



Fasanerie in Charlottenhof bei Potsdam. Architekt: August Stüler.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

57. JAHRGANG. * * No 49. * * BERLIN, DEN 20. JUNI 1923.

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

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

Großstädtischer Städtebau.

Die Tagung der „Freien deutschen Akademie des Städtebaues“, die am 31. Mai und 1. Juni 1923 in Leipzig stattfand, führte zu einer entschiedenen Förderung gewisser Gedanken, die die Städtebauer zurzeit bewegen, namentlich zweier Fragen: Wie bekämpft man die Übervölkerung der Großstädte und deren Schädigung durch die Wohnungsverhältnisse und wie regelt man den durch das Kraftfahrzeug geschaffenen Verkehr. Beide Fragen sind in der Fachliteratur eingehend besprochen worden und haben zu verschiedenen theoretischen Maßnahmen geführt, durch die eine Beseitigung von Schäden in Vorschlag gebracht wurde. Auf der Tagung wurde gezeigt, was in Sachsen seit etwa 1913 in dieser Angelegenheit geschehen sei.

Die Theoretiker haben den Vorschlag gemacht, im Umkreis um die Großstadt Ansiedlungen für bestimmte Zwecke zu gründen. Satelliten- oder Trabantenstädte, die je nach ihrer Lage für bestimmte Zwecke einzurichten seien: Diese für Schwerindustrie, jene für die Leichtindustrie, für Handwerk, für den Handel, für das Wohnwesen. Alle sind dann mit dem Stadtmittelpunkt und unter sich durch gut eingerichtete Verkehrswege zu verbinden. Es seien baupolizeiliche Anordnungen für die einzelnen Städte zu treffen, sodaß für die erwünschte Ansiedlung ein starker Anreiz geboten werde, während anderer Bodenbenutzung Schwierigkeiten entstehen. So sind z. B. für ein Industriegebiet hinsichtlich der Höhe der Bauten, der Anlage von Großfeuerungen, Erschütterungen erzeugender Maschinen, Vermehrung feuergefährlicher Gegenstände ganz andere Bauvorschriften zu geben, als etwa einem Kleinhausgebiet, sodaß für beide eine wesentliche Besserung geschaffen wird: die Fabrik kann sich ungehindert ausdehnen, das Wohnwesen wird vom Lärm, Rauch und Staub nicht berührt.

Diese Bestrebungen sind nicht neu. In deutschen Städten setzten sie schon bei Beginn der Aufstellung von Bauordnungen in den 1850er Jahren ein und entwickelten sich im Lauf der Zeit immer mehr, sodaß fast allenthalben eine „Zonenordnung“ entstand, das heißt, in verschiedenen Stadtgebieten verschiedene Bauweise angeordnet wurde,

zumeist mit Rücksicht ausschließlich auf das Wohnwesen und den dieses so stark beeinflussenden Hochbau.

Inzwischen hatte der Städtebau neue Wege eingeschlagen. Bisher hatten zwei Grundsätze diesen beherrscht: der ästhetische und der hygienische. Im ersteren war Frankreich der Führer: Breite geradlinige Straßen, die auf einen Zielbau führen mit dem Streben auf Großartigkeit des Stadtbildes. Dem zweiten Grundsatz huldigte England: Anmutige, gesunde, in sich abgeschlossene Siedlungen für die verschiedenen Gesellschaftsklassen. Das einzelne Haus sollte seinen Anforderungen gemäß entwickelt werden, während am Boulevard der Franzosen es in erster Linie einen Teil der Straßenwand darzustellen hat, seine Höhe also durch die Beziehung zur Straße bedingt ist. Rasch wurde in Deutschland die Rückständigkeit der französischen Ansichten erkannt, englische Anregungen fanden lebhaftere Aufnahme, und mit deutscher Tatkraft suchte man nun der Kunst des Städtebaues die volkswirtschaftlichen Unterlagen zu schaffen, Wissenschaft und Kunst in dem Sinn zu vereinen, daß jene dieser die Unterlagen zu bieten habe.

Der Erfolg zeigte sich bald. Deutschland übernahm die Führung im Städtebau. Frederic C. Howe, einer der ersten amerikanischen Städtebauer, zählte vor dem Weltkrieg drei große Zeiten für den Städtebau, die der Antone im Altertum, das Mittelalter und das 20. Jahrhundert, „in dem das deutsche Volk seinen Stolz auf das Vaterland in Denkmälern von hohem Sinn für Dauer und künstlerischen Glanz errichtet habe“. „Die deutschen Städte“, sagt er weiter, „denken an morgen, wie an heute. Denn Deutschland allein erblickt in den Städten Mittelpunkte zukünftiger Zivilisation und Deutschland allein baut seine Städte so, daß sie dem Glück, der Gesundheit, dem Wohlbefinden des Volkes dienstbar werden“. Diese Aussprüche sind einem offiziellen Bericht der Städtebau-Kommission für Massachusetts von 1912 entnommen.

