

Die städtebauliche Entwicklung von Magdeburg in den letzten drei Jahrzehnten.

Von Stadtbaurat a. D. Geheimen Baurat
O. Peters in Magdeburg.



Nachdem die Einverleibung der Vororte Magdeburgs vollzogen war, stand ein ausreichend großes Gelände für die Stadterweiterung zur Verfügung. Die Aufstellung eines, das gesamte städtische Gelände umfassenden Generalbauungsplanes wurde beizeiten in Aussicht genommen, aber nur in ganz allgemeinen Zügen, da immer wieder neue Gesichtspunkte hinzutraten, die der Berücksichtigung unterzogen werden mußten. So ist denn, was ja bei jeder werdenden Großstadt in gleicher Weise der Fall ist, von der Feststellung eines eigentlichen „Generalbauungsplanes“ nicht zu reden, wenn schon ein solches Idealbild schon vor dem Beginn des Weltkrieges, bis in die

damals gültigen Einzelheiten hinein tatsächlich gefertigt, vorgelegt und genehmigt war, das aber, zumal unter den Nachwirkungen der furchtbaren Kriegszeit, nur ganz allmählich — wenn überhaupt — der Verwirklichung entgegenreifen kann.

Mit der Fertigstellung des Rhein-Weser-Elbe-Kanales wird zweifellos eine außerordentliche Entwicklung Magdeburgs in die Wege geleitet werden, da dessen Schlußpunkt die Provinzial-Hauptstadt als bedeutendster Abschluß der wichtigsten Wasserstraße

ausgesprochen bei Rothensee, wo der Einmündung in den städtischen Industriehafen mittelst kurzen Zweigkanales die geringsten Schwierigkeiten entgegen stehen; die Hauptlinie soll etwas weiter nördlich unter Ausführung einer Kanalbrücke die Elbe überschreiten. Dagegen wurde ein südlicher Anschluß von den zahlreichen Freunden der Südlinie vertreten, die den unmittelbaren Schiffsverkehrs von Braunschweig, Bernburg, Egeln, Aschersleben usw. her unter Ausführung eines Umgehungskanales bei Magdeburg



Pläne des Stadtgebietes von Magdeburg und seiner Umgebung.



Norddeutschlands zu bilden berufen ist. Es ist anzunehmen, daß der aus Schifffahrt, Handel und Industrie zu erwartende Aufschwung Verhältnisse schaffen wird, denen das gegenwärtige Stadtgebiet voraussichtlich keineswegs gewachsen, geschweige denn in weiterer Zukunft irgendwie zu genügen imstande ist.

Die Frage des Anschlusses des Weser-Elbe-Kanales ist natürlich von der allergrößten Bedeutung für die weitere bauliche Entwicklung der Stadt, und in dieser Beziehung schweben die endgültigen Entscheidungen noch in der Luft. Die Stadt hat sich entschieden für den Anschluß der Kanallinien im Norden

wünschten. Der Kampf der beiden sich schroff gegenüber stehenden Ansichten wurde seiner Zeit mit Erbitterung geführt, bis endlich noch unter der Autorität des leider schon verstorbenen Sympher die wenigstens vorläufige Entscheidung für die sogenannte „Mittellinie“ erfolgt ist, eine Variante der früheren „Nordlinie“, mit der Einmündung nördlich des Neustädter Industriegeländes, dessen kostspielige Hafenausgestaltung damit die erhoffte außerordentliche Bedeutung mit einem Schlag wieder gewinnen würde. Mit dem Bau des sogenannten Umgehungskanales auf dem östlichen, rechten Elbufer bei Magdeburg, mit der Einführung in die Elbe ungefähr dem Industriegelände zwischen Neustadt und Rothensee gegenüber, sollte schon mit Rücksicht auf die Beschäftigung von Arbeitslosen vor etwa drei Jahren begonnen werden, woraus aber bei den immer schwieriger sich gestaltenden finanziellen Verhältnissen nach der Revolution nichts geworden ist. Man ersieht schon hieraus, daß die Aufstellung eines das ganze Stadtgebiet umfassenden Bebauungsplanes für Groß-Magdeburg nur unter Berücksichtigung der zukünftigen Verhältnisse der Gestaltung der neuen Wasserwege zu denken ist. Davon ist die Heranführung der Eisenbahn-Anlagen und Verkehrsstraßen zu den Umschlagplätzen, Lagerstrecken, Fabriken auf beiden Ufern des Kanals, weiterhin natürlich auch die Besiedlung zu Wohnzwecken für die Arbeiter abhängig. Der früher aufgestellte Plan ist unter ganz anderen Voraussetzungen des bisherigen, auch gegenwärtig noch gar nicht zu übersehenden Bedürfnisses entstanden, muß also einer gründlichen, erst nach Lösung oder Ausreifung der noch schwebenden Fragen und Entwürfe zu bewirkenden Umarbeitung wiederholt unterzogen werden. Es sind tatsächlich vorläufig nur Bilder geschaffen, die allenfalls für das westliche Gebiet, das Gelände der Wilhelmstadt, als zutreffend für die nächste Zukunft, zwecks Festlegung der Wohnhaus-Bebauung, insbesondere mit den in jetziger Zeit so wichtig gewordenen Siedlungs-Anlagen, erachtet werden dürfen.

Es muß erwähnt werden, daß für die Einmündung des Weser-Elbe-Kanales mittelst der „Mittellinie“ bei Rothensee die außerordentlich günstige Lage des bereits seit mehreren Jahren vor dem Krieg in Betrieb genommenen, mächtigen Rangierbahnhofes mit Ausschlag gebend gewesen ist, welcher glücklicherweise noch in alle Zukunft hinreichende Erweiterungsfähigkeit hier findet, um alle aus der Kanalheranführung sich als nötig herausstellenden Anforderungen an Gelände-Aufschließung zu befriedigen. Eine geeignetere

sein, auf welchen Umstand auch der bisherige Bebauungsplan Rücksicht genommen hat.

Auf einen anderen wichtigen Gesichtspunkt muß noch aufmerksam gemacht werden, nämlich die immer noch nicht gelöste endgültige Gestaltung der Eisenbahnanlagen, der Umbau des den Stadtplan ungünstig zerschneidenden Zentralbahnhofes mit Abtrennung des Güterverkehrs und Zusammenfassung zu einem Zentralgüterbahnhof, getrennt vom Personenbahnhof, dessen Belassung aber an seiner gegen-



Die neue Störnbrücke über die Elbe in Magdeburg.

Situation mit Wasser- und Eisenbahn-Anschluß für industrielle Ansiedlungen wird tatsächlich im Stadtbereich von Magdeburg nur noch im Norden der Neustadt bei Rothensee gefunden werden können, um ähnlichen großartigen Musteranlagen wie von Mannheim, Düsseldorf usw. Raum und Entwicklungsmöglichkeit für ungeahnt groß angelegte Verhältnisse zu bieten.

Wie im Übrigen eine Einmündung im Süden der Vorstadt Westerhusen bei Wahl der „Südlinie“ für den Mittellandkanal hatte erfolgen sollen bei solchen Vorbedingungen für die allgemeine Lage, ist bei näherer Betrachtung unerfindlich, zumal hier die Gemarkungsgrenze nur ein ganz geringfügiges städtisches Gelände noch zur Ausnutzung übrig läßt, das für die in Betracht zu ziehenden Zwecke vollkommen unzureichend erscheinen

würde. Die Eingemeindung der südlich von Magdeburg gelegenen Nachbarorte wäre die notwendige Folge für die Stadt gewesen! Ob sie vielleicht in späterer Zeit sich als wünschenswert, weil ja unbedingt zweckmäßig, herausstellen sollte, und zwar dann gleich einschließlich von Schönebeck und Groß-Salze, bleibt abzuwarten. Auf eine Einverleibung der beiden großen Dörfer Diesdorf und Olvenstedt wird jedenfalls in näherer Zukunft mit Rücksicht auf das immer mehr eintretende Zusammenwachsen mit Magdeburg im Westen der Wilhelmstadt zu rechnen



Portalbau der Königs-Brücke in Magdeburg.

wärtigen, für die Benutzung zweifellos recht bequemen Stelle für Magdeburg nur erwünscht sein kann. Eine solche schon seit Jahren besprochene Lösung ist auf dem westlichen Gelände zwischen Wilhelm- und Neustadt auch jetzt noch zu ermöglichen, voraussichtlich im Zusammenhang mit der bevorstehenden Schaffung eines Kanalbahnhofes bei Rothensee, unter entsprechender Erweiterung und Ausbildung des dortigen Rangierbahnhofes. Es versteht sich von selbst, daß eine Verbindungsbahn zwischen dem Hafen und dem jetzt schon von industriellen Anlagen durchsetzten Westgelände der Wilhelmstadt bis an den südlichen Stadtteil (Sudenburg) heran vorgesehen werden muß, was für die alleinige Bestimmung des Wilhelmstädter Geländes für Besiedlung zu Wohnzwecken, namentlich für die Anlage

