DEUTSCHE BAUZEITUNG

57. JAHRGANG. * * № 45. * * BERLIN, DEN 6. JUNI 1923.

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

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

Der Umbau des Alten Rathauses und der Neubau des Stadtparlamentes in Köln a m Rhein

Von Architekt Baurat Hubert Ritter in Köln.

(Fortsetzung aus No. 44.)

Das Sprechzimmer des früheren Oberbürgermeisters wurde mit einer einfachen Eichenholz-Vertäfelung und einer sehr feinen ornamentierten Balkendecke aus dem schon genannten Haus Stampfer, Rothgerberbach 52 in Köln, versehen.

Es mag bei dieser Gelegenheit darauf hingewiesen werden, daß eine wichtige Aufgabe innerhalb der vorliegenden baulichen Veränderungen des Rathauses darin bestand, die alte vorhandene Heißwasserleitung gegen eine neuzeitliche Warmwasseranlage auszuwechseln. Die Rohre der alten Heizung lagen im Fußboden und gaben bei der außergewöhnlich hohen Temperatur des Heißwassers Anlaß zu ständiger Staubverbrennung, ein Umstand, der besonders bei langanhaltenden Sitzungen unerträgliche Verhältnisse herbei führte. Die Durchführung einer neuen Heizungsanlage in einem historischen Gebäude mit schweren Gewölben, reichen Stuckdecken usw. ist immer mit großen Schwierigkeiten verbunden. Im vorliegenden Fall kam der ungünstige Umstand hinzu, daß die Fensterwände nach dem Altenmarkt zu, an der die Heizkörper aufgestellt werden sollten, völlig in dünne, schwer belastete Pfeiler aufgelöst sind. Es wurde deshalb versucht, die Steigröhren der Heizung an den Fensterwänden empor zu führen, ohne dabei die Pfeiler einzuschlitzen. Diese Steigröhren wurden dann dadurch verdeckt, daß man die Fensterpfeiler in ihrem Querschnitt entsprechend verbreiterte, wodurch der große ästhetische Vorteil tiefer Fensternischen erzielt wurde.

Das Vorzimmer des Oberbürgermeisters (S. 200) wurde aus Rücksicht auf den Raummaßstab des Amtszimmers niedrig gehalten und dieser niedrige Eindruck durch eine schwere Balkendecke, die auf Motive im Rathaus zu Fournes zurückgeht, verstärkt. Der Schmuck des sonst einfachen Raumes bestand in einem Gobelin und einer Anzahl guter Biedermeier-Möbel, die zum Teil aus der Fastenrath-Stiftung, zum Teil aus dem früheren Waisenhaus stammen. Der ruhige Eindruck dieses Raumes wurde später leider durch 2 Türen gestört, die im Jahr 1918 durch Hrn. Bauinspektor Klewitz im Anschluß an dessen Umbauarbeiten im Haus Altermarkt No. 11 gebrochen werden mußten.

Das Zimmer des Oberbürgermeisters wurde zunächst auf etwa die doppelte Größe des bisherigen Raumes gebracht und damit die Möglichkeit eines unmittelbaren Ausganges nach der Rathausdiele geschaffen. Die Vertäfelung sowie die Schränke und Möbel in diesem Raum fußen auf dem bergischen Barock, die Stuckdecke lehnt sich in ihrer Komposition an diejenige des Muschelsaales an, wobei die Medaillons in den Ecken, ebenso wie dort, die 4 Elemente zur Darstellung bringen. Die bildhauerische Bearbeitung dieser Modelle sowie des hölzernen Kronleuchters stammen von dem Bildhauer Erwin Haller, die plastischen Arbeiten „Krieg und Friede" über den beiden Türen von dem Bildhauer Wallner. Die gesamten Holzarbeiten in diesem Raum, sowohl die Vertäfelung wie die Möbel und der Fußboden, wurden von der Firma Pallenberg ausgeführt (S. 200 und 218).

