

# DEUTSCHE BAUZEITUNG

MIT DEN BEILAGEN: STADT UND SIEDLUNG / WETTBEWERBE  
KONSTRUKTION UND AUSFÜHRUNG / BAUWIRTSCHAFT UND BAURECHT

HERAUSGEBER: PROFESSOR ERICH BLUNCK

SCHRIFTFLEITER: REG.-BAUMSTR. FRITZ EISELEN

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

61. JAHRGANG

BERLIN, DEN 2. APRIL 1927

Nr. 27

## Der Flughafen der Stadt Frankfurt a. Main.

Architekten: Amtsbaurat Restle und Reg.-Baumstr. a. D. Ahlborn.

Von Reg.-Baumstr. a. D. Ahlborn, Frankfurt a. M. (Hierzu 13 Abbildungen.)



twas abseits der Straße nach Mainz und Wiesbaden, im Westen der mächtig aufstrebenden alten Kaiserstadt Frankfurt a. M., liegt in etwa 3 km Entfernung vom Hauptbahnhof der 106 ha umfassende Flugplatz, östlich von der Stadt durch ein Wäldchen getrennt und im übrigen von Eisenbahndämmen begrenzt (vgl.

den Stadtplan Abb. 5, S. 235, und den Lageplan Abb. 9, S. 236). Die Benutzung dieses Geländes für aeronautische Zwecke geht auf das Jahr 1909 zurück. Im Jahre 1912 wurde darauf die Luftschiffhalle zur Unterbringung des Zeppelinkreuzers „Viktoria Luise“ und ein Werkstättenbau errichtet.

Als nach Abbruch der Zeppelinhalle die Entente endlich im Jahre 1924 den Verkehrsflug in der neutralen Zone freigab, lag es am nächsten, in dem genannten Werkstättegebäude die für einen zunächst kleinen Luftverkehr erforderlichen Räume unterzubringen. Ein Eisenfachwerkschuppen von 88 · 12 m Größe nahm demzufolge Luftpolizei, Kantine, Funkdienst, Wetterdienst, drei Dienstwohnungen, Werkstätten und Büros auf.

Der schnell wachsende Verkehr führte im Jahre 1925 zur Gründung der „Frankfurter Flugplatz G. m. b. H.“, deren Aufgabe es sein sollte, neben der Bodenorganisation entsprechend dem Bahnhof der Eisenbahn einen Flughafen zu schaffen, der in seinen Ausmaßen auf die zu erwartende Entwicklung der folgenden Jahre größte Rücksicht nahm. Das schien zunächst undurchführbar, denn es war keineswegs abzusehen, wann die unser Flugwesen bekanntlich vollständig knebelnden Begriffsbestimmungen des früheren Feindbundes insofern eine Milderung erfahren würden, als Neubauten von Flughöfen und Flugzeughallen ausgeführt werden konnten. Gleichzeitig war längeres Abwarten nicht möglich, wenn nicht Frankfurt vom Luftverkehr ausgeschaltet werden wollte.

Da kam der Direktor der Frankfurter Flugplatz G. m. b. H., Herr Magistr.-Oberbaurat Uhlfelder, auf einen Gedanken, dessen Verwirklichung Frankfurt a. M. einen Flughafen verschafft hat, der der Bedeutung der Stadt entspricht und in seiner Art einzig dastehen dürfte. An der Peripherie des Flugfeldes lag der Gutshof Rebstock, dessen Anfänge auf das 12. Jahrhundert zurückgehen, während die ältesten der erhaltenen Gebäude etwa 300 Jahre alt sind. Die einen

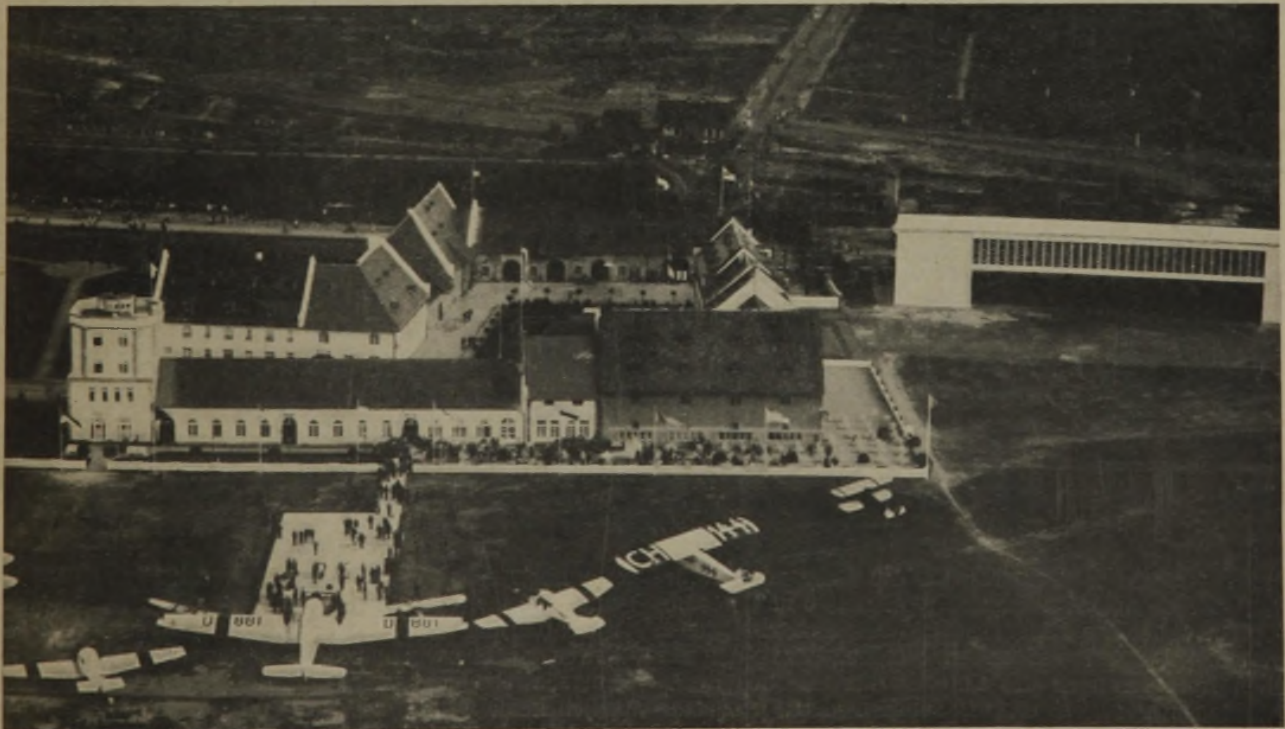


Abb. 1. Der Flughafen bei der Einweihung am 16. Aug. 1926.

