

DEUTSCHE BAUZEITUNG

59. JAHRGANG * № 67 * BERLIN, DEN 22. AUGUST 1925

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

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

Das Hochhaus am Hansaring in Köln.

Architekt: Jakob Koerfer, Köln.

Von Gustav Lampmann, Reg.- u. Baurat, Köln. (Hierzu eine Bildbeilage und die Abb. auf S. 531.)



ine der charakteristischsten Erscheinungen, in denen die überragende Stellung der Wirtschaft in der Nachkriegszeit Gestalt gewinnt, ist der überall in deutschen Großstädten auflebende Hochhausgedanke, d. h. die Zusammenfassung von Geschäftsräumen in einer bisher ungewohnt großen Zahl von Geschossen übereinander. Es liegt im Zuge unserer Zeit, daß die wirtschaftlichen Gesichtspunkte bei der Errichtung solcher Hoch-Geschäftshäuser eng verknüpft sind mit dem Streben nach neuen Ausdrucksformen geschäftlicher Propaganda. Im Ursprungslande Amerika tritt das unmittelbar wirtschaftliche Moment der größtmöglichen Rentabilität heute schon stark in den Hintergrund. Die dortigen „Wolkenkratzer“ rentieren sich nur bis zu einer Grenze, die etwa beim 16. Stockwerk liegt. Alle höheren Geschosse dienen der geschäftlichen Werbung, größtenteils auch unmittelbar durch Lichtreklame in Gestalt von Beleuchtungseffekten.

Auch bei uns dürfte die neuartige Werbemöglichkeit zu den Hauptbeweggründen für das Entstehen der meisten Hochhauspläne zählen. Bei der Lage und den Grenzen unserer heutigen Wirtschaft ist jedoch die Reklameabsicht als Selbstzweck nicht

durchführbar. Die unbedingte Rentabilität muß vorliegen, wenn die Frage nach der wirtschaftlichen Existenzberechtigung der Geschäfts-Hochhäuser zu prüfen ist. In vielen Orten werden sich damit die Hochhauspläne als nicht zu verwirklichende Träume erweisen. Anders in Köln. Hier haben Geschäfts-Hochhäuser zweifellos eine in der Eigenart und wirtschaftlichen Verfassung der Stadt begründete Berechtigung. Die durch frühere Festungsgürtel zusammengedrückte Altstadt kann schon lange die Geschäftsräume für die ständig wachsende Zahl der Betriebe nicht mehr aufbringen. Der Charakter der Altstadt als kulturhistorisches Denkmal ersten Ranges gestattet nicht, Platz für Neubauten durch Abbrüche zu schaffen und noch weniger, die im Zusammenhang damit erforderlichen Verkehrs-Straßendurchbrüche vorzunehmen. Andererseits steht Köln durch den Wegfall der hemmenden Festungsfesseln nach dem Kriege vor einer ruckweisen Erweiterung des Stadtkörpers, die mit Sicherheit eine mächtige wirtschaftliche Entwicklung erwarten läßt. In dem durch die Entfestigung neugewonnenen Baugelände des „Inneren Rayons“, der sich in einer durchschnittlichen Breite von 600 m ringförmig um die Altstadt und die seit 1881 nach dem Stübgen'schen Plan entstandene „Neustadt“ legt, stehen für Geschäftsneubauten indes nur beschränkte Flächen zur Verfügung. Die Bebauungs-



Abb. 1. Blick vom Güterbahnhof St. Gereon auf das Hochhaus. Sämtl. Phot. von A. Reinhold, Köln.

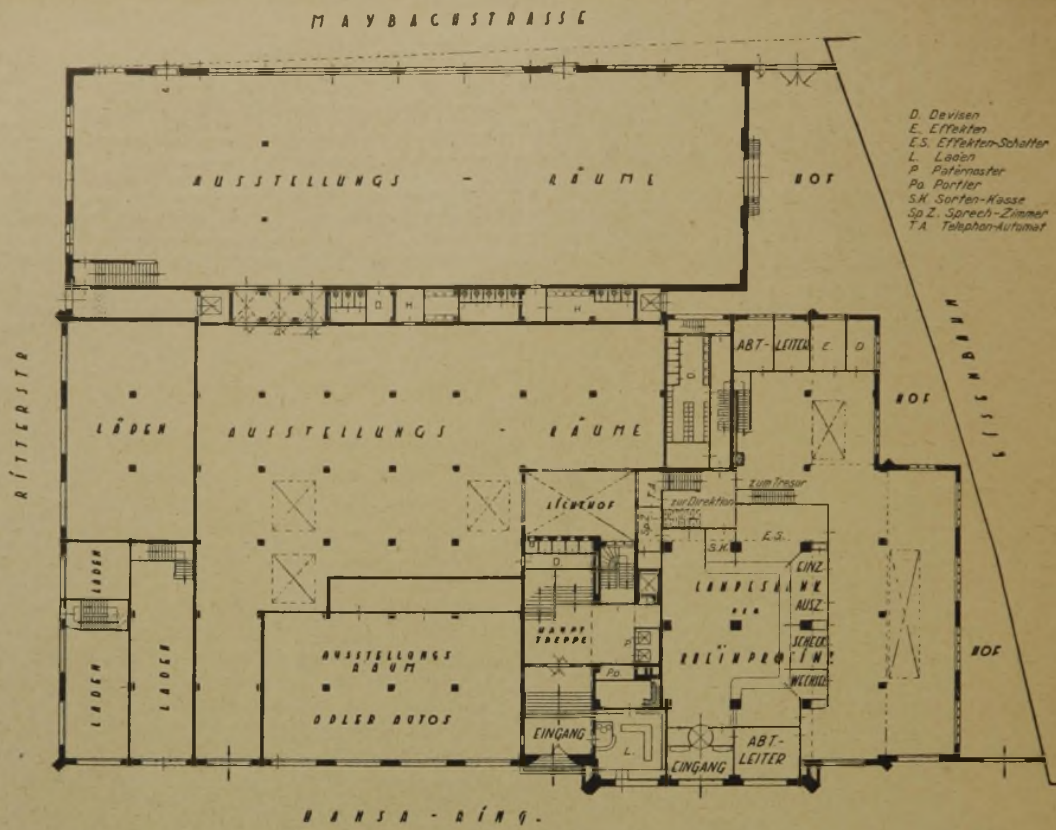


Abb. 2 (oben). Erdgeschoss-Grundriß. Abb. 3 (unten). Keller-Grundriß. (1:600).

