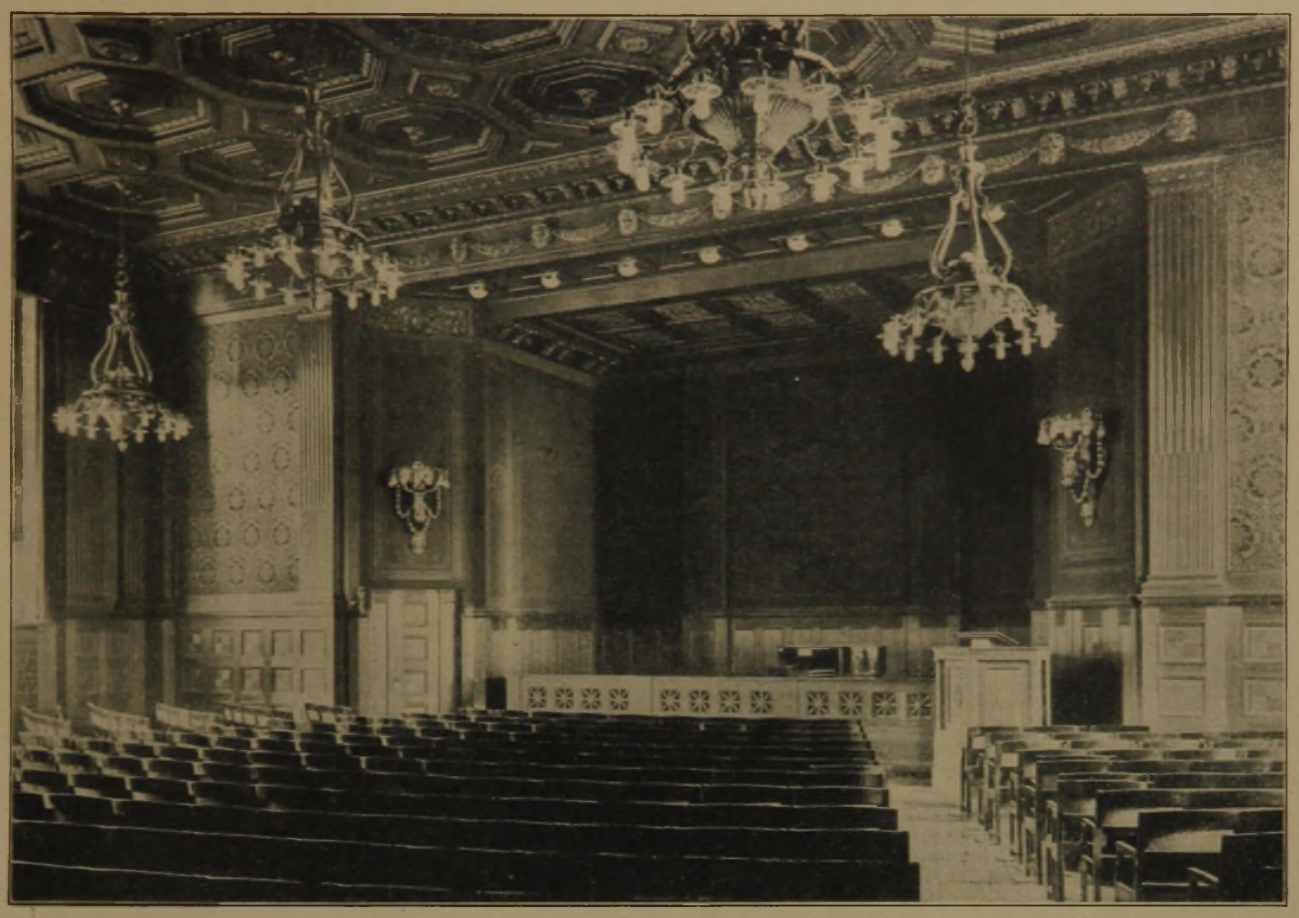

Das Geschäftshaus des „Verbandes der Baugeschäfte von Groß-Berlin“.
Architekten: Giesecke & Wenzke in Charlottenburg. Bühnen-Ansicht des „Meister-Saales“.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

55. JAHRGANG. № 85. BERLIN, DEN 26. OKTOBER 1921.

* * * * HERAUSGEBER: DR.-ING. h. c. ALBERT HOFMANN. * * * *

Alle Rechte vorbehalten. Für nicht verlangte Beiträge keine Gewähr.

Der Bramsche-Stade-Kanal.

(Die wirtschaftlichste Kanalverbindung vom Ruhrgebiet zu den Seehäfen an Weser und Elbe.)

In dem Aufsatz über den „Küstenkanal“ in No. 76 dieser Zeitschrift vom 24. Sept. 1921 ist als dessen Wettbewerber der „Bramscher-Kanal“ zu einem eingehenden Vergleich herangezogen, der bei dem einseitigen Standpunkt, von dem aus er angestellt ist, irreführend wirken muß. Zur sachlichen Klarstellung der Kanalfragen Nordwestdeutschlands mögen die nachstehenden Ausführungen über den „Bramsche—Stade-Kanal“ dienen, in denen der Vergleich mit dem Küstenkanal in vielen Punkten richtig gestellt oder ergänzt werden soll.

Den Ausführungen über die dringende Notwendigkeit einer leistungsfähigen Wasserstraße von den deutschen Nordseehäfen nach dem großen westdeutschen Industriegebiet Rheinland-Westfalens kann man nur in vollstem Maß zustimmen. Man darf diese Forderung aber nicht allein auf das Wesergebiet beschränken, sondern man muß sie auch auf das Elbegebiet ausdehnen, weil gerade dort die mächtigste Verkehrsader des deutschen Außenhandels fließt. Nur diese Erweiterung erhebt die nordwestdeutsche Kanalfrage von einer mehr örtlichen Bedeutung zu einer umfassenden deutschen. Es geht daher auch nicht an, ein Teilstück, wie es eine an der Weser endigende Kanalverbindung darstellt, sei es nun der Küstenkanal oder der Bramscher Kanal, allein in die Untersuchung zu ziehen und die Fortsetzung zur Elbe, den Stader-Kanal, heraus zu lassen, durch den das ganze Unternehmen erst seine eigentliche wirtschaftliche Bedeutung erhält.

Auch dem Verlangen, durch eine Kanalverbindung vom Ruhrgebiet zu den deutschen Seehäfen einer Abwanderung des Verkehres aus dem Industriegebiet zu den Auslandshäfen Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen entgegen zu wirken, kann man nur in vollstem Maß beipflichten. Ebenso steht es mit dem Verlangen, die deutsche Kohle in den deutschen Seehäfen wettbewerbsfähig gegen die englische zu machen, wodurch unsere Seeschiffahrt eine starke Förderung und Stütze erfahren würde. Dem Wiederaufbau des deutschen Außenhandels und der deutschen Seeschiffahrt kann nicht in besserer Weise gedient werden, als daß durch die wirtschaftlichste Kanalverbindung ein möglichst großer Teil des von der Abwanderung bedrohten Verkehres den deutschen Häfen erhalten bleibt und die Ruhrkohle zu den Seehäfen gebracht wird. Aufgabe einer rein sachlichen Klarstellung ist es nun, festzustellen, welches der wirtschaftlichste und damit bauwürdigste Weg ist, der zur Lösung dieser Aufgabe zu beschreiten ist.

Durch die Bewilligung einer Jahresrate für die Erweiterung des Hunte—Emskanales von Kampe bis Oldenburg, die im Nachtragsetat von 1921 zur Erfüllung örtlicher oldenburgischer Wünsche erfolgt ist, soll nach der Erklärung der Reichsregierung in keiner Weise der Entscheidung über die Linienführung eines Großschiffahrtsweges zwischen dem Ruhrgebiet und den Seehäfen an Weser und Elbe vorgegriffen werden. Das ist auch schon deswegen nicht anzunehmen, weil die Hauptbeteiligten an dieser wichtigen verkehrswirtschaftlichen Frage (die großen Wirtschaftsverbände des Industriegebietes und der Seehäfen an Weser und Elbe) vorher nicht gehört sind, obgleich von ihnen bekannt ist, daß sie sich nicht hinter den Plan des Küstenkanales stellen. Die Aufwendung von 120 Mill. M. für den

Ausbau der Kanalstrecke von Kampe nach Oldenburg soll ausdrücklich nur den örtlichen oldenburgischen Bedürfnissen Genüge leisten und auch von diesen allein getragen werden. Ob das möglich sein wird, ist eine zweite Frage, die sehr schwierig zu beantworten ist, da die Einnahmen aus dem örtlichen Verkehr, der sich fast ausschließlich auf die Torfabfuhr beschränken wird, für die Kostendeckung einen Abgabensatz von 70 Pf./tkm verlangen, wodurch die Wasserstraße von vornherein gegen die Eisenbahn wettbewerbsunfähig wird. Trotz dieser in Aussicht stehenden Schwierigkeiten ist aber mit der Durchführung der Arbeit zu rechnen, da die Bewilligung nun einmal erfolgt ist, und man wird mit diesem Kanalstück in beiden Fällen als vorhanden rechnen müssen. Dadurch hat sich das Bild zweifellos bedeutend zugunsten des Küstenkanales verschoben und es ist daher zu untersuchen, ob er nunmehr unter diesen veränderten Verhältnissen wirtschaftlicher und bauwürdiger ist, als der Bramscher-Kanal.

Der Plan des Bramscher-Kanales ist in seinen Grundzügen schon vor etwa 30 Jahren von Ministerial-Direktor Symph.er im Zusammenhang mit seinen Arbeiten über das gesamte deutsche Kanalnetz erwogen worden. Seine Anregung zur weiteren Bearbeitung dieses Gedankens durch die bremische Bauverwaltung traf im Winter 1916/17 mit einer dort unabhängig davon ausgeführten Bearbeitung einer von Bramsche nach Bremen und weiter über Bremervörde und Stade zur Elbe führenden Kanallinie zusammen. Aus beiden Plänen ist dann der Entwurf des Bramsche—Stade-Kanales entstanden. Die Linie zweigt rd. 11 km östlich von Bramsche vom nördlichsten Punkt des Rhein—Weser-Kanales ab und läuft hart westlich am Dümmersee und an Diepholz vorüber. Der Kanal muß die Hunte unterhalb von Barnstorf auf einem 2,5 km langen und bis zu 11 m hohen Damm überschreiten und darauf den Höhenrükken der Delme in mehreren, aber nicht besonders langen Einschnitten, durchbrechen, die bis zu 12,75 m Tiefe haben. Die Kanallinie ist westlich an Harpstedt und Delmenhorst vorüber zur Weser bei Hasenbüren, rd. 11 km unterhalb der Stadt Bremen, geführt. Die Länge beträgt bis hierher 91 km. Die Ueberwindung des Höhen-Unterschiedes von rd. 51 m zwischen Weser und Mittellandkanal erfordert 5 Schleusen.

Die Fortsetzung zur Elbe ist unmittelbar auf dem gegenüber liegenden Weser-Ufer angenommen. Die hierbei erforderliche winkelrechte, spiegelgleiche Kreuzung der Unterweser wird in ihren Gefahren durch die Anlage besonderer Vorhäfen an beiden Ufern und die Einrichtung eines geeigneten Kreuzungsbetriebes auf ein Mindestmaß beschränkt, sodaß darin keine ernstliche Behinderung oder Gefährdung weder des Seeverkehres noch des Kanalverkehres zu erblicken ist. Nach Durchquerung des nordwestlichen Zipfels des bremischen Gebietes, der durch zwei Schleusen vor hohen Flußwasserständen geschützt werden muß, folgt der Kanal der Lesum und Hamme. Als Nebenlösung kommt hier noch eine Umgehung über Vegesack in Frage, bei der die beiden Schleusen fortfallen, wodurch der Umweg ausgeglichen und die Baukosten vermindert werden. Mit einer im Sommer auf + 2 m NN und im Winter auf + 2,5 m NN liegenden Scheitelhaltung durchbricht der Kanal von der Hamme-Niederung aus hochliegende Moore südlich und östlich von Bremervörde an der Oste in Einschnitten bis zu 11,5 m Tiefe. Ueber das Schwingetal nähert sich die Linie der Stadt Stade bis auf 2 km, um sich darauf in östlicher Richtung der Lühe-Mündung an der Elbe bei dem Dorf Wisch zuzuwenden. Die Baulänge zwischen Weser und Elbe beträgt wieder 91 km. Außer den beiden Schutzschleusen im bremischen Gebiet sind noch zwei Schleusen für den Abschluß der Scheitelhaltung erforderlich. Auf der Elbe wird von den Binnenschiffen das südliche Nebenfahrwasser benutzt werden, das im Schutz von Sänden liegt. Als Nebenlösung kommt hier eine Fortführung des Kanales am Fuß der südlichen Randhöhen der Elbe-Niederung über Buxtehude nach Moorburg an der Süder-Elbe in Frage, wodurch die Gefahren ausgeschaltet werden, die die Befahrung der Elbe unterhalb Hamburgs mit sich bringt.

Für den Küstenkanal wird nun die Billigkeit seiner Herstellung als ausschlaggebend für seine Wirtschaftlichkeit angeführt. Die Kosten werden für ihn zu 240 Mill. M. angegeben, während diese angeblich für den Bramscher Kanal allein ohne die Fortsetzung zur Elbe 1 367 Mill. M. betragen sollen. Dieser Unterschied ist so gewaltig, daß er ohne Weiteres entscheidend sein müßte, wenn er wirklich zuträfe. Aber es sind die Kosten für den Küstenkanal unvollständig angegeben; die Denkschrift der oldenburgischen Regierung nennt dafür die Summe von 392 Mill. M. Selbst nach Abzug der bewilligten 120 Mill. M. bleibt noch ein größerer Betrag für das Reststück und den Ausbau der Hunte übrig, als angegeben. Das mag aber immerhin gegenüber der für den Bramscher-Kanal genannten Summe unerheblich erscheinen.

Die Riesensumme für den Bramscher-Kanal ist von oldenburgischer Seite nun auf folgende Weise errechnet: Für Bodenaushub ist ein Einheitspreis von 17,50 M. für 1 cbm beim Bramscher-Kanal gegen nur 10 M./cbm beim Küstenkanal in Ansatz gebracht, obgleich in beiden Fällen die zu fördernde Bodenmenge etwa im gleichen Verhältnis aus Moor und mineralischen Bodenarten zusammen gesetzt ist. Beim Bramscher-Kanal sind von rd. 16 Mill. cbm Gesamtaushub etwa 5 Mill. cbm Moor, und beim Küstenkanal sind die entsprechenden Zahlen rd. 14 Mill. cbm und 6 Mill. cbm. Ein sachlicher Grund für die Verschiedenartigkeit des Einheitspreises besteht somit nicht. Für die Schleusen des Bramscher-Kanales sind 590 Mill. M. in Rechnung gestellt, das ist bei 5 Gefällstufen durchschnittlich für jede 118 Mill. Mark. Für die beiden Schleusen des Küstenkanales sind dagegen zusammen nur 60 Mill. M. eingestellt oder durchschnittlich 30 Mill. M. Für eine solche unterschiedliche Veranschlagung dürfte eine sachliche Begründung kaum zu geben sein, wenn wirklich in beiden Fällen mit gleichem Maß gemessen wird. Aehnlich steht es auch noch mit anderen Kostenansätzen. Mit gleichen Einheitspreisen und bei gleicher Leistungsfähigkeit, d. h., bei der Ausrüstung mit einfachen Schleppzug-Schleusen von 225 m Länge wie beim Küstenkanal stellen sich die Kosten des Bramscher Kanales auf 617 Mill. M.

Nun genügt es aber nicht, nur die Kosten in Vergleich zu setzen, die durch den Bau der neuen Wasserstraßen allein verursacht werden. Es sind vielmehr alle Kosten zu berücksichtigen, die von der Trennung bei Bevergen bis zur Wiedervereinigung beider Linien an der Hunte-Mündung entstehen. Beim Bramscher-Kanal treten besondere Kosten nicht hinzu, da die Strecke des Mittellandkanales von Bevergern bis Bramsche keine Schleusen hat und für die Aufnahme von 1000 t-Schiffen durch Anstauung des Wasserstandes um 0,5 m ohne besondere Kosten hergerichtet werden kann. Beim Küstenkanal spielt die Leistungsfähigkeit des Dortmund—Ems-Kanales zwischen Bevergern und Dörpen eine große Rolle. Sie war viel umstritten und deswegen wurde Ministerialadir. Sympher von Oldenburg und Bremen gemeinsam zu einem Gutachten darüber aufgefordert. Auf Grund eingehender Untersuchungen kommt er zu dem Ergebnis, daß der Dortmund—Ems-Kanal nördlich von Bevergern in seinem jetzigen Zustand eine Leistungsfähigkeit von 4,5 Mill. t hat und daß von dieser noch 1,2 Mill. t für den neuen Verkehr des Küstenkanales verfügbar sind. Die Anlagen des Dortmund—Ems-Kanales reichen also nicht einmal zur Aufnahme des zu den Weserhäfen zu erwartenden Verkehres von mindestens 2 Mill. t aus, geschweige denn für den Verkehr zu den Elbehäfen, der auf mindestens 6 Mill. t zu veranschlagen ist. Da auch die Schleusen des Dortmund—Ems-Kanales zu kurz sind, um einen Schleppzug von zwei 1000 t-Kähnen mit dem Schlepper gleichzeitig aufzunehmen, so macht der Küstenkanal einen gewaltigen Erweiterungsbau des Dortmund—Ems-Kanales notwendig, dessen Kosten ausschließlich dem neuen Verkehr des Küstenkanales zur Last zu legen sind. Beschränkt man die Erweiterungen und Ergänzungen auf ein äußerst geringes Maß (je eine neue Schleuse an den 13 Gefällstufen und Erweiterung einer 57 km langen Kanalstrecke für 1000 t-Schiffe), so treten für diese Arbeiten mindestens 310 Mill. M. zu den Kosten des Küstenkanales hinzu, sodaß die Gesamtkosten dieses Kanalweges bis zur Weser 702 Mill. M. betragen, also um 85 Mill. M. höher sind, als die Kosten beim Bramscher-Kanal. Nur durch die vorweg erfolgte Bewilligung von 120 Mill. M. bleiben die beim Küstenkanal noch zu beschaffenden Mittel um 35 Mill. M. hinter denjenigen des Bramscher-Kanales zurück. Die Verbindung zwischen Weser und Elbe wird in beiden Fällen gleich teuer (454 Mill. Mark bei einfachen Schleusen), wenn der gleiche Weg über Vegesack und Bremervörde gewählt wird. Sie steigern sich in beiden Fällen, wenn für den Küstenkanal der Weg über die Geeste oder für den Bramscher-Kanal der Weg durch die nordwestliche Ecke des bremischen Gebietes gewählt wird.

In der Veröffentlichung über den Küstenkanal wird der Umweg dieses Weges gegenüber dem Bramscher-Kanal zu 35 Strecken-Kilometern angegeben, genauer beträgt sie bis zur Hunte-Mündung 38 Strecken-Kilometer. Dieser Unterschied ist aber für die Seehäfen Bremens und Hamburgs noch beträchtlich größer, nämlich 81 und 83 Strecken-Kilometer. Als noch größer stellt sich der Umweg heraus, wenn man, wie sonst allgemein üblich, für die Schleusen-Aufenthalte je 3,5 Betriebs-Kilometer zuschlägt. Dann beträgt er bis zur Hunte-Mündung 73 Betriebs-Kilometer, nach Bremen 117 Betriebs-Kilometer und nach Hamburg 116 Betriebs-Kilometer. Auch hier ändert sich bei näherer Betrach-

tung das Bild ganz gewaltig und nun erst kann man sich ein Urteil darüber bilden, um wieviel weiter das Einflußgebiet unserer deutschen Seehäfen über den Bramscher-Kanal gegen den ausländischen Wettbewerb in Westfalen vordringen kann. Nur über den Bramscher-Kanal kann noch ein bedeutungsvoller Teil des westfälischen Verkehres zu den deutschen Seehäfen herangezogen werden.

Demgegenüber verteidigt die Veröffentlichung über den Küstenkanal dessen Mündung mittewegs zwischen Bremen und Bremerhaven als besonderen Vorzug, weil dadurch eine Bevorzugung des einen bremischen Seehafens vor dem anderen vermieden wird. Allerdings liegen die oldenburgischen Häfen dabei dem Industriegebiet um rd. 35 km näher, als die beiden Haupt-Weserhäfen und genießen dadurch diesen gegenüber den Vorzug der kürzeren Wasserverbindung. Es fehlt nur noch die Beschwerde Hamburgs, daß es vom Ruhrgebiet durch seine geographische Lage weiter abgerückt ist, als die Weserhäfen, um eine solche auf innerdeutschem Wettbewerb aufgebaute Beweisführung in das rechte Licht zu rücken. Man soll doch nicht vergessen, daß es sich bei einer Kanalverbindung vom Ruhrgebiet zu den Weser- und Elbehäfen um eine im allgemeinen deutschen Interesse liegende Stärkung dieser Plätze gegen die Auslandshäfen handelt. Daß der Bramscher-Kanal auch für Oldenburg die günstigste Verbindung zum Ruhrgebiet darstellt, mag noch die Tatsache beleuchten, daß der Weg über ihn selbst zu dieser Stadt noch um 22 Betriebs-Kilometer kürzer ist, als über den Küstenkanal. Von einer Ausschaltung der Nordwestecke Deutschlands durch den Bramscher-Kanal kann somit nicht im Entferntesten die Rede sein, da das Gegenteil der Fall ist.

Eine eingehende verkehrswirtschaftliche Berechnung hat ergeben, daß die wirtschaftliche Ueberlegenheit des Bramscher-Kanales gegenüber dem Küstenkanal mindestens 538 Mill. M. beträgt. Dabei ist vorausgesetzt, daß alle Unkosten durch neue Einnahmen aus Kanalabgaben gedeckt werden und daß auch bei der Ausführung des Bramscher-Kanales das bewilligte Kanalstück von Kampe bis Oldenburg gebaut wird. Dadurch wird bezüglich der Landeskultur und Torfgewinnung mindestens das Gleiche, wenn nicht mehr erreicht, als beim Küstenkanal, da auch der Bramscher-Kanal ausgedehnte Moore aufschließt.

Die vorstehenden Richtigstellungen und Ergänzungen haben gezeigt, wie gefährlich es ist, einen Kanalplan nur von einseitigem Interessen-Standpunkt aus zu beurteilen. Es ist deswegen auf das Lebhafteste zu begrüßen, daß sich die großen wirtschaftlichen Verbände in Rheinland-Westfalen, Hamburg, Bremen, Lübeck und Hannover, leider unter nachträglichem Rücktritt Oldenburgs, dazu entschlossen haben, gemeinsam unter der Führung der „Wasserwirtschaftlichen Gesellschaft“ in Hannover von anerkannten Fachleuten technische und wirtschaftliche Gutachten einzuholen über die verschiedenen Kanalpläne in Nordwest-Deutschland, unter denen sich auch der Bramscher-Kanal und der Küsten-Kanal befinden. Tritt hierzu noch die in Aussicht gestellte Untersuchung der Reichsregierung über die geeignetste und bauwürdigste Linienführung einer Kanalverbindung zwischen dem Ruhrgebiet und den Nordseehäfen, so ist eine nur von Sachlichkeit getragene Klärung der gesamten Kanalfragen Nordwest-Deutschlands mit Sicherheit zu erwarten. —

L. Plate, Staats-Baurat in Bremen.

Tote.

Regierungs- und Baurat Dreyer †. In Schwerin verschied am 29. Sept. 1921 der langjährige Vorsitzende des „Mecklenburgischen Architekten- und Ingenieurvereins“, Regierungs- und Baurat Paul Dreyer. Er war als Sohn eines Hofzimmermeisters in Dobertin (reichbegütertes Kloster, jetzt Damenstift) 1849 geboren und besuchte später die Realschule in Güstrow, um zuerst das Zimmerhandwerk zu erlernen. Dann wurde er Baueleve beim großherzoglichen Baukondukteur Daniel. Von 1869 ab besuchte er die Bauakademie in Berlin und von 1871 ab die Akademie der bildenden Künste in Wien; dort erhielt er bei einem Wettbewerb die goldene Medaille und ein Stipendium für eine Reise durch Bayern, Tirol und Oberitalien, woran sich eine Studienreise nach Süddeutschland und dem Rheinland schloß. Im Herbst 1873 trat er in Wien beim Dombaumeister Schmidt ein, um namentlich für dessen neues Rathaus und für den Stephansdom zu arbeiten. Einen ehrenvollen Ruf der Strelitzer Regierung, die Wiederherstellungsbauten des Domes in Ratzeburg zu leiten, konnte er damals nicht annehmen. Später führte ihn eine weitere Studienreise nach Italien, um 1875 zur Heimat zurück zu kehren, wo er unter dem Hofbaurat Willebrand die Baupläne für das neue Schweriner Museum bearbeitete. 1881 bestand er die Baumeisterprüfung, um bald darauf als Baukondukteur den Baudistrikt Lübz zu übernehmen und später als Landbaumeister seine Geschäfte weiter zu führen, bis er 1894 nach Schwerin versetzt wurde. Dort finden wir ihn dienstlich tätig 1910 als Baurat, 1920 als Regierungs- und Baurat. Außer seiner umfangreichen Amtstätigkeit fand er selten Zeit, Bauten zu entwerfen und zu leiten. Das Rathaus und das Sophienstift in Plau, das Krieger-Denkmal in Lübz seien hier erwähnt, besonders aber seine Tätigkeit im Vorstand des „Mecklenburgischen Architekten- und Ingenieurvereins“, den er bei den Abgeordneten-Versammlungen regelmäßig und eifrig Jahrzehnte lang vertrat. Dreyer war ein echter Mecklenburger, schwerfällig und vorsichtig in seinen Entschlüssen, gewissenhaft und zuverlässig in und außer Dienst, ein aufrichtiger treuer Genosse, ein feinfühlender Künstler und Kunstfreund trotz des trockenen Dienstes, ein zielbewußter Vorsitzender und bei aller Sparsamkeit ein gastfreier lieber Gesellschafter. Ehre seinem Andenken! — Wohlbrück.

Peter Dybwad †. In Leipzig verschied kürzlich nach längerem Leiden der Architekt kais. Baurat Peter Dybwad, in weiten Kreisen bekannt geworden durch seinen in Gemeinschaft mit Ludwig Hoffmann errungenen Sieg im Wettbewerb um den Palast des Reichsgerichtes in Leipzig. Dybwad ist nur 63 Jahre alt geworden. An der Ausführung des Reichgerichtsbaues konnte er nicht beteiligt werden, weil er Ausländer aus den skandinavischen Ländern war. Er gründete sich in Leipzig eine umfangreiche Praxis, besonders im feinen Wohnhausbau, errichtete aber auch eine Anzahl bemerkenswerter Geschäftshäuser. Seine Kunst war keine starke, aber eine abgeklärte, temperierte. Sein Stil waren die deutsche und die italienische Renaissance. Dybwad war Mitbegründer der Gartenstadt Mariabrunn bei Leipzig, der der damalige Vertreter des Städtebaues in Leipzig, Hans Strobel, die Form gab. —

Vermischtes.

Zum 80. Geburtstag von Alfred M. Hauschild in Dresden. Am 24. Oktober 1921 beging der Architekt Prof. Alfred M. Hauschild in Dresden in voller körperlicher und geistiger Frische seinen 80. Geburtstag. Es ist ein Name von gutem Klang, an den wir aus diesem Anlaß wieder erinnert werden. Alfred Hauschild wurde am 24. Okt. 1841 in Hohenfichte in Sachsen geboren und studierte von 1860—1863 auf der Akademie der bildenden Künste in Dresden Architektur. Von 1863—65 war er Schüler von Prof. Hermann Nicolai in Dresden. Einem Zuge jener Zeit folgend begab er sich darauf zur Weiterbildung nach Paris, wo er 1865 in den Schülerkreis von Daumet eintrat. In den folgenden Jahren führte er größere Reisen in Italien, Spanien, Marokko, Aegypten, Palästina und in der Türkei aus. Von 1876—77 war er mit R. Eltzner bei der Ausführung der Reichsbank in Dresden tätig. Durch zahlreiche mit Erfolg gekrönte Wettbewerbe bahnte er sich den Weg in die Praxis. 1884 errang er im Wettbewerb um Entwürfe für die Bauten der Museums-Insel in Berlin den I. Preis; vier Jahre darauf, 1888, errang er wieder einen I. Preis im Wettbewerb um Entwürfe für das Ausstellungsgebäude in Dresden. Auch der Wettbewerb um ein städtisches Bad in Nürnberg brachte ihm einen I. Preis. Einen II. Preis errang er im Wettbewerb Rathaus Dresden, und auch in den Wettbewerben um Entwürfe für das Rathaus in Großenhain und die Börse in Chemnitz wurden ihm Preise zuteil. Ein öffentliches Denkmal schuf er 1896 mit dem Stübel-Brunnen in Dresden, der nach seinem Entwurf gemeinsam mit dem Bildhauer Hartmann-Mac Lean in Dresden entstand. Ein Hauptteil seiner praktischen Tätigkeit lag auf dem Gebiet des Wohnhausbaues; zahlreiche Wohnhäuser in Dresden und anderwärts zeugen hiervon. Auch in öffentlichen Körperschaften war Hauschild tätig; so gehörte er von 1878 bis 1920, also 42 Jahre lang, der Galerie-Kommission der Dresdener Gemälde-Galerie an. Mögen dem hoch verdienten Fachgenossen noch viele Jahre ruhigen Lebenabends vergönnt sein! —

Zur Vollendung des 70. Lebensjahres von Leopold Theyer. Am 15. Okt. 1921 vollendete der Professor an der Technischen Hochschule in Graz, Oberbaurat Leopold Theyer, sein 70. Lebensjahr. Der Jubilar wurde am 15. Oktober 1851 in Wien als der Sohn des Inhabers der weltbekannten Firma Theyer & Hardtmuth geboren. Er erhielt seine allgemeine Ausbildung in Wien und trat nach Vollendung derselben in den Schülerkreis des Dombaumeisters von St. Stephan, Friedrich Schmidt. In die selbständige Praxis eingetreten, verstand er es, sich eine ausgebreitete und erfolgreiche Tätigkeit namentlich in Wien, Graz und Klagenfurt zu schaffen. Voran steht der Wohnhausbau; doch ist auch die Heilstätte Alland sein Werk. Im Jahr 1906 wurde er als Professor der Baukunst an die Technische

Hochschule in Graz berufen, wo er dieser Schule ein neues, monumentales Gebäude gab. In Graz wirkt der Jubilar noch jetzt als ein gefeierter Lehrer. —

Die Erhaltung des Warenhauses von Paul Sédille. Zu unseren Ausführungen über den Brand des Warenhauses „Au Printemps" in Paris ist berichtigend zu bemerken, daß erfreulicherweise nicht das feine Werk von Paul Sédille, das am Anfang einer neuen Entwicklungs-Periode steht, abgebrannt ist, sondern ein weniger künstlerisch bedeutsamer Teil dieses Warenhauses, der getrennt auf einem unmittelbar benachbarten Baublock errichtet worden war. —

Personal-Nachrichten. In Bayern ist der Vorstand der Obersten Baubehörde im Staatsministerium des Inneren, Ministerial-Direktor v. Reuter, vom Amt zurück getreten. Reuter ist ein verdienstvoller Architekt; er erhielt bei seinem Rücktritt Titel und Rang eines Staatsrates. Zu seinem Nachfolger ist ein Ingenieur, der Vorstand der Bauabteilung des Reichsverkehrs-Ministeriums, Hermann Riegel, zum Ministerial-Direktor im Staatsministerium des Inneren und Vorstand der Obersten Baubehörde ernannt worden. —

Wettbewerbe.

Zur Erlangung von Entwürfen für die Anlage eines Klosters mit Kirche des Jesuiten-Ordens in Frankfurt a. M. wird von der „Deutschen Gesellschaft für christliche Kunst" in München ein auf Mitglieder dieser Gesellschaft beschränktes Preisausschreiben erlassen. Der Orden hat im nordwestlichen Teil von Frankfurt a. M. ein größeres freies Gelände erworben, auf dem die neue Ordensniederlassung entstehen soll. Die Zustände in den Nachfolgestaaten der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie haben verschiedene Ordensgesellschaften veranlaßt, ihre dortigen Sitze aufzugeben und sich im Deutschen Reich anzusiedeln. —

Einen Ideen-Wettbewerb zur Erlangung von Vorschlägen für die Ausnutzung der Wasserkräfte im Schluchsee-Gebiet des badischen Schwarzwaldes eröffnet die „Badische Landeselektrizitätsversorgung A.-G." (Badenwerk) in Karlsruhe mit Frist zum 1. Febr. 1922. Es gelangen Preise von 50 000 und 40 000 M. zur Verteilung. Für Ankäufe sind 30 000 M. vorgesehen. Das Programm für den Wettbewerb kann unentgeltlich durch das „Badenwerk", Hebel-Straße 4 in Karlsruhe, bezogen werden. Von derselben Stelle sind die Unterlagen für den Wettbewerb gegen 300 M. erhältlich. —

Ein Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Errichtung von Läden an der Katharinen-Pforte in Frankfurt a. M. und für die zukünftige Platzgestaltung an dieser Pforte wurde in einer kürzlichen Sitzung des „Rates für künstlerische Angelegenheiten" in Frankfurt am Main von der Stadtverwaltung gefordert. Dem Plan der städtischen Körperschaften an sich stimmte man zu, wünschte aber auf dem Weg des Wettbewerbes verschiedenartige Vorschläge zur Bewältigung der städtebaulich wichtigen Aufgabe aus den Kreisen der ganzen Künstlerschaft zu erhalten. —

Ein Preisausschreiben der „Vereinigten Mosaik- und Wandplattenwerke A.-G." in Sinzig am Rhein an alle Künstler deutscher Zunge betrifft Entwürfe zu farbigen Fußbodenplatten in schöner, stilistisch guter ornamentaler Formensprache und in harmonischer Farbenzusammenstellung. Die Entwürfe sind für 4-eck-, 6-eck- und 8-eck-Platten aufzustellen und es sollen die Ornamente möglichst nicht über die Einzelplatte hinausgehen. Ein Fries soll den Gesamtbelag einfassen. Es gelangen zur Verteilung 3 Preise von 3000, 2000 und 1000 M.; es finden daneben 16 Ankäufe für je 250 Mark statt. Frist: 1. Jan. 1922. Im Preisgericht u. a. die Hrn. Prof. Hans Poelzig in Potsdam-Wildpark, Prof. Wilh. Kreis in Düsseldorf, Stadtbaudir. Prof. Dr. h. c. Fritz Schumacher in Köln, Prof. Carl Sattler in München und die beiden Direktoren der Gesellschaft. —

Im Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Neubebauung des Grundstückes Viktoria-Straße 37 und Bellevue-Straße 11 in Berlin, der vom „Architekten-Verein" zu Berlin ausgeschrieben und auf die Mitglieder dieses Vereins beschränkt war, ist die angesichts dieser Beschränkung hohe Zahl von 76 Bearbeitungen eingegangen, ein Ergebnis, das neben der Anziehungskraft der Aufgabe selbst zum nicht geringen Teil auf den Umstand zurück zu führen sein dürfte, daß die Besitzerin des Geländes, die „Wiederaufbau-Gesellschaft" in Berlin, zu der Neubebauung tatsächlich entschlossen ist, für einen der Preisträger also ein Bauauftrag in Aussicht steht. Das Gelände hat eine bevorzugte Lage im vornehmsten Teil von Berlin, am Zusammenfluß der Bellevue- und der Viktoria-Straße, am Kemper-Platz, am südlichen Ausgang der Sieges-Allee, wo diese durch den Rolandbrunnen ihren Abschluß findet. Diese Lage stellt besondere Anforderungen an das künstlerische Taktgefühl des Entwerfers des Neubaues und ist auch Veranlassung zu einer scharfsinnigen wirtschaftlichen Ausnutzung des Grundrisses.

Der I. Preis von 16 000 M. wurde dem Entwurf „. . . und neues Leben blüht aus den Ruinen" der Architekten Friedrich und Wilhelm Hennings in Berlin zuerkannt. Der II. Preis von 13 000 M. fiel dem Entwurf „Eisenbeton" des Architekten Friedrich Lipp in Charlottenburg zu; der III. Preis von 10 000 M. dem Entwurf „Rolandseck" von Reg.-Bmstr. Wilh. Beringer und Architekt Fritz Schock in Charlottenburg. Den IV. Preis von 7000 M. errang der Entwurf „Roland" von Reg.-Bmstr. Dr. E. J. Siedler in Zehlendorf mit Reg.-Bmstr. H. Pet. Kaiser in Potsdam. Zum Ankauf für je 4000 M. wurden empfohlen die Entwürfe „Im Herbst" von Reg.-Bmstr. A. von Werner in Wannsee, „Glückauf" von Arch. F. Berger in Rybnik, und „Roland" von Prof. Bruno Möhring in Berlin.

Die weitaus größte Mehrzahl der Teilnehmer ist von dem Gedanken ausgegangen, der bedeutungsvollen Umgebung entsprechend in dem Neubau eine Platzwand von schlichtestem Gepräge zu schaffen; den Neubau aber in seinen Höhenverhältnissen so zu gestalten, daß er bei voller Ausnutzung der baupolizeilich zulässigen Höhe sich doch den benachbarten dreigeschossigen Wohnhäusern unauffällig angliedert. Das wurde in den meisten Fällen erreicht durch eine Senkung des Hauptgesimses und durch Behandlung des obersten Geschosses als Attika-Geschoß. Auch der Anschluß an das feine, von Cremer & Wolffenstein geschaffene Wohnhaus Löwe in der Bellevue-Straße war wohl zu überlegen. Dem Kopfbau an der Bellevue-Straße war besondere Beachtung zu schenken; es ist auch hier eine Lösung möglich, die einen Abschluß der neuen, leider neuen Bellevue-Straße bedeutet. Die vornehme alte Wohnstraße, in der Theod. Fontane's „Irrungen und Wirrungen" spielen, ist fast gänzlich verschwunden. Im höchsten Maß bedauerlich wäre, wenn ein herrlicher alter Baum, der hart am Gehweg des Grundstückes steht, dem Neubau weichen müßte. —

Im Wettbewerb um Entwürfe für ein Krieger-Denkmal in Poulheim bei Köln sind 72 Bearbeitungen eingelaufen. Das aus den Hrn. Prof. Burger in Aachen, Prof. Grasegger und Baurat Stooß in Köln bestehende Preisgericht verlieh den I. Preis dem Entwurf des Architekten Willkens und des Bildhauers von Mehring in Köln; den II. Preis dem Entwurf des Reg.-Bmstr. Stahl in Düsseldorf und des Bildhauers Jos. Brüx in Kleve; den III. Preis dem Entwurf des Architekten Willach und des Bildhauers Flosdorf in Köln. —

Im Preisausschreiben Krankenhaus-Neubau Ilmenau in Thüringen sind 19 Entwürfe eingegangen. Der I. Preis wurde nicht verteilt. Den II. Preis von 6000 M., sowie einen Preis von 4000 M. erhielten die Entwürfe des Architekten Arnold Pabst in Ilmenau. Zwei weitere Preise von je 4000 M. wurden den Entwürfen von Reg.-Bmstr. Kerz in Gera-Reuß und der Architekten Peter und Joseph Schade in Arnstadt in Thüringen zugesprochen. —

Chronik.

Die neue Nordstadt-Schule zu Pforzheim in Baden, nach den Entwürfen und unter der Leitung der Architekten Karl Faller & Josef Clev in Pforzheim mit einem Kostenaufwand von $8^1/_2$ Millionen M. erbaut, wurde am 10. Sept. 1921 ihrer Bestimmung übergeben. Ursprünglich als 60-klassige reine Volksschule geplant, wurde infolge der veränderten wirtschaftlichen Verhältnisse der Nachkriegszeit nunmehr eine Teilung vorgenommen derart, daß $^2/_3$ als Volksschule benutzt und der Rest der neu gegründeten Realschule zugewiesen wurde.

Es ist das erstemal, daß in Pforzheim ein städtisches Gebäude durch Privat-Architekten ausgeführt wird. Dank der Unterstützung des technischen Bürgermeisters, Hrn. Schultze, wurde 1911 ein Wettbewerb unter Pforzheimer Architekten ausgeschrieben und den Erbauern als Träger des I. Preises der Auftrag überwiesen. Während der Kriegsjahre ruhte der ein Stock hohe Rohbau und wurde ab Frühjahr 1919 der Vollendung zugeführt. —

Ein Grabmal Heinrichs VII. im Dom von Pisa, nach dem Entwurf des Architekten Tino da Camarino errichtet, ist am 26. Sept. 1921 unter Ueberführung der Gebeine dieses deutschen Kaisers aus dem Hause Luxemburg aus dem Campo Santo in den Dom feierlich enthüllt worden. Heinrich wollte Pisa zur Hauptstadt Italiens machen, weil die Stadt sich ihm auf seinem Zug gegen Rom unter großen Opfern angeschlossen hatte. Der plötzliche Tod Heinrichs 1313 in Buonconvento bei Siena vereitelte diese Absicht. Zum Dank setzten ihn die Pisaner im Campo Santo, dem 1278 geschaffenen Denkmal der pisanischen Größe, bei. —

Inhalt: Der Bramsche-Stade-Kanal. (Kanalverbindung.) — Tote. — Vermischtes. — Wettbewerbe. — Chronik. — Abbildung: Geschäftshaus des „Verbandes der Baugeschäfte von Groß-Berlin".

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