Kassenhalle. Die hintere Fensteröffnung bildet jetzt den Zugang der Erweiterung der Giro-Kasse.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

56. JAHRGANG. * № 77. * BERLIN, DEN 27. SEPTEMBER 1922.

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

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

Neubauten der Stadt Charlottenburg.

Architekt: Stadtbaurat a. D. Baurat Professor Heinrich Seeling in Berlin-Grunewald.

Die Erweiterungsbauten des Rathauses in Charlottenburg.

(Ergänzung zu der Darstellung in den Nummern 1 ff. des Jahrganges 1922).

Den in den Nummern 1 ff. dieses Jahrganges gegebenen Darstellungen und Erläuterungen zu den ausgeführten und weiterhin geplanten Erweiterungsbauten des Rathauses zu Charlottenburg seien im Anschluß an das hier nachträglich wiedergegebene Schaubild der Kassenhalle der städtischen Sparkasse (siehe Grundrisse in Nr. 1, Seite 4 und 5, Querschnitt in Nr. 4, Seite 23 und Text in Nr. 2, Seite 10 und Nr. 11, Seite 65) noch einige weitere Darstellungen und Erläuterungen gegeben:

Zunächst zeigt der geometrische Schnitt A auf Seite 452 den Zugang an der Berliner-Straße zur vorgenannten, zu ebener Erde in einen großen Hof eingebauten, in der Hauptsache durch Oberlicht erleuchteten Kassenhalle. Im gegen die Straße gewendeten Bau befindet sich zunächst die offene Halle, von der man durch eine Drehtür und zwei gewöhnlich geschlossene Seitentüren in die eigentliche Vorhalle gelangt, die zur Aufstellung von behördlichen Kundgebungen und dergleichen benutzt wird. Ohne Zwischentür schließt sich weiter die große Querhalle an, von der links vom Eintretenden ein in voller Hallenbreite durchgeführter Treppenaufgang zum alten Bauteil führt, während rechts an einem Lichthof Toiletten für die Besucher angeordnet sind, vor die sich in der Halle ein Laufbrunnen in farbig glasiertem Tonbrand schiebt. Siehe auch Schnitt B I, Längsschnitt in Nr. 2, Seite 11 und folgendes Schaubild der Querhalle. Wie bereits früher erwähnt wurde, sind alle Wandflächen dieser drei Räume in geschliffenen warmtönigen Quadern aus Kalksinter (deutscher Travertin) hergestellt. In der großen Querhalle sind diese Wandflächen noch durch monolithe Pfeiler aus tief schwarzgrau wirkendem geschliffenem Muschelkalk geteilt, während der Fußboden durch ungeschliffene graugelbe Solenhofer Kalksteinplatten größten Formates gebildet wurde, die durch schwarzweiße Mosaikfriese eingefaßt werden. Die durchweg massiv ausgeführten Decken wiederum sind in ungefärbtem Kalkputz durchgeführt, sodaß schon in diesen Vorräumen eine bescheidene farbige Stimmung herrscht.

die in dem aus dem Schaubild ersichtlichen farbig glasierten Tonbrand-Brunnen ausklingt, dessen Glasur aber auf dem Schaubild sehr stark reflektiert und daher falsch wirkt. Auf den beiden den Brunnen flankierenden schwärzlichen Muschelpfeilern sind Darstellungen der Sparsamkeit und der Verschwendung angebracht. Diese, wie der Brunnen, stützen sich auf Modelle des Bildhauers Bernhard Butzke in Steglitz-Friedenau.

Den Aufbau der Kassenhalle, die man durch vier in die beiden großen Bogenstellungen (siehe Schnitt B I) eingebaute Glastüren betritt, zeigen Schnitt A und das beigegebene Schaubild der Kassenhalle, sowie der Querschnitt in Nr. 4, Seite 23. Das im Schaubild noch sichtbare große Fenster in der Rückwand wurde, wie früher schon erwähnt, ausgebrochen und bildet jetzt die Verbindung mit der nachträglich in den kleinen unregelmäßig gestalteten Zwischenhof eingebauten, etwa 25 m breiten Querhalle für die Giro-Kasse, die eine flache mit Luxferprismenglas ausgestattete Decke, also volle Oberlichtbeleuchtung, erhalten hat (siehe Schnitt A).

Der warme Ton der geschliffenen Kalksinter-Monolithpfeiler, die schwarzgraugrün gebeizten Eichenholz-Zahltische zwischen diesen Pfeilern mit den in Nr. 2, Seite 10 bereits erwähnten Reliefs in farbig glasiertem Tonbrand mit dem Luxferprismenglas der Oberlicht-Kassetten sollten eine nicht luxuriose, aber ruhige, warme Raumwirkung ergeben, die auch erzielt sein dürfte. — (Schluß folgt.)

Erinnerungen an König Leopold II. von Belgien, den „Roi Bâtisseur".

Von Dr.-Ing. J. Stübben in Münster i. W.

König Leopold wurde, wie es das Los der meisten bedeutenden Persönlichkeiten ist, zeitlebens hochgeachtet von den Einen, bemängelt und verleumdet von den Anderen. Daß er ein beliebter Gegenstand der Witzblätter war, ist nicht auffallend. Daß der Witz oft auf den Pfad der Ehrabschneidung sich verirrte, war bedauerlich. Der König hat aber, im Unterschied von anderen hochgestellten Männern, nie die Gerichte zugunsten seiner Person in Anspruch genommen. Seine Größe bestand nicht in einem milden, empfänglichen Gemüt, sondern in einem mit Wohlwollen gepaarten durchdringenden Verstand; nicht in tiefer künstlerischer Empfindung, sondern im klaren Erfassen praktischer Erfordernisse, weit gespannter Pläne und in kühnem Unternehmungsgeist. Er kannte auf das Genaueste die großen und kleinen Städte seines Landes und viele Städte des Auslandes, besonders in Deutschland, Frankreich und Italien. Ihre Schönheiten suchte und fand er zwar auch in lauschigen Winkeln und malerischen Straßenbildern aus vergangenen Tagen, mehr aber in breiten Avenuen, stattlichen Plätzen, weiten Perspektiven, großen Promenaden und Parkanlagen. Seine Baulust schien unbegrenzt. Die Belgier nannten ihn „le Roi Bâtisseur"; manche spöttelten: „il a une brique au ventre". Naherstehende hatten von seinem Wissen auf baulichem Gebiet und von seinen weitblickenden Absichten eine hohe Meinung. Zwanzig Jahre hindurch hat der Verfasser dieser Zeilen oft die Ehre und Freude gehabt, zu ihm in nahe Beziehung zu treten.