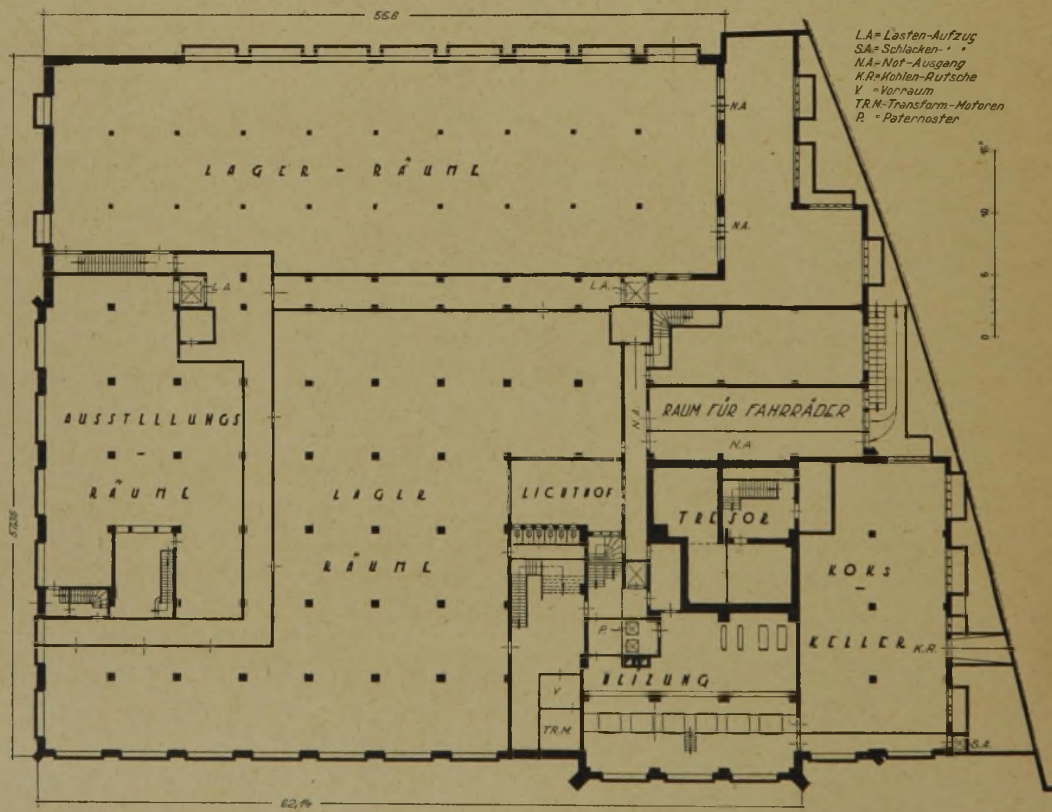
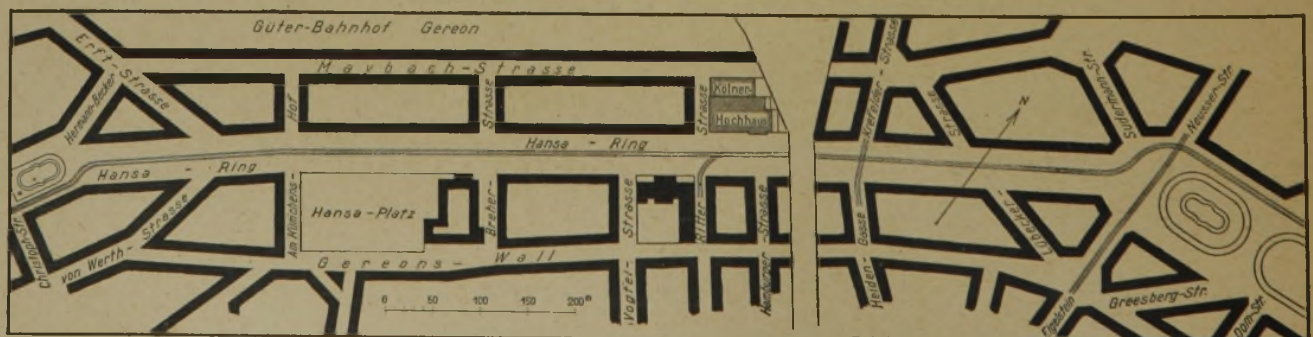


Abb. 4 (unten). Lageplan des Hochhauses. 1:8000.



möglichkeit ist hier durch ein besonderes Gesetz nach jeder Richtung stark eingeschränkt, damit der für die zusammengepferchte Altstadt geradezu lebensnotwendige Luftraum in Gestalt ausgedehnter Grünflächen auf die Dauer gewahrt wird.

Unter diesen Umständen bilden Hochhäuser ein sehr geeignetes Aushilfsmittel, um den Bedarf an zeitgemäßen Geschäftsräumen für die alte Innenstadt zu decken, die sich in zunehmendem Maße zur „City“ ausbildet.

Das am Hansaring entstandene Hochhaus zieht die Folgerung aus den angeführten geschäftlichen und städtebaulichen Grundlagen. Der breite Zug der Ringstraßen, das Ergebnis der Niederlegung des inneren Festungsgürtels i. J. 1881, ist geradezu vorbestimmt für Geschäftshäuser dieser Art. In einem Abstand von nur 1500 m legt sich der Ring um den Mittelpunkt der halbkreisförmigen Altstadt. Seine Breite gestattet die Bewältigung jeden Verkehrs. Die Lage am Hansaring ist besonders günstig. Denn das Herz des Geschäftsviertels am Dom, mit Hauptbahnhof, Bankenviertel und Hauptpost, ist vom Hochhaus nur 750 m entfernt, also in wenigen Minuten zu Fuß zu erreichen. Durch die Hohenzollernbrücke ist die am jenseitigen Rheinufer neu geschaffene Messanlage unmittelbar mit dem Geschäftszentrum der Innenstadt verbunden.