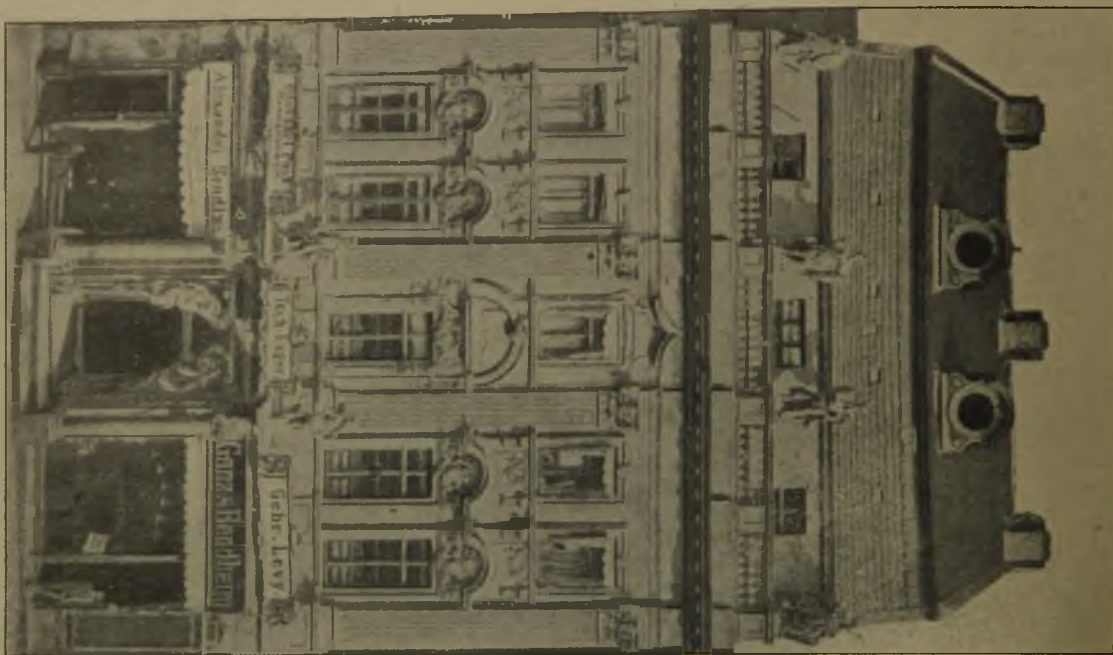
von Gruppen von Kleinwohnungen als erschwerend jedenfalls in Betracht gezogen werden müßte.

Der Stadtplan von Magdeburg zeigt die Eigentümlichkeit, daß für das überaus lang gestreckte Stadtgebiet mit einer Längsausdehnung von etwa 15 km der Elbstrom die östliche Begrenzung abgibt und somit sich nur eine geringe Breite im Westen bis zur Zentralbahnhofs-Anlage ergibt, welche die Altstadt gegen die Wilhelmstadt abtrennt. Die naturgemäße Verbreiterung bis Diesdorf und Olvenstedt, weiter nördlich

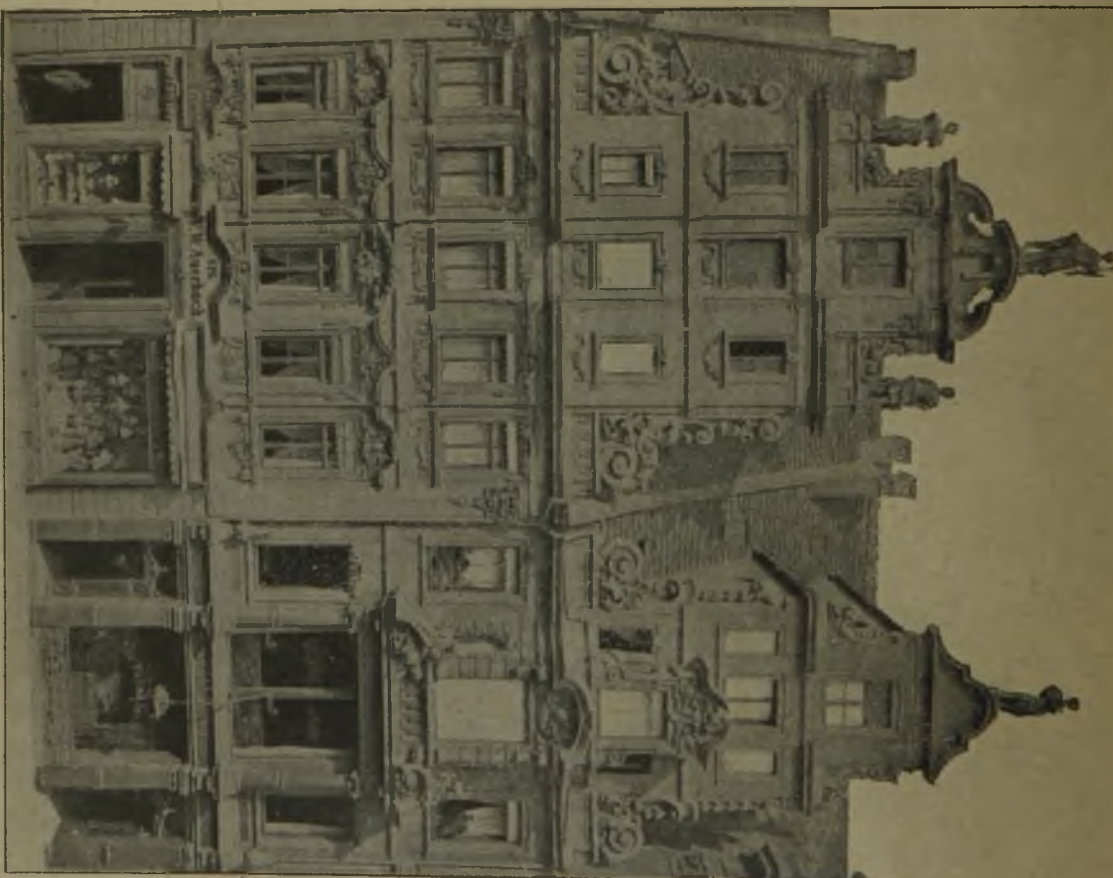
bis Ebandorf und Barleben mit dem Anschluß an das Rothenseer Gebiet, im Süden übrigens einschließlich der Dörfer Klein- und Groß-Ottersleben sowie von Benneckenbeck, bildet das Zukunftsgelände für Groß-Magdeburgs Wohnhausbebauung.

plätzen und Fabriken schaffen wird, der die Wohnbebauung von selbst nachfolgen wird. Damit wird die Aufschließung eines zweiten östlichen Industriebezirkes der Anlage des Umgehungskanales zu verdanken sein, sodaß also die Bedeutung des Magdeburger Platzes als eines der größten und wichtigsten

Haus Breiter Weg Nr. 30 im ursprünglichen Zustand.



Häuser Breiter Weg Nr. 174 und 176 in Magdeburg.



Wie sieht es nun mit der Ausdehnung auf dem rechten Elbufer aus, mit dessen Besiedlung es, abgesehen von der Friedrichstadt und den bereits eingemeindeten Dörfern Krakau und Prester, noch recht schwach bestellt ist. Es ist ohne Zweifel, daß die Anlage des bereits mehrfach erwähnten Umgehungskanales auf dem rechten Ufer der Strom- und Alten Elbe die günstige Gelegenheit zur Ansiedlung von industriellen Anlagen, Ziegeleien, Umschlags-

Handels- und Industrie-Emporien Norddeutschlands gesichert erscheint.

Die Verbindungen zwischen den durch den Elbstrom getrennten Stadtgebieten im Westen und Osten sind im gegenwärtigen Stadtplan noch recht verbesserungsbedürftig. Es wird bei der weiteren Ausgestaltung besonders darauf Rücksicht genommen werden müssen, die großen Straßenzüge für die Hauptverkehrsrichtungen zwischen den an Breite zunehmenden



Ansicht des Domes von Magdeburg von Osten auf Chor und Archivbau.



Verbreiterte Dom-Strasse in Magdeburg mit einem Neubau der Reichsbank.



Der Breiße Weg in Magdeburg

Stadtteilen rechts und links der Elbe auszubauen. Für die Längsstraßenzüge von Norden nach Süden ist in dieser Beziehung durch die Hauptstraße von Magdeburg, den Breiteweg, sowie durch die Kaiser-Straße, reichlich Sorge getragen. Für die Querverbindungen sind die Brückenzüge von entscheidender Bedeutung. Eine besonders wichtige Rolle, die allerdings

Außerdem noch eine nördlich der Königs-(Nord-) Brücke belegene Eisenbahnbrücke für die Berlin-Magdeburger Hauptlinie, sowie eine ältere, früher demselben Verkehr dienende Eisenbahnbrücke, die dem Fußgängerverkehr frei gegeben ist. Von den Straßenbrücken wird die „Strombrücke“ immer für die Haupt-Querverbindung über die Stromelbe dienen, in ihrer



Verbreiterte Dom-Straße mit Neubau der Reichsbank-Hauptstelle.

erst in Zukunft zu ihrer vollen Geltung gelangen wird, spielt die jetzt fertig gestellte und auch bereits dem Verkehr übergebene neue „Sternbrücke“, die südlichste der Brücken über die Stromelbe, die dazu bestimmt ist, nach Überschreitung der „Rothorn“-Insel mit dem Stadtpark die südlichen Stadtteile Sudenburg und die östliche Friedrichstadt unmittelbar zu verbinden.

Magdeburg besitzt drei Stromüberbrückungen für den Straßenverkehr, die Strom-, Nord- und Sternbrücke.

Durchschneidung der Altstadt in voller Breite zwischen Wilhelm- und Friedrichstadt, unter Überschreitung der beiden Nebenarme Zollelbe und Alte Elbe. Der Neubau der Strombrücke ist schon längst ins Auge gefaßt, schon wegen unbedingt notwendiger Beseitigung der die Schifffahrt bedenklich gefährdenden beiden Zwischenpfeiler, die schon wiederholt zu schweren Katastrophen und zwar mit zeitweiser Sperrung des durchgehenden Schiffsverkehrs Veranlassung gegeben haben. Die Frage, ob nicht der Staat verpflichtet ist,

die Kosten des Neubaus allein zu tragen mit Rücksicht auf die Belastung des Stromelbe-Verkehrs, auch nach Eröffnung des Kanalbetriebes auf dem Rhein-Weser-Elbekanal und Herstellung eines Umgehungskanals, mag hier nicht weiter berührt werden. Sollte es zu einem Neubau der Strombrücke kommen, so wird die neue Straßenbrückenführung am zweckmäßigsten nördlich der jetzigen Strombrückenlage an der Zitadelle vorbei derart gewählt werden, daß eine unmittelbare, fast geradlinige Einmündung in den Brückenstraßenzug der beiden Massivbrücken über Zoll- und Alte Elbe erzielt wird. Die Geländeschwierigkeiten der neuen Führung bei einer Lage der Brücke in einer Axe zwischen der Johannis-Kirche und dem derselben gegenüber geplanten Rathaus-Neubau lassen sich nur unter Überbrückung zweier Straßen überwinden. Bei den sehr erheblichen Kosten der Gesamtausführung wird wohl in absehbarer Zeit dieser an und für sich recht erwünschte Brückenstraßenzug, mitten im Zentrum der Altstadt, seine Verwirklichung nicht finden.

