

DEUTSCHE BAUZEITUNG

59. JAHRGANG * № 24 * BERLIN, DEN 25. MÄRZ 1925

HERAUSGEBER: PROFESSOR ERICH BLUNCK, ARCH.

SCHRIFTFLEITER: REG.-BAUMEISTER a. D. FRITZ EISELEN.

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

Die Messebauten der Stadt Köln.

Architekten: Oberbaurat Hans Verbeek und Baurat Pieper, Köln.

Von Walther Wickop, o. Prof. an der Techn. Hochschule Hannover.

(Fortsetzung aus No. 23.)

Die Festräume.



Wir haben bisher nur die Ausstellungshallen im Innern betrachtet, den sachlich ruhigen Rahmen für das an sich allzu bunte Bild der Messe. (Abb. 14 in Nr. 23, S. 183). Ganz anders der Kern, den sie auf drei Seiten umfassen, die Gebäude der festlichen Räume, die „Große Halle“ und ihr Kopfbau, der „Messehof“, der auch Restaurationsräume enthält.

Vom Messehofgarten kommt man durch sechs Portale der Nordfront (vgl. Grundriß Abb. 3, Nr. 23, S. 178) zunächst in die sog. „Keramikhalle“, die in einer später nachfolgenden Bildbeilage ganz, in Abb. 20, S. 192, in einem Teilstück dargestellt ist. Hier tragen 30 Betonpfeiler eine trägerlose „Pilzdecke“. Die achteckigen Pfeiler sind mit keramischen Platten (der neu erweckten Frecheners Tonwaren-Industrie) verkleidet. Freispielen darüber die Linien der schönen Stuckdecke, in der die kleinen, ebenfalls keramischen

Beleuchtungskörper sitzen. Der Boden besteht aus gestockten Kalksteinplatten. Die festlich-helle Farbgebung dieser Wandelhalle steht gut zu den blauen Polstermöbeln, die an den Wänden zum Sitzen einladen, und zum bunten Gewimmel der Besucher.

Drei niedrig gehaltene Räume führen zum Miteingang der „Großen Halle“. Am ersten dieser Durchgangsräume liegt rechts eine Anrichte, links eine Kleiderablage; der mittlere (Abb. 11 in Nr. 23, S. 181) gewährt rechts und links den Einblick in Gesellschaftsräume für 50 und 80 Personen; der dritte und niedrigste führt in überraschendem Kontrast in den großen Konzertsaal. Ein Raum von wehevoller Stimmung nimmt uns auf. (Abb. 16 hierunter.)

Große Halle. (Grundriß Abb. 3, S. 178, Längsschnitt und Querschnitt Abb. 5 u. 6, S. 179, in Nr. 23.) Einige technische Bemerkungen seien vorausgeschickt. Das Gerippe des Baues ist eine alte, eiserne Halle, die ursprünglich für die „Deutsche Abteilung“ der Brüsseler Weltausstellung errichtet wurde, dann jahrelang in Köln am Aachener Tor stand, dort vorsichtig abgebrochen und über den Rhein geschafft



Abb. 16. Blick in die Große Halle gegen die Orchester-Tribüne.

wurde. Die eiserne Halle bedeckt heute eine Fläche von 80/40 m. Die 7,50 m breiten Seitenschiff-Auslegerbinder tragen die Fachwerkbinder des 25 m breiten und 17 m hohen Mittelschiffs. Die Binderentfernung beträgt 8 m! Zweigeschossige Eisenbetonbauten nehmen an beiden Langseiten die geräumigen Garderobeflure auf. In vier Eisenbeton-Ecktürmen von 20 m Höhe sind Nebenräume und einige Wohnungen untergebracht. Im großen Saal umschließt, nur 3 m über dem Fußboden, die mit Holz verkleidete Eisenbetongalerie den Saal auf drei Seiten und unterstützt durch ihre ausdrucksvolle Horizontalteilung die gelagerte Ruhe der Raumwirkung. Auf der vierten Seite steigen die hölzernen Stufen des Podiums bis zur Höhe der Galerie an. (Abb. 22, S. 193.)

Auch der Boden besteht aus Holz: Buchenriemen in Asphalt. Einheitlich bis zur äußersten Möglichkeit ist der ganze Riesenraum mit dem gleichen Baustoff umschlossen. Alle Wände und Deckenflächen sind mit dem feingliedrigen Netz einer Täfelung überspannt. Sperrholztäfelung von nur 3—5 mm Dicke aus Buchen- und Erlenholz in Rahmen aus Tannenholz. Das Holzwerk ist ohne jeden Anstrich geblieben und hat gerade durch die wechselnde Naturholztönung der Platten ein leises schillerndes Leben, das die plastische Wirkung der schattigen Galerie und der dünnen Rippen besser hebt als etwa ein mehrfarbiger Anstrich. Nur bei hellstem Licht und aus nächster Nähe gesehen wirken die unteren Teile der Täfelung etwas rau.

Die unschönen gebrochenen Linien der eisernen Binder sind verschwunden in den leichtaufsteigenden Parabeln ihrer Verkleidungen, die durch ihre lotrechte Aufteilung mehr an den breiten Stufen der Decke hängen als diese stützen und ihr dadurch eine schwebende Leichtigkeit geben. Diese Wirkung wird noch erhöht durch einen Kunstgriff: Die lotrechten Streifen der Binderverkleidungen nehmen nach dem Scheitel hin ständig an Breite ab und geben so auch der Decke die perspektivisch verjüngte Teilung der Kassetten.

Die hohen Stege dieser Kassetten sind aus drei Tannenholzbrettern zusammengenagelt. Sie bilden nahezu quadratische, tiefe Kästen und tragen die nur am Rand mit Deckleisten eingespannten Sperrholztäfelung. So erfüllen sie sowohl eine statische als eine akustische Aufgabe. Denn diesem gewaltigen, frei im Raum schwebenden Holzkasten verdankt die Halle ihre ungewöhnlich gute Hörsamkeit, die in der Kölner Presse schon bei verschiedenen Gelegenheiten rühmend hervorgehoben wurde.

Das feste Gestühl der Halle hat im Saal und auf den Emporen zusammen 4500 Klappsitze. Das Podium bietet Raum für 500 Mitwirkende. Der Bau verdient also den Namen „Große Halle“ als der größte Raum in Deutschland, der sich zu Konzerten eignet. Alle anderen deutschen Konzertsäle folgen in weitem Abstand. Der größte von ihnen, der Mannheimer Nibelungensaal, faßt nur etwas mehr als die Hälfte der hier unterzubringenden Personen.

Durch 26 breite Türen entleert sich der Saal bei voller Besetzung in zwei bis drei Minuten in die feuerfesten Garderobebauten. Aus diesen führen die 10 Nottreppen der Galerie und die Notausgänge im Erdgeschoß unmittelbar ins Freie.

Unter dem Podium ist ein geräumiger Stimmraum untergebracht in Verbindung mit vier Solistenzimmern.

Orgel. Die ganze Rückwand des Saales nimmt die Orgel ein. Sie ist mit ihren fünf Manualen, einem Pedal, 90 Registern und 11000 Pfeifen eine der größten in Deutschland. Sie wurde geschaffen vom Orgelbaumeister Johann Klais in Bonn. Der bewegliche Spieltisch des elektrischen Werkes steht auf dem Podium in unmittelbarer Nähe des Dirigenten. Er ist nur durch ein Kabel mit dem eigentlichen Instrument verbunden und kann in das Podium hineingeschoben werden. Das Orgelgehäuse hat etwa 6 m Tiefe und ist vom Saal getrennt durch das reiche Filigran einer durchbrochenen Holzwand (Abb. 16, S. 181). In der Höhe der dreiteilige Orgelprospekt mit klingenden Pfeifen, unten die ge-

schwungenen Ausschnitte der Seitenschiffarkaden, die auch vor der Orgelwand als Nischen herumgeführt sind. Aber hier sind die Bogen kleiner und erhöhen dadurch wesentlich die behagliche Breite der Raumwirkung, die bei aller Größe etwas durchaus Intimes hat.