An der Außenseite des Ringes ist der Hauptgüterbahnhof Kölns dem Hochhaus vorgelagert. Wer von Aachen her mit der Bahn kommt, sieht den gewaltigen Bezirk dieses Bahnhofs überragt von dem Turm des Hochhauses. Wie eine gesteigerte Zusammenfassung der hier vereinigten Wirtschaftsenergien steht sein klares Umrissbild über den zahllosen Schienensträngen (Abb. 1, S. 525). Aus den begrenzenden Häuserreihen emporwachsend wirkt es wie ein Symbol des in der

Verkehrsform der Eisenbahn seinen prägnantesten Ausdruck findenden modernen Wirtschaftsgeistes: ein

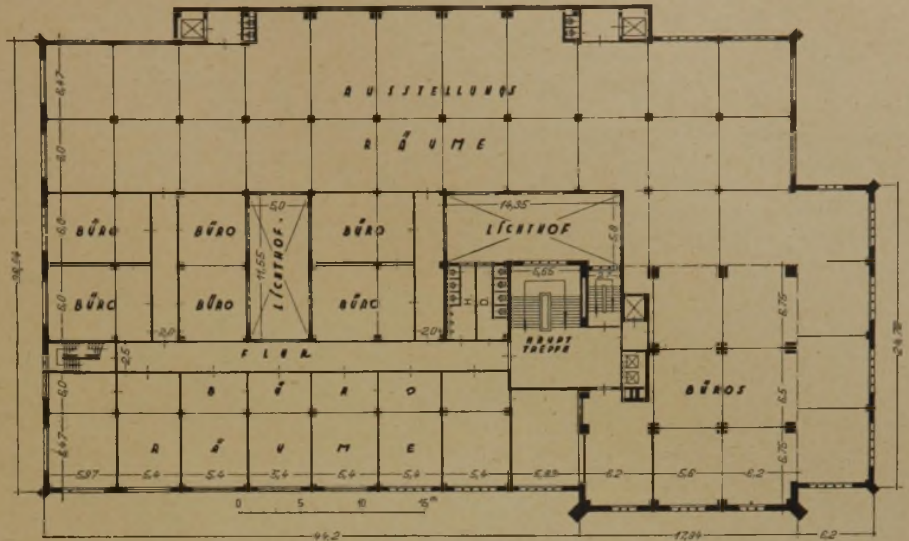
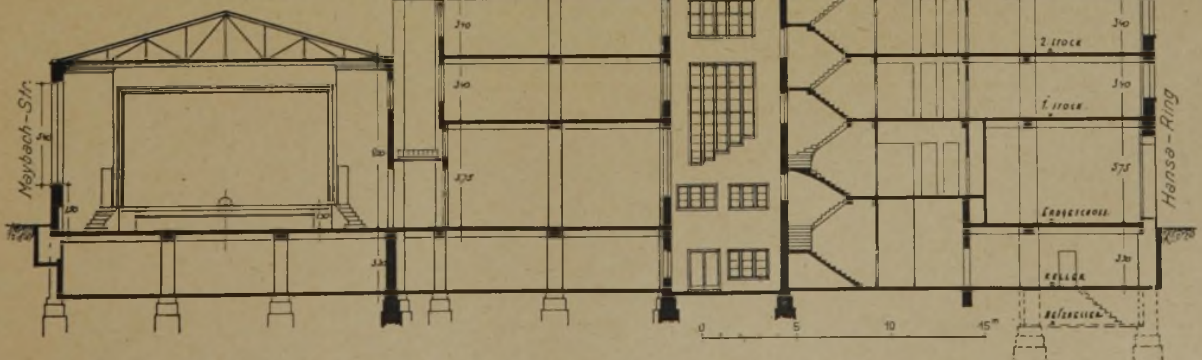
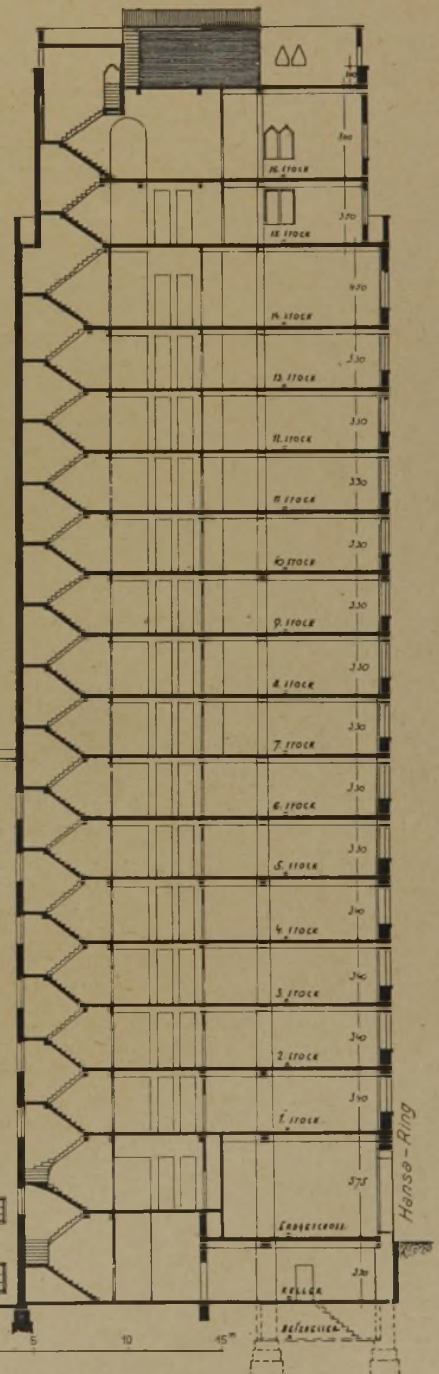


Abb. 5 (oben).
Grundrisse 3.—6. Obergeschoß.
(1 : 600.)

Abb. 6 (unten). Turmgeschoße
Grundriß. (1 : 600.)



