochschule zu Stuttgart ausgeübt hat. Die große Zahl theoretisch tüchtig geschulter Ingenieure, die aus dieser Anstalt hervorgegangen sind, sprechen für den Erfolg seiner Lehrtätigkeit. Autenrieth entfaltete außerdem eine lebhaft literarische Tätigkeit, die zumeist allerdings in Einzelabhandlungen zu Tage trat, die vielfach in der „Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure“ veröffentlicht sind und sich durchweg durch die klare Art der Darstellung auszeichnen. An größeren Arbeiten ist eine statische Berechnung der Kuppelgewölbe und vor allem seine „Technische Mechanik, ein Lehrbuch der Statik und Dynamik“ zu nennen, deren erster Band 1900 erschien und die dazu bestimmt war, eine Zusammenfassung seiner zerstreuten Veröffentlichungen und seiner Vorträge zu bilden. Zu einem Abschluß des Werkes hat es der Tod nicht kommen lassen, der in Autenrieth einen bedeutenden Vertreter der neuzeitlichen Ingenieurwissenschaft dahingerafft hat. —

Wettbewerbe.

Ein Preisausschreiben zur Erlangung von Entwürfen für den Neubau eines Schützenhauses und einer Schießhalle der Schützengilde in Beuthen in Oberschlesien erläßt der Vorstand der Gilde für Architekten deutscher Reichsangehörigkeit zum 1. März 1911. Vorgesehen drei Preise von 2000, 1000 und 500 M.; Ankäufe für je 200 M. vorbehalten. Im Preisgericht u. a. die Hrn. Stadtbrt. Berg in Breslau, Stadtbrt. Brugger und gräfl. Baumstr. Wiczorek in Beuthen. Unter den Stellvertretern Bauinsp. Müller in Beuthen. Unterlagen gegen 3 M., die zurückerstattet werden, durch den Vorstand der Schützengilde in Beuthen. —

Ein Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein württembergisches Reformations-Denkmal in Stuttgart wird vom Denkmal-Ausschuß für die in Württemberg ansässigen oder geborenen Künstler erlassen. Der Wettbewerb wird als Vor-Wettbewerb betrachtet, in welchem vier Entwürfe ein Honorar von je 1000 M. erhalten sollen. Die Verfasser dieser Entwürfe werden darauf zu einem engeren Wettbewerb aufgefordert, zu dem weitere Künstler hinzuzuziehen

rechnete eine sehr günstige Rentabilität für das Unternehmen heraus.

VI. Schlußbemerkungen.

Die Seilschwebbahn, die als Beförderungsmittel für leblose Güter schon seit einer großen Reihe von Jahren gebräuchlich ist, steht für den Transport von Personen erst am Anfang ihrer Entwicklung. Die Schweiz hat zuerst von dem neuen Gedanken praktischen Gebrauch gemacht und ihren kühnen Ingenieurwerken durch den Wetterhorn-Aufzug und die Montblanc-Schwebbahn ein neues bedeutsames Glied eingefügt. Die Vorzüge, die diesem System inne wohnen, vor allem die große Wirtschaftlichkeit, werden ihm, da die technischen Hilfsmittel einen sicheren Betrieb gewährleisten, ein weites Anwendungsgebiet, insbesondere in den schwierigen Geländebeziehungen der Gebirge sichern. Die Grundlagen für eine solche Entwicklung aber haben der deutsche Ingenieur Feldmann und der überaus rührige schweizer Ingenieur Strub geschaffen, die beide den vollen Erfolg ihrer Arbeit leider nicht mehr erleben sollten. —

der Denkmal-Ausschuß sich vorbehält. Das wäre ein ganz ungewöhnlicher Vorgang, dem gegenüber wir ausdrücklich die Frage aufwerfen möchten, ob die Preisrichter dazu ihr Einverständnis erklärt haben. Einem der am engeren Wettbewerb beteiligten Künstler wird auf Vorschlag des Preisgerichtes vom Denkmal-Ausschuß die Ausführung übertragen werden. Das Preisgericht besteht unter anderen aus den Hrn. Ob.-Brt. L. Eisenlohr, Arch. M. Elsässer, Bildhauer Prof. Habich und Maler Prof. R. von Haug in Stuttgart, sowie Prof. Dr. Theodor Fischer in München. Unterlagen gegen 2 M., die zurückerstattet werden, durch die evangelische Kirchenpflege Stuttgart. —

Ein internationales Preisausschreiben zur Erlangung von Entwürfen für einen Justizpalast in Athen ist von der griechischen Regierung in Aussicht genommen. Die Bausumme ist mit 4 Mill. Frs. veranschlagt, die bereits in den Etats von 1911 und 1912 gefordert werden, sodaß mit dem Bau ungesäumt begonnen werden dürfte. Als Preise sind ein I. Preis von 20000 und ein II. Preis von 10000 Drachmen (etwa 0,75 M.) angenommen. Wir kommen nach dem Erlaß des Ausschreibens darauf zurück. —

Wettbewerb Realgymnasium Bredeneu. In dem unter den Architekten Rheinlands und Westfalens ausgeschriebenen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Neubau eines Realgymnasiums in Bredeneu waren 92 Entwürfe eingegangen. Das Preisgericht, dem als auswärtige Mitglieder die Hrn. Geh. Reg.-Rat Prof. Henrici-Aachen, Prof. W. Kreis-Düsseldorf und kgl. Bt. Kullrich, Stadtbrt. in Dortmund, angehörten, erteilte den I. Preis in Höhe von 2500 M. dem Entwurf der Hrn. Hans Tietmann und Karl Wolff in Düsseldorf, je einen gleichen Preis von 1250 M. anstelle des II. und des III. Preises den Hrn. Laurenz Lander & Otto Herold in Düsseldorf und Willy Dietsch & Fritz Fuß in Düsseldorf. Angekauft zum Betrage von je 800 M. wurden die Entwürfe der Hrn. E. Fahrenkamp & Friedr. Kühnen in Düsseldorf, Dipl.-Ing. Wilh. Oldemeier & Albin Hans in Bielefeld und Hans Tietmann & Karl Wolff in Düsseldorf. —

In einem Wettbewerb betr. Entwürfe für den Um- und Erweiterungsbau der Restaurationshallen der Stadthalle in Barmen, erlassen vom Verschönerungs-Verein daselbst und auf Barmer Architekten beschränkt, liefen 23 Arbeiten ein. Das Preisgericht, das aus den Hrn. Stadtbrt. Köhler, Geh. Bt. Winchenbach, Arch. Stadtverord. Stahl, Reg.-Bmstr. Prof. Werdemann und Stadtbauinsp. Freygang bestand, verlieh den I. Preis von 500 M. dem Entwurf „Vaterstadt“ des Hrn. Peter Klotzbach; den II. Preis von 300 M. dem Entwurf „Revue“ des Hrn. Friedr. Karl Diederichs. Angekauft wurden die Entwürfe der Hrn. Fritz Hüsgen und Aug. Homberg. —

Wettbewerb Bebauungsplan der Stadt Haltern i. Westf. Eingelaufen 36 Entwürfe. Den I. Preis errang der Entwurf „Kiwitt“ der Hrn. Meffert und Habel in Barmen; den II. Preis der Entwurf „Haltern“ des Hrn. Schmidt in Stuttgart; den III. Preis der Entwurf „Mit geringen Mitteln usw.“ der Hrn. Osc. Lange und Erich Jäckel in Wilmersdorf. —

Wettbewerb „Wohnhaus Zeise“ in Görlitz. Der Verfasser des Entwurfes „Gutbürgerlich“, welcher mit dem II. Pr. ausgezeichnet wurde, ist Hr. Arch. Fritz Doleschal in Mainz.

Wettbewerb Rathaus Heidelberg. Nach einem Beschluß des Stadtrates soll der aus dem Wettbewerb mit dem I. Preis hervorgegangene Entwurf des Hrn. Willy Graf in Stuttgart der Ausführung zugrunde gelegt werden. Die Bearbeitung und die Leitung der Bauausführung soll Hrn. Arch. Franz Kuhn in Heidelberg übertragen werden. —



* BEILAGE FÜR VEREINE *

Berichte über Versammlungen und Besichtigungen.

Bund Deutscher Architekten. Auf der Tagung des Bundes in Weimar 1910 hielt Hr. Arch. Wilh. Brurein aus Charlottenburg einen Vortrag über „Mißstände im Wettbewerbswesen und Vorschläge zu ihrer Abhilfe“, dem wir Folgendes entnehmen:

Der freie Wettbewerb, der bei großen Aufgaben wohl geeignet erschien, die Baukunst zu fördern, hat in seiner heutigen Ausartung Mißstände gezeitigt, die der Abhilfe dringend bedürfen. In den sieben Jahren seit Gründung des „Bundes Deutscher Architekten“ in Frankfurt a. M. im Jahre 1903 ist es mit einer Besserung dieser Zustände im Großen und Ganzen bei dem Wollen geblieben und wir sind praktisch nicht einen Schritt vorwärts gekommen. Es wird auch erst von dem Tage an besser werden, wo wir entschlossen unsere Geschicke in die eigene Hand nehmen.

