

DEUTSCHE BAUZEITUNG

59. JAHRGANG * N^o 88 * BERLIN, DEN 4. NOVEMBER 1925

HERAUSGEBER: PROFESSOR ERICH BLUNCK, ARCH.

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

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

Der „Galerijbouw“ in Rotterdam.

Von Dipl.-Ing. A. Metzner, Düsseldorf*) (Hierzu die Abb. auf S. 697).



uf dem Gebiete des Wohnungsbaues hat die Nachkriegszeit die mannigfaltigsten Formen, vielfach auch Neuheiten, entstehen lassen, von der Kleinsiedelung angefangen über die Blockverbauung bis zum Hochhaus. Die Besonderheit der einzelnen Lösungen entsprang nicht allein dem künstlerischen und praktischen Sinn der Architekten und Baufachleute, an deren Anpassungsfähigkeit oft die gewaltigsten An-

ausstellung in Amsterdam bewies, auf der vor allem bemerkenswerte Lösungen der Blockverbauung zu sehen waren. Ein interessantes Beispiel der genannten Art ist der sogenannte „Galerijbouw“ in Rotterdam.

Durch Ratsbeschluß vom 3. November 1920 wurde der Plan, auf dem Gelände an der Spaansche Bocht, Potgieterstraat, Pieter Langendijkstraat, Jan Luijkenstraat und Justus van Effenstraat einen Baublock, enthaltend 262 Arbeiterwohnungen, erstehen zu lassen. Wirklichkeit (Abb. 3 S. 694). Im Oktober 1922 war der Bau bezugsfertig. Die Verbauung des Blockes, der eine Größe von 150 auf 90 m aufweist, fällt dadurch auf,



Abb. 1. Blick auf den Querbau mit dem Wasch- und Badehaus von Norden her.

forderungen gestellt wurden, sondern den Erfordernissen der wirtschaftlichen und sozialen Lage. Galt es doch in allen Staaten, auch den neutralen, einer Wohnungsnot zu steuern, die in vielen Fällen geeignet war, sich katastrophal auszuwirken. Von den neutralen Ländern, die den Kampf gegen die Wohnungsnot energisch und erfolgreich aufnahmen, marschiert Holland mit an erster Stelle, wie die Städtebau-

daß sich in der Höhe des zweiten Stockwerkes eine 600 m lange Galerie hinzieht, die es ermöglicht, daß diejenigen Wohnungen, die im zweiten Geschoß die Wohn- und im dritten die Schlafräume haben, von außen her unmittelbar zugänglich sind (Abb. 2, S. 694). Die Galerie, die eine Breite von 2,50 m aufweist, ist für 400 kg/qm Nutzlast konstruiert und gestattet ein Befahren mit leichten Straßenwagen, die mittels zweier Aufzüge (vgl. in Plan Abb. 3 die beiden Häuser neben der mittleren Zufahrtsstraße) auf die Höhe des zweiten Stockwerkes gelangen können, wogegen der Personenverkehr durch

*) In Firma Wilhelm Roelen, Inh. Ingenieur J. Fluck, Düsseldorf, die die umfangreichen Beton- und Eisenbetonarbeiten des „Galerijbouw“ ausgeführt hat. —

10 Treppenhäuser vermittelt wird. Das Erdgeschoß und das erste Stockwerk enthalten in sich geschlossene Wohnungen, die alle durch besondere Eingänge, und zwar die Wohnungen des ersten Stockes in Verbindung mit Treppenläufen, zugänglich sind (Grundrisse Abb. 11 bis 14, S. 695). Es ergibt sich also die merkwürdige Tatsache, daß jede der 262 Wohnungen des vier Geschosse umfassenden Gebäudekomplexes (siehe die Schnitte auf S. 695) durch einen besonderen Eingang

der Galerie liegenden Decken in Eisenbeton konstruiert, ebenso die Kellerdecke und der Kellerfußboden. Auch bei zahlreichen Nebenkonstruktionen, wie Treppen, Erkern und Balkonen, sowie Mauerunterzügen und Toreingängen fand der Eisenbeton ausgedehnte Verwendung.

Das für alle Wohnungen gemeinsame Wasch- und Badehaus, zugleich Zentral-Heizungsgebäude (Abb. 4 u. 7—10, S. 695) wurde in Eisenbeton hergestellt, so daß das

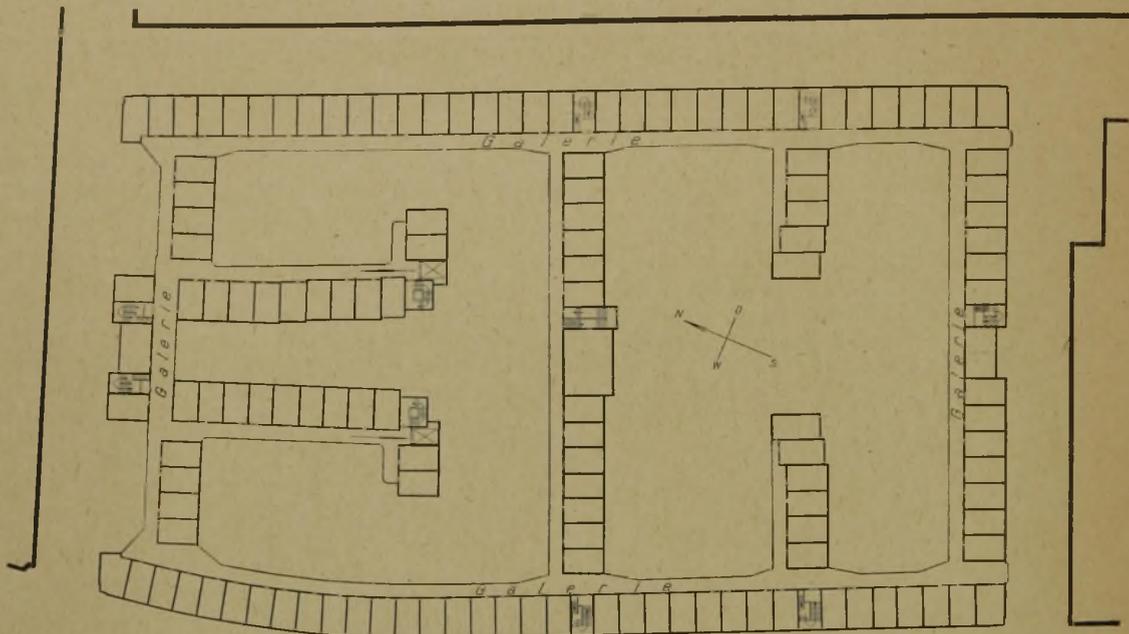


Abb. 2. Grundriß des II. Obergeschosses der Gesamtanlage. (1 : 1200.)