Das erste Mal war eine merkwürdige, Leopolds Art bezeichnende Überraschung. Es war im Sommer 1889, als mir, in meinem Arbeitszimmer am Zeichentisch sitzend, die Karte eines belgischen Ingenieurs de Schryver überbracht wurde mit der Meldung, der Herr wünsche mich zu sprechen. Er trat ein und fragte mich sehr höflich, ob ich wohl bereit sei, den Grafen Ravenstein aus Brüssel, der in seinem Wagen mich an der Haustür erwarte, durch die Kölner Neustadt zu begleiten. Ich bejahte die Frage. Der Wagen war eine einfache Droschke; der Graf, ein hoch gewachsener Mann mit klugem Gesichtsausdruck, prominenter Nase und langem, viereckig geschnittenem, grauen Vollbart, lud mich ein, an seiner Seite Platz zu nehmen. Der Ingenieur nahm den Rücksitz ein. Wir befuhren die neue Ringstraße und besichtigten die umgestalteten Rheinufer. Unterwegs befragte mich Graf Ravenstein, den ich schon irgendwo, vielleicht in Ostende, glaubte gesehen zu haben, eingehend über alles, was einen Techniker oder Verwaltungsmann interessieren konnte: Aufstellung und Festsetzung der Bebauungspläne, die Kanalisation, die Wasser- und Lichtleitungen, die Straßen- und Promenaden-Anlagen die neuen Wohnbauten, die Wiederherstellung der erhalten gebliebenen Stadttore und Stadtmauerteile (deren Instandsetzung im Gang war), die öffentlichen Gebäude nebst der in Bau begriffenen Badeanstalt und Anderes. Die Unterhaltung wurde in deutscher Sprache geführt, die der Fremde ebenso gut beherrschte wie ich. Der Ingenieur machte Notizen. Mir kam der Gedanke, der Graf sei der belgische Minister der öffentlichen Arbeiten. Am Hauptbahnhof angekommen, bedankte sich der fremde Herr aufs Herzlichste und befahl dem Kutscher, mich nach meinem Büro zurück zu fahren. — Als ich Abends nach Hause kam und das Erlebnis erzählte, erklärte meine Frau mit der dem klugen weiblichen Geschlecht eigenen Divinationsgabe sofort: das war der König von Belgien. Sie brachte eine Photographie herbei, und wenn noch ein Zweifel möglich gewesen wäre, so wurde er anderen Morgens zerstreut. Denn der Ingenieur erschien aufs Neue und ersuchte mich „im Auftrag des Königs" um eine ganze Reihe von Plänen und Zeichnungen, die er auf der Wagenfahrt notiert hatte. Selbstverständlich wurden König Leopolds Wünsche nach Möglichkeit befriedigt.

Im folgenden Jahr konnte ich Seiner Majestät ein Exemplar meines in erster Auflage erschienenen Buches „Der Städtebau" übersenden, wofür mir schon nach wenigen Tagen ein in den freundlichsten Wendungen — an denen die französische Sprache ja so reich ist — verfaßtes Dankschreiben aus dem „Cabinet du Roi" zuging, unterzeichnet (wenn ich nicht irre) von des Königs „Privatsekretär" Carton de Wiart, dem späteren Minister.

Die zweite Begegnung mit König Leopold hatte ich im Jahr 1895 bei Gelegenheit des „Internationalen Architekten Kongresses" in Brüssel. Zur Eröffnungsfeier, die im Palais des Académies stattfand, war Seine Majestät persönlich erschienen. Ich hatte namens der deutschen Abordnung einige Begrüßungsworte an die Versammlung zu richten. Nach Schluß der Feier ließ der König sich eine Anzahl Kongreßbesucher aus den verschiedenen Ländern vorstellen und richtete an jeden ein paar freundliche Worte. Der hohe Herr hinkte oder vielmehr zog das eine Bein langsam nach, was ich in Köln, da er im Wagen saß, nicht hatte bemerken können. Auch war sein Bart weißer geworden. Zu mir sprach er in liebenswürdiger Weise, diesmal auf französisch, von seinem Kölner Besuch und vom Inhalt meines Buches. Er schien wirklich darin gelesen, jedenfalls es aufmerksam durchblättert zu haben.

Aber wer beschreibt unsere Überraschung, als am Abend beim gemeinsamen Diner im Hotel Mengelle ein Adjutant des Königs erschien und mich für den folgenden Morgen zu bestimmter Stunde einlud, im Palais zu erscheinen, weil Seine Majestät mich zu sprechen wünsche. Der König empfing mich aufs leutseligste, erkundigte sich in deutscher Sprache nach dem Fortschritt meiner Arbeiten in Köln, sprach rühmend von den Wiesbadener, Bremer und Hamburger baulichen Anlagen, die er gleichfalls besucht hatte, von seinen Plänen für Brüssel und Antwerpen, entfaltete dann einen auf dem Tisch liegenden Plan der Stadt Brügge, wo man eine Erweiterung geplant habe, die ihm nicht genehm sei. Man wolle die stimmungsvollen alten Stadtgräben verschütten und in der Richtung nach St. Pierre ein kleinliches neues Wohnviertel anfügen, das er nicht zu billigen vermöge. Ich stimmte seinen Äußerungen bei und wurde ersucht, am zweitfolgenden Tag morgens früh 10 Uhr mich im Königlichen Chalet zu Ostende einzufinden, wohin auch der Bürgermeister von Brügge eingeladen sei. Im Hotel d'Allemagne sei für mich Wohnung bestellt.

In der Villa des Königs zu Ostende traf ich mit dem Beigeordneten Roux von Brügge zusammen, der den abwesenden Bürgermeister Grafen Visart de Bocarme vertrat, und unter Leitung Seiner Majestät wurden die Brügger Pläne, diesmal auf französisch, eingehend besprochen. Es folgte ein Frühstück in der königlichen Familie, wozu wir beide geladen wurden. Ich hatte die Ehre, die Prinzessin Clementine zu Tisch zu führen und in ihr eine sehr unterrichtete Dame kennen zu lernen. Ich saß zwischen ihr und einem Offizier, dessen Name mir entfallen ist. Der König und die Prinzessin führten die Unterhaltung in deutscher Sprache. Leopold II. bemerkte, daß ich hierüber an meinen Nachbar einige Worte der Verwunderung richtete, und äußerte lachend: „Aber wir sind doch eine deutsche Familie." Nachmittags fuhr ich mit Herrn Roux nach Brügge, wo ich nach dem Wunsche des Königs mit der Planbearbeitung betraut wurde und einige Tage verweilte. Es war der erste Akt meines „Hoflebens" gewesen, und ich erinnere mich, daß ich von Brügge an meine Frau und meine damals noch lebenden Eltern über die mir zu Teil gewordene Ehre berichtet und hinzugefügt habe: „und ich bin auf dem Hofparkett nicht ausgeglitten."

Bei einer zweiten Anwesenheit in Brügge lernte ich den Bürgermeister Grafen Visart als einen hochgebildeten kunstsinnigen Herrn kennen, der den königlichen Anregungen

durchaus zugetan war. Er besuchte mich sogar bald darauf in Köln, um sich vom Fortschritt der Planbearbeitung zu überzeugen. Die Pläne wurden dem König eingereicht, erhielten seine Genehmigung und wurden vom „Conseil communal" zum Beschluß erhoben. Später erst erfuhr ich, wie der Grund der persönlichen Einflußnahme Leopolds, abgesehen von dem eigenen lebhaften Interesse für die Städte seines Landes, in der gesetzlichen Bestimmung lag, daß ein städtischer „Plan d'aménagement", insofern er Enteignungen bedingt, „doit être approuvé par le Roi." In der Ausführung scheinen aber doch die Gemeinden ziemlich frei zu sein, denn die Verwirklichung weicht in Brügge beträchtlich von der Planung ab.