Ein anderer amerikanischer Fachmann, Robert Hunter, sagt: „Die deutschen Städte haben das Meiste zur Gesundung des Volkswesens getan“ (Bericht der City Homes Association Chicago 1901).

Die Hochschätzung deutschen Städtebaues führte denn auch bald zur Erkenntnis der Schäden des amerikanischen.

namentlich des Neuyorker mit seinen Wolkenkratzern. Es bildete sich dort ein Verband „The Heights of Building“, an dessen Spitze die Bürgermeister der drei Neuyork bildenden Stadtgemeinden standen. Dieser sandte einen Fachmann, Frank Backus Williams, nach Deutschland, um die dortigen Verhältnisse zu studieren. Dieser besuchte die Hauptstädte, setzte sich mit den Behörden und Fachleuten in Verbindung und begann 1912 eine lebhaftige Tätigkeit in der amerikanischen Presse zur Bekämpfung des Hochbaues und zur Einführung von Zonenordnungen nach deutschem Vorbild. „Deutschland“, sagte er in seinem Reisebericht, „ist das Land exakter Wissenschaft in ihrer Anwendung und im Gebrauch . . . Es hat mehr Erfahrung als irgend ein Land in der Regelung von Höhe, Lage und Eigenschaften der städtischen Bauten . . . Die Lebensbedingungen in den deutschen Städten sind daher besser als in den amerikanischen, die Arbeiterviertel sind besser als ähnliche in Amerika.“ (New York Times 21. IX. 1913.) In ähnlicher Weise äußerte sich Mr. Adams bei seinen Besuchen bei mir.

Wie ich höre, haben seine Bestrebungen inzwischen Erfolg gehabt. In mehreren Städten sind die Zonenordnungen eingeführt, ist dem blöden Auftürmen von einer Unzahl Stockwerken Einhalt geboten. Auf dem Tag für Städtebau gab der als Gast anwesende hervorragende englische Städtebauer Raymond Unwin einzelne Beispiele von den Folgen amerikanischer Übertreibungen. In einem der Wolkenkratzer arbeiten rund 18 000 Menschen, da er nur für Bureauzwecke benutzt wird. Der Fortschritt der Automobilindustrie in Amerika hat bewirkt, daß auf 10 Neuyorker ein Auto kommt, meist solche nur für den selbst Steuernenden. Es stehen also 1800 Autos unbewacht auf den Straßen rings um das Haus. Will ein Besitzer einen Geschäftsweg machen, so muß er sein Auto aus diesem Wust herausholen, wenn das überhaupt möglich ist. Mit Schluß der Geschäftszeit entsteht eine allgemeine Balgerei, um aus dem Gewirr heraus zu kommen. Die Straßen sind so überfüllt, der Verkehr ist so oft durch Kreuzung der Straßen gehemmt, daß die Fahrt nicht nur zur Qual wird, sondern der Kraftwagen auch von seinem Hauptvorteil, der Schnelligkeit, keinen Gebrauch machen kann. Vernunft wurde zum Unsinn, Vorteil zum Schaden!

In Deutschland haben auch die Freunde des Hochbaues, so vor allem der Berliner Städtebauer Bruno Möhring, alsbald erkannt, daß Vorsichtsmaßregeln eingeführt werden müssen, damit der Wille eines Einzelnen nicht Vielen zum Schaden gereiche. Es sind eben gesetzliche Bestimmungen nötig, um auch diese Frage zu regeln, solche, die sich auf bestimmte Stadtgebiete beziehen, während in anderen ein Wolkenkratzer zu verboten ist, ebenso wie jetzt in Flachbau-Siedlungen ein vielgeschossiges Wohnhaus. Solche Bestimmungen sind nicht „kleinlich“, sondern, wie die traurigen Verhältnisse von Neuyork erweisen, von vornherein größer gedacht, als die bauliche „Freiheit“, die man einst so sehr rühmte: „Do as you like!“

Daß die deutsche Technik Hochhäuser ebenso gut ausführen kann wie die amerikanische, ist selbstverständlich. Aber nirgends sollte man den Bau eines solchen gestatten, solange nicht die baulichen Gesetze geregelt sind, d. h. solange nicht festgestellt werden kann, ob der Bau in Gegenwart oder Zukunft schädigend auf die Umgebung einwirken wird. So sind z. B. Neuyorker Verhältnisse nicht ohne Weiteres auf Deutschland zu übertragen, denn Neuyork liegt auf gleichem Grad mit Neapel und Konstantinopel, Berlin aber auf einer Höhe, in der auf der westlichen Halbkugel schon das arktische Gebiet beginnt. Der Einfluß des Sonnenstandes auf die Gesundheit darf nicht vergessen werden.

