



Rialto-Brücke für Venedig nach dem Entwurf von Andrea Palladio.  
Aus: Paul Zucker, „Die Brücke“. Verlag von Ernst Wasmuth A. G. in Berlin.

# DEUTSCHE BAUZEITUNG

56. JAHRGANG. \* № 10. \* BERLIN, DEN 4. FEBRUAR 1922.

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

Alle Rechte vorbehalten. — Für nicht verlangte Beiträge keine Gewähr.

## Die Brücke als künstlerische Erscheinungsform.



In dem weiten Gebiet der Baukunst bildet die Brücke als künstlerische Erscheinungsform zu allen Zeiten und bei allen Völkern ein Gebiet für sich. Als architektonisches Kunstwerk nimmt sie einen besonderen Standpunkt ein und hat eigene ästhetische Gesetze. In dieser Eigenschaft bildet sie den Gegenstand einer umfassenden und anziehenden Darstellung, die der Architekt Dr. Paul Zucker in Berlin verfaßt und unter dem Titel: „Die Brücke. Typologie und Geschichte ihrer künstlerischen Gestaltung“ im Beginn des vergangenen Jahres herausgegeben hat.\*) Der Verfasser versucht in dem Werk mit ziemlicher Vollständigkeit eine Aufstellung aller derjenigen formalen Typen zu geben, die künstlerisch und kunstgeschichtlich von irgend welcher Bedeutung sind. In erster Linie steht naturgemäß das technisch-konstruktive Moment eines Brückenbaues, die Frage nach der Erfüllung seines Zweckes. Die formale Erscheinung tritt erst in die zweite Linie. Für ihre Beurteilung können die Kriterien künstlerischer Gestaltung, die für die Beurteilung anderer Werke des Hochbaues maßgebend sind, nicht ohne Weiteres in Anwendung kommen, denn das Brückenbauwerk folgt anderen Gesetzen, wie die übrigen Werke des Hochbaues.

Die gestaltenden Faktoren der Brücke sind der Baustoff, die technischen Bedingungen des überbrückenden Raumes, sei dieser nun eine Straße, ein Wasserweg oder sonst ein Raumgebilde, und die Bedingungen der Örtlichkeit, mit Einschluß der näheren Umgebung des Bauwerkes. In der Vergangenheit, namentlich im Mittelalter, trat zu diesen Faktoren noch die Möglichkeit der Verteidigung. Diese Faktoren haben aus der Brücke eine Bauaufgabe gemacht, deren geschichtlicher und formaler Entwicklungsgang nicht in der gleichen Weise sich darstellt, wie etwa die Entwicklung der Monumentalwerke der profanen und der sakralen Architektur. „Geringfügig,“ führt der Verfasser in dieser Beziehung aus, „sind die zeitlich be-

dingten Unterschiede, und ganz ähnliche Typen finden sich durch Jahrhunderte getrennt in den verschiedenen Ländern und Zonen. Innerhalb der durch einen und denselben Baustoff erstellten Lösungen beruhen die zeitlichen Verschiedenheiten fast stets nur auf dem Fortschritt der konstruktiven Kenntnisse — so etwa die allmähliche Verdrängung des römischen Halbkreisbogens durch flachere Kreissegmentbögen oder Korbbögen, oder die allmählich verwickelteren Zusammensetzungen hölzerner Hänge- und Sprengwerke. Erst in allerletzter Linie lassen sich Veränderun-



Seufzer-Brücke in Venedig.

Aus: Paul Zucker, „Die Brücke“. Verlag von Ernst Wasmuth A. G. in Berlin.

\*) 208 Seiten mit 183 Abbildungen. Ernst Wasmuth A. G. in Berlin. 1921. Preis geb. 90 M. —



gen im formalen Aufbau der Brücken auf Zusammenhänge mit der allgemeinen stilistischen Entwicklung der gleichzeitigen Architektur zurückführen." Es sind daher meist feinere Unterschiede in der Abwägung der Massen, in der Linienführung, im ornamentalen Bei-

Bedeutsam für die Entwicklung sind die Bücher über Brücken aus früherer Zeit. Wenn die heutigen Handbücher über Brückenbau meist von Ingenieuren geschrieben werden und in erster Linie den technisch-konstruktiven Gesichtspunkt im Auge



Die Teufels-Brücke von Cividale in Ober-Italien.



„Pont des Trous“ bei Tournai in Belgien.  
Aus: Paul Zucker, „Die Brücke“. Verlag von Ernst Wasmuth A. G. in Berlin.

werk, welche die Kennzeichen der Entstehungszeit eines Brückenbauwerkes tragen. Auch die geographischen und ethnographischen Verhältnisse, unter denen eine Brücke entstand, ergeben keine grundlegenden, sondern nur geringe formale Verschiedenheiten.

haben, erschienen bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts, als die Tätigkeiten des Architekten und des Ingenieurs noch mehr vereinigt waren, Entwürfe für Brücken in den Kupferstichwerken einzelner bedeutender Architekten. Es gab damals noch keine Grenzen zwischen





Brücken-Entwurf aus den „Antiquità Romane“ des G. B. Piranesi.



Brücken-Entwurf aus der „Prima Parte d'Architettura“ des G. B. Piranesi.  
 Aus: Paul Zucker, „Die Brücke“. Verlag von Ernst Wasmuth A. G. in Berlin.

den technischen und den künstlerischen Aufgaben des Brückenbaues, es gab aber auch noch keine konstruktive Einseitigkeit wie heute. Die Brückenentwürfe von Palladio, Piranesi, Furtenbach, Sturm, Adam, Perronet und Anderen beobachten neben dem konstruktiven Standpunkt sorgfältig auch den künstlerischen der Er-

scheinung des Bauwerkes. Das älteste dem Verfasser bekannte Brückenwerk ist 1676 in Rom erschienen, stammt von A. Martinelli und beschreibt verschiedene Brücken über Nera und Tiber. In Deutschland geht L. Chr. Sturm voran, dem J. Leupold 1726 mit seinem „Schauplatz der Brücken und





Notre-Dame-Brücke in Paris.

Aus: Paul Zucker, „Die Brücke“. Verlag von Ernst Wasmuth A. G. in Berlin.



Die London-Bridge in London.

Aus: Paul Zucker, „Die Brücke“. Verlag von Ernst Wasmuth A. G. in Berlin.