Das menschliche Leben ist eine Kette von Ursachen und Wirkungen. An jene Zeit erinnere ich mich gern und dankbar, weil sie mir den Weg bahnte in manche belgischen Städte, so Tournai, Löwen, Lüttich und Brüssel, wo ich mit ähnlichen Aufgaben betraut und durch die Bekanntschaft und Freundschaft mit zahlreichen Verwaltungsbeamten, Industriellen, Rechtsanwälten, Architekten und Ingenieuren erfreut wurde. Der Bedeutendste unter ihnen war wohl der ehemalige Bürgermeister von Brüssel, Karl Buls, als ausgezeichneter Mensch und hervorragender Kunstkenner auf hoher Warte stehend. Zwischen ihm und König Leopold herrschte eine merkwürdige, in den verschiedenen Charakteren begründete Gegnerschaft. Buls, mit dem ich später zu gemeinsamer Arbeit in Rom berufen war, richtete seinen Sinn vornehmlich auf das Historisch-Altertümliche, Malerische, ohne deshalb dem Modernen abhold zu sein. Als er in den letzten Monaten vor dem Kriegsausbruch starb, wurde wie vielen Anderen so auch mir, ein hochverehrter Freund entrissen. In alle die anderen Beziehungen hat der unselige Krieg störend und zerstörend eingegriffen.

Das vierte Zusammentreffen mit Leopold II. geschah unter eigenartigen Umständen. Es war im Juli 1907, als ein Attaché der belgischen Gesandtschaft in Berlin in meiner Wohnung zu Berlin-Grunewald mich aufsuchte, um mir ein Staatstelegramm vorzulegen, durch dessen Inhalt ich ersucht wurde, an einem bestimmten Tag zu angesetzter Nachmittagsstunde bei der schwimmenden Landebrücke am Scheldekai zu Antwerpen mich einzufinden und dort die Ankunft der königlichen Jacht Alberta zu erwarten, um des Königs Gast zu sein. Es versteht sich von selbst, daß ich an der schwimmenden Landebrücke des Scheldekais pünktlich eintraf. Dort fanden sich noch einige Herren ein, Vertreter Antwerpener Behörden. In Bälde erschien die Alberta, von der Einweihung des Zeebrügger Hafens kommend, und legte an der Landebrücke an. Der Empfang war kurz. Die Herren wurden zum Abendessen auf die Jacht gebeten. Mir wurde eine hübsch ausgestattete Kabine als Wohnung angewiesen.

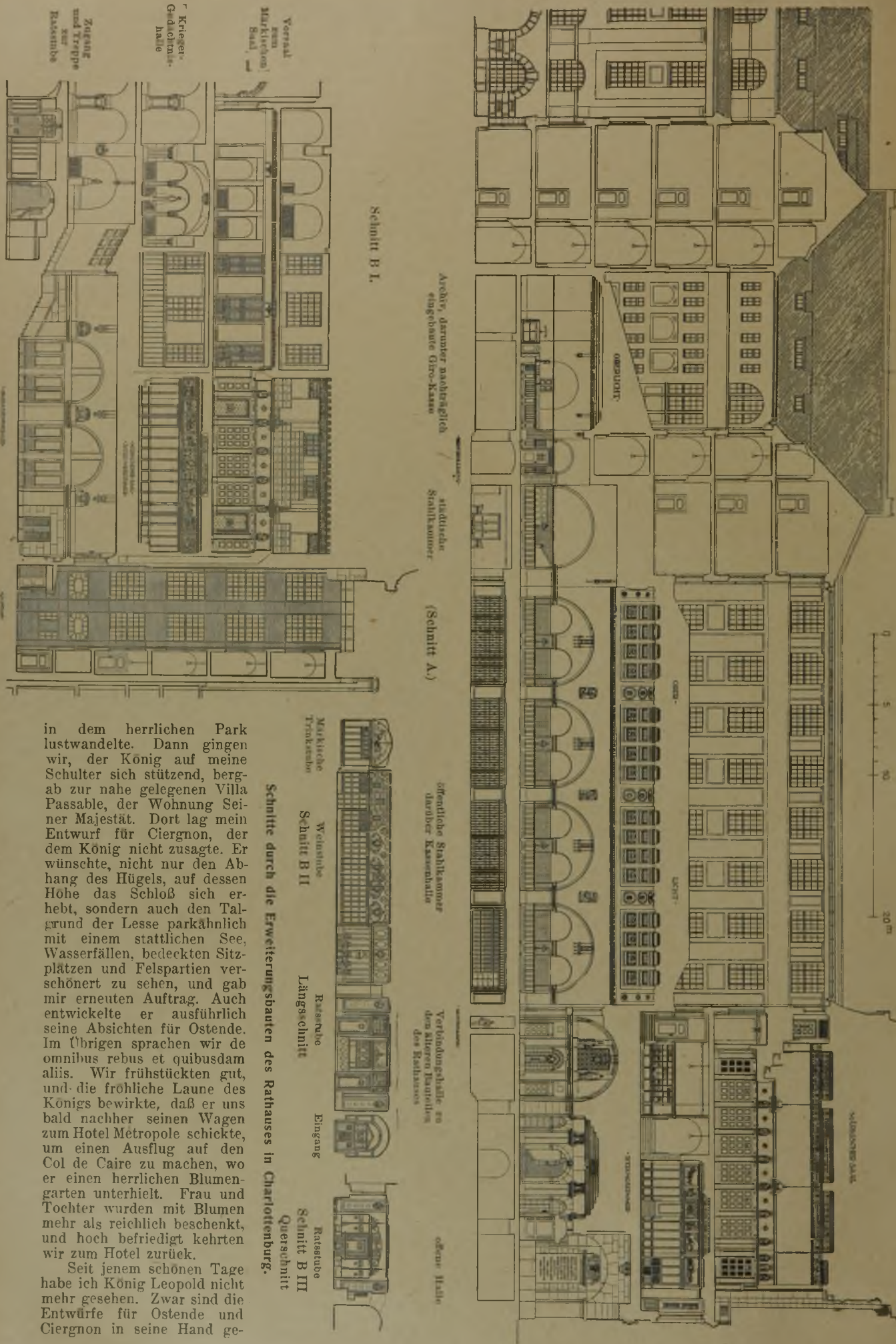
Beim Abendessen saß ich zur Linken des Königs. Zur Rechten saß der Minister der öffentlichen Arbeiten Baron Delbeke, weiter der Gouverneur der Provinz, der Bürgermeister der Stadt, der Oberhofmarschall Graf d'Oultremont, einige hohe Offiziere und Ingenieure, sowie ein mir bekannter Antwerpener Architekt, zusammen 11 oder 12 Personen. Nach Tisch ließ König Weißbart seine Gäste in einen neben dem Speisesaal liegenden Raum führen, dessen Boden bedeckt war von den Lageplänen der Stadt und ihrer Umgebung. Man stellte sich im Kreise auf, und Leopold entwickelte in etwa halbstündiger Ansprache die Örtlichkeiten mit dem Stock auf den Plänen verfolgend, seine Gedanken, Anordnungen und Wünsche über die künftige Gestaltung der Hafen, Eisenbahnen, Parkanlagen, Promenaden und Aussichtspunkte, der großen Verkehrsstraßen und Entwässerungsanlagen, der Wohn-, Industrie- und Geschäftsviertel innerhalb der ganzen Stadterweiterung zwischen der bisherigen und der neu anzulegenden Umwallung. Ausgehend von dem im vorhergegangenen Jahr erlassenen Gesetz über die Erweiterung der Festungs- und Schiffahrtsanlagen erging sich der Monarch in einer so klaren Darlegung der für die Stadterweiterung grundlegenden Fragen, daß den Zuhörer unwillkürlich eine bewundernde Hochachtung ergreifen mußte vor diesem überragenden Geist. Zum Schluß ersuchte der königliche Redner die Vertreter der Behörden, den Verfasser dieser Zeilen, den er im Einverständnis mit seinem zuständigen Minister zur Aufstellung eines Grundplanes für die ganze Stadterweiterung berufen habe, mit Rat und Tat zu unterstützen.

