

DEUTSCHE BAUZEITUNG

59. JAHRGANG * № 59 * BERLIN, DEN 25. JULI 1925

HERAUSGEBER: PROFESSOR ERICH BLUNCK, ARCH.
SCHRIFTFLEITER: REG.-BAUMEISTER a. D. FRITZ EISELEN.

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

Die Gesellschaftsräume des Motorschiffes Vogtland der Hamburg-Amerika-Linie.

Architekt B. D. A. Viktor Meeussen, Bremen.

(Hierzu eine Bildbeilage.)



Nachdem wir in Nr. 1 und 3 d. J. die Innenarchitektur einer Reihe von neuen Luxusdampfern des Norddeutschen Lloyd dargestellt und besprochen haben, bei denen die Größe und z. T. auch die gesteigerte Höhe der Räume dem Architekten die Gelegenheit zur Schaffung reich entwickelter und ausgestatteter Räume von goßer Wirkung gab, dürfte es nicht ohne Interesse sein, hier noch ein Gegenbeispiel zu bringen von einem Frachtdampfer der Hamburg-Amerika-Linie, der nur eine beschränkte Zahl von Passagieren mitnimmt.

Infolgedessen sind die räumlichen Abmessungen auch der Gesellschaftsräume, besonders nach der Höhenabmessung beschränkt und der ganze Zuschnitt der Ausstattung ist ein wesentlich einfacherer. Umso schwieriger gestaltete sich demzufolge die Einfügung der Räume in den Schiffsorganismus, und der Architekt mußte seine Räume mehr auf Behaglichkeit und Wohnlichkeit als auf Prachtentfaltung abstimmen. Daß und mit welchen Mitteln ihm das gelungen ist, lassen unsre Abbildungen erkennen.

Das hier dargestellte Schiff, das Zweischraubens-Motorschiff „Vogtland“ ist der neueste Vertreter der 6 Schiffe der sog. „Land“-Klasse, die in der Hauptsache den Ostasien-Dienst der Hamburg-Amerika-Linie

besorgt. Das Schiff ist auf der Werft von Blohm & Voß gebaut und erst im September 1924 in Dienst gestellt worden.

Seine Hauptabmessungen sind folgende: Länge zwischen den Loten 136,45 m, größte Breite auf Spanten 17,678 m, Seitenhöhe 11,444 m, Tiefgang beladen 7,783 m, Brutto-Reg.-Tonnen 7106,42, Netto-Reg.-Tonnen 4200. Bei einer Gesamttragfähigkeit von 9800 t hat das Schiff einen Laderauminhalt von 14 400 cbm.

Als Hauptantriebsmaschinen dienen zwei 10-Zylinder-Viertakt-Dieselmotoren der M. A. N. mit Übersetzungsgetriebe von zusammen rd. 33 000 PSe, die dem Schiff eine Geschwindigkeit von 12 Knoten erteilen.

Der Aufbau und die Raumverteilung des Schiffes gehen aus den Abb. 7. u. 8., S. 463. hervor, mittschiffs liegen die Maschinenräume, Treibölbunker und Proviandräume; fast der gesamte übrige Schiffsraum bis zum Hochdeck dient als Laderaum. Die Wohnräume für die Besatzung liegen vorn auf dem I. Deck, im hinteren Teil des Deckhauses auf dem Hochdeck und in den beiden Häusern des Hochdeckes, die Wohnräume für den Kapitän zusammen mit den Navigationsräumen auf der Kommandobrücke.

Die Fahrgäste können in 19 Kammern mit 38 Betten und 9 Sofabetten untergebracht werden. Alle ihnen zur Verfügung stehenden Räume (Kammern mit je 2 Waschbecken mit fließendem Wasser, Speisesaal,



Abb. 1. Blick in das Rauchzimmer. (Vergl. auch die Bildbeilage.)

Damen- und Rauchzimmer) sind so gelegt, daß sie vollkommen von denen der Besatzung abgeschlossen sind. Das Promenadendeck ist ausschließlich der Benutzung durch die Fahrgäste vorbehalten.

In den Abb. 4 und 5, hierunter, ist die Grundrißanordnung der Gesellschaftsräume des Hochdecks und des Promenadendecks noch besonders dargestellt. Der Grundriß läßt die gedrängte und doch übersichtliche und für die Benutzung bequeme Raumfolge erkennen.

Die Gesellschaftsräume umfassen den Speisesaal auf dem Hochdeck, Vorplatz und Treppenhaus dgl., Rauchzimmer und Damensalon auf dem Promenadendeck.

Wir geben nachstehend eine kurze Beschreibung der einzelnen Räume:

Die losen Möbel wie Tische, Stühle und Büfett sind in dunklem Mahagoni gehalten, die Stühle, zum großen Teil Armlehnstühle, haben Roßhaarbezüge in goldigem Ton mit wenig Schwarz durchwirkt.

