



# DEUTSCHE BAUZEITUNG

56. JAHRGANG. \* № 37. \* BERLIN, DEN 10. MAI 1922.

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

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

## Wasserbau und Binnenschifffahrt in Essen.

Ein Rückblick.



Die Stadt Essen hat einer Anregung der Kanalvereine Deutschlands, eine Fachausstellung für Wasserbau und Binnenschifffahrt in den Hallen des „Gemeinnützigen Vereins für die Verwertung des Essener Ausstellungsgeländes“ zu veranstalten, zugestimmt und diese Ausstellung in weitestgehendem Umfang gefördert. Hat doch die Wasserwirtschaft eine gewaltige Bedeutung für die ganze Wirtschaft und das menschliche Leben der rheinisch-westfälischen Industrie mit dem bekannten Duisburger Hafen, dem größten Binnenhafen der Welt. Die Eisenbahnen bilden zwar das Rückgrat des Verkehrslebens in diesem Bezirk, der den stärksten Eisenbahnverkehr Deutschlands und vielleicht auch der Welt aufzuweisen hat. Mehr als die Hälfte des gesamten deutschen Güterverkehrs hat seinen Ursprung im Ruhrkohlenbezirk mit einer Bevölkerung von mehr als drei Millionen Menschen. Die Eisenbahnen sind aber trotz aller Vermehrung der Gleise nicht imstande, den gewaltigen Personen- und Güterverkehr des Bezirkes zu bewältigen. Daher ist der Ausbau der Wasserstraßen nach allen Richtungen des Reiches zur Abwicklung und Erleichterung des Verkehrs von stets wachsender Bedeutung, mit der Zunahme seiner Wichtigkeit nach der Abtrennung wirtschaftlich wertvollster Gebiete vom Reich. Bei dieser Sachlage ist es natürlich, wenn fast sämtliche neueren Kanalpläne von ihren Befürwortern mit Rücksicht auf den Ruhrkohlenbezirk begründet werden. Aus diesem Grund schien er der geeignete Platz für eine Ausstellung, die berufen war, über die wichtigsten Wasserstraßenpläne Klarheit zu schaffen.

Die Stadt Essen ist schon seit einer Reihe von Jahren für den Ausbau des Wasserstraßennetzes auf das lebhafteste eingetreten. Auf Anregung von Oberbürgermeister Holle wurde der Kanalverein Rhein-Herne gegründet, der auch mit Erfolg für den Bau dieser Wasserstraßen tätig gewesen ist. Mit Rücksicht auf die große Bedeutung der Wasserstraßen

für den Ruhrkohlenbezirk ist eine staatliche Kanalbau-direktion mit dem Sitz in Essen, dem Mittelpunkt des Ruhrkohlenbezirkes, errichtet worden.

So bot die Stadt Essen, auf deren Gebiet sich eine Reihe privater und bergfiskalischer, den technischen Errungenschaften der Neuzeit angepaßter Hafenanlagen befinden und die der Sitz großer wasserwirtschaftlicher Unternehmungen ist, für die Fachleute des In- und Auslandes, die in den verflossenen Tagen nach Essen kamen, reichlich Gelegenheit für fachliche Belehrung.

Die Wasserbau- und Binnenschifffahrts-Ausstellung befaßte sich also in erster Linie mit den Wasserstraßen, die in Deutschland gebaut worden sind oder in absehbarer Zeit gebaut werden sollen. Wenn auch die anderen Gebiete der Wasserwirtschaft in starkem Maß vertreten sind, so trat das Wesen der Binnenschifffahrt doch recht hervor. Dazu kommt, daß manche Gebiete der Wasserwirtschaft, die früher scheinbar von der Binnenschifffahrt getrennt waren, sehr mit ihr verbunden sind, wie z. B. in Süddeutschland die Ausnutzung der Wasserkräfte bei der Kanalisierung der Flüsse. Hierdurch wird auch eine Rentabilität der neuen Wasserstraßen angestrebt. Das Reichs-Verkehrsministerium stellte Pläne und zahlreiche Modelle von den westdeutschen Wasserstraßen aus. Beachtenswert war die Schachtschleuse bei Henrichenburg mit den Sparbecken neben der Schleusenanlage. Die Ausführungen von Schleusen, Hebewerken usw. fanden sich in Modellen und Plänen auch an anderen Stellen; besonders beim Südwestdeutschen Kanalverein fanden sich Vorrichtungen, die das Heben von Schiffen bezwecken, wie auch bei denjenigen Firmen, welche Eisenkonstruktionen herstellen, wie Haniel & Lueg, Gutehoffnungshütte, Demag, Harkort, Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg u. a. Bei den ausgeführten Schleusenbauten sah man eine große Reihe von Ausführungen bekannter deutscher Baufirmen wie Grün & Bilfinger, Dyckerhoff & Widmann, Philipp Holzmann A.-G. für Hoch- und Tiefbau, Liebold und andere. Die geplante Großschiffahrtsstraße Rhein—Main—Donau wurde mit vielen Wirtschaftskarten vom Main