Brückenbaues“, sowie im Jahre 1735 C. Chr. Schramm mit seinem „Historischen Schauplatz, in welchem die merkwürdigsten Brücken aus allen vier Teilen der Welt“ folgen. Die Werke wenden sich ihrer ganzen Anlage und Ausstattung nach nicht nur an Fachleute, sondern auch an die breitere höfische, gelehrte und künstlerisch gesinnte Öffentlichkeit. Erst von der Mitte des 18. Jahrhunderts ab erscheinen Werke — wie die von Perronet, Gauthey, Schübler, Reuß, dem älteren Gilly usw. —, die nur für Fachleute berechnet sind. Mit dem Beginn des 19. Jahrhunderts kommen dann in Deutschland und Frankreich die Konstrukteure zu Wort; H. L. A. Röder gibt in seiner „Praktischen Darstellung der Brückenbaukunde nach ihrem ganzen Umfange“ eine zusammenfassende Abhandlung über den gesamten Brückenbau mit Einschluß des beginnenden Eisen-

baues. Er steht am Beginn der Literatur der Gegenwart über den Brückenbau.

Der Verfasser gliedert nun die folgende Darstellung in 8 Abschnitte und betrachtet I. Steinernen Brücken, und zwar die römischen Brücken, die des Mittelalters, die spitzbogigen Brücken verschiedener Epochen, die Brücken der Renaissance, namentlich die des Palladio, streift den Einfluß Piranesis auf den Brückenbau, geht über zu den Brücken Perronets und zu den deutschen Brückenbauern des 18. Jahrhunderts und schließt dieses Kapitel mit der Betrachtung der Entstehung eines Normaltypus im 19. Jahrhundert. Im II. Abschnitt werden die überbauten steinernen Brücken beleuchtet, und zwar sowohl die Überbauung aus Gründen der Wehrhaftigkeit, wie die zu Handels- und Wohnzwecken oder aus optischen Gründen. Nebenher gehen die Schwibbogen und die Hausbauten mit brückenartigen Durchlässen. Der III. Abschnitt ist den hölzernen Brücken gewidmet; ihn haben wir ausführlich in unserer Beilage „Der Holzbau“ behandelt. Im IV. Abschnitt treten die eisernen Brücken auf; er gliedert sich in Balkenbrücken, Bogenbrücken, Hängebrücken, Zusammengesetzte Systeme, sowie in Ausführungen über Stein und Eisen und eiserne Schmuckformen. In Unterabteilungen werden betrachtet die Stadtbrücken, Strombrücken und die Talbrücken. Die Beton- und Eisenbetonbrücken sind Gegenstand der Untersuchung des V. Abschnittes. Dieser behandelt dem Steinbau angeähnelte Betonbrücken, Betonbalkenbrücken und Betonbogenbrücken. Die Bedeutung der Brücke in der Landschaft kommt im VI. Abschnitt zum Ausdruck, in dem der Einfluß des Baustoffes auf die Wirkung in der Landschaft, die Wirkung der Aquädukte und Viadukte und die Parkbrücken untersucht werden. Die günstigen Beziehungen zwischen Brücke und Siedlung sind Gegenstand der Ausführungen des VII. Abschnittes, der sich gliedert in Burg- und Schloßbrücken, in Brücken vor der Stadt und Brücken in der Stadt. Der letzte Abschnitt VIII endlich ist der Plastik auf der



Brücke in ihren verschiedenen Formen und Möglichkeiten gewidmet. Dieses hier skizzierte Gerippe des Werkes ist ein strenges und sachlich wohl angemessenes und verleiht dem reichen Stoff eine klar aufbauende Gliederung. Die hier beigegebenen Abbildungen sind Beispiele der ungemein reichen und schönen bildlichen Darstellungen, die das Werk auszeichnen.

Den Abschluß der Arbeit bilden neben einer willkommenen Literatur-Angabe Schlußbemerkungen allgemeiner Natur über die Gestaltung und die Anlage von Brücken. Der Verfasser meint dabei, es verhalte sich die Brücke zu anderen Bauwerken etwa wie das Relief zur Rundplastik. In beiden Fällen sei die künstlerische Wirkungsmöglichkeit gleichsam von einer Dimension beschränkt. Darf man das von der Brücke wirklich sagen, muß sie nicht vielmehr von anderen Gesichtspunkten als die übrigen Bauwerke betrachtet werden? Voll aber stimmen wir mit dem Verfasser überein, wenn er ausführt, die einzelne Brücke, sei sie nun Stadt- oder Strombrücke, sei von jeher als Kunstwerk empfunden und gestaltet worden, trotzdem bei der Ausbildung die technisch-konstruktiven Gesichtspunkte die entscheidenden waren. Die Einstellung in die Landschaft oder in das Städtebild ist stets als „ein Teil des mit künstlerisch-architektonischen Mitteln zu erzielenden Gesamteindruckes gewertet“ worden. Mit größtem Recht sagt der Verfasser, diese Anschauung vom Wesen der Brücke als

eines Kunstwerkes sei bis in die ersten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts eine selbstverständliche gewesen. Erst die allgemeine Stilverwirrung der darauf folgenden Zeit aber und vor Allem die Verwendung eines neuen Baustoffes, des Eisens, haben nach der Ansicht des Verfassers ungefähr von 1840—1890 die künstlerischen Gesichtspunkte fast ganz zurücktreten lassen. Man habe in dem Bau eiserner und steinerner Brücken fast ausschließlich eine technische Aufgabe des Ingenieurs und kein ästhetisches Problem erblickt. Dabei ist indessen übersehen, daß englische und amerikanische Ingenieure sich in dieser Zeit bemüht haben, eine Ästhetik des Ingenieurwesens und namentlich des Baues eiserner Brücken aufzustellen, die zum Ausgangspunkt die viel angegriffene Five of Forth-Brücke hatte. Es sind darüber in der englischen Fachwelt heiße Kämpfe entbrannt, die wir heute besser zu würdigen wissen, als etwa noch um die Wende des Jahrhunderts. Eine neue Auflage des schönen Werkes von Paul Zucker müßte, so glauben wir, notwendig ein Kapitel über diese Bestrebungen zur Schaffung einer eigenen Ingenieur-Ästhetik im Anschluß an die kulturelle Allgemeinentwicklung und die Denkungsart des ganzen Zeitalters enthalten. Ein solches Kapitel würde dem Werk eine geschlossene Abrundung geben. Aber auch so schon ist es eine glückliche Bereicherung der Fachliteratur auf einem Gebiet, auf dem bisher nur vereinzelt Arbeiten vorliegen. Vor Allem ist es Zuckers Verdienst, auf die alte, auch heute noch wertvolle Literatur über Brücken hingewiesen zu haben.