Den Mittelpunkt der Raumgruppe für die Spitze der Verwaltung sollte die Rathausdiele bilden, sie gelangte jedoch in jener Zeit infolge der kriegerischen Ereignisse nicht mehr zur Ausführung. Es war geplant, eine reichgeschnitzte Wendeltreppe nach dem oberen Stockwerk zu führen, die Decke mit Stuckrahmen zu überziehen und die Wände mit einer Holzvertäfelung zu bekleiden. Bisher wurden nur die Türen ausgeführt, die aus den beschriebenen Räumen in diese Diele mündeten. Sie wurden nach Art der Brettertüren, die in Köln ebenso häufig waren wie die Füllungstüren, ausgebildet, mit tiefen Leibungen, um hier das öffnende Motiv der Tür voll zur Geltung kommen zu lassen.

Im Jahr 1918 wurde endlich im Rathausturm über dem Senatssaal ein großer achteckiger Raum, der bisher zum Abstellen von Akten verwandt wurde, zu einem Sitzungssaal ausgebaut. Die dort vorhandene Hängesäule konnte auf Grund eingehender statischer Berechnungen nach dem Abtransport der schweren Aktenbündel entfernt werden. Der vorhandene hölzerne Unterzug wurde mit Stuck ummantelt, ein neuer Fußboden und eine neue Tür wurden eingebaut.

Aus den vorstehenden Darlegungen mag hervorgehen, daß der Architekt bei den baulichen Änderungen im Kölner Rathaus nicht so sehr bestrebt war, Zeugnisse moderner Innenarchitektur zu schaffen, als vielmehr im Inneren des alten Rathauses eine Raumfolge entstehen zu lassen, in welcher die vorhandenen historischen Säle, vor Allem der „Hansasaal" und der „Muschelsaal", als Hauptmomente harmonisch gegliedert waren, eine Raumfolge, die in ihrer architektonischen Auffassung dem Äußeren des alten Kölner Rathauses gerecht wurde.

Unter diesem Gesichtspunkt mag es gerechtfertigt erscheinen, daß der Architekt bei der Ausstattung der neuen Räume eine Reihe alter Bauteile aus alten Kölner Bürgerhäusern, sei es im Original, sei es im Abguß, verwandte und daß er sich auch bei neuen Teilen eng an die guten alten Kölner Bauformen anschloß.

Der Gedanke, alte Bauteile zu verwenden, lag umso mehr nahe, als damals aus Anlaß der großen Straßendurchbrüche in Köln eine ganze Reihe sehr guter alter Bürgerhäuser niedergelegt werden mußten und weil es wohl keine bessere Gelegenheit gab, diese guten Kölner Bauformen der Bevölkerung allgemeiner und lebendiger vorzuführen, als durch ihren Einbau in das Kölner Rathaus.

Teilansicht des Dienstzimmers des Oberbürgermeisters.

Tür im Dienstzimmer des Oberbürgermeisters.

Es ist dem Architekten eine angenehme Pflicht, dem verstorbenen städtischen Konservator Geh. Baurat Heimann und Oberbaurat Verbeek für die wertvollen Ratschläge bei Ausführung der geschilderten Bauarbeiten zu danken, ebenso seinen Mitarbeitern, den städtischen Architekten Ohndorf und Padberg. Das Kölner Handwerk, das ganz ausschließlich zur Ausführung des geschilderten Umbaues herangezogen wurde, mag sich mit Recht dieser Arbeiten rühmen. —

(Schluß folgt.)

Die Frage der Stadtschnellbahnen für Dresden.