Über die Notwendigkeit von zwei neuen Brücken über die Stromelbe und zwar nördlich und südlich der Strombrücke war man sich von jeher einig. Mit der Bauausführung der „Königsbrücke“ im Norden wurde begonnen, obwohl von einem Hinterland damals noch keine Rede sein konnte; ihre Lage war durch die Aufschließung des nach Beseitigung der Befestigungswerke der sogenannten „Nordfront“ frei gewordenen Bauungsgeländes gegeben. Dagegen kamen für die südliche Brücke zwei Lagen in Betracht, einmal im Zug der Oranien-Straße, unmittelbar südlich am Dom vorbei, mit der Ausmündung auf den „Stadtmarsch“, sodann für die weiter stromaufwärts liegende „Sternbrücke“, die auf dem „Rotenhorn“ fast genau auf das Ausstellungsgelände mit dem „Schützenhaus“ zuführt. Dieser letzteren Lage wurde schließlich aus mehrfachen Gründen der Vorzug vor der Brücke im Zug der Oranien-Straße gegeben. Dabei wurde aber gleich von vornherein die Weiterführung des Brückenstraßenzuges über die Alte Elbe bis zur Friedrichstadt als Bedingung gemacht, denn ohne Überbrückung dieses zweiten Stromlaufes wäre es ein Stückwerk geblieben, da das eigentliche Hinterland mit Friedrichstadt und Krakau erst jenseits der Alten Elbe erschlossen werden kann. Die Entlastung des Verkehrs der Strombrücke, um die es sich bei der Brückenfrage doch immer in erster Linie gehandelt hatte, wäre mit der Endigung des Südbrücken-zuges auf der Rotehorn-Seite nicht zu erzielen gewesen. Bedauerlicherweise muß man sich nun doch vorläufig mit dem gegenwärtigen Abschluß der Sternbrückenlinie auf dem Rotehorn abfinden, da die Weiterführung des Straßenzuges mit der sofortigen Ausführung einer Brücke über die Alte Elbe in jetziger Zeit unerhörter Höhe der Baupreise unerschwingliche Kosten verursachen würde.

Die drei Brückenzüge Strom-, Königs- und Sternbrücke führen nämlich auf dem rechten Elbufer jenseits der Friedrichstadt konzentrisch immer auf ein und denselben Heerstraßenzug der Berliner Chaussee — jetzt Königsborner-Straße —, wie das auch der beigegebene Gesamt-Stadtplan erkennen läßt. Der von Berlin kommende Verkehr soll eben rechts und links unmittelbar nach den Vorstädten Neustadt beziehentlich Sudenburg und Buckau abgeleitet werden, damit die Entlastung des mittleren Brückenstraßenzuges, der die Altstadt gerade an ihrer verkehrsreichsten Stelle durchquert, erfolgen kann — ein im Verkehrsinteresse der Altstadt liegender, durchaus richtiger Gedanke, der für die Anordnung der Brückenzüge maßgebend gewesen ist. An die Aufschließung von Hinterland konnte deshalb seinerzeit als ausschlaggebend um so weniger gedacht werden, als auf die großen Wasserstraßenpläne doch kaum gerechnet werden durfte, die nunmehr in nächster Zukunft — d. h. natürlich nach Eintritt besserer Zeiten — tatsächlich in ungeahnt aussichtsreichem Maß zur Verwirklichung heranreifen sollen! Die Berliner Chaussee ist schon jetzt mit Eisenbahnanschlüssen versehen; es haben sich eine Reihe von Fabrikanlagen, Ziegeleien und

industriellen Unternehmungen angesiedelt, denen nach Herstellung des Wasseranschlusses durch den Umgehungskanal bald andere folgen werden. Es wird sich also hier ein Zukunftsstadtteil im Osten entwickeln, der sicher dazu bestimmt ist, eine bedeutende Rolle im aufblühenden Groß-Magdeburg zu spielen. Hierfür bietet die Verbindung mit den industriereichen Vorstädten Buckau und Sudenburg durch die neue Sternbrücke, natürlich mit der Weiterführung über die Alte Elbe die unerläßliche Vorbedingung. Dem Magdeburger ist die „Sternbrücke“ — der Name erinnert an die jetzt verschwundene berühmte „Sternschanze“ auf dem linken Ufer — trotz ihrer großen wirtschaftlichen Bedeutung für die zukünftige Entwicklung Magdeburgs



Die Börse in Magdeburg.

als Handels- und Industrieplatz ersten Ranges, höchst unsympathisch geworden, was aus ihrer eigenartigen Baugeschichte auch durchaus erklärlich wird. Nachdem nämlich die Gründung der beiden Baupfeiler im März 1914 begonnen und trotz des Weltkrieges bis zu ihrem Aufbau gefördert war, stellten sich Mitte 1915 im Beton und in der Verblendung Querrisse heraus, die nur durch nachteilige Einflüsse des unter artesischem Druck stehenden Grundwassers erklärt werden konnten. Die Arbeiten an den Pfeilern wurden eingestellt, nachdem die eingehenden sachverständigen Untersuchungen die starke Beimischung von Schwefelsäure im artesischen Wasser festgestellt hatten, das erst durch die Tiefgründung mittelst der Senkkasten erschlossen war und nun zur Zersetzung des Betons Veranlassung gab.

Ohne hier weiter auf die überaus interessanten technischen Einzelheiten der Wiederherstellung der Pfeiler einzugehen, was Gegenstand besonderer Ver-

öffentlichungen bilden wird (vergl. Zentralblatt der Bauverwaltung, Nummer 24 und 25 vom 22. und 25. März 1922), soll nur kurz zusammengefaßt werden, daß eine Zeit lang in der Stadtverordneten-Versammlung die Neigung bestand und mit Eifer vertreten wurde, die aussichtslos erscheinende Weiterführung des

brücke durchzuführen. Die Sternbrücke wurde im Juni 1914 begonnen und im Juni 1922 vollendet und dem Verkehr übergeben. Die Spannweite des Hauptbogens beträgt zwischen den Widerlagern 130 m, die Breite zwischen den ausgekragten Bürgersteigen 20 m, davon kommen auf den Fahrdamm 10 m. Die Konstruktions-



Bismarck-Schule (Reform-Realgymnasium) in Magdeburg.



Kunst- und Handwerker-Schule in Magdeburg.

Brückenbaues aufzugeben, wegen der unüberwindbar erscheinenden technischen Schwierigkeiten der Beschaffung der Materialien während der Dauer des Weltkrieges, vor Allem der unerhörten Preissteigerung für Löhne und Baustoffe, schließlich der unter solchen Verhältnissen immer unsicherer sich gestaltenden Aussicht auf eine glückliche Durchführung des ganzen Bauunternehmens! Glücklicherweise ist es gelungen, die Vollendung des einzig in der Geschichte der modernen Brückenbauten dastehenden Baues der Stern-

höhe erreicht 16,5 m im Scheitel über der Fahrbahn; die Breite der Standpfeiler ist 7 m. Die Gesamtlänge mit einer Flutöffnung links von 25 m i. L. und drei Flutöffnungen rechts von 24, 22 und 20 m i. L. beträgt 272 m. Die Gesamtlänge des Straßenbrückenzuges einschließlich einer eisernen Bogenbrücke von 67 m Spannweite, mit darauf folgender Verbindungsstraße auf hoher Dammschüttung bis zur Hauptbrücke erreicht 540 m Länge. Mit diesen Maßen gehört das Bauwerk in die Reihe der stattlichsten Brückenbauten.



Höhere Mädchenschule (Viktoria-Schule) in Magdeburg



Volksschule in der Wilhelm-Stadt in Magdeburg, jetzt Post-Scheckamt.



Geschäftshaus der Land-Feuer-Sozietät in Magdeburg.

Vorschläge zur Besserung der Verkehrsverhältnisse in der Altstadt, die gelegentlich der Aufstellung des mehrfach erwähnten vorläufigen Generalbebauungs-Planes zwar schon längst vor dem Beginn des Weltkrieges ins Auge gefaßt waren, müssen wegen der noch ausstehenden Lösung der im vorherigen Bericht berührten großen Aufgaben, auch natürlich wegen der gewaltigen Finanzschwierigkeiten, wie sie durch die Revolutionsjahre für alle deutschen Städte im gleichen Maß entstanden sind, bis auf Weiteres zurückgestellt werden. Eigentliche „Sanierungen“ aus gesundheitlichem Interesse sind glücklicherweise kaum noch zu nennen, nachdem in dieser Beziehung energische Besserungen in den letzten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts das Nötige veranlaßt haben, sodaß Magdeburg zu einer der gesündesten Städte Deutschlands geworden ist. Dazu haben, abgesehen von den städtebaulichen Maßnahmen, im Wesentlichen die Schaffung einer vortrefflichen Kanalisation, sowie die Durchführung einer jetzt durchaus befriedigenden Wasserversorgung beigetragen.