Kino. Auch die andere Giebelseite ist bereichert durch die Bogenstellung einer zweiten, höher hinaufreichenden Galerie, die wieder das Gehäuse des Kinos trägt, eine riesige Leinwand kann vor der Orgel im Bedarfsfall in die Höhe gezogen werden.

Beleuchtung. Durch dreifach verglaste Lichtbahnen, deren innerste (aus gelbem Riffelglas) stufenförmig zur Decke ansteigt, dringt tags ein warmes, aber indifferentes Licht. Der Raum ist für künstliche Beleuchtung gedacht; erst dann bekommt er seine Richtung, wenn Orgelwand und Podium durch die verdeckte Beleuchtung der sog. Tiefstrahler (die hinter den hohen Binderverkleidungen sitzen) in gleißender Helle den Blick anziehen, während der Zuhörerraum durch Soffittenbeleuchtung in den Oberlichtern in schummeriger Dämmerung liegt oder nur durch den Widerschein der Orgelwand mäßig erhellt die Masse der Zuhörer vergessen läßt. So werden Orchester und Chor hervorgehoben, was allerdings auch auf dem Podium geschlossene Aufstellung der Chöre verlangt. Die Beleuchtung in den Pausen geschieht durch kleine helle Deckenlampen. Leider ist ihre Wirkung hart und die Ampeln sind in der Form zu billig.

Dieser „Großen Halle“ gebührt in der Reihe der großen deutschen Konzertsäle ein besonderer Rang. Die Verwandlung der alten eisernen Industriehalle in diesen herrlichen Inneraum ist eine meisterhafte Leistung ihres Schöpfers, des Ob.-Baurats Verbeek.

Der „Messehof“. Der Haupteingang zur Großen Halle liegt aber nicht auf dem beschriebenen Weg durch die keramische Halle, sondern er führt über die Verkehrsplätze vor den Schmalseiten des „Messehofs“ in die verlängerten Garderobebauten (Abb. 11, S. 181, Nr. 23). Zu beiden Seiten dieser Eingänge steigt man auf breiten Marmortreppen ins Obergeschoß. Auf die Darstellung dieses Grundrisses, dessen Teilung im wesentlichen durch die darunterliegenden Räume bestimmt ist, wurde hier verzichtet. Hier ordnen sich um den großen Speisesaal vier kleinere Säle in den Flügelbauten, die nachstehend beschrieben seien:

Der Speisesaal (Abb. 23, S. 193) hat die stattliche Größe von 20·40 m, ist aber nur 6 m hoch. Durch die eigenartige Form seiner Decke hat er dennoch eine luftige Wirkung. Acht Pfeiler teilen den Raum in drei Schiffe; je zwei Pfeiler sind mit den Wänden und unter sich durch Korbbögen verbunden, auf die sich die weich geschwungenen Deckenbalken legen. Die Außenwand ist vollkommen in Fenster aufgelöst. Von der davorliegenden Terrasse hat man einen weiten Blick auf den Messehofgarten und, über das vorläufig noch unschöne Gewirr der provisorischen Messebauten, auf den „Rheinpark“.

Wände und Pfeiler des Speisesaals sind mit braun gebeiztem Eichenholz verkleidet, das gegen die zarte Tönung der Stuckdecke absticht. Der Fußboden besteht aus Eichenparkett. Die Beleuchtungskörper sind provisorisch. Eine kleine hölzerne Galerie bietet Raum für Musikanten. Im Saal können 800 Personen an Einzeltischen oder 850 Personen an langen Tafeln Platz nehmen. Zu Konzerten können 900 Stühle und ein Vortragspodium untergebracht werden. Die Akustik auch dieses Saales ist sehr gut.

Der nach Westen gelegene sog. „Kölner Saal“ (Abb. 17, S. 191) hat eine wundervolle Aussicht nach dem Rhein. Er faßt etwa 120 Personen und dient als tägl. Gaststätte. Durch einen Mittelpfeiler und zwei Gurtbögen ist er in einfachster Weise gegliedert. Über einer schlichten Eichenholzvertäfelung hängen auf der weißgetünchten Wand einige alte Bilder aus dem Besitz der städtischen Museen.

Dem „Kölner Saal“ entspricht auf der Ostseite der gleich große „Damen Saal“ mit grüner Seidentapete und weißer Decke. Seine Wirkung ist konventionell.

Nach dem Messehofgarten sind zwei weitere Säle pavillonartig herausgebaut, so daß sie Tageslicht haben. Nach dem Rhein hin der sog. „Gartensaal“, der von der Kunstgewerbeschule ausgestattet wurde. Die Wandbemalung zeigt graubraune Berge, die, nach oben hin immer lichter werdend, in die weiße Decke übergehen. Was die große Zahl der Fenster beginnt, setzt die Bemalung fort: sie hat nichts Raumbildendes, sondern sie löst die Wände auf in eine Nebellandschaft. In starkem Gegensatz stehen die leuchtend blau überzogenen Möbel vor dem kühlen Hintergrund, der nicht gerade zu gemütlichem Verweilen einlädt.

Im östlichen Pavillon liegt der sog. „Weinsaal“ (Abb. 18, hierneben) mit roter Wandbespannung und alt-silbernen Beleuchtungskörpern. Anschließend an diesen Saal ist ein blaues Nebenzimmer angeordnet.

In diesen fünf Sälen können über 1000 Messebesucher halbstündig verpflegt werden; eine 40 m lange Speisenausgabe (mit Kaffeeküche, Wärmtischen, Bier- und Weinausgabe) verläuft auf der südlichen Längsseite des Speisesaals; sie enthält den Kellnerflur, der durch fünf Türen mit dem Saal verbunden ist.

Küche. Über dem Speisesaal liegt die große Küche (Abb. 19, hier unten). So bleibt das Hauptgeschoß von Dünsten frei. Die doppelte Decke über den Sälen ist schallsicher. Sie nimmt auch die Zu- und Ableitungen der Küche auf. Die Küche dehnt sich fast über das ganze zweite Obergeschoß aus. Die Anlage wurde nach dem Rat von Sachverständigen ausgeführt und mit modernsten Hilfsapparaten ausgerüstet. Die Rohstoffe werden vom Lieferungswagen mit einem Aufzug von 400 kg Tragkraft ins Küchengeschoß gehoben, dort im Abnahmebüro nachgewogen und zunächst in den Vorrats- und Kühlräumen untergebracht. Die Kühlräume für Fisch, Fleisch und Gemüse liegen nebeneinander an einem Gang, der als Luftschleuse dient und sie gleichzeitig mit den zugehörigen Verarbeitungsräumen verbindet. Diese liegen als Kalte Küche, Fleischputzraum, Fischputzraum und Gemüseputzraum den Kühlräumen gegenüber. In gleicher Wegrichtung gelangen die vorbereiteten Speisen dann in die Kochküche. Sämtliche Kochapparate werden mit Gas betrieben: Ein großer Gasherd mit 20 Brennstellen, vier Bratöfen und zwei Wärmeschränken; ein Etagenbratofen; ein Grill; vier Tischkocher für Suppe und Gemüse; zwei große Wärmeanrichten.