Abb. 7 (rechts). Querschnitt (1 : 400.)
Hochhaus in Köln.
Architekt: Paul Koerfer.



in seiner Lebensnähe und ungekünstelten Selbstverständlichkeit bezwingender Eindruck. Die Domtürme zeigen sich (allerdings nicht auf dieser Aufnahme) im Hintergrund. Sie büßen nichts von ihrer Größe ein. Zu klar, rein optisch-bildmäßig tritt die Verschiedenheit der beiden hochgetürmten Bauwerke ins Bewußtsein, als daß der Gedanke an Rivalität und Vergleich aufkommen könnte. Hier ist eines der seltenen Beispiele, daß wirklich Modernes der Jetztzeit sich dem in früheren Epochen wirklich modern Gewesenen ohne irgendwelche äußerlichen Mittel und Zutaten anpaßt, weil das Lebendige eine kontinuierliche Einheit ist, in welchem Gewand es auch erscheint.

S. 526.) Das Alles zusammen ergibt für das Hochhaus eine Lage, die städtebaukünstlerisch, verkehrstechnisch und geschäftlich als außerordentlich günstig zu bezeichnen ist. Es verdient hervorgehoben zu werden, daß die Wahl dieses Bauplatzes keineswegs das Zufallergebnis vorhandener Eigentumsverhältnisse war, sondern daß sie erfolgt ist nach reiflicher Abwägung der oben dargelegten Grundsätze im Zusammenwirken mit den städtischen und staatlichen Behörden.

Das Grundstück liegt, wie aus dem Lageplan ersichtlich, zwischen drei Straßen und der Eisenbahn-Überführung, die die Aachener Strecke, sowie den Verkehr vom Güterbahnhof zum Hauptbahnhof leitet. Der



Abb. 8. Ansicht des Hochhauses am Hansaring.

Aber auch in das Stadtbild des alten Köln, als Vordergrund der Betrachtung genommen, fügt sich das Hochhaus zwanglos und glücklich ein. In dem unvergleichlichen Anblick Kölns vom Rhein her, dessen Hauptakzente ganz nahe am Ufer liegen, bildet das Hochhaus in der Schlichtheit seines Aufbaues eine bescheiden im Hintergrund bleibende Bereicherung der Silhouette. Im Zug der Ringstraße wirkt der Turm, aus den verhältnismäßig hohen Häuserfronten herausstrebend, als eine sich einfügende und dennoch gewaltig beherrschende Masse. (Abb. 8, hierüber und 11, S. 529.) Von den Straßen der nächsten Umgebung führt die Hamburger Straße unmittelbar auf den Turm, während die Ritterstraße in der Flucht des Seitengebäudes liegt. (Vgl. den Lageplan, Abb. 4,

Grundriß des Gebäudes (vgl. Abb. 2, S. 526) über dem Erdgeschoß, der für die in Erscheinung tretende Baumasse maßgeblich ist, hat die Form eines Rechtecks mit einer ausgeklinkten Ecke. Die Länge am Ring beträgt $68,70\text{ m}$, die an der Ritterstraße 37 m . Im Erdgeschoß treten hierzu als Hofüberbauungen ein Lichtbild-Theater und ein Anbau für Bankgeschäftsräume. An der Ecke bei der Überführung, oberhalb des 6. Obergeschosses, werden weitere zehn Geschosse turmartig höher geführt auf einer Grundfläche von 18 auf 20 m . Die Geschoßhöhe beträgt im Erdgeschoß 6 m , in den übrigen Geschossen fast durchweg $3,40\text{ m}$. Die obere Bekrönung des Turmes erreicht eine Höhe von 65 m , während das Seitengebäude bei etwa 25 m liegen bleibt. (Vgl. den Schnitt Abb. 7, S. 527.)

Das ganze Gebäude ist in der Ausdehnung des Erdgeschosses unterkellert. (Vgl. den Grundriß Abb. 3, S. 526.) Außer den für Heizung und sonst zum Betrieb erforderlichen Räume sind die Keller zu Lager-

als Büroräume bestimmt, deren Einteilung in üblicher Weise mit Leichtwänden nach den Ansprüchen der Mieter erfolgt. (Vgl. Grundriß Abb. 5 u. 6, S. 527.) Das gleiche gilt von den Turmgeschossen. Die gesamte



Abb. 9. Ansicht von der Maybachstraße aus. Einfahrt zum Güterbahnhof St. Gereon.



Abb. 10. Ansicht vom Bahnkörper jenseits des Hansaringes.



Abb. 11. Ansicht vom Hansaring aus.

zwecken, teilweise als Ausstellungsräume in Verbindung mit den Läden des Erdgeschosses verwandt. Das Erdgeschoß enthält neben den Geschäftsräumen für eine Bank ein Café und Läden. Die Obergeschosse sind durchweg zur Verwendung

nutzbare Fläche beträgt 20 000 qm. Über dem obersten Turmgeschöß liegt ein Wasserbehälter von 15 cbm Inhalt zur Versorgung der Geschosse oberhalb der Druckhöhe der städtischen Wasserleitung. Die Beheizung erfolgt durch eine Schwerkraft-Warm-

wasserheizung. Zur Wärmeerzeugung dienen sechs Stahlrohrkessel mit einer Heizfläche von je 33,5^{qm}. Die Kessel sind in Konstruktion und Material entsprechend den besonderen Verhältnissen in bezug auf den hohen Wasserdruck und die zu starker Kesselsteinbildung führenden Beschaffenheit des Kölner Wassers ausgewählt. Den Verkehr zwischen den Stockwerken vermittelt bis zum 6. Geschoß eine geräumige Haupttreppe und eine Nebentreppe, ferner eine von unten bis oben durchgehende Turmtreppe. Im Turm liegt ein Personen-Schnell- und ein Paternoster-Aufzug. Zum Keller führen 2 Lastenaufzüge.

Konstruktiv besteht der gesamte Bau einschließlich des Turmes aus einem Eisenbeton-Rahmenwerk mit kreuzweis bewehrten Decken bei einer Stützenentfernung von im Mittel 5,50^m. Näheres über Berechnungen und durch örtliche Verhältnisse bedingte Konstruktionsbesonderheiten, über die bemerkenswert kurze Erstellungszeit und die betriebstechnische Organisation des Bauvorgangs wird später die Konstruktionsbeilage bringen. (Vgl. auch Abb. 13.)