Magdeburg ist eine der wenigen deutschen Städte, die sich des Vorzuges einer Gesamtentwässerung unter Einrichtung von Rieselfeldern erfreuen. Wenn schon von Rentabilität dieser doch allein hygienischen Zwecken dienenden Anlage keine Rede sein kann, so darf man doch mit dem Ergebnis des wirtschaftlichen Betriebes zufrieden sein. Immerhin konnte für die Jahre 1902—1910 eine durchschnittliche Verzinsung von 2,93 v. H. herauskommen. Jedenfalls sind die technischen Voraussetzungen im Lauf einer fünf- und zwanzigjährigen Inbetriebnahme der Rieselfelder durchaus befriedigend erfüllt, sodaß man berechtigt ist, von der Rieselfelderanlage der Stadt Magdeburg als von einer „Normalanlage“ zu reden. Die Kosten für die Herstellung neuer Kanäle zwecks Anschlusses der Außenbezirke gehören nicht zu den Aufwendungen für die mit den Rieselfeldern verbundenen Ausführungen. Alsdann beliefen sich die Kosten von dem Hauptvereinigungspunkte der Abwässer am Sandfang vor dem Neustädter Hafen ab gerechnet — für die Durchdükerung der beiden Elbarme, die Kanalverbindungen bis zur Pumpstation, für die maschinelle Anlage, Hauptdruckrohrleitung, sowie die erste Einrichtung der Rieselfelder in dem vorläufig benötigten Umfang, d. h. bis zur Apticierung von 400 ha — auf rund 3¼ Millionen Mark. Hierzu treten noch die Kosten des Erwerbes der Rieselfelder mit rd. 1 200 000 M., sodaß zusammen mit weiteren Anforderungen zum Zweck der Einrichtung des zweiten Teiles der Rieselfelder sich eine Gesamtsumme von etwa 6 Millionen Mark ergeben hat — gewiß eine bescheidene Aufwendung für eine so bedeutsame Leistung, zumal vom heutigen Standpunkt des Geldwertes aus! Magdeburg wurde seinerzeit zufolge ministerieller Entscheidung von 1887 in die Zwangslage versetzt, entweder sich für die Einrichtung eines künstlichen Reinigungsverfahrens oder von Rieselfeldern zu erklären. Bei den nach dem damaligen Stand der Anschauungen über die Bewahrung der bis dahin wenigstens bekannten „Klärungs“-Anlagen konnte die Wahl nicht schwer fallen, zumal auf dem rechten Elbufer ausgedehnte, zur Berieselung wie geschaffene Sandflächen in etwa 10 km Luftlinien-Entfernung in der Nachbarschaft der Dörfer Cörbelitz und Lostau sich vorfinden, von denen das Gelände einschließlich der Gebäude und Holzbestände zum Durchschnittspreis von 281 M. für den Morgen, einem jetzt geringfügig erscheinenden Betrag erworben werden konnte. Übrigens war zur Begutachtung des für Anlage der Rieselfelder in Aussicht genommenen Gebietes als bewährtester Sachverständiger der Stadtbaurat Hobrecht in Berlin zugezogen, der auch weiterhin bei der Feststellung des endgiltigen Entwurfes sich mit seinem Rat beteiligte. Es mag noch bemerkt werden, daß nicht etwa durchweg nur steriler Sandboden vorhanden war, der nur zu Rieselszwecken geeignet erschiene. Vielmehr ist ein Teil recht guten Ackerbodens seinerzeit mit übernommen worden, sodaß schon seit 1888 eine Selbstbewirtschaftung unter Einstellung eines städtischen Gutsdirektors sich verlohnte.

Aus einem Bericht des Verfassers dieser Zeilen in der „Deutschen Bauzeitung“ vom Jahr 1895 soll zur Erläuterung ein Übersichtsplan durch die Düker-Anlage als den interessantesten technischen Teil der Ausführung mitgeteilt werden (S. 318).

Die Wasserversorgung der Stadt Magdeburg begründet sich auf die Entnahme des Trink- und Nutzwassers für industrielle Zwecke aus dem Elbstrom. Auch in dieser Beziehung nimmt die Stadt eine eigenartige Stellung unter den deutschen Städten ein, deren Zahl ohne Grundwasser-Versorgung bekanntlich außerordentlich gering ist. Nachdem eine Versalzung des Elbwassers 1890 aus den Salzlagern und alkalischen Abwässern der großen industriellen Anlagen im Süden der Provinz Sachsen stattgefunden hatte, lenkte sich naturgemäß die Aufmerksamkeit der Stadtverwaltung darauf, den zweifellos bedenklichen Mißständen der Entnahme des Trinkwassers aus dem Fluß durch Erschließung eines von weiter zu gewärtigenden Verunreinigungen allzeit freien unverfälschten Grundwassers zu begegnen. Die Vorarbeiten haben sich Jahre lang hingezogen. Der bekannte verstorbene Baurat Thiem, der die Frage der Leipziger Wasserversorgung vortrefflich gelöst hatte, wurde damit betraut, der zunächst die sogenannte „Elbaue“, die der Stadt Magdeburg am nächsten gelegene, augenscheinlich wasserreichste Niederung zu beiden Seiten der Elbe bis an die anhaltische Landesgrenze heran, untersuchte und zwar feststellte, daß die zur Versorgung Magdeburgs erforderliche Wassermenge von rund 60 000 cbm Tagesverbrauch von hier aus bezogen werden könnte. Leider ergab sich aber die unerfreuliche Tatsache, daß der angebohrte Grundwasserstrom genau so versalzen erschien, wie die Elbe selbst. Jedoch rührte der ziemlich starke Salzgehalt von unterirdischen Kochsalzquellen her, die aus der undurchlässigen, mächtige Steinsalzlager überdeckenden tertiären Bodenschichtung, wahrscheinlich aus einzelnen Durchbrüchen derselben, hervorsteigen und sich nun mit dem Grundwasserstrom vermischen. Hiernach blieb nichts weiter übrig, als das außerordentlich ergiebige Grundwassergebiet endgiltig aufzugeben und sich nach einem anderen ergiebigen Gelände umzusehen, das denn auch in gerade noch zulässiger Entfernung von der wasserbedürftigen Stadt ausfindig gemacht werden konnte. Es ist das ein in der Luftlinie von allerdings etwa 42 km bis zum Magdeburger Wasserwerk vor dem Nordabhang des Fläming gelegene Grundwassergebiet des Süden des Fieners Bruchs, das nach Quantität und Qualität des hier erbohrten Grundwasserstromes eine solche Ergiebigkeit einwandfreien Wassers aufwies, daß die Frage der Grundwasser-Versorgung Magdeburgs als zur vollen Zufriedenheit gelöst zu erachten gewesen wäre. Die Vorarbeiten wurden bis zur Anstellung eines tatsächlichen Pumpbetriebes ausgedehnt, der die vorschriftsmäßige Wassermenge auch durchaus einwandfrei lieferte. Bei den hierauf zwecks Verständigung mit den Grundstücks-Interessenten eröffneten Verhandlungen wegen der Entschädigungs-Ansprüche ergab sich aber ein solcher Widerstand, wobei auch auf ein Entgegenkommen der beteiligten Behörden einschließlich der Regierungs-Instanzen bedauerlicherweise nicht gerechnet werden durfte, daß schließlich auf die Ausführung des Unternehmens unter solchen aussichtslosen Umständen verzichtet werden mußte!

Eine dritte Möglichkeit wurde dann noch in größerer Nähe der Stadt Magdeburg, in der Letzlinger Heide, etwa in der Gegend von Colbitz, in Untersuchung genommen, Bohrungen und Wassermessungen wurden angestellt, auch die Vorarbeiten bis zum befriedigenden wissenschaftlichen Abschluß gefördert — dann wurde aber auch diese letzte Gelegenheit der Grundwasser-Beschaffung für Magdeburg zu den Akten gelegt, da einerseits das rege Interesse der Stadt zufolge der Mißerfolge bei der Behandlung der Angelegenheit seitens der berufenen Kreise inzwischen verloren gegangen war — also nicht etwa aus technischen Gründen oder Schwierigkeiten —, andererseits man sich notgedrungen veranlaßt gesehen hatte, sich

anderweit zu behelfen, und zwar durch zeitgemäße Vervollkommnung, Erweiterung und bestmöglichen Ausbau der vorhandenen Wasserwerksanlagen für Flußwasser. Die Zahl der Filter und Absatzbecken wurde erheblich vermehrt, ihre Überdeckung wurde, insoweit noch nicht geschehen, vervollständigt. Die Schöpfstelle wurde vom linken Elbufer auf das rechte verlegt, und zwar war für die neue Schöpfstelle auf dem rechten Ufer maßgebend, daß für eine immerhin im Auge zu behaltende Heranführung einer Grundwasser-Versorgung vom Finer Bruch her die Durchquerung des Elbstromes mittels 1150 m langer Zuleitung und mit im Flußbett liegender Durchdükerung zweckmäßig gleich ausgeführt werden müsse. Wenn auch die organischen Schmutzstoffe durch Selbstreinigung des Flußlaufes und Sandfiltration bis zu einem gewissen Grad wieder ausgeschieden werden, so verbleiben doch die Salze in unveränderlicher Menge, und sie häufen sich fast ganz im Verhältnis zur abnehmenden Wasserführung. Sie entstammen vornehmlich den Schachtwässern des Mansfelder Kupferschiefer-Bergbaues, sowie den Endlagern der zahlreichen Kaliwerke im Zuflußgebiet der Saale, mit der sie dann der Elbe zugeführt werden. Hiernach kann also nur mit der möglichst durchgreifenden Reinigung von organischen Stoffen und Zurückhaltung von Schwebstoffen unter Vermeidung von Bakterien im Schnell- und Langsam-Sandfilter-Prozeß gerechnet werden. Diesem bisherigen Filterungsverfahren wurde nun eine Stufenfiltration nach dem bereits in Frankreich, auch im Orient mehrfach bewährten System Puech-Chabal hinzugefügt, wonach das Rohwasser an Stelle der alten Absatzbecken, die ihren Zweck nur unvollkommen erfüllten, auf eine bestimmte Höhe des Einlaufes gehoben und nun in einer großen Zahl von kaskadenartig angelegten Wasserfällen immer wieder mit Luftsauerstoff gesättigt wird und auf diese Weise auf längerem Weg biologisch gereinigt, ausgelüftet und von Riechstoffen befreit zu den Feinsandfiltern gelangt.