Die fertigen Speisen gehen in sechs elektr. Doppelaufzügen in die Hauptanrichte im Saalgeschoß, werden dort nachgewärmt und ausgegeben. Weitere zwei elektr. Aufzüge für Bier führen zum Bierkühlraum. Für Suppen ist ein elektr. Aufzug für 150 kg eingebaut. Mit einem weiteren Aufzug wird das benutzte Geschirr aus dem Saalgeschoß in die Spülküche gehoben und dort im Spülapparat gespült und getrocknet.

Eine ebenfalls mit Gas geheizte Warmwasserbereitung versorgt die zahlreichen Zapfstellen der Küche.



Abb. 17. Blick in den Kölner-Saal. (Ob.-Geschoß neben Speisesaal.)



Abb. 18. Blick in das Wein-Zimmer. (Ob.-Geschoß neben Speisesaal.)



Abb. 19. Blick in die große Küche. (2. Ob.-Geschoß über Speisesaal.)

Auf der Ostseite liegen die Geschirrkammern, eine besondere Kupferspülküche, eine eigene Konditorei mit maschineller Ausstattung und der kleine Raum für den

Küchenschef. Dieser kann den ganzen Betrieb durch die im Oberteil verglasten Zwischenwände der Arbeitsräume übersehen. Unten sind die Wände mit weißen Tonfliesen verkleidet, oben, ebenso wie die Decke, mit weißer Ölfarbe gestrichen. Der Fußboden besteht aus

Für das zahlreiche Personal schließen sich endlich besondere Speiseräume, Kleiderablagen, Bade- und Waschräume an die vorgenannten Räume.

Im westlichen Flügel liegt der Raum für die Kühlmaschinen und die Wohnung des Pächters. Über dem Küchengeschoß sind einige Wohnungen für das Hauspersonal untergebracht worden.

Das ganze Gebäude ist unterkellert (siehe den Schnitt Abb. 5, S. 179, in Nr. 23). Der größte Kellerraum dient als Faßweinkeller für 150 $\frac{1}{2}$ Stückfässer bei einfacher Lagerung. Die Fässer werden durch eine Hebebühne von 1250 kg Tragkraft in den Keller hinabgebracht.

Die Heizungsanlagen. Um der Forderung verschiedenartigster Benutzbarkeit zu genügen, sind sämtliche Hallen mit Heizanlagen versehen, die sich dem wechselnden Wärmebedarf anpassen. Im Hochdruck-Kesselhaus (vgl. Grundriß Abb. 2, S. 178, Nr. 23) wird der Hauptbedarf an Wärme erzeugt. Das Kesselhaus, auf der Nordseite der Südhalle gelegen, wird durch geräumige Kohlenbunker ergänzt, die unter dem Hof liegen und durch Füllschächte die Brennstoffe unmittelbar aus den Eisenbahnwagen aufnehmen. Die Heizgase entweichen durch einen 45 m hohen achtkantigen Kamin aus dunkelroten Klinkern. Die drei 8 m hohen Steilrohrkessel (der Fa. Humboldt-Köln-Kalk) von zusammen 600 qm Heizfläche sind im Stande, stündlich 18 000 l Wasser in Dampf von 12 at Spannung zu verwandeln. Das entspricht rd. 12 Millionen WE stündlich, die für Beheizung der Hallen auch im kältesten Kölner Winter genügen. Dabei ist berücksichtigt, daß nicht alle Räume gleichzeitig zu beheizen sind, und daß für die Ausstellungshallen bei -10°C Außentemperatur eine Innentemperatur von $+15^{\circ}\text{C}$ vollkommen genügt.

Der Hochdruck-Dampf wird je nach Bedarf mit einer Spannung von 5 bis 12 at nach 4 Reduzierstellen in die Hallen geleitet und dort selbsttätig auf die Gebrauchsspannung heruntergedrosselt; als Niederdruckdampf durchströmt er dann die Heizrohre und Radiatoren der Ausstellungshallen. Weitgehende Unterteilung der Heizrohre ermöglicht die Erwärmung einzelner Gebäudeteile, während andere unbeheizt bleiben.

Die Dampfspannung von 12 at ermöglicht die Vorführung von Dampfkraftmaschinen jeder Art in den Messhallen. Der Abdampf kann ebenfalls zu Heizzwecken verwendet werden. Für Zeiten schwachen Dampfbedarfs hat das Messeamt eine eigene Niederdruckdampf-Kesselanlage.

Neue Wege wurden eingeschlagen zur Beheizung der Großen Halle, die als Saal für Konzerte und festliche Veranstaltungen einer gut regulierbaren Heizung und Lüftung bedarf. Dem Dauerbetrieb dient eine Dampf-
 luftheizung. Die Frischluft wird auf beiden Seiten der Halle in etwa 3 m Höhe entnommen, durch je einen feinstufig regulierbaren Elektroventilator von 25 PS angesaugt, durch große Stoff-Filter gereinigt



Abb. 20. Wandelhalle vor der Großen Halle. (Keramischer Saal.)



Abb. 21. Mittelraum der Großen Halle.

grauen Tonfliesen. Sämtliche Räume sind durch Oberlichter hell erleuchtet. Der Gartensaal hat eine eigene Anrichte, der Weinsaal eine besondere Küche. Beide sind wieder mit dem Saalgeschoß durch Aufzüge verbunden und dienen dem „Zwergbetrieb“.

und in die Heizkammern gedrückt, die ihre Wärme aus dem Zentralkesselhaus in Form von reduziertem Hochdruckdampf erhalten. Die vorgewärmte Luft wird

wand verläuft und in jedem Joch zwei Öffnungen hat. Bei schwach besetztem Saal kann die Anlage zur Brennstoffersparnis mit Umluft anstatt mit Frisch-



Abb. 22. Blick in die Galerien der Großen Halle.



Abb. 23. Blick in den Speisesaal (I. Geschoß über Wandelhalle der Großen Halle.)

beiderseits in je 2 begehbaren Kanälen dem Saale zugeführt, deren einer im Boden der Galerie liegt und sich auf ganze Länge unter der Brüstung in Ausström-Gittern öffnet, der andere im oberen Teil der Galerie-

luft betrieben werden. Dann wird die abgekühlte Luft aus dem Saal selbst durch Entlüftungsgitter an den unteren Saalwänden in zwei mächtige unterirdische Kanäle angesaugt. — (Schluß folgt.)

Küchenschef. Dieser kann den ganzen Betrieb durch die im Oberteil verglasten Zwischenwände der Arbeitsräume übersehen. Unten sind die Wände mit weißen Tonfliesen verkleidet, oben, ebenso wie die Decke, mit weißer Ölfarbe gestrichen. Der Fußboden besteht aus

Für das zahlreiche Personal schließen sich endlich besondere Speiseräume, Kleiderablagen, Bade- und Waschräume an die vorgenannten Räume.

Im westlichen Flügel liegt der Raum für die Kühlmachines und die Wohnung des Pächters. Über dem Küchengeschoß sind einige Wohnungen für das Hauspersonal untergebracht worden.

Das ganze Gebäude ist unterkellert (siehe den Schnitt Abb. 5, S. 179, in Nr. 23). Der größte Kellerraum dient als Faßweinkeller für 150 $\frac{1}{4}$ Stückfässer bei einfacher Lagerung. Die Fässer werden durch eine Hebebühne von 1250 kg Tragkraft in den Keller hinabgebracht.