Am folgenden Tage machte der König an der Spitze der berittenen Bürgerwehr eine festliche Fahrt durch Antwerpen, auf welcher ich ihn begleiten durfte. Er stieg aus zur Besichtigung eines neu hergestellten Hafenbeckens nebst Schleuse, zum Besuch einer neuen Handelsschule und seines im Umbau begriffenen Palais an der Place Meir, endlich auf der Grand' Place, wo das Stadthaus an einer Seite von alten Baulichkeiten befreit worden war und wo die geplante Freilegung der benachbarten Kathedrale besprochen wurde. Ich glaubte abraten zu müssen, was zunächst dem Sinn des Königs nicht zu entsprechen schien. Aber die Ausführung ist unterblieben. Zum Mittagessen waren in Antwerpen wohnende Abgeordnete geladen. Die Unterhaltung war vorwiegend politischer Art, angeregt, wenn auch in gebührender Weise zurückhaltend. Leopold II. verhehlte nicht seine Hochachtung vor deutschem, mehr als vor englischem Wesen. Nachmittags verließ er auf dem Eisenbahnweg die Stadt, in welcher ich zur Sammlung von Karten und Planunterlagen sowie zur Anstellung örtlicher Studien zurückblieb.

Die Entwurfsarbeiten nahmen geraume Zeit in Anspruch. Inzwischen aber wurde ich zu einer erneuten Besprechung mit dem König nach Schloß Laeken bei Brüssel befohlen. Diesmal handelte es sich um einige seiner Lieblingspläne, die Anlage einer mit geräumigen Grünflächen auszustattenden Landhaussiedelung unterhalb von Laeken am Ufer des Brüsseler Seekanales und die Umgestaltung der „Allée verte" als Hauptpromenade aus der Stadt nach Laeken. Ferner um die Führung und Ausbildung des äußeren Ringboulevards im Süden der Stadt mit einem Kirchenbau bei Boitsfort. Wiederholt hatte ich die Ehre, den König auf seinen Spaziergängen durch den Laekener Schloßpark zu begleiten. Namentlich besuchten wir die ausgezeichneten Gewächshäuser und den sonderbaren chinesischen Turm. In dem als Kirche eingerichteten Palmenhause zeigte er mir den Stuhl, den er während des Gottesdienstes zu benutzen pflegte, und machte in all seinen Äußerungen einen religiösen Eindruck. Er war ein offener Charakter, ein edler Mensch, plauderte gern über scherzhafte Vorkommnisse, lachte aus vollem Halse über einen gelungenen Witz und strich dabei behaglich seinen langwallenden weißen Bart. Er verhehlte nicht seine Abneigung gegen die Engländer, die ihm in verletzendster Weise grobe Mißstände am Kongo zum Vorwurf machten und den von ihn begründeten Kongostaat, als er ihn seinem Lande zum Geschenk anbot, mit einer für eigennützige Zwecke ausgepreßten Zitrone verglichen. Eine besondere Eigentümlichkeit Leopolds bestand darin, daß er jedem Wortstreit auswich. Hatte man eine der Meinung des Königs entgegengesetzte Ansicht geäußert, so lenkte er mit großem Geschick die Unterhaltung sofort auf einen anderen Gegenstand, sodaß man nur aus der plötzlichen Wendung des Gesprächs die Sachlage erkannte.

Die Antwerpener Pläne wurden im Benehmen mit dem Minister Delbeke und dessen Ingenieuren entworfen. Aber auch der König ließ sich im Herbst 1908 auf seinem Laekener Schloß ausführlichen Vortrag halten, wobei er in manchen Punkten seine Weisungen gab. Bei dieser Gelegenheit legte er mir zwei neue Aufgaben vor: die Verschönerung der Umgebung seines Schlosses Ciergnon bei Villers sur Lesse in der Provinz Luxemburg und die Erweiterung der Stadt Ostende nach Südwesten hin, wo er einen großen Park mit Rennbahn und sonstigen Sporteinrichtungen anzulegen beabsichtigte. Der letzteren Arbeit konnte ich mich erst im folgenden Frühjahr widmen, während Ciergnon alsbald in Angriff genommen werden mußte. Ich erinnere mich lebhaft, daß die Besprechungen hierüber in einem kleinen Pavillon des Laekener Parkes stattfanden, aus wenigen Wohn- und Schlafräumen bestehend, in die der König sich gern für einige Tage zurückzuziehen pflegte. „Hier wohne ich, wenn man mich nicht finden soll," sagte er zu mir, „und ich hoffe," fügte er scherzend hinzu, „daß auch der Tod mich hier nicht wird finden können." Nach Ciergnon, um Einsicht von den örtlichen Verhältnissen zu nehmen, begleitete mich der Hofmarschall Graf d'Oultremont, und ein Entwurf konnte schon nach kurzer Zeit Seiner Majestät übersandt werden.

