



Blick auf die Porta Nigra in Trier von der Stadt aus.

# DEUTSCHE BAUZEITUNG

56. JAHRGANG. \* N<sup>o</sup> 26. \* BERLIN, DEN 1. APRIL 1922.

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

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

## Die Porta Nigra in Trier und die Gestaltung ihrer Umgebung.

Von Architekt Gustav Kassel in Trier.\*)



in gewaltiges Bauwerk, das heute noch wie vor anderthalb Jahrtausenden in majestätischer Ruhe auf die an ihm vorbei hastende Menge stolz herabschaut, ist die Porta Nigra in Trier, ein Bauwerk, das in seinen riesigen Verhältnissen und seiner prächtigen Architektur der rechte Ausdruck römischer Macht und Kunst ist. Die Porta Nigra ist das besterhaltene römische Denkmal auf deutschem Boden. Sie bildete das nördliche auf der großen Heerstraße nach Mainz gelegene Stadttor und ein starkes Bollwerk in der mächtigen, 6<sup>m</sup> hohen und 3<sup>m</sup> breiten Stadtmauer. Die Torburg hat die Form eines Propugnaculum, bestehend aus zwei Seitentürmen und zwei Zwischenbauten. Der landseitige Zwischenbau steht in der Flucht der Wehrmauer, vor welche die Türme halbrund vorgebaut sind. Die drei Bauglieder sind in groß gedachter Weise durch einheitliche Architektur zu einem geschlossenen Ganzen vereinigt. Wir bewundern das System der machtvollen

Horizontal-Gliederung mit den weit vorgekragten Architraven, den hohen Friesen und Gesimsen und der gleich wirkungsvollen Vertikal-Betonung durch Halbsäulen. Alle Wände des Baues sind von Fensteröffnungen, die mit den Brüstungen und den Umrählungen frei in der Fläche liegen, durchbrochen, außer im Erdgeschoß und in der obersten Ostwand des Westturmes. Die Türme haben verschiedene Höhen, der Ostturm drei, der Westturm vier Geschosse. Ob der Ostturm fertig geworden oder abgetragen worden ist, läßt sich heute nicht mehr feststellen. Stadtseitig springen die Türme in gerader Linie vor den Zwischenbau vor. Beide Zwischenbauten haben die Höhe des Ostturmes und bilden im Untergeschoß zwei weite halbrunde Öffnungen, die nach der Landseite, wie aus den eingehauenen Schlitz hervorgeht, durch Fallgatter, nach der Stadtseite zu durch Doppeltore geschlossen wurden, die genau in scheidrecht überwölbte Laibungen paßten. Diese Einrichtung läßt besonders deutlich den kriegerischen Zweck des Baues erkennen: War es nämlich dem Feind gelungen, die äußere Toröffnung zu stürmen, so geriet er, da auch die Toröffnung auf der Stadtseite verrammelt war, in den ringsum geschlossenen Hof, wo er dem Geschoßhagel der Verteidiger aus den Öffnungen der Stockwerke ausgesetzt war. Schwere Steinblöcke zwischen den Grundmauern hinderten die Unterminierung. Die Untergeschosse sind durch kleine Öffnungen in den äußeren Längswänden matt beleuchtet und dort auch durch Türen zugänglich.

\*) Meine Ausführungen habe ich zum Teil folgenden Werken entnommen:

1. Die Porta-Nigra in Trier, von H. von Behr, Sonderabdruck aus der „Zeitschrift für Bauwesen“, Jahrg. 1919, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin.
2. Das römische Trier, von Dr. Franz Cramer, Druck und Verlag von Bertelsmann, Gütersloh 1911. —

Außerdem ist in denselben Wänden in halber Höhe des Geschosses je eine Tür, die nur noch am Westturm und auch außen deutlich zu sehen ist und auf die mit Zinnen gekrönte Stadtmauer führt, angelegt. An den Innenwänden finden sich roh angekragte Steingesimse, welche die Balkendecken trugen und zwar war das Erdgeschoß in seiner Höhe nochmals geteilt, sodaß innen fünf Geschosse entstanden, während außen nur vier zu erkennen sind. Die Wehrgänge, die im ersten und zweiten Stockwerk die Türme mit einander verbinden,

Über die Entstehung der Porta Nigra ist bis heute vollständige Klarheit noch nicht geschaffen. Das dem Bau trotz seiner Geschlossenheit und vollendeten architektonischen Gliederung anhaftende Unfertige läßt jedoch den sicheren Schluß zu, daß er in kriegerischen Zeiten während der Kämpfe der Römer mit den eindringenden Barbaren erbaut wurde, also wohl um die Mitte oder gegen Ende des dritten Jahrhunderts.

Über die Geschichte der Porta Nigra nach Vernichtung der Römerherrschaft durch die Franken haben



Innenhof der Porta Nigra in Trier.

waren mit Halbkreistonen eingewölbt, die heute noch erhalten sind. Der Baustein ist roter und grauer Sandstein aus den Steinbrüchen bei Trier. Die Blöcke sind 60 cm tief und hoch, bis 2 m lang und isodom gebunden, ohne Mörtel durch verbleites Eisen verklammert. Die Maßverhältnisse mögen folgende Zahlen näher erläutern: Bis zum Hauptgesims ist der Bau 22,60 m hoch, worüber der Westturm noch 6,40 m emporragt. Der Binnenhof hat bei einer Breite von 7,70 m eine Länge von 17,5 m. Nicht römischen Ursprungs ist die an den Ostturm anstoßende Apsis.

wir erst sichere Nachrichten, als unter den Trierer Erzbischöfen mit der Hebung des kirchlichen Lebens auch die Kunst einen neuen Aufschwung erlebte. Zu ganz anderem Zweck diente nunmehr der trotzige Römerbau. Vom Jahr 1028 ab weilte in einem Gelaß des Ostturmes, völlig abgeschlossen von der Welt, ein griechischer Mönch, Simeon aus Syrakus. Nach seinem Tod 1035 wegen seiner Frömmigkeit heilig gesprochen, wandelte der Freund des Verstorbenen, der große Trierer Erzbischof Poppo (1016—1047), das alte Festungswerk in zwei übereinander liegende Kirchen

um. Gleichzeitig mit der Erbauung der Kirchen gründete Poppo das nach dem Heiligen benannte Simeon-Stift an der Westseite der Porta Nigra.