Donau-Stromverband ausgestellt. Beachtenswert waren die Modelle des neuen Hafens von Aschaffenburg. Die Ausstellung des Südwestdeutschen Kanalvereins zeigte, in welchem Umfang man bestrebt ist, die Verbindungen zwischen Mannheim und Württemberg zur Donau und zum Bodensee zu schaffen. Man sah ferner Schiffshebewerke für senkrechte und geneigte Hebungen. Eine große Zahl von Hafenanlagen deutscher Städte, von Königsberg bis nach Karlsruhe, zeigten vorbildliche Anlagen. Der Westdeutsche Hafenverband war mit Hafenplänen und Modellen vertreten. Auch ein ausländischer Hafenplan, der von Trelleborg, der von deutschen Ingenieuren (Professor Franzius und Professor Blum) ausgeführt worden ist, war ausgestellt.

Darstellungen aus dem Flußbau, vom Elbe-, Weser- und Rheinstrom, von Flußkanalisierungen usw. wurden von Bauverwaltungen wie von Baufirmen ausgestellt. Die Häfen des Dortmund-Ems-Kanals wurden hier gezeigt. Der Hansa-Kanal-Verein war mit einer großen Ausstellung vertreten. Wirtschaftliche und technische Karten erläuterten die bedeutenden Pläne einer Verbindung des Ruhrbezirk mit der Nordsee und der Unter-Weser und Unter-Elbe. Der Oldenburger Küsten-Kanal-Verein zeigte Darstellungen aus der Moorkultur. Die Rheinschiffahrt hatte unter Führung des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtssinteressen mit einer Reihe von Firmen Modelle von Schiffen aller Art, Lagerhäuser, Bagger, Verlade-Einrichtungen usw. ausgestellt.

Sehr bemerkenswert war auch die holländische Ausstellung mit mehreren großen Modellen und Plänen der Häfen von Rotterdam und Amsterdam, auch der holländische Staatswasserbau und eine Reihe holländischer Hafenstädte stellten ihre Pläne und Modelle aus. Daneben beteiligte sich der Schweizerische Wasserwirtschaftsverband in Zürich an der Ausstellung.

So nüchtern die Pläne oft anmuten, so anschaulich sind sie für den Betrachter, und so belehrend für Jedermann, für den die Karte Deutschlands mehr ist als nur ein zeichnerisches Ergebnis. Vor Allem haben die volkswirtschaftlich interessierten Kreise gerade diesen Plänen besonderes Interesse entgegen gebracht.

Die wasserbaulichen Gegenstände zeigten sich in den Modellen und Ausführungsformen selbst, wobei die Wasserstraßen etwas mehr im Vordergrund standen. Hier waren auch die Konstruktionen zu beachten, die in Eisen ausgeführt sind, von denen vortreffliche Modelle von den großen Eisenkonstruktionsfirmen ausgestellt wurden. Neben vielen Darstellungen und Modellen von Brücken sahen wir auch solche moderner eiserner Wehre, ferner Modelle von Druckluft-Gründungen, von Wasserkraftanlagen usw. Die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg zeigte das historische Modell eines Walzenwehres. Die großen Baufirmen stellten eine Reihe der verschiedensten Bauwerke aus, wie Kai-mauern für Häfen, Grundbauten usw. Eiserne Spundwände zeigte R o t h e E r d e, die U n i o n Verschlusskörper für große Kanäle bei Bauwerken, Talsperren, große Rohrleitungen usw. In die Ausstellung dieser Bauteile teilten sich noch die Firmen F r e u n d, B o p p & R e u t t e r und M a n n e s m a n n. Eine Verbindung des Wasserbaues mit dem Maschinenbau zeigte sich an verschiedenen Stellen. Diese Verknüpfung war noch stärker im Baumaschinenwesen, wo vor Allem ein riesiger Bagger der Firma K r u p p auf dem Ausstellungsgelände zu sehen war, ferner Bagger-Modelle, Krane für den Baubetrieb in natürlicher und Modellgröße, Transport-Einrichtungen und dergl., ebenso Aufbereitungsmaschinen für Beton, Sand usw., wie sie von R h e i n m e t a l l gezeigt wurden. Das große Gebiet der Bagger wurde durch die Schiffbau- und Maschinenbau A.-G. Mannheim, Gebr. Sachsenberg, Schichau andere Firmen vertreten. Druckluft-Anlagen für den Baubetrieb wurden von der Demag, von Flottmann usw. ausgestellt. Der Brückenbau war neben den oben

genannten Firmen auch durch Breest, dann Hein, Lehmann & Co., Lauchhammer u. a. vertreten.