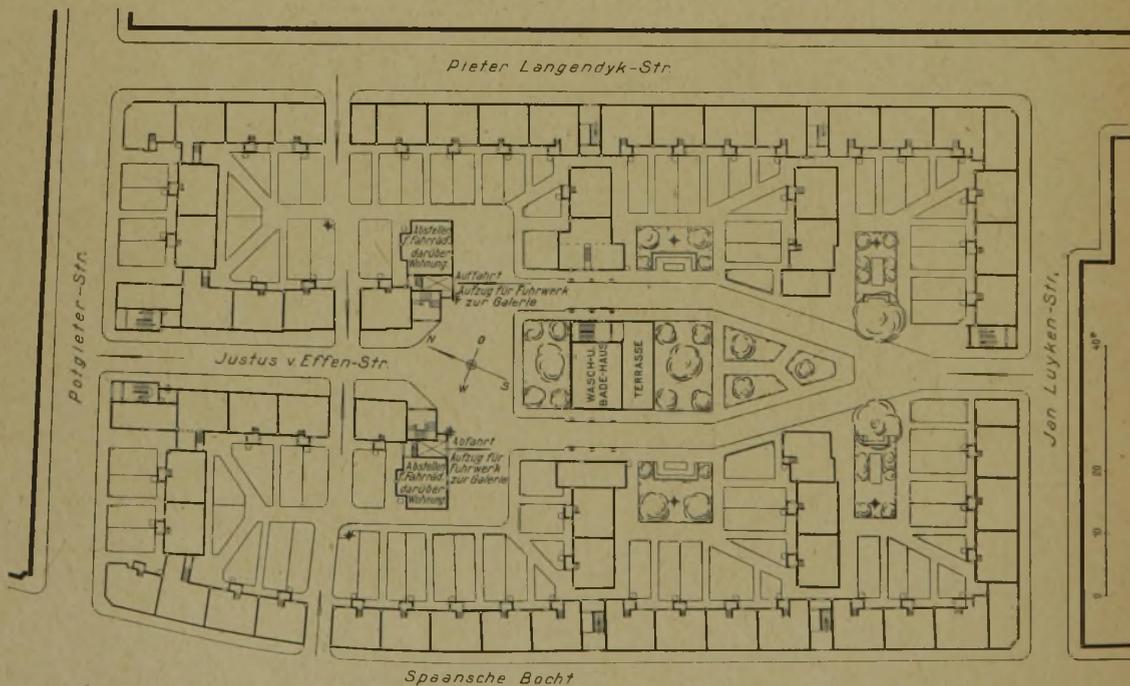


Abb. 3. Erdgeschoßgrundriß der Gesamtanlage. (1 : 1200.)

von außen her betreten wird, was durch die Anlage der in Eisenbeton konstruierten Galerie erreicht wird.

Die Platte der Galerie, die mit Asphalt abgedeckt ist, ruht auf Querbalken, die einerseits im Mauerwerk, andererseits auf dem Hauptbalken aufliegen und von letzterem noch 1 m weit auskragen. Der Hauptbalken, der Spannweiten bis 14,50 m aufweist, ruht auf 125 Stück 6 m langen Eisenbetonstützen. Die Brüstung ist mit 62 ebenfalls in Eisenbeton konstruierten Blumenbecken geziert.

Zwecks Erhöhung der notwendigen seitlichen Steifigkeit der Gebäude wurden sämtliche in der Höhe

Gesamtausmaß der hergestellten Deckenkonstruktionen aus Eisenbeton 15 000 qm beträgt. Über 6000 qm Kellerwände wurden in Stampfbeton erstellt und auf 3036 Stück 17 m lange und 42 Stück 19 m lange Pfähle gegründet.

Über die Erscheinung des Baublockes von verschiedenen Punkten aus geben unsere Abb. 1, S. 693 und 15 bis 17, S. 696 und 697, Auskunft. Nach den nun bereits vorliegenden Erfahrungen hat sich der „Galeriebau“ sowohl in konstruktiver Hinsicht, als auch bezüglich der Grundrißlösung bestens bewährt und darf als Besonderheit auf dem Gebiete des Wohnungsbaues immerhin Bedeutung verdienen. —

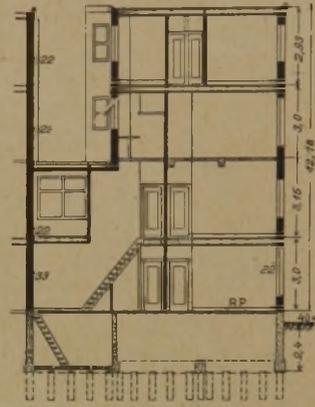
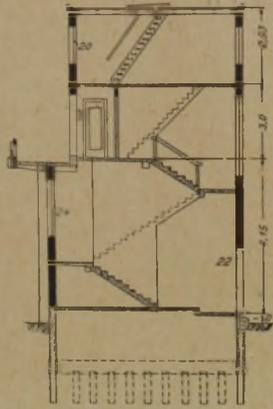
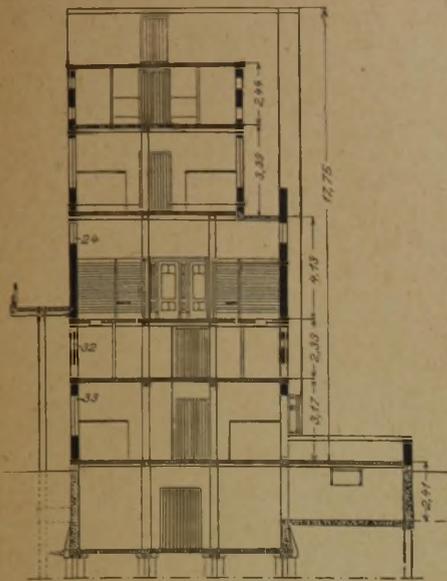


Abb. 4 (links). Schnitt durch das Zentral-Wasch- und Badehaus. (1:300.)
 Abb. 5 (Mitte). Schnitt durch die Treppe der Süd-Ostseite. (1:300.)
 Abb. 6 (rechts). Schnitt an der Nordseite. (1:300.)

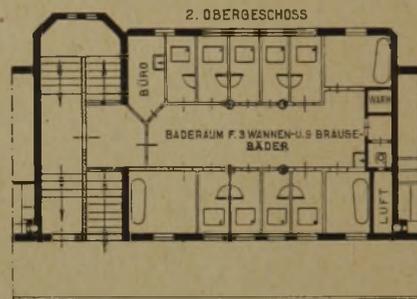
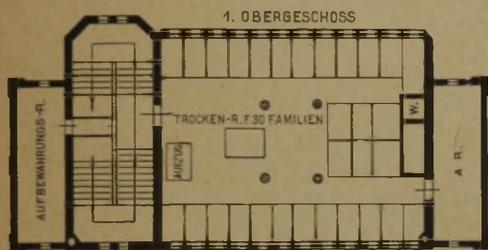


Abb. 7—10 (hierneben).
 Grundrisse
 des
 Zentral-Wasch-
 und Badehauses
 mit der Zentral-
 heizung für die
 Gesamtanlage.
 (1:300.)