Bei dem Umbau des Festungswerkes hatte Trier schon keine Mauern mehr. Weil deshalb die Tore entbehrlich

hof angelegt für die Stiftgeistlichen und für angesehene Laien, die sich hier Begräbnisplätze erwarben (S. 156). Im nördlichen Teil des Erdgeschosses des Westturmes wurde nach dem Wunsch des Heiligen sein Leichnam in einer überwölbten Grabkammer beigesetzt. Der



Die Porta Nigra in Trier nach dem Stich von Merian von 1646.



Stadtseite.



Landseite.

Die Porta Nigra nach der Zeichnung von Peyre.

waren, wurden sie zugemauert und das Erdgeschoß des Binnenhofes wurde mit Erde angefüllt. Nach der Stadtseite zu wurde bis zu dem scheinbaren Architrav ein sanft ansteigender Erddamm angelegt, auf dem eine mächtige Freitreppe zu der Unterkirche, der Pfarrkirche, führte. Auf derselben Höhe wurde auf der Landseite ein Kirch-

gleichfalls überwölbte Vorraum wurde zu einer Kapelle eingerichtet, in der man 1047 Erzbischof Poppo in einem prunkvollen Sarkophag beisetzte. Zwischen dem Gewölbe der niedrigen Grabkapelle und dem Fußboden der Unterkirche befand sich noch eine Krypta. Der Eingang in letztere war am Westturm durch das in

eine Tür umgewandelte Mittelfenster. Unter Benutzung aller römischen Fensteröffnungen hat man im westlichen Turmgeschoß eine Vorballe eingerichtet und im östlichen den Chor angelegt. Das mit einer Tonne eingewölbte Propugnaculum bildete das Mittelschiff, die

über die Seitenschiffe hinaus bis zur Höhe des Westturmes aufgeführt und über der Vierung dieser beiden Bauglieder erhob sich der viereckige Glockenturm, von dem man in das Dach der Kirche gelangen konnte. Zu beiden Seiten des Chores befanden sich je zwei niedrige



Landseite.



Die Porta Nigra in Trier um 1800. Stadtseite.

römischen Wehrgänge die Seitenschiffe. Vom Chor aus gelangte man auf einer Treppe in der Rundung des Turmes in die Grabkapelle zum Grab des hl. Simeon. Auf einem interessanten Treppenaufbau kam man von außen durch das ebenfalls in eine Tür umgewandelte äußere Fenster des Westturmes in die Oberkirche, die Stifts-Kirche, die im Allgemeinen der Anordnung der Unterkirche entsprach. Das Mittelschiff war jedoch

Kreuzgewölbe. Über dem zur Stadtseite zu gelegenen rechten Gewölbe befand sich die Schatzkammer, auf der Landseite über beiden Kreuzgewölben eine Empore. In der nördlichen Ecke des Mittelschiffes war eine Orgelempore, deren Spuren noch heute sichtbar sind. Im Fußboden befand sich unter dieser Orgelempore eine quadratische Öffnung, durch die man in der Unterkirche auch das Orgelspiel hören konnte.

Die an den Westturm angegliederte Apsis (eine Perle mittelalterlicher Baukunst (in Nr. 28) stammt aus dem zwölften Jahrhundert und ist jedenfalls ein Werk des Erzbischofs Hillin (1152—1169). Sie ist aus demselben Material wie die Porta Nigra erbaut. Das Erdgeschoß ist an der Südostdecke durch eine Tür zugänglich. Der Raum wird durch schmale Schlitzfenster beleuchtet, ist mit einer Halbkugel und einer anschließenden Tonne überwölbt und gehörte jedenfalls auch zur Krypta. In der Unter- und Oberkirche bildete die Apsis eine Erweiterung des Chores. In der Unterkirche wurde in der Apsis ein Museum eingerichtet, indem zwei der Öffnungen in der Ostwand des Ostturmes zugemauert worden sind. Dieser Raum ist genau so wie der ebenerdige Raum gewölbt. Die Apsis der Oberkirche hat einen Umgang, zu dem man durch zwei verschlossene Türen vom Chor aus gelangte. Neben diesen Türen hatte man zwei erkerartige Apsiden ausgekragt, die jedenfalls Altarnischen bildeten und harmonisch den alten Römerbau mit dem mittelalterlichen Anbau verbanden.

Ein sehr bemerkenswerter Kupferstich von Caspar Merian (S. 155) zeigt uns den damaligen Zustand von der Stadtseite aus. Der reiche zweitorige Portalbau K war jedenfalls der Haupteingang zum Stift. Er gehört seiner Architektur nach in die Zeit der großen Bautätigkeit von 1200. In der Ecke links oberhalb der Freitreppe sehen wir den Eingang in die Unterkirche. An der kleinen Kapelle R vorbei führt ein interessanter Treppenbau bei Q in die mit dem Westturm gleich hohe Oberkirche. Das von Merian genau wie das übrige Römermauerwerk gezeichnete Giebeldreieck auf dem Westturm scheint danach römischen Ursprungs zu sein. Heute ist es vollständig verschwunden. Über den Westturm ragt stolz der romanische Glockenturm. Über der rechten Hälfte des Ostturmes erblicken wir die bereits erwähnte Schatzkammer. Schon an der verschiedenartigen Darstellung erkennen wir den von Erzbischof Hillin erbauten Ostchor, dessen oberer gotischer Teil D wohl aus derselben Zeit stammt, wie die frühgotische Kapelle G. Angegliedert an diese Kapelle sind das Krankenhaus des Stiftes und seine Kapelle R, die an die schönen Wegkapellen erinnert, die wir heute noch häufig an den Moselstraßen finden. Die um 1200 erbaute allgemeine Ringmauer verlangte neben dem Kloster St. Simeon ein Stadttor. Wir sehen

dieses, etwa aus dem Jahr 1250 stammend, mit seinem gotischen, für die Trierer Häuser jener Zeit charakteristischen Giebel an der Ostseite der Porta Nigra. Das Tor wurde 1389 durch Erzbischof Werner von Frankenstein durch einen starken Quaderturm verstärkt, dessen Reste, mit E bezeichnet, noch hinter dem Tor aufragen. Dieser Turm war mit einem schlanken Helm gekrönt, hatte einen Umgang und 4 Ecktürme. Die drei Stockwerke zwischen Helm und Torweg dienten als Gefängnis für Verbrecher. Trotz der vielen Auf- und Anbauten an das alte Römer-Denkmal und trotzdem es bis zum ersten Stockwerk zugeschüttet war, hat es doch nichts von seinem großen Eindruck eingebüßt; im Gegenteil, es treten gerade durch sie das Großartige und die Maßschönheit des Baues erst recht deutlich hervor. In dem berühmten Deckengemälde der Paulinus-Kirche, im Jahr 1744 von Thomas Scheffler gemalt, befindet sich in der Darstellung des Märtyrertums der Trierer Christen ein Bild der Simeons-Kirche von der Landseite her, ebenfalls mit den Resten des Torturmes.