Zum siebenten und letzten Mal führte mich ein glücklicher Zufall mit König Weißbart an der französischen Riviera im Frühjahr 1909 zusammen. Ich hatte mit meiner Frau und zwei Kindern eine Reise an die Riviera unternommen und mich, von Mentone kommend, für einige Tage im Hotel Métropole zu Beaulieu niedergelassen. Auf einer Spazierfahrt nach Cap Saint-Jean wies der Kutscher mit dem Peitschenstiel nach dem Meeresufer hin mit den Worten: „voilà la maison du Roi des Belges." Und der Mann hatte Recht. Wir hörten, daß der König anwesend sei, und ich schrieb mich alsbald in das in der Halle aufliegende Fremdenbuch ein. Die Folge war eine Einladung, am anderen Morgen, einem Sonntag, Seine Majestät beim Austritt aus der Kirche zu begrüßen und zu ihm in sein Auto zu steigen. Das geschah zur großen Freude der Meinigen, die ihren Photographenkasten in Positur gebracht hatten. Das Auto fuhr bergauf zum Tor der Villa des Cèdres, wo die Baronin Vaughan, seine kirchlich, nicht staatlich angetraute Gattin, wohnte. Er machte ihr einen kurzen Morgenbesuch, während ich in Gesellschaft des Gärtners



Schnitte durch die Erweiterungsbauten des Rathauses in Charlottenburg.

in dem herrlichen Park lustwandelte. Dann gingen wir, der König auf meine Schulter sich stützend, bergab zur nahe gelegenen Villa Passable, der Wohnung Seiner Majestät. Dort lag mein Entwurf für Ciergnon, der dem König nicht zusagte. Er wünschte, nicht nur den Abhang des Hügels, auf dessen Höhe das Schloß sich erhebt, sondern auch den Talgrund der Lesse parkähnlich mit einem stattlichen See, Wasserfällen, bedeckten Sitzplätzen und Felspartien verschönert zu sehen, und gab mir erneuten Auftrag. Auch entwickelte er ausführlich seine Absichten für Ostende. Im Übrigen sprachen wir de omnibus rebus et quibusdam aliis. Wir frühstückten gut, und die fröhliche Laune des Königs bewirkte, daß er uns bald nachher seinen Wagen zum Hotel Métropole schickte, um einen Ausflug auf den Col de Caire zu machen, wo er einen herrlichen Blumengarten unterhielt. Frau und Tochter wurden mit Blumen mehr als reichlich beschenkt, und hoch befriedigt kehrten wir zum Hotel zurück.

Seit jenem schönen Tage habe ich König Leopold nicht mehr gesehen. Zwar sind die Entwürfe für Ostende und Ciergnon in seine Hand ge-

langt. Aber der beabsichtigte mündliche Vortrag ist nicht zustande gekommen, weil der König im Herbst schwer erkrankte. Gegen Ende des Jahres starb er Gott ergeben in Gegenwart des Erzbischofs von Mecheln — und zwar, seltsame Fügung, in jenem kleinen Pavillon zu Laeken, wo er sich den Nachforschungen des Todes glaubte entziehen zu können! In seinem Testament hat er die bedeutende Summe von 50 Millionen Franken ausgesetzt, die für die Ausführung seiner Ostender Pläne verwendet werden soll. Er dachte, lebte und starb als König.

Nach dem Tod Leopolds hat der Minister Delbeke mir bei den Arbeiten in Antwerpen sein volles Vertrauen bewahrt. Nicht weniger sein Nachfolger, Minister Helleputte, der mir die Entwürfe für die Gestaltung und Bebauung der Gemeinden Austrueveel, Oorderen, Wilmarsdonk und Erckeren in der Umgebung der neuen Hafenbecken nördlich von Antwerpen übertrug. Leider hat die noch immer nicht erloschene Kriegsstimmung es bis jetzt verhindert, daß Honorar und Reisekosten mir vergütet werden. Auch manche andere Unfreundlichkeit ist mir von ehemaligen belgischen Freunden widerfahren. Das ändert aber nichts an meinen besten Wünschen für die Stadt Antwerpen, die nach Überwindung der Kriegsschäden und des Deutschenhasses einer gesegneten Zukunft entgegen gehen möge.

Dem großen König sei ein treues, tief ergebenes Andenken bewahrt! — Meminisse juvat. —

Von der 47. Abgeordneten-Versammlung des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine zu Lübeck.

(Schluß).

Ueber die Beziehungen zu anderen Verbänden ist aus den Verhandlungen zu erwähnen, daß die Versammlung es für wünschenswert betrachtete, wenn die Verbandsvereine korporativ in die Ortsgruppen des Reichsbundes Deutscher Technik eintreten und dort ihren Einfluß geltend machen. Der Verbandsvorsitzende gehört außerdem dem engeren Vorstand des RDT. an. Gebilligt wurden die Verhandlungen, die der Vorstand mit dem österreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein geführt hat, im Hinblick auf ein engeres Zusammengehen mit einem unter Führung dieses Vereins zu begründenden österreichischen Verband der Architekten- und Ingenieur-Vereine auf akademischer Grundlage. Die Bildung des Verbandes ist demnächst abgeschlossen. Auch mit dem Verbande Deutscher Diplom-Ingenieure wird eine engere Arbeitsgemeinschaft angestrebt, was ebenfalls lebhafte Zustimmung der Versammlung findet. Der Danziger Verbandsverein und die dortige Ortsgruppe des VDDI. werden sich jetzt zu einem einheitlichen Verein verschmelzen, der beiden Verbänden weiter angehören wird. Mit einer Reihe von anderen Vereinen und Verbänden arbeitet der Verband bereits in gemeinsamen Ausschüssen, so mit dem Bund Deutscher Architekten, der Deutschen Gesellschaft für Bauingenieurwesen, dem Verein Deutscher Ingenieure usw. In dem von den 14 bedeutendsten technischen Verbänden auf dem Gebiete des Bau- und Maschinenwesens gebildeten Ago-Ausschuß für die Gebührenordnung führt der Verbandsdirektor gleichzeitig die Geschäfte. Die Versammlung stimmt dem zu, daß diesem Ausschuß größere Selbständigkeit als bisher in Bezug auf die Festsetzung von Teuerungszuschlägen usw. gegeben wird, und genehmigt auch die Bildung eines Gemeinsamen Ausschusses mit dem BDA., zur Vorbereitung aller die Gebühren der Architekten betreffenden Fragen.

Grundsätzlich angenommen wird ferner eine mit dem BDA. gemeinsam verfaßte Arbeit, betr. einen Vertrag zwischen Architekt und Bauherrn, in den die wichtigsten Punkte der s. Zt. vom Verbande herausgegebenen „Bestimmungen über die zivilrechtliche Verantwortlichkeit der Architekten und Ingenieure" mit hinein gearbeitet worden sind, jedoch mit der grundsätzlichen Änderung, daß der Vertrag nach neuerer Rechtsanschauung als Werkvertrag aufgefaßt wird, was für die rechtliche Stellung des Architekten gewisse Vorteile bietet. Die Versammlung beschließt im Einvernehmen mit anderen Verbänden, einen ähnlichen Vertrag für Bauingenieure aufzustellen. Grundsätzliche Annahme findet auch die Arbeit des mit dem „Wirtschaftsbund für das Baugewerbe", dem „Innungsverband Deutscher Baugewerksmeister" und dem „Bund Deut-

Arbeits-Abteile für die Stahlfach-Inhaber.