—H.—

### Wohnungsbau in Essen.



Bei den ausgeprägten industriellen Verhältnissen in Essen an der Ruhr ist es von besonderem Interesse, einen Blick auf die dortige Wohnungsbau-Tätigkeit zu werfen. Es geschieht das an der Hand einer Stadtverordneten-Vorlage, welche die gesamte Neubau-Tätigkeit nach dem Krieg auf diesem Gebiet darstellt:

Der in der Kriegszeit völlig unterbundene und nach Kriegs-Ende durch übermäßige Teuerung nahezu stillgelegte Wohnungsbau konnte erst wieder aufgenommen und in bescheidenem Umfang fortgesetzt werden, als Reich und Staat in Verbindung mit der Gemeinde, gedrängt durch die unerträglich werdende Wohnungsnot, für Klein- und Mittelwohnungen Mittel zur Abbürdung der Baukosten-Überteurung bereit stellten. Aus den Reichs- und Staatsmitteln sind der Stadt Essen für die in den Jahren 1919/1920 in Angriff genommenen und fertig gestellten

Bauten anfanglich	15 000 000 M.
und auf wiederholtes Drängen der Verwaltung nach und nach weitere	23 158 600 „

zusammen:	38 158 600 M.
zugebilligt worden. Von dieser Summe gehen ab für die Siedlung „Heimaterde“ in Mülheim	675 000 M.

bleiben	37 483 600 M.
Verfügbar wurden unter Einschluß einer von der Firma Krupp und Emschergenossenschaft übernommenen besonderen Erstattung von 274 000 M. und der von der Stadt Essen anteilmäßig als Pflichtteil hierzu aufzubringenden	12 220 333 M.

zusammen: 49 978 133 M.

Bezuschußt wurden aus dieser Summe in Essen:

352 Einfamilienhäuser	mit 352 Wohnungen	und 1693 Wohnräumen
129 Zweifamilienhäuser	„ 258 „	„ 958 „
29 Dreifamilienhäuser	„ 87 „	„ 300 „
12 Vierfamilienhäuser	„ 48 „	„ 160 „
59 Mehrfamilienhäuser	„ 335 „	„ 1215 „
zus. 581 Häuser mit 1080 Wohnungen und 4326 Wohnräumen		

Zu diesen Wohnungen sind noch die auf Mülheimer Gebiet an der Stadtgrenze Essens liegenden und vorzugsweise dem Essener Wohnungsbedürfnis dienenden 136 Wohnungen der Siedlung „Heimaterde“ zu rechnen, für die aus Reichs- und Staatsmitteln der vorseitig ausgewiesene Betrag von 675 000 M. an die Stadt Mülheim abgetreten wurde; den Gemeindepflichtteil für diese Wohnungen übernahm die Stadt Mülheim.

Für das Jahr 1920 hatte das Reich Mittel in Höhe von 2 809 000 M. zur Verfügung gestellt; diese geringen, jeden Anreiz zum Wohnungsbau ausschließenden Reichsmittel

sind mit Zustimmung der Regierung zur Fertigstellung der Bauten aus den Jahren 1919/1920 verwendet worden und in vorstehenden 37 483 600 M. enthalten.

Die in den Jahren 1919/1920 auftretende Teuerungswelle, die hierdurch völlig unzulängliche Höhe der Reichs- und Staatsmittel und die mit dem Baufortgang nicht Schritt haltende Auszahlung dieser Mittel — rückständig sind noch 4 503 094 M. Reichs- und Staatsmittel — hätte ohne tatkräftige finanzielle Hilfe der Stadt Essen die Fertigstellung der begonnenen Bauten gefährdet. Die Stadt Essen sah sich im Interesse der Wohnungsfürsorge gezwungen, außer den von ihr gesetzlich zu tragenden Zuschüssen besondere Darlehn in Gesamthöhe von 17 000 000 M. zu gewahren. Nur mit Hilfe dieser Darlehn war es möglich, die Baugenossenschaften über Wasser zu halten. Zur Abbürdung dieser Darlehn und zur Sanierung ist die Verwaltung wiederholt bei dem Herrn Wohlfahrtsminister um Erhöhung der Staatszuschüsse vorstellig geworden. Der Minister hat sich schließlich vorbehaltlich der Zustimmung des Finanzministeriums mündlich bereit erklärt, einen Teil des noch zu deckenden Fehlbetrages zu übernehmen. Der Betrag wird voraussichtlich 4,5 Mill. M. betragen und unter der Bedingung gegeben, daß die Stadt ihr Pflichtteil mit 1,5 Mill. M. und außerdem noch einen besonderen Zuschuß in gleicher Höhe des Staatszuschusses als Überteurungs-Zuschuß übernimmt. Die Bereitstellung dieser 10,5 Mill. M., sowie die Niederschlagung der von den Baugenossenschaften für die Darlehn in Gesamthöhe von 17 Mill. M. zu zahlenden Zinsen ist unbedingt erforderlich, weil andernfalls die Mieten eine über die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Mieter hinausgehende Höhe erreichen würden.

Unter den wirtschaftlichen Schwierigkeiten der Nachkriegszeit litt auch der „Allgemeine Bauverein Essen“. Neben der Ausführung von Bauten hat der Allbau Vorratswirtschaft in Baumaterialien betrieben, indem für etwa 20 Mill. M. Baustoffe der verschiedensten Art eingekauft wurden. Auch hat die Gesellschaft die Eickenscheidt'schen Steinziegeleien in Huttrop und Kray, sowie die Eickenscheidt'sche Dachziegelei in Waltrop bei Dortmund gekauft und sie unter Aufwendung erheblicher Mittel instand gesetzt und in Betrieb genommen. Der Aufwand für diese Ziegeleien beziffert sich mit den Kosten für Verbesserungen bis zur vollen Inbetriebsetzung auf über 5 Mill. M. Dieser großangelegte Einkauf veranlaßte in der Stadtverordneten-Versammlung die Forderung, auch die übrigen Baugenossenschaften an diesem damals günstig erworbenen Baumaterial zu beteiligen. Die beabsichtigte groß gedachte Baupolitik — es sollten allein vom Allbau über 1000 Wohnungen erstellt werden — ließ sich durch die allgemeinen Verhältnisse nicht ausführen. Die Folge war, daß die beschafften Baumaterialien, zum Teil Ersatzstoffe aus der Kriegszeit, liegen bleiben mußten und, überholt durch neue Friedensware, an Wert verloren. Hierdurch geriet der „Allgemeine