Gleichfalls eine Ansicht der Kirchenanlage von der Landseite aus gibt ein späteres Bild des Malers Lothary aus dem Jahr 1793. Hier erblicken wir im Vordergrund den bis zum ersten Stockwerk der Porta Nigra angeschütteten Friedhof, aus dem die Torbogen noch hervorragen und eine Kapelle. Ein zur Tür erweitertes römisches Tor bildete den Zugang zur Begräbnisstätte. Auf dem Aufbau des römischen Ostturmes sehen wir die nach dem Chor zu angelegte Empore und neben dem Westturm, durch eine Dreifenstergruppe hervor gehoben, die vor das Mittelschiff vortretende Orgelempore. Rechts neben dem Westturm angebaut sind das Dormitorium und das Refektorium des Stiftes, wovon das letztere noch erhalten ist. Links erhebt sich ein neues Stadttor, das Erzbischof Franz Georg im Jahr 1746 an Stelle des alten errichten ließ. Es trug die Statue des hl. Simeon, zu seinen beiden Seiten zwei große Fruchtvasen, unterhalb des Heiligen das Kurfürstenwappen (Nr. 27). Die inzwischen veränderte Turmhaube stammt aus dem Jahr 1720. Bei diesem Umbau wird man auch schon das römische Giebeldreieck auf der Stadtseite des Westturmes beseitigt haben, denn auf den folgenden Bildern sieht man statt dessen eine horizontale Deckung und eine mit Ballustern geschmückte steinerne Brüstung. — (Fortsetzung folgt.)

### Eindrücke aus dem näheren Orient.

Nach Vorträgen der Herren Hansing und Prof. Dr. Klußmann im „Architekten- und Ingenieur-Verein“ zu Hamburg.



Im Frühjahr 1919 und im Herbst 1920 wurden im Hamburger „Architekten- und Ingenieur-Verein“ zwei Vorträge gehalten, die es verdienen, aus dem engeren Kreis des Vereinslebens heraus gehoben zu werden. Es sprachen Hr. Hansing über „Kriegseindrücke aus dem Orient“ und Hr. Prof. Dr. Klußmann über „Kleinasien, ein Neuland der Kunst“.

Hansing war Leiter der Fliegerabteilung Pascha II für die Türkei. Seine Fliegerabteilung rückte von Gandau bei Breslau im August 1917 durch Serbien, Bulgarien und Mazedonien zunächst nach Konstantinopel ab. Schon die Eindrücke auf dieser Reise, völkerkundlicher wie baukünstlerischer Art, werden uns reizvoll und mit feiner Beobachtung geschildert. Einen breiten Raum nehmen alsdann die Mitteilungen über Konstantinopel und seine nähere und weitere Umgebung ein, die herrliche Meereslandschaft, die europäischen Stadtteile und die orientalischen Viertel mit ihren Moscheen und Friedhöfen; alles beherrscht von dem Getriebe, das gerade der Weltkrieg über diese Stadt in besonderem Maß gebracht. Haidar Pascha mit seiner Molenanlage und dem kriegswichtigen Bahnhofs-Palast der Bagdadbahn, wurde gerade zu jener Zeit, am 6. Sept. 1917, von einem gewaltigen Schadenfeuer heimgesucht. Mit geringer Verzögerung tritt die Truppe ihre Reise nach Kleinasien in das englische Interessengebiet an, dessen verschiedenartige Erzeugnisse von Garten- und Feldbau und der Industrien jeweils an ihren Standorten geschildert werden. Die Hitze der Tage und die Kälte der Nächte wurden schon hier recht unangenehm empfunden. Über Konia geht es nach Bozanti, wo alle Autos ausgeladen werden, um das Taurusgebirge per Achse zu überwinden. Neben der romantischen

Schönheit und den Beschwerlichkeiten dieses Marsches wirken hier noch die unvermittelten Höhenunterschiede auf die Truppe, nach deren Überwindung die Ebene von Adana erreicht wird. Nach einem Besuch in Tarsus, dem Geburtsort des Apostels Paulus, wozu eine Marschpause Gelegenheit bot, ging es mit der Bahn weiter, jedoch nur bis an den Fuß des Amanus-Gebirges, das wiederum mit der eigenen Autokolonne überquert wurde, um Aleppo zu erreichen. Dieser Stadt von 150 000 Einwohnern wird eine eingehende interessante Schilderung, gesehen mit den Augen des geschichtskundigen Architekten, zuteil. Hier mußte der geplante Marsch nach Mesopotamien aus Gründen der militärischen Lage aufgegeben und befohlen werden, sich nach Palästina zu wenden. Eine ernstliche Flankenbedrohung der nur 12 km von der Küste entfernten Bahn, die die Engländer von Cypern aus planen mochten, unterblieb wohl aus Furcht vor unseren U-Booten. Der Teil der Abteilung, der nicht bereits hier in Tätigkeit trat, begann seine Weiterreise nach Süden über Hama und Homs nach Baalbek, dessen prächtige Tempelreste aus römischer Zeit eingehend erläutert werden. Die Weiterfahrt unterbricht der Vortragende mit einem Abstecher in die Ebene des Leontis und über den Libanon nach Beirut in französisches Einflußgebiet. Auf diesen Hafen, für uns ein U-Boot-Stützpunkt, hat auch Amerika ein Auge geworfen und das Hinterland durch Gründung einer Universität zu gewinnen gesucht. Redner verlebte hier nach Verwundung einen kurzen Urlaub und kostete die farbenprächtigen Schönheiten des Westabfalles des Libanons. Dabei lernte er die nähere und weitere Umgebung mit ihren Reizen und geschichtlichen Erinnerungen an die Kreuzzüge kennen und kam bei der Rückkehr zur Truppe an dem Grab Kaiser Rotbarts in

