



# DEUTSCHE BAUZEITUNG

57. JAHRGANG. \* No 104. \* BERLIN, DEN 29. DEZEMBER 1923.

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

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

## 50 Jahre Betrieb auf der Schwarzwaldbahn.



Am 10. November d. Js. hat die Schwarzwaldbahn 50 Jahre in Betrieb gestanden. Sie ist eine der landschaftlich schönsten und technisch bemerkenswertesten der deutschen Gebirgsbahnen und ist außerdem für die Entwicklung der Industrie, des Handels und des Fremdenverkehrs im badischen Schwarzwald von entscheidender Bedeutung gewesen. Ein Rückblick auf die Vorgeschichte, Bau und Entwicklung dieses Werkes dürfte daher für unsere Leser Interesse bieten. Wir geben daher nachstehend einen kurzen Auszug aus uns zur Verfügung gestelltem amtlichen Material der Reichseisenbahndirektion Karlsruhe.

Als in Baden 1838 der Bau der Eisenbahnlinie Mannheim—Basel vom badischen Landtag beschlossen und in Angriff genommen wurde, ist schon der Bau einer Bahnverbindung durch den Schwarzwald gefordert worden, um den Verkehr von der alten Kinzigtal-Straße nicht abzulenken und den Schwarzwald nicht zu schädigen. Aber erst 1862 legte die Regierung mit anderen Eisenbahnplänen auch den Bau der Schwarzwaldbahn vor und zwar als Kinzigtal-Linie, nachdem aus Vergleichsentwürfen diese Linie als die wirtschaftlich günstigste sich ergeben hatte. Sie ist auch verkehrstechnisch und als kürzeste Verbindung von Straßburg zum Bodensee — und damit von Frankreich nach der Ostschweiz und den österreichischen Alpenländern — allen anderen vorzuziehen. Auf der Strecke Hausach—Villingen entschloß man sich trotz der höheren Bau- und Betriebskosten für die Führung über Triberg, da damit den badischen Interessen am besten gedient wurde.

Im Jahr 1864 war die Linienführung der ganzen Strecke der zu erbauenden Bahn endgültig festgelegt. Bereits 1866 war die Strecke Offenburg—Hausach fertig, und die letzte Strecke Hausach—Villingen war im November 1873 vollendet, so daß die ganze Linie am 10. November desselben Jahres dem Verkehr übergeben werden konnte.

Von Offenburg (159,0 m ü. M.) bis Hausach (241,2 m ü. M.) durchzieht sie das breite Kinzigtal mit Steigungen von höchstens 0,5 v. H. Hinter Hausach beginnt die eigentliche Gebirgsstrecke. Die Bahn biegt in das Gutachtal ein und arbeitet sich auf dem rechten Talhang mit einer Steigung von 2 v. H. (Höchststeigung der Bahnlinie) in die Höhe. Es beginnen die steilen, meist durch Granitsteinsätze geschützten Böschungen und die zuerst kürzeren, dann längeren Einschnitte und Tunnel. Vor dem Bahnhof Hornberg wird das Reichenbachtal auf einer rd. 23 m hohen Talbrücke überschritten. Etwa 4 km hinter Hornberg beginnend gewinnt die Bahn in einer großen Schleife die Höhe von Triberg (616,0 m ü. M.) und sodann nach dem Überschreiten die Scheitelhöhe von Sommerau (831,9 m ü. M.). Vor dem Bahnhof Sommerau liegt der 1,69 km lange Sommerautunnel, der längste der Bahn. Von Sommerau senkt sich die Bahn in das Brigachtal und durchfährt dieses bis Donaueschingen, von dort das Donautal bis Immendingen (658,2 m ü. M.). Von hier aus beginnt eine zweite, kurze Steigung von 1,2 v. H. zur Überschreitung des Jura bis Hattingen (689,8 m ü. M.), von

wo sich die Bahn allmählich nach dem Aachtal absenkt, das sie kurz vor Singen (427,6 m ü. M.) erreicht. Der kleinste Halbmesser ist durchweg 300 m.

In geologischer Hinsicht bot der Bahnbau keine besonders großen Schwierigkeiten. Auf der ersten Gebirgsstrecke zwischen Hausach und Villingen ist das Gestein meist Granit. Dieser ist im Allgemeinen fest, zeigt aber häufig Risse und Spalten, die den Tunnelbau erschwerten und die Ausmauerung der Tunnel in größerem Maß notwendig machten, als im Anfang vorgesehen war. Er eignet sich zu rauhem Blockmauerwerk (Zyklopenmauerwerk) und ist auch reichlich hierfür verwendet. Die zweite Gebirgsstrecke Immendingen—Engen liegt im Kalkstein, der deutlich geschichtet und zum Teil zerklüftet ist. Der Stein aus den guten Schichten ist für Schichtenmauerwerk brauchbar und zu hohen Stützmauern verwendet. Die beiden Tunnel dieser Strecke sind vollständig ausgemauert. Die Talstrecken haben im allgemeinen guten Baugrund, der keine kostspieligen Gründungen erforderte. Im Donautal, dem sogenannten Ried, durchzieht die Donau mit schwachem Gefälle in vielen Windungen das Gelände und mußte an vielen Strecken verlegt werden, um Überbrückungen zu vermeiden. Die größte 240 m lange Verlegungsstrecke ist zwischen Pfohren und Neudingen.

Von den Kunstbauten der Bahn sind vor allem die zahlreichen Tunnel zu erwähnen. Zwischen Gutach und Sommerau liegen die 38 Tunnel von i. G. 9,47 km Länge. Der längste von diesen ist der bereits genannte 1,69 km lange Sommerautunnel, der auf die Länge von 1,44 km ausgewölbt werden mußte. Die Strecke Immendingen—Engen hat nur 2 Tunnel, darunter den 900 m langen Hattinger Tunnel. Eine Zierde der Bahn sind die meist sehr schön durchgebildeten und der Gegend angepaßten Tunnelportale.

Die Bahn erforderte 142 Brücken und Durchlässe. Die bedeutendsten sind die

1. Kinzigbrücke bei Steinach mit 1 Öffnung von 61,8 m Stützweite,
2. Talbrücke vor Hornberg mit 4 Öffnungen von 31,46 m Stützweite,
3. Donaubrücke bei Geisingen mit 1 Öffnung von 55,7 m Stützweite.

Die Hauptträger dieser Brücken sind eiserne Fachwerke. Auch die mittleren und kleinen Brücken haben fast durchweg eiserne Überbauten, entsprechend der damaligen Vorliebe der Ingenieure für das billige Eisen. Die seit dem Bau der Bahn bedeutend erhöhten Gewichte der Lokomotiven und Wagen erforderten vielfach die Verstärkung oder Auswechslung dieser Tragwerke; diese kostspieligen Arbeiten wären bei gewölbten Brücken wohl nicht erforderlich geworden.

Die Hochbauten wurden durchweg einfach, aber dauerhaft ausgeführt. Holz wurde hierbei reichlich verwendet.

Die Bahn wurde zunächst nur eingleisig ausgebaut, doch wurden die Tunnel, die Brückenwiderlager und zum Teil auch die Dämme für 2 Gleise bemessen. Die Bahnhöfe erhielten beim Bau nur eine mäßige Ausdehnung und liegen alle in der Wagrechten. Abzweigbahnhöfe wurden



bei Hausach, Villingen und Immendingen angelegt, wo die württembergischen Anschlußlinien einmünden.