In der Büfettische sind oberhalb des niedrigen langgestreckten Büfetts drei quadratische Zwischenfenster angebracht, die einen interessanten Durchblick gewähren zum Vorplatz bzw. Treppenhaus. Nach der Speisesaalseite haben die Fenster vergoldete Eisengitterchen; an der Büfettwand ist seitlich der beiden Eingänge, je eine Serviernische angeordnet, während an der gegenüberliegenden Wand zwei Serviertische frei aufgestellt sind.

Die Decken- und Wandflächen sind in einem gleichmäßig durchgeführten, nicht zu hellen Beige-Ton ge-

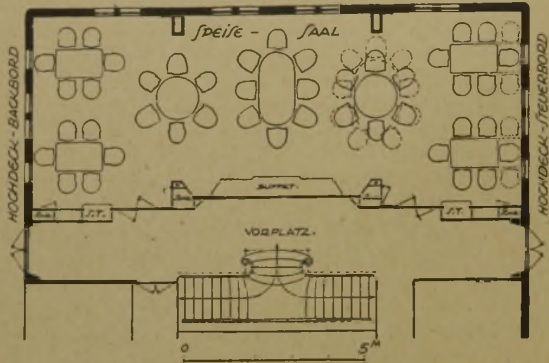


Abb. 2 (links).
Grundriß Speisesaal. 1:200.

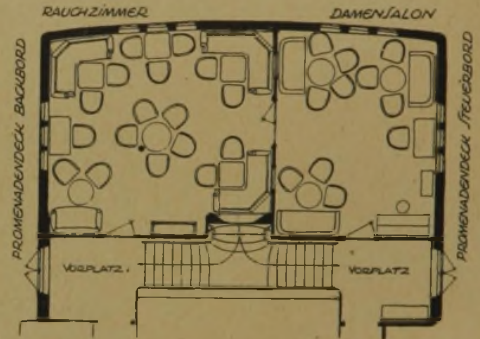


Abb. 3 (rechts).
Grundriß Rauchzimmer. 1:200.

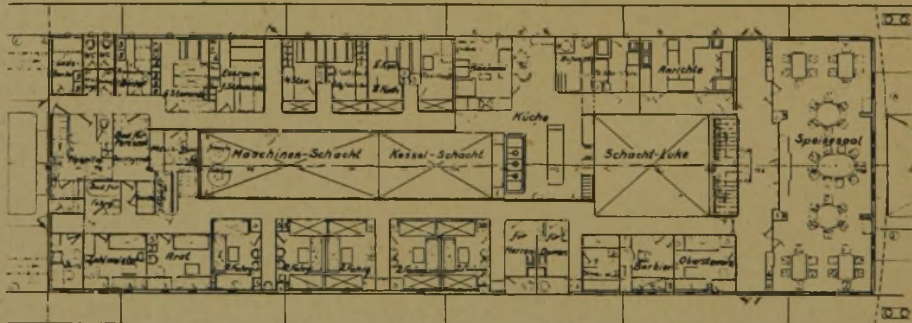
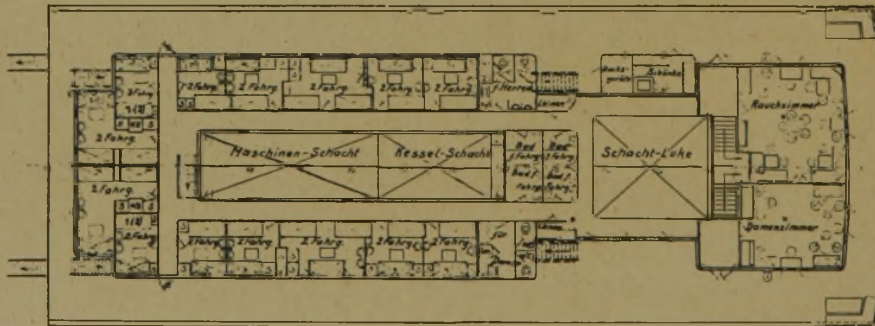


Abb. 4 (oben). Oberdeck. Abb. 5 (unten). Promenadendeck. Gesellschaftsräume. 1:400.



1. Speisesaal (Hochdeck). Grundriß mit Einzeichnung der Möbel Abb. 2, oben, Gesamttraum auf der Bildbeilage, Ecke in Abb. 11, S. 464, Wandansicht Abb. 15, S. 467.

Der Saal hat bei etwa 13,50 m Länge, 5,25 m Breite und eine Höhe von Oberkante Fußboden bis Unterkante Decke von 2,23 m. Bis zur Unterkante der Unterzüge bzw. zu den Heißluftkanälen ist die Höhe 2,09 m, während die Türhöhen 2,02 m betragen.

