



Der Palast des letzten Dogen von Venedig in Passariano.

# DEUTSCHE BAUZEITUNG

56. JAHRGANG \* N<sup>o</sup> 11. \* BERLIN, DEN 8. FEBRUAR 1922.

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

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

## Neubauten der Stadt Charlottenburg

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

### Die Erweiterungsbauten des Rathauses in Charlottenburg.

(Schluß aus Nummer 8.)



Trotzdem noch dem Wunsch der Kammerei-Verwaltung Rechnung getragen war, die Stahlkammer vor Fertigstellung der Hauptkassenhalle zu beziehen — sie wurde am 21. Juni 1912 übergeben —, zog sich doch deren Benutzung hin bis zur Übergabe der Haupthalle. Die Herstellung des Rohbaues der letzteren, wie über-

haupt der gesamten Maurer- und Zimmerarbeiten des neu auszuführenden Bauteiles waren der Akt.-Ges. für Bauausführungen in Berlin zugefallen, die Lieferung und Aufstellung der Werksteine, mächtiger Monolithe von geschliffenem Kalksinter (Travertin), der Firma Deutsche Travertin-Werke Carl Teich zu Berlin. Die Herstellung der großen, das Oberlicht enthaltenden Kasettentonne über der Haupthalle in Eisenbeton mit als Werkstein (Muschelkalk) behandeltem Vorsatzbeton oblag der Firma Keppich Eisenbeton. Die umfangreiche Verglasung des großen und der Seiten-Oberlichte wurde vom Luxfer Prismen-Syndikat in Elektro-Verglasung hergestellt; die sehr eigenartigen Beleuchtungskörper, die Architekt Jos. Reuters in den Einzelheiten bearbeitet hatte, wurden der Firma Gußwerk Mainz übertragen.

Am 12. September 1913 erfolgte die Eröffnung der neuen Sparkassenräume und am 24. Oktober desselben

Jahres die Übergabe der sämtlichen Büroräume. Der Kommissions-Sitzungssaal wurde im Juni 1914 übergeben, die Ratsstube Ende 1915, etwas später auch der „Märkische Saal“. Die Fassadenarbeiten in der Berliner-Straße waren bereits am 5. Mai 1914 vollendet. Von 1919 auf 1920 wurde das in Eisenbeton hergestellte Dachgeschoß ausgebaut und es wurden damit noch rund 25 Fensterachsen für Büroräume gewonnen, desgleichen wurde die Erweiterung der Sparkassenhalle für die neu einzurichtende Girokasse fertig gestellt.

Die für den am 28. Juni 1911 genehmigten Bauteil gleichzeitig bewilligten Baukosten einschließlich der inneren Ausstattung und Möblierung in Höhe von rund 3 Mill. M. wurden nicht überschritten. Es handelte sich um 3805 m<sup>2</sup> bebaute Fläche und um 85 238 cbm umbauten Raum, d. h. um 34 M. für das cbm umbauten Raumes. Der vorhandene Rathausbau hatte 30 M. für das cbm erfordert, und zwar einschließlich Turm, aber ohne Ausbau der Festräume.

Es sei zum Schluß noch kurz auf die Heizungs- und Lüftungs-Anlage eingegangen. In dem von Reinhardt & Süßenguth errichteten Bauteil war eine Niederdruck-Dampfheizung mit selbständiger Kessel- und Schornstein-Anlage vorhanden, die für diesen Bau wohl reichten, aber eben nur reichten und doch reichlich Raum erforderten. Es wurde deswegen erörtert, ob nicht die (etwa 600 m entfernte) Kesselanlage oder der Abdampf des städt. Elektrizitätswerkes zu Hilfe genommen werden sollten. Ferner wurde erwogen, ab-