Die Wasserkraft-Anlagen zeigten sich hauptsächlich in übersichtlichen Plänen und graphischen Darstellungen. Die Preußische Landesanstalt für Gewässerkunde, welche neben dem Reichsverkehrsministerium ausgestellt hatte, ist hier als wichtige und zusammenfassende Behörde zu nennen. Studien aus dem Gebiet der Gewässerkunde fanden wir auch bei den Versuchsanstalten für Wasserbau und Schiffbau; dazu traten Meßinstrumente.

Das Gebiet der Wasserversorgung und Abwasser-Beseitigung wurde durch Buderus, Triton, Posseger, Maffei-Schwarzkopf usw. dargestellt. Die Emschergergenossenschaft und der Ruhrtalsperren-Verein waren gleichfalls vertreten. Auch Baustoffe aller Art aus Stein, Holz und Eisen für den Wasserbau wurden gezeigt.

Für die Wirtschaftlichkeit der Schiffs-Anlagen kommen besonders die Verlade-Einrichtungen in Frage. Die großen Industriefirmen, vor allem Demag, Augsburg-Nürnberg, Harkort, Tigler, Beck & Henkel, Pohlig-Köln, Bleichert-Leipzig, Mohr & Federhoff-Mannheim waren mit verschiedenen Konstruktionen vertreten. Krane aller Art bis zu den größten Lasten und Auslegerweiten, Waggonkipp-Einrichtungen, Verladebrücken, ferner Flaschenzüge, Hebe-Einrichtungen jeder Form zeigten die große Vielseitigkeit auf diesem Gebiet. Vor Allem war bemerkenswert die Zahl der Modelle, die die Anordnungen dieser Verlade-Anlagen zeigen. Die Demag gab an Hand von Modellen einen vorzüglichen Überblick über die Entwicklung des Kranbaues. Bemerkenswert war auch eine neue Drehscheibe für Flaschenzüge, um die Laufbahnen dieser Hebe-Einrichtungen, die sich im Winkel schneiden, miteinander zu verbinden. Interessant waren die pneumatischen Getreideverlade-Einrichtungen von Gebrüder Seck. Viele Lösch- und Verlade-Einrichtungen sahen wir bei den Modellen einzelner Hafenanlagen und Reedereien.

Das Mittel, um die Güter auf den Wasserstraßen und Häfen zu bewegen, das Binnenschiff selbst, war selbstverständlich auch auf der Ausstellung zu finden. Die Schiffswerften stellten Schiffe in Form von Modellen für die verschiedenen Wasserstraßen aus. Beachtenswert waren hier die je nach den Wasserstraßen sehr verschiedenen Ausführungen. Die Entwicklung des Flußschiffbaues wurde ebenfalls sehr eingehend gekennzeichnet. Die Schiffsformen der einzelnen Reedereien wurden gezeigt. Das Modell einer ganzen Schiffswerft wurde von der Gutehoffnungshütte ausgestellt. Die Firmen Janssen & Schmilinsky, die Atlaswerke, Krupp, der ein beachtenswertes Schraubenwendegetriebe ausstellte, Schichau, Danzig und Elbing, Schiffs- und Maschinenbau A.-G. Mannheim, Deutsche Werke, Gebr. Sachsenberg wie auch der Verein der Beton-schiffswerften fanden sich hier ein. Sehr bemerkenswert waren die Schiffsmaschinen aller Art wie Schiffsmotoren (Deutz, Basse & Selve, Deutsche Werke, Teerverkaufs-Vereinigung), dann Schiffspropeller, Turbinen, Schiffs-Hilfsmaschinen. Die Atlaswerke stellten einen vollständigen Satz von Apparaten zur Entlüftung, Reinigung und Vorwärmung des Kesselspeisewassers aus, wodurch nachweislich Kohlenersparnisse bis zu 10 v. H. erzielt werden können. Die Ausstellung für das Binnenschiffahrtsgewerbe war in wirtschaftlicher wie in allgemeiner Hinsicht gleich interessant.