Ursprünglich waren diese Kaskadenfilter unbedeckt hergestellt, wobei mit Recht auf die wertvolle Einwirkung des Sonnenlichtes gerechnet werden konnte. Mit Rücksicht aber auf die bei strengem Frost zu befürchtenden Betriebsstörungen, die zwar nicht eingetreten sind, wurde nachträglich eine Überdeckung ausgeführt, die für den Erweiterungsbau, der seither schon notwendig geworden ist und noch vor dem Krieg zur Ausführung gelangte, gleich von vornherein vorgesehen ist, übrigens auch unter Einrichtung einer Dampfheizung.

Die nunmehr in einem 14jährigen Betrieb erprobte Stufenfilter-Anlage hat sich tadellos bewährt. Das filtrierte Elbwasser ist vollkommen klar, geruchlos und von durchaus reinem Geschmack, die organischen Bestandteile sind fast auf Null beschränkt; auch hinsichtlich der unorganischen Verunreinigungen sind seit 1890 Klagen nicht wieder entstanden, sodaß man jetzt von einer befriedigenden Wasserversorgung der Stadt reden kann und damit von einer schweren Sorge wohl vielleicht für alle Zeit befreit ist. Übelstände machen sich zwar nur dann geltend, wenn, wie das im letzten Winter der Fall gewesen ist, ein außerordentlich geringer Elbwasserstand eingetreten ist und sich Eisstand in der Elbe gebildet hat, der naturgemäß die Menge der verunreinigenden organischen Stoffe vermehren läßt.

Damit darf die Besprechung einer Reihe von bemerkenswerten Leistungen der letzten drei Jahrzehnte aus dem Bereich des Tiefbaues als abgeschlossen erachtet werden. Es versteht sich von selbst, daß hinsichtlich auch der sonstigen dem Tiefbau-Ingenieur obliegenden städtebaulichen Fragen und Aufgaben die Stadt Magdeburg den Anspruch erheben kann, auf voller Höhe zu stehen. Erwähnt mag noch für den Besucher der Stadt in den bevorstehenden Ausstellungsmonaten werden, daß besondere Schwierigkeiten in den Kriegsjahren für die Unterhaltung der Asphaltstraßen entstanden sind, an deren ordnungsmäßiger Erledigung vorläufig bis auf absehbare Zeit nicht zu denken ist — ein Übelstand, von dem wohl alle grö-

Beren Städte mit bedeutendem Straßenbahn-Verkehr in gleich bedauerlicher Weise betroffen werden!

Die Einverleibung einer Reihe von Vororten führte zu einer stattlichen Zahl von Bedürfnisbauten zumeist verwaltungsmäßiger Art, namentlich aber von Schulgebäuden, wobei auf sparsamste Bauart bei zweckmäßiger innerer Einrichtung Rücksicht genommen und durchweg der Robbau im Äußeren bevorzugt wurde. Auf irgend welche architektonische Ausstattung mußte daher verzichtet werden. Für die Altstadt entstand bald die Notwendigkeit, für die Unterbringung der technischen Lehranstalten Sorge zu tragen in einem Neubau, der, weil von außergewöhnlicher Ausdehnung, hier besonders erwähnt werden soll. Neben der Fortbildungsschule, die sich aus bescheidenen Anfängen zu immer größerem Umfang entwickelt hatte, mußten dabei die seit 1904 verstaatlichte Baugewerkschule und die Maschinenbauschule nach den seitens der Stadt mit dem Staat abgeschlossenen Verträgen auf eigene Kosten ausgeführt werden. Hierzu trat noch die Errichtung eines Neubaus für die Kunst- und Handwerkerschule (S. 324), sodaß sich allein für Lehranstalten gewerbetechnischer Art die für damalige Verhältnisse erhebliche Gesamtaufwendung von rd. 2 Millionen Mark ergab. Für die Kunst- und Handwerkerschule bot sich ein günstiger Bauplatz im unmittelbaren Anschluß an die bisherige alte Kunstschule dar, während für den Neubau der Fortbildungs-, Baugewerk- und Maschinenbauschulen ein ausreichend großer Bauplatz „am Krökentor“ mit der gewaltigen Frontlänge von 142,5 m Länge, im bisherigen Festungsgelände der „Nordfront“ zur Verfügung gestellt werden konnte. Wenn auch jede von den drei Schulen selbständig für sich besteht, so ist doch insofern ein architektonischer Zusammenhang der ganzen Baugruppe längs der zwischen den Baufluchtlinien nur 20 m breiten Straße „Am Krökentor“ erzielt worden, als durch den Mittelbau der Baugewerkschule eine energische Unterbrechung mit höherer Aufstaffelung, Giebelentfaltung und Krönung des ganzen einheitlichen Dachaufbaues durch einen Dachreiter von der ansehnlichen Höhe von 45 m über der Straßenfläche stattfindet. Auf eine weitere architektonische Gesamtwirkung ist von vornherein verzichtet worden. Dazu wäre eine ganz andere Baustelle erforderlich gewesen, vor Allem unter Anlage eines monumentalen Vorplatzes von angemessener Tiefe, von dem an dieser einzigen, vom ersten Beginn der Verhandlungen an dafür ausersehenen Stelle des Stadtteiles der Nordfront nicht mehr die Rede sein konnte. Übrigens kann von keinem Standpunkt aus die Fassade der drei Schulen mit demselben Blick umfaßt werden, wenigstens nicht ohne starke perspektivische Verkürzung.

Außer den drei Schulen ist bei Aufstellung des Gesamtplanes seinerzeit noch auf ein viertes Gebäude Rücksicht genommen zur Errichtung eines Gebäudeflügels für den Meisterkurs-Unterricht, in Verbindung mit einer Gewerbehalle, zur Vorführung von Maschinen zwecks Förderung der in den Meisterkursen vertretenen Handwerkszweige, und das zwar im Betrieb. Hierbei sollten die Erfahrungen der seinerzeit gerade im Bau und zur Benutzung fertig gestellten großartigsten Anlage dieser Art in Köln a. Rh. zunächst abgewartet werden. Gegen die Genehmigung dieses bereits grundsätzlich beschlossenen Entwurfes wurden noch im letzten Augenblick Einwendungen erhoben, welche zur vorläufigen Ablehnung des Neubaus an dieser Stelle führten.

Bei Durcharbeitung des Programmes zwecks Aufstellung des Entwurfes für den gleichzeitig in Aussicht genommenen Neubau der Kunst- und Handwerkerschule hatte sich nämlich ergeben, daß es sich ermöglichen lassen und sogar als zweckmäßig und darum vielleicht wünschenswerter erscheinen würde, das bis jetzt von derselben bisher benutzte Gebäude in der Brandenburger Straße — ein im Grundriß und Aufbau bescheidenes Gebäude aus der zweiten Hälfte der 70er Jahre vorigen Jahrhunderts — durch entsprechenden Umbau durchaus zweckmäßig für die Abhaltung der Meisterkurse in Lehrräumen und Werk-

stätten einzurichten, während für die Kunst- und Handwerkererschule selbst natürlich ein zeitgemäßer Neubau, und zwar im unmittelbaren Anschluß an das ältere Gebäude, errichtet werden sollte. In dem Verbindungsbau zwischen beiden Gebäuden würde die Gewerbehalle ihren Platz finden, eine wesentlich sparsamere Ausführung, bei der allerdings auf den an und für sich vorteilhaften Anschluß an die Maschinenbauschule mit ihrem Kesselhaus verzichtet werden müßte.

Die Frage war dadurch von selbst als erledigt zu erachten, daß auf die Errichtung einer Gewerbehalle überhaupt nicht mehr zurückgegriffen wurde; das auf dem Grundstück der technischen Schulen verfügbare Gelände verbleibt für Erweiterungsbedürfnisse. In dem Anbau der Kunstschule konnte ein Atelier für den Direktor derselben geschaffen, sowie für reichlichere Räume des Meisterkurs-Unterrichtes gesorgt werden. Im Verbindungsbau hat außerdem eine Kunst-Ausstellungshalle zweckmäßig ihren Platz gefunden.

Größere Aufwendungen für das höhere Knaben- und Mädchenschulwesen standen in der Altstadt bevor, bei denen es zur möglichsten Ausnutzung des teuren

Baugrundes zur Zusammenlegung und zur Baugruppenbildung kam. Als ein Beispiel für die Verwertung eines ganzen Baublocks zu Schulbauzwecken, zugleich für die wohl aufwandvollste Ausführung, die sich die Stadt Magdeburg noch zu einer Zeit erlauben durfte, als das blühende Städtewesen noch über sehr reichliche Mittel für die Ausführung reich ausgestatteter Schulneubauten zu verfügen hatte, sollen die Bismarck-Schule (S. 324), als Reform-Realgymnasium, die Augusta-Schule sowie die Viktoria-Schule (S. 325), beide letzteren für die Bedürfnisse des höheren Mädchenunterrichtes, im Norden und im äußersten Süden der erweiterten Altstadt gelegen, angeführt werden. Der größere Aufwand macht sich zwar nur in der etwas üppigeren Raumentfaltung und in der Korridor-Anordnung, allenfalls in der Gestaltung der Aulen bemerkbar, während in der äußeren architektonischen Ausbildung gegen andere Städte — man denke an die fast protzig zu bezeichnenden gleichzeitigen Beispiele der Berliner Vororte! — eine möglichste Zurückhaltung, namentlich in der Einschränkung der Verwendung echten Baumaterials gewahrt werden mußte. —

(Schluß folgt.)

Die Zitadelle von Magdeburg.

Von Stadtbaurat a. D. Geheimen Baurat O. Peters in Magdeburg.