Der Professor an der Technischen Hochschule in Dresden, Geheimer Hofrat Ewald Genzmer, hielt kürzlich im Fortbildungskurs für Ingenieure an der Technischen Hochschule Dresden einen Vortrag über die Frage der Bedeutung der Stadtschnellbahnen für Dresden, der über Sachsen hinaus Interesse finden dürfte und den wir daher im Auszug wiedergeben:

Dresden ist im Vergleich mit anderen Großstädten derselben Einwohnerzahl erfreulicherweise sehr weiträumig bebaut. Das gilt in noch höherem Maß von seinen Vororten und den sonstigen unmittelbar angrenzenden Ortschaften, die zwar zurzeit noch nicht nach Dresden eingemeindet sind, die aber mit der Stadt Dresden eine wirtschaftliche Verkehrseinheit bilden. Faßt man auch nur ein zusammenhängend bebautes Gebiet ins Auge, das im Osten bis Laubegast, im Westen bis Kötzschenbroda, im Norden bis zum Arsenal und im Süden bis Coschütz sich erstreckt, so erhält man schon ein Rechteck, dessen westöstliche Längsausdehnung 20 Kilometer und dessen nordsüdliche Querausdehnung 9 Kilometer beträgt. Innerhalb dieses weit ausgedehnten Gebietes besteht für die Bewohner ein dringendes Bedürfnis nach schnellen Verkehrsverbindungen. In Dresden wären also in erheblich größerem Maß als in anderen Großstädten der gleichen Bevölkerungszahl Stadtschnellbahnen am Platz.

Nun besteht eine Vorort-Eisenbahnlinie nach Westen hin beiderseits der Elbe, ferner eine solche nach Süden und Norden und eine weitere nach Südosten. Es fehlt aber gänzlich eine Eisenbahnlinie nach Nordosten hin (Weißer Hirsch—Bühlau). Wenn nun auch diese bestehenden Eisenbahnlinien durch Einführung des elektrischen Betriebes, durch vollständige Loslösung von dem übrigen Eisenbahnverkehr, durch sehr viel häufigere Zugfolge und durch starke Vermehrung der Haltestellen den Bedürfnissen des eigentlichen großstädtischen Personenverkehrs weit mehr, als das bisher der Fall ist, angepaßt werden könnten, so blieben doch immer noch folgende sehr schwerwiegende Nachteile bestehen:

1. Es wird der eigentliche Stadtkern, in dem sich das Geschäftsleben vorzugsweise abspielt, von diesen Eisenbahn-Verkehrsmitteln nicht berührt; man bliebe also trotzdem noch auf die Benutzung der Straßenbahnen angewiesen, was, abgesehen von den hohen Kosten, mit großen Zeitverlusten verbunden sein würde (Umsteigen mit längeren Wartepausen).

2. Die Linie nach Südosten führt größtenteils durch nahezu unbesiedelte Gebiete.

3. Die Verbindung mit dem Nordosten fehlt gänzlich.

Von einer dem großstädtischen Personenverkehr dienenden Stadtschnellbahn muß aber unbedingt gefordert werden, daß sie bis in den Stadtkern, den Geschäftsmittelpunkt, unmittelbar hinein führt, daß sie ferner durchweg stark besiedelte Gebiete durchzieht, und daß endlich ein Umsteigen möglichst gar nicht erforderlich sein sollte. Nur so kann sie ihrem eigentlichen Zweck dienen. Dieser gipfelt darin, daß das Hauptgewicht auf die Stadtreisenden gelegt wird, die etwa 97 bis 98 v. H. der Gesamtzahl der Reisenden bilden. Bei diesen Stadtreisenden, die den Weg zwischen Wohnung und Arbeitsstätte oft viermal an einem Tag zurücklegen müssen, kommt es auf eine Zeitersparnis sehr an: sie müssen mit Minuten rechnen. Bei den Fernreisenden ist das nicht im Entferntesten der Fall, da sie ohnehin für ihre Abreise-Vorbereitungen eine reichliche Zeit in Ansatz bringen müssen.