Seit einer Reihe von Jahren besteht die Praxis, selbst für unbedeutende Bauaufgaben allgemeine Wettbewerbe auszuschreiben, an denen sich meist Anfänger beteiligen. Wird dadurch einerseits der Allgemeinheit unnützer Aufwand und Mühe zugemutet, befriedigt trotz der Masse der eingegangenen Lösungen sehr oft das Ergebnis nicht, so wird andererseits den zur Lösung am meisten berufenen, am Platze ansässigen Baukünstlern mancher Auftrag entzogen und dadurch oft auch die einer Landschaft eigentümliche Bauweise verwischt. Für solche, zuweilen auch für große Aufgaben ist der ideale Zustand ohne Zweifel der: „den rechten Mann zu wählen und mit ihm, gemeinsam von Mensch zu Mensch verhandelnd, das Werk durchzuführen“. Sollte es jedoch an dem zur Lösung der Aufgabe geeigneten Baukünstler mangeln, kann sich der Bauherr nicht für eine für die Ausführung geeignete Persönlichkeit entscheiden, so wäre ein engerer bezahlter Wettbewerb unter einigen namhaften, womöglich am Platze ansässigen Baukünstlern zu empfehlen.

Wird aber für große und besondere Aufgaben ein allgemeiner öffentlicher Wettbewerb ausgeschrieben, so dürfte, damit sich auch die Besten beteiligen, nicht der jetzt immer mehr gebräuchliche „Ideenwettbewerb“ zur Ausschreibung gelangen. Ich meine damit diejenigen Wettbewerbe, bei denen der Bauherr keine Verpflichtung für die Auftragserteilung an einen der Sieger übernimmt, sich vielmehr jedes Recht über die Verwendung der preisgekrönten und angekauften Entwürfe vorbehält. Es müßte vielmehr der Auftrag an einen der Sieger in Aussicht gestellt werden. Ueberhaupt sollte der Zweck aller Wettbewerbe (soweit es sich nicht zunächst um die Erledigung von Vorfragen handelt) nicht sein, eine gute Idee, sondern den für die Ausführung am besten geeigneten Baukünstler zu finden.

Eine billige Erwartung ist diese: „In den Ausschreibungs-Bedingungen klar zum Ausdruck zu bringen, daß ein I. Preis, eine Mindestzahl von Arbeiten selbstverständlich vorausgesetzt, verteilt wird und daß damit der Auftrag verbunden ist.“ Diese Verpflichtung erscheint auf den ersten Blick etwas hart für den Bauherrn, trägt aber andererseits den Anreiz zur Beteiligung der besten Kräfte in sich und dient somit doch nur den Interessen des Bauherrn.

Heute wird manches Mal auf den Preis hingearbeitet statt auf die Ausführung, weil für sie die Aussichten zu gering sind. Manche ausgezeichnete Arbeit läßt sich für die Bausumme nicht ausführen. Kommt es dann doch zum Auftrag, so hilft sich der Dekorateur durch Reduzieren oder Ueberschreiten der Bausumme.

Da es in der Praxis aber auch vorkommen kann, daß wichtige Gründe dafür sprechen, dem Sieger den Auftrag nicht zu erteilen, so sollte diese Möglichkeit in den Ausschreibungs-Bedingungen schon vorgesehen, und für diesen Fall eine Prämie für den Sieger ausgesetzt werden, falls ihm die Ausführungsarbeiten nicht im vollen Maße übertragen werden können. Dagegen sollte dem Bauherrn das Recht zustehen, bei Uebertragung der Ausführung an einen der Ausgezeichneten diesem die erwähnte Prämie auf das spätere Gesamthonorar in Anrechnung zu bringen.

Sehr oft glaubt man, mit dem durch den Wettbewerb gefundenen relativ guten Grundriß und der Fassadenskizze alles Erreichbare vollbracht zu haben, läßt dabei aber außer Acht, daß zu einem guten Bauwerk noch mehr gehört als der gute Grundriß und die Fassadenskizze, daß zum künstlerischen Gelingen des Werkes auch ein ganzer Künstler gehört und mit der Ausführung betraut werden muß. Dadurch, daß oft ungeeignete Kräfte mit der Weiterentwicklung der im Wettbewerb zu Tage geförderten Ideen betraut werden, kommt es, daß so viele aus Wettbewerben hervorgegangene Werke nicht befriedigen.

Um der bei dieser Art von Wettbewerben zu Tage tretenden Ausbeutung des geistigen Eigentums entgegen zu wirken, wird der bei österreichischen Wettbewerben bereits eingeführte Ohmann'sche Grundsatz zur Aufnahme in unsere Grundsätze empfohlen, der lautet: „Für den Fall, daß bei der Ausführung charakteristische Ideen eines der preisgekrönten oder angekauften Projekte zur Verwendung gelangen sollten, wird der Verfasser hierfür nach dem Honorartarif des österreichischen Architekten- und Ingenieur-Vereins entschädigt und es entscheidet, im Falle keine Vereinbarung zustande kommt, über die Höhe der Ent-



schädigung endgültig das Schiedsgericht des österreichischen Architekten- u. Ingenieur-Vereins, welchem Schiedspruch auch alle sonstigen aus diesem Preisausschreiben etwa entstehenden Streitfälle mit Ausschluß jedes weiteren Rechtszuges unterworfen sind.“

Nicht in allen größeren Stadt- und Gemeindeverwaltungen stehen die richtigen Künstler am Platz, und wo es der Fall ist, werden diese fast überall durch die Verwaltungstätigkeit derart in Anspruch genommen, daß, sofern sie eine starke künstlerische Tätigkeit entfalten wollen, sie es mit dem übermäßig raschen Verbrauch ihrer Kräfte bezahlen müssen. Kleinere Gemeinwesen aber haben bisher nur selten vollwertige künstlerische Kräfte gewinnen können. Es sollte daher da, wo die Mitwirkung des Bauamtes an der Ausführung eines hervorragenden baukünstlerischen Werkes nicht ausgeschaltet werden kann, „die Entwurfsbearbeitung und künstlerische Oberleitung in die Hände des durch den Wettbewerb gefundenen relativ hervorragendsten Baukünstlers gelegt und mit der technischen Entwurfsbearbeitung, Vergebung der Arbeiten und Ueberwachung der Bauausführung das Bauamt betraut werden“.

Diese Ideen-Wettbewerbe sind es, die unser Wettbewerbswesen so sehr in Verruf gebracht haben und mit wenigen Ausnahmen dazu führten, keinem Bewerber mehr ein Anrecht auf die Ausführung einzuräumen. Bei diesen Wettbewerben wird zudem oft und nicht immer zu Recht zum Ausdruck gebracht, daß keine hervorragende Arbeit eingegangen sei und ein I. Preis nicht erteilt werden konnte; dies ist namentlich dann der Fall, wenn im Preisgericht mehrere Parteien sich nicht einigen können und die beliebten Kompromisse zustande kommen.

Auch kommt es vor, daß bei diesen Wettbewerben, denen kein Vorentwurf zugrunde liegt, Forderungen gestellt werden, die mit der ausgesetzten Bausumme nicht in Einklang zu bringen sind, und daß dann das Preisgericht sich leichtherzig darüber hinwegsetzt und Arbeiten auszeichnet, die mit den vorhandenen Mitteln nicht ausgeführt werden können. Die Arbeiten aber, die versuchten, in den Grenzen der Möglichkeit zu bleiben und, den Mitteln entsprechend, selbstverständlich bescheidener ausfallen mußten, werden übersehen. Kommt es bei derartigen Wettbewerben vor, daß dem Sieger der Ausführungsauftrag erteilt wird und daß dann die unausbleiblichen Ueberschreitungen während der Ausführung folgen, so wird dafür zu Unrecht der Künstler verantwortlich gemacht und die Gelegenheit benutzt, um noch besonders hervorzuheben, daß die Privat-Architekten nicht verstehen, mit den zur Verfügung stehenden Mitteln hauszuhalten.

Um dem Mißbrauch entgegenzutreten, der sich leider auch schon gezeigt hat, daß bei Erteilung mehrerer gleicher Preise die Sieger nachher gegeneinander zu Honorar-Unterbietungen ausgespielt werden, wäre zu empfehlen: „in den Ausschreibungsbedingungen klar zum Ausdruck zu bringen, daß bei Auftragserteilung nach der Gebührenordnung, unter genauer Angabe der Bauklasse und des Prozentsatzes, honoriert wird“.

Bei kleineren und mittleren, auch bei den großen Aufgaben, denen ein gut durchgearbeiteter Vorentwurf zugrunde liegt, ist es möglich, die Aufgabe durch einen einzigen Wettbewerb zur Reife zu bringen. Anders wird es sein bei großen Aufgaben und bei Aufgaben, denen im Programm keine bestimmte Idee unterlegt werden kann, bei denen der Wettbewerb also die Situation erst klären soll. Da wird ein einmaliger Wettbewerb in den seltensten Fällen zum Abschluß führen; hier ist eine Zweiteilung zu empfehlen. Zuerst ein allgemeiner öffentlicher oder auch auf einen bestimmten Kreis beschränkter „Aufklärungs-Wettbewerb“, darauf ein zweiter engerer „Ausführungs-Wettbewerb“, mit dem die Auftragserteilung an den Sieger zu verbinden wäre. Zu dem zweiten Ausführungs-Wettbewerb wären allerdings nur die aus dem Aufklärungs-Wettbewerb hervorgegangenen Sieger aufzufordern. Für den ersten Wettbewerb sind die Preise in gleicher Höhe und für den zweiten die Honorare in gleicher Höhe anzusetzen. Das an den Sieger zu leistende Honorar des zweiten Wettbewerbes könnte auf das spätere Gesamthonorar in Anrechnung gebracht werden.