Bauverein“ erheblich stärker als andere Baugenossenschaften in Verlegenheit. Nur durch Hilfeleistung seitens der Stadt konnte der Konkurs der Gesellschaft verhindert und vor allen Dingen vermieden werden, daß die so dringend notwendigen Wohnungen halb fertig stehen blieben und womöglich wieder in Verfall gerieten. Die Stadt Essen hat als Besitzerin von mehr als der Hälfte der Aktien ein finanzielles Interesse daran, daß die Sanierung herbeigeführt wird. Infolge der jetzigen gewaltigen Preissteigerungen für alle Materialien, die der Stadt verpfändet und für ihre Rechnung verwendet werden, ist wohl mit ziemlicher Bestimmtheit anzunehmen, daß dabei ein Teil des Abschreibungsverlustes wieder hereingebracht und daß auch namentlich der Betrieb der Ziegeleien zukünftig gewinnbringend sein wird. Aus diesen Gründen ist zur endgültigen Sanierung des Allbaus ein Betrag von nur 7 Mill. Mark festgesetzt.

Zu den von der Regierung für das Jahr 1921 mit 13 300 000 M. zur Verfügung gestellten Landesdarlehn mußte die Stadt Essen, um den Bau von Wohnungen zu ermöglichen, außer den fehlenden Staatsmitteln und dem ihr gesetzlich obliegenden Drittel von insgesamt 6 700 000 „ weitere 23 320 000 „ als Überteuierungs-Zuschuß aufzubringen.

Aus diesem Gesamtbetrag von 43 320 000 M. wurden mit Zuschüssen bedacht: 183 Häuser mit 694 Wohnungen und 2535 Wohnräumen (399 Bader, 81 Ställe).

Für weitere 10 Häuser mit 60 Wohnungen und 280 Räumen auf der Margarethen-Höhe bringt die Stadt 1 848 000 M. und die Firma Friedr. Krupp 3 164 000 „ auf. Der Baubeginn dieser Häuser erfolgte im August, die Fertigstellung voraussichtlich im April dieses Jahres.

Durch den Ausbau der 21 Baracken in der Hammerstraße, der schätzungsweise 10,5 Mill. M. kosten und zu dem das Reich voraussichtlich einen Zuschuß von 3 800 000 Mark leisten wird, werden 315 Wohnungen geschaffen. Bereits fertig gestellt sind hiervon 200 Wohnungen.

In Dachgeschossen sind bis zum 1. Oktober 1921 mit den bewilligten Mitteln von 4 406 700 M. 251 meist zwei- bis dreiräumige Wohnungen ausgebaut worden. Durch Ausbau rationierter Wohnungen wurden mit einem Aufwand von 651 623 M. 74 Wohnungen gewonnen. Außerdem wurden bis zum 31. Dez. 1921 700 in 696 Häusern liegende Bergmanns-Wohnungen mit einem Zuschuß der Treuhandstelle von 63 701 000 M. fertig gestellt. Unter Hinzunahme der durch Rationierung gewonnenen rund 1874 Wohnungen ergibt sich eine Gesamtzahl von 4933 Wohnungen, für die an Zuschüssen von

Reich und Staat . . . . .	60 583 000 M.
Gemeinde . . . . .	63 678 100 „
Bergbau . . . . .	63 700 000 „
Industrie . . . . .	18 422 710 „
zusammen also rund . . . . .	206 383 810 M.

aufgebracht oder noch aufzubringen sind. Freiwillige Beiträge für die Erhöhung der Grundfläche der Wohnungen über die Zuschußfläche hinaus sind in diesen Beiträgen nicht enthalten. Ohne Zuschüsse wurden durch Zechen und industrielle Werke schätzungsweise etwa 419 Wohnungen mit 1812 Räumen erstellt; hier ist auch ein Ledigenheim mit 472 Betten zu erwähnen.

Trotz aller dieser Maßnahmen stieg aber die Zahl der Wohnungsbewerber, die am 31. Dezember 1919 2434, am 1. Oktober 1920 8508 betrug, unaufhaltsam weiter und erreichte Ende Oktober 1921 eine Höhe von 17 257, darunter 11 629 Vordringliche; unter diesen sind 6568 ohne Wohnung. Wenn es auch ausgeschlossen ist, allen Bewerbern die begehrte Wohnung auf dem Weg der Zuschußwirtschaft zu schaffen, so muß doch versucht werden, soweit die finanziellen Mittel ausreichen, für die Unterbringung desjenigen Teiles, der infolge seiner beruflichen Tätigkeit ganz besonders auf das Wohnen in Essen angewiesen und in seinen Mitteln beschränkt ist, den Bau weiterer Wohnungen im Jahr 1922 unbedingt zu fördern.

Der Umfang des Wohnungsbaues wird von der Möglichkeit der finanziellen Deckung abhängen. Diese Deckung kann lediglich im Weg der Abgabe zur Förderung des Wohnungsbaues erfolgen. Die hierzu nötige Ausführungs-Verordnung des Wohlfahrtsministers wird zurzeit noch in der Zentralinstanz bearbeitet. Nach dem Entwurf dieser Verordnung sollen in Preußen als Abgabe zur Förderung des Wohnungsbaues — das Gesetz hat vorläufig Gültigkeit bis zum Ende des Rechnungsjahres 1941 — bis auf weiteres Zuschläge zu der auf Grund des Gesetzes vom 2. Mai 1861 für zahlenden staatlichen Gebäudesteuer erhoben werden. Der Zuschlag ist im Entwurf der

Verordnung auf 5 v. H. des jährlichen Nutzungswertes festgesetzt. Dementsprechend müßten erhoben werden:

125 v. H. der Gebäudesteuer, soweit sie auf Wohngebäude entfällt und

250 v. H., soweit sie für gewerbliche Gebäude veranlagt worden ist.