Das in Dresden vorhandene, gut angelegte und betriebene Straßenbahnnetz gestattet in seiner jetzigen Ausgestaltung auf den einzelnen durchgehenden Straßenbahnlinien nur Reisegeschwindigkeiten von etwa 12 km in der Stunde, wobei die Aufenthaltszeiten mit eingerechnet sind. Diese Reisegeschwindigkeit wird noch sehr erheblich verringert, wenn ein oder mehrere Male von einer Linie auf eine andere umgestiegen werden muß. Die Reisegeschwindigkeit auf der Berliner Stadtbahn und auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn beträgt nahezu 25 km, auf der Hamburger Stadtbahn sogar 28 km in der Stunde. Man wird also für Dresden eine Reisegeschwindigkeit von etwa 25 km fordern müssen. Es müßte auf jedem Ufer eine Schnellbahnlinie eingerichtet werden, die dann zusammen mit der von Norden nach Süden durchzuführenden Querlinie ein einheitliches Schnellbahnnetz bilden würde.

Dieses Netz könnte so eingerichtet werden, daß die Haupt-Geschäftspunkte (Neustädter-Markt, Post-Platz, Alt-Markt) von jedem Punkt der Stadt aus leicht erreichbar sind, und zwar der Neustädter-Markt und der Post-Platz ohne jedes Umsteigen und der Alt-Markt nur von einzelnen Linien aus durch einmaliges Umsteigen, auch unmittelbar.

Was die Verkehrsmittel anlangt, so könne die allgemeine Anwendung einer Unterpflasterbahn, einer Hochbahn oder einer Einschnitts- oder einer Dammbahn der hohen Kosten wegen nicht in Frage kommen, wohl aber erachtet Redner die allgemeine Anwendung einer Schnellstraßenbahn, die in Höhe der Straßenoberfläche angelegt wird und die nur in dem Stadtkern selbst als Unterpflasterbahn einzurichten wäre, für die Dresdner Verhältnisse geeignet. Die Straßenschnellbahn weicht insofern von der bisher in Dresden üblichen Straßenbahn ab, als sie auf einen besonderen, von den übrigen Fuhrwerken nicht benutzbaren Straßenstreifen verlegt wird, der am zweckmäßigsten mit Rasen abzudecken ist. Derartige Anlagen haben sich bereits in einer ganzen Reihe deutscher Städte aufs Beste bewährt. Diese Streifen müßten von einer Haltestelle bis zur anderen ohne Unterbrechung durchgeführt werden. Das lasse sich, wie eingehende Untersuchungen ergeben haben, in den Außenbezirken ohne Schwierigkeiten durchführen. Bei dieser Anordnung können, wie zahlreiche Messungen von Prof. Dr. Giese an einer Reihe derartiger neuzeitlicher Straßenbahn-Anlagen in der Umgebung von Berlin ergeben haben, Reisegeschwindigkeiten von 25 Kilometern in der Stunde mit Leichtigkeit erreicht werden. Verwendet man nun, wie Redner vorschlägt, statt der bisher üblichen Straßenbahnwagen solche mit eingesenktem Mittelteil, die heute in leichter Bauart geliefert werden können, so würde das Ein- und Aussteigen sehr erleichtert und dadurch die Reisegeschwindigkeit beträchtlich vermehrt werden. Derartige Wagen, wie sie beispielsweise bereits auf der Schnellbahn Bonn—Godesberg seit einer ganzen Reihe von Jahren erfolgreich verwendet werden, können auch auf den unterirdischen Strecken im Stadtkern ohne Weiteres durchgeführt werden. Dazu ist nur nötig, daß man bei der Anlage der Untergrund-Haltestellen von den bisher üblichen erhöhten Bahnsteigen absieht, was möglich ist, wenn es auch bisher noch nirgends ausgeführt wurde. Im Einzelnen wird dann erörtert, daß die unterirdischen Strecken nur einen verhältnismäßig geringen Teil der Gesamtstrecken ausmachen, da der Stadtkern Dresdens, in dem teils wegen zu geringer Straßenbreiten, teils wegen des engmaschigen Straßennetzes 500 m lange ununterbrochene Straßenstreifen nicht hergestellt werden dürfen, eine nur verhältnismäßig geringe Ausdehnung besitzt.