Die Außenwände bestehen in der ganzen Gebäudehöhe aus einer, einen Stein starken, Ausmauerung der Stockwerksrahmen mit einer Verblendung aus Heisterholzer Klinkern. (Holländisches Format.) (Vgl. Abb. 12, S. 531 und die Bildbeilage.) Sie bilden mit ihrer dunkelroten, in mannigfachen Zwischentönen ins bläuliche spielenden Farbe und ihrer glatten Oberfläche die bestimmende Grundnote der äußeren Erscheinung. Der Bau stellt sich in einen bewußten Gegensatz zur gangbaren Modeerzeugung von Architektur, die ihre Wirkung durch Gliederung von außen her sucht. Hier ist nur ein Gedanke vorherrschend: die kubische Wucht der Massen in möglichster Klarheit durch sich selbst wirken zu lassen. Über das raumbildende Skelett der Konstruktion zieht sich die Backsteinverblendung wie eine stählerne Haut. Sie begrenzt die Baumassen scharf und eben wie die Flächen eines Kristalls. Die diagonal vorgezogenen Ecken verstärken den Eindruck des Kantigen und Schnittigen. Die Fensteröffnungen sind trotz ihrer außerordentlichen Breite dieser Flächenwirkung durch die straffen, eingeteilten Gewände aus grüngelblichem Kunststein durchaus eingegliedert. Es bedeutet keinen Luxus, sondern ist in diesem Sinne wesentlich, daß zur Ver-

glasung nur Spiegelglas verwandt worden ist. Alles dient der Maßstabssteigerung: das kleine Format der Verblender, die Unterteilung der Fenster, das flache Relief ihrer Umrahmungen zur Mauer, die ganz schmalen Abdeckplatten auf den oberen Begrenzungen der abgetrepten Baukörper und des Turmes unter Verzicht auf jede Gesimsbildung. Trotz dieser bewußten Unterdrückung des Einzelnen zugunsten des Ganzen, ja aus diesem Gedanken heraus ergeben sich originelle Einzelbildungen, wie etwa der Haupteingang (Abb. 12, S. 531). Die dekorativen keramischen Plastiken an der Ringstr. (Bildbeilage), die von den Bildh. Jos. Pabst u. Franz Alberman, Köln, stammen, bedeuten, in diesem Zusammenhang gesehen, allerdings eher eine Konzession an das übliche Schmuckbedürfnis, wenn auch das Bestreben, sie stilistisch dem Gesamtbau einzugliedern, anzuerkennen ist. Auf den ersten Blick mag der Wunsch verständlich erscheinen, durch solche figürliche Zutaten die große Strenge des Äußeren zu mildern, die ohne Zweifel zunächst befremdet. Zieht man aber das, was an Hochhäusern im Auslande und in den letzten Jahren in Deutschland entstanden ist, zum Vergleich heran, so wird man grade diese strenge, sachliche Haltung als Vorzug anerkennen müssen. Das Hochhaus in Köln kann als Vorrang für sich in Anspruch nehmen, gebaut zu sein, ohne an Muster alter und neuer Art zu denken, ohne Anleihen durch Wachrufen von Erinnerungsbildern im Bewußtsein der „gebildeten“ oder fachmännischen Beschauer und ohne billige Stimmungsmache mit Formen, wie sie frühere Epochen für andere Zwecke in anderer geistiger und wirtschaftlicher Verfassung geprägt haben.

Die innere Ausstattung nimmt in glücklicher Weise die im Äußeren angeschlagene Note auf. Sie ist in richtiger Würdigung der Gebäudebestimmung durchaus auf Helligkeit und Zweckmäßigkeit abgestimmt, bei großer Gediegenheit im Material, die überall gut zur Geltung kommt. Nur die Räume des Erdgeschosses zeigen einen größeren Aufwand, je nach der Zweckbestimmung. Die Ausbildung ist jedoch auch hier zurückhaltend in der Einzelform. Dabei gewinnt sie aus Material und Zweckbestimmung eine originelle Formgebung von eindrucksvollem Reiz, der durch diskrete aber dennoch entschiedene Färbung wirkungsvoll gesteigert wird. —

Künstliche Flußbadeanstalten in Berlin-Mitte.

Von Magistratsoberbaurat Dr.-Ing. C. H. Jelkmann.



Die fortschreitende Verunreinigung des Spreewassers bedingte aus gesundheitlichen Gründen die Schließung von mehreren Flußbadeanstalten im Zentrum Berlins. Hiermit wird den Bewohnern die Möglichkeit eines schnellen Frei- und Sonnenbades in den heißen Sommermonaten innerhalb des zentralen Stadtbildes völlig genommen. Es muß daher in irgend welcher Weise Ersatz geschaffen werden. Das sommerliche Frei- und Schwimmbad erscheint noch wesentlich notwendiger als die Schwimm- und Bademöglichkeiten in einer gedeckten Halle, denn Luft und Sonne neben dem kühlenden Freibad sind die Hauptfaktoren für die körperliche Erfrischung in warmer Jahreszeit. Wenn auch Berlin durch seine wasserreiche Umgebung eine ganz bevorzugte Lage hinsichtlich der Schwimm- und Bademöglichkeit im Freien aufweist, so bringt für die eigentlichen Stadtbewohner ein Freibad in den in der Umgebung liegenden Seen meist die Notwendigkeit einer längeren Bahnfahrt mit sich. Oft fehlen hierzu Zeit und Mittel; es ist daher kein Weg unversucht zu lassen, der Bevölkerung die Möglichkeit zu geben, auch im Zentrum der Stadt ein erfrischendes Freibad einnehmen zu können.