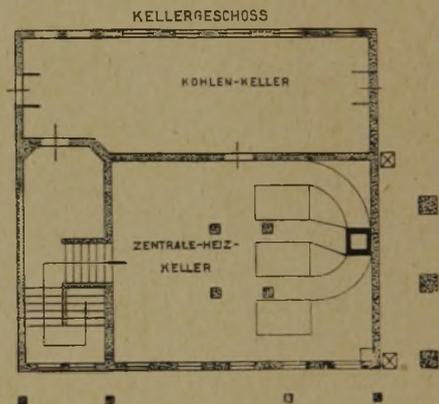
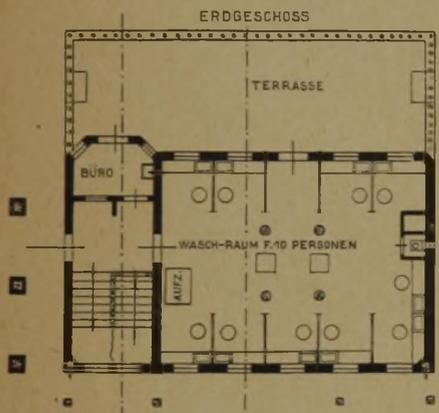
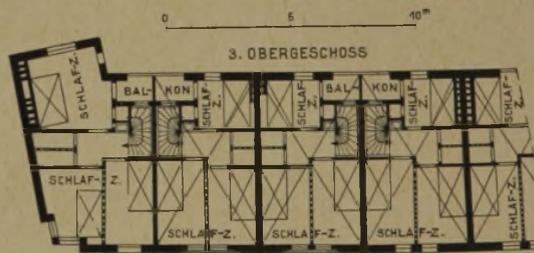
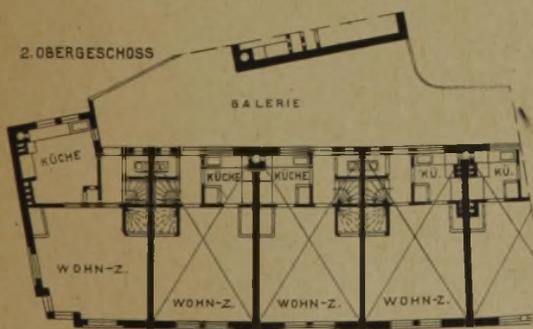
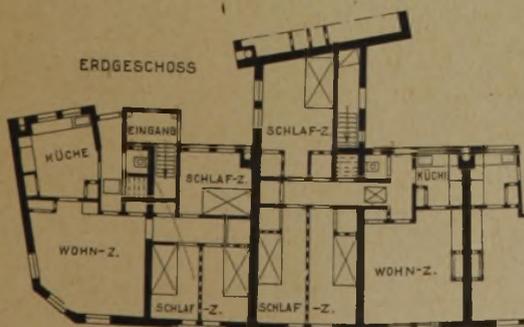


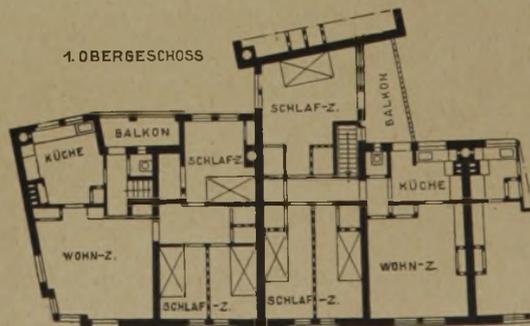
Abb. 11—14 (unten). Grundrißaufteilung der Westecke.
 (1:300.)



Der
 „Galerijbouw“
 in
 Rotterdam.



Einzelheiten
 zum Plan
 Abb. 2 u. 3,
 S. 694.



Nachschrift der Schriftleitung. Wir veröffentlichen den Rotterdam'schen „Galeriebau“ nicht als ein Musterbeispiel wünschenswerter Wohnweise. Diese Wohnkaserne mit ihren Puppenstuben, kleinen Küchen (die nach unseren Begriffen für einen Toilettenraum gerade genügen würden), dem mangelnden Nebengelaß, dunklen, engen Korridoren usw. entspricht nicht unseren Anschauungen und Forderungen, die wir für das Heim auch der wenig bemittelten Bevölkerungsklasse als erreichbar aufzustellen pflegen. Das Trostlose, das dem Äußeren einer Mietskaserne anhaftet, ist hier trotz der in Holland so sachlichen und im Ganzen einwandfreien Architektur nicht vermieden. Im Gegenteil, trotz der vorgesehenen Grünflächen im Innenhof und der Blumenkästen der Galerie empfinden wir hier gerade eine brutale Verkörperung des Prinzips, daß der einzelne Mensch nur

als Nummer gewertet ist in diesem für Tausende bestimmten Massenpferch.

Sehen wir nun von diesen grundsätzlichen Beanstandungen ab, so weist der „Galeriebau“ mancherlei Vorzüge auf. Durch den eigenen Eingang für jede der 262 Wohnungen von der Straße oder der als Straße gedachten Galerie her wird dem Bewohner die Empfindung suggeriert, frei von jeder Treppen- und Korridorgemeinschaft mit anderen Parteien, Herr seiner Behausung bis zur Straße zu sein. Der Fortfall von beengenden Quer- und Seitenflügeln und engen Höfen, die Gemeinschaftsanlagen wie Baderaum, Waschküche und vor allem die zentrale Beheizung müssen lobend erwähnt werden und machen z. T. die Mängel wett, die vorher aufgeführt wurden. Daß jede der 262 kleinen Wohnungen Querlüftung besitzt, stellt einen besonderen Vorzug der Grundrißanlage dar. —



Abb. 15. Blick auf die beiden Flügelbauten des südlichen Teiles der Anlage.

Farbe im Stadtbild.