Die gesamten Decken- und Wandbekleidungen sind in abgesperrten Whitewood-Tafeln ausgeführt mit aufgesetzten Leisten und Profilen. Sämtliche Teile sind derartig befestigt (mittels kleiner rundköpfiger Schrauben), daß zu jeder Zeit ein bequemes Abnehmen von Einzelflächen ermöglicht ist und dadurch erforderlichenfalls das Herankommen an die vielen zwischen den Doppelwänden verlegten Leitungen die denkbar geringste Mühe verursacht.

halten, während die beiden zweiflügeligen Pendeltüren, die den Verkehr zum Vorplatz vermitteln, in einem leuchtend roten Ton gehalten sind.

Der Linoleumfußboden, der in viereckigen Tafeln verlegt ist, hat Beige-Ton (Grundton) mit weinrotem Muster. Abweichend von den bisher gebräuchlichen Mattglas- oder Kristallschalen sind in den Gesellschaftsräumen sämtlich Deckenbeleuchtungen in Castolina-Marmor ausgeführt, wodurch eine außerordentlich milde und goldige Lichtwirkung erzielt wird. Die Wandbeleuchtungen in Bronzeuß haben naturfarbige, rohseidene Schirmchen.

Der Speisesaal bietet für den normalen Bedarf Raum für 44 Fahrgäste, jedoch kann für besondere Fälle die Platzzahl auf 54 erhöht werden.

2. Vorplatz und Treppenhaus (Hochdeck). Vgl. Abb. 12, S. 464. Die Behandlung der Decken- und Wandbekleidungen ist sowohl in der Holzart als

in der Farbe die gleiche des Speisesaals. Der Linoleumfußboden ist ebenfalls in denselben Tönen, beige und weinrot gehalten. Im Gegensatz zu dem Quadratmuster des Fußbodens sind die Treppenstufen mit Linoleum in schlichtem Beige-Ton belegt. Das Geländer hat vergoldete Eisengitter, anlehnend an die Fenstervergitterungen des Speisesaals. Der Handlauf ist in dunklem Mahagoni ausgeführt.

3. Rauchzimmer und Damensalon (Promenadendeck). Vgl. Grundriß Abb. 3, S. 462, Bildbeilage und die Abb. 9 u. 10, S. 464, sowie die Wand-

Schnitzereien in abwechselnden Motiven belebt sind. Die Möbel wie Spieltische, Armstühle, Schreibtisch und Zigarrenschrank sind ebenfalls in Nußbaum ausgeführt. Sofas und Armlehnstühle haben Gobelin-Bezüge, die auf schwarzem Grunde grau und grün gemustert sind.

Die Fenstervorhänge sind in Rohseide gewählt und abgestimmt auf den grünen Ton in den Bezügen. Der Fußboden in Vierecktafeln ist hier im Gesamtton weinrot mit schwarzen, 3^{cm} breiten Streifen. Die Wandarme haben Rohseide-Schirmchen (altgold), die Deckenbeleuchtung ist die gleiche wie im Speisesaal.