Der Aufklärungs-Wettbewerb wäre mit der größten Programmfreiheit, womöglich ohne Angabe der Baukosten und unter Einschränkung der zu liefernden Zeichnungen auf die unbedingt notwendigen auszuschreiben; der Ausführungs-Wettbewerb dafür aber mit einem klar umrissenen Bauprogramm mit genau feststehender Kostengrenze zu erlassen. Die endgültige Fassung des Ausführungs-Bauprogrammes, wäre in gemeinsamer Sitzung des Bauherrn mit den Preisrichtern und den Bewerbern festzulegen. Es dürfte mit den Jahren klar geworden sein, daß eine eingehende Beratung zwischen Bauherrn, Bewerber

und Preisrichter, eine Teilnahme der Bewerber an der Programmfassung die Klärung des Bagedankens weit erschöpfender herbeiführen könnte, als wenn Bauherr und Preisrichter ängstlich bemüht sind, jeder Fühlung mit dem Bewerber aus dem Wege zu gehen. Vor allen Dingen würden einschneidende Programmverstöße, die zumeist auf nicht genügende Programmlösungen zurückzuführen sind, ausbleiben, und es wäre den Bewerbern besser möglich, die besonderen Wünsche des Bauherrn zu berücksichtigen, da sie sie besser kennen gelernt haben. Die Hinzuziehung der Bewerber beim Ausführungs-Wettbewerb zur Beratung des Bauprogrammes hätte weiter zur Folge, daß die oft erhobenen Einwendungen: „die Wettbewerbe können zu keinem voll befriedigenden Ergebnis führen, da es dem Bauherrn nicht möglich ist, mit den Bewerbern Fühlung zu nehmen und umgekehrt“, ausgeschaltet werden könnten. Gerade dieses Argument wird sehr oft und mit Unrecht von einflußreichen dem Bauherrn nahestehenden Fachgenossen für die Hintertreibung eines beabsichtigten Wettbewerbes bei Bauaufgaben, die im öffentlichen Interesse auf dem Wege des Wettbewerbes gelöst werden sollten, angewandt. Auch müßte für den Ausführungs-Wettbewerb den Bewerbern das Recht zugebilligt werden, ein Drittel der Preisrichter, und zwar nur Sachverständige, selbst zu wählen.

Daß der Erfolg eines künstlerischen Wettbewerbes nicht allein vom Können der Bewerber, sondern auch von dem der künstlerischen Sachverständigen, vor allen Dingen von der verständigen Zusammensetzung des Preisgerichtes und von dem künstlerischen Ruf, dessen sich die Preisrichter unter ihren Fachgenossen erfreuen, abhängt, wird heute noch vielfach übersehen. Trotz der vielen Klagen, die über Wettbewerbs-Entscheidungen, über Mißgriffe sachverständiger Preisrichter laut geworden sind, ist es doch nur zum kleinsten Teil gelungen, hier Besserung zu schaffen. Es sind in der Wahl künstlerischer Sachverständigen Mißgriffe erfolgt, die unserer Kunst Schäden zugefügt haben, die nie wieder gut gemacht werden können. Gerade zur Förderung einer guten Kunst durch die Wettbewerbe ist es von unendlicher Tragweite, den rechten Mann an den verantwortungsvollen Platz eines Richters zu stellen.

Es genügt für besondere Aufgaben allerdings nicht, allein ein guter Künstler zu sein, sondern es bedarf noch anderer hervorragender Eigenschaften, die für die Wahl zum Preisrichter mitbestimmend sein sollten. Ein freier weiter Blick zur Erkennung alles gesund sich regenden Wachstums in unserer Kunst, eine besondere Begabung zur Herausfindung der relativ besten Gedanken, wie ein Vertrautsein mit unserem Wettbewerbswesen sollten ebenfalls vom Preisrichter gefordert werden. Auch die große Selbstverleugnung gehört dazu, auch dann für eine hervorragende Arbeit und ihren Urheber einzustehen, wenn sie nicht mit der eigenen persönlichen Richtung oder dem in Mode stehenden und vom Bauherrn beliebten Zeitgeschmack in Einklang zu bringen ist.

Auch leiden wir zu sehr unter großen Namen, die seit einer Reihe von Jahren unsere hervorragenden Wettbewerbe monopolisieren, sodaß der ihnen und ihrer Schule eigene Geschmack, wie die Ergebnisse ihrer Preisrichtertätigkeit beweisen, unser heutiges Wettbewerbswesen beherrscht. Diese Vorherrschaft bestimmter Richtungen hat leider schon manches Mal zu einer Selbstverleugnung der Bewerber geführt, zu einer Unterordnung ihrer Ueberzeugungen unter das Streben nach äußeren Erfolgen. Solche Erscheinungen müssen unserer Kunst zum dauernden Schaden gereichen.

Vor allem wäre nun zur Besserung aller dieser Verhältnisse darnach zu streben, daß der freien Künstlerschaft, die die weitaus größte Mehrzahl der Bewerber stellt, ein Einfluß auf die Abfassung der Ausschreibungsbedingungen und ein Recht auf die Ernennung sachverständiger Preisrichter eingeräumt wird, also Beratungsstelle oder dergl. Die Preisrichter müßten besonders dazu verpflichtet werden, die Rechte der frei schaffenden Künstler zu wahren und die sich in Bewerberkreisen geltend machenden berechtigten Wünsche auf Programmänderungen der ausschreibenden Stelle bekannt zu geben und zu vertreten. Ferner wäre durch Wahl möglichst entgegengesetzter künstlerischer Persönlichkeiten in die Preisrichter-Kollegien innerhalb derselben der Vorherrschaft einer bestimmten Richtung vorzubeugen. Ganz besonders wären auch jüngere, im Wettbewerbswesen erfahrene und durch ihr Können ausgezeichnete Kollegen zu Preisrichtern zu ernennen.

Auch die oft zu ängstliche Zusammensetzung der Preisgerichte aus Vertretern der eigenen Zunft ist für eine gesunde Entwicklung des Wettbewerbswesens nicht

von Vorteil gewesen. Der Zusammenhang der bildenden Künste sollte auch in einem Zusammenwirken bei Wettbewerben mehr zum Ausdruck kommen als bisher. Wir Architekten sollten auch Maler und Bildhauer in unsere Preisgerichte, wie auch umgekehrt, berufen, wie z. B. bei Städtebaufragen ein Zusammenwirken mit Ingenieuren und Gartenkünstlern erforderlich ist. Wir könnten dadurch das Interesse der Maler und Bildhauer für die Baukunst mehr als bisher wecken.

Denkt man ernstlich an eine Besserung unseres Wettbewerbswesens, so ist dazu in erster Linie die Reform der vom „Verbande Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ herausgegebenen Wettbewerbsgrundsätze und damit im Zusammenhang die Einrichtung einer Beratungsstelle für künstlerisches Wettbewerbswesen dringend zu empfehlen.

Eine Neubearbeitung der Grundsätze dürfte aber nicht mehr vom Verbande allein vorgenommen werden, da heute eine Organisation freier Baukünstler im „Bunde Deutscher Architekten“ und die der Maler, Bildhauer und Architekten in der „Allg. Deutschen Kunstgenossenschaft“, wie die der Bildhauer in der „Bildhauer-Vereinigung“ besteht. Die Neubearbeitung müßte sich auf die gesamten künstlerischen Wettbewerbe erstrecken.

Die Beratungsstelle selbst sollte in erster Linie nicht als eine Stelle zur Ueberwachung der Wettbewerbe, sondern als das Organ, das den ausschreibenden Stellen vor Ausschreibung eines Wettbewerbes mit Rat und Tat zur Seite zu stehen hätte, ins Leben gerufen werden. Ihre Tätigkeit hätte sich auf Ausdehnung oder Beschränkung des Wettbewerbes, vorherige Prüfung des Programmes, Feststellung der Fristen, Wahl der sachverständigen Preisrichter, Festsetzung der zu leistenden Arbeiten und Honorierung derselben usw. zu erstrecken. Auch wäre diese Stelle in erster Linie berufen, die Rechte der am Wettbewerb beteiligten Künstler zu wahren, berechnete Beanstandungen der ausschreibenden Stelle zu Gehör zu bringen und deren Abstellung zu veranlassen.

Nach einer bereits vor Jahren in der „Vereinigung Berliner Architekten“ zum Ausdruck gebrachten Forderung soll das Wettbewerbswesen dem Zweck dienen, große und bedeutsame Aufgaben und Unternehmungen so öffentlich zu behandeln, daß dabei sowohl den Interessen der Bauherren als auch denen der Baukünstler gedient wird. Sollen dabei die Vorzüge des Wettbewerbswesens wie Vielfältigkeit bezüglich der Erfassung einer Aufgabe durch Heranziehung vieler Kräfte, Ermittlung hervorragender Talente, Beschränkung des Nepotismus und Ausschluß jeder Monopolisierung, stets erneute Anregung des öffentlichen Interesses für baukünstlerische Leistungen, und durch Wettstreit gesteigerte Anspannung und der damit zusammenhängenden Schulung der baukünstlerischen Kräfte für unsere Kunst fruchtbar werden, so muß erst noch Vieles besser werden. Soll unserer Kunst, die heute zu 90% im Papier stecken bleibt, die freie Bahn in der Praxis geschaffen werden, die sie zur Ausübung des befruchtenden Einflusses auf unsere Kultur benötigt, so müssen sich alle freien Künstler zur Wahrung ihrer wirtschaftlichen Interessen zur Vertretung wirklicher, die Kunst fördernder Ideale fest zu einem Ganzen zusammenschließen.