Tyros vorüber. Von Beirut bis Akko fällt das Gebirge steil ins Meer und tritt erst wieder bei der Mündung des Kison zurück. Hier liegt Haifa mit seiner Schwabekolonie am Fuß des Karmel-Gebirges. Die deutschen Ansiedler haben ihrem Vaterland in Fleiß und Tüchtigkeit die Treue gehalten, unseren Kämpfern ein Stück Heimat nahe gebracht und ihre Söhne als Helfer zu uns geschickt. Von hier begleitet Redner wieder den Transport, den er in der Leontis-Ebene verlassen hatte. Nach ungemütlicher Kleinbahnfahrt über den Antilibanon wird Damaskus und damit das eigentliche Syrien erreicht, ein abwechslungs- und kontrastreiches Land hinsichtlich seiner Erzeugnisse wie seiner Bebauung und sogar seines Volkscharakters. Sein südlicher Teil führt den geographischen Namen Palästina, er ist die Geburtsstätte des Christenglaubens und des steten Tummelplatzes der Kämpfer zweier Kulturen, zuletzt der deutschen und englischen. Damaskus' Blütezeit und dessen Verfall tritt vor unser geistiges Auge, um an der Gegenwart mit ihren Gegensätzen zurückgebliebener romanischer Lebensformen und vollendeter städtebaulicher Neubauten haften zu bleiben. Die Hedschasbahn führt weiter nach Süden durch das landschaftlich öde aber erdkundlich um so interessantere Land bis nach Derat, um hier durch das Jampur-Tal in überaus schöner Fahrt, aber durch menschenarme Gegenden in das Tal des Jordans zu gelangen. Hier berühren wir Samach am zum Tiberias-See aufgestauten Jordan, Kanaan und Nazareth. Die jüdische Wüste mit ihren anstehenden Kalkfelsen ist manchem deutschen Flieger beim Notlanden zum Verderb geworden. Die kennzeichnenden Unterschiede zwischen Judäa und Galiläa geben dem Redner Gelegenheit zu ergreifenden Vergleichen aus der Religionsgeschichte beider Länder. Jerusalem und die Geburtsstätte unseres Heilandes konnte er nur aus der Vogelschau kennen lernen, da Anfangs Dezember die Engländer den Durchbruch bei Gaza gelungen war. Alle Zuhörer fühlten mit dem Vortragenden den Zwiespalt, den der Auftrag auflösen mußte, am Weihnachtstag das vom Feind besetzte Bethleem zur Erkundung zu überfliegen. Er schließt mit der Feststellung, daß Syrien und besonders Palästina gesegnete Länder sind, die erst am Anfang einer neuen Entwicklung stehen; bei ziel- und zweckbewußter Bewirtschaftung haben sie eine große Zukunft. Engländer, Franzosen und Amerikaner, selbst die Russen haben ihr Augenmerk auf Palästina gerichtet: hoffentlich ist es auch uns Deutschen vergönnt, von den Früchten dieses Landes zu ernten, in dem biblisch gesprochen „Milch und Honig fließt“.

Prof. Dr. Klußmann ging von Konstantinopel aus. Er führte, weil die bautechnisch wie künstlerisch gleich vollendete Brücke über den Bosphorus noch nicht in Angriff genommen ist, die Hörer auf einem türkischen Fahrdampfer nach der kleinasiatischen Küste, dann von Haidar Pascha dem nördlichen Ausgangspunkt der Anatolischen Bahn an der sogenannten Riviera di Levante entlang, also auch durch Darindje, den Hauptausfuhrhafen des kleinasiatischen Getreides (der Hafen ist nach hamburgischem Vorbild mustergültig von Fr. Andr. Meyer angelegt), und weiter der Bahnspur folgend durch zahlreiche Tunnel, über weitgespannte Viadukte hinauf auf die anatolische Hochebene.

Dort bildet auch heute noch das Städtchen Eski-Schehir einen wichtigen Knotenpunkt, den uralten Karawanenstraßen haben sich die Eisenbahnen angeschlossen, nach Osten durch das Schwemmland des Pursak nach Angora, der einstigen Hauptstadt der Galater. Von den zahlreichen Baudenkmalern sind nur noch erhalten die Pompejusaula und die klagliche Ruine des einst mit aller Pracht und Kunst der beginnenden Kaiserzeit ausgestatteten Doppeltempels des Augustus und der Göttin Roma. An den Seitenwänden ist als Schmuck und äußerer Beweis der Dankbarkeit für den Weltfrieden eingefügt die „Königin der Inschriften“, der von Kaiser Augustus über die Taten seiner Regierungszeit erstattete amtliche Rechenschaftsbericht. Häßliche und erstellende Anbauten mußten entfernt werden, ehe ein Gipsabguß dieses zweisprachigen Monumentum Ancyranum genommen werden konnte.

Der südlichen Bahnstrecke nahe gelegen ist der selbst in seinen Trümmern mit 18 ragenden ionischen Säulen noch imposante Tempel des Zeus in Aizanoi, der ebenso einer gründlichen Untersuchung bedarf wie die mittelalterliche Burg auf dem Burgberg von Afiun-Kara-Hissar (Opium-Schwarzburg), das von seinen ausgedehnten Mohfeldern das meiste Opium in Kleinasien liefert. Die Burg ist von den Seldschucken erbaut als ein wichtiger Stützpunkt bei ihren Kämpfen mit den Byzantinern; einer ihrer Sultansitze war Konia, das alte Ikonion. Unsere landläufigen Vorstellungen von diesem „barbarischen Kriegervolk“ sind einseitig gefärbt und falsch. Die historische Wahrheit und Gerechtigkeit fordern dringend, daß durch ein eingehendes Studium ihrer Bauten das wahre Bild von ihrer großen Kulturhöhe gewonnen wird. Die Bauten sind über ganz Kleinasien verstreut, ihre glänzende Kunst ist für viele Bauten der Türken in Kleinasien und Konstantinopel vorbildlich geworden. Eine unendliche Formenfülle weisen die Marmorportale auf, welche mit den verschiedensten geometrischen und vegetabilischen Ornamenten in denkbar vollendetster Technik übersponnen sind, und die Anwendung von farbigem Ziegelmosaik und Favencemosaik an den Minarets und in der Innendekoration der Moscheen und Schulen. Den Seldschucken gebührt das große Verdienst, der durch die Mongolen mit Vernichtung bedrohten persischen Literatur und Kunst in Konia ein Asyl gewährt zu haben. Ihr bedeutendster Sultan Alaeddin ist ein Fürst von so hervorragendem Kunstverständnis und sozialem Gefühl gewesen, daß seine Herrschertüchtigkeit mit vollstem Recht mit seinem größten Zeitgenossen im Abendlande, mit Friedrich II., in Vergleich gestellt werden kann. Die größte Zahl der seldschuckischen Bauten überhaupt ist in Moscheen und Schulen natürlich in Konia vereinigt. Seine eindrucksvollste und zugleich künstlerisch wertvollste Schöpfung galt der Sicherung des Handels in seinem gewaltigen Reich, 100 km ostwärts von Konia erhebt sich, an einer alten Karawanenstraße erbaut, in der trostlosen Einöde der Salzwüste gelegen, der Sultan-Chan (Kaiserhof) mit gewaltigen Ausmaßen an seinen vieltürmigen Außenmauern, mit praktisch und künstlerisch gleich vollendeten Innenbauten für Kaufleute und Waren, mit hohen spitzbogigen Ställen für Kamele und Pferde. —