Das staatliche Gebäudesteuersoll beträgt in Essen für Wohngebäude rund 1 300 000 M. für gewerbliche Gebäude rund 160 000 „

Die für den Staat zu erhebenden Zuschläge ergeben also insgesamt rund zwei Millionen Mark. Die Gemeinden sollen nun berechtigt sein, mit Genehmigung des Regierungspräsidenten gemeindliche Zuschläge bis zum dreifachen Betrag der staatlichen Zuschläge zu erheben. Hiernach würden für Essen höchstens 6 Millionen Mark im Weg gemeindlicher Zuschläge aufzubringen sein. Zu berücksichtigen bleibt, daß nach dem Gesetz sowohl von den staatlichen als auch von den gemeindlichen Zuschlägen 10 v. H. des Rohertrages in die Reichskasse zur Herbeiführung eines Ausgleiches zwischen den einzelnen Ländern fließen. Von den 6 Millionen Mark, die durch gemeindliche Zuschläge in Essen aufkommen, gehen also 600 000 M. ab, von den staatlichen Zuschlägen 200 000 M.

Bei vorsichtiger Schätzung kann angenommen werden, daß von den aus Essen an Reich und Staat fließenden Beträgen der Wohnungsabgabe mindestens ein Betrag von 2,6 Millionen Mark zurück überwiesen wird; es ständen demnach schätzungsweise 8 Millionen Mark für das Wohnungsbau-Programm 1922 zur Verfügung.

In der Annahme, daß die durch die Abgaben zur Förderung des Wohnungsbaues zu verzinsenden und tilgenden Anleihen im ganzen eine jährliche Aufwendung an Zinsen und Tilgungssätzen von mindestens 9 v. H. erfordern, ergibt sich ein Baukapital von rund 90 Millionen Mark für das Bauprogramm 1922.

Mit dem Betrag von 90 Millionen Mark lassen sich nach den Grundsätzen der Vergebung der Baukosten-Zuschüsse für das Jahr 1921 bei Berücksichtigung der am 1. November 1921 mit rund 25 v. H. errechneten Steigerung der Baukosten und bei Beibehaltung des für 1921 auf Flach- und Hochbau angewandten Verhältnisses etwa 1000 Wohnungen erstellen, nämlich:

700 Wohn. } 250 W. i. Flachbau zu 70 qm	95 000,— = 23 750 000,—
} 450 W. i. 3 Gesch. „ 70 qm	77 500,— = 34 875 000,—
100 Wohn. i. Mehrgeschossen „ 80 qm	88 500,— = 8 850 000,—
200 Wohn. i. „ „ 100 qm	110 500,— = 22 100 000,—
1000 Wohnungen	M. 89 575 000,—

Bei der Erstellung der Neubauten des Jahres 1922 wird die Bezuschussung sich zweckmäßigerweise auf eine größere Grundfläche als bisher erstrecken müssen, weil nicht nur Mangel an kleinen, sondern auch an mittleren Wohnungen besteht. Es soll deshalb die Verteilung der 1000 Wohnungen derart vorgenommen werden, daß die Bezuschussung nach folgenden Grundsätzen erfolgt:

70% = 700 bis zu 70 qm Wohnfläche,
10% = 100 „ „ 80 qm „
20% = 200 „ „ 100 qm „

Infolge des ständigen und zurzeit noch nicht abzu sehenden Steigens aller Arbeitslöhne und Baustoffpreise kann die Höhe des für die einzelne Wohnung erforderlichen Zuschusses noch nicht ermittelt werden; es wird deshalb vorgeschlagen, die Verteilung der einzelnen Zuschüsse in dem durch die bewilligten Gesamtmittel gegebenen Rahmen dem aus dem Finanzausschuß gewählten „Drei-Männer-Ausschuß“ zu übertragen.

Unter der großen Zahl der Wohnungssuchenden der Stadt Essen befinden sich sicherlich viele vermögende Persönlichkeiten, die ohne Zweifel eine Wohnungsmiete bezahlen können, die dem wirklichen Bauaufwand entspricht. Auch werden eine ganze Reihe Gesellschaften und Firmen in der Lage sein, für leitende Angestellte Wohnungsmieten auszugeben, die dem wirklichen Bauaufwand entsprechen. Für alle diese Wohnungssuchenden wäre es unzweckmäßig und nicht im Interesse der städtischen Finanzen gelegen, ihnen Wohnungen zur Verfügung zu stellen, deren Mietaufwand durch Baukosten-Zuschüsse gesenkt ist.

Es ist nun beabsichtigt, im nächsten Jahr den Versuch zu machen, etwa 100 Wohnungen in guter Lage zu erstellen, bei denen es Grundsatz sein soll, daß die Mieten den wirklichen Bauaufwand verzinsen und tilgen. Nach einer überschlägigen Berechnung wurde Anfang November eine gut ausgestattete 5räumige Geschoß-Wohnung im 3geschossigen Haus 160 000 M. erfordern. Beabsichtigt ist, hierzu 100 derartige Wohnungen mit den Mitteln der Stadt durch den „Allgemeinen Bauverein“ erstellen zu lassen. Der Bauaufwand würde etwa 16 Millionen Mark betragen.

Mit diesem Wohnungsbau-Programm reicht nun aber die Neubautätigkeit im Jahr 1922 auch nicht entfernt an die des Umfanges der Vorkriegsjahre heran. —



## Bad Gastein im Auge des Architekten.

Studie von Baurat Karl Barth, Architekt aus Landau (Pfalz), z. Zt. Rössen-Merseburg a. S.



Als Gast weilte ich in Bad Gastein, der Perle der Salzburger Lande. Wer es kennt, dieses malerische herrliche Fleckchen Erde, der wird sich seines Aufenthaltes dort gerne erinnern. Schon aus der Römerzeit kommt uns manche Kunde dieses an Naturschönheiten so reichen Landchens, dessen stolze Bergwelt wie ein Diamant die Ebene bekrönt.