Um Schritte zur Besserung des künstlerischen Wettbewerbswesens einleiten zu können, stellte Redner Anträge, die in folgender Form einstimmig angenommen wurden:

„Der Bund Deutscher Architekten, B. D. A., möge neue für das gesamte Gebiet der künstlerischen Wettbewerbe gültige Grundsätze, wie eine Beratungsstelle für künstlerisches Wettbewerbswesen in Gemeinschaft mit dem „Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“, der „Allgemeinen Deutschen Kunstgenossenschaft“, der „Bildhauer-Vereinigung“ und des „Künstler-Verbandes Deutscher Bildhauer“ schaffen.

Die weitere Bearbeitung wurde einem Ausschuß aus den Hrn. Brurein, Möhring, Lüer und Drechsler übertragen. Ferner wurde der Vorstand beauftragt, die vorgenannten Verbände zu gemeinsamer Arbeit und Entsendung von Delegierten in genannten Ausschuß zu ersuchen. Die Zustimmung der „Allgemeinen Deutschen Kunstgenossenschaft“ und die der „Bildhauer-Vereinigung“ lag dem Bundestage bereits vor. —

Sächsischer Ingenieur- und Architekten-Verein. In der Wochenversammlung vom 4. April 1910 hielt Hr. Eisenb.-Bauinsp. a. D. R. Müller einen Vortrag über: „Die neuen österreichischen Alpenbahnen für die zweite Eisenbahn-Verbindung nach Triest. Bis zum Jahre 1884 waren die Semmering-, Brenner-, Pustertal- und Arl-

bergbahn in Betrieb genommen worden. Zwischen Semmering und Brenner fehlte eine weitere Bahnverbindung nach Triest, dessen Handel dringend einer Hebung bedurfte. Durch die zweite Eisenbahnverbindung ist nun für den Triester Handel ein neuer Handelsweg erschlossen worden. Dieselbe besteht aus folgenden Bahnen: 1. Pyhrnbahn (Klaus-Steierling—Selztal), 2. Tauernbahn (Schwarzach St. Veit—Gastein—Spittal a. d. Drau), 3. Karawanken- und Wocheinerbahn (Klagenfurt bezw. Villach—Görz—Triest). Die durch die neuen Alpenbahnen zwischen Triest und Salzburg, München, Prag, Leipzig, Dresden, Berlin, Hamburg erzielten Wegkürzungen schwanken zwischen 137 und 281 km. Die Baulänge der neuen Alpenbahnen beträgt 339 km, wovon 52 km auf Tunnel entfallen. Die Baukosten haben 195 Mill. K. betragen. Die Alpenketten stellen der Ausführung große Schwierigkeiten entgegen, und es sind zur Ermittlung der günstigsten Linienführung eine große Zahl von Varianten bearbeitet worden. Die Karawankenkette erforderte einen 8 km langen Tunnel, die Julischen Alpen werden mit dem 6,34 km langen Wocheinertunnel durchbrochen, die Tauern werden mittels des 8,55 km langen Tauerntunnels unterfahren und die Pyhrnbahn machte die Durchfahrung des Bosruck mit einem 4,77 km langen Tunnel nötig. Sämtliche Linien sind eingleisig, die drei größten Tunnel zweigleisig erstellt worden. Die Tunnel sind größtenteils ausgemauert. Die Höchststeigung beträgt 25‰, da die von 30‰ bei der Arlbergbahn ungünstige Erfahrungen gezeitigt hat. Der kleinste Bogenhalbmesser beträgt 250 m. Planübergänge sind möglichst vermieden und hohe Dämme durch Viadukte ersetzt worden. Der Oberbau besteht aus 12,5 m langen Flußstahlschienen von 35,4 kg/m Gewicht.

Unter den Kunstbauten finden sich 80 Brücken, davon 19 von über 100 m Länge. 7 sind als Wölbbrücken mit 40—85 m Lichtweite hergestellt. Eisenbeton- Tragwerke sind in großer Zahl ausgeführt, darunter die Straßenbrücke über die Idriaschlucht mit 55 m l. W. Bemerkenswert sind noch die Steinschlag-Schutzgalerien, deren bergseitiges Auflager eine Betonmauer, das talseitige Eisenbetonsäulen bilden. Auf der Decke ruht eine 50 cm starke Schotter-schicht. Verkehrsstellen sind 65 vorhanden. Die Erbauung der Bahnen war dem genialen Ingenieur Karl Wurmb übertragen.

Die Pyhrnbahn schließt in Klaus-Steierling an die in eine Vollbahn umgewandelte Kremstalbahn an. Nach mehreren Tunneln überschreitet sie die Steierling mit einer 70 m weiten Wölbbrücke und tritt nach Durchfahrung eines weiteren 554 m langen Tunnels in das Edelbachtal. Hinter dem Bosruck-Tunnel, dessen Bau 5 Jahre dauerte, senkt sich die Bahn über Station Arding, die 30 m über dem Talboden liegt, ins Ennstal und erreicht in Selztal den Anschluß an die große Linie Amstetten—Pontafel.

Die Tauernbahn windet sich im Salzachtal zu den beiden 732 und 744 m langen Klammtunneln empor, hinter denen sie dem Laufe der Gasteiner Ache folgt. Bei Hofgastein liegt die 110 m weit gespannte eiserne Bogenbrücke über die 90 m hohe Angerschlucht (Baukosten 395 000 K.), das größte Brückenbauwerk der Tauernbahn. Hinter Station Böckstein beginnt der Tauern-Tunnel, der die 2828 m hohe Gamskarspitze in gerader Linie durchdringt. Die Steigungen im Tunnel betragen 2 bis 10‰. Von den beiden Tunnelbauten verwendeten Gesteinsbohrmaschinen hat die elektrische Kurbelstoß-Bohrmaschine einen vollen Sieg davongetragen. Hinter dem Tauern-Tunnel gelangt die Bahn ins Seebachtal, durchfährt den 881 m langen Dösen-Tunnel, überschreitet die tiefe Schlucht des Dösental auf gewölbtem Viadukt und erreicht Station Ober-Vellach, die 360 m über dem Ort liegt. Weiter folgen 13 Tunnel mit 3536 m und 18 größere Brücken und Viadukte mit 1200 m Gesamtlänge. Von Station Penk fällt die Trasse weiter mit 26,6‰. Wieder folgen Tunnel und Viadukte, unter ihnen der Viadukt über den Rieckenbach, dessen mittlere Eisenkonstruktion 80 m l. W. besitzt, und der 166 m lange Seebach-Viadukt. Die Bahn erreicht dann das Donautal und vereinigt sich in Spittal a. Drau mit der Linie Franzensfeste—Villach.

Die Karawankenbahn geht von Klagenfurt aus, wendet sich dem Höhenzug Sattnitz zu und fällt dann nach dem Drautal, dabei viele Seitentäler kreuzend. Bemerkenswert ist hier der 80 m lange Hollenburger Viadukt. Die Bahn überschreitet dann die Drau auf eiserner Brücke mit je zwei 70 und 40 m weiten Oeffnungen und steigt bis Rosenbach, wo sie sich mit dem von Villach kommenden Zweig der Karawankenbahn vereinigt, vorher das Rosenbachtal auf eisernem Viadukt mit drei Oeffnungen von je 54 m l. W. in 52 m Höhe überschreitend. Von Rosenbach steigt die Bahn zum Karawanken-Tunnel, dessen Bau durch starke Wassereinträge, Ausströmen von Grubengasen und durch den besonders hohen Gebirgsdruck außerordentlich erschwert

wurde. Zur Beschaffung der beim Bau nötigen Kraftmengen wurde elektrische Fernübertragung nötig. Die erforderlichen Steine mußten auf 4 und 3,5 km langen Steinbruchbahnen angefordert werden. Hinter dem Tunnel kreuzt die Bahn die Linie Tarvis—Laibach und erreicht Station Assling. Hier beginnt die letzte Strecke.

Die Wocheinerbahn überschreitet die Save auf 150 m langereisener Brücke und die Rotweinklamm mit 41 m weiter Steinbrücke. Nach Durchfahrung des 1178 m langen Rotwein-Tunnels wird Veldes erreicht. Nach vier weiteren Tunneln geht die Bahn im engen Tal hinter der Wocheiner Save weiter. Hinter Wocheiner-Feistritz beginnt der Wocheiner-Tunnel, an dessen Südportal Station Podbrdo auf einer Anschüttung von 230000 cbm, die eine 600 m lange Mauer erforderte, liegt. Weiterhin folgen zahlreiche Tunnel, Viadukte und Stützmauern. Hinter dem Kneča- und Klaus-Tunnel kreuzt die Bahn auf 100 m langem Viadukt den Bačabach und sodann mit einem 258 m langen Stein- und Eisen-Viadukt den Idriafluß. Hinter dem St. Lucia-Tunnel tritt der Schienenweg in das Isonzotal. Wiederum folgen Tunnel auf Tunnel, gewölbte Brücken und Viadukte und als neues Bild ausgedehnte Steinschlag-Schutzgalerien. Bei Canale übersetzt die Trasse den Isonzo auf einer 242 m langen gewölbten Brücke. Bei Salcano folgt die 220 m lange Isonzo-Brücke, welche den Fluß mit einer einzigen 85 m i. L. weiten kreisbogenförmigen Oeffnung überspannt. Hinter derselben tritt die Bahn in eine Ebene, in der Görz liegt. Ueber Dämme, Viadukte und durch Tunnel erreicht sie sodann in starker Steigung das Karst-Plateau. Hinter dem 1053 m langen Opčina-Tunnel senkt sie sich auf Viadukten und durch mehrere Tunnel zur Meeresküste und erreicht schließlich den neuen Bahnhof St. Andrea in Triest. —

Sch.

Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hamburg. Sitzung am 12. April 1910. Vorsitz.: Hr. Gleim, anwes.: 66 Pers.

Hr. Baritsch spricht über die Ueberbauten des dritten und vierten Gleises der Eisenbahnbrücke über die Süderelbe. Nach einem kurzen Rückblick auf die Vorgeschichte der Bahnlinie Hamburg—Harburg und nach einer Erläuterung des für die Ueberbrückungen der Norder- und Süderelbe früher ausgeführten Lohse-Trägers in statischer und ästhetischer Beziehung, geht der Redner auf die i. J. 1907 mit einem Aufwand von 4,2 Mill. M. bewilligte Erweiterung der Bahnstrecke Wilhelmshaven—Harburg mit einem dritten und vierten Gleis und besonders auf ihre Ueberführung über die Süderelbe ein. Um die verwickelte Konstruktion des Lohse-Trägers zu vermeiden, sollte ein anderes Trägersystem gewählt werden, das bei gutem Zusammenwirken mit dem Lohse-Träger der Ueberbrückung des ersten und zweiten Gleises in statischer Beziehung ein klares Bild zeigen und bei einfacher Montage möglichst geringen Materialaufwand erfordern sollte. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden von der Eisenbahnverwaltung einige Firmen zur Einreichung von Entwürfen aufgefordert, welche letztere an der Hand von Lichtbildern erläutert werden. Für die Ausführung gewählt wurde ein mit der Form des Lohse-Trägers übereinstimmender Druckbogen mit nach unten gesprengter Zugstange, dessen Gewicht für eine Oeffnung 7634 gegen 780 beim Lohse-Träger betrug. Die Ausführung erfolgte durch die Gute Hoffnungshütte für den Gesamtpreis von 735000 M. oder 245 M./ft.

Hr. Weimar schildert sodann unter Vorführung von Lichtbildern seine Eindrücke bei einer Reise in Masuren und Samland. —

L.

Sitzung am 29. April 1910. Vorsitz.: Hr. Bubendey, anwes.: 146 Pers.

Hr. Schumacher sprach unter Vorführung von Lichtbildern über den von Senat und Bürgerschaft beschlossenen (bereits in No. 42 u. 43 dieser Zeitschrift behandelten) Entwurf des Stadtparkes in Hamburg. Nach Kennzeichnung der Eigenart der Aufgabe, für die keine Tradition vorhanden war in praktischer und ästhetischer Beziehung, erläutert der Redner die Parkanlage mit den einzelnen Baulichkeiten. —

W.

Mecklenburgischer Architekten- und Ingenieur-Verein zu Schwerin i. M. Jahresbericht für das Vereinsjahr 1909/1910. Der Verein setzte sich am Jahresanfang aus 34 Schweriner und 63 auswärtigen Mitgliedern zusammen. Neu hinzu kamen 3, durch Tod und Austritt verlor der Verein 3 Mitglieder. Am Schluß des Vereinsjahres bestand der Verein aus 36 Schweriner und 61 auswärtigen Mitgliedern. Bei den Vereinssitzungen wurden folgende Vorträge gehalten: 1. vom Landbmstr., jetzigen Brt. Dreyer über die Abgeordneten-Versammlung in Darmstadt; 2. vom Stadtbrt. Junglöw aus Neumünster über Gartenstädte und Wohlfahrtseinrichtungen in England auf Grund einer Studienreise, — bei diesem mit großer

Teilnahme aufgenommenen Vortrag waren auch Vereinsdamen und Gäste erschienen; 3. vom Baudir. Hamann über eine Studienreise nach und durch Belgien; 4. vom Baudir, jetzigen Geh. Brt. Hennemann über die deutsche Kleinwohnungsfrage; 5. vom Dipl.-Ing. Marung, jetzt in Windhuk, über die Kraftausnutzung des Walchensees, der oberen Isar und des Ribbaches; 6. vom Postbrt. Wohlbrück über die preußischen Baubeamten jetzt und früher.

Zu Ehren des langjährigen früheren Vorsitzenden, des Hrn. Baudir. Hamann, fand am 11. Okt. 1909 ein fröhlich verlaufenes Vereins-Liebesmahl im Niederländischen Hof zu Schwerin statt. 38 Mitglieder und Gäste waren erschienen. Seinen Höhepunkt erreichte das Vereinsleben bei der mit großer Liebe vorbereiteten diesjährigen Sommer-Versammlung in Waren am 20. Aug. mit dem am nächsten Tage folgenden Ausfluge nach Klink und Plau. In den Ausschuß zur Herausgabe des Bürgerhaus-Werkes des Verbandes wurden die Kollegen Mau, Giesecke, Schlie und Neumann gewählt. Die Vereinsämter sind in den bisherigen Händen geblieben. Die nächste Sommer-Versammlung findet in Schwerin statt, wahrscheinlich am 1. und 2. Juli. —

Architekten- und Ingenieur-Verein zu Aachen. Der Verein veranstaltete gelegentlich der im Reiff-Museum der Technischen Hochschule stattgehabten Ausstellung des „Rheinischen Vereins für Kleinwohnungswesen“ mit diesem Verein und der Aachener Handwerkskammer einen gemeinschaftlichen Vortragsabend. Nachdem Dipl.-Ing. Becker vom Architekten- und Ingenieur-Verein darauf hingewiesen, daß unser arg vernachlässigtes Kleinwohnungswesen bis zu völliger Gesundung der Pflege und Sorge aller Beteiligten bedürfe und daß sich in neuester Zeit demselben mehr und mehr das allgemeine Interesse zuwende, erörterte der Vertreter der Handwerkskammer, Scholl, die Notwendigkeit und die Mittel der Förderung des Handwerkes und des Gewerbes. Darauf hielt der Architekt des Rheinischen Vereins für Kleinwohnungswesen, Dr.-Ing. Hecker aus Düsseldorf, einen Vortrag über häßliches und schönes Bauen unter besonderer Berücksichtigung des Kleinwohnungsbaues und unter Benutzung zahlreicher interessanter Lichtbilder, welche Beispiele beider Art in fesselnder Weise zur Ansicht brachten. Der Vortragende machte schließlich darauffmerksam, daß man zur Unterstützung des kleinen Mannes beim Bauen mit Rat und Tat begonnen habe, Bauberatungsstellen einzurichten und daß eine solche voraussichtlich bald auch in Aachen eingerichtet werde. —

L.

Dresdener Architekten-Verein. In der Vereinsvers. am 15. Nov. d. J. fand besonderes Interesse ein Vortrag des Hrn. Prof. Dr. Bruck über die Hof- und Sophien-Kirche in Dresden. Sie ist bekanntlich jetzt unter Erlwein's Leitung wiederhergestellt worden, und es sind bei dieser Gelegenheit die alten Grabgewölbe aufgedeckt und die außerordentlich zahlreichen und wertvollen Funde, je nach Art, teils im Stadtmuseum, teils aber auch in der erneuerten Kirche in feinfühligster Verschmelzung des Alten und Neuen aufgestellt worden. Die Sophien-Kirche ist bekanntlich der einzige alte gotische Kirchenbau Dresdens. Umfassende Studien auf dem fraglichen Gebiet ermöglichten dem Redner, ein getreues und lebensvolles Bild von der Entwicklungsgeschichte der Kirche, aus einer alten Franziskaner-Kapelle, zu geben. Lichtbilder nach alten Dokumenten zeigten jene früheste Anlage, die bereits als zweischiffig und zweichörig gegründet wurde, was noch heute klar zu erkennen ist. Auch die mannigfachen Wandlungen, denen der Bau im Laufe der Jahrhunderte unterworfen war, sowie verschiedene Wiederherstellungsvorschläge namhafter alter Baukünstler Dresdens erweckten größtes Interesse. Die reichen Gräberfunde aber widerlegen zum Teil glänzend die oft aufgestellte Behauptung kunstgeschichtlicher Lehrbücher, daß gerade in Dresden der Barockstil, der damals herrschenden Knappheit der Mittel wegen, kaum nennenswerte kunstgewerbliche Blüten gezeitigt habe. Außerordentlich reiche Grabsteine aus jener Zeit, prächtiger Goldschmuck, Spangen, Ketten, Orden und Gemmen, die gefunden wurden, legen beredtes Zeugnis dafür ab, daß auch die Dresdener Kunst jener Zeit sich durchaus ebenbürtig an die Seite der Erzeugnisse anderer Kultur-Epochen und -Stätten stellen kann. —

B.