Von allgemeineren Darstellungen waren noch der Rudersport mit seinen Sportbooten, das Lebensrettungswesen und Darstellungen von historischen Schiffsbildern zu erwähnen; es fanden sich letztere namentlich beim Hansa-Kanal-Verein, bei der Stadt Mainz, beim Südwestdeutschen Kanal-Verein usw.

Die Ausstellung war sehr übersichtlich geordnet und gestattete einen vorzüglichen Einblick in das Gesamtgebiet der deutschen Binnenschiffahrt und der allgemeinen Wasserwirtschaft. Sie zeigte fernerhin, wie vielfältig und schwierig die Lösung vieler solcher Pläne

ist, wie diese aber andererseits auf die gesamte Volks- und Verkehrswirtschaft von größtem Einfluß sind. Bemerkenswert ist, daß auch weit entlegene Bezirke diese Ausstellung zu beschicken nicht versäumt hatten. Die Wasserbau- und Binnenschiffahrts-Ausstellung Essen 1922 wurde in den ersten Wochen hauptsächlich von Fachleuten aus dem In- und Ausland besucht, die an dem mustergültigen Anschauungsmaterial der Ausstellung ihren Gesichtskreis zu erweitern und ihre Erfahrungen auszutauschen suchten. Die „Zeitschrift für

### Vermischtes.

**Zur Vollendung des 80. Lebensjahres von Karl Henrici in Aachen.** Am 12. Mai wird der Geh. Regierungsrat Prof. Dr. Ing. e. h. Karl Henrici in Aachen sein 80. Lebensjahr vollenden. Wir haben seinen Werdegang und sein Lebenswerk im Jahrgang 46 unserer Zeitschrift unter dem 18. Mai 1912 ausführlich gewürdigt. Der Wunsch, den wir am Schluß dieser Würdigung aussprachen, es möchten dem Jubilair die 70 kein Abschnitt und kein Abschluß sein, ist seitdem in Erfüllung gegangen. Ihm ist ein Jahrzehnt voller Rüstigkeit, Schaffensfreude und schöpferischer Tätigkeit beschieden gewesen.

Als nach dem Kriegsausbruch die Lehrstühle für Baukunst an der Technischen Hochschule in Aachen verwaisten, hat er, der mehr als 70jährige Lehrer, opfermutig die Vertretung übernommen und durchgeführt. Als dann nach dem Kriegs-Ende neue, jüngere Architekten auf die Lehrstühle berufen werden konnten, hat er diesen gern den Platz geräumt, nicht etwa, um sich nun der wohlverdienten Ruhe am Lebensabend zu erfreuen, sondern um auf seinem besonderen Arbeitsgebiet, dem Städtebau, weiter zu schaffen.

In dieser Hinsicht war es ihm eine besondere Freude und Genugtuung, von der Heimatstadt Aachen mit der Aufstellung eines allgemeinen Bebauungs- und Siedlungsplanes für ein künftiges Groß-Aachen betraut zu werden. In Gemeinschaft mit seinen Kollegen Schimpff und Sieben hat er diesen Auftrag mit jugendlicher Frische durchgeführt und den allgemeinen Vorentwurf im Jahr 1919 abgeliefert. Nun wirkt er trotz seiner 80 Jahre bei den städtischen Körperschaften mit an der Verwirklichung der in dem Vorentwurf niedergelegten Gedanken.

Es entspricht dem Charakterbild des Jubilars, das wir zu seinem 70. Geburtstag zeichneten, daß er auch bei den Arbeiten dieses letzten Jahrzehntes an den von ihm vertretenen künstlerischen Grundsätzen im Städtebau überzeugungstreu festhielt, jedoch den Forderungen und dem Geist einer neuen Zeit überall ihr Recht einzuräumen sich bereit fand. Diese Tätigkeit und zugleich die Beobachtung der Fortschritte im deutschen Städtebau, die nicht zum geringsten Teil auf seine anregende künstlerische und schriftstellerische Tätigkeit zurückzuführen sind, bilden das Glück seines Lebensabends, der leider in der letzten Zeit durch schmerzliche Trauerfälle in seiner Familie getrübt wurde.