(Aus den Verhandlungen auf dem Tag für Denkmalpflege und Heimatschutz in Freiburg i. Br. 1925.)



u wiederholten Malen haben wir dieses Thema in der Deutschen Bauzeitung von verschiedenem Standpunkt aus beleuchtet. Es dürfte aber unsere Leser interessieren, aus den Verhandlungen des Denkmalstages zu hören, was dort über dieses Problem gesprochen worden ist. Wir geben daher nachstehend einen kurzen Auszug aus den erstatteten Berichten, an die sich eine lebhaftere Aussprache anschloß, ohne daß der Denkmalstag selbst, wie wohl auch kaum zu erwarten war, eine ausgesprochene Stellung zu der Frage eingenommen hätte:

Den Vortrag über dieses Thema hatte Prof. **Wichert**, Frankfurt a. M. übernommen. Er führte aus: Es ist außerordentlich seltsam, daß die Behandlung der Farbe in der Baukunst, der Farbe im Stadtbild, ein Problem von solch' weittragender, nicht nur die Fachleute erregender Bedeutung hat werden können. Denn eigentlich handelt es sich um eine Selbstverständlichkeit. Die Gestaltungselemente der Baukunst sind die Körperlichkeit (beziehungsweise der Raum), die Fläche, die Linie und schließlich auch die Farbe. Niemals wird gute Architektur das farbige Element als Gestaltungsmittel vernachlässigen. In jeder Bauschöpfung von Bedeutung und Wert spielt die Farbigkeit ihre ganz bestimmte Rolle, bestimmt durch das ganze System von Bedingtheiten, durch das Architektur zur abhängigsten aller Künste wird.

So läßt sich auch leicht feststellen, daß es dort, wo noch einheitliche, beständig und hochwertige Architekturen zu finden sind, etwa in Holland, in Italien, in Frankreich,

in einigen Gegenden Mitteleuropas und in der Schweiz, eine wirklich brennende Farbenfrage gar nicht gibt. Wenn sie bei uns entstanden ist, wenn man bei uns die Anwendung starker Farben in der Baukunst plötzlich als eine große Entdeckung betrachtet, wenn diese Entdeckung in kürzester Zeit bis in die kleinsten Landgemeinden Deutschlands hinein Beifall gefunden hat, so müssen hier schon besondere Kräfte und Einstellungen sich geltend gemacht haben.

Vielleicht ist die Buntheitsbewegung nichts anderes als eine große psychische Überkompensation auf künstlerischem Gebiet. Die Massen, das Volk, die Allgemeinheit sind plötzlich dahinter gekommen, wie fürchterlich wir unsere deutschen Städte in den letzten Jahrzehnten zugerichtet haben. Das Architekturehaos, die Formenverwirrung und die an ihr zutage tretende geistige Zerrissenheit fangen an, auch andere Leute als Künstler und Kenner zu quälen, und nun bietet sich die durch Expressionismus und Chemie entfaltete starkfarbige Buntheit zur rechten Zeit, die den Schaden wieder beseitigen oder doch wenigstens unfühlerbar machen soll. Dabei geht man aber so weit, daß über dem Farbenrausch oft alle, auch die einfachsten Grundbedingungen für eine hochstehende Architekturgestaltung vergessen werden.

Die großen Schäden der Buntheitsbewegung, der schon manches hübsche geschichtliche Baudenkmal zum Opfer gefallen ist, lassen sich nun aber nicht durch Sondervorschriften bekämpfen. Es hilft nur eine umfassende Besinnung auf die im Wesen der Baukunst, also auch für



Abb. 16. Blick auf das Wasch- und Badehaus von Süden her.



Abb. 17. Blick auf die 2,50 m breite Galerie.
 Der „Galerijbouw“ in Rotterdam.
 Eisenbeton-Ausführungen: Firma Wilhelm Roelen, Düsseldorf.

ihre farbige Gestaltungskomponente gegebenen Bedingungen. Diese seien nur in großen Zügen, gleichsam skelettartig angedeutet. Mag Jeder sie dann als kritischen Maßstab in seinem Kreise zur Anwendung bringen. Konkrete Vorschläge zu machen, ist deshalb unmöglich, weil die Aufgabe, sobald wir sie zu konkretisieren versuchen, sofort in ungezählte künstlerische Einzelaufgaben zerfällt, entsprechend der unendlichen Mannigfaltigkeit der Voraussetzungen, durch die Architektur an jedem Ort und zu jeder Zeit eine andersartige Gestaltung erhält. Auch für die Farbe in der Architektur herrscht eigentlich für jeden Punkt der Erde eine andere Vorschrift. Versuchen wir indessen, die allgemeinen Bedingungen zu umschreiben.

Die erste große Beziehungsvorschrift für die Farbe in der Baukunst ergibt sich aus dem Gegenüber des Architekturgebildes und des natürlichen Landschaftscharakters. Wie das Baugebilde körperlich, flächig und linear auf die körperlichen, flächigen und linearen Gegebenheiten und Erscheinungselemente der Landschaft bezogen sein muß, so hängt auch seine farbige Gestaltung von der Landschaft ab und zwar wesentlich von vier Faktoren: von der Vegetation, von Erdreich und Gestein, vom Wasser und von der Atmosphäre (Himmel, Luft, Licht). Ist die farbige Behandlung von der Art, daß das vegetative Element durch sie in seiner Wirkung stark beeinträchtigt wird, so ist sie zweifellos fehlerhaft. Dasselbe gilt vor allem von der Atmosphäre. Die Erscheinung des Himmels, die Lichtstärke, das besondere Leben der Luftbeschaffenheit sind dauernd wirkende Kompositionsfaktoren erster Ordnung. Sie sind in ihrer ganzen vielfältigen Bedeutung als Gegensatz- oder Harmoniefaktoren bei der architektonischen Farbgebung streng zu beachten. Eine Farbigkeit z. B., die den Himmel tötet, ist vom Übel.

Eine zweite entscheidende Bedingtheit ergibt sich aus der Untersuchung des Verhältnisses der farbigen Architekturkomponente zu den übrigen Gestaltungselementen der Baukunst. Welche Rolle spielt die Farbe in Bezug auf das plastische, räumliche, flächige, lineare und stoffliche Wesen des architektonischen Gebildes? Wir betrachten das Körperlich-räumliche und das Flächige als primäre Gestaltungselemente, Linearment, Farbe und Stoff als sekundäre. Die Farbe wird gleichsam eine Funktion des körperlichen und flächigen Elements, d. h. sie soll nie anders, denn als dienend auftreten.

Wir unterscheiden zwei Arten baukünstlerischer Farbgebung: die natürliche Farbe der Baustoffe und die künstliche Farbe. Von natürlichen Baustoffen nennen wir Marmor, roten und grauen Sandstein, Backstein, Beton usw. Es ist ein Irrtum, wenn von einigen Baustoffen behauptet wird, sie seien farbig unbrauchbar. Bei richtiger Gestaltung ist jede Materialfarbe zu befriedigender Wirkung zu bringen. Eine besondere Eigentümlichkeit des nackten Materials liegt darin, daß es die Empfindung in das Innere der Masse hineinleitet, uns gleichsam die spezifische Beschaffenheit, Dichte und Schwere fühlbar macht. Die Schwerkraftswirkung erhält durch diese Art der Materialbehandlung besondere Akzente.