Anordnung der Stahlfächer in einer Abteilung der Stahlkammer.
Die Erweiterungsbauten des Rathauses in Charlottenburg.
Architekt: Stadtbaurat a. D. Baurat Professor Heinrich Seeling in Berlin-Grunewald.

scher Architekten" gemeinsamen Ausschusses für die Aufstellung von für das ganze Reich gültigen Bedingungen für die Vergebung von Bauarbeiten. Vor zwei Jahren sind bereits die allgemeinen Bedingungen genehmigt worden, jetzt handelt es sich um besondere Bedingungen für Erd-, Maurer- und Zimmerarbeiten, namentlich auch hinsichtlich des Aufmaßes und der Verrechnung. Es war bei den Maurerarbeiten nicht leicht, die weit auseinander gehenden Gepflogenheiten in Norden und Westen Deutschlands miteinander zu vereinen. Bei den Verhandlungen in Lübeck kamen auch Widersprüche aus Süddeutschland, besonders aus Württemberg; die Vertreter von dort erklärten, die Aufstellung von besonderen Bedingungen, die im ganzen Reich Anerkennung finden würden, überhaupt kaum für möglich und wünschenswert. Diese Frage soll noch nachgeprüft werden. Im übrigen ist beschlossen worden, die Arbeiten als Material dem Reichsverdingungsausschuß zu überreichen, der unter Führung des Reichsschatzministeriums gebildet worden ist, und in den der Verband auch einen Vertreter, Herrn Stadtbaurat Winterstein, Berlin, entsandt hat. Die Arbeiten dieses Ausschusses werden wohl noch lange Zeit bis zu ihrem Abschluß gebrauchen, inzwischen sollen die vom Verbande aufgestellten Bedingungen im Kreise der beteiligten Vereine auf ihre praktische Brauchbarkeit geprüft werden. —

Einen besonderen Punkt der Tagesordnung bildet eine Aussprache über die Frage der Notwendigkeit des engen Zusammenschlusses zwischen Architekt und Bauingenieur. Der Verband hat von seiner Gründung an die Interessen beider Fachrichtungen zu vertreten gesucht und hat seine doppelseitige Zusammensetzung als einen Vorzug betrachtet. Erst in neuester Zeit haben sich Trennungsbestrebungen geltend gemacht, nachdem an den Technischen Hochschulen ja schon vor längerer Zeit die fachwissenschaftliche Trennung hat vorgenommen werden müssen wegen der großen Aufgaben, die in jeder der beiden Fachgebiete zu bewältigen sind. Eine Personalunion des schaffenden Baukünstlers und des Ingenieurs ist daher heute nicht mehr möglich, wohl aber ist ein engeres Zusammenarbeiten bei den großen Aufgaben unserer Zeit schon bei der Planung, ein gegenseitiges Achten und Verstehen, ein Sichhineindenken in die Aufgaben der anderen Fachrichtung, beim Ingenieur ein ausgesprocheneres schönheitliches Empfinden, beim Architekt eine stärkere Betonung des über der Form etwas vernachlässigten technisch-wirtschaftlichen Denkens notwendig, um den Forderungen unserer Zeit zu entsprechen und die Stellung der Architekten und Ingenieure zu festigen und zu mehren. Das war der Grundzug der kurzen Berichte, die zu dieser Frage von den Herren Geh. Ob.-Brt. Saran, Berlin, Min.-Rat Dantscher, München, Ob.-Reg.-Brt. Mayer, Stuttgart Baudirektor Leo, Hamburg und Ob.-Brt. Guth, Berlin, vom einen Berichterstatter mehr vom künstlerischen, vom anderen mehr vom technisch-wirtschaftlichen, vom letzten vorwiegend vom organisatorischen Standpunkt aus, erstattet wurden, und ebenso der sich anschließenden Aussprache, in der Herr Prof. Dr.-Ing. Stiehl, Berlin, namentlich noch einmal die künstlerische Seite der Frage betonte.

Durch die Berichte, namentlich denjenigen des Herrn Ob.-Brt. Guth, Berlin, wurden die Verhandlungen schon auf einen anderen Punkt der Tagesordnung hinüber geleitet, der die Neuorganisation in Staat und Gemeinden und die Stellung der Techniker in der Verwaltung zum Gegenstand hatte. Redner knüpfte in seinen Ausführungen im besonderen an die preußischen Verhältnisse an. Er gab ein Bild von der Entwicklung der Staatsverwaltung, die zu einer immer weiter gehenden Zersplitterung des Bauwesens, und dementsprechend einem immer geringeren Einfluß der Techniker und des technisch wirtschaftlichen Denkens in der Verwaltung, geführt hat. Deshalb ist von breitesten technischen Kreisen und nicht zuletzt vom Verbande seiner Zeit die Forderung der Schaffung besonderer Bauten-Ministerien gestellt worden. Dann kam die Zusammenfassung der Eisenbahn- und Wasserbauverwaltung zu einer Reichsbehörde, sodaß dieser Gedanke nicht mehr durchführbar erschien. Die nun nachfolgende weitere Zersplitterung war aber in wirtschaftlichem und verwaltungstechnischem Sinne ein Unding, es hätte vielmehr, wie vom Verbande auch schon gefordert worden ist, eine Zusammenfassung aller Bauetats der verschiedenen Ressorts an einer Stelle erfolgen sollen. Nur so würde es möglich sein, zwischen den einzelnen Ressorts ausgleichend zu wirken, sich die an einer Stelle gewonnenen Erfahrungen auch an anderer nutzbar zu machen. Der Abgeordnete Garnich hat im preuß. Abgeordnetenhaus diese Frage kürzlich wieder aufgegriffen und den Antrag gestellt, schon im Staatshaushalt für 1923 die Bauangelegenheiten in einem Haushaltplan zu vereinigen. Die Versammlung spricht ihm dafür ihren Dank aus und beschließt, durch Eingaben an die betr. Stellen diesen Antrag nachdrücklich zu unterstützen. In den übrigen Ländern soll dann, soweit die Verhältnisse ebenso liegen, in gleichem Sinne vorgegangen werden.

Die Versammlung tritt außerdem für die Bildung besonderer technischer Ausschüsse in allen Parteien ein, wie ein solcher zuerst von der deutschnationalen Volkspartei unter Zuziehung auch außerhalb des Reichstages stehender Techniker eingerichtet ist. Die Vereine sollen in diesem Sinne wirken und sich bereit erklären, mitzuarbeiten.

Eine besondere Frage ist die der städtischen Verwaltungen. Herr Beigeordneter Ehlgötz, Essen, hat nach Umfrage bei den Vereinen eine interessante, wenn auch noch nicht vollständige Statistik aufgestellt, die ein Bild gibt von der Verteilung der Techniker in leitenden Stellungen in den verschiedenen Ressorts der kommunalen Verwaltungen. Auch hier tritt der Techniker immer weiter zurück, und in der z. Zt. zur Beratung stehenden preuß. Städteordnung ist vom Techniker in der Leitung der Stadtverwaltung nicht die Rede, nur vom juristisch vorgebildeten Verwaltungsbeamten, der für die größeren Städte in der obersten Leitung gefordert wird. Es wird beschlossen, auch die Festlegung der Techniker im Gesetz zu fordern, was auch bereits vom Reichsbund Deutscher Technik geschehen ist.