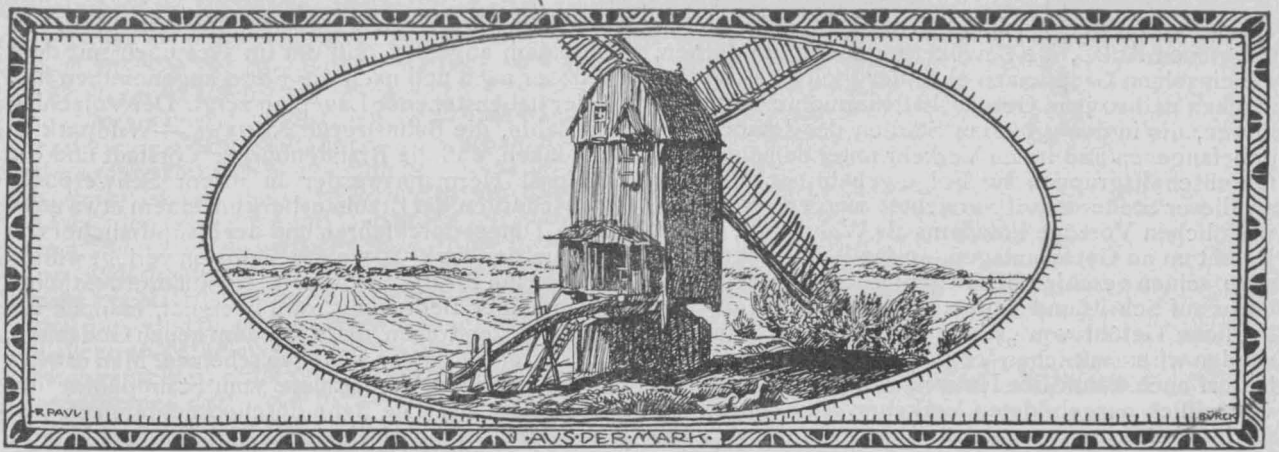
Inhalt: Der neue Zentralbahnhof der Pennsylvania-Eisenbahn in New York-City. (Schluß.) — Seilschwebbahnen für Personenbeförderung. (Schluß.) — Tote. — Wettbewerbe. — Vereins-Mitteilungen. —

Hierzu eine Bildbeilage: Der neue Zentralbahnhof der Pennsylvania-Eisenbahn in New York-City.

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



DER NEUE ZENTRAL-
BAHNHOF DER PENN-
SYLVANIA-EISENBAHN
IN NEW YORK-CITY. *
ARCHITEKTEN: MAC
KIM, MEAD & WHITE.
* AUSGANG ZUR 33.
STRASSE VON DER
HAUPT-WARTEHALLE
AUS. UNTEN AUSGÄNGE
ZUR FAHRSTRASSE FÜR
WAGEN IM GEBÄUDE.
=== DEUTSCHE ===
* * BAUZEITUNG * *
XLIV. JAHRGANG 1910
* * * NO. 104-105. * * *



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIV. JAHRG. NO. 104-105. BERLIN, 30. DEZEMBER 1910.

Ein Vorschlag zur städtebaulichen Ausgestaltung von Potsdam.



Ls dürfte kaum zwei andere Städte geben, die politisch so eng mit einander verbunden sind, die wirtschaftlich so sehr von einan-

der in Abhängigkeit stehen und die sich innerlich so fremd ge-

blieben sind, wie Berlin und sein Vorort Potsdam, wie der Sitz des deutschen Kaisertums und die Residenz der preußischen Könige, wie die Nomadenstadt der Volksstämme Deutschlands an der Spree und die „steinerne Cabinets-Ordre“ an der Havel. Während Berlin bereits vor Jahrzehnten die Wandlung von der Adels- und Beamtenstadt zur Industriestadt vollzog, ist Potsdam bis heute noch die Stadt der alten Formen, der alten Gesellschaftsschichtung mit ihrem konservativen Geiste geblieben, während ringsum die Entwicklung sich vollzieht und der Fortschritt bis an die Tore heranblüht. Dieses Zurückbleiben, dieser Stillstand eines an sich lebensfähigen und mit den seltensten Eigenschaften ausgestatteten Organismus muß einen Grund haben. Er ist von einer weitblickenden Stadtverwaltung erkannt worden, deren Tätigkeit seit Jahren darauf gerichtet ist, die unnatürliche gesellschaftliche Mauer, die Potsdam bisher gegen die Außenwelt künstlich abschloß, niederzulegen und das moderne Leben mit seinen vielgestaltigen Erscheinungsformen in breitem Strom hereinfluten zu lassen. Das ist jedoch nicht ein Wandlungsprozeß, der sich von heute auf morgen vollzieht, und es ist auch kein Prozeß, der sich auf einzelne Zweige der städtischen Verwaltung bezieht, sondern an ihm haben alle Zweige, wenn auch in verschiedenem Umfang, teil-

Das Hauptziel dieses Wandlungsprozesses in der Gesellschaftsschichtung der alten Residenz der preußischen Könige an der Havel liegt in der Erweiterung der Besiedlungsmöglichkeit, der Erleich-



Ende des Wandelganges mit Blick in die allgemeine Wartehalle.
Der neue Zentralbahnhof der Pennsylvania-Eisenbahn in New York-City.

terung des Zuzuges nach Potsdam und dem hierdurch gebotenen Anlaß, die Bevölkerung mehr zu mischen, die einzelnen Gruppen zu einander gleichwertiger zu machen und so jene Gesellschaftsharmonie herbeizuführen, die in den größeren Städten des Landes den unbefangenen und freien Verkehr unter den einzelnen Gesellschaftsgruppen zur Folge gehabt hat. Es kann an dieser Stelle darauf verzichtet werden, die ungewöhnlichen Vorzüge Potsdams als Wohnstadt, seinen Reichtum an Gartenanlagen, an landschaftlichen Bildern, seinen geschichtlichen *genius loci*, der den Wanderer auf Schritt und Tritt umfängt und ihm das behagliche Gefühl von „zu Hause“ gewährt, seine gesunden wirtschaftlichen Verhältnisse zu schildern. Es bedarf auch kaum des Hinweises auf die jetzt schon vortrefflich ausgebildeten Verkehrsverbindungen mit Berlin und seinen westlichen Vororten, die den Bewohner Potsdams in kaum einer halben Stunde in beschleunigter Fahrt aus dem lebhaftesten und feinsten Verkehrsmittelpunkt Berlins in die Stille einer landschaftlich unvergleichlich umrahmten Wohnstadt führen, die Alexander von Humboldt ein „Paradies auf Erden“ genannt hat und die der Meister der Wasserfarben, Eduard Hildebrandt, der auf seiner Reise um die Welt mit seinem farbenreichen Pinsel das Eindrucksvollste festgehalten hat, was die Erde zu bieten vermag, unter die schönsten Städtebilder der Welt rechnete. Es ist kaum ein Zufall, daß engere Beziehungen diesen deutschen Meister der Landschaft an Potsdam knüpften. Alles das sind seit Jahrzehnten bekannte Dinge, und wenn trotzdem der Zuzug nach Potsdam bisher nur so gering war, daß die Bevölkerungsziffer sich in den letzten Jahren kaum änderte, so liegt das außer den erwähnten Umständen zum Teil wohl auch mit daran, daß Potsdam für das Berlin von heute noch jenseits jener Zone liegt, die dem in Berlin Tätigen den Wohnsitz als leicht erreichbar erscheinen läßt. Das Gefühl für Entfernung hat beim Berliner der Gegenwart noch nicht die kritisch überlegene Ausbildung erfahren, wie etwa beim Bewohner eines Vorortes von Paris oder London. Die Entfernung spielt gegenüber der Wohnungsmöglichkeit einstweilen noch die größere Rolle.

In diesem Zustand der Dinge können aber bei fortschreitender Bevölkerungsziffer wenige Jahre eine völlige Wandlung herbeiführen und für diese sich zu rüsten ist eine der Hauptaufgaben der städtischen Verwaltung von Potsdam. Es muß anerkannt werden, daß sich die leitenden Kreise Potsdams dieser Pflichten seit Jahren bewußt sind und seit längerer Zeit dahin streben, trotz der Ungunst der topographischen Verhältnisse die Stadt mehr als bisher zur Wohnstadt zu entwickeln. In ihrer Ausdehnungsfähigkeit und in der Möglichkeit, neue Wohngebiete zu erschließen, ist die Stadt stark begrenzt einerseits durch die königlichen Gärten, andererseits durch die weitgedehnten, vielfach verzweigten Wasserflächen. Nur die Brandenburger, die Nauener und die Berliner Vorstadt gewähren heute die Möglichkeit für die Ansiedelung wohlhabenderer Familien. Die Teltower Vorstadt mit ihren mannigfachen Vorzügen ist durch die Bahn abgeschnitten vom Organismus der Stadt. Da gilt es denn, darauf bedacht zu sein, wie diese beengenden Verhältnisse am zweckmäßigsten zu lösen sind. Ein Fingerzeig ist gegeben durch die beabsichtigte Höherlegung der Bahnstrecke Potsdam Neubabelsberg, um den Potsdamer Vororten Nowawes und Neuendorf die Möglichkeit lebensfähigeren Zusammenschlusses zu gewähren, als bisher. Da die Eingemeindung dieser beiden Vororte nach Potsdam jedoch nach unserem Dafürhalten eine Frage der allernächsten Zeit ist, so ist zu erwägen, ob eine Belassung der heutigen Bahnlinie und eine einfache Höherlegung des Bahnkörpers den Lebensinteressen der Stadt entspricht oder ob diese nicht vielmehr eine Verlegung der Bahnlinie wünschenswert, ja für die weitere Zukunft notwendig machen, mit anderen Worten: ob die preußische Eisenbahnverwaltung, nachdem der Gedanke in die öffentliche Erörterung getragen ist, sich nicht zu eingehender Erwägung dieses Gedankens veranlaßt fühlt. Es handelt sich um einen