Wir sind überzeugt, daß die Fachgenossen an dem seltenen Fest, das Karl Henrici am 12. Mai begeht, regen Anteil nehmen und ihm mit uns die besten Wünsche darbringen. —

„Die Elektrizität als Wärmequelle in Haushalt, Gewerbe und Industrie“ ist Gegenstand einer Ausstellung und Sondertagung, die durch die „Vereinigung der Elektrizitätswerke“ in Berlin am 21. Juni 1922 im Kurhaus in Wiesbaden eröffnet werden wird. Die namhaftesten Firmen auf dem Gebiet der Elektro-Heizung haben ihre Teilnahme zugesagt, sodaß damit zu rechnen ist, daß die Ausstellung ein vollständiges Bild von der Anwendung der Elektrizität als Wärmequelle geben wird. Die Apparate werden betriebsmäßig vorgeführt und die Ausstellung eine Woche lang der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Weiter wird eine Woche lang öffentlich ein Film vorgeführt werden, der die Anwendung der Elektrizität in Gewerbe und Landwirtschaft zeigt.

Im Anschluß an die Sondertagung wird die „Vereinigung der Elektrizitätswerke“ in Wiesbaden vom 22. bis 24. Juni 1922 ihre diesjährige Hauptversammlung abhalten. —

Die Vereinigung deutscher Wohnungsämter hält ihre diesjährige Mitglieder-Versammlung am 1. und 2. Juni in Mühlhausen i. Thür. ab. Auf der Tagesordnung stehen Vorträge und Aussprachen über die Möglichkeiten der Förderung der Neubau-Tätigkeit, über Wohnungs-Aufsicht und Reichs-Mietengesetz, über Ablösung der Zwangs-Einquartierung. Ferner werden Richtlinien für die

Binnenschiffahrt“ schrieb über die Ausstellung u. a.: „Sie zeigt, welche gewaltigen Leistungen die Wissenschaft und die Industrie auf diesem Gebiet bereits vollbracht haben und besonders, welche hohen Aufgaben im Ausbau des Wasserstraßennetzes noch zu bewältigen sind. So gibt die Ausstellung in klarer und übersichtlicher Gruppierung ein erschöpfendes Bild von dem augenblicklichen Stand der deutschen Binnenschiffahrt, ihren Zukunftsaufgaben und ihrer überragenden volkswirtschaftlichen Bedeutung.“ —

Dringlichkeit von Wohnungs-Zuweisungen und für das Verfahren beim Wohnungstausch beraten. Die Beteiligung ist auch Vertretern der der Vereinigung noch nicht angeschlossenen Wohnungsämter als Gästen gestattet. Das ausführliche Programm kann demnächst durch die Geschäftsstelle, Berlin W 50, Augsburgs Straße 61, bezogen werden. —

**Ein Urteil Franz Grillparzers über München** wird von Münchener Tagesblättern „als Kuriosität“ wiedergegeben. Das Urteil stammt aus dem Jahr 1836 und lautet: „München ist seit dem Jahre 1827, wo ich es zuletzt sah, nicht mehr zu erkennen. Daß es mir besonders gefallen hätte, kann ich nicht sagen. Die neuen Gebäude sind wie eine Musterkarte von allen Geschmacks-, von denen keiner der gute, vor allem aber nicht der meinige ist. Nirgends ein heiterer Anblick, überall schießschartenartige Fenster, die groß sein mögen, aber klein scheinen, oben abgerundet, was der Helle Schaden tun muß. Nirgends freier Trieb, überall das Angeordnete. Die Bilder in den Arkaden meist höchst mittelmäßig. Die Statue König Max' auf zu niederem Fußgestelle und dadurch dem Beschauer so nahe, daß sie eine lebenlügende, wachfigurenartige Wirkung macht. Den in Rußland Gefallenen eine Säule zu errichten, heißt seine eigene Schande ausposaunen. Das Bibliothekgebäude wird schön, macht aber einen finsternen Eindruck, indes die Wissenschaften hell machen sollen. Die Dreifaltigkeitskirche byzantinisch wunderlich. Die Ludwigskirche kündigt sich schon im Gerüst herrlich an. Der königliche Palast trüb wie alles. Zudem trägt das Ganze den Keim der Vernichtung in sich, da es in München an Gewerbe und Verkehr fehlt, um sich je als Stadt zu der Stufe aufzuschwingen, zu der diese Veranstalter sie haben möchten. Das alte München gefällt mir in seiner Regsamkeit, das neue sind von vornherein angelegte Ruinen.“

Die „München-Augsb. Abendzeitung“ fügt hinzu: „Man darf sich freuen, daß der Blick Ludwigs I. in dieser Hinsicht weiter reichte als der Grillparzers. Wie hat der König gegenüber dem Dichter rechtbehalten.“ —