Die Heizungsanlagen. Um der Forderung verschiedenartigster Benutzbarkeit zu genügen, sind sämtliche Hallen mit Heizanlagen versehen, die sich dem wechselnden Wärmebedarf anpassen. Im Hochdruck-Kesselhaus (vgl. Grundriß Abb. 2, S. 178, Nr. 23) wird der Hauptbedarf an Wärme erzeugt. Das Kesselhaus, auf der Nordseite der Südhalle gelegen, wird durch geräumige Kohlenbunker ergänzt, die unter dem Hof liegen und durch Füllschächte die Brennstoffe unmittelbar aus den Eisenbahnwagen aufnehmen. Die Heizgase entweichen durch einen 45 m hohen achtkantigen Kamin aus dunkelroten Klinkern. Die drei 8 m hohen Steilrohrkessel (der Fa. Humboldt-Köln-Kalk) von zusammen 600 qm Heizfläche sind im Stande, stündlich 18 000 l Wasser in Dampf von 12 at Spannung zu verwandeln. Das entspricht rd. 12 Millionen WE stündlich, die für Beheizung der Hallen auch im kältesten Kölner Winter genügen. Dabei ist berücksichtigt, daß nicht alle Räume gleichzeitig zu beheizen sind, und daß für die Ausstellungshallen bei -10° C Außentemperatur eine Innentemperatur von $+15^{\circ}$ C vollkommen genügt.

Der Hochdruck-Dampf wird je nach Bedarf mit einer Spannung von 5 bis 12 at nach 4 Reduzierstellen in die Hallen geleitet und dort selbsttätig auf die Gebrauchsspannung heruntergedrosselt; als Niederdruckdampf durchströmt er dann die Heizrohre und Radiatoren der Ausstellungshallen. Weitgehende Unterteilung der Heizrohre ermöglicht die Erwärmung einzelner Gebäudeteile, während andere unbeheizt bleiben.

Die Dampfspannung von 12 at ermöglicht die Vorführung von Dampfkraftmaschinen jeder Art in den Messehallen. Der Abdampf kann ebenfalls zu Heizzwecken verwendet werden. Für Zeiten schwachen Dampfbedarfs hat das Messegelände eine eigene Niederdruckdampf-Kesselanlage.

Neue Wege wurden eingeschlagen zur Beheizung der Großen Halle, die als Saal für Konzerte und festliche Veranstaltungen einer gut regulierbaren Heizung und Lüftung bedarf. Dem Dauerbetrieb dient eine Dampfluftheizung. Die Frischluft wird auf beiden Seiten der Halle in etwa 3 m Höhe entnommen, durch je einen feinstufig regulierbaren Elektrovventilator von 25 PS angesaugt, durch große Stoff-Filter gereinigt



Abb. 20. Wandelhalle vor der Großen Halle. (Keramischer Saal.)

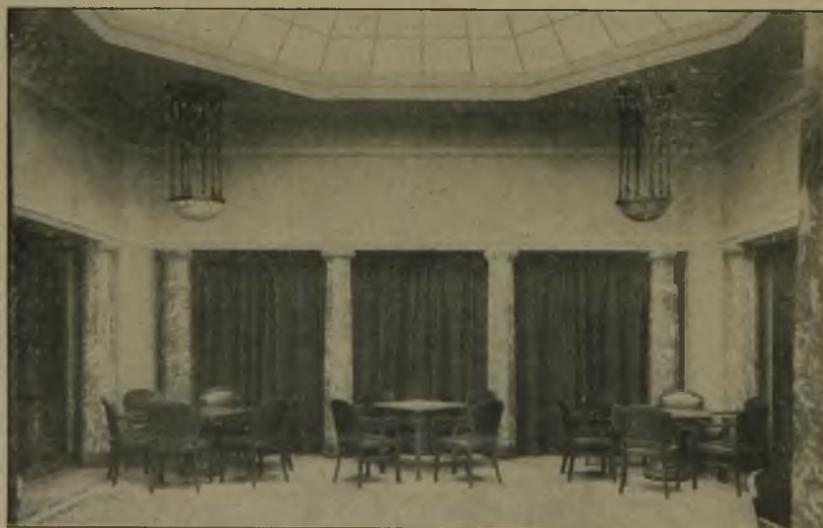


Abb. 21. Mittelraum der Großen Halle.

grauen Tonfliesen. Sämtliche Räume sind durch Oberlichter hell erleuchtet. Der Gartensaal hat eine eigene Anrichte, der Weinsaal eine besondere Küche. Beide sind wieder mit dem Saalgeschoß durch Aufzüge verbunden und dienen dem „Zwergbetrieb“.

und in die Heizkammern gedrückt, die ihre Wärme aus dem Zentralkesselhaus in Form von reduziertem Hochdruckdampf erhalten. Die vorgewärmte Luft wird

wand verläuft und in jedem Joch zwei Öffnungen hat. Bei schwach besetztem Saal kann die Anlage zur Brennstoffersparnis mit Umluft anstatt mit Frisch-



Abb. 22. Blick in die Galerien der Großen Halle.



Abb. 23. Blick in den Speisesaal (I. Geschoß über Wandelhalle der Großen Halle.)

beiderseits in je 2 begehbaren Kanälen dem Saale zugeführt, deren einer im Boden der Galerie liegt und sich auf ganze Länge unter der Brüstung in Ausström-Gittern öffnet, der andere im oberen Teil der Galerie-

luft betrieben werden. Dann wird die abgekühlte Luft aus dem Saal selbst durch Entlüftungsgitter an den unteren Saalwänden in zwei mächtige unterirdische Kanäle angesaugt. — (Schluß folgt.)

Literatur.

Kunstdenkmäler aus den sächsischen Kirchen Siebenbürgens. 1. Goldschmiedearbeiten. Mit 200 Tafeln im Doppelton-Lichtdruck und 104 Abbild. im Text. Herausgegeben von Dr. Viktor Roth, Stadtpfarrer in Mühlbach. Hermannstadt 1922. Druck und Verlag von Jos. Drotleff. Zu beziehen durch W. Krafft, Hermannstadt, Reisparg 10, Gr. Ring 14. Preis 20 G.-M. —

Schon seit mehr als drei Generationen finden wir im deutschen Mutterlande die wissenschaftliche Inventarisierung der Kunst- und Altertumsdenkmäler mit bekanntem Erfolge im Gange. Anders in dem deutschen Kulturkreis der Sachsen Siebenbürgens. Hier hat erst in den letzten Jahren der auch auf deutschen Universitäten kunstwissenschaftlich geschulte, in seiner Heimat schon überaus erfolgreich tätig gewesene Dr. Viktor Roth den Gedanken der systematischen Sammlung der heute noch erhaltenen Kunstdenkmäler in Wort und Bild in die Hand genommen. Der erste Band dieser siebenbürgischen Kunstdenkmäler ist den Goldschmiedearbeiten, vorzugsweise den kirchlichen Geräten aller Art, gewidmet. Diese erste Veröffentlichung aus uraltem, deutschem Kulturgebiet vom 12. bis 19. Jahrhundert dürfte auch im Mutterland um so mehr weitestgehendes Interesse erwecken, als zu allen Zeiten die Fäden zwischen dem Mutterlande und der neuen Heimat durch die Kolonisten bis zum heutigen Tage in unentwegter Treue festgehalten werden. Besonders erhebend ist dabei, daß gerade nach dem deutschen Zusammenbruch fern von der deutschen Heimat ein solch umfassendes Werk in deutscher Sprache erscheint. —

Dr.-Ing. Ch. Klaiber, Ulm.

Personal-Nachrichten.