Was aber die Natur in reizvoller Pracht geschaffen hat, das haben Menschen durch überladene, hohe Architektur zerstört. Bauten übermoderner Stilrichtung stören viel die Freude an der natürlichen Schönheit und lassen ein Stadtbild entstehen, auf dem das Auge nur wenig wohlthuend ruhen kann. Was hätten hier Künstlerhände schaffen können, da die Natur selbst ihr Bestes gab, dem Künstler seine Aufgabe leicht zu machen, ihn zum Schönen zu begeistern. Schließlich würde ich mich nicht über diese baulichen Mißstände wundern, wenn Österreich nicht zu den Ländern gehören würde, in denen die Baukunst so hervorragend gepflegt wurde. Wirklich große Meister hat dieses Land schon hervorgebracht; als Deutschland und andere Länder noch in der Entwicklung einer neuen Baukunst standen, da blickte man schon bewundernd auf die Wiener Künstlergemeinde mit Otto Wagner, Kolo Moser, Jos. Hoffmann, Leopold Bauer u. A. an der Spitze. Gelehrige Schüler griffen die Ideen dieser Künstler auf und verbreiteten sie in alle Lande. Die aufstrebende deutsche Künstlerschaft mit ihren Kunstzentren Darmstadt, München, Karlsruhe, Stuttgart, Dresden und Düsseldorf mußte ihr Bestes hergeben, um ihren österreichischen Kollegen sich gleich zu stellen. Diese Tatsache läßt es mich fast unbegreiflich erscheinen, in dem schönen, von Fremden stark besuchten Bad Gastein eine nach meiner Ansicht so verfehlt Baukunst zu finden. Welche herrlichen Anlagen hätten hier befähigte österreichische Architekten schaffen können! Mir schwebt ein Bild vor: „Terrassenförmig aufsteigende, mit Wandelhallen verbundene Kolonnaden, auf einfachen Säulengängen ruhend“. Der Architekt vermißt hier den Bebauungsplan, einen Plan, der im Interesse der Stadt unbedingt hätte entstehen müssen. Und wie gerne hätten gewiß die österreichischen Kollegen sich der reizvollen Aufgabe unterzogen, mit Liebe und Pflichtbewußtsein etwas Großes, Eigenartiges schaffen zu dürfen, das durch sein Gepräge einen bewußten Charakter darstellt.

Hotels hätten mit den Kolonnaden verbunden werden

### Vermischtes.

**Die literarische Tätigkeit Leo Symphers.** Die literarische Tätigkeit des verstorbenen Wasserbauers, Ministerial-Direktors Dr. h. c. Leo Sympher war eine sehr ausgebreitete und kennzeichnet mehr als seine praktischen Ausführungen seine eigentlichen Neigungen, die sich hauptsächlich auf dem Gebiet der Wasserwirtschaft bewegten. Von seinen zahlreichen, allein oder mit anderen verfaßten Werken seien genannt: „Transportkosten auf Eisenbahnen und Kanälen“ (1885), „Der Nordostseekanal“ (1886), „Der Verkehr auf deutschen Wasserstraßen in den Jahren 1875 und 1885“ (1891), „Karte der deutschen Wasserstraßen unter besonderer Berücksichtigung der Tiefen- und Schleusenverhältnisse“ [mit Maschke] (1893, 4. Aufl. 1912), „Die Methoden der statistischen Erhebungen bei Veranschlagung des Güterverkehrs auf zu erbauenden Kanälen“ [mit Rentzsch und Ölwein] (1897), „Die wirtschaftliche Bedeutung des Rhein-Elbe-Kanals“ (1899), „Die Zunahme der Binnenschifffahrt in Deutschland“ (1899), „Die wirtschaftliche Bedeutung der Kanalfrage“ (1900), „Emscherthallinie und Kanalisierung der Lippe“ (1901), „Wasserwirtschaftliche Vorarbeiten“ (1901), „Die wasserwirtschaftliche Vorlage“ (1901), „Karte des Verkehrs auf deutschen Wasserstraßen im Jahre 1900“ (1902), „Der Talsperrenbau in Deutschland“ (1907), „Untersuchungen über den Schiffahrtsbetrieb auf dem Rhein-Weser-Kanal“ [mit Thiele und Black] (1907), „Karte des Verkehrs auf deutschen Wasserstraßen im Jahre 1910“ (1913), „Schiffbarmachung von Flüssen durch Stautore“ [mit Helmershausen] (1914), „Die zukünftige Entwicklung der deutschen Wasserwirtschaft“ (1918). Es muß ein Fachmann von unversiegliger Schaffenskraft gewesen sein, der neben seiner umfassenden praktischen Tätigkeit noch in solchem Maß Kraft und Lust zur Führung der Feder gefunden hat. Auch an diesen Arbeiten erkennen wir die Größe des Verlustes. —

**Zum 100. Geburtstag des Baurates Konrad Schick.** In Württemberg gedenkt man mit Dankbarkeit des am

27. Januar 1822 auf der Schwäbischen Alb geborenen Baurates Konrad Schick, eines der tatkräftigsten deutschen Pioniere in Palästina. Als Schlosserlehrling faßte er den Plan, sich der Missionsarbeit zuzuwenden, und ging am Ende der vierziger Jahre nach Jerusalem. Hier führte ihn die Vergrößerung des Industriehauses der Londoner Juden-Missionsgesellschaft zur Baukunst, die er nunmehr eifrig studierte und zu seiner Lebensaufgabe machte. In der Erforschung des alten Jerusalem leistete er so Hervorragendes, daß ihn die Universität Tübingen zum philosophischen Ehrendoktor und König Karl ihn zum Baurat ernannte. Er starb am 24. Dezember 1901 in seinem Haus „Tabor“ in Jerusalem. —

Es wäre dienlich, wenn die Stadtgemeinde Gastein sich einmal mit der Schaffung neuzeitlicher Anlagen beschäftigen würde und die österreichischen Kollegen zur Verbesserung dieser Mißstände zu Rat zöge. Einen Gesamtplan zu entwerfen wäre die erste Bedingung. Die Tätigkeit des österreichischen Privatarchitekten ist z. Zt. sowieso eine sehr bescheidene — hier wäre ein geeignetes, ein großes Betätigungsfeld. Besonders wäre noch der Bahnhof-Vorplatz zu entwerfen, damit der Fremde, der die Stadt zum ersten Mal betritt, gleich einen würdigen Eindruck bekommt. Hier ist noch alles Schöne zu retten, wenn eine vernünftige Bauordnung für Stadt und Tal energisch eingreift. Ganz besonders hinweisen möchte ich auf den ungünstigen Standort der Büste des Kaisers Franz Josef I.; diese würde an einem herrlichen Platz, umrahmt durch die schöne Umgebung, viel ansprechender wirken und zu einer ganz anderen Bedeutung kommen. Besonders ist anzuerkennen, daß das Denkmal eine Stiftung von Privathand darstellt und kein patriotisches Sinnbild der einstigen Große Österreichs ist.

Künstlerische Beiräte werden hier viel — auch vom technischen Standpunkt aus — leisten können und ein herrliches Stadtbild, weithin sichtbar, würde die Größe Bad Gasteins von hoher Warte aus dem Fremdling künden.