**Besuch der deutschen technischen Hochschulen im Winterhalbjahr 1921—1922.** Während die deutschen Universitäten im vergangenen Wintersemester einen nicht unerheblichen Rückgang in der Besuchsziffer von 82 668 Studierende gegen 87 147 im vorausgegangenen Sommersemester zeigten, hat der Besuch der technischen Hochschulen eine weitere Steigerung erfahren. Er betrug im vergangenen Wintersemester 25 556 (darunter 388 Frauen), gegen 23 512 (darunter 346 Frauen) im Sommersemester 1921. Und zwar zeigen alle Studienfächer, mit Ausnahme der Naturwissenschaften und der Architektur, bei denen ein kleiner Rückgang zu verzeichnen ist, eine Zunahme. Am stärksten macht sich dieselbe im Studium der Maschinenbaukunde und in der Elektrotechnik geltend. Es studierten: Architektur 1811 (42 Fr.), Bauingenieurwesen 3311 (2 Fr.), Maschineningenieurwesen 8306 (13 Fr.), Elektrotechnik 5129 (5 Fr.), Naturwissenschaften 3735 (159 Fr.), Bergbau und Hüttenkunde 1234 (1 Fr.), Schiffs- und Schiffsmaschinenbau 365, Pharmazie 182 (20 Fr.), allgemein bildende Fächer 1483 (143 Fr.). —

**Eine Heimatwoche im Ries,** der Gegend um und bei Nördlingen im westlichen Bayern und östlichen Württemberg soll zur Erweckung des Heimat-Gefühles und zur Förderung der Heimatliebe vom 22.—31. Juli 1922 abgehalten werden. Die Veranstaltungen erstrecken sich sowohl auf den bayerischen wie auf den württembergischen Teil des Rieses. Sie beginnen am 22. Juli nach einer Begrüßungs-Ansprache des Bürgermeisters Dr. Mainier in Nördlingen mit Vorträgen über „Heimat, Heimatgefühl, Heimatwert“ von Dir. Th. Bauerle aus Stuttgart, über „Die Heimat im Bild“ von Hans Reyhing aus Stuttgart. Aus der Fülle der übrigen Veranstaltungen können wir nur einige hervorheben. Es sprechen am 25. Juli Dr. Ernst Fricklinger aus Nördlingen über „Die Vor- und Frühgeschichte des Rieses“; am 26. Juli Prof. Baum aus Stuttgart über „Die Kunstgeschichte des Rieses“ mit Ausschluß von Nördlingen; am 29. Juli Prof. Dr. Karlinger aus München über „Die

Baugeschichte der Reichsstadt Nördlingen“ und Dr. Hans Ruppé aus München über „Malerei und Plastik in Nördlingen“. Am 30. Juli sprechen dann auf dem Heimattag in Bopfingen Prof. Dr. Göbler und Dr. Paret aus Stuttgart über „Die erste Besiedelung des hohen Ipf“. Am 26. Juli findet unter Führung von Prof. Baum aus Stuttgart und Dr. Grupp aus Maihingen ein Studienausflug statt zu den fürstlichen Sammlungen in Maihingen, während am 29. Juli die Kirchen und Museen der Stadt Nördlingen unter Leitung von Prof. Mußnug, Prof. Dr. Karlinger und Dr. H. Ruppé besichtigt werden. Am 31. Juli findet in Nördlingen eine Abschiedsfeier mit einem Vortrag „Heimat und Vaterland“ von Walter Bloem aus Stuttgart statt. —

**Zur Frage einer Kunstakademie in Frankfurt am Main** hat auch der „Rat für künstlerische Angelegenheiten“ dasselbst Stellung genommen und eine EntschlieÙung mit folgendem Wortlaut gefaßt:

„Die im Rat für künstlerische Angelegenheiten vereinigte Frankfurter Künstlerschaft begrüÙt die in die Wege geleitete Verbindung der Städelschule und der Kunstgewerbeschule zu einer Akademie für freie und angewandte Kunst. Sie könnte jedoch auf die früher geforderte Ausschreibung der Direktorstelle der neuen Akademie nur verzichten, wenn der Frankfurter Künstlerschaft und der Lehrerschaft der beiden alten Schulen bei der weiteren Behandlung der Angelegenheit, insbesondere hinsichtlich der Direktorenfrage, ausreichende Mitwirkung gewährt wird.“

Als künstlerische Leiter der neuen Anstalt werden genannt die Architekten Prof. Thiersch in Halle, Prof. Hugo Eberhardt in Offenbach, Prof. v. Loehr in Frankfurt, die Architekten Mangold in Darmstadt, Lennarz in Kiel und Prof. Wach in Düsseldorf. —