Der neue Vorstand des Architekten- und Ingenieur-Vereins Berlin wurde in der letzten Hauptversammlung für das am 1. April beginnende Vereinsjahr gewählt. Erster Vorsitzender wurde, an Stelle des verstorbenen Geh.-Rat Saran, Professor Dr.-Ing. Giese, zweiter Vorsitzender Städtebaudirektor Elkart. Als Vertreter des Vereins im Sachverständigen-Beirat der Stadt Berlin gegen Verunstaltungen des Stadtbildes wird Architekt Professor Heinrich Reinhardt entsandt. —

Berufungen an Technische Hochschulen. Oberbaurat Dr. Gruber, bisheriger Vorstand des städtischen Hochbauamtes in Freiburg i. Br. hat die Berufung auf den Lehrstuhl für mittelalterliche Baukunst, an Stelle des verstorbenen Prof. Petersen, an der Technischen Hochschule in Danzig angenommen.

Lehrberechtigung an der Technischen Hochschule Darmstadt. Dem Landesgeologen Dr. Wilhelm Wagner zu Darmstadt wurde die venia legendi für das Fach der „Geologie, unter besonderer Berücksichtigung der praktischen Geologie“, und Dr.-Ing. Günther Worch zu Darmstadt die venia legendi für das „Lehrgebiet Statik der Baukonstruktionen“ an der Technischen Hochschule Darmstadt erteilt. —

Techniker als Bürgermeister. Zum 2. Bürgermeister von Lusterburg wurde der Dipl.-Ing. Stawitz, Direktor der städt. Betriebe daselbst, gewählt. —

Wettbewerbe.

Plakatwettbewerb der „Deutschen Bauzeitung“. Zur Erlangung eines vornehmen, werbekräftigen Plakates, das besonders auf Ausstellungen und Messen Verwendung finden soll, erläßt der Verlag der „Deutschen Bauzeitung“ mit Frist zum 1. Mai d. J. einen Wettbewerb, der für jeden Deutschen offen ist. Ausgesetzt sind drei Preise zu je 300, 200 und 150 M., sowie 350 M. für Ankäufe (im einzelnen nicht über 100 M. und nicht unter 40 M.). Im Preisgericht Arch. Prof. Erich Blunck, Bildh. Prof. Hermann Hosäus, Maler Prof. Max Kutschmann, Reg.-Bmstr. a. D. Fritz Eiselen, sämtlich in Berlin. Näheres im Anzeigenteil der Nr. 23. —

Ein Ideenwettbewerb für die künstlerische Ausgestaltung des sog. „Rabensteins“ an der Höllsteinstraße zu Bad Homburg v. d. H. zu einem Denkmal für die Gefallenen der Stadt wird mit Frist zum 15. Mai d. J. unter dem in Reg.-Bez. Wiesbaden ansässigen und den auch außerhalb des Bezirks wohnhaften, aber in Homburg gebürtigen Architekten, Bildhauern und Gartenkünstlern ausgeschrieben. Ausgesetzt sind Preise von je 500, 300 und 200 M. und je 100 M. für zwei Ankäufe. Im Preisgericht Beigeord. Stadtr. Dr.-Ing. Lipp, Bad Homburg. Bezirkskonserv. Prof. Dr. Wichert, Frankfurt a. M., Reg.-Brt. II, Jacobi, Reg.-Brt. Dr.-Ing. Becker, Stadtverord. Arch. Schlottner, Gartenbaudir. a. D. Köhler, sämtlich Bad Homburg. Unterlagen vom städt. Bauamt gegen 3 M., die bei rechtzeitiger Einlieferung eines den Bedingungen entsprechenden Entwurfs zurückerstattet werden. —

Ein Wettbewerb zur Erlangung von Vorentwürfen für ein städt. Verwaltungsgebäude im Anschluß an das Rathaus in Senftenberg wird vom Magistrat daselbst mit Frist zum 15. Mai d. J. unter den in Berlin, der Provinz Brandenburg und im Freistaat Sachsen wohnhaften Architekten ausgeschrieben. Drei Preise zu je 1200, 800 und 500 M., ferner 800 M. für zwei Ankäufe nach Vorschlag des Preisgerichts, dem Ob.-Reg.-Brt. Kusel, Frankfurt a. O., die Reg.-Bauräte Müchel, Frankfurt a. O., Heese, Luckau, Schlunck, Senftenberg, und Stadtbmstr. Wehner, Senftenberg, als Ersatzpreisrichter Arch. Radnitz, Senftenberg, angehören. Programm nebst Lageplan gegen 5 M., die zurückerstattet werden, vom Stadtbauamt in Senftenberg. —

Einen Wettbewerb um einen Siedlungsplan für die Cemarmungen der Gemeinde Kl.-Machnow und des Rittergutes Düppel, sowie um einen Bebauungsplan für das Gelände am Bahnhof Dreilinden schreibt im Einverständnis mit der Gemeinde Kl.-Machnow die Kolonie Dreilinden G. m. b. H. mit Frist zum 1. Juni 1925 unter den in Berlin und der Provinz Brandenburg ansässigen Architekten aus. Vier Preise von 6000, 4000 und zweimal 3000 M. Für Ankäufe stehen 4000 M. zur Verfügung. Im Preisgericht: Städtebaudir. Elkart, Geh. Ob.-Brt. Fischer, Prof. Dr.-Ing. Herm. Jansen, sämtlich Berlin, Arch. K. Hiller, Kolonie Dreilinden, Reg.- u. Brt. Walbrecht, Potsdam, Ersatzrichter Dr. Heiligenthal und Arch. B. D. A. Henry Groß, Berlin. Unterlagen, die zurück erstattet werden, gegen 10 M. von der „Industrie- und Baufinanzierungs-G. m. b. H.“, Berlin NW 7, Unter den Linden 47. —

Im Ideenwettbewerb Kreisverwaltungsgebäude in Züllichau, über den in Nr. 20 berichtet wurde, ist die Einlieferungsfrist auf den 14. April d. J., nachm. 6 Uhr, verschoben. Die Zusammensetzung des Preisgerichts ist noch immer nicht bekanntgegeben. —

Im Wettbewerb Landwirtschaftl. Schule in Deutsch-Krone sind bei 93 eingegangenen Entwürfen die Preise, wie folgt, verteilt worden: I. Preis Arch. Hans Joachim Kunert, Berlin-Friedenau; II. Preis Arch. Dipl.-Ing. Hans Hopp, Mitarb. Reg.-Bmstr. Walter Fischer, Königsberg; III. Preis Arch. Reg.-Bmstr. Heinicke, Mitarb. Dipl.-Ing. Witt, Schneidemühl. Angekauft die Entwürfe der Arch. Groß, Lyck, Hans Joachim Kunert, Berlin-Friedenau. Der I. Preis war ursprünglich dem Entwurf mit dem Kennwort „124 000 M.“ zuerkannt, als dessen Urheber sich Herr Pakwald, Deutsch-Krone, ergab, der als Unternehmer aber vom Wettbewerb ausgeschlossen war. Unmittelbar zur Ausführung eignet sich nach Ansicht der Preisrichter keiner der Entwürfe. — Dazu teilt uns Arch. B. D. A. Hans Brandt, Berlin, mit, daß er der Verfasser des mit dem I. Preis bedachten und des einen angekauften Entwurfs ist, die beide von ihm unter der Deckadresse „Hans Joachim Kunert“ eingereicht wurden. —