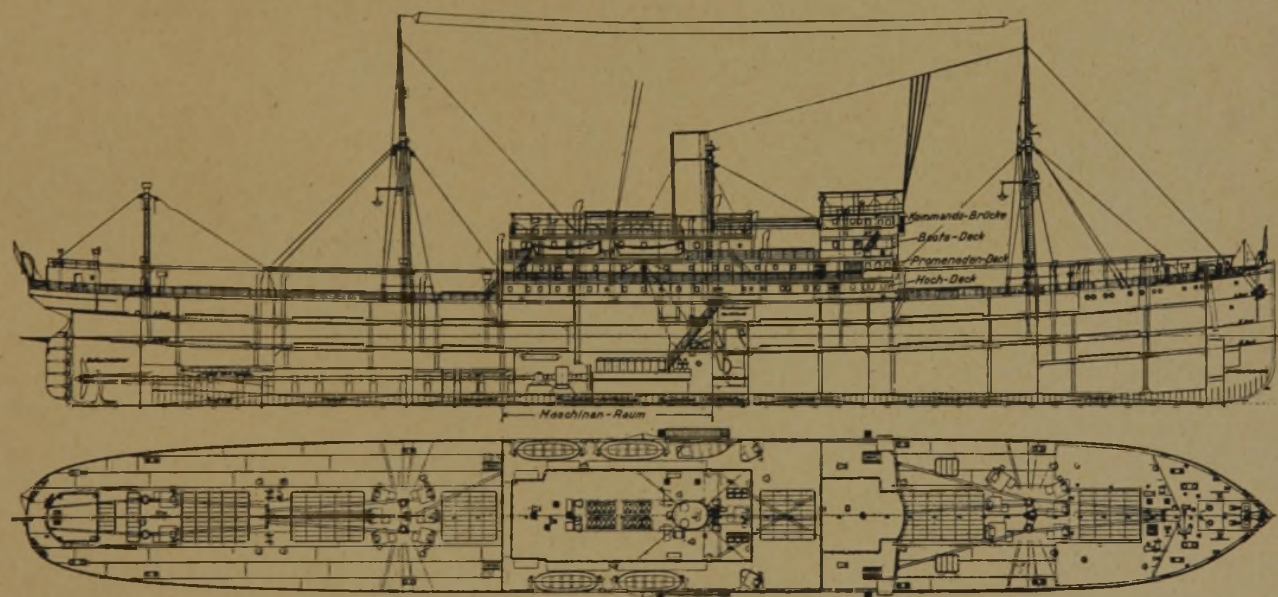


Abb. 6—8. Motorschiff „Vogtland“ der Hamburg-Amerika-Linie.

Erbaut von Blohm & Voß 1924. Gesamtbild, Längsschnitt, Aufsicht.

Länge zwischen den Loten 136,485 m, größte Breite auf Spanten 17,678 m, Seitenhöhe bis Hochdeck 11,444 m.

ansichten Abb. 13 u. 14, S. 467. Die Treppe führt vom Hochdeck zum Promenadendeck, auf dem nach der Steuerbordseite der Damensalon und nach der Backbordseite das Rauchzimmer gelegen ist.

Vom Vorplatz führt eine einflügelige Glastür in das Rauchzimmer, das durch eine zweiflügelige Glastür mit dem Damensalon verbunden ist. Die Wände sind mit matter Nußbaumtäfeling bekleidet, während die Decke in einem nicht zu hellen, graugelben Ton gehalten ist.

Seitlich der Türen sind zur Erhöhung der lotrechten Betonung Pilaster angeordnet, die durch

Der Damensalon hat Wandtäfeling in sattbrauner Birke, matt gebürstet. Die Decke ist im gleichen Ton gehalten wie die des Rauchzimmers. Die losen Möbel sind wieder in Nußbaum hergestellt, wogegen die Bezüge in lebhafteren Farben gehalten sind (brauner Grund mit fraisefarbigem Blumenmotiven).

Die Vorhänge in Rohseide sowie die Schirmchen der Wandbeleuchtungen haben den Fraise-Ton aus dem Bezugstoff. Der Linoleumfußboden zeigt die gleiche Ausführung wie im Rauchzimmer.

Das Rauchzimmer hat etwa 6 m zu 5,50 m, der Damensalon 4,30 m zu 5,50 m. Die Höhe ist



Abb. 9 u. 10. Ecken aus dem Damensalon.





Abb. 11. Ecke aus dem Speisesaal.



Abb. 12. Vorplatz bzw. Treppenhaus.

Die Gesellschaftsräume des Motorschiffes „Vogtland“ der Hamburg-Amerika-Linie.
Architekt B. D. A. Viktor Meeussen. Bremen.

bei beiden 2,23 m. An Sitzplätzen sind im Rauchzimmer 27, im Damensalon 18 vorhanden.

Im ganzen betrachtet, war der verhältnismäßig sehr beschränkte Raum, der dem Architekten für diese Gruppe von Gesellschaftsräumen zur Verfügung stand, eine Schwierigkeit und doch auch wieder ein Vorzug; eine Schwierigkeit insofern, als es galt, in diesem kleinen Rahmen doch auch eine vornehme und bis zu einem gewissen Grade repräsentative, also gesellschaftsmäßige Wirkung zu erzielen, ein Vorzug insofern, als auf der anderen Seite die räumliche Beschränkung, insbesondere die knappe Höhenbemessung der Räume, dem Eindruck intimer Wohnlichkeit und dem Gefühl des Geborgenseins, wie es Grundbedingung ist für Räume, die während langer Seereisen zum Aufenthalt dienen sollen, entgegenkommt. Nach beiden Richtungen hat der Architekt die ihm gestellte Aufgabe richtig erfaßt und gelöst und in der glücklichen Mischung dieser beiden Wirkungselemente liegt der besondere Reiz dieser Innenräume.