### Wettbewerbe.

**Ein Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für eine Fußgängerbrücke über die Weser in Bremen** oberhalb des Sielwalles wird von der Baudeputation in Bremen unter den in Bremen geborenen oder ansässigen Ingenieuren und Architekten mit Frist zum 6. Juni 1922 ausgeschrieben. Drei Preise von 15 000, 12 000 und 10 000 M., drei Ankäufe für je 5000 M. Unter den Preisrichtern die Herren Ing. G. F. Langer, Architekt Heinrich W. Behrens, Baudirektor Knop, Baudirektor Stühning, Ob.-Baurat Lempe, Ob.-Baurat Plate und Ob.-Baurat Burghart, sämtlich in Bremen, sowie Stadtbaurat Wolf in Hannover. Unter den Ersatzleuten Architekt Hans Lassen und Ob.-Baurat Jonas in Bremen. Unterlagen gegen 40 M., die zurück erstattet werden, durch das Straßenbauamt in Bremen, Tiefer 36. —

**Wettbewerb Ehrenmal Pionier-Bataillon 11.** Wie uns aus Hann.-Münden mitgeteilt wird, ist die Frist für Ein-sendung der Entwürfe vom 1. Juni zum 1. Juli 1922 erstreckt worden. Die nicht preisgekrönten oder angekauften Entwürfe werden in der gleichen Weise zurück erstattet, wie die Kosten für die Unterlagen. —

**Wettbewerb Schluchsee-Kraftwerk badischer Schwarzwald.** Über die Bedeutung dieses Werkes, zu welchem der Entwurf auf dem Weg des Wettbewerbes gewonnen werden sollte, und über diesen Wettbewerb selbst gab Hr. Reg.-Bmstr. Henninger in Karlsruhe, welcher vom Preisgericht als Leiter des technischen Ausschusses zur Vorprüfung der Entwürfe eingesetzt worden war, die folgenden Aufschlüsse:

Die Aufgabe, die den Teilnehmern am Schluchsee-Wettbewerb gestellt war, bestand darin, die Wasserkräfte des südlichen Schwarzwaldes zur Erzeugung von Spitzenkraft für Südbaden und zur Erzeugung von Ergänzungskraft für die gesamten badischen Wasserkräfte auszugestalten. Diese Aufgabe war für zwei Ausbaustadien in den Unterlagen des Wettbewerbes klar gelegt. Der erste Ausbau sollte der Deckung des gegenwärtigen Bedarfs an Spitzen- und Ergänzungskraft aus Wasserkraftwerken dienen, während der zweite Ausbau die gleiche Aufgabe für einen Landesbedarf von 1 Milliarde Kwstd. im Jahr erfüllen sollte.

Ein Teil der Entwürfe sucht die Aufgabe durch Stollenzüge quer zu den vom Feldberg-Gebiet ausgehenden Flußläufen, in die an geeigneten Stellen Gefällstufen mit Kraftwerken eingeschaltet sind, zu lösen. Ein Vertreter dieses Gedankens führt einen Stollenzug von der Gutach bis zum Rhein bei Bellingen. Im Gegensatz zu dieser Lösungsform lehnt ein anderer Teil der Entwurfsverfasser grundsätzlich die Überleitung von Wasser aus dem einen Flußgebiet in ein anderes ab und sucht daher der Aufgabe durch Ausbau der Wasserkräfte in jedem einzelnen Flußtal gerecht zu werden. Ein großer Teil der Entwürfe bewegt sich zwischen diesen beiden extremen Richtungen. Nach einer dritten

grundsätzlichen Lösungsart werden die vom Hauptnieder-schlags-Gebiet ausgehenden Flüsse im Oberlauf durch einen Querstollenzug zusammengefaßt zur Speisung eines möglichst kurzen Stufenstollenzuges mit den Kraftwerken zwischen Schluchsee und Rhein. Bei diesen Entwürfen ist die Zusammenfassung der Flußläufe möglichst hoch gelegt, weil die Aufspeicherung des nicht verbrauchten Kraftwassers im Schluchsee und in den mit diesem in Zusammenhang gebrachten Speichern nur durch künstliche Hebung in Pumpwerken geschehen kann. Eine weitere Unterscheidung der dritten Lösungsform besteht darin, daß einige Entwürfe den Stollenzug mit den Kraftwerken zwischen Schluchsee und Rhein im Alb-Tal führen, andere im Schwarza-Tal. Wie aus den preisgekrönten Entwürfen hervorgeht, entschieden sich die Preisrichter eindeutig für den Bau der Kraftstationen im Schwarza-Tal, da hier neben anderen Vorzügen in nur drei Kraftwerken das über 600 m betragende Gefälle zwischen dem gestauten Schluchsee und dem Rhein bei Waldshut ausgenutzt werden kann. Das Preisgericht empfiehlt dem Badenwerk, den Bauentwurf dem Linienzug des mit dem I. Preis bedachten Entwurfes „Kettenwerke“ anzupassen und danach das oberste Kraftwerk im Schwarza-Tal unterhalb Hausern, das zweite Kraftwerk bei der Witznauer Mühle, das dritte Kraftwerk am Fuß des Haspel bei Waldshut anzuordnen. Der Schluchsee soll durch Aufstauung um 30 m zu einem Speicherbecken von rund 100 Mill. <sup>cbm</sup> Inhalt ausgebaut werden, um mit diesem Wasservorrat bei Rückgang der Leistung der übrigen badischen Wasserkräfte, besonders in trockenen Jahren, Ergänzungskraft erzeugen zu können.