Bauplätze für größere Freischwimmbadeanlagen wie sie Berlin benötigt und wie sie andere Städte bereits mit Erfolg angelegt haben, stehen im Zentrum der Stadt nicht zur Verfügung, oder ihre Beschaffung würde die Aufwendung von ganz erheblichen Kosten erforderlich machen; zudem ist eine erwünschte Bedingung der Sommerschwimmbäder die Nähe eines natürlichen Wasserlaufes, um dieses Wasser nach einer Klärung für das Schwimmbecken ohne besonders große Kosten zur Verwendung bringen zu

können. Im Flußlauf der Spree durch das Zentrum von Berlin befinden sich nun aber zwei Erweiterungen des Flußbettes in einer Breite von je rund 25 bis 30^m und einer Länge von 110 bis 115^m. Eine Abtrennung dieser Ausbuchtungen würde das Flußbett in seiner vollen normalen Breite belassen und genügend Fläche bieten, um 2 künstliche Fluß-, Schwimm- und Sonnenbäder anzulegen.

Die in Frage kommenden Plätze befinden sich an der Straße „An der Stralauer Brücke“ zwischen Waisenbrücke und Jannowitzbrücke, sowie an der Burgstraße zwischen Zirkus Busch und Friedrichsbrücke. An letztgenannter Stelle dürften noch Schwierigkeiten zu überwinden sein, da hier mehrere Notauslässe in die Spree münden. Für die Anlage einer künstlichen Flußbadeanstalt an der Waisenbrücke könnten verschiedene Möglichkeiten zur Ausführung gebracht werden. Bei einer Breite von rund 27^m und einer Länge von 115^m ließe sich hier ein Schwimmbecken in größerem Stile einbauen. Die Lage selbst ist an und für sich noch insofern besonders günstig, als das neue Flußbad noch Süden hin offen ist, an die Spree grenzt und somit eine gute Möglichkeit der Anlage von Sonnenbädern bietet.

Für die technische Lösung kommen verschiedene Ausführungen in Betracht:

1. Es ist möglich, nach Errichten einer Spundwand eine Sperrmauer zu ziehen. Das neu gewonnene Becken müßte alsdann ausgepumpt und für die Zwecke eines Schwimmbades ausgebaut werden. Der Wasserspiegel der neuen Badeanstalt würde zweckmäßig tiefer als der niedrigste Spreewasserstand liegen, um einen ständigen Zufluß des Spreewassers zu ermöglichen. Dieses hätte alsdann eine

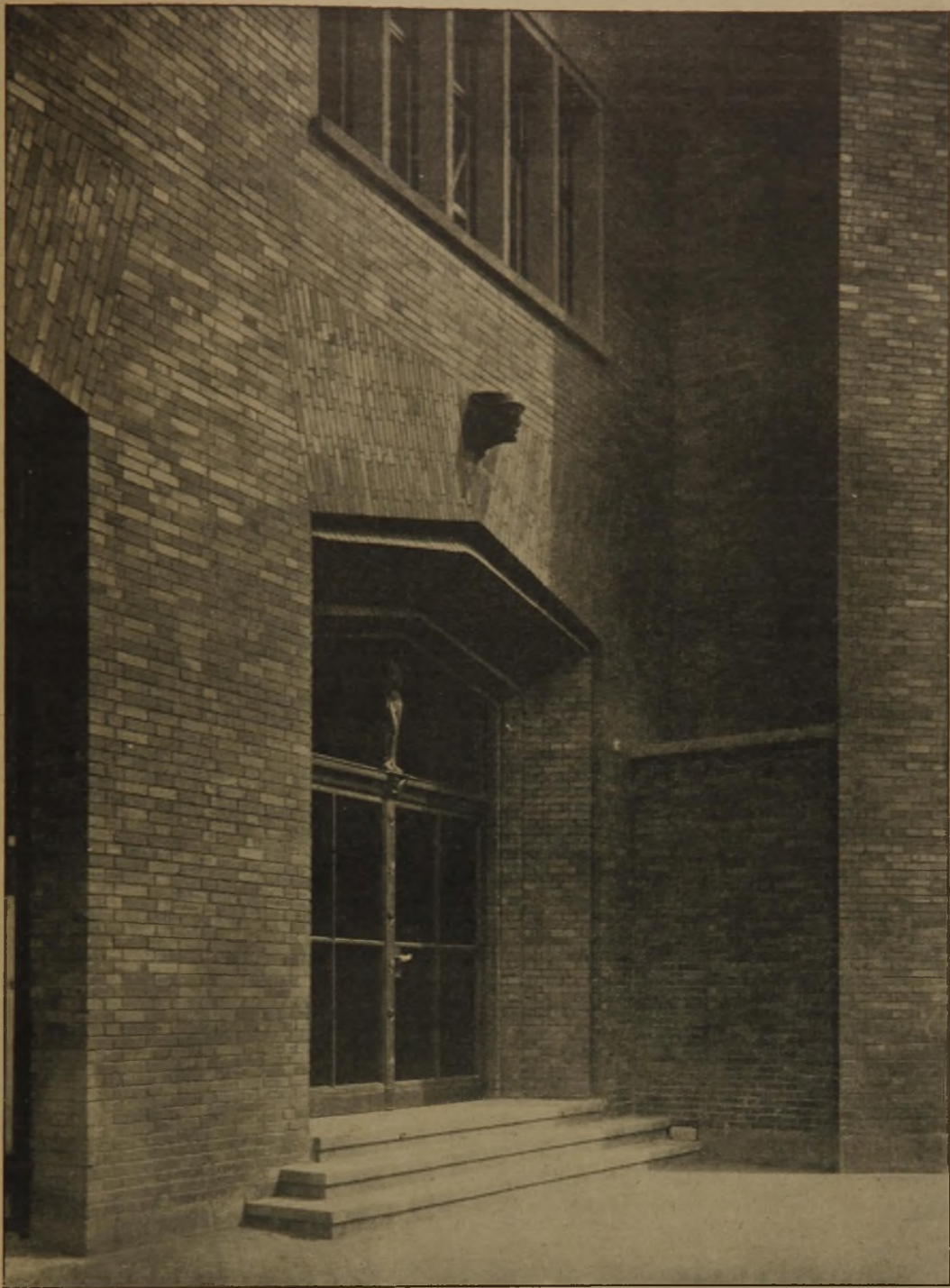


Abb. 12. Haupteingang am Hansaring. Das Hochhaus am Hansaring in Köln.

größere Kläranlage zu durchfließen, um keimfrei und klar für das Schwimmbecken verwandt zu werden. Dem ständigen Zufluß entsprechend müßte am andern Ende des Beckens eine Entleerungs - Pumpanlage angebracht werden.