Dagegen befördert die Anwendung der künstlichen Farbe, gleichviel ob diese duff oder körnig oder als rich-

tiger Hautüberzug erfolgt, die Aufhebung der Schwerkraftsempfindung im Sinne des Malerischen. Es ist nicht unmöglich, daß unsere, einer völligen Mobilisierung hingeebene Zeit die rein malerische Baugestaltung fordert. Das hebt indessen nicht auf, daß alle Architektur in erster Linie körperliche und räumliche Gestaltung bleiben muß. Die Frage muß entschieden werden, ob die starken, grellen und reinen Töne nicht überhaupt im Widerspruch mit der Architektur stehen. Das Körperliche und Räumliche bildet sich besonders in der nordischen Atmosphäre jedenfalls sehr viel leichter und bestimmter durch die sogenannten Farben, die Tonleiter zwischen Weiß und Schwarz, oder durch ihnen angenäherte Tonfolgen. Die reinen bunten Farben sind eine Art Emanzipation von Körper und Fläche und vermehren die Schwierigkeit unseres Bestrebens, in der Architektur zu neuer Einheitlichkeit zu gelangen.

Endlich liegt eine große Gefahr, vielleicht die größte, in der Vergrößerung der Reize, wie sie die dauernde, sich mechanisch fortsetzende Steigerung der Buntheit mit sich bringt. Niemand würde, auch wenn eine qualitätsvolle, zwingend wirkende, durchaus einheitliche Buntheit in der Architektur sich erreichen ließe, die unaufhörliche Extase, die ewige Hochgespanntheit, den stumpfmachenden Rauschzustand lange ertragen. Mit Heftigkeit würde nach kurzer Zeit ein völliger Umschwung erfolgen, und schon aus diesem Grunde kann eine auf Dauerwirkung und Beständigkeit gerichtete Kunst solcher vergänglichen Steigerung nicht zuneigen.

Es scheint, als handele es sich um einen Vorgang, der, um seine eigentliche Absicht erreichen zu können, wie Vieles, was wir heute treiben, der völligen Umkehr bedürfte. Farbigkeit der Wirkung ist nicht Buntheit. Nicht auf die stärkste Farbe sollten wir lossteuern, die Parole müßte vielmehr lauten: Versucht mit einem Mindestmaß von Buntheitsaufwand ein Höchstmaß von Farbigkeit zu erreichen. Das ist die Aufgabe aller guten Baukunst. Und so lautet das Schlußwort: Macht wieder gute Architektur, und das Problem der Farbe im Stadtbild sorgt für sich selbst.

Der außerordentlich interessante, zeitgemäße Bericht fand durch Prof. Dr. Eibner, Leiter der Münchner Versuchsanstalt für Werkstoffe, der über Werkstoffliches bei der Behandlung der Farbe sprach, eine wertvolle Ergänzung. In eingehenden Ausführungen behandelte er von praktischen Gesichtspunkten die verschiedenen Farbenarten, die im Laufe der Zeit verwendet wurden zur Bemalung von Plastiken und sonstigen Bildwerken. Wenn ein altes Werk farbig restauriert werden soll, so muß man zuerst wissen, in welcher Technik es gemacht wurde. Er erinnerte an die Frage der pompejanischen Wandmalerei, die Secco-Technik, die Fresko-Technik, enkaustische Kunst usw. und verlangte Haltbarkeitsstatistiken. Interessant waren seine Ausführungen über seine Untersuchungen an archäologischen Stücken. Dadurch kam er zu einer Apotheose der Wachsfarbe. Nicht weniger wichtig für Denkmalpflege ist ein gutes Konservierungsmittel. Viele sind schon versucht worden, ein allgemein gültiges Urteil kann nicht gegeben werden. Neben der ästhetischen Systematik wünschte der Redner auch eine stoffliche. — (Schluß folgt.)

Personal-Nachrichten.

Professor Dr. Otto Eggert, Berlin, ist mit Wirkung vom 1. Okt. 1925 ab zum ordentlichen Professor an der Technischen Hochschule Berlin ernannt für die durch das Ausscheiden des Geh. Reg.-Rats Dr.-Ing. Haußmann freigewordene Professur für Geodäsie nebst Planzeichnen und Feldmessen. —

Wettbewerbe

In dem engeren Wettbewerb für Entwürfe zum Umbau der Gesellschaft Societät in Duisburg, erhielten die Arch. Fuhrmann & G. Dietz, Otto Schmidt, Wißmann & Brenschede in Duisburg je einen Preis von 600 M. und die Architekten Fritz Hitzbleck, Reick & Lautsch-Nötzel in Duisburg je einen Preis von 350 M. —

In dem Wettbewerb für Ideenskizzen zum Bau einer Luther-Kirche in Erfurt erhielt den 1. Preis von 3500 M. der Entwurf mit dem Kennwort „Den Tisch der Gemeinde“, Verf.: Prof. W. Iost, den 2. Preis von 3000 M. der Entwurf mit dem Kennwort „Gleichgewicht“, Verf.: Reg. Bmstr. Uli Seeck, München und Arch. Johann Wisner, Regensburg, den 3. Preis von 2000 M. mit dem Kennwort „Oase“, Verf.: Kurt Elster, Dessau, Arch. B. D. A., den 4. Preis von 1500 M. mit dem Kennwort „Gedenket“, Verf.: Leo Lottermoser, Berlin-Steglitz.

Außerdem wurden zum Ankauf empfohlen die Entwürfe mit den Kennworten: „Largo“ und „Eine feste Burg“. —

Zur Erlangung von Entwürfen für die städtebauliche Umgestaltung des Südermarkts und der neuen Bahnhofszufuhrstraße in Flensburg schreibt der Magistrat unter den in Schleswig-Holstein, Hamburg und Lübeck ansässigen Architekten deutscher Reichsangehörigkeit sowie den in Flensburg gebürtigen Architekten mit Termin zum 15. Februar 1926 einen Wettbewerb aus. I. Preis 3000 M., II. Preis 2000 M., III. Preis 1000 M. Für Ankäufe 2000 M. Unterlagen gegen 30 M., die bei Einreichung eines Entwurfes zurückerstattet werden, vom Magistrat II. —

Im Wettbewerb betr. die Umgestaltung „Unter den Linden“ in Berlin, in dem Vorschläge über die Frage gemacht werden sollten, wie soll sich Berlins Hauptstraße im Laufe des 20. Jahrhunderts gestalten, der vom Verlag Wasmuth ausgeschrieben war, ist der I. Pr. von 1500 M. dem Holländer Arch. Van Eesteren, Haag, zugefallen, während der II. Pr. den Ob.-Bauräten Wolff und Lange, Berlin, zufiel. Außerdem wurden fünf III. Preise verteilt. Diese entfielen auf die deutschen Arch. Max Heinrich, und Bielenberg & Moser, Berlin, Salzmann, Stollberg i. H., den österr. Arch. Wondraček in Prag und den in Berlin ansässigen russ. Architekten Alexander Klein. Ausstellung der Entwürfe bis 7. November in den Kunstausstellungsräumen Markgrafenstr. 31. —

STANDESFRAGEN UND VEREINSLEBEN

Ein Reichsministerium für Technik und Verkehr.