Die Baukosten haben betragen für die Strecken	
Offenburg—Hausach	5,142 Millionen M.
Hausach—Villingen	23,914 Millionen M.
Villingen—Singen	12,282 Millionen M.
im Ganzen	41,338 Millionen M.

Von dieser Summe entfallen 12,343 Mill. M. auf Tunnelbauten und 2,743 Mill. M. auf den Sommerauer Tunnel allein.

Die Vorarbeiten und Voruntersuchungen für den Bahnbau sind durch die Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues und durch die in der Gegend bestehenden Wasser- und Straßenbahn-Inspektionen ausgeführt worden. Für die Leitung der Bauarbeiten wurden 4 neue Eisenbahninspektionen gegründet. In der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues war die oberste Bauleitung für die Baustrecke Offenburg—Hausach dem Ob.-Brt. Sexauer, für die wichtigsten und schwierigsten Baustrecken Hausach—Singen dem Ob.-Brt. Gerwig übertragen. Letzterer gilt mit Recht als der geistige Schöpfer des ausgeführten Entwurfes bis in seine Einzelheiten. Ein schlichtes Denkmal auf der Straße vom Bahnhof zur Stadt Triberg soll das Gedächtnis an seine Persönlichkeit und sein Werk bei künftigen Geschlechtern wach halten.

Der stets wachsende Verkehr hat seit der Eröffnung der Schwarzwaldbahn verschiedene bauliche Erweiterungen der Bahnanlagen nötig gemacht. Zunächst ist die Herstellung des zweiten Gleises zu nennen. Fast alle Bahnhöfe sind ferner seit der Bahneröffnung erweitert und umgestaltet worden. Der Bahnhof Donaueschingen wurde bei der Einführung der verlängerten Höllentalbahn von Neustadt her völlig umgebaut und erhielt ein neues Aufnahmegebäude. Da beim Bau der Bahn die übliche Zuglänge viel geringer war als heute, wurden die Bahnhöfe etwas kurz angelegt. Das ist für die Erweiterung der Bahnhöfe an den Gebirgsstrecken (z. B. Hornberg und Triberg) sehr hinderlich, da die notwendige Verlängerung in die Gefällstrecken hineinreicht, was für den Betrieb sehr unerwünscht und erschwerend ist.

Die kurvenreiche Steilstrecke der Schwarzwaldbahn stellte an die Leistungsfähigkeit der ursprünglich auf der Schwarzwaldbahn verwendeten Lokomotiven große Ansprüche. Zunächst wurden auf der Strecke Hausach—Villingen Lokomotiven eines Dienstgewichtes von 29, 33 und 36 t verwendet. Auf der Steigungsstrecke 1:50 war die größte Bruttolast für Güterzüge, die mit Vorspann befördert werden durften, auf 230 t beschränkt. Es kamen aber bald leistungsfähigere Lokomotiven in Betrieb; in den 90er Jahren war das Dienstgewicht schon über 50 t; heute werden auf der Schwarzwaldbahn Personen- und Schnellzüge mit starken Heißdampf-Lokomotiven mit Schlepp tender mit 67 t Dienstgewicht (ohne Tender) gefahren. Bei den Güter-

zugslokomotiven ist das Gewicht auf 96 t gestiegen. Die ersten Lokomotiven beförderten ohne Nachschub auf der Steigung 1:50 ein Wagengewicht von 190 t mit 22 km/st Geschwindigkeit, die Güterzugslokomotiven ein Wagenbruttogewicht von 450 t mit 18 km/st Geschwindigkeit. Die Güterzüge der Strecke Offenburg—Singen von 1200—1300 t Gewicht werden in Hausach und Villingen in je 2 Halbzüge geteilt.

Die Personenzüge sind mit der selbsttätigen Luftdruckbremse, die Schnell- und Eilzüge mit der selbsttätigen und nicht selbsttätigen Luftdruckbremse (Doppelbremse) ausgerüstet.

Stark gehoben hat sich seit Eröffnung der Bahn ihr Verkehr. Zunächst liefen in jeder Richtung täglich 3 Personenzüge von je 4 zweiachsigen Wagen einschl. des Packwagens. Im Sommer 1914, unmittelbar vor Kriegsausbruch, liefen dagegen über die Schwarzwaldbahn je 2 Schnellzüge, 2 Eilzüge und 6 durchgehende Personenzüge (davon 2 Eilgüterzüge mit Personenverkehr). Außerdem liefen während der Hauptreisezeit 1914 noch 3 besondere beschleunigte Zugpaare. Ein Bild von der Entwicklung des Personenverkehrs gibt auch die Zahl der verkauften Fahrkarten, die 1873—74 im 1. Betriebsjahr 6000, 1883 schon 374 861, 1913 schließlich 1 767 000 betrug.

Der Güterverkehr wurde zunächst durch 2 Güterzüge in beiden Richtungen bewältigt, außerdem liefen noch 2 Güterzüge auf Teilstrecken. 1913 verkehrten auf der Strecke Offenburg—Hausach 30, Hausach—Villingen 39, Villingen—Immendingen 24, Immendingen—Singen 26 Güterzüge. An Gütern wurden im 1. Betriebsjahr nur 2300 t befördert, 1883 schon 245 848, 1913 schließl. 700 461 t. Der Hauptanteil des Güterverkehrs vollzieht sich dabei im inneren Kreislauf des badischen Wirtschaftslebens (1913 waren es 594 900 t, die zwischen Stationen der Schwarzwaldbahn und anderen badischen Eisenbahnstationen ausgetauscht wurden). Aber auch mit der gesamten deutschen Volkswirtschaft brachte die Schwarzwaldbahn Baden in steigende Beziehung, denn während 1874 nur 173 t nach dem übrigen Deutschland gingen, waren es 1913 bereits 328 115 t.

Aber auch internationale Verkehrsbedeutung hat die Schwarzwaldbahn gewonnen, denn sie ist für die Verkehrsrichtung Mannheim—Karlsruhe und Straßburg—Kehl die kürzeste Verbindung nach der Ostschweiz und nach Voralberg über den Bodensee mit den Ausgangs- und Zugangsstationen Singen, Schaffhausen und Konstanz. Die Bedeutung der Schwarzwaldbahn als Durchgangslinie nach der mittleren und östlichen Schweiz wird sicher in dem Maß noch weiter steigen, als die Hauptbahn Offenburg—Basel Entlastung nötig hat. Sie begünstigt jetzt schon eine wertvolle Verkehrsverteilung und wird eine gesteigerte Leistungsfähigkeit im Nord-Südverkehr bieten, wenn sie, wie die Gotthardbahn, erst einmal elektrisch betrieben sein wird. —

### Deutsche und französische Denkmalpflege im Elsaß.



Das im Jahr 1923 in der „Bibliothèque Charpentier“ (Eugène Fasquelle) in Paris erschienene Buch von Alexandre Millerand „Le retour de l'Alsace-Lorraine à la France“ bringt in seinem „Beaux-arts“ überschriebenen VI. Kapitel folgenden

Absatz: „Aux monuments d'Alsace et de Lorraine d'ores et déjà classés, il convenait d'en ajouter beaucoup d'autres, dont certains avaient été systématiquement omis par les autorités allemandes en raison de leur caractère français: c'est ainsi que dans le classement furent compris le château des Rohan à Strasbourg, le cloître des Unterlinden à Colmar, la porte de Thann à Cernay, les remparts de Rosheim, etc. L'administration française reprit, pour le poursuivre et l'achever, l'inventaire général à peine commencé des richesses monumentales de la région.“

In den Worten: „dont certains avaient été systématiquement omis par les autorités allemandes en raison de leur caractère français“ liegt eine Verleumdung der deutschen Behörden der Denkmalpflege in Elsaß-Lothringen, die, wissentlich oder aus Unkenntnis ausgesprochen, nicht ohne Widerspruch und Richtigstellung bleiben darf. Zum Verständnis der Handhabung des Schutzes der Denkmale soll auf die Verschiedenheit der deutschen und französischen Denkmalpflege, insonderheit auf das Klassierungssystem näher eingegangen werden.