2. Eine andere Möglichkeit für die Anlage einer künstlichen Flußbadeanstalt an der genannten Stelle ist folgende: Unter Verzicht auf die Notwendigkeit einer wasserdichten Sperr- und Spundwand könnten Betonpfähle eingerammt oder eine Gründung vorgenommen werden, worauf das Schwimmbecken zur Ausführung gelangen würde. Der Überlauf des Beckens ist dann zweckmäßig



Abb. 13. Blick vom Turm-Innenraum im Seitenflügel.

über dem Höchstwasserstand der Spree anzulegen. Zur Füllung des Beckens bzw. zur Einbringung des Wassers in die notwendigen Kläranlagen, ist die Anlage eines Pumpwerkes erforderlich.

Eine natürliche Wasserhebung mit Schaufelrädern dürfte sich infolge der geringen

Strömung voraussichtlich kaum ermöglichen lassen. Sollte dies dennoch möglich sein, so würde an Betriebs- und Anlagekosten nicht unerheblich gespart werden können. Der Überlauf des Beckens regelt sich selbsttätig.

3. Eine weitere Möglichkeit an genannter Stelle ein künstliches Flußbad anzulegen, könnte dadurch herbei-

geführt werden, daß in der erforderlichen Breite das Flußbett in der Ausbuchtung zum Teil zugeschüttet wird, um dann eine große Eisenbetonwanne als Schwimmbecken zu tragen. Die vordere Kaimauer brauchte auch hierbei nicht wasserdicht angelegt zu werden und ihrer baulichen Ausführung ständen besondere Schwierigkeiten nicht entgegen. Zwischen Höchstwasserstand und Straßenhöhe besteht ein Höhenunterschied von rund 4 m. Die Wasserzubringung in die Klärbecken hätte wiederum durch ein Pumpwerk zu er-

folgen, desgleichen der Leerlauf. Der Ueberlauf regelt sich selbsttätig.

Die Anlage der genannten künstlichen Flußbäder hat noch den besonderen Vorteil, daß je nach Bedarf Quellwasser zugeleitet werden kann, wodurch die Möglichkeit gegeben ist, auch in heißester Jahreszeit die Temperatur des Wassers niedrig zu halten und so dem Badenden eine wirkliche Erfrischung zu gewähren. Wir halten diese Frage einer sorgfältigen Erwägung wert.

Stadtbaurat a. D. Friedrich Krause, Berlin †.



Am 11. August d. J. ist nach kurzer Krankheit in Berlin im 70. Lebensjahre der früherer Stadtbaurat für Tiefbau, Geh. Baurat Dr.-Ing. e. h. Friedrich Krause, verschieden, der 23 Jahre lang das städt. Tiefbauamt erfolgreich geleitet und sich namentlich um die Entwicklung der Berliner Verkehrsverhältnisse in hohem Maße verdient gemacht hat.

Er war der dritte Stadtbaurat für Tiefbau seit die Straßen und Brücken im alten Berlin, über die bis dahin der Fiskus verfügte, in den Besitz und die Unterhaltungspflicht der Stadt übergegangen waren. Unter Roßpatt wurden zunächst die Straßen, die sich bis dahin, — da für Berlin seitens des preuß. Landtages nicht allzu gern bedeutendere Mittel zur Verfügung gestellt wurden — zu meist in einem recht mangelhaften Zustande befanden, in neuzeitlicher Weise ausgebaut. Außerdem wurden für den Umbau der alten Brücken generelle Pläne aufgestellt, einige neue Brücken in den Außenbezirken gebaut. Hobrecht, der schon vorher in einer Sonderstellung als Chefingenieur der Kanalisation das große Werk der Sanierung durch die Einführung der Schwemmkanalisation eingeleitet hatte, vollendete dies nun als Stadtbaurat in der Hauptsache. Es kam ferner in seiner Amtsperiode der Vertrag mit dem Staat über die Spreeregulierung zustande, die nun vielfach erst den Bau fester Brücken über Spree- und Schifffahrtskanäle ermöglichte. In seine Amtsperiode fällt daher auch der Umbau einer großen Zahl von Brücken über die Berliner Wasserläufe, ferner der zunehmende Ausbau der städt. Innenstraßen mit geräuschlosem Pflaster und die Anlage der ersten Hoch- und Untergrundbahn, bei der sich Hobrecht mit Rücksicht auf die Kanalisationsanlagen der Ausführung von Untergrundbahnen wenig geneigt zeigte. In das Ende seiner Amtszeit fallen dann die ersten Bestrebungen, die namentlich von der Berliner Handelswelt stark gefördert wurden, den gewaltigen Schiffsverkehr auf den Berliner Wasserstraßen durch bessere Lösch- und Ladegelegenheit, sowie durch Anlage von Speichern in höherem Maße auszunutzen. Als er 1897 aus dem Amte schied, wurde daher wohl besonders aus diesem Grunde der Stadtbaurat Friedrich Krause aus Stettin berufen, der dort den für die Entwicklung Stettins als Handelsstadt überaus wichtigen neuen Seehafen geschaffen und sich auch energisch für eine leistungsfähigere Wasser Verbindung Stettins mit dem Hinterland, vor allem mit Berlin eingesetzt und dadurch auch schon mit der Berliner Stadtverwaltung Fühlung gewonnen hatte.

Als erster wurde der bereits vorgesehene Osthafen an der Oberspree in Angriff genommen und soweit es die beschränkten Raumverhältnisse dort gestatteten, in großzügiger Weise ausgebaut. Dann kam der Westhafen, für den, als Endpunkt der neuen Oderwasserstraße von Stettin her, ein umfangreicher Plan ausgearbeitet wurde, dessen Vollendung in seinem ersten Bauabschnitt noch im wesentlichen unter die Amtsperiode Krauses fiel. Wie wichtig und nutzbringend dieser Hafen für den Berliner Verkehr ist, ergibt sich daraus, daß der stetig zunehmende Hafenverkehr schon im Vorjahre zur Inangriffnahme des zweiten Bauabschnittes zwang.