## Übertragung reiner kommunaler Bauaufgaben an Privatarchitekten.

Von Architekt Dipl.-Ing. Ernst Prinz in Kiel.



In der letzten Woche des vergangenen Jahres ging durch die Presse unter vorstehender Überschrift eine Mitteilung, nach welcher die in Braunschweig abgehaltene Stadtbaurat-Konferenz aus Sachsen, Hannover, Schleswig-Holstein usw. sich einstimmig gegen die Überweisung kommunaler Bauaufgaben an Privatarchitekten in größerem Umfang als bisher ausspricht. Diese Entscheidung betrachtet, soweit aus der kurzen Veröffentlichung zu schließen ist, das Problem doch recht einseitig. Und wie fast jedes Ding von verschiedenen Standpunkten aus anders aussieht, so gewiß auch dieses: Daß die Städte für ihre Bauaufgaben „Personlichkeiten als Beamte berufen sollen, die neben den vielgestaltigen Anforderungen in wirtschaftlicher, städtebaulicher und künstlerischer Hinsicht den Willen und die Fähigkeiten besitzen, die Entwicklung des baulichen Organismus der Stadt im Großen zu leiten und in der Durchführung zu überwachen“ ist gewiß unbedingt richtig. Ebenso richtig ist wohl die Notwendigkeit, „daß die städtischen Baubeamten sich durch Lösung praktischer Bauaufgaben frisch erhalten“. Aber dann kommt die Scheidung der verschiedenen Auffassungen.

Ich will hier, schon um den Anschein einer rein persönlichen Stellungnahme zu vermeiden, nicht sprechen von Kiel, das in letzter Zeit von seinen kommunalen Bau-

aufgaben auch den Privatarchitekten einen Teil abgab. Besonders anschaulich für die zu entwickelnden Ansichten ist das Beispiel einer anderen größeren Stadt Deutschlands, wo in den letzten 10—20 Jahren von städtischer Seite aus eine ganz außerordentlich umfangreiche Bautätigkeit entfaltet wurde. Daneben gab die private Baulust der Architektenschaft Aufgaben in großer Menge. Daß in jener Stadt in architektonisch-städtebaulicher Hinsicht auch nur das im vergangenen Jahrzehnt halbwegs Bestmögliche erreicht wurde, wird in mehr als einer Hinsicht von vielen Seiten bezweifelt. Das Bauamt selbst war über voll in Anspruch genommen von der mehr als übergroßen Menge der städtischen Einzelaufgaben, besonders deshalb, weil es diese Aufgaben in der bisher üblichen Art ausführen wollte, d. h. alles von einer Zentrale entwerfen und beaufsichtigen. Wenn ein wirklich hervorragender baukünstlerischer Geist diktatorisch und ohne den üblichen aber nicht zu umgehenden Verwaltungsapparat hier gewaltet hätte, wäre es vielleicht noch möglich gewesen. Ob allerdings selbst ein Michelangelo oder irgend ein anderer der bedeutendsten Architekten der vergangenen Zeiten nach dem fast überall noch geltenden System dazu in der Lage gewesen wäre, diese Fülle von Bauaufgaben jede einzeln mit dem Geist zu erfüllen, der die alten Werke für uns so wertvoll macht, und daneben auch noch auf die städtebauliche Entwicklung einer so großen schnell wachsenden

Stadt Einfluß zu nehmen, muß bezweifelt werden. Man überlege sich doch nur einmal gründlich, rückhaltlos und ehrlich, was von der Leitung eines so großen Bauwesens erwartet wird.

Zuerst ist es nötig, daß der leitende Stadtbaubeamte seine Stadt „auswendig lernt“. Jede ihrer äußeren Erscheinungsformen wie ihrer gewesenen und zukünftigen inneren Entwicklungsströmungen müssen von ihm studiert, geprüft, gewogen, man möchte fast sagen buchstäblich memoriert werden. Die Fülle aller dieser Erscheinungen voll in sich aufzunehmen, zu erleben und im Spiegel aller gleich gerichteten Zeiterscheinungen zu prüfen, erfordert von einem besonders dazu befähigten Mann schon eine ständige, intensive geistige Beschäftigung mit diesen Dingen während eines langen Lebens. Nur auf Grund solcher Grundlagen kann der „Bau einer Stadt“ wahrhaft geleitet werden. Es darf kein Giebel, kein Erker, kein Straßenbild gebaut, aber auch kein Giebel, kein Erker oder eine Mauer oder ein Baum weggelassen werden, es sei denn nach Gesichtspunkten von einer obersten, städtebaulich-künstlerischen Warte aus. Natürlich wird der leitende Baubeamte immerfort versuchen, die bau- und kunstliebenden Kreise sowie die Fachkreise zu gewinnen, um ihnen die Überzeugung von der Richtigkeit seiner Gedanken beizubringen. Eine reine Kunddiktatur müßte — ohne ein richtiges Fundament, ohne sich zu stützen auf den guten Geist einer ganzen Stadt und Zeit — auch hier in unserem Zeitalter letzten Endes doch Schiffbruch leiden.