Das konstruktive Gefüge mußte hier, stärker noch als bei den großen Luxusdampfern, der notwendige

Ausgangspunkt der Gestaltung durch den Architekten sein; aber es drängt sich nicht auf. Unauffällig, dem Gefühl jedoch vernehmbar, geht die Linienführung aus der reinen Ingenieurgestalt hervor, ohne in eigenwillige Bahnen abzulenken. Keineswegs ergibt sich daraus etwa ein nüchterner Gesamteindruck, vielmehr ist mit der knappen Sachlichkeit, die der Schiffsraum erfordert (auch unsere Wohnungen sollten sie besitzen), ein guter Geschmack gepaart, mit dem gediegenes Material ausgewählt und zueinander gestimmt ist. Besonders sei auch auf den farbigen Zusammenklang hingewiesen. Die Niedrigkeit der Räume wird durch senkrechte Linien der Wände vorsichtig (d. h. ohne Gewaltsamkeit) gemildert. Hierin liegt auch die architektonische Bedeutung der schmalen, geschnitzten Wandpfosten im Rauchzimmer. Die Art, wie etwa die Beleuchtungskörper oder die Fenster ausgebildet sind, trägt dazu bei, daß der rein schiffsmäßige Charakter der Räume gewahrt ist. Ihre gefällige Durchbildung berührt besonders auch deshalb so angenehm, weil die frostige Hotelatmosphäre, die sich in solchen Fällen leicht einzustellen pflegt, hier gänzlich fehlt. —

Das Buch von den Träumen der Architekten.*)

Von Dr. Franz Arens, München.



er so die „vom Bau“ (ist's nicht wunderbar, daß dieser Ausdruck schließlich ein Symbol jeglicher gründlichen Fachkenntnis überhaupt geworden ist?) an ihren Zeichentischen hantieren und ihre Berechnungen anstellen sieht, möchte leicht zu der Meinung verführt werden, er habe es mit einer recht nüchternen Sorte Menschen zu tun. Dem ist in Wirklichkeit gewiß nicht so: der richtige „Architekton“ ist Künstler so gut wie nur irgend einer und muß schon darum die Fähigkeit besitzen, sich strenger noch als andere Schaffende in seine ideale Phantasiewelt einzukapseln, weil doch die Verwirklichung seiner Träume viel häufiger an der Klippe der Kostenpunkte scheitert, als das bei Bildhauern und Malern, geschweige denn gar Poeten und Musikern, der Fall ist. Von diesen Dingen der Welt Kunde zu geben, hat nun Einer, der einst selber einer vom Bau gewesen, bevor er unter die von der Feder ging, der Rheinländer Josef Ponten, den schönen und glücklichen Einfall gehabt.

Und, wer die beiden stattlichen Bände durchsieht, die dieser Mann von hohen literarischen Graden der „Architektur, die nicht gebaut wurde“, nun tatsächlich gewidmet hat*, wird gern und dankbar bekennen, daß auch die Verwirklichung dieser Idee als schön und der Hauptsache nach glücklich angesprochen werden darf. Woran natürlich (das muß Jedem klar sein, der die schwierige Lage des heutigen Buchgewerbes einigermaßen von innen her kennt) neben der Leistung des Verfassers und seiner Helfer — zweier junger Wölflin-Schüler, die vor allem an der Vorbereitung des illustrativen Teiles Verdienste haben — auch der großzügige Idealismus des Verlages seinen unstreitbaren Anteil hat: denn es ist sicherlich keine einfache Sache, heutzutage ein so gut ausgestattetes Werk mit einer solchen Fülle von Abbildungsbeigaben herauszubringen.

Obgleich Ponten sowohl in Einleitung und Nachwort als auch in einen besonderen dem Werke vorausgeschickten Essay (in dem aber das viele Hantieren mit Superlativen und ein gar zu mühsames Bestreben, Anschauung und Begrifflichkeit zu verbinden, peinlich berührt: zumindest glaube ich, die meisten Architekten werden ihr Werk nicht eben gern als einen „von Formgeist geblähten aufgeblasenen Berg“ ungeschrieben sehen . . .) allerhand über die Architektur im Allgemeinen, die ungebauete Architektur und die Absicht des eigenen Werkes im Besonderen sagt, ziehen wir es vor, an dieser Stelle gleich in medias res zu gehen und unsere Aufmerksamkeit vor allem der eigentlichen Durchführung der Idee zuzuwenden.

Wir stoßen da von Anfang an auf eine Reihe lose mit einander verbundener, im Ganzen nach chronologischen Rücksichten angeordneter Betrachtungen über Architektur entwürfe aller möglichen Zeiten und Völker, denen die Verwirklichung ganz oder zum Teil versagt geblieben ist. Die Illustrationen des Bilderbandes folgen im Ganzen dem gleichen Anordnungsgrundsatz, fließen aber, da hier jede Unterteilung wegfällt, zäsurlos ineinander, und nur die vielfältige Bezugnahme des Textes auf die einzelnen Abbil-

dungen trägt auch hier eine unmerkliche Gliederung in die Fülle des Dargebotenen hinein.