Nun zeigte sich auf der Tagung der „Akademie des Städtebaues“, daß im letzten Jahrzehnt rüstig weiter gearbeitet wurde, und daß die wirtschaftlichen, hygienischen und sozialen Verhältnisse dabei volle Berücksichtigung fanden, trotz allerlei Schwierigkeiten in den Verwaltungen. Es handelt sich darum, welche Behörde die Planung aufzustellen hat, ob die Verwaltung der Großstadt oder die des Staates. Denn die Planung muß über das zumeist beschränkte Stadtgebiet hinaus und in solche Gebiete eingreifen, die durch die Landräte, Amtshauptleute und deren Beiräte verwaltet werden. Wer die Schwierigkeiten und Kompetenzfragen nicht kennt, wird sich kein Bild von den Hemmungen machen können, die dem Städtebau hieraus erwachsen. Es handelt sich dabei ja vielfach um größere wirtschaftliche Fragen, so etwa, wenn die Großstadt einen Grüngürtel zu schaffen, mithin auf ganze Dorffluren ein Bauverbot zu legen gedenkt, oder wenn Straßen über nachbarliches Land ohne Berücksichtigung von etwaigen örtlichen Wünschen gelegt werden sollen. Die „Satellitenstädte“, die nach Wunsch der Theoretiker die Großstadt umgeben sollen, sind in den industriereichen Gebieten tatsächlich vorhanden, nämlich in den alten Kleinstädten, die

an den Hauptverkehrs-Straßen im Mittelalter entstanden. Einst zumeist Siedlungen von Ackerbürgern, Handwerkern und Kleinhändlern, haben sie sich jetzt zu Industriestädten ausgewachsen. So im Umkreis von Chemnitz. Die Neuplanung erstreckt sich dort über ein weites diese Städte einbeziehendes Gebiet. Seit im 16. Jahrhundert und namentlich infolge der geschickten Wirtschaftspolitik König Augustus des Starken das Gewerwesen in Sachsen einen großen Umfang erlangt, vor Allem die Weberei in die Dörfer getragen worden war, hat sich aus dieser eine Großindustrie entwickelt, die das ganze hügelige Land überzog. In den Tälern entstanden an engen Straßen lange Reihen von kleinen Bauerngütern, deren Ackerland sich hinter den Höfen auf die Höhen erstreckte, sogenannte Reihendörfer. So ziehen sich beispielsweise zwischen Chemnitz und der Doppelstadt Hohenstein-Ernstthal in rund 12 km Länge Häuserreihen beiderseits der alten schmalen Landstraße hin. Solche Wege sind natürlich vom Verkehr überlastet, namentlich ungeeignet für starken Autoverkehr. Der Kraftwagen stört die wirtschaftlichen Belange des Ansiedlers, die Benutzung der Straße durch Kleinverkehr, spielende Kinder, Vieh, den Autoverkehr. Es müssen neue Wege gesucht werden, die teils dem Mittelpunkt, der Großstadt Chemnitz zuführen, teils die entstehenden neuen Knotenpunkte und die sich zu solchen heranbildenden alten gewerbereichen Städtchen unter sich verbinden werden. Der Stadthaurat Wagner führte der Akademie vor, welche Maßnahmen in Aussicht genommen sind. Er befand sich dabei in voller Übereinstimmung mit seinen Hörern und den übrigen Rednern, daß die Hauptlinien des Verkehrs im Plan festzulegen seien, wenn auch für die nächste Zeit ihr Ausbau nicht zu erwarten ist, daß jedoch durch gesetzliche Festlegung alles das hintangehalten werden muß, was die spätere Durchführung des Planes zu erschweren oder gar zu verhindern vermöchte. Denn der wahre Städtebau ist nicht Gegenwartskunst, sondern arbeitet mit tunlichst weiter und klarer Voraussicht für die Zukunft. Gerade die Gegenwart mit ihrer geringen Bautätigkeit, mit dem fast gänzlichen Ausschluß der Grundstücks- und Bauspekulation ist dazu berufen, mit kühnem Blick einer kommenden besseren Zeit vorzuarbeiten.