Eine Stätte so natürlicher Schönheit wie Bad Gastein darf nicht durch pekuniäre Kleinlichkeit ihre alte Anziehungskraft verlieren. Ich will nicht dazu raten, Bad Gastein zu einem Modebad umzumodeln, aber es muß hier in Balde doch wenigstens der Neuzeit Rechnung getragen werden. Darum ans Werk, mit Mut und Kraft im Sinn alter Arbeit und edler Kunst. Es liegt das im Interesse der Gemeinde und die österreichische Künstlerschaft wird ihr dankbar sein. —

**Zum Brand des Fabrikgebäudes der Chocoladen- und Cacao-Industrie „Sarotti“ in Berlin-Tempelhof.** Das an der Teile-Straße in Tempelhof vor einigen Jahren erst errichtete Fabrikgebäude der „Chocoladen- und Cacao-Industrie „Sarotti“ ist bekanntlich vor wenigen Tagen das Opfer eines verheerenden Feuers, angeblich durch Kurzschluß, geworden. Bei dieser Gelegenheit sind seitens der Berliner Feuerwehr in der Öffentlichkeit abfällige Urteile über die Anlage und Konstruktion des Gebäudes verbreitet worden. Dagegen wendet sich nun der Direktor der Firma, die den Bau ausgeführt hat, Dr.-Ing. K. Weidert, mit folgenden für die Öffentlichkeit bestimmten Ausführungen, die auch an dieser Stelle Interesse finden werden:

„Das vom Brand verheerte Gebäude wurde nach den Plänen des verstorbenen Architekten Oskar O. Müller in den Wintermonaten 1911/1912 in 67 Arbeitstagen im Rohbau von der Wayß & Freytag A.-G. erstellt. Das gesamte Traggerippe des Bauwerkes, also Außenpfeiler, Innensäulen, Träger, Decken usw., besteht aus Eisenbeton; Eisen und Mauersteine wurden für das konstruktive Gebilde überhaupt nicht verwendet, sondern nur zu Nebenzwecken. Der Bau hat eine Länge von etwa 90 m und eine Breite von etwa 60 m mit einem Lichthof von 21 m auf 30 m. Wenn die so in den einzelnen Etagen entstandenen großen Räume nicht durch Trennwände, die natürlich in beliebiger Weise



hätten angeordnet werden und, wie richtig bemerkt, zur Lokalisierung des Brandes hätten beitragen können, unterteilt wurden, so geschah das aus betriebstechnischen Gründen mit Rücksicht auf die bessere Übersichtlichkeit. Immerhin hätten diese Wände das Feuer nur im horizontalen Sinne beschränken können; daß es, im Keller ausbrechend, sich über sämtliche sieben Geschosse bis zu dem ebenfalls in Eisenbeton hergestellten Dachgeschoß ausbreiten konnte und zur Ausbreitung des ganzen Fabrikgebäudes führte, ist zwei anderen Umständen zuzuschreiben. Einerseits gaben hierzu Anlaß die zur Führung von Kabeln, Röhren usw. und namentlich der Entlüftung der einzelnen Geschosse in senkrechter Richtung angeordneten Schächte, andererseits eine infolge eines bedauerlichen Irrtums veranlaßte Unterbrechung des Löschbetriebes.

Als ich die Notpfeife ertönen hörte, die das Rückzugssignal für sämtliche Löschmannschaften und Feuerlöschgeräte bedeutete, und ich mich bei der Brandleitung nach den Gründen hierfür erkundigte, teilte man mir mit, das Gebäude drohe einzustürzen. Diese Auffassung, der ich vom bautechnischen Standpunkte entschieden entgegen treten mußte, wurde damit begründet, daß in der Außenmauer ein klaffender Riß aufgetreten sei, ferner Eisenträger bereits verbogen wären und Deckenfelder Brüche zeigten. Ich konnte die Brandleitung dahingehend belehren, daß der angebliche Riß eine bei der Eisenbetonbauweise übliche, das ganze Gebäude durchziehende, zum Ausgleich der Temperatur-Spannungen angeordnete Dehnungsfuge sei, die sich infolge der großen Hitze mehr als gewöhnlich geöffnet hätte, eine Einsturzgefahr jedoch nicht bedeute, da die benachbarten Träger als Kragkonstruktionen konsolartig berechnet seien; daß ferner die beobachteten Brüche in den Decken sich lediglich auf den Deckenbelag (Steinholz-Fußboden) beschränken, der sich infolge der Hitze gehoben habe und geborsten sei, und daß die eisernen Träger nur die Rolle von Befestigungen von Transmissionen usw. spielten und mit den Traggerippen der Gebäude in keinem Zusammenhang ständen. Durch die nun eingetretene Pause im Löschbetrieb griff jedoch das Feuer, angefacht durch den scharfen Ostwind, in so rasender Weise um sich und entwickelte eine derartige Hitze, daß es nach Aufklärung des Mißverständnisses von feuertechnischem Standpunkte aus vorerst nicht mehr verantwortet werden konnte, die verlassenen Posten im Innern des Gebäudes wieder zu besetzen, sodaß so die ganze Fabrik ein Raub der Flammen wurde. Erst in den Abendstunden, nachdem das Hauptfeuer sich ausgetobt hatte, konnte der Bau in einzelnen Teilen wieder betreten werden. Ich konnte mich auf einem gemeinsamen Gang mit Herrn Branddirektor Reichel überzeugen, daß die Eisenbeton-Konstruktionen trotz der enormen Hitzeentwicklung während der Löschpause nirgendwo eingestürzt waren. Aus diesen Vorgängen wäre die Nutzanwendung zu ziehen, daß in Fällen, bei denen es sich um eine Spezialkonstruktion, wie die vorliegende, handelt, die Brandleitung sofort Fühlung mit sachverständigen und ortskundigen Vertretern des Bauwesens sucht, um in gemeinsamer Beratung mit diesen die erforderlichen Maßnahmen zu treffen. Ein in Mauerwerk und eisernen Trägern erstellter Bau wäre aus diesem Brandunglück sicherlich nur noch als ein Trümmerbau, der durch Einsturz der Decken sämtliche Maschinen unter sich begraben hätte, hervorgegangen.“ —

**Sammlung von Sparbauweisen und anderen bautechnischen Neuerungen.** Dem dringenden Bedürfnis aller in der Praxis stehenden Architekten entsprechend, soll das Material über „Die Sparbauweisen und bautechnische Neuerungen“ in einem Werke gesammelt werden. Es will dem Architekten, Bauherrn sowie Baubehörden an die Hand gehen und ihnen ermöglichen, aus den vielen Neuerungen durch Vergleich das Beste auszuwählen. Um das wissenschaftlich wichtige Werk gestalten zu können, werden alle Stellen, die sich mit der Herstellung und dem Vertrieb derartiger Neuerungen beschäftigen, gebeten, Fragebogen 2 bei Architekt Manfred Berger in Stuttgart, Schloß-Str. 73 c, zu verlangen. —