Die Bestrebungen, die Denkmale zu erhalten und zu schützen, gehen in Frankreich auf den Anfang des vorigen Jahrhunderts zurück. Im Jahr 1810 erläßt der ministre de l'intérieur, Comte de Montalivet, eine Verfügung an die Lokalbeamten der einzelnen Departements, in der er

um die Beantwortung einer Reihe von Fragen über die Bedeutung und über den gegenwärtigen Zustand kirchlicher und weltlicher Bauten ersucht. Diese Antworten bilden den Anfang der Inventarisierung, des Verzeichnens und Beschreibens der einzelnen Baudenkmäler. Obgleich in den nächsten Jahren, 1818, durch ein Dekret die Aufstellung von Inventarien wieder verlangt wurde und im Jahr 1821 nochmals, unter Vorlegung eines Denkmalverzeichnisses des Unterpräfektes des Mosel-Departements als Vorbild, an die Präfekten der übrigen Departements geschickt wurde, blieben die weiteren Einsendungen doch gänzlich aus, sodaß durch Circulaire vom Jahr 1824 die Aufforderung an die Präfekten erging, die Arbeiten an den Inventarien einzustellen. Jedoch der Verfall der Denkmale, die Beschädigungen, die Verwendung derselben zu allen möglichen Zwecken, nur nicht zu denen, für welche sie bestimmt waren, von Seiten der Behörden, der Gemeinden und Privaten, erregte einen Unwillen, einen Sturm der Entrüstung bei denen, die ein Herz für die Erhaltung der Denkmale hatten, und die damals in der schönen Literatur zur Herrschaft gelangte romantische Schule mit Victor Hugo an der Spitze, sowie ein Kreis von bedeutenden Historikern und berühmten Architekten brachten es dahin, daß die Regierung nicht länger zurückstehen konnte und die Führung der Bewegung selbst in die Hand nahm. Eine Folge dieses Stürmens und Drängens ist nach der Juli-Revolution die Errichtung einer General-Inspektion für die „monuments historiques“ durch Dekret vom 23. Oktober 1830. Hiermit sind Anfang und Grundlage der staatlichen Aufsicht in Frankreich gegeben.

Zum ersten „inspecteur général des monuments



historiques“ wurde Vitet ernannt, dem 1833 der hochverdiente Historiker Prosper Mérimée folgte, und auf dessen Anraten, um der Tätigkeit des Generalinspektors mehr Wichtigkeit und Rückhalt zu geben, wurde im Jahr 1837 die „commission des monuments historiques“ ernannt, die heute noch in Frankreich besteht und den Mittelpunkt der staatlichen Denkmalpflege bildet. Wiederum wurde den Präfekten aufgegeben, in kürzester Zeit ihre Berichte an die Kommission einzureichen. Aber es bedurfte noch mehrfacher Erinnerungen, und der Grund dieser Verzögerungen liegt in dem Auftrag selbst, der in sich eine so unendliche Menge von Arbeitsleistung, von Wissen und Können birgt, der auch, selbst wenn die geeigneten Kräfte sofort zur Hand gewesen wären, ohne die Gewährung genügender Mittel nicht ausgeführt werden konnte. Die fortgesetzten Verfügungen, Erinnerungen und Ermahnungen von Jahrzehnten an die Präfekten beweisen, wie schwer den Verwaltungsorganen die Ausführung dieses Auftrages wurde. Da kam im Jahr 1840 von dem Minister die Verfügung an die Präfekten: „Vous les classez dans leur ordre d'importance et vous indiquez les sommes qui seraient nécessaires pour les conserver ou remettre en bon état.“

In dieser Zusammenstellung dieser beiden Aufträge liegt die Grundlage und zugleich auch der Fehler der französischen Denkmalpflege. Die Kommission wollte eine Liste sämtlicher Denkmale des Landes haben mit Angabe der Zeit der Gründung, des Charakters des Bauwerkes, der geschichtlichen Fakta usw., und die Präfekten, glücklich, endlich die Verfügung des Ministers beantworten zu können, sandten nur Listen derjenigen Denkmale ein, zu denen — unter Berücksichtigung ihrer Bedeutung — zur Zeit eine staatliche Beihilfe für ihre Erhaltung notwendig war.

Die Klassierung geschah also nicht nach der Bedeutung der Denkmale, sondern nach den eingegangenen Gesuchen um Staatsunterstützung für deren Erhaltung, und das hat zur Folge gehabt, daß ein weniger bedeutendes, aber dringend der Reparatur bedürftiges Denkmal eher klassiert worden ist als ein bedeutenderes. Die Namen der Denkmale, zu denen eine Staatsbeihilfe gegeben worden ist, wurden in die Liste eingetragen: „L'inscription sur le tableau des monuments historiques (classement)“. Die Klassierung stellt die Bedeutung des Denkmals fest und verlangt für dasselbe die Überwachung aller Arbeiten an denselben durch die Behörden, jedoch besteht durch die Klassierung keine Verpflichtung für die Erhaltung des Denkmals, und erst dann, wenn die Mittel der Lokalbehörden nicht ausreichen, tritt die Beihilfe durch Staatssubvention ein.

Die der Kommission im Jahr 1840 eingereichte Liste führt den Titel: „Liste des monuments pour lesquels des secours ont été demandés et que la commission a jugés dignes d'intérêt“ und enthielt für das Ober-Elsaß 12, für das Unter-Elsaß 23 und für Lothringen 27 Baudenkmale. Diese Liste wurde dem Präfekten am 1. Oktober 1841 mit der Bemerkung: „qui ont été provisoirement classés“ zugeschickt, und in den Archiven des Elsaß war von einer Verfügung der definitiven Klassierung nichts zu finden. Jedoch figurieren in der letzten von französischer Seite für Elsaß-Lothringen aufgestellten Liste, „Liste des monuments historiques“ aus dem Jahr 1862, dieselben 12 aufgeführten Monumente des Ober-Elsaß als klassiert, die hier als provisorisch klassiert aufgeführt waren. Unter den 12 „Denkmälern“ des Ober-Elsaß befinden sich die Schloßruinen Morimont, Hoh-Landsburg, Pfirt, während die bedeutenden Denkmale nicht aufgenommen waren, und erst die deutsche Regierung hat diesem Fehler abgeholfen.

Schon gegen Ende des Jahres 1871 wendete die deutsche Verwaltung ihre Aufmerksamkeit der Erhaltung der geschichtlichen Denkmale des Landes zu, und im Dezember desselben Jahres (1871) nahm der Oberpräsident von Elsaß-Lothringen, Herr von Möller, die Aufstellung und Ver-

öffentlichung eines Verzeichnisses der Kunstdenkmale in Elsaß-Lothringen nach Art der von ihm veranlaßten gleichen Statistik für den preußischen Regierungsbezirk Kassel in Aussicht, und dem damaligen Professor an der Universität Straßburg Dr. Franz Xaver Krauß wurde die Bearbeitung übertragen. So konnte der Öffentlichkeit das Denkmalverzeichnis von Elsaß-Lothringen unter dem Titel „Kunst und Altertum in Elsaß-Lothringen“, in 4 Bänden, 1876—1890, dank dem uner müdlichen Fleiß und dem großen Wissen des Verfassers übergeben werden.

Von der deutschen staatlichen Denkmalpflege in Elsaß-Lothringen wurden zunächst die französischen Verfügungen und das Klassierungssystem übernommen, weil die Klassierung ein durch Jahrzehnte eingebürgerter Begriff war und von der Bevölkerung so verstanden wurde, wie es die Denkmalpflege verlangt. Die Eintragung eines Denkmals in die Klassierungsliste verlieh demselben einen gewissen Nimbus, der sich in der Achtung, ja in der Ehrfurcht ausdrückt, mit der ein solches Denkmal angesehen wird. Je kleiner die Gemeinde ist, je stolzer ist sie, wenn in ihrem Ort sich ein klassiertes Denkmal befindet, und so helfen hier die Liebe und die Achtung vor dem Denkmal mehr für die Erhaltung desselben, als die weitestgehenden Gesetze es vermögen.

Jedoch der Fehler dieses Klassierungssystems ist der mangelnde Schutz und der Verfall der nicht in die Klassierungsliste aufgenommenen Denkmale. In voller Erkenntnis dieser Schädigung hat der damalige Konservator im Auftrag des Reichsministeriums für Elsaß-Lothringen ein Verzeichnis sämtlicher Denkmale, deren Erhaltung vom Standpunkt der Denkmalpflege aus irgend einem Grund wünschenswert ist, aufgestellt, und dieselben sind in dem „Handbuch der staatlichen Denkmalpflege für Elsaß-Lothringen“, das allen Behörden und Gemeinden zur Beachtung zugeschiedt worden ist, veröffentlicht. In diesem Verzeichnis sind die von französischer Seite früher klassierten Denkmale kenntlich durch fetteren Druck hervorgehoben. Nach und nach sollte die Bevölkerung dazu erzogen werden, daß nicht nur den klassierten Denkmälern, sondern allen in dem Handbuch aufgeführten Denkmälern der gleiche Schutz zuteil werden soll. Es ist ersichtlich, daß von einem systematischen Auslassen einer Denkmalkategorie aus irgend einem Grund — politisch oder stilistisch — nicht die Rede sein kann, und wenn Herr Alexandre Millerand sich die Mühe genommen hätte, einen Blick in das Handbuch zu tun, so würde er die von ihm als „ausgelassen“ bezeichneten Denkmale gefunden haben: Le château des Rohan à Strasbourg, S. 237, No. 3; le cloître des Unterlinden à Colmar S. 147 No. 29 [Hier liegt ein weiterer Irrtum des Verfassers vor: das Kloster Unterlinden ist französischerseits schon längst klassiert worden, und zwar am 14. Mai 1852]; la porte de Thann à Cernay S. 239 No. 32; les remparts de Rosheim S. 283 No. 120 usw. Hätte er das „Denkmalarchiv zu Straßburg im Elsaß“, von dessen Bestehen er nichts erwähnt, nur einen Augenblick aufgesucht, so würde er die obigen Zeilen nicht haben schreiben können, und daß das Denkmalarchiv den Franzosen bekannt ist, geht auch aus folgender Notiz in „Les Cahiers Lorrains“, 2<sup>me</sup> année, février 1923, S. 28 hervor: „On a ajouté qu'il existe à Strasbourg dans le palais du Rhin (Kaiserpalast) un dépôt des archives régionales des monuments historiques, l'ancien „Denkmalarchiv“, unique dans la France provinciale et qui est consulté avec fruit par les professeurs, les érudits et les artistes.“

Es unterscheidet sich also die deutsche Denkmalpflege von der französischen: die deutsche Denkmalpflege ist eine präservative, die allen Denkmälern gleichen Schutz gewährt, die französische läßt die Sache an sich herantreten und greift erst dann ein, wenn eine Subvention für die Erhaltung des Denkmals nachgesucht wird. —

Prof. Wolff,

Landeskonservator von Elsaß-Lothringen a. D.

### Jahrhundertfeier der badischen Wasser- und Straßenbaudirektion.



Die badische Wasser- und Straßenbau-Direktion in Karlsruhe konnte in diesem Jahr auf ein hundertjähriges Bestehen zurückblicken. Unter der Regierung des Großherzogs Ludwig wurde durch Verordnung vom 15. Juli 1823 das gesamte staatliche Wasser- und Straßenbauwesen zusammengefaßt und der Leitung und Aufsicht der „Ober-Wasser- und Straßenbau-Direktion“ unterstellt. Damit war die Organisation geschaffen, welche noch heute die Grundlage des badischen Wasser- und Straßenbauwesens bildet. Insbesondere war es der in weitesten Kreisen als hervorragender

Ingenieur bekannt und berühmt gewordene Oberst Johann Gottfried Tulla, der immer wieder auf die Notwendigkeit einer einheitlichen Organisation, der Schaffung eines Ingenieurkorps und einer besonderen Direktion für dessen Leitung hinwies. Tulla wurde denn auch bei Gründung der „Ober-Wasser- und Straßenbau-Direktion“ 1823 als „Oberbaudirektor“ an deren Spitze gestellt.

Die Tätigkeit der Direktion in diesen 100 Jahren erstreckte sich auf alles, was mit dem Wasser- und Straßenbau zusammenhängt. Sie besorgte die unmittelbare Leitung des Straßenwesens (Bau und Unterhaltung der Land- und Kreisstraßen, Beaufsichtigung der Gemeindegewege), des





Fachwerkhaus Fleischhauer-Straße 16 in Lippstadt.



Fachwerkhäuser Lange-Straße 50–56 in Wiedenbrück.  
 (Aus dem Inventarisationswerk „Die Bau- und Kunstdenkmäler von Westfalen“.)  
 Westfälische Fachwerkbauten.





Fachwerkhaus aus Bödexen, Kreis Höxter.



Haus Halle in Wiedenbrück. (Aus dem Inventarisationswerk „Die Bau- und Kunstdenkmäler von Westfalen“.)  
Westfälische Fachwerkbauten.



Wasserwesens (Korrektion und Unterhaltung der Flüsse), späterhin auch die Leitung der Landeskulturarbeiten einschließlich der Feldbereinigung und des öffentlichen Wasserversorgungswesens, ferner des Vermessungswesens und der Herstellung der topographischen Karte. Als wichtiger Tätigkeitszweig sind in den letzten Jahren noch die wirtschaftlich so bedeutungsvollen Arbeiten für den Ausbau der Wasserkräfte und die Elektrizitätsversorgung des Landes hinzugekommen. Nicht unerwähnt soll bleiben, daß auch, seitdem auf Grund des Eisenbahnbaugesetzes vom 29. März 1838 auch in Baden die Erbauung von Bahnlagen in rasch zunehmendem Umfang in Angriff genommen wurde, die gesamte Leitung des Eisenbahnbauwesens in den Händen der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues lag, und daß bis Ende der 60er Jahre die Staatsbahnlagen, darunter unsere wichtigsten Hauptlagen, unter Leitung dieser Behörde erbaut wurden, bis später der Eisenbahnbau der Direktion des Verkehrswesens und dann der 1872 gegründeten Generaldirektion der Staatseisenbahnen unterstellt wurde.

Die unmittelbare Leitung der Bauten und die sonstigen örtlichen Arbeiten der Wasser- und Straßenbauverwaltung werden heute besorgt durch 19 Wasser- und Straßenbau-, 10 Kultur- und 3 Rheinbauinspektionen, oder, wie sie seit 1921 genannt werden, Wasser- und Straßenbau-, Kulturbau- und Rheinbauämter.

Im Zusammenhang mit dem Wasserbauwesen sei noch der meteorologische und hydrographische Dienst erwähnt, welcher bis 1919 in dem 1833 bei der Wasser- und Straßenbau-Direktion errichteten Zentralbüro für Meteorologie und Hydrographie vereinigt war. Seit 1919 sind jedoch Hydrographie und Meteorologie getrennt, jene wird vom „hydrographischen Büro“, diese von der „Landeswetterwarte“ besorgt. Seit dem Jahr 1877 jedoch ist das Landesvermessungswesen gleichfalls der Wasser- und Straßenbau-Direktion unterstellt.

Entsprechend dem außerordentlichen Aufschwung, den Technik und Verkehr in den letzten 100 Jahren genommen haben, hat sich der Aufgabenkreis der Wasser- und Straßenbau-Direktion in den 100 Jahren ihres Bestehens von kleinen Anfängen zu einem umfangreichen Gebiet entwickelt. Die Anfänge des kunstmäßigen Straßenbaues im heutigen Sinn datieren erst seit der Wende des 18. und 19. Jahrhunderts. So fällt auch der Ausbau fast des ganzen badischen Straßennetzes in das 19. Jahrhundert. Bekannt sind die schönen Schwarzwaldstraßen, die zum großen Teil sowohl bautechnisch interessante Anlagen darstellen und auch, in landschaftlich reizvollen Gegenden gelegen und herrliche Naturschönheiten erschließend, als Schönheitswerte ersten Ranges angesprochen werden können.

Ebenso bedeutungsvoll wie der Neubau und die Verbesserung ist die Instandhaltung der Straßen. Die Landstraßen-Unterhaltung hatte den Staat in den letzten Jahren vor dem Krieg durchschnittlich etwa 2,4 Millionen M. im Jahr gekostet, im Jahr 1922 wurden rund 150 Millionen aufgewendet, leider ohne daß hiermit der früher vorhandene und mit Rücksicht auf den zunehmenden Verkehr notwendige gute Straßenzustand erzielt wird. Die Länge des badischen Straßennetzes beträgt zurzeit 2031 km, die des Kreisstraßennetzes 1404 km und die der unter Aufsicht der Straßenbauverwaltung stehenden Gemeindegeweges 6363 km.

Auf dem Gebiet des Wasserbaues hat die Oberdirektion während der 100 Jahre ihres Bestehens ebenfalls eine wichtige und umfangreiche Tätigkeit geleistet. Die geographischen und hydrologischen Verhältnisse des Landes boten den Wasserbauämtern ein reiches Arbeitsfeld: der Rhein, seine größeren Nebenflüsse, der Bodensee erforderten umfangreiche wasserbauliche Arbeiten, teils zum Schutz des Kulturgeländes und der Wohnstätten gegen Überschwemmungen, teils für Zwecke der Schifffahrt und Flößerei. Allgemein bekannt ist wohl die Bedeutung der nach den Plänen von Tulla in Gemeinschaft mit Bayern und Frankreich ausgeführten großen Rhein-korrektion zwischen Basel und der hessischen Grenze, die das Bild des Stromes vollständig verändert und an Stelle des früheren verwilderten und vielfach gespaltenen und geschlängelten Stromlaufes ein einheitliches, etwa 250 bis 300 m breites, von festen Ufern eingefäßtes, in geradem oder schwachgekrümmtem Lauf hinziehendes Rheinbett geschaffen hat, ein Werk der Ingenieurkunst, das in seiner wohlgedachten, plan- und zweckmäßigen Ausführung wenige seinesgleichen hat. Das Unternehmen wurde mit der Eröffnung des Neuburger Durchstiches 1818 begonnen und 1861 in der Hauptsache vollendet. Die Kosten des Unternehmens betragen, soweit der badische Anteil in Frage kommt, rund 40 Millionen M., der Wert des durch

das Unternehmen gewonnenen Kulturgeländes rund 6,8 Millionen M.

Das zweite große Unternehmen auf dem Gebiet des Strombaues war die Niederwasserregulierung des Rheins zwischen Straßburg und Sondernheim, welche nach dem Entwurf des Baudirektors Honsell ausgeführt wurde und den Zweck hatte, eine auch bei Niederwasser gut brauchbare Fahrstraße für die Großschifffahrt bis Straßburg zu schaffen. Diese bedeutungsvolle Arbeit, die von den drei Uferstaaten gemeinsam unternommen wurde, ist 1907 begonnen worden und heute im Großen und Ganzen beendet, und zwar mit einem befriedigenden Erfolg, sodaß die Schifffahrt auf jener Strecke durch die Regulierung eine bedeutende Förderung erfahren hat. Die Baukosten der 85 km langen Regulierungsstrecke sind im Entwurf zu rund 10 Millionen M. veranschlagt.

Gegenwärtig besteht die Tätigkeit der Rheinbaubehörden in der Vervollständigung des Korrektionswerkes und der Regulierung, in der Unterhaltung der bestehenden Bauten, sowie in den für die Schifffahrt erforderlichen Baggerungs- usw. Arbeiten. Seit dem 1. April 1921 erfolgten Übergang der Schifffahrtsstraßen auf das Reich werden die Arbeiten für die Schifffahrtsstraße am badischen Rhein, Neckar und Main durch die badischen Wasserbaubehörden für Rechnung des Reiches und unter der Oberleitung des Reichsverkehrs-Ministeriums ausgeführt.

In der Schiffbarmachung des Rheins zwischen Basel und Straßburg, welche bekanntlich einen wichtigen Gegenstand der Verhandlungen der Rheinschifffahrts-Zentralkommission war und welche der Gegenstand eines heftigen Wettbewerbes zwischen dem französischen Seitenkanal, der Kanalisierung und Regulierung bildet, ist insofern ein wesentlicher Schritt getan worden, als auf Wunsch der schweizerischen Eidgenossenschaft die Vorarbeiten für den Ausbau einer Regulierungsstrecke von Breisach aufwärts durch das Rheinbauamt Freiburg in Angriff genommen worden sind. Für die Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis in den Bodensee wird auf Grund eines Übereinkommens mit der Schweiz ein ausführlicher Entwurf aufgestellt, wozu eine besondere Abteilung bei der Wasser- und Straßenbau-Direktion gebildet wurde.

Was die wasserbaulichen Arbeiten in den größeren Nebenflüssen des Rheins und des Neckars betrifft, nämlich Wutach, Schlücht, Wiese, Elz mit Dreisam, Kinzig, Rensch, Murg, Enz mit Nagold und Würm, so sind diese in den letzten 100 Jahren unter Leitung der Wasser- und Straßenbau-Direktion zum größten Teil einer planmäßigen und durchgreifenden Korrektur unterzogen worden, die früher unregelmäßig und gefahrbringenden Flußläufe wurden in ein festes Bett gefäßt und der Hochwasserablauf durch Dämme begrenzt. Der Erfolg dieser Bauten ist sehr befriedigend, da der Schutz gegen Uferangriffe und Überschwemmungen größtenteils erreicht ist, das Talgelände gesichert und der landwirtschaftlichen Benutzung zugänglich gemacht wurde.

Bekanntlich hat infolge der neueren Entwicklung auf dem Gebiet des Elektrizitätswesens der Ausbau der Wasserkräfte eine erhöhte Bedeutung gewonnen. Auch in Baden ist der Staat als einer der ersten dazu übergegangen, den Ausbau von Wasserkraften selbst in die Hand zu nehmen und auf die Elektrizitätsversorgung des Landes maßgebenden Einfluß zu gewinnen. Naturgemäß hatte diese Entwicklung eine wesentliche Vergrößerung des Aufgabenkreises der Wasser- und Straßenbau-Direktion zur Folge. Dieser Behörde lag nicht nur die Bearbeitung der Entwürfe für den Ausbau der staatlichen Wasserkraftanlagen ob, sondern auch die Mitwirkung bei allen sonstigen die Wasserkräfte betreffenden Fragen. Als erstes großes Wasserkraftunternehmen ist vom Staat das Murgwerk bei Forbach in Angriff genommen worden, dessen Bau 1913 begonnen und dessen erster Ausbau 1918 beendet wurde. Der zweite Ausbau mit der Talsperre im Schwarzenbachtal ist zurzeit in der Ausführung begriffen. Seit 1921 ist der Ausbau und Betrieb der bisher staatlichen Landeselektrizitätsversorgung von der Aktiengesellschaft Badenwerk übernommen worden, deren Aktien sich im Besitz des Staates befinden. Die Entwurfsbearbeitung und Bauleitung für das Murgwerk, sowie für das inzwischen in Angriff genommene Schluchseewerk geschieht auch jetzt noch für Rechnung des Badenwerkes durch die Wasser- und Straßenbau-Direktion, welche 1922 für diese Zwecke eine besondere Abteilung errichtet hat. Die Entwurfsbearbeitung und Leitung der Hochbauten für die genannten Wasserkraftanlagen gehören, neben sonstigen Hochbauaufgaben, in den Geschäftskreis der bei der Wasser- und Straßenbau-Direktion bestehenden Hochbau-Abteilung.

Von den anderen Aufgaben der Wasser- und Straßenbau-Direktion, die mit dem Wasserwesen im Zusammen-



hang stehen, seien noch kurz die Wasserkraft-Katastrierung und die Führung der Wasserrechtsbücher genannt, welche durch ein Hilfsbüro der Wasser- und Straßenbau-Direktion, das Wasserrechtsbüro, besorgt werden. Die systematische Erforschung der Wasserverhältnisse des Landes, Wasserstände, Abflüßmengen und dergleichen, welche die Grundlagen für alle wasserbaulichen Arbeiten bildet, geschieht durch das hydrographische Büro der Baudirektion, welches auch die regelmäßige Veröffentlichung dieser Untersuchungen besorgt. Auch auf die Tätigkeit der Landeswetterwarte sei noch kurz hingewiesen.

Auf dem Gebiet des Landeskulturwesens hat die Wasser- und Straßenbau-Verwaltung ebenfalls eine umfangreiche Tätigkeit entfaltet. Die Tätigkeit der Landeskultur-Behörden besteht darin, bei den Gemeinden die Vornahme von Unternehmungen, wie z. B. Bewässerungen, Entwässerungen, Verbesserung von kleinen Fluß- und Bachläufen, Feldwegbauten usw., anzuregen und zu unterstützen. Um einen Begriff von dem Umfang der auf diesem Gebiet geleisteten Arbeiten zu geben, sei erwähnt, daß in den Jahren 1870 bis 1912 in Baden 2565 Landeskultur-Unternehmungen durchgeführt wurden, die sich auf eine Fläche von rund 31 000 Hektar erstreckten. Als oberste Landeskultur-Behörde hat die Wasser- und Straßenbau-Direktion auch die Aufsicht über die Feldbereinigungs-

### Vermischtes.

Über das Amphitheater in Trier finden wir in der „Köln. Ztg.“ Ausführungen, die auch für unsere Leser Interesse haben werden und denen wir Nachstehendes entnehmen:

„Das unter der schon 1471 nachweisbaren Flurbezeichnung Kaskeller geläufige Gelände des Amphitheaters zu Trier hat wechselvolle Schicksale erlebt. Dem Kloster Himmerod, das in und bei Trier durch Schenkungen und Kauf bedeutenden Besitz an Häusern und Grundstücken hatte, wurde es im Jahr 1211 vom Trierer Erzbischof als Steinbruch überwiesen. Jedenfalls war es auch schon früher als Lieferstätte von Bausteinen benutzt worden. Wie lange und in welchem Umfang die Anlage als Steinbruch gedient hat, wissen wir nicht; wir müssen aber annehmen, daß eine Ummenge von Steinen des einstmaligen Amphitheaters samt der auf der Höhe der Stadtseite sich hinziehenden spätrömischen Stadtmauer den Weg zu Hausbauten in und bei Trier gefunden hatten. Eine Abbildung aus dem 17. Jahrhundert zeigt uns einen Weinberg in der Arena, wo in römischer Zeit blutige Kämpfe und Jagden den auf den steinverkleideten Hängen ringsum sitzenden Zuschauern Augenweide boten. Im Jahr 1816 wurde die Arena freigelegt. Nachdem im Jahr 1908 der Arenakeller, eine als Versenkungsanlage bei den Schaustellungen dienende künstliche, in späterer römischer Zeit erweiterte Vertiefung im Felsboden, ausgegraben war, wurden die beiden Zugänge zur Arena für den allgemeinen Zutritt gesperrt. Heute werden an dieser denkwürdigen Stätte von Regierung und Museum Ausgrabungen und Untersuchungen vorgenommen, wie sie früher nicht möglich gewesen waren. Diese Nachgrabungen erfolgen mit Genehmigung der Stadt, die durch den Ankauf der Schaeidschen Villa Mitbesitzerin des Geländes des Amphitheaters geworden ist. Außerdem teilen sich heute in die Eigentumsrechte der Staat, die Provinz und das Grundstück der Villa Hettner. Auf jetzt städtischem Boden liegen die beiden noch erhaltenen stadtseitigen tunnelartig überwölbten Zugänge zu den Zuschauerreihen, welche die Alten „Vomitoria“ nannten (von vomere, sich erbrechen, speien), weil sie die Zuschauermenge nach Abschluß der blutigen Spiele gewissermaßen ausspien. Von diesen Gängen wird der eine, verschüttet und daher nur teilweise sichtbar, jetzt freigelegt; der andere, schon vorher offen, soll allgemein zugänglich gemacht werden. Die durch Freilegung gewonnenen Erdmassen finden Verwendung zur Aufhöhung des bei Anlage des Amphitheaters stadtseitig aufgeschütteten Hügels. Durch diese Aufschüttung soll die Kammhöhe der ursprünglichen Anlage gekennzeichnet werden. Auf der Außen- wie auf der Innenseite sollen durch niedrigen, wechselnden Pflanzenwuchs die alten Verhältnisse angedeutet werden, stadtseitig die Treppenanlagen, die zur Kammhöhe mit dem obersten Umgang führten, auf der Innenseite die Sitzreihen mit den dazwischen angeordneten Umgängen und Zugängen, sowie das Podium, d. h. die den Honorationen vorbehaltene Plattform, die unmittelbar über der Arena lag. Alle diese Andeutungen und Kennzeichnungen der alten Verhältnisse können nur in Erde mit niedrigen Hecken und Rosenranken ausgeführt werden. Es darf aber nicht vergessen werden, daß die allerdings nicht als Frei-

Unternehmen, über die Feldwegnetze und anderen kulturtechnischen Unternehmungen.

Die Bezirksbehörden der Wasser- und Straßenbau-Verwaltung, namentlich die Kulturinspektionen, sind in ständig zunehmendem Maß auch mit der Projektierung und Bauausführung von Gemeindewasserleitungen befaßt. Es sind jetzt nur noch wenige badische Gemeinden ohne zentrale Wasserversorgung.

Schließlich sei noch auf die Tätigkeit der Wasser- und Straßenbau-Direktion als oberster Vermessungsbehörde hingewiesen. Die Katastervermessung wurde seit 1877 von der Wasser- und Straßenbau-Direktion fortgesetzt. Von den rund 2000 badischen Gemarkungen war 1877 die Katastervermessung in 979, d. h. in 44,5 v. H. durchgeführt, heute ist sie in ganz Baden nahezu vollständig fertiggestellt. Die der Grundstücksvermessung jeweils vorangegangene Ausbildung des Dreiecknetzes, mit welcher 1806 begonnen wurde, ist 1897 beendet worden. Zum Schluß sei noch die bedeutungsvolle und wichtige Arbeit der topographischen Landesaufnahme und Herstellung der topographischen Karte erwähnt. Von dieser, die in 170 Blättern 1:25 000 hergestellt ist, wurde das letzte Blatt 1887 hergestellt und veröffentlicht.

Hiermit ist das Tätigkeitsgebiet der badischen Wasser- und Straßenbau-Verwaltung nur in groben Umrissen geschildert. —

bau (wie in Rom, Verona, Arles, Nimes, Metz usw.), sondern mit Zuhilfenahme eines Berghanges und eines aufgeschütteten Hügels aufgeführte Anlage des Amphitheaters reichlich mit Steinmaterial verkleidet war. Denn die auf der Stadtseite neben den vorhandenen gewölbten Durchgängen (Vomitorien) anzusetzenden Treppenaufgänge, die Sitzreihen und Gänge auf dem Innenhang waren mit Stein belegt und verkleidet, und auch sonstige Steinbauten sind vorauszusetzen. An der Umfassung der Arena und ihren Zugängen sind ja solche Steinbauten trotz der Ausnutzung der Anlage als Steinbruch noch heute in bedeutsamen Resten erhalten. Auch Steine von dem Belag und der Bekleidung der Zuschauerreihen sind in größerer Zahl aufgefunden worden. Verschiedene dieser Steine tragen auch Inschriften, die gleich den noch an ihrer ursprünglichen Stelle vorhandenen Inschriften in den Amphitheatern von Arles, Nimes und anderswo die einer Persönlichkeit oder einer Innung eingeräumten Sitzplätze kenntlich machten. Außerdem war aber der stadtseitige Hügel einstmals von einem Teil der Festungsmauer gekrönt, die um 300 n. Chr. die Stadt umspannte. Die jetzigen Untersuchungen gelten auch dieser Stadtmauer und dem brückenartigen Einbau, auf welchem sie aufgesetzt war. Durch die Nachgrabungen wird ein zuverlässiger Grundriß gewonnen, der früher mangels umfassender Bodenforschungen nicht möglich war. Die erwähnte Herrichtung des Geländes, die dem Besucher eine bessere Vorstellung der alten großartigen Anlage vermitteln soll, bei der aber auf Hang und Höhe heimisch gewordene Bäume geschont werden, beschränkt sich auf einen Teil der stadtseitigen Anlage. Von einer entsprechenden Herrichtung der am Hang des Petersberges gelegenen Hälfte der Anlage war zwar gleichfalls die Rede; aber diese, selbst wenn sie einmal in unabsehbarer Zeit möglich werden sollte, unterbleibt besser; denn sie würde nicht bloß allzu gewaltsame Eingriffe erforderlich machen, sondern auch den romantischen Eindruck, den nun einmal Ruinen auf uns machen, zerstören.“ —

**Architekt und Städtebau.** Unter dem Leitwort „The Architect and Town Planning“ wendet sich der Vorstand des „Königlichen Institutes der britischen Architekten“ an seine Mitglieder, um sie auf die Wichtigkeit der aktiven Teilnahme an den Stadtplanungen hinzuweisen, womit nach dem Gesetz von 1919 alle britischen Städte von mehr als 20 000 Einwohnern sich zu befassen haben. Ebenso bedarf es der Mitwirkung der Architekten bei der Bearbeitung der in Angriff genommenen, zahlreichen Überlandplanungen (Regional Planning). Der Architekt muß die Grundsätze, Lehren und Erfahrungen des Städtebaues gründlich studieren, damit die bisherigen Fehler nach Möglichkeit vermieden werden. In Deutschland ist zwar als Folge des Krieges oder mehr noch des Versailler „Friedens“ eine gewisse Stockung in der Stadtbautätigkeit eingetreten. Dennoch aber erscheinen die Empfehlungen des genannten Vorstandes auch für uns so belangreich, daß sie nachstehend mitgeteilt werden mögen:

Jede Stadt hat ihre Eigenart und ihre besonderen Merkmale, deren Ausbildung im Stadtplan von Wichtigkeit ist.

Natürliche Anhaltspunkte von Schönheit und Wert, z. B. Hügel, Flüsse, Teiche, Wälder, selbst einzelne wichtige Bäume, sind nicht bloß zu erhalten, sondern als grundlegend für die Gestaltung des Planes zu behandeln.



Bei der Feststellung der Hauptstraßenlinien sind die Umrisse der Bodengestaltung nach Lage und Höhe nicht außer acht zu lassen.

Das Wesen architektonischer Zeichnung, nämlich die Kunst, viele Einzelheiten in geeigneter gegenseitiger Beziehung und in guten Verhältnissen zu einem Ganzen zu vereinigen, ist ebenso wichtig für das Gelingen eines Stadt- oder Vorstadtplanes, wie für den Entwurf eines umfangreichen Gebäudes.

Lange Straßen von gerader Richtung sind nur zulässig, wenn sie einen ausgesprochenen Zielpunkt haben. Im Allgemeinen ist die Länge der Sehliesen auf das Maß zu beschränken, welches vom Auge beherrscht werden kann. Außerdem sollten alle Blickbilder so viel als möglich in einen angemessenen Rahmen gefaßt sein.

Die Stellung, Gruppierung und Anlage von Hauptbauwerken und freien Plätzen ist so zu studieren und zu gestalten, daß ein wirksames, architektonisches Gesamtbild gesichert wird. Ohne genügende Freiflächen kann ein Stadtbauplan nicht befriedigen.

In Überlandplänen sind die Verkehrslinien zwischen den verschiedenen Städten und Orten festzulegen und zu verbessern. Durchgangsstraßen haben bestehende, enge Dörfer zu umgehen, um den sicheren und schnellen Kraftwagenverkehr zwischen entfernten Punkten zu ermöglichen. Umgehungsstraßen sollten auch dazu dienen, die kostspielige Erweiterung vorhandener Wege zu vermeiden und deren Baumschmuck zu schonen.

Eine durchdachte Stadtplanung sei zugleich ein Mittel zur Erhaltung wertvoller alter Bauwerke. Neuen Gebäuden und neuen Brücken soll sie die geeignete Stellung und Lage im Stadt- und Landschaftsbild anweisen und ihre künstlerische Wirkung sichern.

Sind auch diese Grund- und Leitsätze nicht gerade reich an neuen Gesichtspunkten, so verdient es doch bemerkt zu werden, daß der erste Architektenverein des britischen Reiches es sich zur Aufgabe stellt, ihre allgemeinere Befolgung durch die Mitglieder herbeizuführen. Das ist zugleich ein auch zu unserer Aneiferung geeignetes, weiteres Zeichen der wichtigen Stellung, die der Städtebau in England sich erworben hat, und der beneidenswerten Blüte, die ihm die Nachkriegszeit zu schenken verspricht. — J. St.

Zum 70. Geburtstag von Wilhelm Dörpfeld. Zu den Ausführungen auf S. 416 haben wir noch einige bemerkenswerte Ergänzungen erhalten, die wir hier folgen lassen:

Zu den Studien und Grabungen auf Korfu ist zu bemerken, daß die archäologischen Untersuchungen über den Tempel der Gorgo auch nach dem Krieg mit dem Kaiser Wilhelm fortgesetzt wurden, der hieran wie an den Forschungen über Homer lebhaftesten Anteil nahm und Dörpfeld wiederholt nach Amerongen und nach seinem jetzigen Aufenthaltsort Doorn einlud. In seinem Buch: „Ereignisse und Gestalten“ sagt Kaiser Wilhelm über Dörpfeld: „Der ebenso wie ich für das Helenentum der Antike begeisterte Gelehrte ist für mich im Laufe der Jahre zu einem teuren Freunde und unschätzbaren Quell für Belehrung über die Baukunst, Stilfragen usw. bei den alten Griechen und den homerischen Achäern geworden.“

Die amerikanische Archäologin, die das zerstörte Holzhaus Dörpfelds auf der Höhe des Vorgebirges an der Einfahrt zum Stadthafen des Odysseus auf Leukas wieder herstellen ließ, ist Miß Walker.

Neben der Bearbeitung und Herausgabe seines Werkes „Alt-Ithaka“ arbeitet Dörpfeld an einer neuen Gestaltung der Odyssee. Seine 40 Jahre hindurch stetig betriebene Beschäftigung mit Homers Ilias und Odyssee hatte ihn zu der Ansicht geführt, daß beide Epen schon im Altertum, etwa im 10.—6. Jahrhundert v. Chr. von den sie verbreitenden Sängern eine sie entstellende Veränderung erfahren hätten. Nachdem er diesem Gedanken in eindringlichen Studien nachgegangen ist, glaubt er jetzt den alten Plan beider Gedichte gefunden zu haben. Er beabsichtigt nichts Geringeres, als demnächst die ur-

sprüchliche Form der Odyssee nach diesem Plan wiederherzustellen und das Werk in einer neuen, von der Fessel des Versmaßes freien Übersetzung, zu deren Herstellung er sich mit einem ihm befreundeten Alt-Philologen verbunden hat, als das Gedicht von der „Heimkehr des Odysseus“ zu veröffentlichen. — P. G.

**Deutschlandhilfe des „Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins“.** Der Vereinsvorstand richtet unter dem Datum des 20. November 1923 an seine Vereinsmitglieder die dringende Bitte, Geldbeiträge zu senden und zu zeichnen für die Unterstützung notleidender deutscher Fachgenossen im Reich. Die „Gewerkschaft der Ingenieure im Privatdienste“ schließt sich dem Aufruf mit warmen Worten an. Die gesammelten Mittel sollen durch einen besonderen Ausschuß den deutschen Fachvereinigungen zugeführt werden. Kollegiale Freundschaft und deutsches Stammesbewußtsein sprechen aus den eindringlichen Worten, die in hochdankenswerter Weise die beiden Vereinsvorstände an ihre Mitglieder richten. —

### Wettbewerbe.

**Ein Ideen-Wettbewerb zur Erlangung von Entwurfs- skizzen für die Ausgestaltung des Brausenwerther Platzes und der Döppersberger Brücke in Elberfeld** wird vom Oberbürgermeister zum 1. März 1924 für die in Elberfeld oder Barmen ansässigen oder geborenen freien selbständigen Architekten erlassen. Außerdem sind zur Teilnahme aufgefordert Prof. Becker in Düsseldorf, Prof. Elsässer in Köln, Prof. Fischer in Essen, Prof. Kreis in Düsseldorf, die Architekten Pfeifer und Großmann in Mülheim a. Rhr., Architekt Emil Schaudt in Berlin und Architekt Wach in Düsseldorf. Es gelangen 3 Preise von 1000, 800 und 600 Goldmark zur Verteilung; ferner soll für die 5 besten Arbeiten der nicht besonders aufgeforderten Architekten eine weitere Vergütung von je 500 Goldmark gewährt werden. Im Preisgericht befinden sich die Hrn. Oberbaudirektor Prof. Fritz Schumacher in Hamburg, Geheimer Rat Prof. Dr. C. Gurlitt in Dresden, Stadtbaurat Koch und Reg.-Baumstr. Conrad in Elberfeld. Unterlagen gegen 3 Goldmark durch das städtische Hochbauamt, Rathaus in Elberfeld. —

### Mitteilung der Redaktion.

Mit dieser Nummer lege ich die Herausgabe und die Redaktion der „Deutschen Bauzeitung“ nach mehr als zweieunddreißigjähriger Tätigkeit für dieselbe nieder. Den Lesern und Mitarbeitern, von denen mir in diesen Jahrzehnten ernster Arbeit zahlreiche Fachgenossen nahe persönliche Freunde geworden sind, danke ich herzlich für die Treue und die hingebende Unterstützung, die sie mir in dieser langen Zeit geschenkt haben. Es hatte sich, ich darf das mit Stolz sagen, ein gegenseitiges Verhältnis seltenen Vertrauens herausgebildet; wir waren einander näher gerückt und es hatte sich eine große Gemeinde der „Deutschen Bauzeitung“ gebildet. Von dieser nehme ich nunmehr Abschied.

Ich erlaube mir, daran die Bitte zu knüpfen, alle Mitteilungen und Zusendungen persönlicher Natur von nun an meine Privatadresse: Potsdam-Wildpark, Viktoria-Straße 51, gelangen lassen zu wollen. — Dr. Albert Hofmann.

Inhalt: 50 Jahre Betrieb auf der Schwarzwaldbahn. — Deutsche und französische Denkmalpflege im Elsaß. — Jahrhundertfeier der badischen Wasser- und Straßenbaudirektion. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H. in Berlin. Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin. W. Büxenstein, Berlin SW. 48.

Schluß des Jahrganges 1923.

### Mitteilung des Verlages.

Die Leser, Mitarbeiter und Freunde der „Deutschen Bauzeitung“ setzen wir hierdurch in Kenntnis, daß mit Beginn des Jahres 1924, d. h. des 58. Jahrganges der „Deutschen Bauzeitung“, deren Herausgabe und Schriftleitung in andere Hände übergehen. Es werden zeichnen:

als Herausgeber Prof. Erich Blunck, Technische Hochschule Berlin, Architekt,  
als Schriftleiter Reg.-Baumeister a. D. Fritz Eiselen, Ingenieur,

welch' letzterer der Schriftleitung schon lange Jahre angehört hat.

Wir hoffen, mit diesen beiden Fachmännern das alte Ansehen der „Deutschen Bauzeitung“ zu wahren. Über das Programm, das wir verfolgen wollen, gibt die 1. Nummer des neuen Jahrganges Auskunft.

Alle Einsendungen an die „Deutsche Bauzeitung“ bitten wir in Zukunft nur an deren Schriftleitung, Berlin SW 11, Königgrätzerstr. 104 zu richten.

Der Verlag der „Deutschen Bauzeitung“.