Das alte Bollwerk der einst starken Festung Magdeburg soll jetzt beseitigt werden, der Anfang ist bereits gemacht. Es fragt sich nun, ob das im vollen Umfang geschehen soll oder ob es nicht möglich sein würde, wenigstens die architektonisch bemerkenswertesten Teile des sonst im Äußeren fast schmucklosen Fortifikationsbaues aus düsterem rotem Ziegelmauerwerk zu erhalten, natürlich unter entsprechender Umgestaltung

des im Stadtbild eine bedeutsame Rolle einnehmenden Wahrzeichens der Elbefeste. Für die zukünftige Entwicklung der Stadt bleibt die gänzliche Beseitigung des einen gewaltigen Platz, noch dazu an wichtiger Stelle des Stadtplanes in Anspruch nehmenden, den Brückenverkehr über die Elbarme im jetzigen Zustand störenden und auch durchaus überflüssig gewordenen Bauwerkes wohl nur zu wünschen. Andererseits kann das Bedauern nicht unterdrückt werden, daß damit wieder eine geschichtliche Erinnerung für Magdeburg verloren geht, dessen Mangel an Baudenkmalern nach dem Untergang im Sturm des Dreißigjährigen Krieges bekannt

und von seinen Bürgern lebhaft beklagt wird! Die alten Befestigungswerke sind geschwunden, der „Stern“ ist vollständig eingeebnet, dessen monumentales Portal eine der Hallen des Deutschen Museums in Berlin als wundervoll geeignete Rückwand hinter dem Denkmal des „Großen Kurfürsten“ einst zieren soll. Alle Versuche, ein bemerkenswertes Beispiel barocker Baukunst an seiner lokalhistorischen Stelle zu bewahren, scheiterten damals, und erst als das „Sternportal“ mit seinem mächtigen Trophäen-Aufsatz und dem sehr feinen ornamentalen Schmuck kriegerischer Embleme nach Berlin unwiderruflich abgetreten war, empfand man doch den nach den Zeitereignissen der letzten Jahre zwar erklärlichen Entschluß der Stadtbehörde als eine bedauerliche, aber leider nicht wieder gut zu machende Tatsache! Daher ist auch der Wunsch rege geworden, wenn irgend möglich, das von der Zitadelle noch Erhaltenswerte



Außenansicht des Wassertores C.

noch vor der Vernichtung zu retten. Daß dem gegenüber eine starke Strömung vorhanden ist, die radikal aufräumen will, um völlig freie Hand zur Durchführung eines neuzeitlichen Bebauungsplanes auf dem wertvollen Baugelände im schönsten Teil von Alt-Magdeburg zu gewinnen, versteht sich von selbst! Glücklicherweise drängen die Verhältnisse noch nicht zu einem eiligen Beschluß hinsichtlich der „Zitadellen-Freiheit“. Vorläufig handelt es sich nur darum, Gelegenheit zur Gewährung von Notstandsarbeiten zu schaffen, wofür die Niederlegung der beiden Bastionen „König“ und „Kronprinz“ als besonders geeignet für Erdarbeiter erachtet werden mußte. Dagegen sind die übrigen Teile des Zitadellen-Massives mit riesenhaften, bombensicheren Kasematten ausgestattet, deren Bruchsteingewölbe und Mauern ungeheure Abbruchschwierigkeiten bereiten würden, sodaß auf die ganz wesentliche Betätigung des sachverständigen Mineurs an dem Zerstörungswerk von vornherein in erster Linie gerechnet werden müßte. Mit Handarbeit wäre schon der Gefährlichkeit des Abbruches der kolossalen und weit gespannten Gewölbe und der ungeheuren Kosten halber für „ungelernte Arbeiter“ und andere Erwerbslose, um deren Beschäftigung es sich doch hauptsächlich handeln soll, ein ergiebiger Arbeitsfeld nicht vorhanden. Vor allem aber wirkt für die Entscheidung der Frage eines vollständigen Abbruches der Kasematten die Erwägung mit, was soll aus dem Gelände mit dem ungeheuren Schuttberg werden, der damit geschaffen würde und Jahre lang an seiner Stelle voraussichtlich liegen bleiben müßte? Ist doch eine Bebauung des viele Morgen weiten, neuen Stadtgebietes bei dem trübseligen Aufhören jeder Bautätigkeit von Behörden und Privaten auf Jahrzehnte hinaus ausgeschlossen!

Verwendungs-Möglichkeiten für die Hohlräume der Zitadelle

liegen zweifellos auch zahlreich vor, wenn man sich dazu entschließt, die nicht gerade übermäßig hohen Kosten für ihre Instandsetzung aufzuwenden. Dazu gehören der Abbruch von Querscheidemauern, um die nebeneinander liegenden gewaltigen Räume hallenartig mit einander zu verbinden, namentlich aber der Ausbruch von Fenstern nach der Kaistraßenfront, um ihnen das mangelnde Licht damit reichlich zuzuführen.

Man braucht nur an die Ausnutzung der Bögen der Berliner Stadtbahn zu denken, die zur Errichtung von sogar sehr eleganten Restaurationen, sonst zu Kontoren, Magazinen, Lagerräumen usw. verwertet worden sind. Wenn dieser Aus- oder Umbau in geschickter Weise bewerkstelligt wird, so wird sich nicht nur im Inneren Brauchbares schaffen lassen, sondern auch äußerlich

könnte ein malerisches Bild erzielt werden, das dem Stadtbild zu einer bemerkenswerten Zierde gereichen würde. (Vergleiche den Grundriß des Zitadellen-Geländes S. 330.)

Die Zitadellenmauern, welche die Kasemattenräume nach der Außenfront abschließen, zeigen jetzt einen Wallkörper, nach dessen Räumung die oberhalb von der Erdaufschüttung entblößten Gewölbe eine neue Abdeckung durch ein Dach oder ein oberes Geschos erhalten müßten. Es liegt also hier die Möglichkeit vor, nutzbare Räume zu gewinnen, die für Büros, auch wohl Wohnzwecke vortrefflich zu verwenden



Außenansicht des Stadttors A von der Strom-Elbe aus.

wären. Damit aber ändert sich die äußere Gestalt des zur Zeit hoffnungslos nüchternen Festungsbaues mit einem Schlag, und es könnte ein Bau geschaffen werden, für welchen Vorbilder in Italien, z. B. in Mailand, Ferrara u. a. m. zahlreich vorhanden sind — eine für den Architekten überaus dankbare Aufgabe.

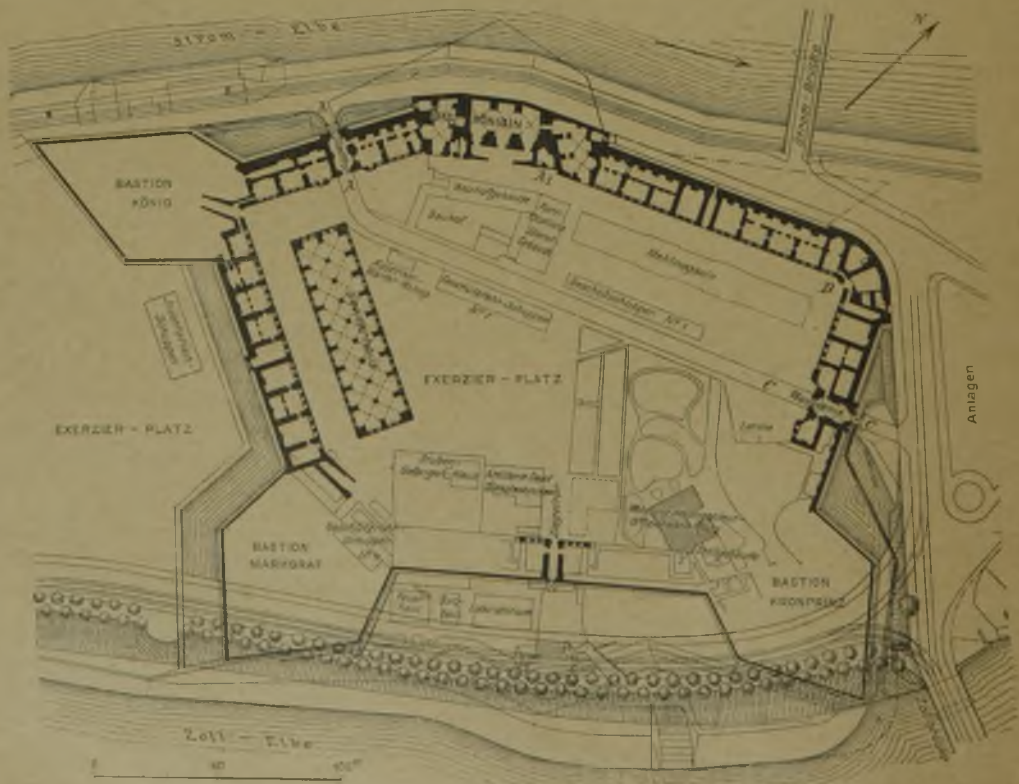
Die beigegefügtten Abbildungen zeigen, daß die Architekturteile der Magdeburger Zitadelle, namentlich des der Elbe zugewandten „Stadttors“, sowie des bisher den Hauptzugang zum Zitadellenhof bildenden „Wassertores“ (S. 328), durchaus verdienen, als Baudenkmäler beachtet und darum erhalten zu werden. Auch für die Ausbildung der Hinterfronten am Hof sind überall architektonische Fassadengestaltungen verwandt, die die kundige Hand eines



Rampe bei Bastion „Königin“ mit Innenansicht auf das „Stadttor“ bei A1.