Die weitaus überwiegenden oberirdischen Strecken dieser Schnellstraßenbahn sind, da das Schienengestänge sehr viel billiger hergestellt werden kann (aus gewöhnlichen Eisenbahnschienen mit hölzernen Querschwellen), als das Schienengestänge der jetzt üblichen, im Straßenpflaster untergebrachten Straßenbahnen (teure Rillenschienen auf eisernen einbetonierten Langschwellen), in Anlage und Betrieb zum mindesten nicht teurer als die bisher üblichen Straßenbahnen. Die Baukosten betragen nur etwa ein Zwölftel jener der Damm- und Einschnittbahnen, ein Zwanzigstel der Hochbahnen, nur ein Dreißigstel der Unterpflasterbahn.

Selbstverständlich mache eine derartige Schnellstraßenbahn die übrigen Straßenbahnen nur in denjenigen Straßen entbehrlich, in denen sie anzuordnen sind. Das übrige Straßenbahnnetz wird nicht entbehrlich; es erhält sogar eine höhere Bedeutung als Zubringer zu der Schnellstraßenbahn.

Es bedürfe keiner besonderen Betonung, daß die einheitliche Anlage eines Stadtschnellbahnnetzes in der vom Redner vorgeschlagenen Form oder in ähnlicher Ausführung für absehbare Zeit noch nicht in Frage kommen könne. Indessen sollte schon jetzt mit seiner zukünftigen Möglichkeit gerechnet werden, und zwar bei einer Anzahl

vorsorgender städtebaulicher Maßnahmen. Diese betreffen die Aufstellung von Bebauungsplänen für noch nicht besiedelte Gebiete und die Neubearbeitung bereits beschlossener Bebauungspläne, bei denen auf eine entsprechende fluchtlinienmäßige Breitenfestsetzung der Straßen Rücksicht zu nehmen wäre; ferner die Linienführung sowie den Umbau bestehender Straßenbahnen (Lößnitz-Bahn); endlich den Umbau von Versorgungsleitungen, namentlich Entwässerungsleitungen.

Am Schluß seiner Ausführungen teilte Redner noch mit, daß er zu seiner großen Freude von einem hervorragenden italienischen Fachmann in Neapel vor einigen Monaten eine Sammlung von Aufsätzen führender italienischer Zeitungen und mehrere Druckschriften zugesandt erhalten habe, die die Stadtschnellbahnfrage für Groß-Neapel behandeln. Hr. Pantaleo hat für Neapel in engster Anlehnung und unter ausdrücklicher Bezugnahme auf die Vorschläge des Redners für Groß-Dresden übereinstimmende Planungen hergestellt. Man erkenne daraus, daß die deutsche technische Wissenschaft noch ihr altes Ansehen bei anderen Völkern behalten habe. —

Literatur.

Verwaltungsrecht. Von Dr. Dieckmann. 1000 Seiten Großoktavformat mit kleiner deutscher Schrift. Broschiert zur Zeit der Herausgabe 250 M., gebunden 350 M., Verlag von Franz Vahlen in Berlin.

Die Jurisprudenz gilt zwar auch heute noch, wenn auch längst nicht mehr in dem früheren Umfang, als „omnium humanarum atque divinarum rerum notitia"; aber wir haben doch nun glücklicherweise immer mehr die Anschauung durchzusetzen vermocht, daß auch die Akademiker unserer technischen Hochschulen zur Laufbahn der höheren Verwaltungs-Beamten zugelassen und hier nicht bloß in ausführender, sondern auch an leitender Stelle verwendet werden. Natürlich müssen die Techniker, die zum Leiter einer Verwaltung berufen werden, nicht nur ihrer Persönlichkeit nach, nach ihren geistigen Fähigkeiten und ihrer Charakter-Veranlagung, sondern auch auf Grund ausreichender Kenntnis der von jedem Leiter einer Verwaltung nun einmal zu beachtenden Vorschriften und Bestimmungen sich zur Übernahme ihrer Aufgaben eignen. So wenig man nun aber einem Techniker zumuten kann, sich mit seiner ganzen oder auch nur halben Kraft in das oft trockene Studium der Rechtswissenschaft zu versenken, umso gebieterischer muß man verlangen, daß der an die Spitze einer Verwaltung gestellte Techniker wenigstens die Grundzüge des Verwaltungsrechtes sich angeeignet hat, zumal das Verwaltungsrecht sich streng von der Rechtswissenschaft gesondert und nur noch wenig mit ihr gemeinsam hat. Diese Forderung muß an einen Techniker umso mehr gestellt werden, als die Grundzüge des Verwaltungsrechtes heute kaum mehr darstellen, als eine Bürgerkunde, d. h. eine gute Kenntnis aller der Verhältnisse und Vorschriften, die ein jeder Bürger, der im öffentlichen Leben auf ein eigenes Urteil sich stützen will, beherrschen muß.