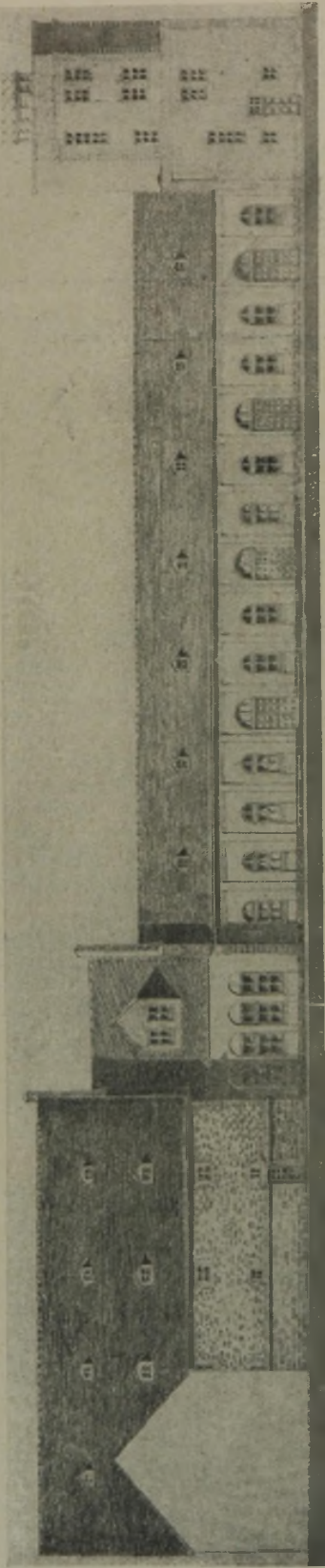


Abb. 2.  
Hauptfront  
des  
Betriebs-  
Gebäudes.  
1 : 400.

hakenförmigen Hof umschließenden Scheunen, Ställe, Wirtschafts- und Wohnbauten (vgl. Abb. 6 u. 7, S. 235) sollten, ohne ihre äußere Form wesentlich zu ändern, in einen Flughof verwandelt werden, der nicht nur allen Anforderungen des Luftverkehrs und des Reisepublikums genügen mußte, sondern ebenso als angenehmer Ausflugsort in weiten Bevölkerungskreisen das Interesse für das Flugwesen wecken sollte.

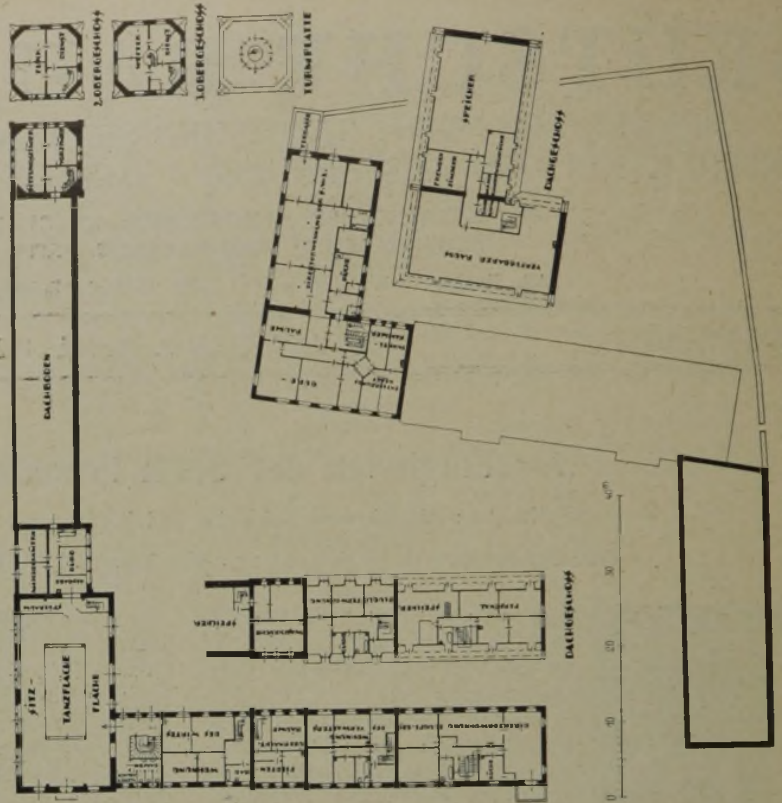
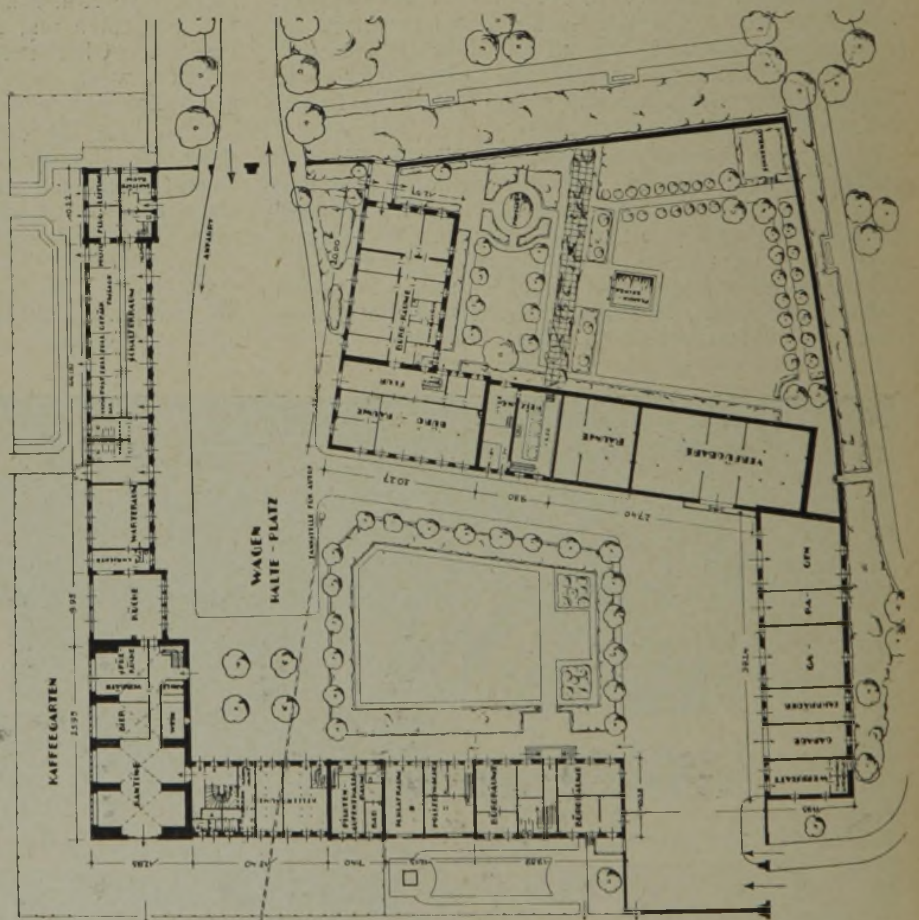