Ähnlich ist die Lage in Leipzig, dessen Pläne Oberbaurat Mackowski vorlegte. Hier liegen die Verhältnisse besonders eigenartig. Wie in der Lausitz, befinden sich in der Umgebung der Stadt gewaltige Lager von Braunkohle. Es wurde durch besonderes Gesetz festgelegt, daß auf den Flözen Bauten nicht ausgeführt, Siedlungen nicht angelegt werden dürfen. Dieses beeinflußt in hohem Grad den Bauplan, der in manchen Fällen sich bis auf 30 km vom Stadtmittelpunkt entfernte Gebiete erstreckt, so z. B. das 26 km entfernte Städtchen Borna umfaßt, das die Akademie besuchte, um die dortigen riesigen Kohlenwerke zu besichtigen. Die Kohle liegt unter Alluvial-Ablagerungen, die ausgehoben werden, sodaß sie mittels Bagger zu Tage gefördert werden kann. Es bilden sich durch die Ansiedlung der Arbeiter von selbst neue Ortschaften, für deren Verbindung neue Straßenanlagen, Bahnen usw. geschaffen werden müssen. Ähnliche Anlagen werden zurzeit auch im Ruhrgebiet geplant, indem weite Flächen dort nach den Verhältnissen entsprechenden Grundsätzen städtebaulich bearbeitet werden. Ob die Franzosen, im Städtebau das rückständigste Volk Europas, wohl ihre Anwesenheit in diesem Gebiet benutzen werden, um daran zu lernen, was Städtebau ist?

Ein ähnlicher Plan für Dresdens Umgebung wurde meinem Kollegen Geheimrat Dr. Ewald Gensmer und mir übertragen. Er konnte leider der Akademie zu kritischer Besprechung nicht vorgelegt werden, da Dresden im Gegensatz zu anderen deutschen Großstädten ihn seit einer Reihe von Jahren geheim hält, infolge der Ansicht, daß Gefahr wegen Eingreifens der Bodenspekulation und damit für die Durchführung der städtischen Absichten bestehe. Auch dieser Plan umfaßt ein Gebiet von 400 km².

Mein Vortrag über die Forderungen des Automobilverkehrs wurde durch Unwin lebhaft unterstützt. Ich stellte den Grundsatz auf, daß in Neuplanungen besondere Straßen für den Durchgangs-Verkehr vorzusehen seien, auf denen der Kraftwagen seine schönste Eigenschaft, die Schnelligkeit, bestens ausnützen kann, ohne durch verkehrsreiche Straßenkreuzungen gestört zu werden. Im Notfall sei deren Untertunnelung zu erwägen. Ziel müsse sein, solche Straßen dicht an die Mittelpunkte des Handels zu bringen. Dafür ist vom Automobil Rücksichtnahme auf den Fußverkehr außerhalb dieser Straßen zu fordern, also langsamere Fahrt, größere Verantwortung bei Unglücksfällen, technische Mittel zur Regelung des Verkehrs und zum Schutz beim Überschreiten der Fahrdämme — also Ausgleich der Ansprüche der Fahrenden mit jenen der Gehenden. —

Cornelius Gurlitt.

Die kollektivistische Bauplanung.

(Würzburger Schloß — Düsseldorfer Andreas-Kirche.)



Die Entstehungs-Geschichte des Würzburger Schlosses (in einer großen Veröffentlichung*) vor einiger Zeit erschienen. Zwei stattliche Bände befassen sich mit der Geschichte dieses vielleicht hervorragendsten Baudenkmales aus der Barockzeit und dem Rokoko. Mit Energie, Spürsinn und Kunstempfinden sind in dieser Veröffentlichung alle zum Verständnis des großen Bauwerkes erforderlichen Gesichtspunkte und Forschungsergebnisse zusammengetragen. Was in erster Linie den Fachmann sowohl wie den Laien interessiert, ist nicht nur die Feststellung der Autorschaft des Baues, die man bisher Balthasar Neumann allein zuschreiben zu müssen glaubte, was sich nun als irrig herausstellt, sondern fast noch mehr die kollektivistische Art des Entstehens der Pläne zu einem derartigen wie aus einem Guß anmutenden Monumentalbau ersten Ranges früherer Jahrhunderte. Und nervösen, im überheblichen technischen Zeitalter der Typenmacherei nahezu selbst typisierten Menschenkindern wird diese gründliche Arbeitsmethode der Bauherren und Architekten Manches zu denken geben. „Ein gütiges Geschick“ — so schreiben die Verfasser — „hat uns als Quellen der Erkenntnis ein zeitgenössisches Material überkommen lassen, wie es für kein zweites Bauwerk der Zeit vorhanden ist: einen umfangreichen Briefwechsel zwischen Bauherren und Architekt und Bauleiter, der sich — freilich mit manchen Lücken — fast auf die ganze Zeit des Baues erstreckt, und kostbare Sammlungen von Originalplänen und Zeichnungen der Zeit usw.“