Erst an zweiter — sehr an zweiter Stelle erst — tritt dann die Bearbeitung aller der einzelnen Bausteine, die zum Bau der Stadt führen. Die Einzelbearbeitung dieser Bauten durch den leitenden Baubeamten selbst oder durch die seiner Zentraleitung unterstellten Büros führt entweder — der Bauleiter sei denn ein Übermensch — zu einem kalten Schematismus oder zu verschiedenen Büros mit selbständigen, beamteten Mitarbeitern ersten Ranges, für deren ständige Beschäftigung wohl kaum eine Stadt dauernd die nötigen Aufgaben hat. Kein Einziger unter uns hat von sich aus so viel Geist, beliebig vielen Aufgaben die lebendige Frische einzuhauchen, die das Wesen eines wirklich persönlichen Werkes ausmacht. Hier sollte nun die Mitwirkung der Privatarchitektenschaft einsetzen in noch viel umfangreicherem Maß als bisher. Man wird sich kaum eine idealere Leitung des städtischen Bauwesens denken können als die, welche für jede Aufgabe sich die beste Kraft in der ihr bekannten Architektenwelt, wenn möglich der eingewurzelten, bodenständigen Architektenschaft, sucht und die Menge der städtischen wie auch der privaten Aufgaben dann lenkt von der hohen Warte des „Stadtbaumeisters“, d. h. des Amtes, welches die „Stadt“ baut — nicht die Schule baut oder die Feuerwache oder

### Vermischtes.

**Das fünfzigjährige Bestehen der Aktien-Gesellschaft für Bauausführungen in Berlin.** In diesem Jahr kann die „Aktiengesellschaft für Bauausführungen“, die im Bauleben der Reichshauptstadt eine große Rolle spielt, auf ein fünfzigjähriges Bestehen zurückblicken. Ihr Entstehen und ihr Werden hängen mit der Entwicklung der Privatarchitektur in Berlin zusammen. Die großen Doppelfirmen der damaligen Zeit, wie von der Hude & Hennicke, Kyllmann & Heyden, dann der Architekt Hitzig, der Bildhauer Süßmann-Hellborn, der Architekt v. Mörner, der Ingenieur Lent und Andere taten sich mit den Bankleuten v. d. Heydt, B. Oppenheim und Delbrück zusammen und gründeten mit einem Kapital von 1 Million Talern die Aktiengesellschaft, die das Glück hatte, sich gleich das Baugeschäft des Baumeisters F. A. W. Strauch in Berlin anzugliedern. Die Strauch'sche Aktiengesellschaft hatte bereits eine Reihe der bedeutendsten Bauten, wie die Technische Hochschule in Charlottenburg, das Museum für Völkerkunde in Berlin, das Hotel Kaiserhof in Berlin, den Stadtbahnhof Zoologischer Garten, sowie den Stadtbahn-Viadukt zwischen Friedrich-Straße und Alexander-Ufer ausgeführt. Handelte es sich hier um die Ausführung der Maurer- und vielfach auch der Zimmerarbeiten, so trat mit der fortschreitenden Entwicklung an die neue Gesellschaft immer häufiger die Forderung heran, nun ganze Bauten in Generalunternehmung auszuführen. So entstanden das Romanische Haus am Kurfürstendamm in Berlin, die Erziehungsanstalt „Am Urban“ in Zehlendorf, das Tiergarten- und Bellevue-Hotel in Berlin, der Magerviehhof in Friedrichsfelde, eine Reihe großer Geschäftshäuser und Wohngebäude in und um Berlin. In dieser Zeit stand die Bau-

die dazugehörigen Türklinen im Einzelnen bearbeitet. Die Menge und die Verschiedenartigkeit der Mitarbeiter, die letzten Endes alle für denselben „sachverständigen“ Auftraggeber nach denselben „großen“ Gesichtspunkten bauen, bürgt für eine ganz andere Individualität der Einzelschöpfungen als bisher, ohne die notwendige Rücksicht aufeinander und auf das Ganze außer acht lassen zu dürfen. Die schon zum Schutz des eigenen Rufes notwendig und ständig intensiv an sich arbeitende selbständige Persönlichkeit, die vielmehr als der Beamte im Brennpunkt der wirtschaftlichen und sozialen Kämpfe und Interessen der Bürgerschaft stehenden Privatarchitekten werden das ganze Stadtbild viel getreuer noch für alle Zeiten zum Spiegelbild seiner Bewohner machen können, als es von den doch weit mehr dem täglichen Leben entrückten Büros des Baubeamten aus möglich ist. Und die Hauptsache: der Stadtbaurat erhält seine Kräfte dafür frei, die „Stadt“ zu bauen und braucht sie nicht zu verzetteln beim Bau der „Häuser“ und ihrer Einzelheiten, braucht nicht die einzelnen Bausteine der Stadt alle werkmäßig zu bearbeiten. Seine Aufgabe wird dadurch gewiß nicht weniger groß — die Ansprüche an seine persönlichen Qualitäten aber werden vielleicht größer.

In diesen kurzen Ausführungen lassen sich natürlich nicht alle Fragen behandeln, überhaupt auch nur andeuten, welche zu dieser Frage gehören. Vieles steht zwischen den Zeilen, mancher Gedanke gebrauchte zu seiner restlosen Erläuterung einen Artikel von weit größerer Länge, als dieser es für sich ist, die gesamten Fragen der Baukunst werden von der hier angeschnittenen Frage eng berührt. In wenigen Worten sei daher wiederholt:

Der Stadtbaurat soll die „Stadt“ bauen, nicht die einzelnen Bauteile der Stadt. Auch soll er nicht eine unendliche Menge von Häusern selbst bauen. Das gibt keine Stadtbaukunst und keine baukünstlerischen Werke — ebenso wenig als so manches Werk der überreich beschäftigten „großen“ Architekten. Zur Baukunst gehört wie zu jeder Kunst die Persönlichkeit mit ihrem Eigen-Innenleben. Die läßt sich nicht beliebig vervielfältigen. Bei der Stadtbaukunst kommt es an auf die Zusammenfassung vieler Werke von Persönlichkeitswert zu einem einheitlichen Werk nach großen, einheitlichen Gesichtspunkten. Diese sind herauszugraben, auszuarbeiten und zur Anerkennung ihrer Richtigkeit die Architekten wie die Bürger der Stadt zu gewinnen. Für die Ausführung der einzelnen Bausteine einer Stadt sind die besten — und wo es immer möglich ist — die bodenständigen Kräfte heranzuziehen. Daß zu besonders hervorragenden Werken gelegentlich auch besonders hervorragende auswärtige Baukünstler heranzuziehen sind, ist selbstverständlich und wird die allgemeine Richtung des Bodenständigen nur beleben und jedenfalls bereichern. —

gesellschaft unter der Leitung von Georg Koblanck sen., der die Geschäfte von 1872—1885 führte. Ihm folgte von 1885—1903 Georg Koblanck jun. In dieser Periode wurden u. a. ausgeführt der ältere Teil der „Deutschen Bank“ in Berlin, der Wannsee-Bahnhof, die Geschäftshäuser der Hypothekenbank in Hamburg, Ravené, Israel, Alt-Bayern, das Verwaltungsgebäude von Ludwig Löwe, die Apostel Paulus-Kirche, das Palais Bleichröder am Leipziger Platz, die Akademie der Künste in Berlin, das Hotel Fürstenhof, das Weinhaus Rheingold, Bank- und Theaterbauten, sämtlich in Berlin. Im Jahre 1909 trat der Bauingenieur Artur Teske als Generaldirektor in die Gesellschaft ein und arbeitete nun mit Erfolg mit dem Architekten Martin Altgelt zusammen. Das Unternehmen dehnte sich über das Weichbild von Groß-Berlin aus und gründete Zweigunternehmungen in Gleiwitz, Königsberg i. Pr., Hamburg und Halle a. S. Es entstanden in dieser Zeit in Berlin das Eisenbahn-Zentralamt am Halle'schen Ufer, der Erweiterungsbau des Charlottenburger Rathauses, das Rathaus in Friedenau, eine große Reihe von Schulen in und um Berlin, der Erweiterungsbau der Börse, das Hotel Eden, das Haus des „Vereins deutscher Ingenieure“, das Haus des „Bundes der Landwirte“, eine große Reihe von Geschäftshäusern in Berlin und Villen im Grunewald, sowie eine Reihe von Fabrikbauten größten Umfanges. Ausgedehnt war auch die Tätigkeit der Gesellschaft während des Krieges für Bauwerke, die der Kriegsindustrie dienten. Auch an dem Wiederaufbau in Ostpreußen war die Gesellschaft beteiligt. Zurzeit, in der das private und das öffentliche Bauwesen nahezu ruhen, ist es wieder die Industrie, welche die Gesellschaft beschäftigt. Die besten Namen der Baukunst der letzten Vergangenheit und der Gegenwart haben in harmonischem Zusammenklang mit der Gesellschaft ge-

arbeitet, von der gerührt wird, daß sie als Großunternehmung bei aller Wahrung der aus einem Großbetrieb hervor gehenden Vorteile der Arbeitsteilung, der kaufmännischen Verwaltung und der Ausnutzung des Maschinenbetriebes sich doch nicht auf Großfabrikation, sondern auf Vervollkommnung des Handwerkes eingestellt habe. Den Ansprüchen der Gegenwart entsprechend hat die Gesellschaft eine Gliederung in Abteilungen für Hochbau, für Tiefbau und für Eisenbetonbau erfahren. An der Spitze steht der Generaldirektor Arthur Teske; neben ihm sind tätig die Direktoren Rudolf Mühlenhoff, Alfred Tosch, Adolf Seidel und der stellvertretende Direktor Erich Otto Vent. —

**Tag für Denkmalpflege und Heimatschutz in Stuttgart 1922.** Für den Tag ist soeben das ausführliche Programm erschienen. Es sieht für den 27. September einen Begrüßungsabend im Kunstgebäude vor, der u. A. einen Lichtbilder-Vortrag des Hrn. Prof. Dr. Fiechter von der Technischen Hochschule in Stuttgart über „Gegenwartsaufgaben der württembergischen Denkmalpflege“ bringt. Die erste Sitzung im großen Saal des Stadtgartens wird durch eine Ansprache des Vorsitzenden eröffnet, der folgen Vorträge über „Der rechtliche Schutz des beweglichen Kunstbesitzes“ von Hofrat Prof. Dr. Ambros in Wien; „Ortsmuseum- und Denkmalpflege“ von Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. Bruck in Dresden; „Reichseisenbahn-Reklame“ von Reg.- und Brt. Jüsgen in Magdeburg; „Über die Beziehungen zwischen Volksbildung und Heimatpflege in Württemberg“ von Prof. Dr. Baum in Stuttgart; „Über den baulichen Zustand des Ulmer Münsters und der Eßlinger Frauenkirche“ von Baurat Wachter in Ulm und „Über das neue lübische Gesetz betr. Denkmal- und Naturschutz“ von Baudirektor Baltzer in Lübeck.

Am zweiten Versammlungstag, dem 29. September, am gleichen Ort, behandeln Ministerialrat a. D. Cassimir aus München, Ministerialrat Prof. A. Stürzenacker in Karlsruhe und Baurat Voß in Kiel „Die deutsche Wasserwirtschaft in ihrer Einwirkung auf Heimatschutz und Denkmalpflege“. An diesem Tag findet im Rathauskeller ein „Schwäbischer Abend“ veranstaltet vom „Verein zur Förderung der Volksbildung“ statt.

Der Vormittag des 30. September ist der Besichtigung der Sehenswürdigkeiten der Stadt und der zu Ehren der Tagung veranstalteten Ausstellungen gewidmet, während am Nachmittag ein Ausflug nach Ludwigsburg stattfindet. Am 1. Oktober können auch Ausflüge nach Heilbronn, Hall, Gmünd oder Ulm unternommen werden.

Die Teilnahme an der Tagung steht Jedem frei; es wird lediglich ein Kostenbeitrag von 15 M. erhoben. Anmeldung beim Ortsausschuß, Stuttgart, Schloß-Straße 12, bis spätestens 15. September unbedingt erforderlich.

