

WETTBEWERBE

FÜR BAUKUNST UND SCHWESTERKUNSTE
MONATSHEFT ZUR DEUTSCHEN BAUZEITUNG

NR.

3 BERLIN
3 MÄRZ

1929

HERAUSGEBER:

PROFESSOR ERICH BLUNCK UND REG.-BAUMEISTER FRITZ EISELEN

ALLE RECHTE VORBEHALTEN / FÜR NICHT VERLANGTE BEITRÄGE KEINE GEWÄHR

SKIZZENWETTBEWERB

FÜR EINE ZWEIFLEISIGE EISENBAHNBRÜCKE ÜBER DEN RHEIN ZWISCHEN LUDWIGSHAFEN UND MANNHEIM

Von Geh. Baurat Dr.-Ing. E. h. Dr. techn. h. c. Schaper

Mit 38 Abbildungen

Die Deutsche Reichsbahn hat im vorigen Jahre in Gemeinschaft mit dem Reich und den Ländern Bayern und Baden für eine zweifellige Eisenbahnbrücke über den Rhein zwischen Ludwigshafen und Mannheim und für die Überbrückung des Rheins bei Maxau und Speyer durch je eine Eisenbahn- und Straßenbrücke auf getrennten Überbauten mit gemeinschaftlichen Pfeilern einen öffentlichen Skizzenwettbewerb ausgeschrieben.

Der Wettbewerb für die Brücke bei Ludwigshafen-Mannheim ist zuerst durch den Spruch des

burg bei Mainz, Grün & Bilfinger A.-G., Mannheim. Künstlerischer Berater Baudir. Abel, Köln.

IV. Preis von 2000 M. dem Entwurf mit der Kennzahl 777 777. Verf.: Dipl.-Ing. Max Haaf, Mannheim-Neustheim, Mitarbeiter Arch. Wilhelm Vorholz, Ludwigshafen (Rhein).

Zum Ankauf mit 1000 M. wurden empfohlen:

Der Entwurf mit der Kennzahl 765 894 A, Verf.: Louis Eilers, Hannover-Herrenhausen; Arch. Prof. Dr. German Bestelmeyer, München, Kunstakademie, und der Entwurf mit der Kennzahl 7 924 518, Verf.: Prof.



ABB. 1

BESTEHENDE EISENBAHN- UND STRASSENBRÜCKE BEI LUDWIGSHAFEN-MANNHEIM. DURCHBLICK

Preisgerichtet entschieden worden und soll nachstehend daher auch zuerst besprochen werden.

Es waren rechtzeitig 138 Entwürfe eingegangen. Das Preisgericht hat folgende Preise zuerkannt:

I. Preis von 7000 M. dem Entwurf mit der Kennzahl 2 141 887. Verf.: Ziv.-Ing. E. M. Kilgus. Perspektiven dargestellt von Kunstmaler Gerhard Beuthner und Arch. Pfafferoth, sämtlich in Breslau.

II. Preis von 5000 M. dem Entwurf mit der Kennzahl 261 074. Verf.: Reichsbahnoberrat Krabbe, Reichsbahndirektion Essen.

III. Preis von 3000 M. dem Entwurf mit der Kennzahl 300 127. Verf.: Masch.-Fabrik Augsburg-Nürnberg A.-G., Werk Gustavsburg, Gustavs-

Dr.-Ing. Maier-Leibnitz, Arch. Reg.-Baumeister Alfred Daiber, letztere in Stuttgart.

Zum Ankauf mit 500 M. wurden empfohlen:

Der Entwurf mit der Kennzahl 135 755, Verf.: Prof. Dr.-Ing. Gaber, Karlsruhe, in Verbindung mit Arch. Esch, Mannheim, und H. Honnelf, Dinglingen, und der Entwurf mit der Kennzahl 2 211 868, Verf.: Berat. Ing. Reg.-Baumeister Bruno Schulz, Berlin-Grunewald, in Verbindung mit Walter Straßmann, Mag.-Oberbaurat, Berlin-Wilmersdorf, als Architekt.

Die zum Ankauf empfohlenen Entwürfe sind zu den angegebenen Beträgen auch angekauft worden.

In den Wettbewerbsbedingungen war gesagt, daß Festigkeitsberechnungen und Kostenangaben den Ent-



BESTEHENDE EISENBahn- UND STRASSENBRÜCKE BEI LUDWIGSHAFEN-MANNHEIM. SEITENANSICHT

ABB. 2

würfen nicht beizufügen sind, daß aber nur solche Entwürfe berücksichtigt werden können, die den statischen Verhältnissen Rechnung tragen, und daß der Baugrund für die Aufnahme von Bogenschüben und von Zügen hängebrückenartiger Tragwerke nicht geeignet ist. Die Wahl der Baustoffe stand den Wettbewerbern frei.

Die bestehende Eisenbahn- und Straßenbrücke über den Rhein zwischen Ludwigshafen und Mannheim überbrückt den Strom in drei Öffnungen mit getrennten Überbauten für den Eisenbahn- und den Straßenverkehr (Abb. 1 und 2, S. 25 und oben). Die Überbauten sind Parallelfachwerkträger von 10^m Höhe. Die zweigleisigen Überbauten der Eisenbahnbrücke genügen den heutigen schweren Betriebsmitteln nicht mehr, sie können nur auf einem Gleise und auch in dieser Beschränkung nicht von den schwersten Lokomotiven befahren werden. Die Straßenbrücke ist viel zu schmal, um den lebhaften Straßenverkehr ohne Stockungen aufzunehmen. Diesen Übelständen soll dadurch abgeholfen werden, daß oberhalb der alten Eisenbahnbrücke in 15,5^m Achsenabstand eine neue zweigleisige Eisenbahnbrücke errichtet und die alte Eisenbahnbrücke zu einer zweiten Straßenbrücke hergerichtet wird. Es war den Wettbewerbern freigestellt, für die neue Eisenbahnbrücke zwei Stropfpfeiler in der Achse der alten vorzusehen oder auch eine Lösung ohne Stropfpfeiler vorzuschlagen.

Man wählte den Weg des öffentlichen Skizzenwettbewerbes und nicht den Weg des öffentlichen oder engeren Wettbewerbes mit ausführlichen Entwürfen und Kostenanschlägen, um auch Kräfte, die tüchtige Kenntnisse und Erfahrungen im Brückenbau haben und fähig sind, den Brückenbau mit neuen Ideen zu befruchten, aber nicht über ein großes Konstruktionsbüro verfügen, heranzuziehen, und um den einzelnen Entwurfsverfassern keine zu großen Kosten zu verursachen.

Ohne Frage hat der Wettbewerb auch neue Ideen für die Gestaltung eiserner Brücken gezeitigt. Wenn sie auch nicht den Beifall des Preisgerichtes gefunden haben, so stellen sie doch sehr beachtenswerte Versuche dar, der Gestaltung der eisernen Brücke neue Wege zu zeigen. Es ist eine bekannte Tatsache, daß man nur allzusehr geneigt ist, ganz neue Formen zunächst rundweg abzulehnen. Es ist aber ebenso eine Erfahrung, daß das Gefühl langsam tastend in das Unbekannte vordringt und dann plötzlich vor der Erkenntnis steht, daß das Neue eine Offenbarung noch nicht gekannter Schönheit ist.

Einige der bemerkenswerten Entwürfe sollen, soweit sich die Verfasser die Veröffentlichung nicht verbeten haben, im folgenden kurz besprochen werden:

1. Kennziffer 777 777. Verf.: Dipl.-Ing. Max Haaf, Mannheim-Neustheim, mit Arch. Wilhelm

Vorholz, Ludwigshafen. IV. Preis. (Abb. 5a und b, S. 27.) 3 Überbauten mit Parallelfachwerkträgern von 89^m Stützenweite, 9^m Höhe und 8,9^m Feldweite. Ausfachung: Ständerfachwerk. Oberer und unterer Windverband. Baustoff St 48. —

2. Kennziffer 765 894 B. Verf.: Louis Eilers, Eisenhütten- und Brückenbau, Hannover-Herrenhausen, mit Arch. Prof. Dr. German Bestelmeyer, München. (Abb. 4, S. 27.) Über drei Öffnungen ohne Gelenke durchlaufender Parallelfachwerkträger mit fallenden und steigenden Streben-Stützweiten: 3 · 91,3^m. Trägerhöhe und Feldweite 9,15^m. Oberer und unterer Windverband. Baustoff St Si. —

3. Kennziffer 565 279. Verf.: Gesellschaft Harkort, Duisburg, Prof. Paul Bonatz, Stuttgart, und Wayß & Freytag A.-G., Frankfurt am Main. (Abb. 5, S. 27.) Über drei Öffnungen ohne Gelenke durchlaufender Parallelfachwerkträger mit schrägen Endabschlüssen, 5 · 91,3^m Stützweite, 10^m Höhe und 9,15^m Feldweite. Ausfachung: Ständerfachwerk. —

4. Kennziffer 545 545. Verf.: Vereinigte Stahlwerke A.-G., Dortmunder Union. Brückenbau, Dortmund, mit Arch. Dipl.-Ing. E. L. Wehner, Düsseldorf. (Abb. 6, S. 27.) Drei Überbauten mit Rahmenträgern (ohne Streben) von 91,3^m Stützenweite, 9,6^m Höhe und 10^m Felderteilung. Außen an den Pfosten liegen auch noch in den Mitten der Felder Querträger. Einheitliche, neue gemauerte Portale sollen an den Enden die neuen und alten Brücken zusammenschließen. Baustoff für die Hauptträger St Si, für die übrigen Teile St 37. —

5. Kennziffer 2 211 868. Verf.: Reg.-Baumeister Bruno Schulz, Berlin-Grünwald, und Arch. Mag.-Oberbaurat Walter Straßmann, Berlin-Wilmersdorf. (Abb. 7, S. 28.) Ankauf zu 500 M. Über drei Öffnungen ohne Gelenke durchlaufende Blechträger von 3 · 91,3^m Stützweite, 4,2^m Höhe in den Mitten der Öffnungen und 5,7^m Höhe über den Zwischenstützen. Abstand der Querträger 5,7^m. Baustoff St Si. Die Hauptträger sind so niedrig, daß die Reisenden in den Zügen über sie hinwegsehen können. Wie das Bild zeigt, steht die neue Blechträgerbrücke in einem wohlthuenden Gegensatz zu der alten Fachwerkbrücke, die hoch über sie hinausragt. Sie läßt durch ihre geringe Höhe die Hochwertigkeit des Stahles, aus dem sie hergestellt wird, deutlich in der Erscheinung treten. —

6. Kennziffer 478 284. Verf.: Dr.-Ing. Albert Dörnen, Dortmund-Dörne, und Ob.-Baurat Martin Krüger, Essen. (Abb. 8, S. 28.) Über drei Öffnungen durchlaufende Blechträger mit Durchbrechungen im oberen Teil. Stützweiten 3 · 91,3^m. Höhe der Träger 6,2^m, über den Mittelstützen 9^m, Entfernung der Querträger 7,5^m. Baustoff St 37. —

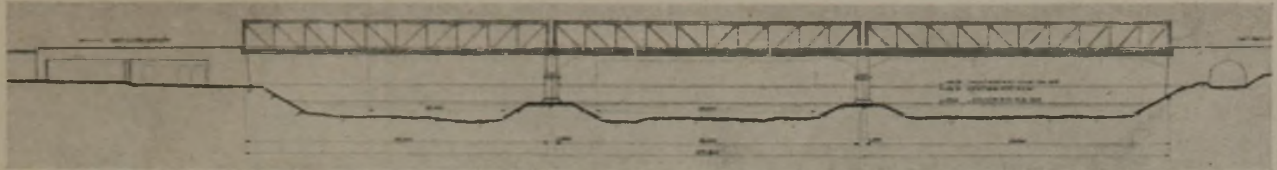


ABB. 3 a u. b

ENTWURF 777 777. IV. PREIS VON 2000 M.
Dipl.-Ing. Max Haaf, Arch. Wilhelm Vorholz, Mannheim-Ludwigshafen, Aufriß 1 : 2000



ABB. 4

ENTWURF 765 894 B. Brückenbau Louis Eilers, Hannover, Arch. Prof. Dr. German Bestelmeyer, München

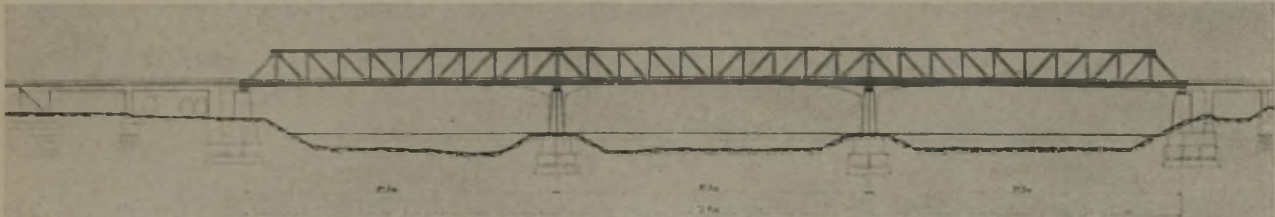


ABB. 5

ENTWURF 563 279. Gesellschaft Harkort, Duisburg, Arch. Prof. Paul Bonatz, Stuttgart,
Wayss & Freytag A. G., Frankfurt a. M. 1 : 2000

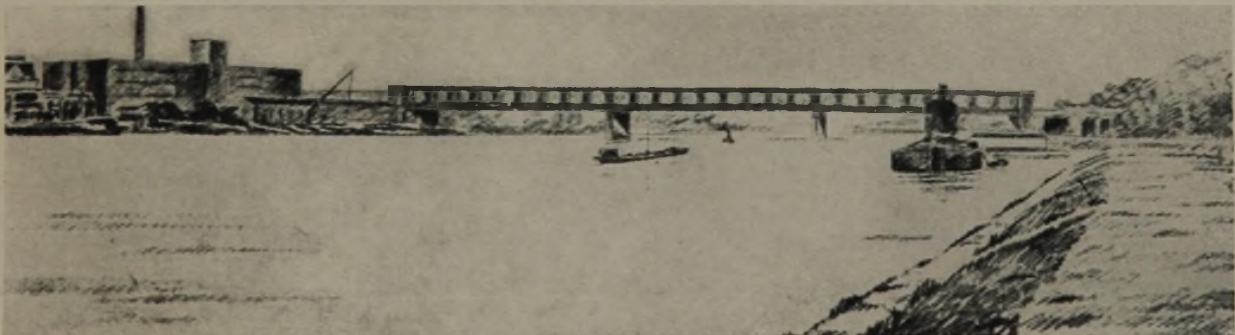


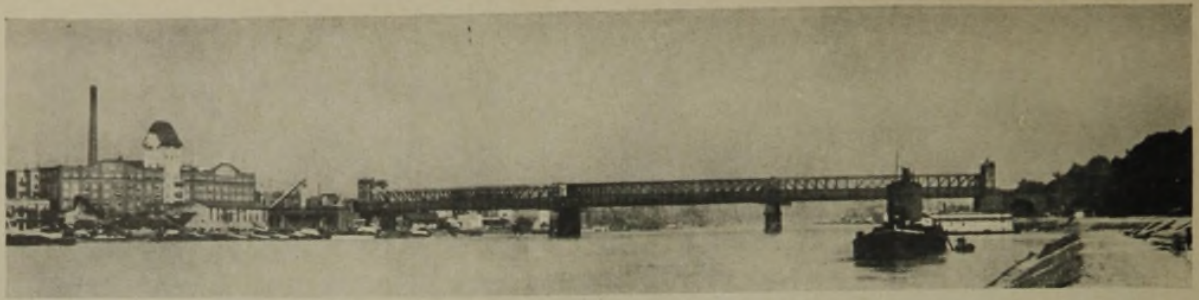
ABB. 6

ENTWURF 345 543. Vereinigte Stahlwerke A. G., Dortmunder Union, Arch. Dipl.-Ing. E. L. Wehner, Düsseldorf

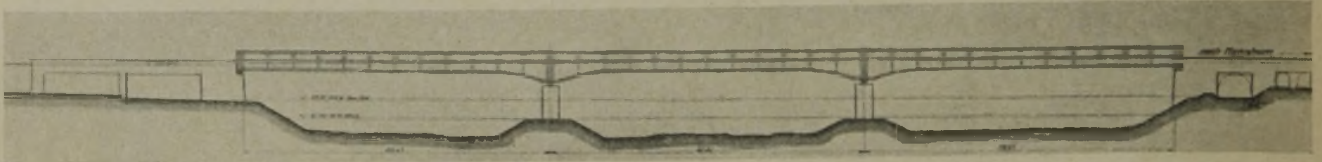
7. Kennziffer 999 666. Verf.: Gutehoffnungshütte, Oberhausen, und Philipp Holzmann A. - G., Frankfurt a. M. (Abb. 9, S. 28.) Drei Überbauten mit Blechträgern, die durch wagerechte und an den Enden abgeschrägte Druckgurte versteift sind. Die Druckgurte liegen in der Höhe der Obergurte der Überbauten der bestehenden Brücke. Höhe der Blechträger 3,8 m. Stützweiten $5 \cdot 91,5$ m. Entfernung der

Querträger 9,15 m. Jeder zweite Pfosten bildet mit dem Querträger und einem oberen Querriegel einen geschlossenen Rahmen, die übrigen Pfosten bilden mit den Querträgern Halbrahmen. —

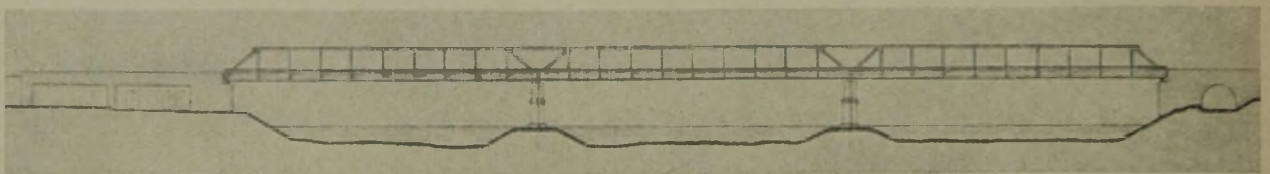
8. Kennziffer 131 371. Verf.: Ingenieur Arthur Miehke, Stettin. (Abb. 10, S. 28.) Über drei Öffnungen durchlaufender, an den Gelenken in den Seitenöffnungen abgestufter Parallelfachwerkträger.



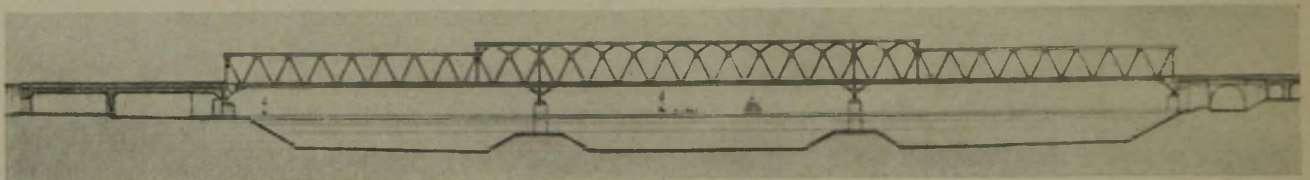
ENTWURF 2 211 868. ANKAUF ZU 500 M. Reg.-Baumstr. Bruno Schulz, Arch. Mag.-Oberbrt. Walter Straßmann, Berlin ABB. 7



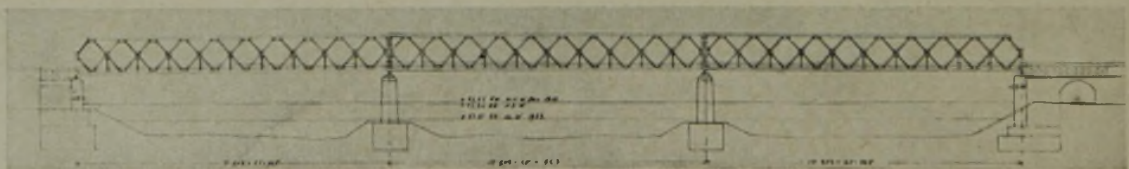
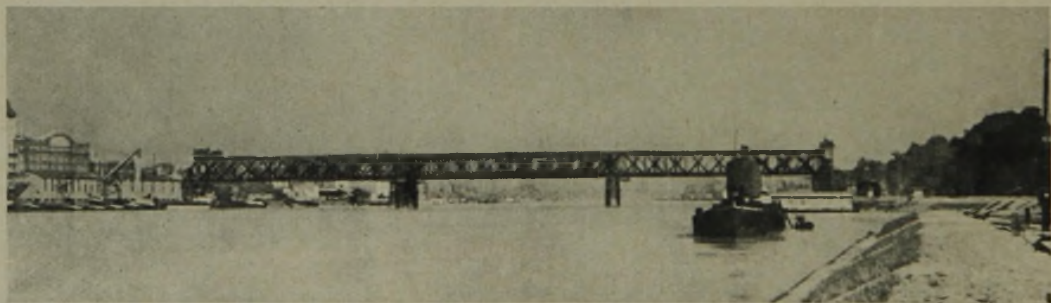
ENTWURF 478 284. Dr.-Ing. Alb. Dörnen, Dortmund, Oberbrt. Martin Krüger, Essen ABB. 8



ENTWURF 999 666. Gute Hoffnungshütte Oberhausen, Phil. Holzmann A.-G., Frankfurt a. M. 1 : 2000 ABB. 9



ENTWURF 131 371. Ing. Arthur Miehke, Stettin. 1 : 2000 ABB. 10



ENTWURF 261 074. II. PREIS VON 5000 M. