



Krieger-Gedenkhalle im neuen Rathaus zu Charlottenburg.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

56. JAHRGANG. N^o 1. * BERLIN, DEN 4. JANUAR 1922.

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

Alle Rechte vorbehalten. — Für nicht verlangte Beiträge keine Gewähr

Neubauten der Stadt Charlottenburg.

Architekt: Stadtbaurat Baurat Professor Heinrich Seeling in Berlin-Grünwald.

Die Erweiterungsbauten des Rathauses in Charlottenburg.

Hierzu die Abbildungen S. 3, 4 u. 5.



Der von den Architekten Reinhardt und Süßenguth in Charlottenburg als das Ergebnis eines allgemeinen Wettbewerbes entworfene und im Jahre 1902 an der Berliner-Straße in Charlottenburg fertig gestellte Neubau des Rathauses erwies sich schon unmittelbar nach seiner Vollendung als räumlich kaum

noch ausreichend. Die städtischen Körperschaften mußten damit rechnen, daß in kürzester Zeit eine Erweiterung des Bauwerkes notwendig werden würde und beauftragten daher die städtische Grundstückserwerbs-Deputation, möglichst das ganze Häuserviertel von Ost nach West zwischen Kirchhof-Straße und Wilhelm-Platz und von Süd nach Nord zwischen Berliner-Straße und Am Lützow für die Rathaus-Erweiterung in städtischen Besitz zu bringen. Die langjährigen Verhandlungen, die es ermöglichten, ein-zeitweilen eine Anzahl der in diesem Viertel liegenden Privathäuser für städtische Büros einzurichten, führten jedoch nicht zu dem gewünschten Ziel. Es blieb im Westblock gegen den Wilhelm-Platz ein Grundstück in Privatbesitz und an der Südost-Seite, Ecke Berliner- und Kirchhof-Straße, war inzwischen das dort gelegene Postamt durch Zukauf und Neubau beträchtlich erweitert worden. Auch wurden von Besitzern der weiter an der Berliner-Straße gelegenen Grundstücke

zwischen dem Postamt und dem von Reinhardt und Süßenguth fertig gestellten Rathaus-Neubau teilweise so hohe Preise gefordert, daß, als endlich die Erweiterung des letzteren nicht mehr hinausgeschoben werden konnte, der kurz vorher zum Stadtbaurat gewählte Chef des städtischen Hochbauamtes, Heinrich Seeling, sich entschloß, einen Generalplan aufzustellen, der versuchte, ohne diese Grundstücke an der Südost-Ecke des Viertels auszukommen und der trotzdem die Bebauung des Westblockes auf Jahrzehnte hinaus nicht nötig machte. Es lagen Grundriß-Skizzen vor sowohl vom verstorbenen Stadtbaurat Schmalz, als auch vom damaligen Stadtbauinspektor Winterstein, der bis zu Seelings Eintritt das Hochbauamt zu leiten hatte, die mit der Bebauung des Südostblockes rechneten; deren Grundgedanken konnten deswegen nicht übernommen werden. Nach mehreren Versuchen gelang es aber, einen General-Grundgedanken aufzustellen, der den Ankauf oder die Enteignung überhaupt einiger Privatgrundstücke des Südostblockes an der Berliner-Straße unnötig erscheinen ließ und die Bebauung des Westblockes in weitere Ferne rückte, also den Ankauf eines dort gelegenen letzten Privatgrundstückes auf absehbare Zeit nicht nötig machte. Die Bebauung der Nordfront (Am Lützow) und der Westfront (Kirchhof-Straße) konnte infolge der geringen Straßenbreite der Kirchhof-Straße nicht unter einer Hauptgesimshöhe durchgeführt werden. Dieser Zwang, mit verschiedenen Gebäudehöhen zu arbeiten

und den Übergang aus einer Gebäudehöhe in die andere zu suchen, läßt sich aber zu guter Wirkung für die Sicht vom Lützow aus ausnutzen. Für die Bebauung des ganzen nun enger umgrenzten Nord-Süd-Ost-Flügels war maßgebend, daß mit Eingang zu ebener Erde an der Berliner-Straße Räume für eine große Kassenhalle der städtischen Sparkasse und für eine möglichst große darunter anzulegende Stahlkammer hergestellt werden sollten; im Uebrigen waren so viel als möglich Büroräume im Anschluß an die vorhandenen zu schaffen, ohne den Betrieb im vorhandenen Rathausausbau und der mit Büros belegten angekauften Privatgebäude zu stören. Im später zu errichtenden Westblock sollte vor Allem ein entsprechender Festsaal untergebracht werden, da die vorhandenen, früher nur provisorisch ausgebauten Festräume sich als zu schmal und ungeeignet für eine einheitliche Festtafel-Aufstellung erwiesen hatten. Diese Räume waren durch einen als Hauptzugang dienenden, sich im Turmbau ergebenden quadratischen Raum, der zugleich als Empfangsraum diente, getrennt; er entsprach in seinen Maßen der Tiefe der beiden sich rechts und links anschließenden Säle, sodaß die durch die ganze Frontlänge der beiden Säle verteilten an den Festtafeln sitzenden Festteilnehmer zur Hälfte den Festredner weder sehen noch hören konnten und sich während der Rede sehr unbehaglich und lebhaft unterhielten.

Zugleich war es erwünscht, im Westblock, ähnlich wie es seinerzeit in Kopenhagen, später in Dresden durchgeführt wurde, einen der großen, von Fluren umgebenen Höfe zu überdachen und als Ausstellungs- und Versammlungshalle auszubilden. Da die Ratsstube im bisherigen Bau, die notdürftig an die Weinabteilung des neuen Ratskellers angegliedert worden war, viel zu wünschenswert übrig ließ, so sollte dafür schon in der ersten Bauperiode im Anschluß an den Ratskeller, also im Südostblock, Rat geschaffen werden, derart, daß die vorhandene Ratsstube der Weinabteilung angegliedert und eine neue würdigere Anlage im Anschluß an die Weinabteilung des Rathauses herzustellen war. Vor Allem war die bisherige Ratsstube nur von der Straße zugänglich, es sollte also auch eine Treppenverbindung mit den Innenräumen des Rathauses geschaffen werden.

Für den Aufbau an der Berliner-Straße kam es dem Architekten darauf an, der bisherigen sehr reich und stark in vertikaler Richtung gegliederten Front durch ruhige Abschluß-Risalite feste Flanken zu schaffen, die auch das steile Dach in der Flucht der Berliner-Straße abschließen konnten, das bis dahin als schmaler, dekorativer Brandgiebel in die Lüfte ragte. Es mußte ferner versucht werden, durch solche Flankenbauten auch den Turm zu einem Akkord mit der Gesamtfront zusammenklängen zu lassen. Während es nun möglich erschien, an der Berliner-Straße anklingend an die gewählten Aufbauformen weiter zu bauen, mußte von den in der Straße Am Lützow vorhandenen großachsigen Architekturformen Abstand genommen werden. Es erschien nicht möglich, mit dieser Formgebung auch die Übergänge der verschiedenen Gebäudehöhen in der Straße Am Lützow, am Platz und in der Kirchhof-Straße zu bewältigen. Da man außerdem für die Aufteilung und die stete Veränderungsmöglichkeit der hier unterzubringenden Büroräume kleinere Achsen brauchte, so ergab sich ein Wechsel der Frontarchitektur von selbst, ganz abgesehen davon, daß der Architekt an sich auf dem Standpunkt stand, den frühere Zeiten einnahmen, den Anbau ruhig als Anbau in Erscheinung treten zu lassen. Unter diesem Gesichtspunkt erhielt auch die neue Architektur an der Berliner-Straße in ihren Einzelheiten ein anderes Gepräge als die vorhandene Front; selbstverständlich mußten in beiden Fronten die Anschlußachsen in den vorhandenen Frontformen durchgeführt werden.

Bei der Aufstellung des Generalplanes nach den vorentwickelten Grundgedanken, wie auch bei der späteren Ausführung waren der Rat des provisorischen Leiters des Hochbauamtes, des damaligen Stadtbau-

inspektors jetzigen Stadtbaurates Winterstein, seine genaue Kenntnis der Anforderungen der einzelnen Verwaltungszweige von besonderem Wert; als künstlerischer Mitarbeiter, wie auch bei der folgenden Ausführung war in erster Linie Architekt Reuter, wie schon früher unter Reinhardt und Süßenguth tätig, zu dem besonders für die Innenarchitektur des Sitzungszimmers und der Ratsstube noch Architekt Erich Thredetrat.

Am 28. Juni 1911 stimmte die Stadtverordneten-Versammlung dem Bauentwurf für die Erweiterung des Rathauses vom 9. Juni 1911 zu und genehmigte die Kosten für den sofort in Angriff zu nehmenden Teil der Erweiterung in Höhe von 3 Millionen Mark als reine Baukosten und weiter 1 300 000 M. für den erforderlichen Grundstücks-Erwerb. Es handelte sich um eine zunächst zu bebauende Fläche von 3805,10 qm, von denen 234,92 qm auf die Sparkasse entfielen; im Ganzen um 85 238 cbm umbauten Raumes bei einem Platzerfordernis für weitere rund 450 Beamten. Im alten Rathaus waren untergebracht bis 1. März 1911 616 Beamte, in Mieträumen 334. Die für den Rathaus-Neubau eingerichtete Ausführungs-Baustube wurde dem späteren Magistratsrat Weingärtner unterstellt, der mit den ihm beigegebenen Bauleitern Morgenroth, später Kolbe, und den Technikern Rothe und Monsehr den Bau von Anfang bis Ende in frisch anfassender und mustergültiger Weise durchführte unter der geschäftlichen Oberleitung vom Vorstand des Bauamtes I, Magistratsbaurates Winterstein, dessen hingebende Mitwirkung bei den Vorarbeiten bereits früher erwähnt wurde. Am 12. August 1911 wurde mit dem Bau der Stahlkammer begonnen; die Ausführung des Rohbaues dieses Bauabschnittes erfolgte durch Boswau & Knauer in Berlin.

Nun zurück zur Plangestaltung. Die Übersichts-Grundrisse zeigen die geplante Raumanordnung um eine Anzahl von Höfen gruppiert. Der am Platz Am Lützow und an der Kirchhof-Straße gelegene Hof ist offen gedacht und soll mit einem Brunnen versehen werden. Eine offene Halle soll hier den Zugang am Platz vermitteln und zugleich einen Zugang zu den Räumen des Rathauses von diesem Stadtteil aus bieten. Für die Sparkasse war, wie bereits erwähnt, ein ebenerdiger Zugang an der Berliner-Straße Bedingung, der in Verbindung mit den übrigen Räumen des Hauses zu bringen war. Das war möglich durch einen breiten Treppenlauf, der die Vorhalle der Sparkasse mit dem Hauptflur des bestehenden Hauses verband, dessen Fußboden höher als der Sparkassen-Eingang angeordnet war. Für die Anlage der Kassenhalle und für die darunter anzuordnende Stahlkammer ergab sich von selbst die Benutzung eines neu zu schaffenden Hofes, der für die Gruppierung der Räume der oberen Stockwerke erforderlich war und der Kassenhalle das nötige Oberlicht zuführt. Die Raumachse dieser Halle ist gegen die der Zugangshalle verschoben, um das Abschluß-Risalit der Front soweit als möglich von der Turmachse abzurücken, aus oben erwähnten ästhetischen Gründen. Diese Verschiebung erleichterte die Anordnung der Ratsstube und gestattete die Erweiterung der im höher gelegenen Erdgeschoß des alten Baues gelegenen Stadtkassenräume. Im ersten Stock konnte über der Vorhalle der Sparkasse ein größeres Kommissions-Sitzungszimmer eingeschoben werden, während in der Höhe der Festsäle der eine Saal eine Verlängerung um zwei Achsen erhielt und weiter ein neuer Saal für Bürgerschaftszwecke, für Vorträge usw. sich ergab, der später zum sogenannten „Märkischen Saal“ ausgebaut wurde. In der Höhe des ersten Stockwerkes ergab die Verlängerung der großen Flurhalle hinter der neu angegliederten Treppe einen quadratischen Raum, der als Gedenkhalle für die im Krieg gefallenen Beamten geeignet erschien und für den im Laufe des Krieges schon eine entsprechende Ausgestaltung vorgesehen wurde, während in der Höhe des hohen Erdgeschosses die bisher schwer vermißte innere Verbindungstreppe zur Ratsstube, überhaupt zum Ratskeller, hergestellt werden konnte. — (Forts. folgt.)

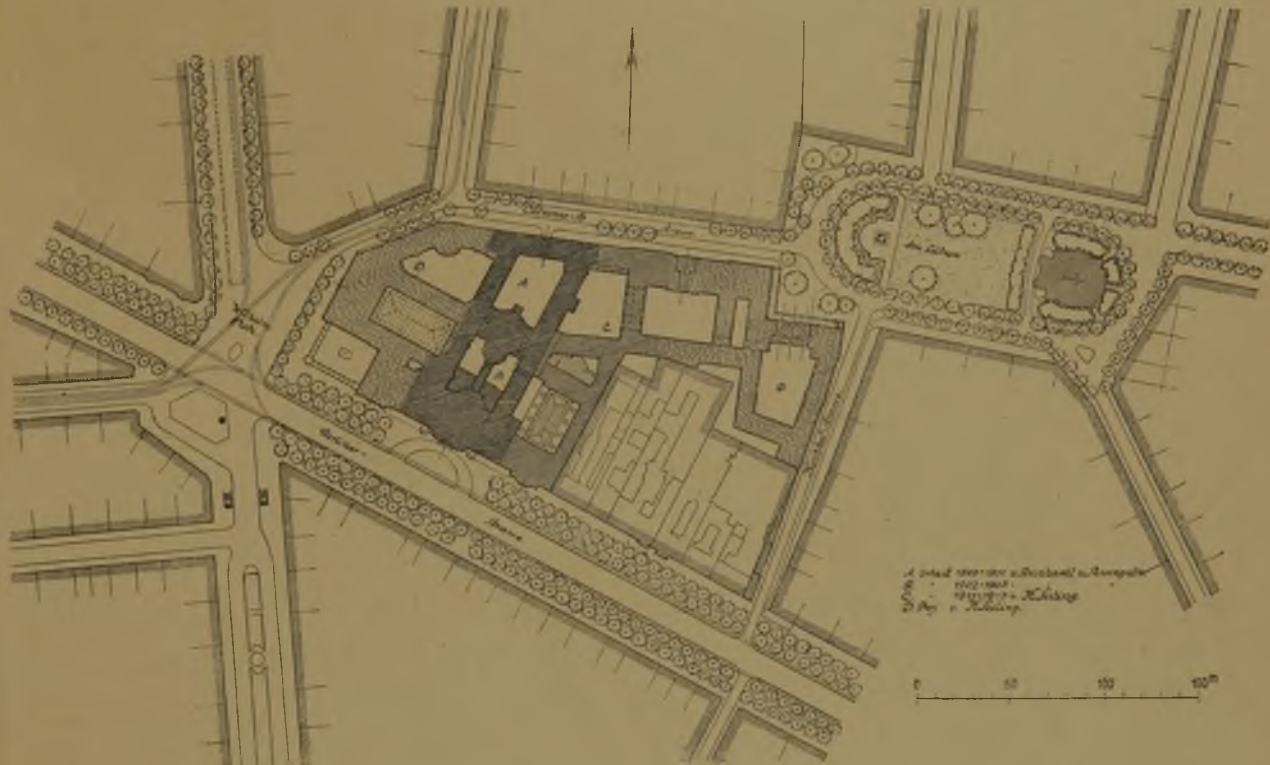
Wasserstraßen-Verbindungen zwischen Rhein und Schelde.

(Nach einem Vortrag des Hrn. Baudirektor Sperber im „Architekten- und Ingenieur-Verein“ zu Hamburg.)

Das Königreich Belgien wird von drei selbständigen Flußgebieten durchzogen, von den beiden im Marschgebiet liegenden Flüssen Yser und Schelde und von der Maas, die in enger Berührung mit den Bodenschätzen Belgiens, nämlich Kohle, Eisen, Schwefel und Kalk, das Gebiet durchfließt. Auf diesen drei Flußgebieten, die durch Regulierung und Kanalisierung zu brauchbaren Wasserstraßen umgestaltet sind, baut sich das gesamte Wasserstraßennetz Belgiens auf. Schelde und Maas sind im Besonderen durch den Campine-Kanal verbunden, der seinen Ausgangspunkt in Antwerpen hat und bei Lüttich die Maas erreicht, während die Nebenflüsse der Schelde unter sich und mit der Maas durch Kanäle verbunden sind. Die Gesamtlänge der schiffbaren Wasserwege in Belgien beträgt 1692 km. Davon liegen 241 km in den freiströmenden Flüssen, 549 km in kanalisierten Flüssen und 932 km in von Menschenhand erbauten Kanälen. Von der Gesamtlänge sind 1476 km Staatsbesitz, 44 km Provinzeigentum, 39 km ge-

dem Tilsiter Frieden ernstlich begonnen durch den Canal du Nord, welcher von Grimmlinghausen über Neersen, Viersen, Grefrath, Venlo, Panningen Weert, Herenthals nach Antwerpen führen sollte. Die politischen Veränderungen brachten es jedoch mit sich, daß heute nur noch der Teil Neuß-Schiefbahn erhalten ist, während der Rest zur Ersparung der Unterhaltungskosten zugeschüttet wurde.

Zurzeit nimmt die Schifffahrt zwischen Rhein und Schelde folgenden Weg: Zwischen Emmerich und Arnheim geht das Schiff auf den Waal über und benutzt diesen bis Dortrecht. Der weitere Weg führt durch den Rid, das holländische Diep, durch das Volkerak, die Keeten, die Ooster-Schelde, von hier auf einem Kanal durch Süd-Beveland und schließlich auf der Wester-Schelde bis Antwerpen. Die Schifffahrt wird auf diesem Weg belastigt und gefährdet durch geringe Wassertiefe auf der holländischen Rheinstrecke, die der deutschen Rheinwassertiefe nicht angepaßt ist, und in der unmittelbaren Nähe des Meeres durch Stürme und Tidenhub, der hier 5,0 m beträgt.



Lageplan der gesamten Rathaus-Gruppe
Neubauten der Stadt Charlottenburg.

hören den Gemeinden und 133 km sind Privateigentum. Bei einer Größe des belgischen Staatsgebietes von 29 456 qkm entfallen auf 100 qkm 5,75 km schiffbarer Wasserlauf. Die entsprechende Zahl ist für Deutschland 2,6 km, für Großbritannien 2,3 km, für Frankreich 2,2 km, für die Niederlande 15,7 km auf je 100 qkm.

Die belgischen Kanäle sind sowohl hinsichtlich Lageplan-Anordnung wie Kanalquerschnitt ohne einheitliche Planung aus jeweils örtlichen Bedürfnissen heraus entstanden, sie weisen Schwankungen in der Größe der Schiffsgefäße von 35 t bis 1500 t auf. Gleichfalls planlos sind die Tarifverhältnisse; man rechnete nach t km mit Einheitssätzen von 0,005 bis 0,0016 Fr. Es wird nach Warengattungen und durchfahrener Kanalhaltung gerechnet, es wird nach Fracht- und Leerfahrt, nach Tonnen und durchfahrener Kanalhaltung bezahlt. Schlechter Zustand der Kanal-Ufer bewirkt, daß vorwiegend mit Menschen und Pferden getreidelt wird und die Schlepsschifffahrt vielfach nicht aufkommen kann. Günstig ist die Linienführung der Wasserstraßen für die Industriezentren und hinsichtlich der Lage der Bodenschätze. Die eigenartige Erscheinung, daß z. B. von der Kohlenförderung Belgiens im Jahr 1916 mit einem Betrag von 20,9 Mill. t nur 2,32 Mill. t auf Schiffen verfrachtet wurden, findet ihre Erklärung in der schiffahrtsfeindlichen Eisenbahnpolitik Belgiens. Das belgische Kanalnetz hat gute Wasserstraßen-Anschlüsse nach Frankreich und Holland, mit Deutschland fehlt jede Verbindung.

Anläufe zu solcher Verbindung wurden schon in vorchristlicher Zeit gemacht, aber erst von Napoleon I. nach

Um den Gedanken einer kürzeren und weniger gefährlichen Wasserstraßen-Verbindung zwischen Rhein und Antwerpen der Verwirklichung näher zu bringen, ließ im Jahr 1873 die Stadt Krefeld durch Professor Henket in Delft einen Entwurf ausarbeiten. Die Henket'sche Kanallinie zweigt bei Urdingen vom Rhein ab und geht über Krefeld, Kempen, Venlo, Maasbree durch die Norder- und Süderwart nach Neepelt, wo sie in den Campine-Kanal mündet, der den Anschluß nach Antwerpen gibt. Da dieser Kanal den Verkehr von Rotterdam zugunsten Antwerpens schädigen mußte, führten die Verhandlungen zwischen Holland und Preußen zu keinem Ergebnis.

Aus einem im Jahr 1839 zwischen Holland und Belgien geschlossenen Vertrag bezüglich einer von beiden Staaten in Erwägung gezogenen Wasserstraßen-Verbindung mit Deutschland glaubte man nun deutscherseits eine weitere Möglichkeit für einen Kanal vom Rhein zur Schelde ableiten zu können. Hiernach ließ die Handelskammer der Stadt München-Gladbach im Jahr 1893 durch die Firma Havestadt und Contag einen Entwurf für einen Kanal aufstellen, der, im Krefelder Hafen beginnend, über München-Gladbach, Rheyd, Wickerath, Sittard, Lanklaer gleichfalls zum Campine-Kanal führte.

Auf diese beiden Entwürfe bauten dann Hentrich, Krefeld, und Valentin, München-Gladbach, weitere Pläne auf.

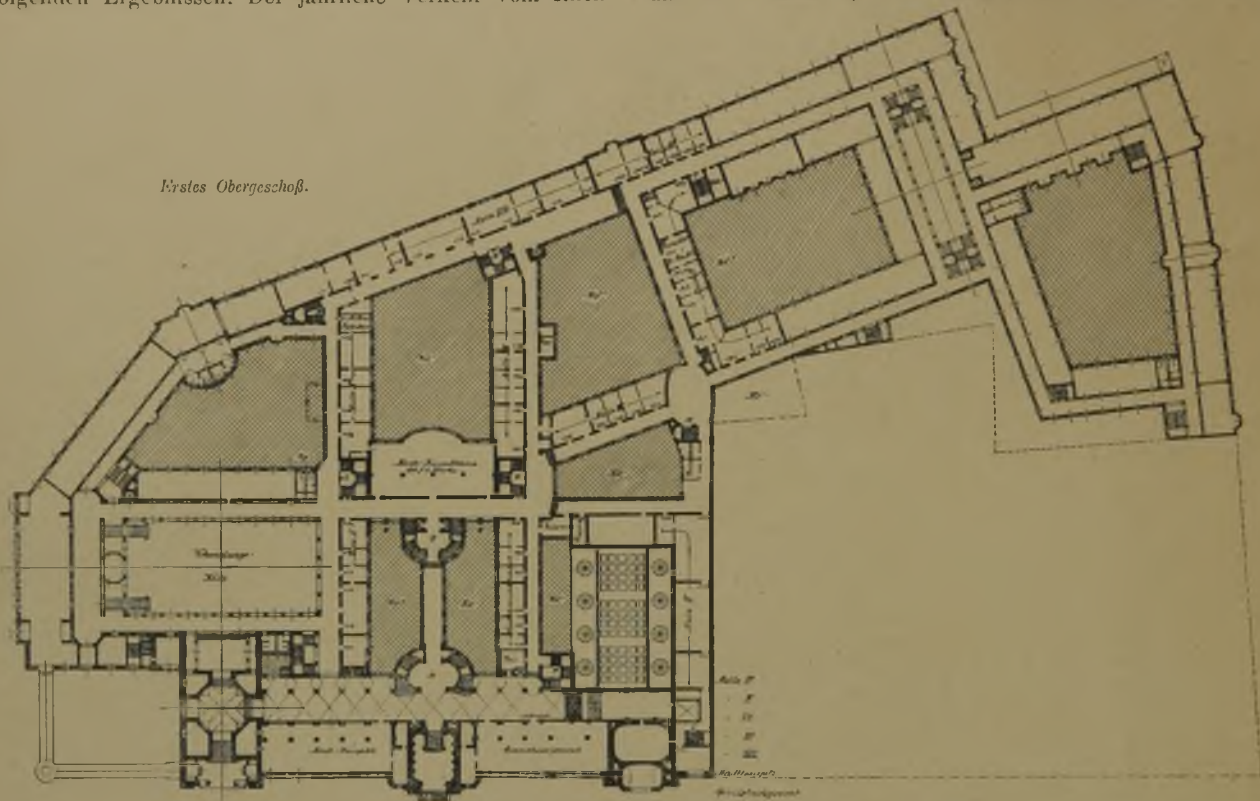
Während der Besetzung Belgiens durch Deutschland wurde nun der Vortragende vom Generalgouverneur beauftragt, einen Entwurf für einen Rhein-Schelde-Kanal aufzu-

stellen mit der besonderen Bedingung, holländisches Gebiet nicht zu berühren.

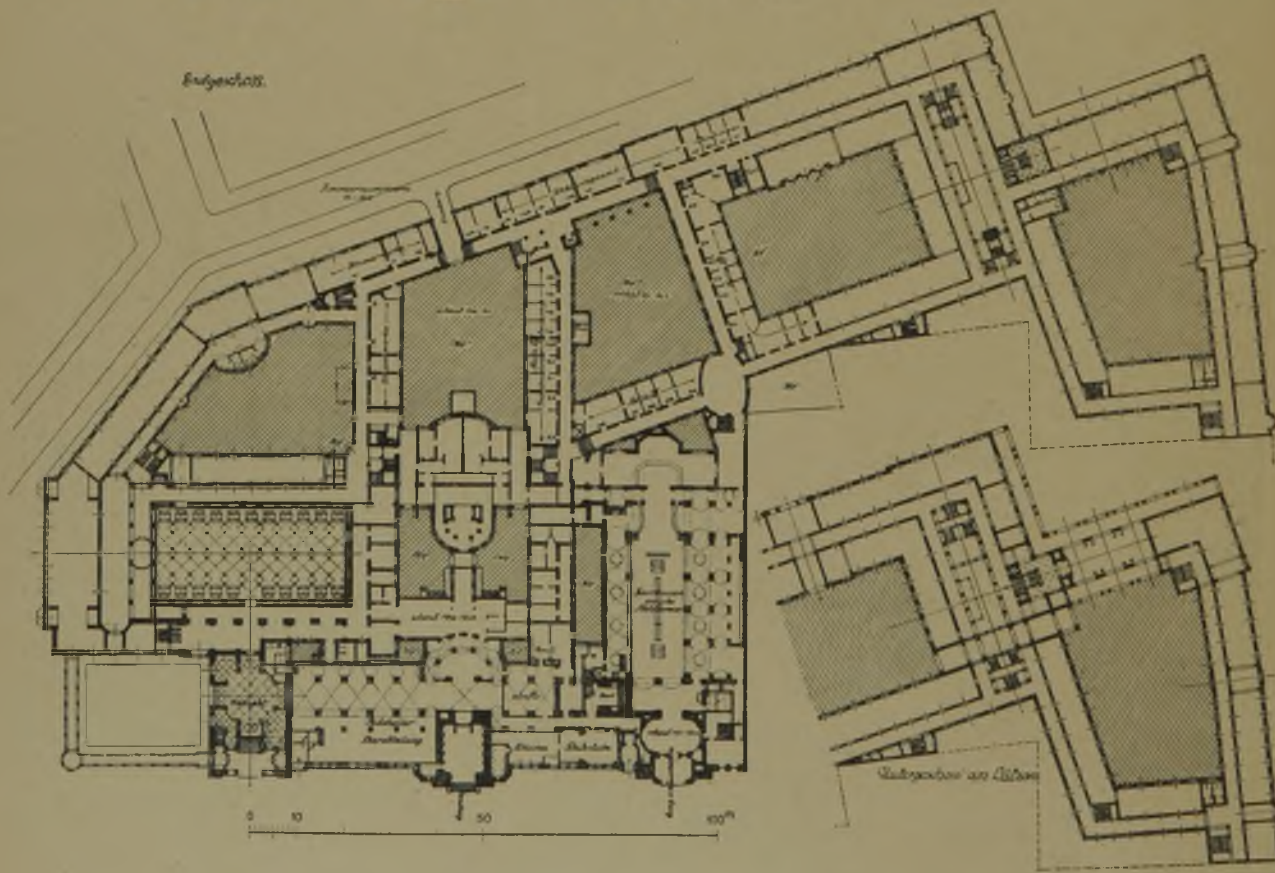
Die Prüfung der wirtschaftlichen Vorbedingungen und der Zweckmäßigkeit eines solchen Kanales führte zu folgenden Ergebnissen: Der jährliche Verkehr vom Rhein

gebiet, die Überlegenheit der holländischen Kanäle und Schleusen, geringere Gebühren infolge natürlicher Wasserstraßen, weniger Betriebsschwierigkeiten für Schlepplüge auf dem schleusenfreien Flußweg. Bedenkt man weiter, daß der Wasserweg vom maßgebenden Rheinhafen Duis-

Erstes Obergeschoß.



Endgeschoß.



Die Erweiterungsbauten des Rathauses in Charlottenburg.
Neubauten der Stadt Charlottenburg.

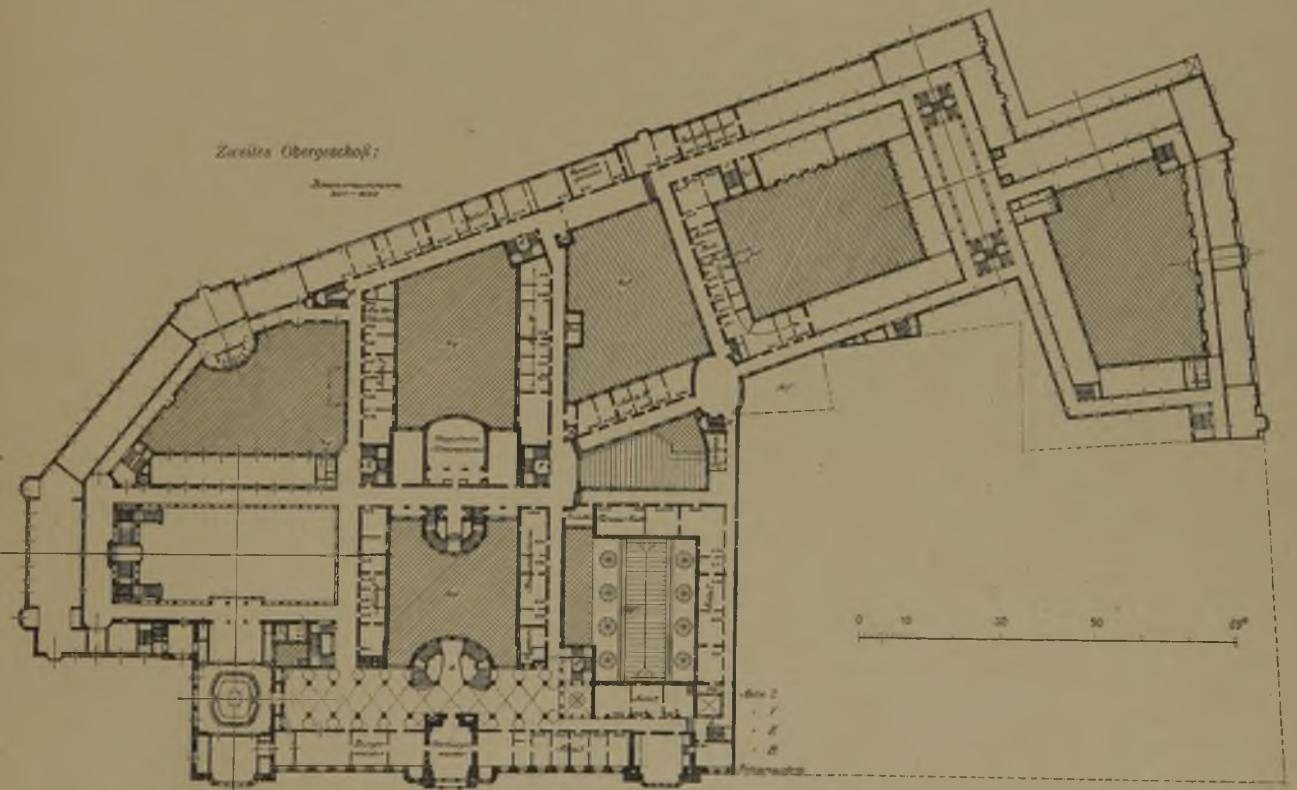
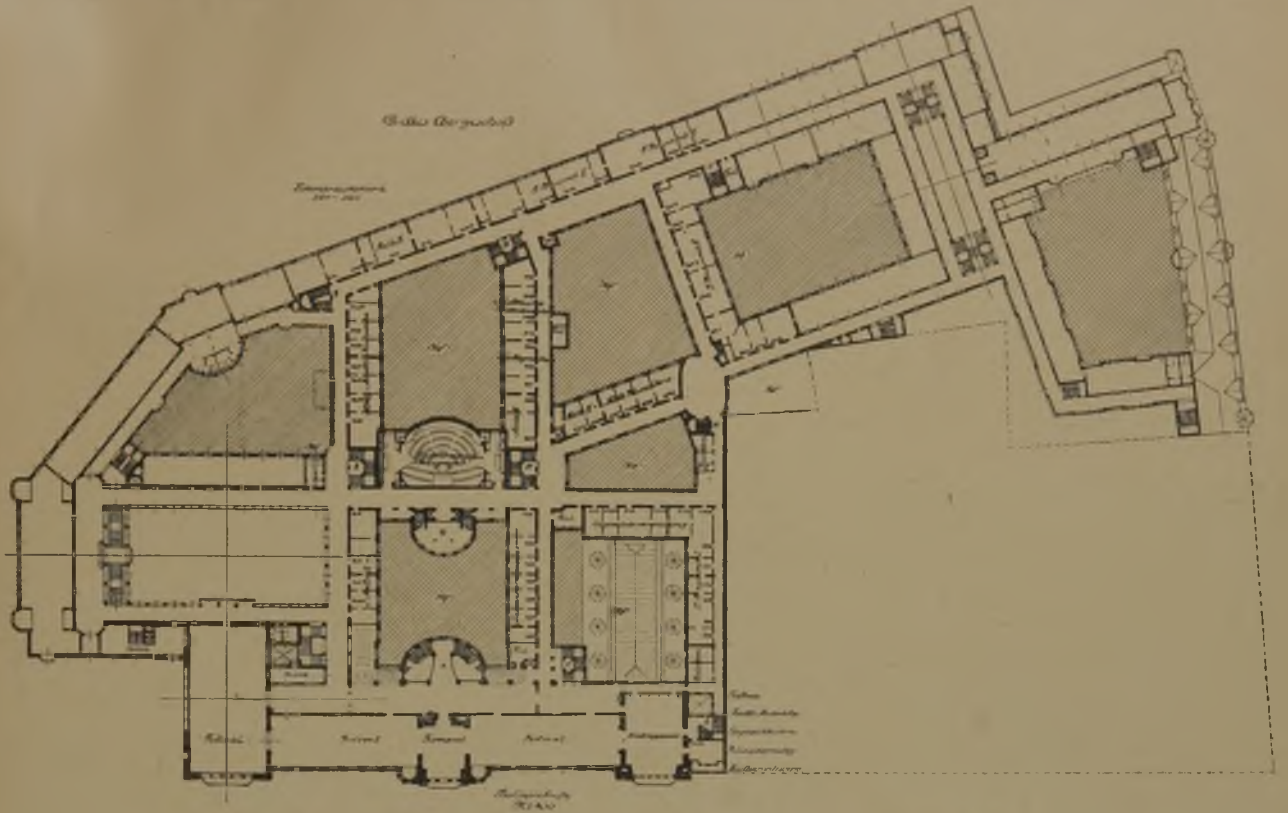
zu den belgischen Häfen beträgt 5,6 Mill. ^t und 3 Mill. ^t nach Belgien, während vom Rhein nach Holland 11 Mill. ^t und umgekehrt 16 Mill. ^t gehen. Gründe für die größeren Verkehrsziffern des Rotterdamer Hafens sind die offene Anlage dieses Hafens, seine bessere Ausstattung, der gefahrlose Weg zwischen Rotterdam und dem Ruhrkohlen-

burg-Ruhrort nach Rotterdam 219 km beträgt und der Henrich'sche Entwurf diese gleiche Strecke als Betriebslänge ergibt, so kann ein Kanal von Duisburg-Ruhrort technisch-wirtschaftlich nicht befürwortet werden.

Die weitere Prüfung einer Kanalverbindung zwischen Rhein und Schelde braucht also nur noch für die oberhalb

Duisburgs liegenden Rheinorte Düsseldorf, Köln, Mainz—Gustavsburg, Worms, Mannheim—Ludwigshafen durchgeführt zu werden. Es ergibt sich bei dieser Betrachtung für die genannten Orte eine Wegverkürzung von 33,8 km oder 4,8 Stunden. Dieser geringe Gewinn wird aber, abgesehen

schätze beider Länder, in der Schaffung eines neuen Lokalverkehrs und in der Nutzbarmachung, Erweiterung und Verwertung der vorhandenen Wasserstraßen, sowie in der besseren Heranführung der süddeutschen Industrie- und Handelsgebiete an die See.



Die Erweiterungsbauten des Rathauses in Charlottenburg.
Neubauten der Stadt Charlottenburg.

von den schon erwähnten Tatsachen, dadurch sehr ungünstig beeinflusst, daß der Kanalverkehr durch Eis mehr beschränkt wird, als der Verkehr auf der vorhandenen natürlichen Wasserstraße.

Ein Rhein-Schelde-Kanal wäre also wirtschaftlich nur gerechtfertigt, wenn ein gesteigertes Interesse Deutschlands für Belgien eine Umgehung Hollands wünschenswert erscheinen ließe. Gründe dieser Art können gefunden werden in der Aufschließung und in dem Austausch der Boden-

Unter diesen Gesichtspunkten gibt der Vortragende eine eingehende Kritik der vorhandenen Entwürfe und erläutert seinen eigenen Entwurf für einen Rhein-Schelde-Kanal. Letztere Kanallinie zweigt nördlich der Städte Köln-Mühlheim vom Rhein ab, geht über Arnoldsweiler und durch das Stolberger Kohlenggebiet und berührt in etwa 5 km Entfernung Aachen. Auf belgischem Gebiet berührt die Entwurfslinie Moresnet, überschreitet die Maas mit einer Kanalbrücke bei Visé und biegt durch das Herck-Tal in

das Flußgebiet der Demer ein, geht dann in das Flußgebiet der Dyle über, berührt Mecheln, und durch die Rupel und Schelde wird schließlich Antwerpen erreicht.

In dem Längsschnitt zeigt der Vortragende die besonderen technischen Schwierigkeiten. Zwei hohe Gebirgsstöcke müssen durchfahren werden: die Scheitelhaltung liegt mit einem 30 m tiefen Einschnitt in Triebsand und muß mit einem Wasserzuführungs-Kanal aus einer bei Aachen zu errichtenden Talsperre gespeist werden. Der Maas-Übergang erfordert eine 40 m hohe Kanalbrücke und eine entsprechende Schleusentreppe zum Maas-Wasserspiegel hinunter, das Maas-Gebirge muß mit einem 2,7 km langen Tunnel durchfahren werden. Der Kanal steigt mit 13 Schleusen von dem auf + 38,83 liegenden Mittelwasserspiegel des Rheins bis zur Scheitelhaltung, die auf + 233,0 liegt, und fällt mittels 16 Schleusen auf den Mittelwasserspiegel der Rupel, der die Ordinate + 2,3 N. N. besitzt. Der Kanal ist für 2000-t-Schiffe gedacht, seine Baulänge beträgt 223,6 km und die Baukosten wurden auf 225 Mill. M. geschätzt.

Angesichts dieser Ergebnisse kommt der Vortragende zu dem Schluß, daß eine so kostspielige Anlage nur bei Hinzutreten wichtiger politischer und militärischer Gründe gerechtfertigt erscheint, ein Fall, der eintreten konnte, wenn Belgien deutsch geworden wäre — aber das war nur ein schöner Traum.

Da nun der Hentrich'sche Entwurf für den Durchgangsverkehr kaum zu rechtfertigen ist, der eigene Entwurf aber zu kostspielig wird, so bleibt nur die Möglichkeit, den Valentin'schen Entwurf weiter zu verfolgen, der, sofern sein Ausgangspunkt von Düsseldorf nach Köln verlegt wird, für den Durchgangsverkehr günstig liegt und die Aufschließung der Bodenschätze an vielen Stellen gestattet. Der Valentin'sche Entwurf muß also als die zurzeit beste Planung bezeichnet und zur Weiterverfolgung empfohlen werden.

Mit einer Reihe interessanter Lichtbilder aus den Orten Visé, Lüttich, Namur, Dinant, Charlerois, Termonde, Gent, Tournai, Dixmude und Brügge beschließt der Vortragende seine inhaltreichen Ausführungen unter lebhaftem Beifall der Versammlung. —

Friedrich von Thiersch †.

Von Dr. Albert Hofmann.



Seinen siebzigsten Geburtstag zu feiern, hatte ihm das Schicksal im vergangenen Frühjahr gegönnt; wir haben aus diesem Anlaß einen kurzen Umriss seines äußeren Lebensganges zu zeichnen versucht. Vor der Vollendung seines siebzigsten Lebensjahres jedoch, die am 18. April zu erwarten gewesen wäre, haben die Parzen seinen Lebensfaden jah durchschnitten. In der Nacht vom 22. zum 23. Dezember ist er unerwartet einem Herzschlag erlegen. Mit ihm ist ein Aristokrat unter den deutschen Baukünstlern der Gegenwart dahin gegangen, einer jener Herrenmenschen antiker Art der entwickelten Kultur unserer Zeit für das Gebiet der bildenden Kunst, die im Sinne Platons und Schopenhauers als Auslese betrachtet werden könnten, um Ausgangspunkt einer Entwicklungsreihe von Menschen zu sein, die auf ihrem Gebiet zum Herrschen bestimmt sind und durch ihre Wirksamkeit einen mächtigen Fortschritt der Kultur anzubahnen berufen wären. Menschen seiner Art hatte Schopenhauer im Auge, wenn er in den „Parerga und Paralipomena“ bemerkte: „Will man utopische Pläne, so sage ich: die einzige Lösung des Problems wäre die Despotie der Weisen und Edlen, einer echten Aristokratie, eines echten Adels, erzielt auf dem Wege der Generation, durch Vermählung der edelmütigsten Männer mit den klügsten und geistreichsten Weibern. Dieser Vorschlag ist mein Utopien und meine Republik des Platon.“ Sein Aufstieg zum „homo nobilis“ war schnell und ungewöhnlich glanzvoll. Was wir im vergangenen Jahr dem Lebenden nicht sagen konnten, dem Toten dürfen wir es rühmend in die Gruft nachsenden: er war ein großer Mensch im Sinne Carlyles, der einst ausführte: „Der große Mensch ist immer wie ein Blitz vom Himmel; die übrigen Menschen warten auf ihn gleich Brennstoff und dann flammen sie auf.“ Ein Aufflammen war es, als in der Mitte der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts der Wettbewerb um Entwürfe für das Hamburger Rathaus entschieden wurde und der I. Preis an die Architekten Mylius & Bluntschli in Frankfurt am Main fiel, die mit einem Entwurf siegten, dessen Hauptblatt ein perspektivischer Schnitt durch das Rathaus war. Es war eines der glänzendsten Blätter, die je in einem Wettbewerb zur Erstreitung eines Erfolges angefertigt worden waren. Es war eine unbestrittene Tat aller architektonischen Darstellungskunst. Alles flammte auf und pries den Schöpfer. Dieser war Friedrich Thiersch, der nach abgeschlossenem Studium und nach Studienreisen nach Frankfurt am Main gegangen war, wo das Bauleben nach dem deutsch-französischen Krieg wie kaum in einer anderen Stadt im Aufblühen stand und die befähigsten Architekten des neuen Reiches anzog. Er fand unter den Architekten Mylius und Bluntschli die Tätigkeit, die er suchte; das Blatt des Hamburger Wettbewerbes ist der Beweis dafür. Es wurde zur Grundlage seines Ruhmes.

Einer alten und berühmten Künstler- und Gelehrten-Familie entstammend, die Jahrzehnte in München gewirkt hatte, wurde ihm der Weg an das damalige Polytechnikum und an die Akademie der bildenden Künste in München nicht schwer. Er versammelte bald eine begeisterte Schülerschaar um sich und wurde zu einem der gefeiertsten Lehrer dieser beiden Hochschulen. Sein Lehrgebiet waren die von der Antike abgeleiteten Stilarten der Renaissance

und des Barock. Er arbeitete in dem reichen Überfluß etwa eines Gnauth. Es war überhaupt damals die Zeit des reichen Überflusses in der Baukunst wie in der Malerei. Wo Thiersch durch den Gang der wissenschaftlichen Ereignisse, durch die unerwarteten Erfolge der Ausgrabungsergebnisse auf das klassische Altertum zurück greifen und Darstellungen der Bauten und des sie umspülenden menschlichen Treibens jener Zeit geben mußte, erfüllte er diese Darstellungen in unerschöpflicher Phantasie mit so viel blühendem Leben, daß daraus Rückschlüsse auf sein reiches, überquellendes inneres Eigenleben gemacht werden konnten. Gleich wie Hans Makart, der Maler, mit heißem Verlangen über die nicht eben engen Grenzen des Gebietes der Malerei hinausgreifend sich mit glühender Phantasie mit der Baukunst in ihren größten und erhabensten Schöpfungen zu beschäftigen suchte, gleich den Meistern der italienischen Renaissance, die wie Rafael, Michelangelo, die Meister von Mailand, Florenz und Venedig das gesamte Gebiet der bildenden Kunst in ihrer Persönlichkeit ausübend vereinigten, so ließ auch Friedrich Thiersch die theoretischen Grenzen der Baukunst hinter sich und begab sich zu Zeiten auf das freiere, nicht durch die Bedingungen des Materials beengte Gebiet der Malerei, namentlich der Fassadenmalerei. Als Maler sah er die Schöpfungen der Baukunst weniger starr und theoretisch, schmiegsamer, überquellender, als Architekt gab er den Werken seiner Malerei das strengere Gerippe, die straffere Form. Thiersch hatte in dieser Beziehung viel geistige Verwandtschaft mit Karl Friedrich Schinkel, er war der in die Renaissance und in das Barock übersetzte Schinkel. Aus dieser flüssigeren Behandlung der Architektur sind dem verstorbenen Meister aber auch Vorwürfe entstanden. Sie hefteten sich insbesondere an die beiden Justizpaläste in München, die, durchaus verschieden in der Form, auch verschiedene Beurteilung fanden. Es ist manches Wahre daran, wenn man von dem ersten dieser Bauten, dem in den Formen der Hochrenaissance mit Neigung zum Barock gehaltenen Bauwerk gesagt hat, es sei nicht in erster Linie räumlich gedacht, sondern gezeichnet. Es ist aber diese Äußerung vielleicht ebenso wahr oder unrichtig, wie es das Urteil über die geschichtlichen Barockbauten sein mußte, der Werke der Meister, die aus der überquellenden Fülle der Formenwelt dieser Stilart mit dem leichten Spiel gewandter Hände ein Fullhorn phantasievoller Erfindungsgabe über die tektonischen Formen und das Ornament ihrer Bauten ausgebreitet haben. In der Tat war es spielende Leichtigkeit, mit der auch Thiersch aus dem übergroßen Reichtum seiner inneren künstlerischen Gesichte seine Bauten von der kleinsten Villa bis zur größten Halle überschüttete, sowohl in der Anlage wie im Aufbau. Dieses fürstliche Geben kam schon in dem Entwurf zum Deutschen Reichstags-Gebäude zum Ausdruck, mit dem er beim zweiten Wettbewerb einen der beiden I. Preise gewann. Und es zeigt sich nicht minder bei seinem letzten großen Werk, den Bauten für die Frankfurter Messe, deren Kern die große Festhalle ist. Es war also eine Eigenschaft seines künstlerischen Charakters, die sich selbst da bemerkbar machte, wo es sich in der Hauptsache um Nutzbauten handelte, wie bei den Erweiterungsbauten der Technischen Hochschule in München. Will man aber eine Verkörperung der eigensten Kunst des Meisters sehen, so betrachte man das neue Kurhaus in Wiesbaden: das ist der geklärte Friedrich

Thiersch in der ganzen Fülle seiner reichen Künstlereaben. Hier hatte er eine Aufgabe, in der ihm kaum eine Fessel angelegt war; in ihr konnte er das ganze Orchester seiner künstlerischen Empfindungen spielen lassen. Dieses Gebäude wurde das Ziel seiner Sehnsucht, es wurde zur Befriedigung seines Künstler-Ehrgeizes, ja, man darf vielleicht sagen: in ihm verwirklichte sich der Künstlertraum seines Lebens. In ihm gab er alles, was er an Geistesgaben besaß, in ihm wird er zum großen Mann. Es

Vermischtes.

Wasserbau- und Schifffahrts-Ausstellung Essen 1922. Wir erhalten über diese Ausstellung folgende Zuschrift:

„Schon verschiedene Male sind Schifffahrts-Ausstellungen in Deutschland veranstaltet worden, doch sie beschränkten sich fast immer auf einen bestimmten Teil des Reiches oder auf bestimmte Pläne für Wasserstraßen. Die Essener Ausstellung will, da gerade an das Industriegebiet als den wirtschaftlich bedeutungsvollsten Teil Deutschlands von vielen Interessenten der Binnenschifffahrt immer wieder herangetreten wird, einen großen Überblick über die verschiedenen vorhandenen Wasserstraßen und über die Pläne für den Binnenschifffahrts-Verkehr geben. Der Ingenieur und der Wirtschaftler, der Industrielle und überhaupt jeder Interessent an den deutschen Binnenwasserstraßen sollen von der Ausstellung ein Bild von der Ausführbarkeit und Dringlichkeit der vielen Pläne sich machen können. Mit diesem wichtigen Gebiet des deutschen Staats- und Wirtschaftslebens ist aber eng verbunden dasjenige des Wasserbaues und seiner Hilfsmittel. So soll die Ausstellung neben den Abteilungen für bestehende und geplante Wasserstraßen weiterhin alle Gebiete des Wasserbaues behandeln, vor allem die Kanalisierung und Regulierung der Flüsse, den Wehr- und Schleusenbau, die Wasserkraftanlagen, die Wasserversorgung, die Hebewerke, den Kanalbau, die Häfen- und Umschlags-Einrichtungen, die Baumaschinen im Wasserbau, die Förder- und Lagerungs-Einrichtungen an den deutschen Binnenwasserstraßen, ferner die Baustoffe des Wasserbaues, die Binnenschiffferei mit allen ihren Fahrzeugen und Einrichtungen usw. Auch Darstellungen über die deutschen Flüsse und Wasserstraßen sollen geboten werden. Es werden also nicht nur der Bauingenieur, sondern auch der Maschineningenieur und der Elektriker auf dieser Ausstellung vertreten sein. Der „Zentralverein für die deutsche Binnenschifffahrt“ und der „Deutsche Wasserwirtschaftliche Verband“ werden im April 1922 in Essen tagen, auch andere technische Vereine werden die Ausstellung für eine Tagung benutzen. Die sämtlichen Kanalvereine haben sich dem Plan der Ausstellung angeschlossen und wollen nach Stromgebieten geordnet ihre Entwürfe ausstellen. Dem Ehrenausschuß der Ausstellung gehören an: Geheimrat Flamm von der Technischen Hochschule Charlottenburg, Oberbürgermeister Dr. Luther in Essen, Geheimrat Dr. Quaatz, Syndikus der Essener Handelskammer, Reg.-Baurat Skalweit vom Rhein.-Westf. Kohlsyndikat, Ministerialdir. a. D. Dr.-Ing. Sympher. Die Ausstellung findet vom 31. März bis 30 April 1922 im Essener Ausstellungsgelände statt; Auskunft wird von der Geschäftsstelle Essen, Handelshof, erteilt.

Der Bauingenieur, der Betonbau-Techniker, der Eisenkonstrukteur werden bei dieser Ausstellung besonders auf ihre Rechnung kommen. Die Architekten- und Ingenieurvereine Westdeutschlands dürften die Ausstellung im Interesse der Unterrichtung ihrer Mitglieder und der Gelegenheit, einmal in größerer Zahl zusammen zu kommen, gern besuchen. Der „Architekten- und Ingenieurverein Essen“ hat es übernommen, derartige Besuche von Architekten- und Ingenieur-Vereinen zu fördern. Es bietet sich auch Gelegenheit, einzelne Großunternehmen der Industrie zugleich zu besuchen. —

Ehrendoktoren. Aus Anlaß der Eröffnung des Luitpold-Hospitals in Würzburg hat die Medizinische Fakultät der Universität Würzburg den Titel eines Dr. med. h. c. verliehen dem Baurat Ritter Rudolf v. Horstig-d'Aubigny und dem Bauamtman August Lommel in Würzburg. —

Stadtbaurat für Stolz in Pommern. Der seit 3 Jahren beim Stadtbauamt Stolz i. Pomm. tätige Regierungsbaumeister Weegmann wurde einstimmig zum Stadtbaurat und, unter Schaffung eines neuen Magistratssitzes, zum Magistratsmitglied gewählt. Wir begrüßen das als ein neues Anzeichen dafür, daß auch kleinere, gut geleitete Stadtverwaltungen zu einer besseren Würdigung ihrer technischen Beamten übergehen. Da Stolz eine rasch

ist die aristokratische Schöpfung eines Künstler-Aristokraten. Und die Aristokratie ist konservativ. Dieser Charakterzug darf in dem hier gezeichneten Bild des Verstorbenen nicht fehlen. Ein Wort von Emerson lautet: „Die großen Männer schützen uns durch ihre Treue gegenüber den ewigen Ideen vor unseren Zeitgenossen.“ Die Zeitgenossen! Nicht durch sie, „aber durch Wenige nur pflanzet“, nach Schiller, „die Menschheit sich fort“. Friedrich Thiersch gehörte zu diesen Wenigen! —

aufstrebende Mittelstadt von zurzeit 42 000 Einwohnern ist, so liegen dem neugewählten Stadtbaurat, dessen Name unserem Leserkreis aus Wettbewerben bekannt ist, umfangreiche städtebauliche Arbeiten vor. —

Baugewerbliche Meisterkurse. Die Staatliche Bauschule in Weimar hat schon mehrere Jahre Fortbildungskurse für beamtete und nicht-beamtete Baufachmänner abgehalten. Auch kürzlich fand mit Unterstützung der Thüringer Staatsregierung wieder ein solcher Kursus statt, der aus allen Gegenden Thüringens besucht war. Regierungsbaumeister Mühlfield (Jena) behandelte dabei in Vorträgen und Übungen die Möglichkeiten und Ziele des Bauwesens in der jetzigen Zeit. Er wies nach, daß nur dann sparsam gebaut werden kann, wenn ein einfacher rechteckiger Grundriß ohne Vor- und Rücksprünge und eine zweckmäßige holzsparende Dachkonstruktion (eingezapftes Dach, nicht Pfettendach) benutzt wird, wenn man also für unsere arme Zeit sich die Erfahrungen guter alter Überlieferung zunutze macht. Er zeigte weiter, daß dann, wenn man das auch für die äußere Behandlung des Hauses und die Einzelheiten tut, bei aller Einfachheit doch auch ein schönes Haus entsteht, bei dem die Schönheit nichts Äußerliches ist, sondern sich aus der Zweckmäßigkeit heraus entwickelt. Er behandelte schließlich auch die sogenannten Sparbauweisen und die Baunormen. Es wurden nicht nur die wirtschaftlichen Vorteile der Normen, sondern auch die technischen und schönheitlichen beleuchtet und an alten Beispielen nachgewiesen, daß sie durchaus nicht das künstlerische Schaffen ertöten, sondern daß im Gegenteil von ihnen eine Gesundung des Bauens auch in schönheitlicher Hinsicht zu erwarten ist. Es schlossen sich an Vorträge, erstattet von Regierungsrat Dr. ing. Klopffer über Alt-Weimar, Oberregierungsrat Dittmar über die Erfahrungen mit den Baukostenzuschüssen und von Assessor Koch über Heimatschutz. —

Ausgrabungen und Veröffentlichungen der „Deutschen Orient-Gesellschaft“ in Kleinasien. Die „Deutsche Orient-Gesellschaft“ hat, seitdem sie durch die Zeitläufe an der Fortführung ihrer Unternehmungen in Mesopotamien und Ägypten verhindert ist, begonnen, in beschleunigtem Zeitmaß der gelehrten Welt die reichen Ergebnisse der Ausgrabungen zugänglich zu machen. In dem unweit des jetzt vielgenannten Angora in Kleinasien belegenen Orte Boghazköi ist bekanntlich in den Ruinen der einstigen Hauptstadt des Hettiter-Reiches ein ganzes Archiv von Tontafeln aufgedeckt worden, deren Keilschrift-Texte aus der Mitte des zweiten vorchristlichen Jahrhunderts für die Sprachwissenschaft, die Länder- und Völkerkunde, für die Staaten-, Kultur- und Religionsgeschichte eine ungeahnte Fülle neuer Erkenntnisse gebracht haben. Von diesen Texten sind vier Hefte während des Krieges veröffentlicht worden, zwei weitere in diesem Jahre, andere sind in Vorbereitung. Auch von den in Assur gefundenen Inschriften ist in diesem Jahre eine Ausgabe und Bearbeitung altaramaischer Urkunden erschienen, von Geheimrat Lidzbarski in Göttingen, und zwei weitere Hefte mit Keilschrifttexten aus Assur sind im Druck. Wohl noch wichtiger als dieser Zuwachs an Schriftquellen aber ist das, was uns die Ruinen selber lehren. Ein dicht vor der Vollendung stehender Band wird über den Befund an einer Stelle der alten Assyrerhauptstadt berichten, wo die Ausgräber bis in Schichten aus der Zeit um 3000 v. Chr. vorgedrungen sind, in eine Zeit also, aus der bisher in Assyrien nichts, und in Babylonien nur sehr wenig bekannt war. Ein besonders glücklicher Umstand hat hier eine Anzahl von Standbildern und Kultgeräten noch am Ort ihrer einstigen Aufstellung und ihres Gebrauches auffinden lassen, sodaß wir von den allerältesten Bewohnern Assurs nach Aussehen, Tracht, Haltung und Hantierung ein greifbares Bild sehen. Das soeben zur Ausgabe gelangte 61. Heft der „Mitteilungen der Deutschen Orient-Gesellschaft“ enthält zwei Aufsätze, von dem Herausgeber der Boghazköi-Texte, Dr. Forrer, und dem Ausgräber von Assur, Dr. Andrae, die einen Vorgesmack geben von dem, was der Philologe aus den Inschriften, der Archäologe aus den Überresten der uralten Bauten herauszulesen verstehen. —

Wettbewerbe.

Ein engerer Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für das Kölner Kaufmannshaus ist in Kürze zu erwarten. Der Wettbewerb wird beschränkt sein auf drei Kölner und sechs auswärtige Architekten. Es bestand ursprünglich die Absicht, nur Kölner Architekten zu einem Wettbewerb zu vereinigen; man glaubte aber nach näherer Erwägung bei der Größe und Bedeutung der Aufgabe auf die Mitwirkung auswärtiger Architekten nicht verzichten zu können. In dem elfgliedrigen Preisgericht werden sich 6 Künstler befinden. Die Baukosten für das im größten Stil gedachte Haus sind auf etwa 120 Millionen Mark geschätzt. Das Haus soll ein Treffpunkt der gesamten Kaufmannschaft Kölns sein. Auf dem 9000 qm großen Gelände zwischen Dom und Rhein, in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofes, der Hohenzollernbrücke, der Rheinuferbahn, des Rheinkais mit den Speditionsanlagen und der Dampfer-Anlegestellen, soll ein Haus entstehen, das einen 2000 qm großen Börsensaal und neben den umfangreichen Verwaltungsräumen eine Gastwirtschaft und einen Gasthof aufzunehmen bestimmt ist. Man hofft, auch bei noch weiter steigenden Baukosten das Unternehmen angemessen verzielen zu können. —

Ein Preisausschreiben zur Erlangung von Entwürfen für Weihnachtsskripen erläßt die „ars christiana“, Westdeutsche Vereinigung für christliche Kunst in Köln, im Auftrag der Verlagsanstalt Benziger & Co., daselbst, mit Frist zum 1. Februar 1922 für Künstler in Rheinland und Westfalen. Vier Preise von 6000, 3000, 2000 und 1000 M.; Honorar für das Reproduktionsrecht eines preisgekrönten Entwurfes 50 000 M. Im Preisgericht die Herren Prof. Burger in Aachen, Prof. Langer, Prof. Netzer und Prof. Ederer in Düsseldorf, Geheimrat Dr. v. Reumont in Erkelenz, Prof. Dr. Huppertz und Dr. Bettschart in Köln. —

Ein Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Boots- und Klubhaus in Höchst a. M. wird zum 1. März 1922 unter den in Deutschland ansässigen Architekten ausgeschrieben. Es gelangen drei Preise von 4000, 2500 und 1500 M. zur Verteilung. Neben den Preisen ist ein Ankauf mit 500 M. vorgesehen. Im Preisgericht u. a. die Herren Stadtbaurat Wempe, Architekt P. Kunz und Architekt Fehse in Höchst a. M., sowie Prof. Wach in Düsseldorf. Unterlagen gegen 20 M. durch Stadtbaurat Wempe in Höchst a. M. —

Ein Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Heldenmal in Bunzlau wird mit Frist zum 15. Februar 1922 unter den deutschen Künstlern ausgeschrieben. Drei Preise von 5000, 3000 und 2000 M., zwei Ankaufe für je 1000 M. Im Preisgericht u. a. die Herren Landesbaurat Dr. Burgemeister, Gartenbaudirektor Dannenberg in Breslau, Stadtbaurat Fischer in Bunzlau, Prof. Dr. Hugo Lederer in Charlottenburg und Prof. H. Poelzig in Potsdam-Wildpark. Unterlagen gegen 30 M., die zurück erstattet werden, durch das Stadtbauamt in Bunzlau. —

Preisausschreiben zur Erlangung von Unterlagen für die Verwertung von Betonbauweisen. In diesem vom „Deutschen Zement-Bund“ veranstalteten Preisausschreiben lagen 54 Arbeiten vor, von denen 12 zur engeren Wahl gelangten. Der I. Preis in Höhe von 8000 M. wurde unter drei Bewerbern gleichmäßig geteilt, und zwar zwischen den Herren Architekt Drescher in Frankfurt a. O., Kreisbaurat Zassenhaus in Weifenfels-Zeit, und Regierungsbaumeister Georg Müller in Charlottenburg. Diese drei Verfasser hatten die Ambi-Massiv-Bauweise gewählt. Der II. Preis in Höhe von 6000 M. wurde der Bremer Firma Kossel & Cie. (Gußbetonweise), der III. Preis in Höhe von 4000 M. Herrn Regierungsbaumeister Wilhelm Richard in Rotenburg-Hannover (Pressonbau), der IV. Preis in Höhe von 2000 M. der Firma Kell & Löser in Dresden-Neustadt (Verbindung von Winkelsteinen und Platten), der V. Preis in Höhe von 1000 M. dem Ziegellkontor in Sellin bei Barwalde (Plattenbauweisen) zuerkannt. —

Tote.

Oberbaurat Max Gugenhan †. Am 19. Dezember 1921 starb in Tübingen im Alter von 65 Jahren Oberbaurat a. D. Max Gugenhan, ein hervorragender württembergischer Ingenieur auf dem Gebiete der Wasserwirtschaft und der Elektrizitäts-Versorgung. Am 10. März 1856 in Ulm geboren, machte er seine Studien an der Technischen Hochschule in Stuttgart und trat 1884 bei der Wasser- und Straßenbau-Verwaltung ein, der er bis zu seinem Ausscheiden aus dem Staatsdienst im November 1920 angehörte. Weite Reisen nach Österreich-Ungarn, Italien, Frankreich vervollkommneten seine Ausbildung; seine im

Ausland erworbenen Kenntnisse befähigten ihn auch, erfolgreich an den internationalen Schifffahrts-Kongressen in Italien, Belgien, Rußland und Amerika teilzunehmen. Früh widmete er sich der systematischen Ausnützung der Naturkräfte, in erster Linie der Wasserkräfte und der Elektrizität. Die großen Kraftquellen der Iller, der Argen, der Murg und der Enz waren Gegenstand seines eingehenden Studiums. Im Verein mit Eberhardt stellte er auch einen ersten Plan für die Erbauung eines Schifffahrtsweges vom Rhein über den Neckar zur Donau auf. Er war dann unausgesetzt tätig an den Vorbereitungen für den Großschifffahrtsweg von Mannheim über Heilbronn und Stuttgart bis Plochingen, bis ihm ein zunehmendes Herzleiden zwang, der Arbeit vorzeitig zu entsagen. Diesem Leiden ist er nunmehr erlegen. —

Personal-Nachrichten.

German Bestelmeyer. Zum Ehrenmitglied der staatlichen Akademie der Künste zu Wien ist auf einstimmigen Beschluß des Professoren-Kollegiums und mit Genehmigung des Ministerrates vom 20. Oktober 1921 der Architekt Geh. Reg.-Rat Dr. h. c. German Bestelmeyer, ordentlicher Professor an der Technischen Hochschule und an der Akademie der Künste in Berlin ernannt worden. —

Dr. Georg Weise. Auf die ordentliche Professur für Kunstgeschichte an der Universität Tübingen ist als Nachfolger für Prof. Dr. v. Lange Privatdozent Dr. Georg Weise dieser Universität berufen worden. Prof. Dr. Weise ist 1888 in Frankfurt a. M. geboren, habilitierte sich 1914 in Tübingen für Geschichte und Kunstgeschichte des Mittelalters, hat nach schwerer Verwundung am Anfang des Krieges im Auftrag der Heeresleitung Ausgrabungen mittelalterlicher Bauten in Nordfrankreich geleitet, erhielt im Frühjahr 1921 einen besonderen Lehrauftrag für Kunstgeschichte und liest in diesem Semester in Vertretung des Prof. Dr. v. Lange über Kunstgeschichte des 19. Jahrhunderts. —

Chronik.

Ein zehnstöckiges Bureauhaus im Westen Berlins. Es besteht die Absicht, in Berlin-Wilmersdorf, am Heidelberger- und Brabanter Platz, unmittelbar an der Untergrundbahn und der Ringbahn, auf dem von der Mecklenburgischen-, Detmolder- und Brabanter Straße begrenzten städtischen Grundstück unter Beteiligung des Bezirksamtes und der Stadt Berlin ein modernes Bureauhaus größeren Umfanges zu errichten. Hierdurch sollen Wohnungen, die jetzt von Bureaubetrieben benutzt sind, frei gemacht werden, sodaß der Plan einen wertvollen Schritt auf dem Wege der Bekämpfung der Wohnungsnot bedeuten würde. Die Urheberin ist die „Gemeinnützige Aktiengesellschaft Heimstätten-Siedlung Berlin-Wilmersdorf“. Zur Erlangung geeigneter Ausführungsentwürfe ist ein Preisausschreiben geplant. Die künstlerische Leitung soll dem Baurat des Bezirksamtes Berlin-Wilmersdorf vorbehalten bleiben. —

Die Wiederherstellung des Zisterzienser-Klosters Eberbach im Rheingau ist in einer Sitzung der Bezirkskommission für Denkmalpflege vom 16. Dezember 1921 beschlossen worden. Die Kirche des Klosters soll in ihren früheren Zustand zurückversetzt und in ihrer baulichen Reinheit wieder hergestellt werden. Die Schlafsäle der Mönche und Laienbrüder sollen eine pflegliche Behandlung erfahren, sodaß weitere Beeinträchtigungen des Bauwerkes nicht mehr stattfinden können. Von einer Wiederherstellung des Kreuzganges soll der großen Kosten wegen einstweilen abgesehen werden. Die Gefahr des Umbaues des Klosters zu Notwohnungen ist damit abgewendet; die Anlage soll vielmehr ihrer ursprünglichen Bestimmung zurückgegeben werden. Die Frage der Rückgabe des Klosters an die Zisterzienser wurde offen gelassen. —

Die Bedrohung der Landschaft von Tivoli bei Rom. Aus Rom wird gemeldet, daß der Gemeinderat dem Plan zugestimmt habe, die Wasserfälle des Anio vor und in Tivoli zur Anlage einer elektrischen Kraftstation käuflich zu erwerben. Damit wären die Schönheiten dieses einzigartigen Landschaftsbildes wie nicht minder wahrscheinlich auch die Schönheiten des Gartens der Villa d'Este auf das ernstliche bedroht. Denn die bisherigen öffentlichen Arbeiten der Stadt Rom geben nicht die Gewähr, daß die Neuanlagen mit Rücksicht auf die überkommenen Schönheiten früherer Jahrhunderte geplant werden. —

Inhalt: Neubauten der Stadt Charlottenburg. — Wasserstraßen-Verbindungen zwischen Rhein und Schelde. — Friedrich von Thiersch †. — Vermischtes. — Tote. — Chronik. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H. in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.
W. Buxenstein Druckereigesellschaft, Berlin SW.