#### Tote.

**Dr.-Ing. Über †.** Am 27. Jan. 1922 ist der Ministerial- und Oberbaudirektor im preußischen Finanz-Ministerium, Dr.-Ing. h. c. Über, Stellvertreter des Präsidenten der preußischen Akademie des Bauwesens, unerwartet gestorben. Wir behalten uns vor, auf die Bedeutung des Verstorbenen zurück zu kommen. —

#### Personal-Nachrichten.

**Professor Peter Behrens.** An der Akademie für die bildenden Künste in Wien ist eine Meisterschule errichtet worden, zu deren Leitung Prof. Peter Behrens

in Neubabelsberg berufen wurde. Welches Arbeitsgebiet diese Meisterschule zu behandeln haben wird, geht aus den Nachrichten aus Wien nicht hervor. —

#### Wettbewerbe.

**Wettbewerb Eisenforschungs-Institut Düsseldorf.** Der Verfasser des angekauften Entwurfes „Wissenschaft und Tatkraft“ ist Herr Architekt Wilhelm Reden, Mitarbeiter Herr Architekt Alfred Sander, beide in Düsseldorf. —

**Ideen-Wettbewerb Kaiser Wilhelm-Platz, Ecke Listemann-Straße, Magdeburg.** Die Frist zur Einsendung der Entwürfe ist vom 1. März auf den 1. April verschoben worden. —

**Ein internationales Preisausschreiben zur Erlangung von Entwürfen für ein Denkmal der Freiheit für Truxillo** eröffnet diese peruanische Departements-Hauptstadt und Universitätsstadt unter Verheißung eines Preises von 1000 peruanischen Pfund oder etwa 800 000 M. Es werden Zeichnungen und Modelle verlangt; gezeichnete Entwürfe müssen bis zum 1. März 1922 im Besitz des für den Einsender zuständigen peruanischen Konsulates sein. Das zugehörige Modell ist innerhalb der nächsten sechs Wochen zu liefern. Die Konsulate übernehmen die Kosten für die Versendung der Entwürfe nach Peru. Das Denkmal soll im Anschluß der Konsulate übernehmen die Kosten für die Versendung der Entwürfe nach Peru. Das Denkmal soll in Lima begangene Jahre an die im vergangenen Jahre in Lima begangene Jahrhundertfeier der Freiheits-Verkündung des Staates Peru dieses Ereignis in monumentaler Form fest halten. Der Stadt Truxillo werden in diesem Bestreben andere große peruanische Städte folgen. —

**Wettbewerb Heldenmal Bunzlau.** „Unterzeichneter gestattet sich, zur Kenntnis zu bringen, daß das Stadtbaumeisteramt Bunzlau sich in bezug auf den ausgeschriebenen Wettbewerb nicht korrekt verhält. Ich habe kurz nach der Ausschreibung mich um die Unterlagen dazu bemüht und den ziemlich hohen Betrag von 30 M. (Kölner Kaufmannshaus mit einem Riesenprojekt verlangt nur 10 M.) dafür eingesandt. Nach Verlauf von etwa 14 Tagen habe ich mich über den Verbleib erkundigt durch briefliche Anfrage. Ich erhielt weder eine Antwort noch die Unterlagen. Durch dieses Verhalten ist mir die Teilnahme am Wettbewerb unmöglich gemacht worden. Ich bitte darum, dieses Verhalten des Stadtbaumeisters öffentlich zur Sprache zu bringen.“

A. Zinkler, Architekt in Senftenberg II.

**Wettbewerb Behauungsplan Breslau.** Zu diesem Wettbewerb sind rechtzeitig 40 Entwürfe eingelaufen und zur Vorprüfung durch die Breslauer Mitglieder des Preisgerichtes zugelassen worden. —

**Im Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Krieger-Gedächtnismal auf dem Ehrenfriedhof der Stadt Elberfeld** sind rechtzeitig 255 Entwürfe eingegangen. Das Preisgericht hat aus dem I. und dem II. Preis zwei gleiche Preise von je 8750 M. gebildet und diese den Entwürfen „Siegfried“ des Bildhauers Prof. Wilh. Wand Schneider in Berlin, sowie „Heilige Stätte“ des Bildhauers Wilhelm Rex in Hamburg verliehen. Der III. Preis von 5000 M. wurde dem Entwurf „Heldenehrung“ des Architekten Prof. Ludwig Ruff mit Bildhauer Conrad Roth in Nürnberg verliehen. Der IV. Preis von 3000 M. fiel an den Entwurf „Granit“ des Bildhauers Paul Wynand in Wannsee bei Berlin. Für je 1500 M. wurden angekauft Entwürfe der Bildhauer Paul Wynand in Wannsee, Paul und Karl Kregeloh, Architekten in Köln und Barmen, Wilhelm Rex in Hamburg, Eugen Henke in München und August Draeger in Charlottenburg. Eine lobende Anerkennung fanden die Entwürfe: „Den unsterblichen Toten“, „Mutter Erde“, „Gedächtnismal und Denkstein“, „Ihr Schild ist rein“, „Raum im Hain“, „Das Heldenmal“, „Heldenhain“, „Sacellum“, „Seid umschlungen Millionen“ und „Garten des Schicksals“. —

#### Chronik.

**Das Friedrich-Theater in Dessau,** das Ende Januar 1922 ein Raub der Flammen geworden ist und vollständig ausbrannte, war ein Werk des jüngeren Langhans, das am 27. Oktober 1856 eröffnet worden war. Es war das zweite Theater an derselben Stelle und hatte einen Vorläufer in dem Hoftheater, das 1798 an den klassizistischen Architekten von Erdmannsdorf übertragen worden war, das jedoch am 7. März 1855 niederbrannte.

**Ein Denkmal für Wolfram von Eschenbach** für die Kirche zu Eschenbach soll nach den Entwürfen des Architekten Willi Erb in München und des Bildhauers Sonnleitner in Würzburg errichtet werden. —

**Inhalt:** Die Brücke als künstlerische Erscheinungsform. — Wohnungsbau in Essen. — Bad Gastein im Auge des Architekten. — Vermischtes. — Tote. — Personal-Nachrichten. — Wettbewerbe. — Chronik.

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