So hören wir denn, daß an der Hauptplanung dieses Bauwerkes nicht ein Architekt, sondern eine ganze Reihe von Baukünstlern oder Bauingenieuren beteiligt sind, und daß mit fortschreitendem Bau, der sich über ein halbes Jahrhundert erstreckt, ein ganzer Stab von anderen künstlerischen Mitarbeitern, Maler, Bildhauer, Kunsthandwerker an der Vollendung des Baues mitgewirkt haben. An der ersten Planung ist hervorragend beteiligt der kurmainzische Festungsarchitekt Obristleutnant Welsch, in der Folge wirken Pariser und Wiener Einflüsse auf die Hauptplanung ein, während der Bau bereits aus der Erde wuchs. Die Pariser königlichen Architekten De Cotte und Boffrand werden von dem Bauherren befragt, zu welchem Zweck der in der Hauptsache nicht als Planer sondern als örtlicher Bauleiter tätige Balthasar Neumann eigens für längere Zeit nach Paris gesandt wurde. Nach dem Tod des ersten Bauherrn Fürstbischof Joh. Philipp Franz v. Schönborn hat der damalige berühmteste Architekt Wiens, Hildebrandt, besonderen Einfluß auf die weitere Planung, welchem Neumann die bisherigen Grundrisse zur weiteren Bearbeitung nach Wien schicken muß. Hildebrandt hat denn auch neben Welsch einen Haupteinfluß auf die Fassaden-Gestaltung ausgeübt. Insbesondere aber ist die in ihrer Raumkomposition höchst originelle Hofkirche — mit ihren fünf einander berührenden und überschneidenden Ovalen — das geniale Meisterwerk Hildebrandts. Die Innendekoration ist mit den Namen Auvera, Tiepolo (Treppenhaus-Gemälde), Oegg, eng verknüpft. Im Ganzen vollzog sich die Entstehung des gewaltigen Werkes über den Zeitraum von 1719—1780 unter sieben Bauherren und durch etwa 60 künstlerische Mitarbeiter, darunter neun Architekten und Bauleiter. Heute würde ein Architekt in zwei Jahren einen solchen Bau hinsetzen, der dauernde Kunstwert würde aber im Verhältnis zur Bauzeit ein geringerer sein. Wir sind außerdem gewohnt, aus wirtschaftlichen oder verkehrstechnischen oder sonst angeblich zwingenden Gründen unsere Bauten nach 10, 20 oder 30 Jahren wieder abzureißen. Sowohl die Bauplanung wie die Durchführung derartiger Monumentalbauten war eine viel sorgsamere als heute. Vor Allem die Planung wurde nach allen Richtungen hin auf das Peinlichste vorgenommen: man begnügte sich nicht damit, einen Architekten zu befragen, sondern man befragt mehrere, um das Werk zu höchster Vollendung zu zwingen. Nur der eigentlich Ausführende, der das Technische besorgte, die Arbeiten vergab und den Bau örtlich leitete, war Baubeamter, die geistigen Ideen holte man sich, woher man sie am hervorragendsten bekommen konnte. Der Eifer nach höchster Vollendung des entstehenden Kunstwerkes war so groß, daß Entfernungen keine Rolle

spielten, man fragte von Würzburg in Paris, Wien oder Mainz an und schickte den örtlichen Baubeamten Monate lang auf Reisen.

Diese kollektivistische Methode der Bauplanung, die wir heute nicht mehr kennen — ein ungenügender Ersatz wollen unsere Wettbewerber sein, die aber mangels der erforderlichen Fühlung mit einem vom edelsten Bauwillen getragenen Bauherren immer nur ein zur Erfolglosigkeit verurteilter Notbehelf sind — erregt unsere Bewunderung. Sie hat etwas von ungemein gesteigerter kultureller Verantwortlichkeit, wobei allerdings der persönliche Ehrgeiz eine gewisse Rolle spielt. Aber ohne Ehrgeiz kein motorisches Vermögen!