gesehen von dem schwer unterzubringenden Raum für die Kessel, für Brennmaterial, der unbequemen Schornsteinanlage, der nötigen Senkung des Grundwasserspiegels, ob nicht überhaupt der ganze rößige Betrieb aus dem Rathaus ganz ferngehalten werden könne. Das Maschinenbauamt des Hochbauamtes wurde beauftragt, die Frage zu studieren, und arbeitete nach gründlichen Vorstudien über diese oder jene Möglichkeit einen Entwurf aus, bei dem auch zu untersuchen war, ob im vorliegenden Fall die Wärme vom Elektrizitätswerk zum Rathaus in Form von Dampf oder warmem Wasser zu erfolgen habe. Dabei ergab sich, daß dem Dampf-Fernheizwerk sich nicht nur in der Anlage, sondern auch in der Bedienung große Schwierigkeiten entgegen stellten und

daß Warmwasser vorzuziehen sei; um so mehr, als für die Fernleitung auch flache, unbegehbare Kanäle genügen; es handelte sich dabei um etwa 600<sup>m</sup> Fernleitung. Es wurde dann weiter erwogen, ob sich Maschinen-Abwärme empfehle; das erschien aber aus verschiedenen Gründen im vorliegenden Fall nicht rätlich. Es empfahl sich, direkten Kesseldampf zu verwenden, der von 13<sup>Atm</sup> Überdruck und 350° C Überhitzung auf 1/2 bis 2<sup>Atm</sup> Überdruck herunter gebracht wird. Nach Druckverminderung hat der Dampf noch eine Überhitzungs-Temperatur von rd. 340° C. Auf Grund dieser Erwägungen und Möglichkeiten wurde der Entwurf aufgestellt und in einer engeren Ausschreibung dem daraufhin erfolgten Vorschlag und Angebot der Firma Rud. Otto Meyer in Hamburg die Ausführung übertragen. Die

Ausführung wurde so durchgeführt, daß in vier sogenannten Gegenstrom-Apparaten das Heizwasser erwärmt wird. Diese Apparate stehen im Elektrizitätswerk. Im Rathaus befindet sich die Bedienungs-Zentrale, von der aus das warme Wasser im ganzen Haus verteilt wird.

Auch die Antriebspumpen für die Wasserbewegung sind hier aufgestellt. Die als Dampfheizung gebauten Heizsysteme im alten Bauteil des Rathauses mußten zu Warmwasser-Systemen umgebaut werden, was keine großen Schwierigkeiten bot. Näheres über die interessante Anlage findet sich in einem illustrierten Bericht des Bearbeiters des Entwurfes, des städtischen Heizungsingenieurs O. Schmidt, im „Gesundheits-Ingenieur“, 42. Jahrgang Nr. 1 vom 10. Januar 1919.

Für die größeren Räumlichkeiten des Erweiterungsbaues wurde Überdruck-Lüftung vorgesehen. So für die Stahlkammer, in die an der Südwand die erwärmte Luft hinein gepreßt wurde, während an der Nordwand infolge der geringen sonstigen Öffnungen des Raumes besondere Abzugsöffnungen vorgesehen wurden. Die große Halle der Sparkasse erhielt rechts und links am Kämpfer des großen Mitteltengewölbes 2 begehbare Zufuhrkanäle, von denen durch große Kassetten erwärmte, im Sommer gekühlte Luft in die Räume gepreßt wird. Örtliche Heizkörper zur Vorwärmung sind rings an den Wänden des Raumes verteilt. In gleicher Weise wird dem

„Märkischen Saal“ (aber hier unsichtbar hinter dem hohen Panel) und der „Ratsstube“ Preßluft zugeführt. Auch hier erfolgt die Vorwärmung durch örtliche Warmwasser-Heizkörper. Letzterer Raum hat außerdem in Rücksicht darauf, daß auf diesen Raum das sonst im Rathaus bestehende Rauchverbot eigentlich nicht angewendet wird, eine ganz besonders energische Ablüftung durch elektrisch angetriebene Ventilatoren erhalten, während im „Märkischen Saal“ und in der Sparkassenhalle der Überdruck der Zuluft die Abluft durch die vorhandenen Tür- und Fensteröffnungen, sowie durch sonstige Undichtigkeiten hinauspreßt. —



Türschmuck im „Märkischen Saal“.