Bald nach seinem Amtsantritt trat dann Krause mit einem umfassenden Plan für den Ausbau des städt. Verkehrsnetzes, namentlich der Schnellbahnen, hervor und setzte sich für den Bau eigener städt. Schnellbahnen ein, wobei er im Gegensatz zu Hobrecht im Stadttinnern diese ausschließlich als Untergrundbahnen ausgeführt sehen wollte. Als erste dieser geplanten Schnellbahnen konnte die wichtige Nord-Südlinie vom Wedding zum Belle-Alliance-Platz und weiter bis nach Neu-Kölln (das damals noch nicht zu Berlin gehörte) in ihrem ersten Abschnitt vor 2 Jahren eröffnet werden, während der Ausbau nach Südosten fortgesetzt wurde. Allerdings hat es fast 15 Jahre gedauert, bis der erste Plan in Angriff genommen werden konnte. Dann kam bald der Krieg, der die Arbeiten zunächst lahm, dann still legte, so daß sie erst in der Inflationszeit unter größten Schwierigkeiten weiter durchgeführt und beendet werden konnten.

Der Ausbau der Kanalisation durch Schaffung eines neuen Radialsystems und zeitgemäße Verbesserungen und Erweiterungen erfolgte ebenfalls unter der Oberleitung von Krause. Schließlich sind eine Reihe von sehr bedeutenden Brückenbauten unter ihm entstanden, namentlich solcher, die über die, sich wie ein Keil in das städt. Straßennetz einschubenden Eisenbahnflächen zur Verbindung getrennter Stadtteile nötig wurden, wie z. B. die als „Millionenbrücke“ im Volksmunde bezeichnete Brücke am Gesundbrunnen und die Hindenburgbrücke. Außerdem auch Spree- und Kanalbrücken in größerer Zahl.

Durch die Durchführung dieser Verkehrsanlagen hat Friedrich Krause sich bleibende Verdienste um die Stadt erworben. Mit geschickter ausgewählten, tüchtigen Mitarbeitern, denen er allerdings das Leben nicht immer ganz leicht gemacht hat, da er sich häufig in zu weitgehendem Maße auch über die Durchführung im Einzelnen die Entscheidung vorbehalten wollte, ist hier vielfach Muster-gültiges geschaffen worden. Es gehörte auch die zähe ostpreuß. Energie Krauses dazu, um allen Schwierigkeiten und Widerständen zum Trotz, die nicht nur in den staatl. Behörden, sondern zum Teil auch in der eigenen Verwaltung zu suchen waren, diese großen Projekte durchzuführen. Etwas mehr Diplomatie in der schwierigen Behandlung eines Stadtparlamentes und der Verwaltungsbeamten würde der Erreichung des Zieles jedoch manchmal vielleicht dienlicher gewesen sein, als die mitunter bis zur Starrköpfigkeit gesteigerte Vertretung des eigenen Standpunktes. Dieser Charakterzug, den die Jahre allerdings gemildert haben, ist auch für seine Mitarbeiter nicht immer ganz angenehm gewesen, wie der Unterzeichnete, der noch mehrere Jahre unter ihm gearbeitet hat, aus eigener Erfahrung weiß, wenn Krause auch andererseits nachgerühmt werden muß, daß er für die Stellung der höheren Techniker in der städt. Verwaltung, die dort nicht gerade bevorzugt wurden, stets mit Nachdruck eingetreten ist und fachliche Meinungsverschiedenheiten nicht auf das persönliche Gebiet übertrug.

In ziemlich klangloser Weise erfolgte i. J. 1920, nachdem das Gemeinwesen Groß-Berlin geschaffen war, mit einer Reihe anderer leitender Persönlichkeiten seine Verabschiedung. Erst später hat man durch die Ernennung zum Städtältesten seine Verdienste um die Stadt entsprechend gewürdigt. Andererseits hat ihm die Technische Hochschule Berlin in Anerkennung seines Wirkens in Verkehrsfragen den Doktor-Ingenieur ehrenhalber verliehen. Auch sonst hat es ihm nicht an Auszeichnungen gefehlt. Er wurde zum Geheimen Baurat und Mitglied der Akademie des Bauwesens ernannt und war lange Jahre Mitglied, zuletzt Vorsitzender der Abteilung für Bauingenieure des staatl. Techn. Oberprüfungsamtes.

Auch im techn. Vereinsleben, im Architektenverein zu Berlin, im Verbands Deutscher Architekten- und Ingenieurvereine, in welchem letzterem er die letzten beiden Jahre seines Lebens die Stelle des 2. Vorsitzenden ausfüllte, während ersterer ihn bei seiner 100-Jahrfeier zum Ehrenmitgliede ernannte, hat er tätig mitgewirkt, desgleichen in einer Anzahl anderer fachmännisch-wissenschaftlicher und -wirtschaftlicher Vereine, deren Vorstand er angehörte. Nach seinem Ausscheiden aus dem städt. Dienst hat er sich als Berater techn. Unternehmungen usw. beteiligt. Sein Leben ist, namentlich für die Verkehrsentwicklung Berlins, ein fruchtbares gewesen und die Werke, die unter seiner Leitung hier entstanden, sichern ihm hier ein bleibendes Andenken. — Fritz Eiselen.

Inhalt: Das Hochhaus am Hansaring in Köln. — Künstliche Flußbadeanstalten in Berlin in Berlin-Mitte. — Stadtbaurat a. D. Friedrich Krause, Berlin, †. —

Bildbeilage: Das Hochhaus am Hansaring in Köln. Teilansicht mit keramischen Plastiken. —

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



DAS HOCHHAUS AM HANSARING IN KÖLN
TEILANSICHT AM HANSARING MIT KERAMISCHEN PLASTIKEN
ARCHITEKT: JAKOB KOERFER, KÖLN
DEUTSCHE BAUZEITUNG. LIX. JAHRGANG 1925. NR. 67