Gedanken, den Hr. Vermessungs-Inspektor Harten in Potsdam angeregt und der im Gespräch mit dem Verfasser nach und nach die Form angenommen hat, die der nebenstehende Lageplan zeigt. Der Vorschlag geht dahin, die Bahnstrecke Nowawes—Wildpark so abzulenken, daß die Brandenburger Vorstadt und die Halbinsel Hermannswerder in ihrem Schwerpunkt durchschnitten, der Brauhausberg mit einem etwa 400^m langen Tunnel durchfahren und der Hauptbahnhof von Potsdam um etwa 380^m nach Südosten verlegt würde. Der Gewinn für die Stadt wäre ein außerordentlicher und in seiner Bedeutung wohl geeignet, manche Bedenken zu zerstreuen, die, wie jedem neuen Gedanken, auch diesem entgegen zu stehen scheinen. Man erwäge nur die heutigen Verhältnisse vom Standpunkte des Städtebaues aus. Die Bahn durchschneidet nach Verlassen des Hauptbahnhofes in der Richtung nach Magdeburg unbarmherzig die herrlichen Gartenanlagen des Stadtschlösses und legt die häßlichen Eisenmassen ihrer Brücken vor eine der edelsten Architekturen des XVIII. Jahrhunderts. Sie trennt in ihrem weiteren Verlauf ebenso unbarmherzig eines der schönsten Havelbecken mit einer landschaftlich unvergleichlichen Umgebung. Nur in der Brandenburger Vorstadt läuft sie durch unbebautes Gelände, das aber durch sie in seiner Entwicklung völlig unterbrochen ist. Zu den schönsten Blättern des künstlerischen Nachlasses von Schinkel gehört der Entwurf zu einer fürstlichen Residenz. Er wählt dazu den Abhang eines mäßigen Gebirges, unfern einer Stadt, und man sagt, er habe den Brauhausberg von Potsdam dabei im Auge gehabt. Das wird wahrscheinlich, wenn man die Worteliest, die Schinkel selbst dazu schrieb: „Der Ueberblick dieser reizenden Landschaft von der Höhe des Gebirges herab, wo zugleich die Lebendigkeit der inneren Stadt das Auge vergnügt, Handel und Tätigkeit der Bewohner aus allen Straßen und Plätzen, Schiffahrt aus allen Krümmungen des blinkenden Stromes die Szene belebt und jeden Augenblick neu gestaltet, war ganz für diesen Fürstensitz geschaffen“. Schinkel starb am 9. Okt. 1841, ein Jahr nach der Eröffnung der Bahnlinie Berlin – Potsdam. Der Entwurf stammt aus früherer Zeit. Ist es anzunehmen, daß Schinkel den Entwurf aufgestellt und ihn mit den angeführten Worten begleitet hätte, wenn er bereits die heutigen Verhältnisse gekannt hätte? Schinkel ist also der beste und erste Zeuge für die Bewertung des Havelbeckens im Stadtbilde von Potsdam, das zwischen Brauhausberg und Brandenburger Vorstadt liegt und durch eine Verlegung der Bahnlinie der städtebaulichen Entwicklung Potsdams im edelsten Sinne dienstbar gemacht werden kann. Der Bahnhof Charlottenhof würde bei dieser Annahme allerdings etwa 500^m nach Südwesten, etwa bis an die Kastanien-Allee verschoben werden müssen und es könnte das unter Umständen als einer der Gründe betrachtet werden, die gegen den Gedanken einer Verlegung der Trasse sprechen. Jeder neue Gedanke wird in diesem Sinne mit alten Gewohnheiten zu kämpfen haben, die, es ist nicht zu leugnen, eine gewisse Macht entwickeln. Die Ausdehnung des Straßenbahnnetzes jedoch dürfte auch hier manchen Gegensatz brechen. Ein unbestreitbarer Vorteil der Verlegung aber könnte darin liegen, daß es möglich wird, mitten in ein Gelände, daß zu den landschaftlich bevorzugtesten Potsdams gehört, einen neuen Bahnhof zu legen und dasselbe so der Bebauung zu erschließen; es ist das Gelände des Küssel, des Tornow und des östlich anschließenden Abhanges des Brauhausberges. Damit wäre der Ausdehnungsfähigkeit der Stadt zugleich eine neue Richtung gegeben.

Die hier vorgeschlagene neue Bahnlinie bedingt nun aber zugleich auch eine Verlegung des Hauptbahnhofes, die in zweckmäßiger Weise nach Südosten erfolgt. Nach dem Vorgang vieler anderer Städte hat eine Verschiebung um etwa 380—400^m keine Nachteile für die Stadt, wenn damit zugleich der ungeheure Vorteil verbunden ist, die auf die Dauer unmöglichen Verhältnisse vor dem jetzigen Hauptbahnhof zu verbessern und zwischen dem neuen Hauptbahnhof und

der Havel einen neuen Stadtteil zu entwickeln, welcher der Besiedelung von auswärts zugute kommen könnte und zugleich die Möglichkeit darböte, den Eingang zur Havel-Residenz der preußischen Könige würdig und monumental zu gestalten. Zu diesem Zweck ist ein halbkreisförmiger Bahnhof-Vorplatz angenommen, der architektonisch in einheitlichem Sinne ausgebildet gedacht ist und daher zweckmäßig mit öffentlichen Gebäuden oder doch mit Gebäuden mit monumentalem Charakter zu bebauen wäre. Eine neue Radial-Straße führt zur bestehenden Kaiser-Wilhelm-Brücke, eine zweite Radial-Straße könnte die Freundschafts-Insel und die sie umgebenden beiden Havelarme mittels einer Brücke am östlichen Ende überschreiten und eine schon lang gesuchte Verbindung mit dem östlichen Teil des Stadtkernes durch die Packhof-Straße herbeiführen.

mit der Industrie fände. Ob dann die Nute in ihrem unteren Lauf vor Einmündung in die Havel zu begradien wäre oder ob der bewegte Unterlauf zu landschaftlichen Anlagen zu benützen wäre, hängt davon ab, wie weit man mit dem hier erörterten Gedanken einer Verlegung der Bahn eine Veredelung des Bebauungsplanes verbinden will.

Diese Veredelung des Bebauungsplanes wäre eine höchst bedeutungsvolle Begleiterscheinung der Bahnverlegung. Zunächst würde hier der Vorschlag zu machen sein, das Gelände der heutigen Bahnlinie nach seinem Freiwerden zu einer 40—50 m breiten Corso-Straße auszubauen, die unter Benützung bereits vorhandener Straßen nach den Vorschlägen des Planes zu einer ringförmigen Corso-Straße ausgestaltet werden könnte, welche die landschaftlich schön-



Für die Bebauung des hier berührten Geländes wäre teils offene, teils geschlossene Bauweise anzunehmen. Der Brauhausberg wäre, wie erwähnt, mit einem etwa 400 m langen Tunnel zu durchdringen. Nach der nicht mehr lange zu verschiebenden Eingemeindung von Nowawes und Neuendorf würde die Lage des neuen Bahnhofes auch diesen beiden Vororten von erheblichem Nutzen sein, ja es könnte unter Umständen auch der heute für die städtebauliche Entwicklung sehr ungünstig gelegene Bahnhof Nowawes eine andere Lage erhalten.

Eine grundsätzliche Bedeutung käme der Verlegung der Bahnlinie in dem angedeuteten Sinne noch dadurch zu, daß die neue Linie in ihrem östlichen Teil Veranlassung sein könnte, den Industrie-Bezirk von den Wohnbezirken zu trennen und die Industrie ganz in das Nute-Tal, sowie nach Nowawes-Neuendorf zu verlegen, wo sie sich jetzt schon zum großen Teil angesiedelt hat. Das Nute-Tal gäbe auch Raum für den neuen Güterbahnhof, der hier unmittelbare Verbindung

sten Punkte von Potsdam berührt. Zugleich wäre dahin zu streben, die Ufer des südlichen Havelbeckens soweit möglich mit Uferstraßen auszustatten, ein Streben, das durch die weitblickenden Gelände-Ankäufe, welche die Stadt Potsdam in der letzten Zeit gerade in dieser Gegend vornahm, in nachdrücklichster Weise unterstützt würde. Vielleicht ergäbe sich bei dieser Gelegenheit auch die Möglichkeit, die Achse von Sanssouci in einer breiten Allee-Straße durch die Waldemar-Straße bis zur Havel fortzusetzen und sie hier in eine Platzbildung auslaufen zu lassen. Der neue Stadtteil vor dem neuen Hauptbahnhof wäre durch eine Parkanlage am Wasser mit dem Park von Babelsberg zu verbinden, während der übrige Teil dieser Havelwiesen dem freien Landhausbau vorbehalten werden könnte.