Diese bayerische Bauwut — oder wie es damals von dem ersten Bauherren des Würzburger Schlosses hieß, er sei vom „Bauwurm“ besessen, der in seinem Körper sich herumtreibe und ihn nicht zur Ruhe kommen lasse — hat Düsseldorf auch kennen gelernt in Gestalt des kunst-sinnigen Fürsten Wolfgang Wilhelm, der es fertig brachte, während der trostlosen Zeit des Dreißigjährigen Krieges sowohl in Neuburg wie in Düsseldorf Kirchen zu bauen und dabei eine ähnliche Methode der Bauplanung folgte, wie hundert Jahre später die Würzburger Fürstbischöfe. Sie war eben üblich. Wolfgang Wilhelm hatte in Neuburg einen Baubeamten, Sigmund Doctor, der die ersten Bearbeitungen machte, die in wichtigen Fällen alsdann anderen hinzugezogenen Kunstsachverständigen vorgelegt und von diesen umgearbeitet wurden. So wirkte als zweiter Architekt bei der Planung der Neuburger Hofkirche, dem Modell für die spätere Düsseldorfer Andreas-Kirche, der kaiserliche Kammermaler Joseph Heintz mit. Bei dem aus der Zeit des Dreißigjährigen Krieges sehr spärlichen Archiv-Material sind die Bauakten meist in Bruchteilen auf uns gekommen, wenn sie nicht, wie für die Andreas-Kirche Düsseldorfs, bis auf die Stückvergebungen überhaupt verschwunden sind. So sind wir bei Forschungen aus dieser Zeit vielfach auf Mutmaßungen über die wahrscheinlichen Planfertiger, auch bei der Düsseldorfer Hofkirche, angewiesen. Aus der ganzen Arbeitsmethode der damaligen Fürsten, die sich um alle Bausachen eingehend persönlich bekümmerten — Wolfgang Wilhelm prüfte sogar wöchentlich die Tagelohnzettel mit dem Bauschreiber — ist aber mit ziemlicher Sicherheit der Schluß zu ziehen, daß selten ein Baukünstler allein das Werk schuf. Das ist doch auch deshalb schon wahrscheinlich, weil die damaligen Festungsbauten die Hinzuziehung besonderer Sachverständigen erforderlich machten, die meist gleichzeitig Architekten waren und diese von ihren Auftraggebern auch über andere Baufragen, die gerade in der Schwebe waren, natürlicher Weise befragt wurden. Der Einfluß dieser Festungsbaumeister, die sich meist Ingenieure nannten und militärischen Rang hatten — siehe den Mainzer Welsch bei der Würzburger Planung — ist sicher öfters sehr nachhaltig gewesen. So beschäftigte Wolfgang Wilhelm zur Zeit der Kirchenbauten in Neuburg sowohl wie in Düsseldorf eine Reihe Festungsbaumeister, in Neuburg hauptsächlich Oberst Fuchs und den Ulmischen Baumeister Bacher, in Düsseldorf und Mülheim außerdem die Pasqualinis, von denen der Ältere Alexander v. P. bekanntlich das Jülicher Schloß erbaute und durch sein langes Leben im Rheinland über eine große Zeitspanne wirkte. Noch im Jahr 1610 finden wir ihn in Verhandlung mit Wolfgang Wilhelm, während Johann Pasqualini nachweisbar noch 1618 von jenem beschäftigt wird, also zu dem Zeitpunkt, als die Jesuiten durch den Hauskauf des von Ossentbroichschen Hauses sich in Düsseldorf niederließen. Die Düsseldorfer Andreas-Kirche (Jesuitenkirche) ist eine bewußte Kopie der Neuburger Hofkirche und übernimmt Einzelheiten der Anlage und Gliederung in verblüffender Weise, jedoch mit dem Unterschied, daß die Gestaltungskraft des Planenden eine viel bedeutendere ist. Es ist nicht ausgeschlossen, sogar sehr wahrscheinlich, daß von der wuchtigen Art der Festungsbaumeister, die ihre Anregungen mitunter in Italien holten, ein gut Teil in die Modellierung der Andreas-Kirche hineingeraten ist. Ob möglicher Weise noch ein Mitglied der Familie Pasqualini eingewirkt hat, bleibt dahingestellt, wahrscheinlich ist dieses aber, da die Pläne der Andreas-Kirche in einer Zeit bearbeitet wurden, als diese berühmte Architektenfamilie im Rheinland und am Hof Wolfgang Wilhelms offenbar noch tätig war. Jedenfalls können wir auch hinsichtlich der Andreas-Kirche mit vollem Recht die Behauptung wagen, daß sie ebenfalls ein Produkt kollektivistischer Planung ist, was ihr zweifellos gut bekommen ist. Ist doch die Tatsache

*) Die Fürstbischöfliche Residenz zu Würzburg von Richard Sedelmaier und Rudolf Pfister, aus dem Werk „Schlösser in Bayern“, herausgegeben von der Direktion der Museen und Kunstsammlungen des ehem. Krongutes in Bayern. München 1923 bei Georg Müller. —

allein sehr auffallend, daß ein von Neuburg übernommener Plan in wuchtig frühbarocke Formen gegossen wurde, während die Renaissance noch im übrigen Land das Feld behauptete.

Wer auch der oder die anderen Planfertiger gewesen sein mögen, jedenfalls erscheint nicht nur für den vorliegenden Fall, sondern allgemein die Suche nach einem Schöpfer bei Bauplanungen früherer Jahrhunderte verfehlt. Das geht aus dem Beispiel des Würzburger Schlosses hervor und wird ferner durch das hundert Jahre frühere Beispiel der Neuburg-Düsseldorfer Jesuitenkirchen bestätigt.

Vermischtes.