Innenansicht bei C-B des Lageplanes.



tüchtigen Architekten erkennen lassen. Als solcher ist der Ingenieur - Hauptmann Schmutzen zu nennen, dem die Bauleitung anvertraut war. Beiläufig ist es Derselbe, dem von 1691 ab die Leitung des Rathausbaues zugeschrieben wird, wobei es aber zweifelhaft bleiben kann, ob der Entwurf als ein Originalwerk von ihm anzusehen ist; jedenfalls ist anzunehmen, daß ihm bestimmte Vorbilder holländischer Bauweise vorgeschwebt haben. Daß ein Ingenieurhauptmann als Architekt an die Spitze eines Monumentalbaues, wie es der Bau des Magdeburger Rathauses doch zweifellos ist, gestellt wurde, ist in der Geschichte der Baukunst des 17. Jahrhunderts bekanntlich nichts Seltenes. Die Architekten jener Zeit mußten in den statischen Regeln der Baukonstruktion ebenso wohl wie im Künstlerischen bewandert sein. Lionardo da Vinci baute Kanäle, Schleusen und selbst Festungen; der piemontesische Festungsingenieur Philipp de Chiesi wurde vom Großen Kurfürsten neben anerkannten Meistern des italienischen Barockstils wie Meinhard als Architekt beschäftigt. Das Studium der Militärbauten führte von selbst zu einem Architekturstudium, das man für diejenigen Teile des Festungsbaues, an denen künstlerische Bauformen sich entfalten konnten, für Portale, Stadttore, Türme usw. nicht entbehren mochte. Jedenfalls lassen die Portale der Zitadelle neben der charakteristischen Wucht der Verhältnisse eine ungewöhnlich sorgfältige und eine volle Kenntnis der Stilformen veratende Einzelausbildung erkennen, wie auch die Behandlung des ornamentalen und bildhauerischen Teiles, namentlich des Stadtores, sogar eine ungewöhnliche Meisterschaft bekundet.

Hinsichtlich der Geschichte des interessanten Bauwerkes mögen noch einige Bemerkungen angeschlossen werden. 1666 hatte der Große Kurfürst die Mitregierung im Erzstift Magdeburg neben dem nominell regierenden Administrator Herzog August übernommen, der gegen den mächtigsten deutschen Reichsfürsten jener Zeit, den Kurfürsten von Brandenburg, eine nur untergeordnete Rolle spielen konnte. Nach dem Tod des Administrators 1680 war es des Kurfürsten eifrigstes Bestreben, aus Magdeburg eine unbezwingliche Festung zur Sicherung des Elbüberganges zu machen. Zu diesem Zweck erachtete er die Errichtung eines besonders starken Bollwerkes zwischen den beiden Elbarmen für eine unbedingte Notwendigkeit, trat mit der Verwirklichung in Anbetracht des seitens Magdeburgs zu erwartenden Widerspruches aber nicht sofort heraus, da die Bürgerschaft in dem Bau eines solchen Befestigungswerkes vor ihrer Ostfront ein Mittel zu

Vermischtes.

Über die Beziehungen zwischen der Not des Londoner Verkehrs und dem Hochhaus berichtet die „Köln. Ztg.“ Folgendes: „Ein führendes Mitglied des „Royal Institute of British Architects“, W. E. Vernon Crompton, behandelt in der Zeitschrift des Institutes die Beziehungen zwischen dem Stadtverkehr und der Häuserhöhe. In Groß-London hat sich von 1902 bis 1921 die Bevölkerung von 6½ auf 7½ Millionen Köpfe, dagegen die Zahl der Fahrgäste in Untergrundbahnen, Vorortbahnen, Straßenbahnen und Kraftomnibussen von 900 auf mehr als 3000 Millionen vermehrt. Auf den Kopf der Bevölkerung fielen im Jahr 1902 durchschnittlich 138, im Jahr 1921 dagegen 400 Fahrten! Die Überfüllung der Verkehrsmittel und der Hauptstraßen ist beängstigend. Alle von der Regierung und der Handelskammer angeordneten Beratungen und herbeigeführten Verbesserungen und Ergänzungen sind erfolglos gewesen. Jede Verkehrserleichterung scheint im Gegenteil die Not der Überfüllung zu steigern. Wohin würde dieser Zustand führen, wenn man, wie vorgeschlagen, die jetzt zulässige Höhe der Neubauten von rund 24 auf rund 36^m hinaufsetzte, und außerdem an den durch ihre Lage bevorzugten Punkten Wolkenkratzer amerikanischer Art aufzuführen ließe? Die Frage ist um so bedeutsamer, als gegenwärtig selbst in den lebhaftesten Geschäftsstraßen Londons die polizeilich statthafte Häuserhöhe noch keineswegs allgemein ausgenutzt ist. So erreichen beispielsweise in der Citystraße St. Marys Axe nur 26 v. H. der Straßenfronten die zulässige Höhe: alle übrigen Gebäude

erblicken glaubte, ihren schon längst gehegten Selbstständigkeitsgelüsten Fesseln aufzuerlegen. Nach einem vom Feldmarschall Sparr bereits 1666 angeregten Plan wurden die Vorbereitungen in aller Stille getroffen, sogar die ersten Befehle an den General-Leutnant de Mestre wurden nur mündlich erteilt, und in solcher Weise 1679 der Bau begonnen, ohne daß auf die Eingaben der natürlich allmählich mißtrauisch gewordenen Bürger vom Kommandanten die geringste Rücksicht genommen wurde. Feldmarschall Derfflinger war jedoch ein entschiedener Gegner des Zitadellenbaues. Eine Deputation mußte unverrichteter Dinge heimziehen, kein Minister wollte die leidige Sache mehr zum Vortrag bringen, da der Kurfürst von seinem Beschluß nichts aufgeben wollte. Die Zitadelle wurde ruhig weiter gebaut. Mit dem aufgehenden Mauerwerk scheint erst 1683 begonnen zu sein; 1702 war der Bau, dessen Vollendung der Große Kurfürst nicht mehr erleben sollte, nach 23jähriger Bauzeit fertig gestellt. Es versteht sich von selbst, daß die Arbeitskräfte für die Erd- und Maurerarbeiten vom Militär geleistet wurden, die Kostenaufbringung der riesigen Festungsanlage machte sich auf diese Weise im Lande kaum bemerklich.

Zwanzig Jahre später wurde unter der Regierung Friedrich Wilhelms I. von 1721—1725 auf besondere Anregung des „Alten Dessauers“ die starke „Sternschanze“ in Ausführung genommen, eine vom fortifikatorischen Standpunkt aus noch gewaltigere Leistung als die Zitadelle, ausgestattet mit unglaublich großartigen, bombensicher hergestellten Unterkunfts-räumen und unterirdischen Magazinen. Da eine Verwendungs-Möglichkeit für den „Stern“ in der südlichen Stadterweiterung von 1903 tatsächlich nicht vorhanden gewesen wäre, so blieben hier nur der gänzliche Abbruch und die Einebnung übrig, wobei, wie schon erwähnt, leider auch auf die Erhaltung des Portales verzichtet werden mußte. Die Zitadelle aber, welche für den „Stern“ sicher als Vorbild gedient haben wird, braucht hoffentlich nicht das Schicksal des letzteren zu teilen, nämlich des gänzlichen Unterganges, — und zwar als ein Bauwerk, das nach seiner geschichtlichen Bedeutung für Preußen und die Stadt Magdeburg, nach seinem Rang in der Festungsbaukunst, schließlich aber auch nach seiner Bewertung in baukünstlerischer Hinsicht wohl verdient, als Baudenkmal eingeschätzt und dem Vaterland in würdiger, wenn schon angemessen veränderter Gestaltung erhalten zu werden — vielleicht auch nur zum Teil!

Die hier mitgeteilten Abbildungen dürften im Übrigen für sich selbst reden! —

sind niedriger, 14 v. H. erreichen nicht einmal 13^m. Bemerkenswert ist, daß nach langen Verhandlungen das Eingangs erwähnte Institut britischer Architekten sich mit 79 gegen 8 Stimmen gegen die beantragte Zulassung höherer Gebäude ausgesprochen und ausdrücklich hervorgehoben hat, daß die dem Londoner Grafschaftsrat durch die Bauordnung erteilte Ermächtigung, ausnahmsweise unter besonderen Umständen eine Überschreitung der polizeilichen Größthöhe zu gestatten, auch für die Zukunft genüge.“ —

Die Gründung eines Dombau-Vereins in Xanten. Ende Mai 1922 ist in Xanten ein Dombau-Verein begründet worden. Die Tagung begann mit einem Vortrag des Provinzial-Konservators Prof. Dr. E. Renard in Bonn über die Baugeschichte und die kunsthistorische Bedeutung des Domes von Xanten, an den sich eine eingehende Besichtigung des Bauwerkes und seiner Kunstschatze schloß. Das Ziel des Vereins ist die Sammlung von Mitteln für die Pflege und die Erhaltung dieses hervorragenden Werkes der deutschen Baukunst des Mittelalters. Zum Vorsitzenden des Vereins wurde Landrat van Enderdt in Mörz gewählt. —

Eine große deutsche Ausstellung für freie und angewandte Kunst in Karlsruhe 1923 wird durch einen Ausschuß vorbereitet, der aus Vertretern des Staates und der Stadt, sowie aus den Vertretern der badischen Künstlerorganisationen besteht. In dem Ausschuß befinden sich als Architekten die Hrn. Ob.-Baurat Prof. Dr. Herm. Billing (1. Vorsitzender), sowie Stadtbaudirektor Beichel (Beisitzer). Die Ausstellung wurde in einer Künstlerversamm-

lung, die am 29. Mai 1922 im Künstlerhaus in Karlsruhe stattfand, beschlossen. Staat und Stadt haben ihre Unterstützung zugesagt. Die Ausstellung bedeutet die Wiederaufnahme eines Gedankens, der bereits 1915 verwirklicht werden sollte, aber durch den Krieg vereitelt wurde. Die Ausstellung findet in dem kurz vor dem Krieg neu erstellten städtischen Ausstellungsgebäude vor dem Ettlinger-Tor statt. —

Personal-Nachrichten.

Ehrendoktoren technischer Hochschulen. Die Technische Hochschule in Karlsruhe hat die Würde eines Dr.-Ing. ehrenhalber verliehen: Max Bittrich, vorsitzendem Direktor der Stettiner Chamottefabrik A.-G. für seine Verdienste um die Industrie der feuerfesten Materialien und um die Ofenbautechnik; und Gust. Ed. Junius, Direktor der Dr. C. Otto & Co. G.m.b.H. in Dahlhausen (Ruhr) in Anerkennung seiner Verdienste um die Entwicklung der Nebenprodukten-Kokerei und des Koksofenbaues. —

Rektor und Senat der Technischen Hochschule in Dresden haben auf einstimmigen Antrag der Bauingenieur-Abteilung dem Generaldirektor Fredrik Wilhelm Hansen, Leiter des schwedischen Wasserkraftwesens zu Stockholm, „in Anerkennung seiner hervorragenden Leistungen auf dem Gebiete des Wasserbaues und insbesondere auf dem Gebiete der Erschließung und des Ausbaues der Wasserkraft, sowie seiner besonderen literarischen Betätigung“ die Würde eines Doktor-Ingenieurs Ehrenhalber verliehen.

Die gleiche Hochschule hat auf Antrag der Bauingenieur-Abteilung beschlossen, dem Consulting and Sanitary Engineer, D. Sc. h. c. Rudolph Hußmann Hering in Newyork, ihrem früheren Studierenden, „in Anerkennung seiner hervorragenden Leistungen auf dem Gebiete der Städteerrichtung, sowie seiner Verdienste um die Technische Hochschule Dresden und um die Verbreitung deutscher Ingenieurwissenschaft in den Vereinigten Staaten“, die Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber zu verleihen. —

Wettbewerbe.

Einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Ehrenndenkmal für die im Weltkrieg Gefallenen der Gemeinde Schüttorf schreibt der Magistrat dieser Gemeinde aus. Von den eingehenden Entwürfen soll der „bestgefällende“ mit 4000 M., der „zweitbestgefällende“ mit 2000 M. honoriert werden. „Interessenten werden ersucht, Informationen vom Magistrat einzuholen.“ Die Art des Ausschreibens läßt vermuten, daß es bei diesem Wettbewerb an der fachmännischen Beratung gefehlt hat. —

Ein Wettbewerb um Entwürfe für ein Denkmal der im Weltkrieg Gefallenen Tegels wird von einem „Ortsausschuß zur Vorbereitung der 600-Jahr-Feier Tegels“ zum 10. Juli 1922 unter den Architekten und Bildhauern Groß-Berlins erlassen. Das Denkmal soll auf der Dorfaue in Berlin-Tegel errichtet werden. 3 Preise von 4000, 3000 und 2000 M., zwei Ankaufe für je 500 M. Unter den Preisrichtern befinden sich Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. G. Bestelmeyer in Berlin-Charlottenburg, Baurat Karl Fischer in Berlin-Tegel, Marine-Maler Prof. Willy Stöwer in Berlin-Tegel und Architekt Rich. Kettner, daselbst. Unterlagen gegen 20 M. durch Druckereibesitzer Günther Knüppel in Berlin-Tegel. —

Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Bebauung des ehemaligen Botanischen Gartens in München. Mit Rücksicht auf die seit der Aufstellung des Wettbewerbsprogramms erheblich fortgeschrittene Geldentwertung und zur Förderung der Beteiligung möglichst zahlreicher und tüchtiger Kräfte am Wettbewerb sind die mit Bekanntmachung vom 29. April 1922 festgesetzten Preise und Ankaufsummen für den Wettbewerb verdoppelt worden. Die Gesamtsumme der Preise beträgt jetzt 100 000 Mark. Die Frist für die Einreichung der Entwürfe ist gleichzeitig bis 20. September 1922 verlängert worden. —

Ein Wettbewerb zur Erlangung von Aufnahmen schweizerischer Bürgerhäuser wird vom Central-Comité des „Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins“ für die Mitglieder des genannten Vereins und alle Architekten, die in der Schweiz niedergelassen sind, zum 28. Aug. 1922 erlassen. Aus der Geiser-Stiftung des Vereins stehen für diesen Zweck 2000 Franken für 3 oder 4 preiswürdige Arbeiten zur Verfügung. Ferner hat sich die Bürgerhauskommission des Vereins bereit erklärt, nicht preisgekrönte

Aufnahmen für die Veröffentlichung im „Bürgerhauswerk“ zu erwerben. Im Preisgericht die Architekten E. Fatio in Genf, F. Stehlin in Basel, P. Ulrich in Zürich, P. Vischer in Basel und F. Widmer in Bern. —

Zum Wettbewerb Kurhaus Godesberg hat der Landesbezirk Rheinland (links) des „Bundes Deutscher Architekten“ Stellung genommen und äußert sich dazu wie folgt: Vor einiger Zeit hat die Gemeinde Godesberg einen Wettbewerb zum Neubau eines Kurhauses ausgeschrieben. Diese Ausschreibung widersprach in wesentlichen Teilen den Grundsätzen für das Verfahren bei Wettbewerben auf dem Gebiet der Baukunst, die vom „Bund Deutscher Architekten“ und dem „Verband deutscher Architekten- und Ingenieurvereine“ gemeinsam aufgestellt sind. Infolgedessen versuchte der Landesbezirk Rheinland (links) des „Bundes Deutscher Architekten“ den Bürgermeister von Godesberg zu bewegen, einige Änderungen vorzunehmen. Trotz aller Bemühungen ist dies jedoch nicht gelungen. Der als Preisrichter vorgesehene Oberbaudirektor der Stadt Köln, Beigeordneter Professor Dr. Schumacher, hat infolgedessen die Übernahme des ihm angebotenen Preisrichteramtes abgelehnt. In den letzten Tagen hat auch der Wettbewerbs-Ausschuß der beiden genannten Verbände, der in Berlin zusammentrat, beschlossen, den Wettbewerb für die den Verbänden angehörenden Mitglieder zu sperren. Infolgedessen werden sich auch die persönlich aufgeforderten Baukünstler, Professor Bruno Paul, Professor Bonatz und Professor Littmann, die sämtlich dem „Bund Deutscher Architekten“ angehören, nicht an dem Wettbewerb beteiligen. —

Preis Ausschreiben für Anschlußgleise. Der Verlag der „Verkehrstechnischen Woche“ in Berlin veranstaltet ein Preis Ausschreiben zur Weiterbildung der Rechtsverhältnisse der Anschlußgleise. Es liegt zurzeit dem „Reichsverband der deutschen Industrie“ ein neuer Referenten-Entwurf des Reichsverkehrs-Ministeriums für Anschlußgleis-Bedingungen zur Beratung vor. Eine zahlreiche Besichtigung des Preis Ausschreibens liegt daher im Interesse aller Verkehrstreibenden. Dem Preisgericht gehören u. a. an: Oberbaurat Lehmann, früher Mitglied der Eisenbahndirektion Berlin, und der Professor für Eisenbahnwesen an der Technischen Hochschule zu Braunschweig, Dr. Ing. Risch. Insgesamt sind mehr als 8000 M. für Preise ausgeschrieben. —

In einem beschränkten Wettbewerb für den Umbau des Stadttheaters in Schleswig in Verbindung mit dem Ausbau eines Gesellschaftshauses nach Art eines Volksheims, den der Magistrat Schleswig mit staatlicher Beihilfe unter einigen schleswig-holsteinischen Architekten ausgeschrieben hatte, erhielt den I. Preis (6000 M.) Emil Maul in Kiel, den II. Preis (4000 M.) die Firma Joerges & Wehde in Rendsburg, den III. Preis Johann Theede in Kiel. Der Entwurf von Fritz Hoeger in Hamburg wurde angekauft. Dem Preisgericht gehörten von technischer Seite an: Landesbauinspektor Dahl, Reg.- und Gewerbeschulrat Prof. Taubner und Reg.- und Baurat Dr. Jäncke, sämtlich in Schleswig. —

Im Wettbewerb betr. den Neubau eines Verwaltungsgebäudes im Anschluß an das Landeshaus in Wiesbaden fiel der I. Preis von 20 000 M. dem Entwurf „Das Ganze“ des Architekten G. Schupp in Frankfurt a. M. zu. Aus dem II. und III. Preis wurden zwei II. Preise von je 12 500 M. gebildet und diese den Entwürfen „Die Anschlüsse“ von G. Schupp in Frankfurt a. M. und „N.B.W.“ von A. H. Assmann in Verbindung mit Friedrich Veil in Frankfurt a. M. verliehen. Zum Ankauf wurden empfohlen Entwürfe der Architekten Heinrich J. Roth mit Albert Pfaff und Skotti in Frankfurt a. M. —

Im Wettbewerb Krieger-Gedächtnisstätte Göttingen liefen 72 Entwürfe ein. Der I. Preis wurde nicht verteilt. Aus der Gesamtsumme der Preise und Ankaufe wurden drei II. Preise von je 3000 M. und drei III. Preise von je 2000 M. gebildet. Je einen II. Preis erhielten die Entwürfe „Pax“ von Friedhof-Inspektor Henry Cyrenius in Halle an der Saale, „Neues Leben blüht aus den Ruinen“ von Architekt Otto Groth in Cassel, sowie „Friedensplatz“ von Architekt Otto Bennemann in Cassel. Je ein III. Preis wurde zugesprochen den Entwürfen „Den Opfern“ von Aug. Waterbeck in Hannover, „Sonne“ von Architekt Fritz Sirrenberg in Cassel, und „Georgia Augusta“ von Architekt Walter Evers in Hildesheim. —

Inhalt: Die städtebauliche Entwicklung von Magdeburg in den letzten drei Jahrzehnten. — Die Zitadelle von Magdeburg. — Vermischtes. — Personal-Nachrichten. — Wettbewerbe. —

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