Der „Reichsbund deutscher Technik“, der es sich zur Hauptaufgabe gestellt hat, der Technik eine ihrer Bedeutung entsprechende Stellung und eine im Interesse der Gesamtwirtschaft liegende, weitestgehende Auswertung in der Verwaltung des Reiches und der Länder zu sichern, hat soeben eine eingehend begründete Eingabe an den Reichstag gerichtet, die erneut für die Schaffung eines Reichsministers für Technik und Verkehr eintritt, dabei den bisherigen Zustand unwirtschaftlicher Zersplitterung und wiederholter Arbeitsleistung für gleiche Aufgaben in verschiedenen Reichsministerien schildert und eine Zusammenstellung der Arbeitsgebiete gibt, die in einem neu zu schaffenden Ministerium genannter Art vereinigt werden müßten. Als Ziel schwebt dabei ein Verwaltungsorganismus vor, wie ihn früher, wenn auch nicht in durchaus vollkommener Weise, das preuß. Ministerium der öffentlichen Arbeiten darstellte.

In dieses Reichsministerium für Technik und Verkehr sollen alle die verschiedenen technischen Arbeitsgebiete aufgenommen werden, die jetzt in verschiedenen Reichsministerien behandelt werden. Allerdings nimmt der Antrag die Deutsche Reichspost, die zweifellos auch in dieses Reichsministerium für Technik und Verkehr gehören würde, mit der Begründung aus, daß „die jetzige Verwaltungsform es wenigstens zur Zeit untunlich mache, den Gedanken zu verfolgen, auch mit Rücksicht darauf, daß das neue Reichsministerium sonst einen so großen Umfang erhalten würde, daß die notwendige einheitliche Leitung gefährdet sein würde.“ Eine nähere Begründung wird dazu nicht gegeben. Grundsätzlich wird man aber auf dem Standpunkt stehen müssen, daß die rein technischen Aufgaben der Reichspost, die vielfach übergreifen in die Interessen anderer Ressorts ebenfalls angegliedert werden sollten.

Auch bezüglich der Bauverwaltung des Reichswehrministeriums handelt es sich zunächst nur um einen Wunsch der Eingliederung, denn bekanntlich war diese Verwaltung mit dem früheren Reichsschatzministerium (jetzt Reichsfinanzministerium) bereits verbunden, mußte aber auf die Forderung der Entente hin wieder abgetrennt werden.

Auf nicht weniger als 10 Ministerien verteilen sich jetzt die technischen Verwaltungen und Arbeitsgebiete des deutschen Reiches nach der Denkschrift. Dem jetzigen Reichsverkehrs-Ministerium steht nach Bildung der Reichsbahn-Gesellschaft noch die Oberaufsicht über die Reichsbahnen zu. Außerdem sind ihm unterstellt: die Reichswasserstraßen, die Wasserkraft-, Maschinen- und Elektrizitätswirtschaft, das Luft- und Kraftfahrwesen. Dem Reichsministerium für die besetzten Gebiete ist die Bauverwaltung der Reichsvermögensverwaltung unterstellt, die bis zum Ruhreinbruch ebenfalls zum Ressort des Reichsschatzministeriums gehörte. Das Reichswehr-Ministerium hat, wie oben erwähnt, wieder seine eigene Bauverwaltung. Dem Reichswirtschaftsministerium sind unterstellt: Allgemeine Energiewirtschaft, Reichsschiffsvermessungsamt, die Behörden für die Untersuchung von Seeunfällen, das Prüfungswesen für die Schiffsbesatzungen, die technische Kommission für Seeschifffahrt. Das Reichswirtschaftsministerium zählt zu seinen technischen Aufgaben das Wohnungs- und Siedlungswesen, ferner die Dampfkesselaufsicht usw. sowie die Prüfung und Überwachung des Personals für solche Anlagen. Das Reichswirtschaftsministerium des Innern hat gleichfalls unter seinen Aufgaben das Wohnungs- und Siedlungswesen, die Landesaufnahmen und die Reichskartenstelle, die physikalisch-technische Reichsanstalt, die chemisch-technische Reichsanstalt, die Reichszentrale für Erdbenenforschung. Dem Reichsjustizministerium ist bekanntlich in den letzten Jahren das Reichspatentamt angegliedert worden. Das Reichsministerium für Ernährung und Landwirtschaft schließlich hat sich um Moorkultur und Erschließung von Ödländereien zu kümmern. Schon aus dieser kurzen Übersicht ergibt sich das Bild der Zersplitterung der technischen Aufgaben und die unwirtschaftliche Doppelarbeit bei verschiedenen Aufgaben.

Dieses Bild wird noch verschärft und vertieft, wenn man die einzelnen technischen Arbeitsgebiete zusammen-

stellt, die in den verschiedenen Ministerien von besonderen Dienststellen bearbeitet werde. Auch darüber gibt die Denkschrift in einer besonderen Zusammenstellung Auskunft. Nach der Denkschrift sollen nun im Reichsministerium für Technik und Verkehr die folgenden 10 Arbeitsgebiete zusammengefaßt werden.

- A. Reichsbauverwaltung.
- B. Eisenbahnen, einschl. Eisenbahnverkehr.
- C. Reichswasserstraßen und Wasserstraßenverkehr.
- D. Energiewirtschaft.
- E. Kraft- und Luftfahrwesen.
- F. Landesvermessung.
- G. Gewerblicher Rechtsschutz.
- H. Allgemeine Personal- und Verwaltungsangelegenheiten der technisch-wissenschaftlichen Reichsanstalten.
- I. Mitbearbeitung aller sonstigen technischen Angelegenheiten der anderen Ministerien.
- K. Allgemeine Haushalts-, Verwaltungs- und Personalangelegenheiten der Ministerien.

Eine Zusammenstellung der Kapitel des Reichshaushalts für 1924 läßt erkennen, daß es sich bei den Ausgaben um 32, bei den Einnahmen um 10 handelt, die auf den Haushalt des neuen Ministeriums zu übernehmen wären. Im Einzelnen wird dann noch dargelegt, welche nachgeordneten Behörden zu diesen Arbeitsgebieten des neuen Ministeriums gehören würden.