Wettbewerb Bebauungsplan Wetzlar. Wiederholte Anfragen, ob nicht eine Gesamt-Ausstellung der Entwürfe vorgesehen werden könne, was doch im Interesse aller Teilnehmer am Wettbewerb läge, haben uns veranlaßt, eine entsprechende Anfrage an die Stadtverwaltung zu richten. Sie schreibt uns jetzt, daß eine solche Ausstellung nicht beabsichtigt sei, „die Geheimhaltung werde unbedingt für erforderlich gehalten, da die von der Stadt auf Grund des endgültigen Bebauungsplans zu treffenden Dispositionen, insbesondere Grundstückserwerbungen, durch eine solche Veröffentlichung zweifellos empfindlich gestört, wenn nicht gar unmöglich gemacht würden.“

Wir bedauern das sehr, da so den leer ausgegangenen Bewerbern auch die Möglichkeit entzogen wird, wenigstens aus der Ausstellung für sich mittelbar Nutzen zu ziehen. —

Wettbewerb Münsterplatz Ulm. Zu den von uns in Nr. 19, S. 152 veröffentlichten Mitteilungen des Stadtbauamtes über die 19 in engere Wahl gekommenen Entwürfe erhalten wir nachträglich einige Berichtigungen: Bei Arch. H. Koch, Frankfurt a. M., muß es heißen „und Aug. Schultheiß, Offenbach a. M.“, statt Prof. L. Reiff, Nürnberg, muß es „L. Ruff“ heißen, statt Arch. D. Böhm, Offenbach a. M., Prof. O. O. Kurz & Max Wiederaunders, München. —

Zum Wettbewerb Herkules-Brücke in Dresden in Nr. 21, S. 168, die wir von privater Seite erhielten, geht uns jetzt von ebensolcher Seite die Mitteilung zu, daß die Namen der fünf Eingeladenen lauten: Strunck & Wentzler, Dortmund, Paul Horath u. Siegfried Koritzki, Losow & Kühne, Prof. Oswin Hempel und Otto Wulle, sämtlich in Dresden. —

Zum Wettbewerb Randbebauung Tempelhofer Feld, Berlin, vgl. Nr. 20, S. 156, stellen die Arch. Friedrich und Wilhelm Hennings fest, daß sie ihre Arbeit allein, nicht zusammen mit Arch. Edmund Salomon einreichten. —

STANDESFRAGEN UND VEREINSLEBEN

Das Reichsministerium für Technik und Verkehr.



s scheint, als ob das Selbstverständliche nun doch Ereignis werden soll. Auf Veranlassung des Reichstagsabgeordneten Dr.-Ing. Wieland haben die Parteien einen Antrag angenommen, wonach die alsbaldige Vereinigung des Restes des Reichsverkehrsministeriums mit der Reichsbauverwaltung und die Vorlage einer Denkschrift über den weiteren Ausbau des technischen Reichsministeriums durch Einfügung der übrigen technischen Verwaltungen von der Reichsregierung gefordert wird. Damit ist ein neuer Meilenstein auf dem langen Weg zur Erfüllung einer seit Jahren immer wieder erhobenen Forderung der deutschen wirtschaftlich denkenden Technikerschaft, die mit besonderem Nachdruck von dem „Reichsbund Deutscher Technik“ vertreten ist, erreicht.

Wahrlich, es ist ein langer Weg. Bis kurz nach der Revolution besaßen wir im Deutschen Reich in dem preuß. Ministerium der öffentlichen Arbeiten eine technische Zentralstelle, von der ihr früherer Chef, der ehemalige Reichsverkehrsminister Oeser, bei der Jubelfeier des Architektenvereins Berlin mit vollem Recht sagen konnte, daß es „in ungemeinem Maße durch seine sachliche Arbeit die Technik und die Wirtschaft befruchtet hat“. Mit dem Übergang der Eisenbahn und der Wasserstraßen an das Reich wurde dieses Ministerium, das weit über die Grenzen von Preußen hinaus Bedeutung und Anerkennung genoß, aufgelöst und seine bei Preußen verbliebenen Reste wurden auf drei Ministerien verteilt, nachdem bereits vorher aus politischen Gründen das Wohnungs- und Siedlungswesen auf das Ministerium für Volkswohlfahrt übergegangen war.

Während so in Preußen eine durch Geschichte und Verdienste bewährte Stelle zerstört wurde, schien es zunächst, als wollte das Reich die preuß. Überlieferungen zum Wohl der Allgemeinheit weiterführen. Das neugeschaffene Reichsverkehrsministerium nahm die Eisenbahn, die Wasserstraßen, die Elektrizitätswirtschaft und das Luft- und Kraftfahrwesen in sich auf. Beim Hochbau war gleichfalls ein Schritt vorwärts festzustellen, da in dem Reichsschatzministerium die Reichsbauverwaltung ins Leben gerufen wurde, die, mit Ausnahme der Bauverwaltungen der Betriebsverwaltungen, Post und Eisenbahn, das gesamte Bauwesen der Reichsressorts umfaßte. Diesem Fortschritt folgte allerdings bald ein Rückschritt, als dem Reichswehrministerium auf Befehl der Entente wieder eine eigene Bauverwaltung gegeben werden mußte, und bei Schaffung des Reichsministeriums für die besetzten Gebiete in der Reichsvermögensverwaltung eine besondere Bauverwaltung für den Westen unseres Vaterlandes, soweit er in Händen der Entente sich befand, geschaffen wurde. Das Wohnungs- und Siedlungswesen hatte man von Anfang an nicht zu den hochbautechnischen Aufgaben gerechnet, sondern als einen Teil der sozialen Fürsorge dem Reichsarbeitsministerium zugeteilt. Bei Auflösung des Reichsschatzministeriums wanderte die nunmehr erheblich verkleinerte Reichsbauverwaltung in das Reichsfinanzministerium. Hier hatte sie nun zwar einen Unterschlupf gefunden, aber keineswegs das Verständnis, dessen sie zu ihrer freien Entwicklung bedurfte, was bei dieser Zentralstelle, die die Verwaltungen mehr vom fiskalischen Gesichtspunkt betrachtet, nicht wundert.

Es war daher verständlich, daß zunächst in der Reichsbauverwaltung der Wunsch laut wurde, dem Reichsverkehrsministerium angegliedert zu werden. Damit wäre im Reiche die Stelle geschaffen, die dem früheren Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Preußen in der Vereinigung des Ingenieur- und Hochbauwesens entsprochen hätte. Alle Bestrebungen scheiterten aber an dem Widerstand des Finanzressorts, bis ein günstiger Augenblick zur Vereinigung gekommen schien, als durch die Umwandlung der Reichsbahnen auf Grund der Dawes-Gesetze dem Reichsverkehrsministerium das umfangreichste Arbeitsgebiet genommen war. Daß dieses Ministerium, dem doch immerhin noch durch die dem Reiche gelassene Aufsicht über die Reichsbahnen eine kleine, aber ungemein wichtige Eisenbahnabteilung verblieben war, erhalten bleiben mußte, daß es mit Rücksicht auf die ungeheure Bedeutung des gesamten Verkehrs selbständig und selbstverständlich auch ungeteilt bleiben mußte, leuchtete jedem Einsichtigen ein. Aber in demselben Augenblick, als der Übergang der Reichsbahn beschlossene Tatsache war, meldeten sich verstohlen die verschiedenen Ressorts, um sich durch die ganze Erbschaft des Reichsverkehrsministeriums oder

deren Teile zu komplettieren. Die Bewegung war nicht zu unterschätzen, da einmal an sich eine Anzahl von Reichsministerien die Aufmerksamkeit des Sparkommissars auf sich gezogen hatten, andererseits aber durch die wachsende Erkenntnis, daß die Zersplitterung der technischen Arbeitsgebiete für das deutsche Volk, das zum Aufbau seiner zerstörten Wirtschaft der gesammelten, straff und einheitlich geleiteten Technik dringend bedarf, auf die Dauer untragbar ist, sich in ihrem Bestande nicht unwesentlich bedroht sahen. Es stand daher zu befürchten, daß die ressortpartikularistischen Einflüsse die Oberhand behalten und auch im Reich ein Zustand geschaffen würde, wie er in Preußen leider bereits geschaffen war.