Die Ausführungen von Ob.-Brt. Guth enthielten übrigens auch eine Mahnung an die Privatarchitekten, doch nicht durch Bekämpfung der Baubeamten in ihrer bisherigen Form das Ansehen der Technik und damit sich selbst zu schädigen. Im Gegenteil müßten die im freien Berufsleben stehenden Techniker die Baubeamten im Kampf gegen die Verwaltungsbeamten unterstützen, ihnen helfen, eine ausgedehntere Stellung in der Verwaltung zu gewinnen, denn dann würden sie dort so viele Aufgaben finden, daß sie von selbst den freien Architekten das Bauen mehr und mehr überlassen würden. Umgekehrt ging aber auch eine Mahnung an die Baubeamten, nicht in das Arbeitsgebiet der freien Techniker einzudringen, ihnen Konkurrenz machen zu wollen. Es wurden zwar zu dem neuen Erlaß der Reichsressorts über die Nebentätigkeit der Beamten keine Beschlüsse von der Versammlung gefaßt, es kam aber doch mehrfach auch durch den Vorsitzenden zum Ausdruck, daß eine schrankenlose und unkontrollierbare Nebentätigkeit der Beamten nicht gebilligt werden könne.

Einen überaus wichtigen Punkt der Tagesordnung bildete schließlich die Verhandlung über die Frage des Wohnungsproblems. Berichte wurden dazu erstattet von Mag.-Brt. de Jonge, Hannover, dem Vorsitzenden des Siedlungs- und Bauordnungsausschusses des Verbandes, und Ob.-Reg.-Brt. Schenck, Frankfurt a. M., Referent der dortigen Eisenbahndirektion in dieser Frage. Ersterer gab zunächst ein Bild von dem Wohnungsbedürfnis — über das wir übrigens bis heute keine zuverlässige Statistik besitzen — und die bisherigen Versuche zur Behebung der Wohnungsnot durch Beschlagnahme von Wohnungen, Teilung, Ausbau bisher nicht zu Wohnzwecken dienender Räume, durch Wohnungsluxussteuer, Überteuerungszuschüsse und schließlich die Wohnungsbauabgabe. Nur in der letzteren kann Redner einen Erfolg sehen, jedoch müsse sie erheblich weiter ausgebaut werden. Redner untersucht die tragbaren Grenzen einer solchen Belastung der Allgemeinheit. Auch die sozialen Baubetriebe usw., werden kurz gestreift. Redner stellt sich zum Schluß auf den Standpunkt, daß die Entschließung, die der Verband im Vorjahre in Heidelberg gefaßt hätte, auch heute noch durchaus als zutreffend betrachtet werden dürfte. Herr Schenck beschränkt sich auf die Erweiterung der notwendigen steuerlichen Maßnahmen, die notwendig wären, um die Baulust anzuregen, und das Risiko, das der privat Bauende eingehen muß, in bestimmte Grenzen festzulegen. Er verweist dabei auf ausländische, namentlich amerikanische Vorgänge.

In der sich anschließenden lebhaften Aussprache treten namentlich die Hrn. Beigeordneter Ehlgötz, Essen, und Baudir. Alb. Gut, Leiter des Wohnungswesens in München, hervor. Ersterer beleuchtet namentlich auch die Tätigkeit und Erfolge der sozialen Baubetriebe, die in Essen anfangs zwar sehr billig gearbeitet hätten, sich in ihren Preisen aber immer mehr den mit Gewinn arbeitenden Unternehmungen näherten. Ihre besonders große Wirtschaftlichkeit könne also nicht anerkannt werden. Auch er steht auf dem Standpunkt, daß die Heidelberger Entschließung auch heute noch gelten könne. Herr Gut kann sich nicht ganz auf den lediglich verurteilenden Standpunkt bzgl. der verschiedenen bisherigen Maßnahmen zur Behebung der Wohnungsnot stellen und warnt, wenn er auch

wie jeder Techniker die Zwangswirtschaft an sich verwerfen müsse, doch vor zu raschem Abbau derselben, damit nicht ein Chaos entstehe. Er weist ferner darauf hin, daß der 13. Ausschuß des Reichstages, der sich mit der Forderung des Wohnungswesens befaßt, demnächst wieder vor wichtigen Beschlüssen stehe. Hier müßten die Techniker im verstärkten Maße zugezogen werden, danach müsse der Verband streben, denn dort würden die Fragen in der Hauptsache schon entschieden. Redner ist selbst übrigens zur nächsten Sitzung des Ausschusses anfangs September eingeladen worden.

Das Schlußergebnis ist das Festhalten an der alten Entschließung in Heidelberg*), die eine allmähliche Rückkehr zur freien Wohnungswirtschaft zur Behebung der Wohnungsnot als notwendig erachtet und, bis diese durchgeführt ist, zunächst die Einhaltung bestimmter Richtlinien empfiehlt. Diese beziehen sich auf die Aufstellung von planvollen Bauprogrammen, die Beschaffung von Mitteln durch Erhöhung der Mieten und eine hieraus zu gewinnende Abgabe, auf steuerliche Erleichterungen für Neubauten usw. Sie treten gegen eine Bevorzugung der Genossenschaften und sozialen Baubetriebe sowie des Flachbaues, überhaupt gegen eine Behandlung des Problems von politischen Gesichtspunkten ein, während es tatsächlich eine der größten Aufgaben technisch-wirtschaftlicher Art ist und verlangen eine Dezentralisierung bei der Verteilung der Mittel und Baustoffe und eine verstärkte Mitwirkung der Techniker in allen diesen Fragen.

Aus den technisch-wissenschaftlichen Arbeiten des Verbandes sei zum Schluß noch die Herausgabe des Werkes über „Das Deutsche Bürgerhaus" erwähnt. Im Vorjahr konnte bekanntlich das I. Heft Schlesien, bearbeitet von Dr. Burgemeister, Breslau, herausgegeben werden, das guten Absatz gefunden hat. Die Zeitverhältnisse zwingen jetzt zu einer Heraufsetzung des Preises auch für Verbandsmitglieder, um aus dem Erlös weitere Mittel für die Fortsetzung der Arbeiten zu gewinnen. Fertig vor liegt das II. Heft Elsaß, bearbeitet von Prof. Staatsmann, früher Straßburg jetzt Karlsruhe. Die erforderlichen mechanischen Herstellungskosten für das neue Heft betragen heute etwa soviel, wie seiner Zeit für die Bearbeitung und Herausgabe des ganzen Werkes veranschlagt war. Trotzdem soll versucht werden, bei interessierten Kreisen die Mittel zusammen zu bringen. Herr Prof. Dr.-Ing. O. Stiehl, Berlin, der Vorsitzende des Arbeitsausschusses, richtete außerdem einen Appell an alle Vereine und Mitarbeiter, doch in ihren Arbeiten auf alle Fälle fortzufahren, damit das Werk vollendet vorliegt, wenn wieder bessere Zeiten eintreten, die uns seine Herausgabe gestatten.