### Dem Gedächtnis von Curt Merkel.



Am 12. November des vergangenen Jahres ist in Hamburg der Baudirektor Curt Merkel unerwartet gestorben. Im „Architekten- und Ingenieur-Verein“ zu Hamburg hielt ihm Baudirektor Sperber einen Nachruf, dem wir Folgendes entnehmen:

Curt Merkel wurde am 4. Sept. 1858 in Stettin geboren und hat nach der Übersiedlung seiner Eltern nach Hamburg in der Realschule der reformierten Gemeinde seine allgemeine wissenschaftliche Ausbildung erhalten. Seine Vorliebe für die technischen Wissenschaften befriedigte er zunächst in einem vierjährigen Studium auf der Technischen Hochschule in Hannover, um sich dann den

Baufaufgaben des hamburgischen Staates zu widmen. Das Vermessungsbureau in Hamburg öffnete ihm Oktober 1881 zuerst die Tore zur Beamtenlaufbahn, indem er dort mit einem Wochenlohn von 21 M. als Zeichner eingestellt wurde. Eine überaus würdige Behandlung eines Akademikers, die die fragwürdige Anschauung der Hamburger über den Wert der Technik und ihre Vertreter im hellsten Licht erscheinen läßt! Nicht sehr lange hat der Verstorbene in dieser geistvollen Tätigkeit zugebracht, denn schon im Jahr 1883 wurde er der 1. Ingenieur-Abteilung unter Leitung des genialen Röper als Bauführer zugeteilt. Damit beginnt für Merkel die Zeit angestrengter Arbeit, aber auch die Zeit intensiver geistiger Betätigung

bei der Lösung bedeutsamer Ingenieur-Aufgaben. Als im Jahr 1883 die Hamb. Zollanschlußbauten durch das Reich genehmigt waren, begann eine fieberhafte Bautätigkeit in Hamburg, weil nach den mit dem Reich getroffenen Vereinbarungen schon im Jahr 1888 die umfangreichen Bauten für einen Freihafenbezirk beendet sein mußten, um den Anschluß Hamburgs an das deutsche Zollgebiet vollziehen zu können. Die Mehrzahl der im Bereich des Ingenieurwesens liegenden für den Zollanschluß erforderlichen Bauarbeiten wurden der 1. Ingenieur-Abteilung zur Ausführung überwiesen, der für die architektonischen Arbeiten eine besondere Abteilung unter Leitung des künstlerisch hochbegabten, viel zu früh verstorbenen Bauinspektors Wulff angegliedert wurde. Als erstes Bauwerk konnte die Brooktorkai-Brücke in Angriff genommen werden, deren konstruktive Durchbildung und Bauausführung nun dem jungen, tatkräftigen und wissensdurstigen Ingenieur Curt Merckel übertragen wurde. Da dieses Bauwerk, abweichend von dem sonst in Hamburg üblichen Verfahren, in Regie ausgeführt wurde, so kann man sich vorstellen, welches Vertrauen die Behörde in Merckel setzte. Dieser hat das Vertrauen in so hohem Maß gerechtfertigt, daß ihm von der Behörde nach Abschluß des Baues eine Gratifikation von 300 M. zugesprochen werden konnte. Das Bauwerk selbst, das in seiner konstruktiven Durchbildung keine besonderen Schwierigkeiten zeigt — es ist eine aus Blechträgern auf drei Stützen gebildete Fahrbahn, die außer dem Straßenkörper sieben Eisenbahngleise und zwei Fußwege aufnimmt — brachte in seiner Ausführung vielerlei sorgfältigst zu beachtende Momente. Da der Eisenbahnverkehr, der von den zollinländischen Güterbahnhöfen zu den Freihafenkais führt, im Betrieb nicht unterbrochen werden durfte, so mußte zunächst unter den Betriebsgleisen eine Notbrücke hergestellt werden. Diese Arbeit konnte nur während der wenige Stunden dauernden Betriebspause in der Nacht ausgeführt werden, sodaß alle Umsicht und Tatkraft angewendet werden mußten, um den am frühen Morgen beginnenden Eisenbahnverkehr nicht zu hindern oder zu gefährden. Unter dieser in langwieriger nächtlicher Arbeit ausgeführten Notbrücke wurde alsdann das endgültige Bauwerk hergestellt, das, wie sich aus der Natur der Sache ergibt, auf Brunnen fundiert werden mußte und dessen Ausführung ohne Unfälle verlaufen ist.

Nach Fertigstellung dieses Brückenwerkes wurde Merckel die Bauausführung der neuen St. Annen-Brücke und der Abbruch der im Jahr 1869/1870 an dieser Stelle erbauten massiven Brücke übertragen. Gleichzeitig übernahm Merckel die Bauausführung für Kaimauern auf dem Groß-Ericus und am Alten Wandrahm.

Das nächste Jahr stellte ihm eine weitere neue Aufgabe durch die Ausführung der Kornhaus-Brücke. Das von Himmelheber entworfene, den Oberhafen-Kanal in einer Spannweite von 44,8 m überbrückende Bauwerk stellt einen Überbau durch Sichelträger mit angehängter Fahrbahn dar. Die Sichelträger sind so hoch über die Straßenfahrbahn gelegt, daß der Fußgänger-Verkehr zwischen den Hängestangen frei von einer Brückenseite zur andern sich bewegen kann. Über die ästhetische Wirkung dieser Brücke im Stadtbild kann man verschiedener Meinung sein, ich persönlich zähle nicht zu den Anhängern einer Konstruktion, die erst durch allerlei architektonische Zutaten zu einem wirkungsvollen Bild zu gestalten versucht werden muß. Das Bauwerk hat aber insofern für Merckel eine Bedeutung, als es das letzte im Rahmen der ihm zugeordneten Bauaufgaben für den Zollanschluß gewesen ist und ihm die Anstellung als Beamten des Hamburgischen Staates, und zwar mit dem Titel eines Baukonduktors 2. Klasse, eingebracht hat.

Nachdem der Zollanschluß am 15. Oktober 1888 vollzogen war, begannen sich die Wogen der vorhergegangenen, an die Hamburger Techniker die größten Anforderungen stellenden Arbeiten zu beruhigen und die Tätigkeit der Baubeamten in das ruhige Fahrwasser der Alltätigkeit zurück zu fließen. In dieser Alltätigkeit lernt Merckel nun eingehend die staatliche Verwaltung, die von Unberufenen mit Bureaokratisms verwechselt und entsprechend angegriffen und geschmäht wird, kennen und verschafft sich ein klares Bild über die Notwendigkeit eines bürokratischen Geschäftsganges, dessen Auswüchse er bis an sein Lebens-Ende zum Teil mit Erfolg bekämpfte. Dieser ruhigen, sich in Kleinkram häufig genug auflösenden Tätigkeit aber konnte Merckel sich nicht lange widmen. Schon im Jahr 1890 trat eine neue interessante Bauaufgabe an den zuverlässigen erprobten Mann heran. Die unter der Post-Straße liegende, in den Jahren 1843 bis 1846 erbaute, den Wasserstands-Unterschied in der Alster und im Mittelbassin vermittelnde Schleuse, die nur mit einer Schiffs-kammer und zwei daneben liegenden Freiwasserläufen versehen war, genügte nicht mehr dem seit 1890 sich

dauernd steigenden Schiffsverkehr, der 1910 bereits eine Zunahme von 16 000 Fahrzeugen erreicht hatte, sodaß die Umwandlung des südlichen Freihafen-Gerinnens in eine zweite Schiffsschleuse beschlossen wurde. Mit der Lösung dieser Aufgabe wurde Merckel beauftragt, und er hat auch hier sein technisches Können im hellsten Licht gezeigt. Der interessante Bau dieser Schleuse war eben beendet und Merckel hatte sich wieder den täglichen Aufgaben und den laufenden Geschäften der Abteilung zugewandt, als im August 1892 jene entsetzliche Seuche in Hamburg ausbrach, die in wenigen Tagen tausende von Menschen aus ihrem Wirkungskreis durch den Tod herausriß und Hamburgs Handel und Verkehr auf das Schlimmste schädigte. Wenn alle Vorstellungen von Franz Andreas Meyer im Senat erst im Jahr 1890 vermocht hatten, Hamburg zu einer einwandfreien Wasserversorgung mittels Filtration zu verhelfen, so brachte dieses Mene Tekel die Fortführung der 1891 begonnenen Arbeiten in ein Riesentempo, sodaß schon im Mai 1893 die Filtrations-Anlage in Betrieb genommen werden konnte. Um in diesem Tempo Schritt halten zu können, mußten die erfahrensten Beamten zu der Ausführung des von Otto Schertel entworfenen Werkes herangezogen werden. Die Wahl fiel u. a. auch auf Curt Merckel, und hier hat er gezeigt, was Willenskraft und ein klar vorgezeichnetes Ziel erreichen können, wenn den Träger das Bewußtsein der Pflicht und die Liebe zur Vaterstadt und zu seinen Mitmenschen beseelen. Der Abschluß dieser ohne Rücksicht auf körperliche Leistungsfähigkeit und Gesundheit der Beteiligten durchgeführten Arbeiten wurde durch die Ernennung Merckels zum Baumeister anerkannt und ihm drei Jahre später unter Beförderung zum Bauinspektor die Leitung der Konstruktions- und maschinellen Abteilung des Zentralbureaus übertragen. In dieser Abteilung hat er bis zum Jahr 1901 den Betrieb und die Unterhaltung der im Freihafengebiet eingebauten maschinellen Anlagen verwaltet, um alsdann die Leitung der für die Gesundheit der Stadt so wichtigen Abteilung für das Sielwesen zu übernehmen. Angeregt durch seine Studien über die Ingenieurtechnik des Altertums hat er sich dieses Sondergebietes der Ingenieurtechnik mit besonderem Interesse und mit systematischer Sorgfalt angenommen und die teilweise recht schwierigen Aufgaben mit klarer Erkenntnis des Erforderlichen und mit ernster Abwägung der Vorteile und Nachteile der für gleiche Verhältnisse sich ergebenden Pläne gelöst, sodaß das Hamburger Sielssystem ein Vorbild für viele Städte Deutschlands und des Auslandes geworden ist. Als größere Bauaufgabe auf diesem Gebiet ist das von der Geest kommende, den Elbrand besäumende Geest-Stammsiel mit der Versenkung seiner Ausmüldungsrohre in St. Pauli zu nennen, für welche Leistung ihm der Dank des Senates durch ehrenvolle Worte ausgesprochen worden ist.

Als ich dann im Jahr 1907 mein jetziges Amt übernahm, habe ich mir Merckel zum Stellvertreter und dienstlichen Vertrauten erkoren und vierzehn Jahre hat er an meiner Seite treu und zuverlässig gewirkt, bis an sein Lebens-Ende. Das ist in großen Zügen die Beamtenlaufbahn und der Werdegang Merckels, der in vierzigjähriger Tätigkeit, nur auf das Wohl Hamburgs bedacht, von Stufe zu Stufe steigend, vom Zeichner bis zum Baudirektor sich durchgerungen, und ein reiches Erbe von Wissen und Erfahrungen seinen Kollegen und Mitarbeitern hinterlassen hat.

Neben seiner Bau- und Verwaltungstätigkeit hat Merckel noch Zeit gefunden zu einer erheblichen literarischen Betätigung. Nachdem er 1882 Aufnahme im „Architekten- und Ingenieur-Verein“ gefunden hatte, begann er 1888 mit einer Reihe von Vorträgen im Architekten-Verein über Geschichte der Technik, Geschichte des englischen Ingenieurwesens, Geschichte des römischen Ingenieurwesens, Technik des Altertums, Erweiterungsbau der Alsterschleuse, Trockenlegung des Fuciner Sees im Albaner Gebirge, Trockenlegung des Kopai-Sees usw. Das Wesentliche aus diesen Vorträgen hat der Verstorbene zusammengefaßt in einem Buch, betitelt „Die Ingenieurtechnik im Altertum“. Wenn man die Blätter dieses Buches durchfliegt, so fällt besonders das eingehende Studium der Schriftsteller aller Zungen auf, die versucht haben, die weit verstreuten Zweige des toten Altertumsbaumes zusammen zu tragen. Viele dieser Zweige hat Merckel gesammelt und sie zu einem Bündel zusammengeflochten, das, von seinem Geist durchhaucht, dem Leser ein lebendiges Bild weit, weit zurück liegender Jahrhunderte und ihrer kulturellen Höhe gibt. Aus diesen Zweigen hat er auch Anregungen gefunden für seine praktische Tätigkeit, und es sind besonders die Griechen und Römer des Altertums gewesen, die ihm die Fingerzeige für die hygienischen Einrichtungen einer modernen Stadt, wenn auch nur in den ursprünglichsten Formen, gegeben haben. Diese Vorträge, die mit spannenden Worten die

Zuhörer in die Denk- und Arbeitsweise vergangener Geschlechter einführen. hatten ein so hohes Maß von Anerkennung und Interesse gefunden, daß Merckel auf Anregung des damaligen Vorsitzenden des Vereins, Baudirektors Zimmermann, sich nun entschloß, in öffentlichen Vorträgen die Kenntnis der Technik im Altertum in der Öffentlichkeit zu verbreiten. Neben diesen öffentlichen Vorträgen schränkte Merckel aber keineswegs seine wissenschaftlichen Vorträge im Architekten-Verein ein, sondern er hat bis zum Jahr 1908 jedes Jahr den Mitgliedern durch Vorträge über hervorragende Bauwerke des Altertums, des Mittelalters und der Neuzeit Anregung zum Nachdenken und zum Studium gegeben. Von da ab hören seine Ausführungen im Architekten-Verein auf, und ich kann mir diese Erscheinung nur erklären durch seine intensive Berufstätigkeit, durch die Drucklegung seines groß angelegten Buches „Die Kanalisation der Freien und Hansestadt Hamburg“ und durch die Beiträge und Mitarbeit an Sammelwerken und technischen Zeitschriften; es kann auch sein, daß der vom

Vater ererbte Erwerbssinn zu dem Entschluß führte, das Vortragsbedürfnis mehr einzuschränken, um mehr Zeit für seine literarische Tätigkeit zu finden. Seiner Hoffnung, dem Buch „Die Technik des Altertums“ noch Bände über die Geschichte der Technik des Mittelalters und der Neuzeit hinzufügen zu können, hat der unerwartete Tod ein Ziel gesetzt. Bis an sein Lebens-Ende ist er aber ein treuer Arbeiter im Architekten-Verein geblieben. — Betrachten wir noch einen Augenblick die menschlichen Eigenschaften von Merckels, so entsteht ein Bild der vollsten Harmonie vor unserem geistigen Auge. Mild und nachsichtig im Urteil über seine Mitmenschen, allzeit hilfsbereit für seine Kollegen, Mitarbeiter und Untergebenen, streng gegen sich selbst, hart in der Abweisung geschehenen Unrechtes und in der Abweisung von Angriffen gegen die Verwaltung, liebevoll gegen seine Familie und gegen seine Freunde, stolz auf Hamburg, dessen Aufstieg und Wohlstand er mit warmer Bewunderung neidlos und fördernd verfolgte, war er treu und ehrlich gegen Jedermann. Das sind die hervorragendsten Merkmale seines Charakters. —

### Vermischtes.

**Die Aufstellung eines General-Bebauungsplanes für Potsdam** war vom Magistrat in einer Vorlage an die Stadtverordneten beantragt worden. In der Begründung war gesagt, der Stadt Potsdam stehe infolge ihres engen Weichbildes Gelände für eine ausgedehnte Siedlungstätigkeit nicht zur Verfügung. Seit Jahren sei sie daher bestrebt, durch Eingemeindung und Ankauf von Gelände die hierzu notwendigen Bedingungen zu schaffen. Da neben der Stadt auch Siedlungs-Gesellschaften die gleichen Zwecke verfolgen, so liege die Befürchtung einer planlosen Aufteilung des an das Potsdamer Stadtgebiet angrenzenden Geländes vor. Dem müsse die Stadt mit allen Mitteln zu begegnen suchen, zumal auch die Regierung von der Aufstellung eines zweckmäßigen Bebauungsplanes ihre Unterstützung in der Eingemeindungsfrage abhängig machen wolle. Es solle auch der gesamte Stadtbebauungsplan einer kritischen Prüfung insbesondere nach dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit unterworfen werden. Da nun der Städtebau sich in den letzten Jahrzehnten immer mehr zu einer Sonderwissenschaft herausgebildet habe, so werde empfohlen, den Plan durch einen besonders unterrichteten Sachverständigen verfassen zu lassen. Als solcher werde Prof. Herm. Jansen in Berlin empfohlen, der sich zur Übernahme der Arbeit, die auf einen Zeitraum von mindestens 2 Jahren sich verteilen werde, gegen ein Gesamthonorar von 250 000 M. bereit erklärt habe.

In ihrer Sitzung vom 27. Jan. 1922 haben die Potsdamer Stadtverordneten den Antrag abgelehnt, jedoch den Wunsch ausgesprochen, einen Architekten anzustellen, der sich innerhalb des Hochbauamtes unter Befreiung von allen anderen Arbeiten ständig und unter steter Fühlungnahme mit den Stadtverordneten mit den Fragen eines General-Bebauungsplanes zu beschäftigen habe. —

### Tote.

**Graf Hans Wilczek †.** In Wien ist in diesen Tagen der Sammler und Kunstfreund Graf Hans Wilczek, der Schloßherr von Burg Kreutzenstein, im hohen Alter von 84 Jahren gestorben. Er war ein Grandseigneur des alten Österreich, eine der letzten Säulen des josefino-franziszeischen Zeitalters. Graf Hans Wilczek, in Mahren geboren, hatte durch die Entdeckung ausgedehnter Kohlenfelder auf seinen Besitzungen in Mährisch-Ostau große Reichtümer gesammelt, die er im Interesse der Humanität und der bildenden Kunst verwendete. An dieser Stelle ist besonders erwähnenswert der durch den Verstorbenen seit Jahrzehnten betriebenen Wiederaufbau der Burg Kreutzenstein, im Donau-Tal nordwestlich von Wien, bei Korneuburg, und ihre Ausstattung mit den seltensten mittelalterlichen Sammlungs-Gegenständen aller Art, die er mit eigenem Spürsinn auf ausgedehnten Reisen zusammen brachte. Die Teilnehmer des achten internationalen Architekten-Kongresses in Wien im Jahre 1908 haben es erfahren, mit welcher leidenschaftlichen Hingabe der Schloßherr im Verein mit seiner schönen Tochter, der Gräfin Kinsky, die Besucher auf Schloß Kreutzenstein führte und ihnen seine Kunstschätze erklärte. Es ist kein archäologisch treuer Wiederaufbau, um den es sich bei der heutigen Erscheinung von Kreutzenstein handelt, sondern mehr ein Bild persönlicher Phantasie, nicht ganz frei von Kulissenzauber. Im Inneren jedoch sind unermeßliche Kunstschätze strengster Wahl verwendet. Schriftstellerisch war er nur selten tätig. 1908 erschienen von ihm bei Lechner in Wien „Ansichten über Konservierung und Restaurierung alter Kunstwerke“ und „Erinnerungen eines

Waffensammlers“. Bei dem Festzug zur Feier des 60jährigen Regierungs-Jubiläums des Kaisers Franz Josef I. war er die treibende Kraft und wenn wir nicht irren, war er auch schon bei dem berühmten Festzug Hans Makarts in Wien in den siebziger Jahren wesentlich beteiligt. Nicht unvergessen sei seine Tätigkeit im Verein „Alt Wien“ zur Erhaltung des alten, schönen Stadtcharakters der Kaiserstadt an der Donau. Mit ihm hat Österreich eine Persönlichkeit verloren, die man öffentlich als den „Kavalier von Wien“ bezeichnet hat. —

### Wettbewerbe.

**Im Wettbewerb Hochhaus Bahnhof Friedrichstraße in Berlin** erhielt den I. Preis von 30000 Mk. der Entwurf der Architekten J. Brahm und R. Kasteleiner, unter Mitarbeit des Architekten Alf. Becker, sämtlich in Cassel. Der II. Preis von 25000 Mk. fiel an den Entwurf der Architekten Brüder Luckhardt und Hoffmann in Berlin, der III. Preis von 15000 Mk. an den des Architekten W. G. Koch in Stuttgart. Einen IV. Preis von je 5000 Mk. errangen die Architekten Dr.-Ing. Otto Schubert in Dresden; Adolf Abel in Stuttgart; Otto Koltz in Berlin-Friedenau; W. Langstein in Karlsruhe i. B.; Martin Elsaesser in Köln und Jos. Tiedemann in Berlin-Charlottenburg. Für 3000 Mk. wurde angekauft der Entwurf des Architekten Hans Scharoun in Insterburg. Öffentliche Ausstellung der Entwürfe bis mit 19. Februar 1922 im Festsaal des alten Berliner Rathauses in der Königstraße. —

**Wettbewerb Heldenmal Bunzlau.** Herr Architekt Zinkler in Senftenberg berichtigt seine Mitteilungen auf S. 64 der „Deutschen Bauzeitung“ dahin, daß er, wenn auch reichlich verspätet, inzwischen die gewünschte Auskunft erhalten habe, nach der die für ihn bestimmten Unterlagen für den Wettbewerb anscheinend bei der Postbeförderung abhanden gekommen sind. Gleichzeitig ist ihm auch eine Mitteilung über Termin-Verlängerung des Wettbewerbes zugegangen. —

**In einem Wettbewerb betr. Entwürfe für ein Bürohaus der Hansa-A. G. in Barmen** liefen 18 Arbeiten ein. Den I. Preis von 20000 M. errang der Entwurf „Am bunten Fluß“ der Architekten E. Karstein und A. Schumacher in Elberfeld; den II. Preis von 12500 M. der Entwurf „Wupperbörse“ von K. Fr. Diederichs in Barmen; demselben Bewerber fiel auch ein III. Preis von 8500 M. für den Entwurf „Rentabilität“ zu. Ein weiterer III. Preis von 8500 M. wurde dem Entwurf „Zwei Achsen“ von C. I. Mangner in Barmen zugesprochen. Für je 6000 M. wurde der Ankauf beschlossen der Entwürfe der Architekten J. Beckmann in Barmen (zweimal), C. I. Mangner in Barmen und F. W. Hoeffgen in Lennep. Im Preisgericht befanden sich u. a. die Hrn. Stadtbaurat Köhler in Barmen, Stadtbaurat Koch in Elberfeld, Prof. Roth in Darmstadt, Dr.-Ing. Hecker und Prof. F. Becker in Düsseldorf, sowie Architekt F. Hüsgensen in Barmen. Der Wettbewerb war auf die Mitglieder der Ortsgruppe Wuppertal des „Bundes Deutscher Architekten“ beschränkt. —

Inhalt: Neubauten der Stadt Charlottenburg (Schluß). — Dem Gedächtnis von Curt Merckel. — Vermischtes. — Tote. — Wettbewerbe. —

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