Als ein großer Erfolg konnte es daher angesehen werden, daß der frühere Reichsverkehrsminister Oeser bei verschiedenen Anlässen im Herbst v. J. verkünden konnte, daß das Reichskabinett beschlossen habe, das Reichsverkehrsministerium als besonderes technisches Ministerium zu erhalten, und hinzufügte, daß dieses „der deutschen Technik eine Heimstätte bieten und durch Förderung der deutschen Technik die deutsche Wirtschaft befruchten und anregen“ solle. Damit war die Reichsregierung auf den Boden der Forderungen der technisch-wirtschaftlichen Kreise getreten und hatte für das technische Ministerium ein Programm aufgestellt, das den Bedürfnissen der deutschen Volkswirtschaft endlich zu entsprechen verhieß.

Aber diesem Schritt folgte ein langer Stillstand, den Worten folgte nicht die Tat. Im Gegenteil, der Posten des Reichsverkehrsministers wurde nicht besetzt; mit der Führung seines Amtes wurde lediglich der Staatssekretär des Reichsverkehrsministeriums Krohne beauftragt. Man wußte zu berichten, daß diese Maßnahme nur der Beginn eines neuen Rückschritts wäre, da Herr Oeser durch seine Verkündung Mißfallen im Reichskabinett hervorgerufen, daß der Widerstand der Ressorts im Wachsen sei.

Erst der letzte Augenblick, als der neue Reichskanzler Luther sein Ministerium dem Reichstage vorstellte, brachte eine Entspannung in der Verkündung, daß Staatssekretär Krohne nunmehr Reichsverkehrsminister geworden sei. Damit schien die Erhaltung des Reichsverkehrsministeriums besiegelt. Aber sein Ausbau zu dem verheißenen technischen Ministerium blieb aus. Der Reichshaushalt für 1925 brachte nicht die geringsten Veränderungen, nicht die kleinste Besserung. Erst der Antrag Wieland, an dessen Zustandekommen die technischen Organisationen durch unablässige Vorstellungen sich ein gewisses Verdienst bemessen dürfen, hat nunmehr von seiten der Volksvertretung die Frage mit aller Entschiedenheit aufgerollt, und die Reichsregierung wird nun nicht mehr umhin können, Farbe zu bekennen und die durch ihr früheres Mitglied verkündeten Zusagen endlich zu erfüllen.

Wenn die Parteien des Reichstages einstweilen nur die Vereinigung des Reichsverkehrsministeriums mit der Reichsbauverwaltung gefordert haben, so ist das wohl mehr politisch-taktischen Gründen als sachlichen zuzuschreiben, daneben aber wohl auch der Tatsache, daß man sich von der Tragweite einer so einschneidenden Änderung, die Teile aus dem Haushalt einer ganzen Reihe von Reichsministerien herausnimmt, und von der Bedeutung für die deutsche Wirtschaft noch nicht klar geworden ist. Für die jetzt geforderte Vereinigung sprechen eben einmal die geschichtlichen Erinnerungen an das alte preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten, dessen Untergang wohl heute jeder mit der Materie Vertraute bedauert, dann aber die Einsicht, daß die Reste des Reichsverkehrsministeriums geschlossen und selbständig erhalten bleiben müssen, sollen sie ihre Aufgabe dem deutschen Volke, der deutschen Wirtschaft gegenüber erfüllen.

Zwar sind dem Deutschen Reiche noch gewisse Rechte auf das Gebaren der Reichsbahn geblieben. Aber schon wenige Monate nach ihrer Umwandlung zeigt sich, daß dort heute nicht mehr die deutschen Belange ausschlaggebend sind, daß die Reichsbahn vielmehr, im Gegensatz zu ihrer früheren Gemeinnützigkeit, ein Unternehmen geworden ist, für das der Ertrag an erster Stelle steht. Welche Folgen daraus für die deutsche Wirtschaft entstehen können, ist noch nicht abzusehen, aber es gilt jetzt, schleunigst den Gefahren entgegenzuwirken und den Verkehr, soweit er ausschließlich deutschem Einfluß untersteht, weitestgehend auszubauen. Nicht etwa, um die Reichsbahn auszuschalten — abgesehen davon, daß das wohl unmöglich sein dürfte, würde damit auch die Gefahr

heraufbeschworen, daß sie nach den Bedingungen ganz in internationalen Besitz überginge —, sondern um in gesundem Wettbewerb dem Druck der Monopolstellung der Reichsbahn einen Gegendruck entgegenzusetzen. Die deutsche Wirtschaft kann in ihrer Not nicht die geringste Hemmung vertragen, und so muß ein großzügiges Verkehrsnetz über ganz Deutschland gespannt werden, das allen Anforderungen gerecht wird. Die Eisenbahnabteilung wird für größtmögliche Wahrung der deutschen Belange auf den Schienenwegen sorgen müssen. Aber auch die Wasserwege werden noch weit mehr dem Verkehr nutzbar gemacht werden müssen. Für beide ist die Wasserwirtschaft, die mit Rücksicht auf die uns genommenen großen Kohlengebiete zur weitestgehenden Gewinnung der weißen Kohle, der Elektrizität, dienen muß, von nicht übersehbarer Bedeutung. Daneben wird endlich in Deutschland eine großzügige Förderung des Kraftwagenverkehrs durch Schaffung besonderer durchgehender und Zubringerstraßen einsetzen müssen, damit auch dieses Verkehrsmittel seiner Eigenart entsprechend voll ausgenutzt werden kann. Endlich wird der Luftverkehr, der trotz der dem deutschen Volke auferlegten Fesseln sich in einzigartiger Weise entwickelt hat, in Ergänzung des an die Erde gefesselten Schnellverkehrs zum Nutzen der deutschen Wirtschaft noch eine ganz erhebliche Erweiterung erfahren müssen. Alle Verkehrszweige müssen aber in engster Verbindung miteinander stehen, nach einheitlichem Gesichtspunkt aufgebaut und geleitet werden, sollen nicht so absonderliche Verhältnisse entstehen, wie z. B. in den Vereinigten Staaten von Amerika, wo die einzelnen Verkehrsgesellschaften nur ihren eigenen Interessen dienen.

Daß alle diese Aufgaben rein technischer Natur sind, dürfte wohl im Ernst nicht bestritten werden, und wenn es doch geschehen ist, so nur aus Kurzsichtigkeit, um die Schaffung eines technischen Ministeriums zu verhindern. Verkehr ohne Technik, ohne die ausschlaggebende Mitwirkung des Technikers ist ein Unding. Nur die Technik kann die alten Wege, die alten Verkehrsmittel verbessern und verfeinern, nur sie allein kann neue ersinnen und so durch schärfste Ausnutzung der technischen Errungenschaften der deutschen Wirtschaft die Mittel an die Hand geben, in dem unsagbar schweren Wettbewerb mit dem freien Ausland, wie er uns jetzt auferlegt ist, sich wieder ihren Platz an der Sonne zu erobern.