Der erste der Abschnitte und das erste der Bilder zeigt eine antike Idee zu einer Verschmelzung von Architektur und Landschaft durch ein beide beherrschendes ungeheures Bildwerk. Es ist das einzige Beispiel aus vorchristlicher Zeit, und auch für dieses mußte noch eine barocke Umdeutung zu Hilfe gerufen werden. Wie schade doch, daß jenes „Babylonische“ der Baugeanken, das Ponten sozusagen als Paradigma aller ungebauten Architekturen anspricht, uns in seiner echten vorderasiatischen Form durch keinerlei eepigraphische Funde näher veranschaulicht worden ist! — Ja, sogar ein Jahrtausend, nachdem selbst die alexandrinischen Spätlinge der antiken Welt ihre letzten Kolosse getürmt hatten, hob das Abendland von neuem an, hochragend kühne Bauten auszusinnen. Von nun an ist allerdings die Überlieferung eine günstigere, und neben den gewaltigen Werken, die voll aus dem Geiste ihrer Urheber heraus verwirklicht worden sind, tritt nun alsbald auch schon die stattliche Reihe jener „faustischen“ Pläne (hier scheint mir das Spengler'sche Wort recht glücklich anwendbar!), deren kühner, allzukühner Wurf so oft ihrer praktischen Ausführung unüberwindliche Hindernisse in den Weg stellte.

Nachdem er uns zunächst eine Anzahl interessanter italienischer Baugeschichten (besonders fesselnd sind die der Kathedralen von Siena und Bologna; auch das Nebeneinander gotischer und antikisierender Entwürfe bis tief ins 16. Jahrhundert verdient unsere Aufmerksamkeit) sinnvoll angedeutet, führt uns unser wohlbewandelter Mentor nach dem europäischen Norden. Hier sind vor allem den Domen von Straßburg und Regensburg (bei diesem letzten werden wichtige Inedita veröffentlicht!), förmliche Monographien gewidmet, die sicherlich den praktischen Baukünstler in hohem Maße interessieren werden.

Für das 15. und 16. Jahrhundert wechselt der Schauplatz des öfteren. Wir begegnen da in eher fröhlichem als tragischem Nebeneinander den vergnüglichen Plänen Filaretos für die Idealstadt „Storzinda“, den beängstigend geometrischen Riesenkonzeptionen der Renaissance-Franzosen, dem köstlichen Hochhaus des Perret, auch einer Turmbauskizze unserer Albrecht Dürer. Sodann tritt noch einmal der Süden ausschlaggebend in den Vordergrund: die erschütternden Bautragödien, die Ponten an dieser Stelle seinen Lesern beweglich vor Augen führt (Juliusgrab, Medicäerkapelle, Villa Madama, Peterskirche) sind aber den kunstgeschichtlich orientierten Architekten wohl zu geläufig, als daß er hier eines erläuternden Hinweises auf diese Dinge bedürfte.

Auch das Barock zeigt uns wohl noch viele Italiener am Werk; allein auch sie sinnen ihre kühnsten Gedanken, wie es scheint, in der projekterreichen Atmosphäre der

*) Josef Ponten, Architektur, die nicht gebaut wurde. Mit am Werke: Heinz Rosemann, Hedwig Schmelz. I. Band: Text; II. Band: Tafeln. Stuttgart, Deutsche Verlagsanstalt, 1925. In Ganzleinen 26.— M. —

nordischen Höfe. Ganz für sich steht nur der gewaltige Phantast Piranesi, der wohl in manchen Schöpfungen einem Rembrandt an die Seite gestellt werden kann. Im übrigen herrscht aber doch eher die Grundstimmung geistvoll krausen Spiels vor, aus dem freilich die kombinierende Phantasie des Nachfahren oft genug den verborgenen, zuweilen an Tragik grenzenden Ernst herauszulesen vermag. Ich meine mit dieser letzten Andeutung natürlich nicht so sehr die oft bestrickend reichen Einfälle jener Baukünstler, die etwa aus den Namensinitialen eines Fürsten Architekturpläne zu entwickeln sich beflissen, als manche wahrhaft gigantische Gartenprospekte (so die für Wilhelmshöhe) oder die systematischen Versuche mancher in kleinen Residenzen gestandener, unzureichend beschäftigter Baugenies (z. B. die des Bayreuthers Paul Decker), wenigstens auf dem Papier die köstlichsten Märchenpaläste erstehen zu lassen. Noch tiefer berühren muß uns allerdings das ebenso kühne, geduldige und tiefgeniale als — fruchtlose Ringen eines Pöppelmann, um eine großzügige Lösung der Dresdener Schloßbaufrage (die aus diesem Anlaß im Bilderbande mitgeteilten Fassadenentwürfe sind wohl eine wahre Augenweide für Architekten!), dem Ponten nun auch wieder eine Art monographischer Darstellung widmet.