Eine weitere Zusammenstellung gibt Aufschlüsse über die zu übernehmenden Beamten und Hilfskräfte aus anderen Ressorts. Es sind das im ganzen 3063 Personen, darunter an Technikern 1579 (davon entfallen auf das Reichsfinanz-Ministerium einschl. der Landesfinanzämter allein 643 beamtete Techniker und 280 technische Hilfskräfte. Im Reichsjustiz-Ministerium sind 268 technische Beamte des Reichspatentamtes. Im Reichsministerium für die besetzten Gebiete, d. h. in der Reichsvermögens-Verwaltung sind 155, im Reichsministerium des Innern 215, das heißt in der physikalisch-technischen Reichsanstalt und im Reichsamt für Landesaufnahme).

Zu diesen Zusammenstellungen wird an anderer Stelle noch ausdrücklich betont, daß das geplante Ministerium weder eine Erhöhung des Personalbestandes noch der sonstigen sachlichen Aufgaben zur Folge haben soll, daß vielmehr im Gegenteil zu erwarten ist, daß in der Folge durch die Zusammenlegung mit der Vereinfachung ganz erhebliche Ersparnisse eintreten werden.

Der Denkschrift ist außer dem statistischen und die Organisation betreffenden Material eine eingehende Begründung beigegeben:

Zunächst wird eine Vorgeschichte für den Gedanken der Zusammenfassung der technischen Aufgaben des Reiches in einem einheitlichen Ministerium gegeben. Durch die Verreichlichung der Eisenbahnen und Wasserstraßen, die die Weimarer Verfassung vorsah, wurden dem Reich eine Reihe großer neuer technischer Aufgaben überwiesen und es wurde daher damals das Reichsverkehrs-Ministerium geschaffen. Diesem wurde zwar das Luft- und Kraftfahrwesen sowie die Elektrizitätswirtschaft zugeteilt, der Hochbau und was sonst noch von den technischen Verwaltungsgebieten übrig blieb, wurde aber nicht angegliedert. Eine gewisse Zusammenfassung fand zwar statt, indem im Reichsschatzministerium der gesamte Hochbau des Reiches vereint wurde, allerdings ohne die Postbauten. Die Hochbauverwaltung des Reichswehrministeriums mußte dann aber, wie schon erwähnt, wieder abgetrennt werden, später folgte die Bauverwaltung der Reichsvermögensverwaltung. Wohnungs- und Siedlungswesen wurden dem Reichsministerium des Innern und dem Reichswirtschaftsministerium zugeleitet. Eine Verteilung der übrigen technischen Belange ist in der oben gegebenen Zusammenstellung schon enthalten.

Die Loslösung der Reichsbahn aus der Reichsverwaltung auf Grund des Londoner Abkommens 1924 schränkte das Reichsverkehrsministerium auf seinem Arbeitsgebiet erheblich ein, so daß seine völlige Zerschlagung von manchen Seiten gefordert wurde. Erfreulicherweise faßte das Reichskabinett den Beschluß, es als besonderes technisches Ministerium zu erhalten. Wie der frühere Reichsverkehrsminister Oeser auf der Eisenbahntechnischen Tagung betonte, sollte es „der deutschen Technik eine Heimstätte bieten und durch Förderung der deutschen Technik die deutsche Wirtschaft

befruchten.“ Dabei blieb es jedoch zunächst und es dauerte recht lange, bis das Reichsverkehrsministerium einen neuen Leiter erhielt. Von den übrigen Absichten verlaute aber nichts mehr.

Anfang 1925 hat dann der Reichstag einstimmig 2 Anträge angenommen, die auf die dauernde Erhaltung des Reichsverkehrs-Ministeriums bzw. auf die Schaffung eines vorwiegend technischen Ministeriums abzielen. Der auf letztes Ziel gerichtete Antrag von Dr.-Ing. Wieland forderte die Angliederung der Reichsbauverwaltung an das Reichsverkehrsministerium und die Aufstellung einer Denkschrift durch die Reichregierung bis zum 20. September 1925 betr. die weitere Ausgestaltung durch Angliederung vieler anderer vorwiegend technischen Verwaltungen.

Was in der allgemeinen Begründung für die Schaffung des neuen Ministeriums gesagt ist, sind für den Techniker eigentlich Selbstverständlichkeiten. Es werden hier Worte Oeser's und des Reichskanzlers Luther (bei Einweihung des Neuen Museums in München) über die „untrennbaren Zusammenhänge von Technik und Wirtschaft und die großen sozialen und ethischen Aufgaben der Technik“ ins Feld geführt und schließlich die Gründe dahin zusammengefaßt: „Nur eine aufs höchste entwickelte, bis ins kleinste ausgenutzte und organisierte Technik vermag das deutsche Volk wieder emporzuheben zu der Höhe, auf der es einst stand.“ Der Techniker wird sich dieser Aufgabe gewachsen zeigen. „wenn man ihn an die richtige Stelle setzt, ihm freie Hand läßt, wenn man ihn frei von allen organisatorischen Bindungen und Hemmungen sein Material von überall, wo es sich ihm bietet, zusammentragen und verarbeiten läßt. Diese Freiheit gilt es zu schaffen in einer Form, die den Bedürfnissen des deutschen Volkes und seiner Verwaltung entspricht, was heute nicht der Fall ist.“ Es wird dann im Einzelnen die Unzweckmäßigkeit der Aufteilung der technischen Arbeitsgebiete auf die verschiedenen Ministerien dargelegt und vor allem für alle Fragen des Verkehrs eine einheitliche Zusammenfassung als nötig bezeichnet, wenn die Wirtschaftlichkeit auf das höchste gesteigert werden soll.

Selbstverständlich soll damit die Mitarbeit der übrigen Ressorts nicht etwa völlig ausgeschaltet werden. Es wird vielmehr ausdrücklich betont, daß „die ungeheuere Vielseitigkeit der Technik und ihre mannigfaltige Zweckbestimmung, die weitgehenden Folgen und Wirkungen aller technischen Arbeitsgebiete auf die deutsche Wirtschaft in allen ihren Zweigen es selbstverständlich unmöglich macht, daß das Reichsarbeitsministerium für Technik und Verkehr alle seine Aufgaben unter Ausschluß der übrigen Ressorts erledigt. An vielen seiner Arbeiten werden diese genau so mitarbeiten müssen, wie es auch umgekehrt der Fall sein muß, vor allem, wenn es sich um grundsätzliche Fragen, z. B. der Gesetzgebung handelt. Das Reichsministerium für Technik und Verkehr soll und will nur ein Rad in dem Getriebe der Verwaltung des Deutschen Reiches sein. Es muß dabei aus den bereits angeführten Gründen die Federführung in den genannten Arbeitsgebieten, besonders in der Gesetzgebung und Geldverwaltung dieser Arbeitsgebiete erhalten.“

Vermischtes.