Als erste der Verwaltungen soll nun die Reichsbauverwaltung mit dem Reichsverkehrsministerium verschmolzen und so der Grundstock für das Reichsministerium für Technik und Verkehr gebildet werden. Ganz abgesehen von den früheren günstigen Erfahrungen in Preußen, wäre es unverständlich, wollte man sie nicht mit den Verkehrsverwaltungen vereinen, bedürfen diese doch in umfangreichem Maße der Mitwirkung des Hochbauers bei ihren Bauten. Aber darüber hinaus sind die Fragen des Verdingungswesens, der Normung, der Prüfung und Erprobung von technischen Neuheiten im Ingenieur- und Hochbaufach vielfach so untrennbar miteinander verbunden, daß bei deren Bearbeitung in verschiedenen Ressorts eine überflüssige Doppelarbeit entstehen würde.

Wollte man es aber bei dieser Vereinigung belassen, so wäre halbe Arbeit getan, so wären Erwägungen, die mit Wirtschaftlichkeit nicht das Geringste zu tun haben, der Logik zum Opfer gebracht. Insbesondere trifft dies auf das schon erwähnte Wohnungs- und Siedlungswesen zu und die Bauverwaltung aus dem Reichsministerium für die besetzten Gebiete. Für die Selbständigkeit der letzteren sprechen heute kaum mehr politische Gründe, und daß ein Bau für die Besatzungsmächte anders als für deutsche Behörden in Bau und Unterhaltung zu behandeln sei, kann nur ein Formalist behaupten wollen. Das Wohnungs- und Siedlungswesen kann aber seiner ganzen Art nach unmöglich vom Hochbau getrennt bleiben. Daß nur das juristische Studium zur Verwaltung von Geldern befähigt, ist durch die Erfahrung längst widerlegt, und auch unsere Verwaltung wird, wenn sie auf der Höhe bleiben will, die Lehren aus den Erfahrungen der Privatwirtschaft ziehen müssen, wenn sie nicht nur auf die Verwaltung, sondern die Verwertung der Gelder Gewicht legen will. Das Wohnungs- und Siedlungswesen ist aber nicht auf das Zuschußwesen beschränkt. Nur technisch einwandfreien Unternehmungen, ganz gleich, von welcher Seite sie geleitet werden, dürfen öffentliche Gelder zur Verfügung gestellt werden, und so wird dem Techniker auch auf diesem Gebiete die entscheidende Rolle zufallen müssen, aber auch können, da er von Anfang seiner Praxis an sich mit allen wirtschaftlichen Fragen, der Finanzierung und dergl., eingehend beschäftigen muß. Daß ferner das Siedlungswesen eng mit den Verkehrsplänen in Einklang gebracht werden muß, wenn es allen volkswirtschaftlichen Anforderungen

gerecht werden soll, weist wieder auf die Notwendigkeit der Vereinigung von Technik und Verkehr hin.

Mehr denn je zuvor wird aber der praktische Architekt und Ingenieur auf die restlose Verfolgung und Ausnutzung aller technischen Erfindungen und Verbesserungen angewiesen sein, und so geht denn auch die Forderung dahin, das Reichspatentamt aus dem Reichsjustizministerium und die Physikalisch-Technische und die Chemisch-Technische Reichsanstalt aus dem Reichsministerium des Innern in das technische Reichsministerium zu überführen. Es handelt sich hier um überwiegend oder sogar rein technische Arbeitsgebiete, die zum Besten der Allgemeinheit in nähere Verbindung mit der Praxis gebracht werden müssen, als dies in ihrer Abgeschlossenheit in den andern Ressorts möglich ist. Gewiß liegt dem Reichspatentamt die Ausübung gewisser richterlicher Funktionen ob, aber die spielen gegenüber der technischen Arbeit und Bedeutung eine untergeordnete Rolle. Es wird nur zu oft von den Männern des praktischen Lebens darüber geklagt, daß diese Behörde der Praxis oft so fremd gegenübersteht. Hier ist der Einfluß des rein formal-juristischen Ressorts unverkennbar, das sicher seine Einnahmequelle, die es ihm nicht nur ermöglicht, seine eigenen Geschäftsbedürfnisse zu decken, sondern noch jährlich eine nicht unansehnliche Summe an das Reich als Überschuß abzuliefern, nicht gern missen wird. Derartige Etatsbedenken dürfen aber in der Zeit der Not, in der es auf höchste Konzentration der Arbeit ankommt, nicht mehr Ausschlag geben. Sachliche Erwägungen zwingen zu der Vereinigung von technischer Wissenschaft und Praxis, um durch engstes Miteinanderarbeiten den höchsten Nutzeffekt zu erzielen. Denn wie die genannten Ämter der Praxis bedürfen, so ist es auch umgekehrt. Gerade die Verwaltungen, die mit dem Gelde der verarmten Allgemeinheit arbeiten, müssen die wirtschaftlich sparsamsten Methoden anwenden, die ihnen das Patentwesen und die beiden wissenschaftlichen Anstalten auf dem kürzesten Wege liefern können. Andererseits bleibt aber auch für die öffentliche Verwaltung bei aller Sparsamkeit die vornehme Pflicht der Allgemeinheit gegenüber bestehen, durch Erprobung der technischen Neuheiten für die Privatwirtschaft bahnbrechend, für die Wissenschaft fördernd voranzugehen.

Aus dem Etat des Reichsministeriums des Innern wird ferner noch das Reichsamt für Landesaufnahme dem Reichsministerium für Technik und Verkehr zugeteilt werden müssen. Auch sein Aufgabenkreis in der Durchführung wie Auswertung ist rein technischer Natur. Es sei nur darauf hingewiesen, daß die engsten Beziehungen zum Luftfahrwesen bestehen, da ein großer Teil der Land- und Wasserkarten heute vom Flugzeug aus hergestellt werden. Verkehr wie Siedlungswesen können die Landesaufnahme nicht entbehren, und es geht nicht an, daß durch den langwierigen Verkehr von Ressort zu Ressort kostbare Zeit und Arbeit verschwendet wird, daß man auch fernerhin von Natur Zusammengehörendes künstlich auseinanderhält.

Endlich ist noch das Schifffahrtswesen zu nennen, das dem Reichswirtschaftsministerium unterstellt ist. Auch hierbei dürfte im Ernst nicht bestritten werden, daß es zu der Verwaltung der Reichswasserstraßen, die außer den Binnenwasserstraßen auch die Seeküsten zu betreuen hat, gehört. Zwischen beiden bestehen so viel Wechselbeziehungen, daß man auch von einer Verbindung von Theorie und Praxis zu sprechen berechtigt ist.

Damit ist in kurzen Zügen das Arbeitsgebiet des Ministeriums für Technik und Verkehr umrissen. Soll ganze Arbeit geleistet werden, so muß die Vereinigung der genannten Arbeitszweige erfolgen. Die Technik allein kann dem deutschen Volk den Weg zum Wiederaufstieg bahnen. Sie kann es nur, wenn alle Räder ohne ressortpolitische Hemmungen ineinandergreifen. Das Reich muß vorangehen und den ersten Willen zu höchster Arbeitsleistung zeigen, die nur in der Vereinigung zu erzielen ist. Den Weg haben die deutschen Techniker unter Führung des Reichsbundes Deutscher Technik und der Reichsarbeitsgemeinschaft technischer Beamtenverbände gewiesen. Mögen die Verantwortlichen des deutschen Volkes auch zu den Worten des früheren Reichsverkehrsministers Oser auf der Eisenbahntechnischen Tagung sich bekennen: „daß es dem Deutschen Reiche ziemlich, sich ein eigenes technisches Ministerium zu schaffen“. — X. Y.

Inhalt: Die Messebauten der Stadt Köln. (Fortsetzung.) — Literatur. — Personalnachrichten. — Wettbewerbe. —

Standesfragen und Vereinsleben: Das Reichsministerium für Technik und Verkehr. —

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