Es bleibt noch die finanzwirtschaftliche Frage dieser Anregung zu erörtern. Zunächst käme ein Einvernehmen der Stadt Potsdam mit der preußischen

Eisenbahnverwaltung in Betracht. Da es sich, wie wir glauben, bei dem Vorschlag um eine erhebliche städtebauliche Veredelung einer alten Königsstadt handelt und auch die Bahnverwaltung selbst bei der Verwirklichung des Gedankens Manches erreichen könnte, was vielleicht bisher bloß Wunsch geblieben ist, so halten wir bei der vorausschauenden Sachlichkeit, von der sich die preußische Eisenbahnverwaltung bei ihren Maßnahmen stets leiten ließ, ein Einvernehmen nicht für außerhalb der Grenzen der Möglichkeit liegend. Gewiß würde die Verwirklichung des hier angeregten Gedankens mit starken finanziellen Anforderungen verknüpft sein. Der Staat kann sie tragen und die Stadt Potsdam, die hier als Leiterin der Geschäfte auftreten würde, findet in der finanzwirtschaftlichen Behandlung der Sanierung des alten Straßburg und der Umgestaltung des alten Stuttgart Hinweise, die es ihr ermöglichen, die Leitung der Dinge in großem Sinne in der Hand zu behalten und doch das finanzielle Wagnis zum größ-

ten Teiletwa durch Beteiligung einer Finanzgesellschaft auf andere Schultern abzuwälzen. Daher dürfte die Verfolgung des Planes auch für die Stadt Potsdam mit ihrer immerhin begrenzten finanziellen Leistungsfähigkeit innerhalb der Grenzen der Möglichkeit liegen.

Jedenfalls wurde diese Anregung im Vertrauen auf die glänzend bewährte Einsicht und Tatkraft der Stadtverwaltung von Potsdam gegeben. Es handelt sich aber zunächst nur um einen Gedanken, der in der Öffentlichkeit besprochen und beraten und möglicherweise Gegenvorschläge finden wird, daher keineswegs den Anspruch erhebt, ein endgültiger Vorschlag zu sein. Er wird manchem Widerspruch begegnen, vielleicht aber auch manchen Freund finden. Er wurde im Interesse der schönheitlichen Entwicklung eines unserer edelsten deutschen Städtebilder, ja der Welt, zur Erörterung gestellt und möge daher als im Dienste der Stadtschönheit stehend freundlicher Aufnahme begegnen. —

Tote.

Professor Dominik Avanzo †. Am 8. Nov. d. J. starb in Wien im Alter von 65 Jahren der Architekt Dominik Avanzo, der, in Cöln a. Rh. geboren, auf Veranlassung von Wiethase im Jahre 1870 nach Wien kam und hier unter die Schüler und in den Kunstkreis Friedrich Schmidts trat. Der Verstorbene war zunächst am Stephansdom, später am Justizpalast in Wien tätig. Er widmete sich darauf der Lehrtätigkeit und führte nebenher eine größere Reihe von Bauten, sowie auch von selbständigen Ausbauarbeiten aus. An einer Unterrichtsanstalt in der Hegelgasse und am Anatomischen Institut in der Währinger-Straße war er gemeinsam mit dem Architekten Paul Lange beteiligt. Er entwarf ferner den Döblinger Friedhof, das Gasthaus „Zur güldenen Waldschnepfe“ in Dornbach, schuf Villen in Kaltenleutgeben, Heidelberg und Landshut, stellte die Schlösser Achleiten, Oslavan, Grünschütz und Thurm wieder her, ferner die Klöster zu Heiligenkreuz und Lilienfeld in Nieder-Oesterreich, und errichtete eine Anzahl Grabdenkmäler, unter ihnen als das bedeutendste das schöne Grabmal für Ghenga, den Erbauer der Semmering-Bahn, auf dem Zentralfriedhof in Wien. —

Literatur.

Nationale Kunst. Gesammelte Aufsätze von Georg Galland. Leipzig, 1910. Im Xenien-Verlag.

In dem stattlichen Band mit dem vorstehenden Titel hat der Kunsthistoriker Georg Galland eine Reihe von Aufsätzen gesammelt, die in dem Jahrzehnt von 1895 bis 1905, in der Zeit der großen Kämpfe um die Kunst, geschrieben wurden. Die Kunst, diese „erhabene völkererziehende Kulturmacht“, lief nach der Ansicht des Verfassers Gefahr, „zum Niveau einer der heutzutage blühenden Sportangelegenheiten herabgedrückt zu werden“. Daher stellte er sich „ohne Rücksicht auf die Zahl der Gegner und Abtrünnigen, die der Reiz des selbstverliehenen Titels des „Intellektuellen“ lockte, zum Kampf wider die Anmaßung eines Prinzips, das „in jeder noch so schönen Ausgeburt der Mode einen wichtigen Fortschritt huldigend begrüßt“. Die Sammlung enthält nach dem Bekenntnis des Verfassers nicht „weitgefähte, durch historische Vergleiche vertiefte Abhandlungen“, sondern bescheidene Anregungen in schlichter Form, meist Ausführungen vom Tag für den Tag. Gleichwohl enthält sie viele wertvolle Gedanken. Die Titel einiger Aufsätze verraten, daß sie Streitschriften sind: „Die Rückkehr zur Heimat“ heißt ein Aufsatz vom Jahr 1896, „Hellas oder Japan?“ ein anderer vom folgenden Jahr. Die Aufsätze sind gruppiert nach: I. Vorschlägen und Gedanken; II. Erlebnissen und Streitfragen; III. Persönlichkeiten der Zeit; IV. Werke der Zeit und V. Erinnerungen. Die Baukunst findet hauptsächlich

im Abschnitt IV Berücksichtigung. Die kunstwissenschaftliche Stellung, die der Verfasser in allen Aufsätzen einnimmt, hat er oben mit eigenen Worten umschrieben. Auch wer dieser nicht überall beipflichten kann, muß die überraschende Summe von Wissen anerkennen, über die der Verfasser verfügt. —

Vermischtes.

Ehrendoktoren. Die Technische Hochschule in Stuttgart ernannte den Generaldirektor a. D. Emil Theodor Holz in Charlottenburg zum Dr.-Ing. ehrenhalber „in Anerkennung seiner hervorragenden Verdienste um das Eisenhüttenwesen“. Holz machte seine akademischen Studien an der Technischen Hochschule in Stuttgart und an der Bergakademie in Leoben; er war zuletzt Generaldirektor des Hüttenwerkes in Witkowitz. —

Wettbewerbe.

Zu einem engeren Wettbewerb betr. Entwürfe für einen Bismarck-Turm in Charlottenburg sind die Hrn. Prof. Dr. Bruno Schmitz, Arch. Emil Schaudt und Reg.-Bmstr. R. Leibnitz aufgefordert worden. Als Platz für das Denkmal ist ein Gelände auf der Höhe von Westend westlich vor Charlottenburg in Aussicht genommen. Die Bausumme ist auf 500000 M. angeschlagen. Zu Preisrichtern sind die Hrn. Geh. Bt. Prof. Dr. Paul Wallot in Dresden, Geh. Hofrat Prof. Dr. Friedrich von Thiersch in München und kgl. Bt. H. Seeling in Charlottenburg gewählt. —

In dem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Neubau einer evangelischen Kirche für Frankfurt-Oberstadt wurde der I. Preis von 1500 M. den Hrn. H. Senf und Haller, der II. Preis von 1200 M. Hrn. Karl Hochscheid, der III. Preis von 900 M. Hrn. Karl Blattner in Frankfurt a. M. zugesprochen. Der Entwurf der Hrn. Stadtbmstr. Moritz und Arch. Schad wurde für 400 M. angekauft. —

In dem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für einen Bismarck-Turm in Hof in Bayern liefen 10 Arbeiten ein. Die Entwürfe „Trutzige Warte“ der Hrn. Stengel & Hofer, „Dein Schatten“ des Hrn. Leupold und „Eligius“ des Hrn. Leykauf, sämtlich in München, kamen in die engste Wahl. Der Entwurf der Hrn. Stengel & Hofer wurde zur Ausführung gewählt. —

Inhalt: Ein Vorschlag zur städtebaulichen Ausgestaltung von Potsdam. — Tote. — Literatur. — Vermischtes. — Wettbewerbe. — An unsere Leser! — **Abbildung:** Der neue Zentralbahnhof der Pennsylvania-Eisenbahn in New York-City. —

Hierzu eine Bildbeilage: Der neue Zentralbahnhof der Pennsylvania-Eisenbahn in New York-City.

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

Schluß des II. Halbbandes 1910.

An unsere Leser!



om Beginn des neuen Jahres ab werden unsere, nunmehr seit 7 Jahren der „Deutschen Bauzeitung“ angegliederten „Mitteilungen über Zement, Beton- und Eisenbetonbau“ 24 mal im Jahr im doppelten Umfang in der Stärke eines ganzen Bogens = 8 Seiten erscheinen. Wir glauben, damit den Wünschen unserer Leser bei dem sich stetig steigenden Interesse an der neuen Eisenbeton-Bauweise entgegen zu kommen und werden dadurch in die Lage versetzt, den Inhalt der „Mitteilungen“ wesentlich zu bereichern. Wir beabsichtigen ferner, die an sich schon reiche Illustrierung der „Mitteilungen“ noch durch Beigabe besonderer Kunstbeilagen zu erweitern. Zweck und Ziele der „Mitteilungen“ bleiben dieselben: Die Kenntnis von der Beton- und Eisenbeton-Bauweise und ihren mannigfaltigen Erscheinungsformen, die jetzt zum

notwendigen Rüstzeug jedes Architekten und Bauingenieurs gehört, weitesten Kreisen des Bauwesens zu vermitteln. — Die Redaktion.