Abb. 3 u. 4. Grundrisse der Betriebsgebäude des Flughafens.  
(Maßstab 1 : 1000.)



Abb. 5. Übersichtsplan. Lage zur Stadt mit Angabe der Zufahrtswege ab Hauptbahnhof.

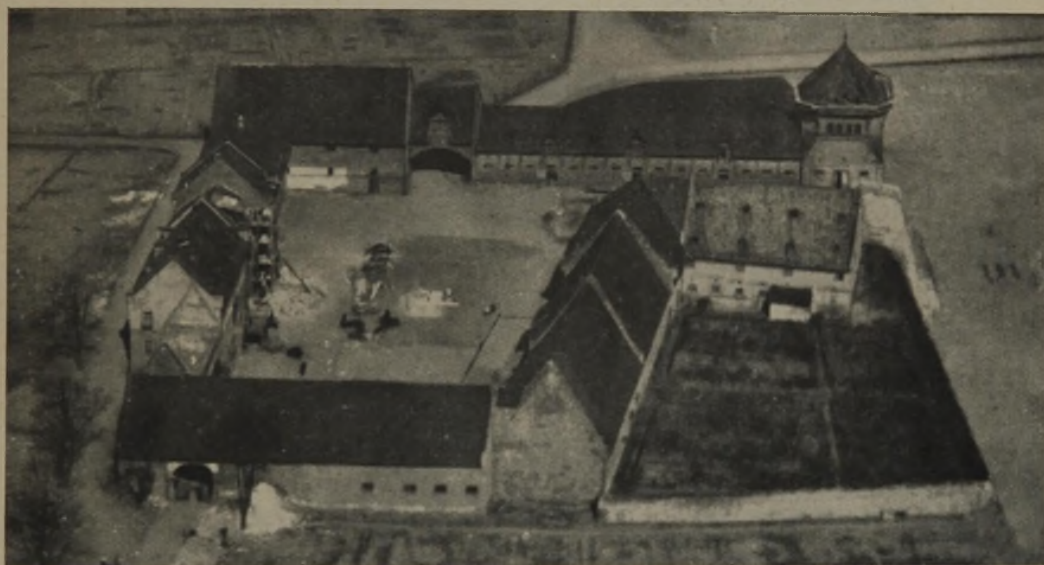


Abb. 6 (oben).  
Vogelschaubild  
des Gutshofes  
vor dem Umbau  
zum Flughafen.

(Aufnahmen d. Südwest-  
Deutschen Luftverkehrs  
A-G.)



Abb. 7 (links).  
Bild des  
Junkershauses  
vor dem Umbau.

fast aller Erfahrungen und Vorbilder wurde die Aufgabe des Architekten weiter erschwert, wenn auch gleichzeitig bedeutend interessanter.

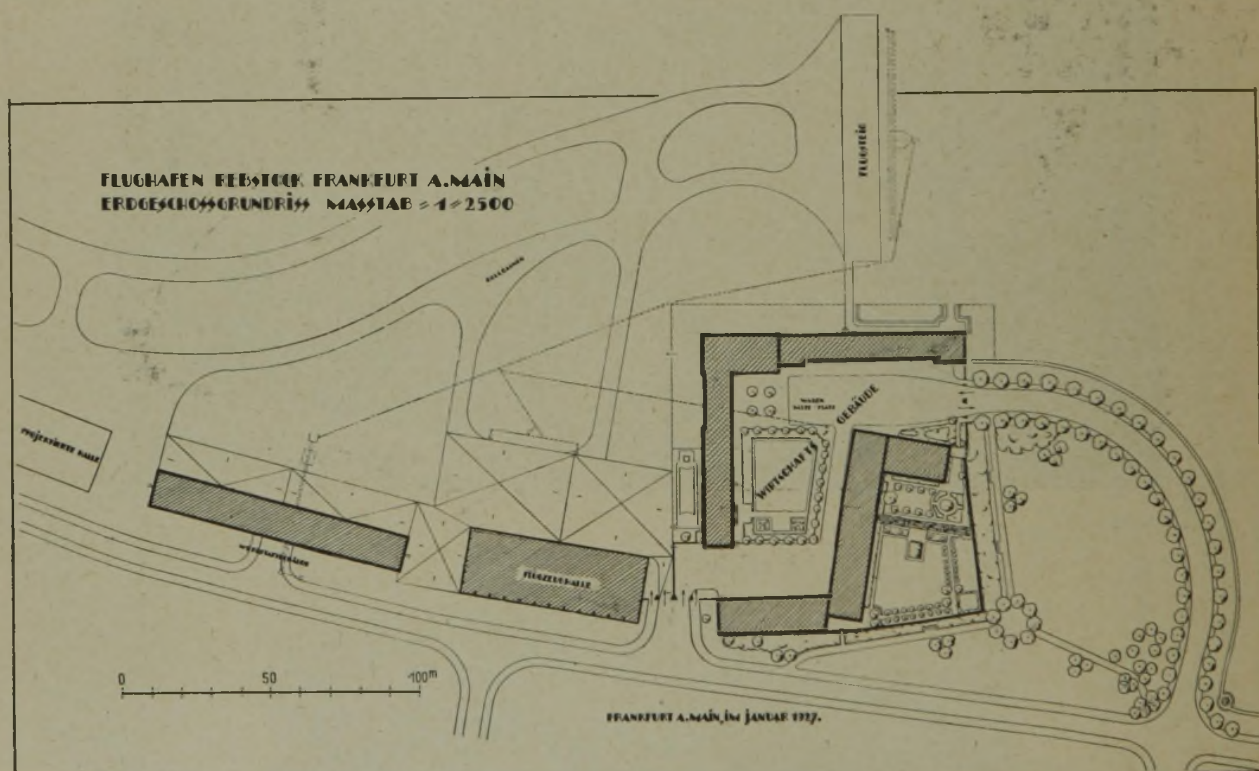
Der erste Entwurf, der die Errichtung eines Campanile zur Unterbringung der Anseglungsfeuer

vorsah (Abb. 8, S. 236), konnte aus flugtechnischen Gründen, die den Verzicht auf hochragende Bauten forderten, nicht zur Ausführung gelangen, desgleichen mußte der Einbau von Hotelzimmern bei der Beschränkung der Baumittel zunächst unterbleiben. Bei

Abb. 8 (rechts).  
Blick in den Hof.  
I. Entwurf.  
Flughafen Rebstock  
zu Frankfurt a. M.



Abb. 9 (unten).  
Lageplan  
des Flughafens.  
(1 : 2500).



der Ausführung wurde äußerste Einfachheit beobachtet, jedoch auf die Verwendung nur besten Materials entscheidender Wert gelegt. Der Charakter der Anlage und der vorgenannte Mangel an Erfahrungen zwangen den Architekten, sich eingehend mit allen Gebieten der modernen Technik zu befassen. Wie die Aufgabe gelöst ist, geht aus den Abb. 1 bis 4 und 9 bis 13 hervor.

Den eigentlichen Umbauarbeiten ging die Beseitigung der ältesten und baufälligsten Gebäude voraus, an deren Stelle die Ein- und Ausfahrten des Wirtschaftshofes getreten sind. Im Anschluß an das östliche, dem Flugpublikum dienende Portal erhebt sich der massive, vierstöckige Kommandoturm (Abb. 1 u. 2), dessen untere quadratische Grundfläche nach oben in

ein Achteck übergeht und der früher dem Mühlenbetrieb diente. Ihm wurde das Zeltdach genommen, zwei Stockwerke wurden aufgesetzt und die Plattform mit einem geschlossenen Beobachtungsaufbau versehen, dessen flache Abdeckung sowohl Windmessungen wie auch der Flugplatzsirene als Standort dient.

Im Erdgeschoß des Turmes (Grundrisse Abb. 3 u. 4, S. 234) sind die Diensträume des Flugleiters, der Flugleitung und das Sanitätszimmer untergebracht, im I. Stock ein Sitzungszimmer für am Luftverkehr interessierte Vereine und Gesellschaften, im II. Stock der Funk-, im III. Stock der Wetterdienst. Auf der unteren Plattform versieht die Luftpolizei den Landungsdienst. Im Interesse der engen Zusammenarbeit zwischen Flug-

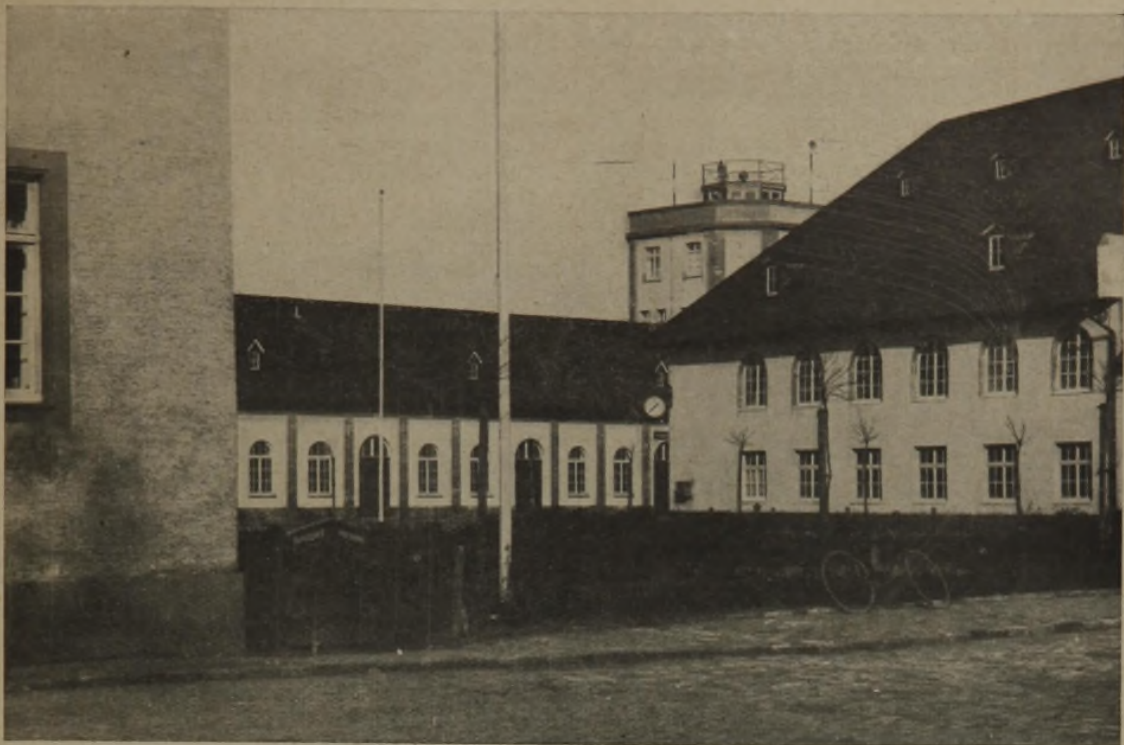


Abb. 10. Die Betriebsgebäude vom Südeingang aus gesehen.



Abb. 11. Blick in die Abfertigungshalle.

leitung, Funkdienst, Wetterdienst und Polizei, die gleichzeitig alle mehr oder weniger auf die Flugplatz-aussicht angewiesen sind, hat sich diese Anordnung als recht glücklich erwiesen.

Der sich gegen Westen anschließende frühere Pferdestall hat die Schalter für Post und Zoll, die Passagier- und Gepäckabfertigung aufgenommen. Der Umbau der Stallfenster in große Rundbogenfenster, der Ersatz des Pflasters durch Fliesenbelag und Holzfußboden, die Holzumkleidung der gußeisernen Stützen und die Einziehung einer Rabitzdecke unter die preuß. Kappengewölbe haben den Raum derart verändert, daß nichts mehr an seine frühere Bestimmung erinnert. Die Ein- und Ausgänge sowie die Schalter wurden so angeordnet, daß die reibungslose Abfertigung der Reisenden noch bis zu einer etwa 20fachen Steigerung des gegenwärtigen Verkehrs gewährleistet ist. (Blick in

die Abfertigungshalle Abb. 11, hierüber.) Die geplanten Hotelzimmer, die man heute schon gelegentlich vermißt, werden voraussichtlich über der Schalterhalle ihren Platz finden.

An die Passagiertoiletten bzw. den Ausgang zum Flugsteig schließt sich der auch den verwöhntesten Ansprüchen genügende Warteraum mit Restauration an. Der dann folgende Küchenbau (Blick in die Küche Abb. 12, S. 239) wurde bis auf das Dach, das früher die etwa 8 m breite Hofausfahrt überspannte, vollständig neu aufgeführt.

Den Abschluß des Nordtraktes bildet das einstige Speicherhaus. Die mächtigen Tonnengewölbe des Erdgeschosses haben, abgesehen von den Vorratsräumen des Restaurationsbetriebes, eine urbehagliche Bierkantine abgegeben (Abb. 13, S. 239), deren prachtvolle Gewölbemalereien der Satire des Flugwesens gewidmet

sind. Der I. Stock des Gebäudes, das wegen seiner wichtigen Bauart jetzt den Namen „Burg“ trägt, birgt das eigentliche Restaurant, das bei weiterer Vergrößerung des Verkehrs als zweiter Warteraum gedacht ist, vorläufig dagegen für Festlichkeiten zur Verfügung steht. Die dazugehörigen Nebenräume liegen über der Küche. Auch beim Ausbau dieses Festsaales wurde auf die vorhandenen Verhältnisse weitgehende Rücksicht genommen. Die Stützen der Dachbinderkonstruktion sind, geschmackvoll umkleidet, erhalten geblieben. Eine mächtige Fensterfläche und ein geräumiger Balkon ermöglichen den Besuchern eine bequeme Aussicht auf den Platz.

Rechtwinklig gegen Süden schließt sich an den Nordtrakt das Wicker-Froschhaus an, so genannt nach dem ersten nachweisbaren Besitzer des Hofes im 14. Jahrhundert. Im Erdgeschoß dieses Gebäudes, dem Schweinestall des ehem. Gutshofes, liegt das Treppenhaus für den Saal, Toiletten, Kleiderablage und anschließend die Kellerräume der Dienstwohnungen, denn infolge des hohen Grundwasserspiegels sind die Baulichkeiten des Hofes durchweg nicht unterkellert. Im I. Stock wurden Damentoiletten und -Garderoben sowie die Wohnung des Wirtes untergebracht.

Das anschließende Pilotenhaus, früher Backhaus, erhielt im Erdgeschoß einen mit allen Bequemlichkeiten ausgestatteten Aufenthaltsraum und ein Bad, im I. Stock 5 Schlafzimmer für Flugzeugführer.

In dem nächsten Gebäude der Reihe, das einst der Milchverarbeitung diente, ordnete man im Erdgeschoß einen Aufenthalts-, einen Unterrichts- und einen Büroraum der Flugwache an. Den I. Stock bewohnt der Flugplatzverwalter, den II. der Flugleiter.

Den Abschluß des Westflügels bildet das in schlichtesten Louis-Seize-Formen erbaute Herrenhaus. Die im wesentlichen unverändert gebliebenen Räume des Erdgeschosses nahmen die Büros der Flugplatz-Gesellschaft auf, während der I. Stock dem Direktor der genannten Gesellschaft als Dienstwohnung zugewiesen wurde.

Nach Süden schließt der Garagenbau den Innenhof ab. In den ehem. Schafstall wurden vier Garagen, ein Fahrradraum und eine Hauswerkstätte eingebaut.

In zwei weiteren Scheunen, die sich im rechten Winkel an den Garagenbau anschließen, steht noch ausreichender Raum für Erweiterungen zur Verfügung. In ihrem nördlichen Teile wurde bis zu 1½ m ins niedrigste Grundwasser der Zentralheizkeller angelegt. Eine Niederdruckdampfheizung mit einer Spitzenleistung von 600 000 WE beheizt die gesamte Anlage.

Den Abschluß des Gebäuderings bildet der hakenförmige frühere Kuhstall, das jetzige Junkershaus, in dem die Büroräume, die Luftbildabteilung und die Wohnung des Direktors der „Südwestdeutschen Luftverkehrs A. G.“ untergebracht sind.

Um an der äußeren Erscheinungsform der genannten Gebäude möglichst wenig zu ändern, wurde bei Umdeckung der Dächer das Bedachungsmaterial beibehalten. Sämtliche Fassaden (Abb. 2, S. 234), soweit sie in Bruchstein gemauert waren, erhielten einen elfenbeinfarbenen Bimsputz. Die aus roten Mainsandstein gefügten Werksteinlisenen wurden gereinigt und beleben nun die Fassaden des Hofes ganz außerordentlich. Desgleichen werden durch die tiefen Fenster- und Türleibungen und die weitausladenden Gesimse Licht- und Schattenkontraste erzeugt, die der Anlage ein besonders charakteristisches Gepräge geben. Entsprechend diesem Charakter wurde Innenhof und

Umgebung mit malerischen Gartenanlagen geschmückt. Von der Stelle der früheren Jauchegrube grüßt jetzt ein von Kugelakazien umgebener farbenprächtiger Staudengarten. Die Bruchsteine der Mauerausbrüche haben das Material zu Planschbecken und Fontäne in einem verschwiegenen Hausgarten geliefert, wie er in seinem mittelalterlichen Rahmen heute wohl selten noch anzutreffen sein wird. An die beiden dem Flugplatz zugekehrten Gebäudefronten lehnt sich ein geräumiger Kaffeegarten, dessen Besucher, umgeben von reichem Blumenschmuck, in größter Bequemlichkeit dem Luftverkehr folgen können und in dem außerdem sommerliche Veranstaltungen abgehalten werden.

Für den Wert eines modernen Flughafens von mindestens gleicher Bedeutung wie der eigentliche Flughafen sind die dem Flugdienst dienenden technischen Anlagen. Auch in dieser Beziehung hat sich Frankfurt nach Fortfall der bisherigen Fesseln einen beträchtlichen Vorsprung vor der Mehrzahl der deutschen Flughäfen gesichert. An den Südtrakt des Hofes lehnt sich gegen Westen eine 22 · 62 m große Flugzeughalle an, die mit ihrem, eine 40 m breite Toröffnung überspannenden, hölzernen Hauptbinder die berechnete Bewunderung aller Fachleute erregt und Platz für neun bis zehn einmotorige Verkehrsmaschinen bietet.

Im Anschluß an diese Halle wurde das eingangs erwähnte frühere Dienstgebäude, das infolge Erweiterung des Flugfeldes seinen alten Platz räumen mußte, wieder aufgestellt. Es beherbergt jetzt ausschließlich Werkstätten- und Lagerräume. Durch die gleichfalls dort untergebrachte Kaloriferenheizung mit einer Leistung von 750 000 WE werden Flugzeughalle und Werkstattegebäude beheizt.

Breite, mit Entwässerung versehene Plattenflächen vor und zwischen den Gebäuden dienen dem Abbremsen und der Aufstellung der startbereiten Maschinen. Sie werden durch gleichfalls mit Hartbasaltplatten befestigte Wege mit dem sich an die Schalterhalle anschließenden Flugsteig verbunden. Eine neuzeitliche unterirdische Tankanlage ermöglicht es, gleichzeitig mehrere Maschinen durch die Zapfstellen am Flugsteig und vor den Hallen in wenigen Minuten mit Betriebsstoff jeder gewünschten Mischung zu versehen.

Auf die zahlreichen sonstigen Betriebsanlagen, wie Signal- und Ringbeleuchtung, Rauchfeuer, Hindernismarkierung usw. einzugehen, erscheint im Rahmen der vorliegenden Abhandlung unangebracht.

Das Anfangsstadium der Entwicklung, in dem sich unser Luftverkehrswesen und demzufolge auch der Flughafenbau befindet, hat naturgemäß noch keinen Typus der inneren und äußeren Erscheinungsform dieser Bauaufgabe ausgebildet. Grundsätzlich sind für jede Neuanlage ausgedehnte Erweiterungsmöglichkeiten vorzusehen, die sich einerseits dem architektonischen Gedanken der Erstanlage anpassen, andererseits die für eine reibungslose Abwicklung des Verkehrs einmal gefundene günstigste Grundrißlösung unbedingt beibehalten. Für lange Zeit verdient die Frankfurter Lösung der aktuellen Aufgabe insofern besondere Beachtung als äußerer Zwang die Durchführung geboren und bestimmt hat. Dabei gelang es aus den naturgemäß jedes künstlerischen Formgefühls entbehrenden Wirtschaftsgebäuden des alten Gutshofes durch einheitliche Gestaltungsmittel und reichen gärtnerischen Schmuck inmitten des grünen Flugfeldes eine so malerische und sennendurchflutete Anlage zu schaffen, daß sie zahlreichen Frankfurtern im Sommer als Erholungsstätte geeignet erscheint. —

#### Literatur.

**Kunst und Handwerk am Oberrhein.** Band I. Jahrbuch des Badischen Kunstgewerbevereins und des Kunstgewerbevereins Pforzheim. Karlsruhe 1925. Verlag E. F. Müller. Preis 5 M. —

Die beiden Vereine, die in dieser Veröffentlichung das Ergebnis ihres Strebens zum erstenmal einmütig darbieten, kann man von Herzen beglückwünschen sowohl zu ihrem

Programm wie zu den in über hundert Abbildungen dargestellten Ergebnissen.

Gewiß stehen nicht alle Arbeiten auf gleicher Höhe, Einzelnes erscheint auch noch etwas gesucht, aber alles atmet den Geist frischen Vorwärtstrebens auf dem festen Grunde handwerklicher Tradition.

Nach den Worten der Einführung will das Buch dahin wirken, daß der gesunde, unverdorben, urwüchsige, reine

Geist alemannischer Erde wieder die Mitherrschaft in der Auswirkung des Deutschtums und im Kampf gegen die zersetzenden und zerstörenden Einflüsse aller Art gewinnt. Hierzu scheint es vortrefflich geeignet, und dem auch durch seine einführenden Artikel außerordentlich anregenden Buche ist weiteste Verbreitung zu wünschen. Auffallend erscheint nur die Wahl der sehr mageren Druckschrift, die bedauerlicherweise zu fast allen abgebildeten Arbeiten in starkem Widerspruch steht. — Bl. —

derartig interessant, daß man es mit Freuden begrüßen würde, wenn der Verfasser eine vollständige und umfassende Bearbeitung vornehmen würde, da er doch, wie der kurze Vortrag beweist, sehr gut über die Materie unterrichtet zu sein scheint.

Der wertvollste Teil sind die 16 Tafeln, auf denen außer alten Notar- und Hauszeichen die verschiedensten Steinmetzzeichen, auch aus der griechischen, pompejanischen und römischen Zeit dargestellt sind. Diesen folgen aus dem



Abb. 12. Blick in die Restaurationsküche.



Abb. 13. Blick in die Bierkantine.  
Der Flughafen der Stadt Frankfurt a. M.

**Die Deutschen Bauhütten des Mittelalters und die Erklärung der Steinmetzzeichen.** Vortrag auf dem Delegierten-tag des Innungs-Verbandes Deutscher Baugewerksmeister in Berlin am 21. Oktober 1925. Von Baugewerksmeister L. Schwarz, Dortmund. Mit 16 Tafeln. Verlag des Innungs-Verbandes Deutscher Baugewerksmeister, Berlin W 9. 1926. Preis 1,30 M. —

Außer der Geschichte behandelt der Verfasser das Rituale der Deutschen Bauhütten. Leider ist der geschichtliche Teil, da es sich nur um einen Vortrag handelt, sehr kurz und fußt teilweise nur auf Vermutungen. Es sind auch nicht genügend Literaturnachweise vorhanden, die dem Leser einen Anhalt geben könnten. Das Gebiet ist aber

Mittelalter die Zeichen aus der romanischen, der gotischen Blütezeit, der Spätgotik, der Renaissance und der Zopfzeit.

Man erfährt, daß die Steinmetzzeichen alle aus geometrischen Figuren entstanden sind. Als symbolische Zeichen, die mit dem Schleier der Mystik umhüllt und als oberstes Geheimnis gehütet wurden, verwendete man für diese den Kreis, das gleichseitige Dreieck, das Quadrat, das Hexagramm und das Pentagramm. Aus den vier Prinzipien der Quadratur, Triangulatur, Vierpaß und Dreipaß lassen sich sämtliche echten deutschen Steinmetzzeichen herleiten. Die Ähnlichkeit dieser Zeichen weist auf einen gemeinschaftlichen Schlüssel hin, dem ein gemeinsames Konstruktionsprinzip zugrunde liegt.

Die obige Buchveröffentlichung ist jedenfalls doch zu begrüßen, trotzdem sie als Wiedergabe eines Vortrages für die Fachwelt nur sekundäre Bedeutung hat. —

Dr.-Ing. A. Wedemeyer.

**Die Preisermittlung im Maurer- und Zimmerergewerbe.** Herausgegeben vom Rhein.-Westf. Baugewerbeverband; gr. 8°; 296 S.; Lüttgendortmund 1926. —

Allen Arbeiten, die der Rheinisch-Westfälische Baugewerbeverband in Essen seit nunmehr 9 Jahren herausgegeben, merkte man von jeher das ernste Streben an, etwas Gutes und Vollkommenes herauszubringen, das seinen Mitgliedern in der Ausübung ihres Berufes Stütze und Hilfe sein könne. Hatten die ersten Auflagen der „Preisermittlung“ noch sehr mit der Ungunst der Zeiten zu kämpfen, in denen bei der schnellen Geldentwertung die Preise sich allzuschnell änderten, ihre Festlegung in Büchern also keinen langen Wert hatte, und mußte unter diesem Übelstand die Bearbeitung der früheren Auflagen notgedrungen leiden, so hat der Verband nunmehr im Juni 1926 mit seiner 6. Auflage zum erstenmal eine gründliche Neubearbeitung vornehmen können, bei der man erhoffen konnte, daß die veröffentlichten Zahlen und Preise eine etwas längere Gültigkeitsdauer haben werden. Heute,  $\frac{1}{2}$  Jahre nach dem Erscheinen, kann man ja glücklicherweise feststellen, daß diese Erwartung, abgesehen von kleineren unausbleiblichen Schwankungen, bis jetzt eingetroffen ist. Namentlich haben sich die Tariflöhne nur an wenigen Orten seitdem geändert.

In der neuen Auflage ist die Berechnung der Einheitspreise mit einer erstaunlichen Gründlichkeit und Genauigkeit durchgeführt, so daß bei veränderten Grundpreisen eine Umrechnung leicht und sicher durchzuführen ist. Nur ein kleiner Mangel ist mir aufgefallen, daß nämlich der bei einzelnen Baustoffen wichtige Frachtanteil nur in seiner ausgerechneten Gesamtsumme angegeben ist, so daß es erst anderer weitläufiger Ermittlungen bedarf, um diesen Frachtanteil auch für andere Orte zu berechnen. Eine besondere kleine Tafel über die Frachtsätze nach Kilometer usw., wäre hier jedenfalls erwünscht gewesen. Im übrigen findet sich aber in dem Buch eine solche Fülle von Einzelangaben, daß es nicht möglich ist, in dem hier gesteckten Rahmen alles Gute aufzuzählen. Ankauf und fleißiges Zurateziehen kann nur angelegentlich empfohlen werden. —

Hans Winterstein.

**Innerer Ausbau.** Von Prof. B. Milde. 8°; 114 S. Leipzig 1926. Dr. Max Jänecke. Preis brosch. 1,95 M. —

Ein kleines Büchlein mit sehr viel Abbildungen, bestimmt für die Praxis und für den Schulgebrauch, namentlich in Baugewerkschulen. Es ist deshalb möglichst allgemeinverständlich abgefaßt und in vielen Einzelheiten von anerkannter Gründlichkeit. Bei diesen Vorzügen des Buches möchte man um so mehr wünschen, daß die nächste Auflage auch den Neuerungen der letzten Jahre noch mehr Rechnung trägt. Man fragt sich beispielsweise, ob nicht gerade die Baugewerkschüler schon mit den vom Normenausschuß herausgegebenen Normen für Fenster, Türen, Treppen usw. gründlichst bekanntgemacht werden sollten. Über Sperrholz u. a. würden heute wohl manche im Zusammenhang mit dem Inhalt des Buches etwas Näheres erfahren wollen.

Gewiß soll der Baugewerkschüler auch im Ausbau an Vorbildern früherer Zeit lernen und seinen Geschmack bilden, trotzdem dürfte der praktische Wert des Buches sich erhöhen, wenn in dem Buch auch schon einige gute Beispiele aus neuzeitlichen Wohnhausbauten zu finden wären. —

Hans Winterstein.