Das vorgeschrittene 18. Jahrhundert verwendet dann seine Energien mehr auf Literatur und Musik; die Architektur (auch die bloß projektierte) hält sich einstweilen wieder innerhalb bescheidener Grenzen. Erst das napoleonische Zeitalter führt wieder große Architekturbegabungen auf den Plan (hier hätte vielleicht ein Beispiel aus Paris als verbindendes Glied instruktiv wirken können!), deren Ideen aber zum wenigsten in dem armen Deutschland jener Tage nur zu oft in's Reich der Träume verflämmern mußten. Nun Schinkels wundervolle Pläne für das Schloß Orianda sind wohl den meisten Architekten bekannt, und Weinbrenners Karlsruher Projekte scheinen mir doch nicht so ganz gleichen Ranges mit ihnen. Umso höheres Interesse wird Pontens liebevolle Beschäftigung mit einem bedeutenden Dokument unserer romantischen Epoche zu erwecken in dem Augenblicke, auf das gerade an dieser Stelle zum erstenmal mit Nachdruck hingewiesen worden ist: in der Tat ist's dem rheinischen Schriftsteller möglich gewesen, eine ganze Menge von Architekturentwürfen König Friedrich Wilhelm IV. neu abzubilden und aus einblättrigster Kenntnis der Örtlichkeit zu kommentieren.

Nun aber nähern wir uns schon allmählich unserer eigenen Zeit, zu der die alten schönen Entwürfe für den Berliner Dombau und die Gestaltung der Museuminsel bereits sichtlich überleiten. Bald treten städtebauliche Probleme gleichberechtigt oder gar vorwaltend neben die im engeren Sinne architektonischen Aufgaben; die aus dem modernen Wirtschaftstempo hervorgegangene Gepflogenheit der großen „Konkurrenzen“ verallgemeinert die Tragik der ungebauten Architekturen dermaßen, daß sie viel von ihrer Wirkungskraft nach außen hin einbüßt. Dennoch — auch hier ist noch Tragik, ist noch stürmender Lyriismus zu spüren; nur wird freilich die Auswahl der Beispiele und eine objektive Stellungnahme zu solcher

Wettbewerbe.

Im Wettbewerb für einen Hotelneubau mit Umgestaltung des Theaterplatzes in Chemnitz unter Chemnitzer Architekten, wobei gegen ein Honorar von je 1000 M. die Herren Prof. Bonatz und Prof. Jost, beide Stuttgart, Prof. Straumer, Berlin und Prof. Poelzig, Potsdam, eingeladen waren, sind bei 43 eingegangenen Arbeiten folgende Preise zuerkannt worden: I. Pr. von 4500 M. Prof. Paul Bonatz mit Arch. F. E. Scholer, Stuttgart; II. Pr. von 3500 M. Prof. Heimr. Straumer, Berlin; III. Pr. von 2000 M. Amtsbrt. a. D. Fr. Wagner-Poltrock mit Dipl.-Ing. Robert Jüttner; ein weiterer III. Pr. von 2000 M. Arch. E. Baszarke mit Arch. Kurt Kunzmann, sämtl. in Chemnitz. Angekauft wurden die Entwürfe von Arch. Willy Schönfeld und den Arch. Keller und Wittlingen. Außerdem zum Ankauf empfohlen der Entwurf des Arch. Dr. Wilh. Sievers, sämtl. in Chemnitz. Im Preisgericht u. A. Geh.-Rat Prof. Bestelmeyer, München; Stadtbaurat Prof. Muesmann, Dresden; Stadtbrt. Otto und Stadtbrt. Michael, beide in Chemnitz. —

Im Wettbewerb zur Bebauung des Siedlungsgeländes zwischen Vorgebirgstr. und Hönigerweg zu Köln, ausgeschrieben von der Gemeinn. A.-G. für Wohnungsbau und der Gemeinn. Baugenossenschaft G. m. b. H., unter einer Anzahl Kölner Architekten erhielt den I. und II. Pr.