Außer der Tagesordnung wurde noch eine Stellungnahme des Verbandes zur „Technischen Nothilfe" angeregt. In Braunschweig war vor 2 Jahren diese Frage schon einmal angeschnitten worden. Die Meinungen waren damals geteilt, es wurden dem Einzelnen überlassen, wie er sich zu dieser Einrichtung stellen wolle. Nunmehr aber wurde einstimmig der Überzeugung Ausdruck gegeben, daß die Technische Nothilfe unter den jetzigen Verhältnissen für die Aufrechterhaltung unserer lebenswichtigen Betriebe eine unumgänglich notwendige Einrichtung sei, die die vollste Unterstützung der technischen Kreise verdiene. Es wurde beschlossen, daß der Verband korporativ beitreten solle, während die Einzelvereine in die örtlichen Organisationen eintreten, und durch ihre Mitglieder dort praktische Arbeit leisten sollen.

Der Verband darf auf seine diesjährige Tagung als eine erfolgreiche und für seine weitere innere Entwicklung und äußere Tätigkeit entscheidende zurückblicken. — Fr. E.

*) „Deutsche Bauzeitung", 1921, S. 364 vollinhaltlich abgedruckt.

Luftbild und Kartenrelief im Dienst des Bau- und Siedlungswesens.

Unter der Leitung des Reichsministeriums des Innern und unter Beteiligung des Reichsarchivs in Potsdam, des Reichsamtes für Landesaufnahme, der Deutschen Luftreederei Berlin, der Optikon G. m. b. H. Berlin und der Kartographischen Relief G. m. b. H. München wird auf der Mitteldeutschen Ausstellung in Magdeburg eine Ausstellung: „Das Luftbild im Dienst des Bau- und Siedlungswesens" gezeigt. Es werden damit die neuen technischen Hilfsmittel der Flugzeug-Photographie sowie der Kartenreliefs weiten Kreisen, insonderheit den Fachleuten des Bau- und Siedlungswesens, den Behörden, Stadtverwaltungen, Baugenossenschaften und Siedlungs-Gesellschaften bekannt gegeben. Das Luftbild gewährt eine anschauliche Darstellung der Erdoberfläche. Es ist darum geeignet, durch Vergleich Karten und Pläne zu überprüfen, sie zu ergänzen und zu berichtigen, was besonders für die Aufstellung von Grundplänen bei der Planung neuer Bauanlagen von Bedeutung ist.

Das schnelle und bewegliche Flugzeug vermag ein Gelände rasch zu überfliegen. So lassen sich Wechsel-Erscheinungen auf der Erdoberfläche im Bild festhalten (wie Hoch- und Niedrigwasser, Überschwemmung und Trockenheit), unzugängliche Gebiete aufnehmen (wie im Wattenmeer und im Hochgebirge) oder die Veränderungen im Bett von Gebirgsflüssen und an Strommündungen zeigen. Das Ausstellungsgut des Reichsamtes für Landesaufnahme (Photogrammetrische Abteilung) gibt hierfür beweisende Beispiele.

Die Luftbild-Messung, d. h. die Neuherstellung von Karten aus Luftaufnahmen, ist durch die Arbeiten der Optikon G. m. b. H. gefördert worden, und zwar auf stereophotogrammetrischem Weg mit Hilfe des Autokartographen, der von der Firma G. Heyde G. m. b. H. in Dresden nach Angaben von Prof. Hugershoff gebaut worden ist. Das Reichsamt für Landesaufnahme (Sachsen) hat den guten praktischen Erfolg des Autokartographen bestätigt. Die Präzisionsreliefs der Kartographischen Relief G. m. b. H. geben nach den Schichtlinien-Angaben von Karten nach Länge, Breite und Höhe maßstäblich genaue Reliefs mit aufgeklebter Karte, die auch jeden Farbenaufdruck enthalten können. Die Reliefs sind unveränderlich, nicht zerbrechlich und können mit gleicher Genauigkeit in großer Zahl hergestellt werden. Sie sind vermessungstechnisch von Wert und haben durch ihre plastische Gelände-Wiedergabe wesentliche Bedeutung für die Arbeiten des Hoch- und Tiefbautechnikers beim Entwerfen und für das Klarlegen der Zweckmäßigkeit von Neuplanungen und werden endlich für Land- und Forstwirtschaft und ganz allgemein im Unterricht für Schulen aller Art vortreffliche Dienste leisten können.

Das Bildmaterial des Reichsarchivs und der Deutschen Luftreederei gibt einen Überblick über die weitere Verwertung des Luftbildes als Veranschaulichungsmittel für Bau- und Wirtschaftsaufgaben aller Art. Die Bildabteilung der Luftreederei befaßt sich mit der Herstellung von Neuaufnahmen für vermessungstechnische und für die im Folgenden genannten wirtschaftlichen Zwecke.

Das Luftbild gibt eine anschauliche Vorstellung von der Landschaft und damit eine Unterlage für die Entwurfs-Bearbeitung, indem es dahin führt, die Gegebenheiten der Örtlichkeit für eine praktisch-zweckmäßige und ästhetisch einwandfreie Planung auszunutzen. Es zeigt fertige Bauanlagen und damit die Wirtschaftlichkeit von Bebauungsplänen, die Baudichte und die gesundheitlich und seelisch unzulänglichen Verhältnisse in unseren Großstädten, Verbesserungsmöglichkeiten durch Anlage von Freiflächen und Kleinsiedlungen, die Verkehrsführung und den Verkehr auf Straßen und Plätzen, die Entwicklung der Städte. So wird das Luftbild für den Städtebau, für die Sozialfürsorge, die Verkehrstechnik, die Jahrbücher der Städte ein nützliches, dienendes Hilfsmittel. Bilder von Anlagen des Tiefbaues zeigen die Anwendung für diese Gebiete und der Binnenschiffahrt. Sie geben weiter und ebenso die Bilder von Dorf- und Stadtsiedlungen anschauliches Unterrichtsmaterial für die Hoch- und Fachschulen und weiter für die Heimat- und Siedlungskunde im allgemeinen Unterricht an Volks- und höheren Schulen. Sie zeigen nicht nur die Erscheinungsform, sondern lassen auch die Bedingungen für die Gestaltung der Siedlung ablesen: Landschaft, Volkstum, Verteidigung, Wirtschaft, Gewerbe, Handel, politische Verhältnisse.

Endlich sei auf die Verwertung der Flugzeug-Photographie für Werbezwecke hingewiesen. Das lebendige Luftbild spricht nachdrücklicher zu uns, als es sonst ein zeichnerisches Darstellungsmittel zu tun vermag; es lenkt wegen des ungewohnten Aufnahmestandortes die Aufmerksamkeit auf sich und läßt das Bild eingehender studieren. So wird es für Bäder und Kurorte, für Sanatorien und Einzelhäuser, Schlösser und Güter, Vergnügungsetablissements und vornehmlich für industrielle Unternehmungen mit ganz besonderem Nutzen Verwendung finden können.

Ein Literatur-Verzeichnis und eine Reihe von Berichten mit Bildern vollendet die Ausstellung, deren Zusammenstellung von Regierungsbaumeister Dr.-Ing. Ewald, Studienrat an der Staatlichen Baugewerkschule Neukölln, besorgt worden ist.