**Jakob Prandtauer. Der Klosterarchitekt des österreichischen Barock.** Von Hugo Hantsch. Herausgegeben vom Kunsthistorischen Institut des Bundesdenkmalamtes. Wien 1926. Krystall-Verlag. Preis 17 M. —

Dies ausgezeichnete Buch ist eine Frucht sorgsamer archivalischer Forschung und verständnisvoller Hingabe an den darin behandelten Gegenstand. Es gibt zum ersten Male eine im wesentlichen unanfechtbare Sicherstellung des Werkes von Jakob Prandtauer, des berühmten österreichischen Klosterbauers, der Künstler und Handwerker in einer Person war und eine ganze Bauschule begründete, die in seinem Sinne wirkte. Besonders lehrreich ist der Nachweis, wie Prandtauer in seinen Arbeiten zwar häufig von auswärtigen Beispielen angeregt wurde, wie er aber doch stets aus bodenständigem Empfinden heraus sein Werk organisch gestaltete.

In dem Buche wird zunächst kurz der Lebensgang des Meisters dargestellt, sodann seine umfassende Tätigkeit als Klosterbaumeister. Hierbei werden seine Hauptwerke, insbesondere Kloster Melk an der Donau, eingehend

kritisch behandelt und ferner wird sein Anteil an all den zahlreichen Bauten klargestellt, bei denen er neben anderen Architekten tätig war. Zum Schluß wird er allgemein als Künstler gewertet im Hinblick auf die Art, wie er Raum- und Formprobleme behandelte. —

Über hundert gute Abbildungen erläutern den klar und knapp geschriebenen Text und ausführliche Verzeichnisse erleichtern die Benutzung des Buches, das in der Bücherei keines Architekten oder Historikers fehlen dürfte. — Bl. —

### Vermischtes.

**Schinkelfest des Architekten- und Ingenieurvereins Berlin.** In üblicher Weise fand am 13. März d. J., dem Geburtstage Schinkels, das Jahresfest des Berliner Vereins im Meistersaal unter starker Beteiligung von Vertretern der Behörden und Mitgliedern statt. Der derzeitige Vorsitzende, Prof. Dr.-Ing. Giese, begrüßte die Versammelten, gedachte des Toten und Derjenigen, die dem Verein bis ins hohe Alter treu geblieben sind, hob die Bedeutung des Tages hervor und erstattete einen kurzen Bericht über das abgelaufene Vereinsjahr. Der Verein zählt zur Zeit gegen 1940 Mitglieder und ist, nach den Vorträgen, Besichtigungen, Wettbewerben zu urteilen, wieder in eine Zeit der erfreulichen Fortentwicklung eingetreten. Daran schloß sich die Überreichung der Schinkelplaketten an die Sieger im diesjährigen Schinkel-Wettbewerb (vgl. Nr. 24, S. 215), die im Auftrage des preuß. Finanzministers mit warmen Worten der Anerkennung durch Geh. Baurat Eggert erfolgte.

Den Festvortrag hielt Prof. Dr.-Ing. E. h. Peter Behrens, Berlin-Wien, über das Thema: „Probleme der technischen und tektonischen Beziehungen“. Redner knüpfte an das Schaffen Schinkels an, den er als ein seiner Zeit um mehrere Menschenalter vorausgeeiltes Genie feierte, dessen Werke ihre hohe Bedeutung auch heute nicht eingebüßt haben, weil in ihnen bewußt Bauzweck, Baustoff und Technik sowie künstlerische Ausgestaltung zu einer Einheit verschmolzen sind, so daß in ihnen schon Bestrebungen zum Ausdruck kommen, die das Wesentliche modernen Bauschaffens ausmachen sollten. Er zitiert in längeren Ausführungen den Holländer Oud und den Genfer Le Corbusier u. A., streift die Bestrebung des Bauhauses in Dessau, das nach seiner Ansicht neue Wege in der Beseelung des Materials gewiesen habe, und blickt nach der Richtung gesunder baukünstlerischer Entwicklung hoffnungsvoll in die Zukunft, wobei er jedoch einer zu ausschließlichen Betonung des rein Technischen nicht das Wort reden will. —

Der Festversammlung schloß sich, wie üblich, ein gemeinsames Mahl im Rheingold an, bei dem die Schinkelsieger noch einmal gefeiert wurden und der Humor auch zu seinem Rechte kam. —

### Personal-Nachrichten.

**Berufungen an Techn. Hochschulen.** Zum Nachfolger des ausscheidenden o. Professor Cauer ist der Dr.-Ing. Friedrich Helm, Berlin, berufen und es ist ihm der Lehrstuhl für Eisenbahnwesen an der Techn. Hochschule Berlin übertragen worden. —

Auf den Lehrstuhl für Städtebau der Karlsruher Techn. Hochschule ist nach bad. Blättern der bisherige techn. Bürgermeister und Schöpfer des Generalbebauungsplanes von Karlsruhe, Schneider, berufen. —

Der Begrat Dr.-Ing. Böcker, Aachen, ist zum Honorarprofessor in der Fakultät für Stoffwirtschaft der Techn. Hochschule Aachen ernannt und ihm der Lehrauftrag über „Bergwirtschaft und Geschichte des Bergbaus“ erteilt. —

**Ehrendoktoren Techn. Hochschulen.** Dem Direktor Julius Geiger, Berlin, „dem Führer und Neuerer auf dem Gebiete der Wärmewirtschaft, des Transportwesens und der Unfallverhütung in der Braunkohlenindustrie, dem Vorkämpfer für die Stellung des Maschineningenieurs im Bergbau“, ist die Würde eines Dr.-Ing. Ehren halber von der Techn. Hochschule Berlin verliehen worden. —

Die Techn. Hochschule Hannover hat auf Antrag der Fakultät für Bauwesen dem Geh. Baurat o. Honorar Prof. an derselben Hochschule, Dr. Albrecht Haupt, „in Anerkennung seiner Verdienste als Lehrer, Architekt und Sammler baugeschichtlicher Graphik“ die akad. Würde „Doktor-Ingenieur Ehren halber“ verliehen. —

Inhalt: Der Flughafen der Stadt Frankfurt a. Main. — Literatur. — Vermischtes. — Personal-Nachrichten. —

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