Unabhängig von dem wechselnden Wasserzufluß in den verschiedenen Jahren können in den so beschriebenen Schluchseewerken bis zu 500 Mill. Kwstd. im Jahr an das Landes-Elektrizitätsnetz abgegeben werden.

Nach Mitteilung des Badenwerkes soll mit den Arbeiten des ersten Ausbaues des Schluchsee-Kraftwerkes noch in diesem Jahr begonnen werden. —

**Im Wettbewerb Geschäftshaus städtische Sparkasse Opladen** liefen 44 Entwürfe ein. Von der Verteilung eines I. Preises wurde Abstand genommen. Die für den I. und den II. Preis vorgesehene Summe von zus. 52 000 M. wurde in zwei gleiche Preise von je 26 000 M. zerlegt und diese den Entwürfen „Klaus“ von Wilh. Kamper in Köln-Ehrenfeld, sowie „Klar“ von K. Großkopf und J. Kunz in Essen-Ruhr zugesprochen. Den III. Preis erhielt der Entwurf „Genua“ von Tietmann & Haake in Düsseldorf. Angekauft wurden die Entwürfe „Kurs“ von R. Meumann & H. Kürten in Köln-Mülheim, sowie „Im Winkel“ des Architekten Willkens in Köln. —

**In dem Wettbewerb betr. Entwürfe für ein Ehrenmal für die Gefallenen des Füsilier-Reserve-Landwehr-Regiments Nr. 36 in Halle a. S.** liefen 53 Entwürfe ein. Den I. Preis von 3000 M. gewann der Entwurf „Unter Eichen“ des Architekten Hartwig in Ostpreußen; den II. Preis von 2000 M. der Entwurf „Centrale Anlage“ des Postbaurates Seckt in Leipzig; den III. Preis von 1000 M. der Entwurf „Sachlich“ des Gartenarchitekten Cyrenius in Halle. Ein Entwurf des Architekten Otto Glaw in Halle fand eine lebende Anerkennung. —

**Im Wettbewerb Heldenmal Bunzlau** liefen 125 Entwürfe ein, von denen zunächst 92, dann weitere 26 Entwürfe ausgeschieden wurden, sodaß 7 Arbeiten auf der engsten Wahl verblieben. Einen I. Preis von 4000 M. gewann der Entwurf „Hochkreuz“ des Hrn. Bildhauer Eberhard Encke in Berlin; einen weiteren I. Preis von 4000 M. der Entwurf „Das Feuer“ des Hrn. Arch. Anders in Breslau. Ein II. Preis von 2000 M. wurde dem Entwurf „Den Gefallenen der Stadt Bunzlau“ des Hrn. Bildhauers Paul Gruson in Charlottenburg zugesprochen. Für je 1000 M. wurden angekauft die Entwürfe „Stein-Eisen“ des Hrn. Arch. Rich. Ernisch in Charlottenburg und „Kraft“ des Hrn. Otto Pirang in Breslau. —

### Chronik.

Eine katholische Elisabeth-Kirche in Ulm gelangt nach dem Entwurf des Reg.-Baumstr. Schlösser in Stuttgart als ein gruppierter Barockbau zur Ausführung. Das 55 m lange und 17 m breite Gotteshaus wird im Schiff 800 Sitzplätze, auf der Orgel-Empore weitere 100 Sitzplätze enthalten. Nach Osten entwickelt sich der 12,9 m tiefe und 10,5 m weite Chor mit halbrunder Apsis; rechts von ihm liegt die Sakristei, unter ihr ein Versammlungsraum. Ein die Baugruppe überragender Turm ist vorgesehen, soll aber vorläufig noch nicht ausgeführt werden. —

Inhalt: Wasserbau und Binnenschifffahrt in Essen. — Vermischtes. — 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.