Der Architekten- und Ingenieurverein zu Berlin hat seine Wintertätigkeit zunächst am 1. Oktober d. J. durch eine Besichtigung des umgestalteten „S ädtischen Opernhauses“ zu Charlottenburg wieder aufgenommen, das bekanntlich nach den Plänen des früheren Erbauers, damals Stadtbaurat von Charlottenburg, Prof. Seeling, ausgeführt worden ist. Für den 10. Oktober war eine Besichtigung des Flughafens Berlin-Tempelhof vorgesehen. Die Vorträge haben am 5. Oktober durch einen Lichtbildervortrag von Prof. Dr.-Ing. Krencker über die „Ruinen von Leptis Magna in Tripolis“ eingesetzt, am 19. Oktober folgte ein Vortrag von Prof. Laas, Protektor der Techn. Hochschule Berlin, über die „Schiffsbauindustrie“ in England, Amerika, Deutschland“ und am 2. November findet ein solcher von Komm.-Rat Dir. Haberland über die „Wohnungsfürsorge einst und jetzt“ statt. An den letzteren Vortrag soll sich eine Aussprache anschließen.

Die Deutsche Gesellschaft für Bauingenieurwesen, Ortsgruppe Brandenburg, Berlin NW 7, Ingenieurhaus, setzt ihre Vortragsreihe über „Wirtschaftlichkeit im Bauwesen“ fort. Über das Thema: „Die Normung und Typisierung im Bauwesen und ihre Einführung in die Praxis“ sprachen am 3. Nov. Herr Reg.-Bmstr. Sander, Berlin, Geschäftsführer der Baunormung im Normen-Aus-

An der Durchsprechung der Aufgaben der Arbeitsgebiete, die, wie schon oben erwähnt, in den Untergruppen des Ministeriums vereinigt werden müssen, wird das noch im Einzelnen näher begründet. Wir müssen diesbezüglich auf die Denkschrift selbst verweisen. Nur auf die Frage der Angliederung der Aufgaben des gewerblichen Rechtsschutzes, die durch das Reichspatentamt bearbeitet werden, sei hier noch kurz eingegangen. Bekanntlich ist das Reichspatentamt, trotzdem seine Aufgaben überwiegend technischer Natur sind und von seinen 239 Beamten nicht weniger als 216 technisch vorgebildet sind, denen außerdem noch 72 fachschulmäßig vorgebildete Beamte zur Seite stehen, dem Reichsjustizministerium vor einigen Jahren angegliedert worden und zwar gegen den Widerspruch von Technik und Wirtschaft. Die Begründung, daß es sich hier um Rechtsprechung handle, und daß daher das Reichsjustizministerium das zuständige Ressort sei, ist nicht stichhaltig, da auch andere Sondergerichte anderen Ressorts unterstellt sind. Es handle sich auch hier nicht sowohl um den rein formalen Rechtsstandpunkt, sondern die Spruchfähigkeit des Reichspatentamtes müsse dauernd der technischen Entwicklung folgen und eine Beweglichkeit besitzen, wie sie die allgemeine Rechtsprechung nicht haben kann. Der Schutz der Erfindung, der doch die Aufgabe des Patentamtes ist, könne zur vollen Wirksamkeit nur dann gelangen, wenn dessen Mitglieder mit dem stets fortschreitenden Leben in Fühlung bleiben, wenn sie in einer in die Zukunft schauenden Umgebung leben und arbeiten. Das werde aber in höherem Maße bei der Angliederung an das Ministerium für Technik und Verkehr der Fall sein, das seinerseits auch aus dem Zusammenarbeiten mit einer Behörde, der alle technischen Neuheiten zufließen, Nutzen ziehen werde.

Es ist außerdem ein ungesunder Zustand, daß, wie die Denkschrift anführt, im Jahre 1924 der Haushalt des Reichs-Patentamtes mit 3 865 530 M. Ausgaben bei 7 008 660 M. Einnahmen abschloß, so daß sich ein Überschuß von 3 145 130 M. ergab, der zur Deckung der Unkosten der allgemeinen Justizverwaltung verwendet wurde. Es kann aber nicht die Aufgabe der praktischen Wirtschaft sein, die Mittel für die allgemeine Rechtspflege aufzubringen. Der Überschuß aus den Einnahmen des Patentamtes sollte vielmehr wieder der Wirtschaft, diese befruchtend, zufließen. (Gegen die Überschüsse des Reichspatentamtes und die hohen Gebühren, die schon zum Verfall vieler Patente, namentlich der Einzelerfinder, geführt haben, wenden sich vor allem die freien Berufe. — Die Schriftleitung.)

Den Ausführungen der Denkschrift kann in ihrem Grundgedanken nur durchaus zugestimmt werden. Möge ihr der Erfolg nicht versagt bleiben und zum Nutzen der Technik und unserer Gesamt-Wirtschaft das Ministerium für Technik und Verkehr jetzt geschaffen werden. Den Technikern erwachsen dann aber auch neue verantwortungsvolle Aufgaben, denen sie sich in jeder Beziehung gewachsen zeigen müssen. Daß das der Fall sein wird, darf nach der Entwicklung unserer Technik auch unter den bisherigen, nicht günstigen Verhältnissen mit Zuversicht erwartet werden. — Fr. E. —

schuß der Deutschen Industrie und Herr Reg.- und Baurat Lübbert, Hannover, Geschäftsführer der Niedersächsischen Heimstätte. Die weiteren Vortragsabende in diesem Jahr werden sein, am Dienstag, den 24. November d. J., 7½ Uhr, im Ingenieurhause, über „Wie kann der Unterricht der Baugewerkschulen neben gründlicher Fachausbildung die Erziehung zum wirtschaftlichen Arbeiten vermitteln?“, gehalten von Herrn Oberstudiendirektor Peters, Berlin-Neukölln, und über „Wie kann beim akademischen Studium der Bauwissenschaften der Notwendigkeit wirtschaftlicher Ausbildung Rechnung getragen werden?“, gehalten von Herrn Prof. Janssen. Am 1. Dezember d. J., 7½ Uhr, im Ingenieurhause, über „Welche Aussichten bietet die Verwendung hochwertiger Baustoffe und die Einführung neuer Bauweisen für die wirtschaftliche Gestaltung unserer Bauten?“, und am 14. XII. „Wie schafft sich das Baugewerbe vollwertigen Facharbeiter-Nachwuchs?“.

Inhalt: Der „Galerijbouw“ in Rotterdam. — Farbe im Stadtbild. — Personal-Nachrichten. — Wettbewerbe. —

Standesfragen und Vereinsleben: Ein Reichsministerium für Technik und Verkehr. — Vermischtes. —

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