Auswahl allmählich sehr schwierig. Wir unsererseits möchten eher meinen, daß Produkte abstruser Laune und selbst allerhand blühender Unsinn in diesen späteren Partien des Ponten'schen Werkes schon liebevoller, als eben nötig, berücksichtigt worden sind. Auch wird die — unbedingt fruchtbare — Hochhausidee von dem Verfasser des „babylonischen Turms“ doch wohl ein wenig gar zu sehr als ästhetisches Allheilmittel gefeiert. Dennoch wird man auch im Bereiche dieser kühnen und kühnsten Zukunftssträume manch' großartigen, innerlich lebensfähigen Baugeanken begrüßen dürfen (ich rechne diesen unbedenklich selbst noch so kühne Ideen wie Bestelmeyers Reichsschuldenverwaltung und Pölzigs Haus der Freundschaft zu, auch eine Anzahl der abgebildeten Hochhäuser, allerdings überwiegend solche von Nicht-Berliner Provenienz). Die letzten seiner Betrachtungen und Illustrationen widmet Ponten schließlich dann noch einmal ausländischen Dingen, nicht ohne Bosheit, wie es scheint — denn das Detail der von ihm gezeigten Weltstadtprojekte erinnert wirklich so augenfällig an provisorischen Ausstellungskitsch, daß man sich doch die Frage vorlegen muß, ob die gesamte außerdeutschen Gedankenarchitektur denn durch derlei „Gegenbeispiele“ auch eine Repräsentation erfährt.

Dies, im Fluge überblickt, der wesentliche Inhalt der wichtigen Veröffentlichung! Die Textgestaltung ruht durchwegs auf gründlicher, sachlich-fachlicher Orientierung; der stilistische Grundton ist ein wunderliches Gemisch von Enthusiasmus, Rührung und jovialem Humor. An historischem Sinn fehlt es dem geistreichen Rheinländer gewiß nicht; immerhin wäre ein tieferes Eingehen auf das historische Verhältnis zwischen der gedachten und der wirklichen Architektur (die überhaupt bisweilen ein wenig gar zu „unwirklich“ hinter der Szene verschwindet, und nachgerade von Ponten der papierenen als prinzipiell nicht mehr gleichwertig erachtet zu werden scheint!) sehr erwünscht. Aber so recht auf diese höchst bedeutsamen Probleme konzentrieren könnte sich freilich nur eine Arbeit, die nicht wie diejenige Pontens, sich auf die mit dem Gedanken an eine mögliche Ausführung entworfenen Architekturen beschränkt, sondern auch die Phantasiebauten jeder Art, mögen sie uns aus den Mappen der Architektur hervorgeholt oder von Malern, Reliefbildnern, Graphikern ihren Werken als Hintergrund und dekoratives Beiwerk eingefügt sein, mit in ihren Bereich zöge. Es wäre das eine ideell sicherlich sehr lohnende literarisch-wissenschaftliche Aufgabe — die Schwierigkeit liegt nur in der umfänglichen Vorbereitung, die ein solches Unternehmen notwendig voraussetzt! Freuen wir uns denn jedenfalls, daß unterdessen einmal ein dergleichen weitschichtig vorbereitetes und mit bedeutenden Kosten verbundenes Werk wie dasjenige Josef Pontens — ein Werk, das in Problemstellung und Durchführung kaum seines Gleichen in der Weltliteratur finden dürfte! — glücklicher Vollendung zugeführt werden konnte. Möchte ein guter buchhändlerischer Erfolg den Idealismus lohnen, der hier zu dem gar noch, sich selbst gleichsam „babylonisch“ übersteigend, den Kult ästhetischer Ideale als solchen zu verherrlichen bestrebt war! —

Arch. Wilhelm Ripshahn, je einen III. Pr. Arch. Emil Mewes und Arch. Franz Seuffert gemeinsam mit Heinrich Oster. Angekauft wurden die Entwürfe der Architekten Manfred Faber und Theodor Merrill. —

Personal-Nachrichten.

Ehrungen. Der „Verband Deutscher Diplomingenieure“ hat auf seiner kürzlich in München abgehaltenen Hauptversammlung den Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. Walter Reichel, Dir. der Siemens-Schuckert-Werke, Berlin, und Dr. Alexander Lang, Patentanwalt, Berlin, welche letzterer lange Jahre früher die Geschäfte des Verbandes erfolgreich geführt hat, zu Ehrenmitgliedern ernannt. —

Ernennungen. Der Reg.-Bmstr. Wilh. Rau beim Reichsvermögensamt Kaiserslautern, wurde zum Stadtbaurat und Vorstand des Stadtbauamtes Zweibrücken ernannt. —

Inhalt: Die Gesellschaftsräume des Motorschiffes Vogtland der Hamburg-Amerika-Linie. — Das Buch von den Träumen der Architekten. — Wettbewerbe. — Personal-Nachrichten. —

Hierzu eine Bildbeilage: Die Gesellschaftsräume des Motorschiffes Vogtland der Hamburg-Amerika-Linie. —

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



DIE GESELLSCHAFTSRÄUME DES MOTORSCHIFFES VOGTLAND DER HAMBURG-AMERIKA-LINIE / OBEN: SPEISESAAL / UNTEN: RAUCHZIMMER

ARCHITEKT B. D. A. VIKTOR MEEUSSEN, BREMEN
DEUTSCHE BAUZEITUNG. LIX. JAHRGANG 1925. NR. 59