Der Ausgang des Krieges hat nun aber unsere Verfassung und Verwaltung grundlegend geändert. Es ist daher für den jungen Techniker, der in die Verwaltung eingetreten ist oder noch einzutreten beabsichtigt, außerordentlich schwierig, ja unmöglich, in das weit verzweigte Gebiet des Verwaltungs-Rechtes einzudringen. Das vorliegende Werk bietet ihm aber hier einen ausgezeichneten Wegweiser. Es legt nicht nur in leicht verständlichem, flüssigem Stil die deutsche Reichsverfassung und die preußische Verfassung, die innere Verwaltung des deutschen Reiches und Preußens dar, sondern es führt auch in die Rechtspflege des Reiches, soweit ihre Kenntnis für den Verwaltungs-Beamten erforderlich ist, in gut ausgewählten Abschnitten ein. Die Kenntnis des Finanzwesens ist heute für den Verwaltungs-Beamten unentbehrlich; auch seine Grundzüge finden wir hier vor. Die Wirtschaftspflege hat der gegenwärtigen Lage unserer Wirtschaft Rechnung getragen und auch der Verkehr, eines unserer Gebiete, ist ausreichend berücksichtigt. Was über die Selbstverwaltung, Polizeiverwaltung, das Schulwesen und das Gesundheitswesen gesagt ist, genügt vollkommen, um dem angehenden Verwaltungs-Beamten die Grundlagen zu verschaffen, auf denen er selbst weiter bauen kann. Daß bei dem Schulwesen auch unsere technischen Hochschulen gebührend Beachtung gefunden haben, bleibe nicht unerwähnt. Wenn das im letzten Kapitel behandelte Bau- und Straßenwesen für uns Techniker noch etwas knapp ausgefallen ist, so wird das seinen Hauptgrund darin haben, daß die Organisation der Bauverwaltung im Reich und in Preußen sich in einem noch nicht abgeschlossenen Übergangsstadium befindet. Nach der Stellungnahme, die der Verfasser gerade der Frage der Vorbildung und Auslese der höheren Verwaltungs-Beamten gegenüber eingenommen hat (siehe seine Abhandlung in dem Sonderabdruck aus „Technik und Wirtschaft" 1917, Heft 3), darf man annehmen, daß er auch der Bauverwaltung einen weiteren Platz einräumen wird, wenn erst ihre Organisation vollendet ist. Man kann also das Werk bestens empfehlen. Die Organisation der Bauverwaltung ist jedem von uns aus anderen Quellen bekannt, das Werk bietet uns aber gerade das, was uns am meisten fehlt. —

Stadtbaurat Burr in Minden in Westfalen.

Wettbewerbe.