Die 36. Hauptversammlung der „Deutschen Gesellschaft für Gartenkunst“ findet vom 22.—26. Juni 1923 in Wörlitz und Dessau statt. Die Tagung besteht aus geschlossenen Mitglieder-Versammlungen, öffentlichen Hauptversammlungen und Besichtigungen. In der öffentlichen Hauptversammlung vom 23. Juni sprechen: Min.-Dir. Müller aus Dessau über „Dessau-Wörlitz im Strom der Kultur-Entwicklung der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts“; Gartendirektor Hallervorden aus Dessau über „Der Park von Wörlitz als Werk der Gartenkunst“; Gartendirektor F. Enke aus Köln über „Berechtigung der Landschafts-Gartenkunst in der heutigen Parkpolitik der Städte“. Nachmittags findet eine Besichtigung des Wörlitzer Parkes statt. In der öffentlichen Hauptversammlung vom 24. Juni behandelt Gartendirektor E. Schneider aus Königsberg i. Pr. „Das preußische Gesetz über die Erhaltung des Baumbestandes in der Umgebung von Großstädten usw., seine Vorzüge und Mängel“; Regierungsrat Hempel aus Kassel „Erhaltung der landschaftlichen Schönheit bei der Anlage von Wasserstraßen und anderen Landeskulturbauten“; Professor Adolf Muesmann aus Dresden „Kleingarten-Daueranlagen und ihre gesetzliche Sicherung“. Am gleichen Tag halten die leitenden Beamten öffentlicher Garten- und Friedhofs-Verwaltungen, sowie der „Verband deutscher Gartenarchitekten“ Versammlungen ab. Am 25. Juni wird die Besichtigung des Wörlitzer Parkes fortgesetzt und am 26. Juni findet eine Besichtigung von Stadt und Anlagen von Dessau statt. Der 27. Juni ist einer Fahrt nach Bärenthoven und Zerbst gewidmet. Zur Teilnahme an den Veranstaltungen sind berechtigt die Mitglieder der „Deutschen Gesellschaft für Gartenkunst“ und des „Verbandes deutscher Gartenarchitekten“, sowie alle Freunde und Förderer ihrer Bestrebungen.

Staatliche Baugewerkschule in Eckernförde. In diesem Jahr kann die staatliche Baugewerkschule in Eckernförde auf ein 55-jähriges Bestehen zurück blicken. Die Anstalt, im Jahr 1868 gegründet, ist eine der ältesten in Preußen. Ursprünglich ein privates Unternehmen, wurde sie später von der Stadt und Anfang der neunziger Jahre zusammen mit den übrigen damaligen staatlich unterstützten Baugewerkschulen von der preußischen Staatsverwaltung übernommen. In der Geschichte der Entwicklung des gewerblichen Unterrichtswesens nimmt die Eckernförder Baugewerkschule eine hervorragende Stellung ein. Ihre Organisation und ihr Lehrplan haben bei der Neueinrichtung anderer Schulen und den verschiedenen Reorganisationen des bautechnischen Unterrichtes häufig als Vorbild gedient. Das 50jährige Bestehen der Schule ist, da es in die Kriegszeit fiel, nicht gefeiert worden, deshalb ist in diesem Jahr vom 7. bis 9. Juli eine Feier in größerem Umfang geplant. Sie wird verbunden sein mit der Tagung des Alt-Herren-Bundes und der 50. Delegierten-Versammlung des „Norddeutschen Baugewerk-Vereins“.

Wettbewerbe.

In dem Wettbewerb betr. Entwürfe für eine Staatsgalerie in Prag sind die Preise auf 50 000, 30 000 und 20 000 Kronen erhöht, und weitere 50 000 Kr. für den Ankauf von Entwürfen bestimmt worden. Auch an den Unterlagen sind Änderungen vorgenommen worden. Näheres darüber durch die Abteilung 1A des Arbeitsministeriums der tschechoslowakischen Republik, Prag-Smichow, Pressl-Gasse 6.

Kunstgewerbliche Wettbewerbe des Bayerischen Kunstgewerbe-Vereins in München. Der „Bayerische Kunstgewerbe-Verein“ in München beabsichtigt, in längeren Zeitabständen eine Reihe von Wettbewerben zur Erlangung neuer Entwürfe für kunstgewerbliche Einzelstücke zu veranstalten. Die Teilnahme steht nicht nur den Mitgliedern des Vereins, sondern allen in Bayern ansässigen berufsmäßigen Kunsthandwerkern, allen Schülern und Schülerinnen bayerischer Fachschulen und Kunstgewerbeschulen und allen in baye-

Diese Art Planung ist eine natürliche, sie könnte auch heute noch zum Vorteil des baukünstlerischen Erfolges angewandt werden, wenn der Baubeamte sich auf die örtliche Bauleitung beschränkt und die künstlerischen Anregungen und Planungen aus der freien Künstlerschaft geholt werden. Nur so werden wir wahrscheinlich dahin kommen, diejenigen ausgereiften Baulösungen zu schaffen, die keine rasch dahinsterbenden Augenblicksleistungen darstellen, sondern als starke kulturelle Dokumente nachhaltig die Jahrhunderte überdauern.

E. L. Wehner in Düsseldorf.

rischen Kunstwerkstätten tätigen Lehrlingen offen. Der erste Wettbewerb, dessen Bedingungen im Einzelnen in den nächsten Tagen erscheinen werden, erstreckt sich auf folgende Gegenstände: 1. Fachgruppe Metall a) Anhänger ohne Verwendung von Steinen; b) Teekessel mit Tablett oder elektrische Tischlampe. 2. Fachgruppe Holz: Nähtische und Teetische. 3. Fachgruppe Textilien: a) Bastarbeiten (Baststickerei, Weberei, Flecht-, Knüpf- und Häkelarbeiten); b) Spitzen-Klöppel-, Filet oder Flecht- und Tüllspitzen. Die Beteiligung kann in Form von Entwürfen, Modellen oder fertigen Stücken erfolgen. Termin 31. Juli 1923. An Preisen sind ausgesetzt für jede Fachgruppe ein I. Preis in Höhe von 400 000 M. für jede Untergruppe, außerdem ein II. Preis von 200 000 M., ein III. Preis von 100 000 M., ein IV. Preis von 60 000 M., im Ganzen 18 Preise im Gesamtbetrag von 3 000 000 M. Bei weiterer Geldentwertung erhöhen sich die Preise entsprechend. An der Spitze des Preisgerichtes steht Geheimrat Professor Dr. German Bestemeyer. Die Bedingungen können gegen Einsendung von 200 M. vom Sekretariat des bayerischen Kunstgewerbe-Vereins in München, Pfandhausstraße, bezogen werden.

Wettbewerb Kant-Grab Königsberg in Preußen. In dem Wettbewerb um Entwürfe für das Kant-Grab in Königsberg in Preußen ist die Entscheidung gefallen. Die Ausführung wird dem Architekten der staatlichen Kunstakademie Professor Lahrs übertragen werden. Er will über der Ruhstätte des großen Philosophen eine einfache, offene, nur durch ein Gitterwerk abgeschlossene Pfeilerhalle errichten, die neben dem Dom zwar Eigenart aufweist, aber doch nicht die gewaltige Wirkung der Backstein-Architektur zerreißt. Der neue Gedanke tritt offenbar aus materiellen Gründen, an die Stelle eines Meisterwerkes, das in der Ausführung des Entwurfes für die Stoa Kantiana von Georg Wrba in Dresden bestanden hätte.

Wettbewerb Stadthaus Montevideo. Vom „Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ erhalten wir die Nachricht, daß nach einem Telegramm des deutschen Gesandten in Montevideo an das deutsche Auswärtige Amt der Einlieferungs-Termin für die Arbeiten auf den 8. September 1923 verschoben worden ist. Über die Sammlung und Versendung der deutschen Arbeiten liegen endgültige Bestimmungen noch nicht vor.

Chronik.

Fortsetzung der Wiederherstellungs-Arbeiten am Dom von Trondhjem in Norwegen. Wie norwegische Blätter berichten, hat das norwegische Storting seine Zustimmung dazu gegeben, daß die Arbeiten zum Wiederaufbau der Trondhjemmer Domkirche bis aus Weiteres nach dem von Professor Nordhagen entworfenen Plan wieder aufgenommen werden. Über die Art der Fortsetzung der Arbeit hatte Uneinigkeit bestanden. Endgültig wurde ein von Macey Lund ausgearbeitetes geometrisches System verworfen, aber auch der Entwurf Nordhagens, der die Rücksicht auf die Bewahrung reiner Gotik außer acht ließ, ist nicht ganz durchgedrungen. Nach seinem Plan wird nur das Langschiff des Domes wiederhergestellt. Wenn das Innere in etwa sieben Jahren fertig ist, wird die noch strittige Frage der Gestaltung der Westfront von neuem aufgerollt.

Keine Versetzung des Kaiserstandbildes in der Wandelhalle des deutschen Reichstags-Gebäudes in Berlin. Der Ausschmückungs-Ausschuß des deutschen Reichstages beschloß, die Frage über die Versetzung des Standbildes des alten Kaisers aus der Wandelhalle des Reichstags-Gebäudes an einen anderen geeigneten Ort dieses Bauwerkes für dieses Jahr zu vertagen. Die Kosten für die Platzänderung waren auf 39 Millionen Mark veranschlagt worden. Eine so hohe Summe glaubte der Ausschuß mit Rücksicht auf die Finanzlage nicht bewilligen zu können, zumal sie die ihm zur Verfügung gestellten Mittel bei weitem überstieg. Die demokratische Fraktion, die der Ansicht des Gutachtens sich grundsätzlich angeschlossen hatte, daß das Standbild vom künstlerischen Standpunkt auf einem ungünstigen Platz stehe, konnte sich den finanziellen Erwägungen des Ausschusses nicht verschließen und stimmte der Vertagung der Angelegenheit zu.

Inhalt: Großstädtischer Städtebau. — Die kollektivistische Bauplanung. — Vermischtes. — Wettbewerbe. — Chronik. —

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