Die Tagung in Stuttgart dürfte eine besonders genußreiche werden. —

**Gegen die Zwangswirtschaft im Wohnungsbau und Wohnungswesens,** die, wie allmählich erkannt wird, nicht nur nichts genützt, sondern die Sachlage erheblich verschärft hat, wenden sich nun auch links gerichtete Stimmen. In der Wochenschrift „Die Konjunktur“, Nummer vom 2. März 1922, schreibt der Herausgeber, der als der sozialdemokratischen Partei sehr nahegehend bezeichnet wird, in einem Aufsatz: „Ausblick“ Folgendes über die bisherige Wohnungs- und Wohnungsbau-Politik: „Ein Gebiet, das in der nächstjährigen Periode der Arbeitslosigkeit Beschäftigungsmöglichkeiten in Hülle und Fülle bieten könnte, ist der inländische Baumarkt. Man könnte hier sehr wohl das private Kapital zur Betätigung bringen, wenn man ihm nur einigermaßen freie Hand ließe. Einem Dogma zuliebe und mit Rücksicht auf Agitationsphrasen hält man an einem Zwangswirtschaftssystem fest, das über Millionen wohnungsloser Menschen größtes Elend gebracht hat und in allen Teilen Deutschlands Treibhäuser der Korruption entstehen ließ.“ Ein Einsender an den „Schwäb. Merk.“ bemerkt hierzu: „Diese Ausführungen sind eine scharfe aber berechtigte Kritik an der seither verfolgten Wohnungs- und Baupolitik, die Richtung gebend für den Beifall der Straße Milliarden verschlingt, ohne der Notwendigkeit, Wohnungsgelegenheit für alle Klassen von Wohnungsbedürftigen zu schaffen, allgemein gerecht werden zu können.“ —

**Im Verkehr mit der Redaktion der „Deutschen Bauzeitung“** bitten wir Folgendes zu beachten: Die Aufnahme von Beiträgen unseres Arbeitsgebietes erfolgt entsprechend dem Raum der Zeitung und nur nach sachlicher Prüfung. Sämtliche Zusendungen erbitten wir ausschließlich „An die Redaktion der Deutschen Bauzeitung“, nicht an eine Person. Die Einsendung muß portofrei erfolgen; zur Rücksendung und

für Antwort ist das entsprechende Porto beizulegen. Anfragen von allgemeinem Interesse werden im Briefkasten beantwortet, andere Anfragen unmittelbar. Wir bitten, auch hier für Rückfragen Porto beizulegen. Die Beantwortung erfolgt unentgeltlich, ist jedoch an den Nachweis des Bezuges der „Deutschen Bauzeitung“ geknüpft. Eine Verpflichtung zur Beantwortung können wir nicht übernehmen. Wer diese Bedingungen nicht erfüllt, hat unter keinen Umständen eine Berücksichtigung zu erwarten. —

### Wettbewerbe.

Einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Schauseiten eines Postneubaues am Hauptbahnhof in Bremen erläßt die Oberpostdirektion in Bremen mit Frist zum 6. Juni 1922 unter in Bremen ansässigen oder dort geborenen Bewerbern. 3 Preise von 15 000, 10 000 und 6000 M., zwei Ankaufe für je 2000 M. Unter den Preisrichtern befinden sich die Hrn. Geh. Ob.-Brt. Prof. Müsiggbrodt und Geh. Ob.-Brt. Buddeberg in Berlin, Prof. Wilh. Kreis in Düsseldorf, sowie Baudirektor Knop und Oberbaurat Lempe in Bremen. Unter den Ersatzleuten sind baukünstlerische Beurteiler die Hrn. Postbaurat Martini und Brt. Ohnesorge in Bremen, sowie Architekt Fritz Usadel in Hannover. —

In einem Wettbewerb der Leinenweberei Hermann Pichler in Stuttgart betr. Entwürfe für gewebte Tischdecken erhielt den I. Preis von 3000 M. Rich. Gericke in Berlin; den II. Preis von 2000 M. Fritz Lange in Dresden; den III. Preis von 1000 M. Johanna Heim in Berlin; den IV. Preis von 800 M. Herm. Frank in Sindelfingen und den V. Preis von 600 M. Georg Hoffmann in Stuttgart. 15 Arbeiten wurden für je 500 M. angekauft. —

In dem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für künstlerische Weihnachtskrippen, den die „Westdeutsche Vereinigung für christliche Kunst Ars christiana“ in Köln, für westdeutsche Künstler ausgeschrieben hatte, waren 26 Arbeiten eingegangen. Den I. Preis von 4000 M. erhielt Ernst Gottschalk in Düsseldorf; je ein II. Preis von 3000 M. fiel an Wilh. Barutzky in Köln, Jos. Daniel Sommer in Düsseldorf und Wolfgang Wallner in Köln. Ein III. Preis von 1000 M. fiel wieder an Jos. Daniel Sommer in Düsseldorf. —

In einem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Büro- und Verwaltungsgebäude des „Phoenix“, A.-G. in Düsseldorf erhielt den I. Preis der Entwurf „Aufbau“ des Architekten Karl Beck; den II. Preis der Entwurf „Vorbau“ des Architekten Prof. Karl Wach; den III. Preis der Entwurf „Semiramis“ des Architekten Prof. Fahrenkamp und den IV. Preis der Entwurf „Glückauf“ der Architekten Maxeiner und Petersdorff. Angekauft wurden 2 Entwürfe der Architekten Krekel und Leykauf, sowie ein Entwurf des Architekten Gustav Utermann, sämtlich in Düsseldorf. —

In einem engeren Wettbewerb um Entwürfe für eine neue Sportplatz-Anlage des Sportklubs Frankfurt a. M. 1880, die am Kühornshof ausgeführt werden soll, erhielt der Architekt Paul Paravicini in Frankfurt a. M. den I. Preis und wurde zugleich mit den Entwürfen für die Ausführung der Anlage betraut. —

**Wettbewerb Bebauung Eckgrundstück Tiergarten-Straße und Matthäikirch-Straße in Berlin.** Als Mitarbeiter des Trägers des mit dem II. Preis ausgezeichneten Entwurfes, Architekt Fr. Kristeller in Berlin, nennt sich uns Architekt Ernst Rang in Rangsorf bei Berlin. —

In einem engeren Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Verlagsgebäude der Verlagsanstalt Tyrolia in Innsbruck, an dem die Architekten Louis Welzenbacher und Dr. Clemens Holzmeister in Innsbruck, sowie Architekt Walter Norden in Bozen beteiligt waren, fiel die Entscheidung zu Gunsten des Entwurfes des Architekten Norden, der mit der Weiterbearbeitung des Entwurfes und der Bauoberleitung betraut wurde. Es handelt sich um ein Gebäude für die Druckerei, die Buchbinderei und für andere mit dem Verlagswesen verbundene Geschäfte. Die Ausführung soll in zwei Abschnitten erfolgen, von denen der erste im April 1922 begonnen wird. Die Bausumme des ersten Abschnittes ist auf 250 bis 300 Millionen Kronen veranschlagt. —

Inhalt: Die Porta Nigra in Trier und die Gestaltung ihrer Umgebung. — Eindrücke aus dem näheren Orient. — Übertragung reiner kommunaler Bauaufgaben an die Privatarchitekten. — Vermischtes. — Wettbewerbe.

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