Japanischer Plakat-Wettbewerb. Die Lacto Company, Tokio (Japan), fordert deutsche, französische und italienische Künstler auf, ihr Entwürfe einzureichen, die folgenden Bedingungen genügen: 1. Das Bild soll für „Calpis", ein alkoholfreies, erfrischendes und gesundes Getränk, werben. 2. Das Bild soll zeigen: „Calpis schmeckt gut." 3. Das Bild muß sich für Plakate, Zeitungen und Kataloge verwerten lassen. 4. Das Bild soll künstlerisch sein, nicht allzu technisch wirken und für das Getränk „Calpis" passen. 5. Der Entwurf darf keinen Text enthalten. Der beste Entwurf erhält einen Preis von 500 amerikanischen Dollar, der zweitbeste von 150 Dollar, der drittbeste von 100 Dollar. Entwürfe, die keinen Preis erhalten, werden in Tokio versteigert. Da sämtliche Firmen, die „Calpis" vertreiben, einen Entwurf zu erwerben wünschen, wird die Nachfrage sehr groß sein. Der Erlöß gehört dem Künstler und wird ihm zugesandt. Die Entscheidung, welche Entwürfe preisgekrönt werden sollen, wird unter Leitung von bekannten Künstlern Tokios getroffen. Die japanische Botschaft in Berlin und das japanische Generalkonsulat in Hamburg übernehmen die Gewähr für die Preise und die Durchführung der angegebenen Bedingungen. Die Ergebnisse werden in der Zeitschrift „Kunst und Wirtschaft" bekannt gegeben. Bedingungen: 1. Die preisgekrönten Entwürfe gehen in den Besitz der Lacto Company über. 2. Der Wettbewerb steht deutschen, französischen und italienischen Künstlern offen. 3. Der Teilnehmer darf beliebig viele Entwürfe einreichen. 4. Der Entwurf darf nicht kleiner sein als 25 mal 30 cm. 5. Hinsichtlich der Technik bestehen keine Beschränkungen. 6. Der Entwurf darf nicht gerahmt sein. 7. Name und Adresse des Künstlers müssen leicht leserlich und auf die Rückseite des Entwurfes geschrieben sein. 8. Entwürfe sind bis zum 15. Juni 1923 an Prof. Shinkichi Hara, Museum für Kunst und Gewerbe in Hamburg, einzureichen. — „Calpis" ist ein milchweißes, leicht dickflüssiges, nicht moussierendes Getränk. Es schmeckt säuerlich-süß, erfrischend und wird mit kaltem Wasser verdünnt genossen. Das zu wissen wird für die Bewerber von Vorteil sein, da das Motiv des Entwurfes davon abhängen kann. —

Personal-Nachrichten.

Ehrendoktoren technischer Hochschulen. Dem Seniorchef der Firma E. Schwenk, Zement- und Steinwerke in Ulm a. D., Kommerzienrat Karl Schwenk, wurde von der Technischen Hochschule Stuttgart die Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber verliehen, „in Anerkennung seiner hervorragenden Verdienste um die deutsche Zement-Industrie, insbesondere seiner bahnbrechenden Erfolge in der Vervollkommnung des Beton-Werksteins und der künstlerischen Behandlung des Betons". —

Aus Anlaß der Feier des 95jährigen Bestehens der Technischen Hochschule in Dresden wurde Geh. Rat Prof. Dr. Karl Woermann in Dresden zum Doktor-Ingenieur ehrenhalber ernannt. —

Wilhelm Dörpfeld, der ehemalige Leiter des Deutschen Archäologischen Institutes, ist zum ordentlichen Honorarprofessor an der Universität Jena ernannt worden. Professor Dörpfeld, der durch seine Ausgrabungen in Troja, Tiryns, Korinth, Athen, Pergamon und Alt-Pylos berühmt geworden ist, ist Ehrendoktor von sieben Universitäten, nämlich Würzburg, Oxford (England), Yale (Amerika), Princeton (Amerika), Löwen (Belgien), Athen (Griechenland) und der Technischen Hochschule in Charlottenburg. Dörpfeld kann in diesem Jahr seinen 70. Geburtstag begehen. —

Inhalt: Der Umbau des Alten Rathauses und der Neubau des Stadtparlamentes in Köln am Rhein. (Fortsetzung.) — Die Frage der Stadtschnellbahnen für Dresden. — Literatur. — Wettbewerbe. — Personal-Nachrichten. —

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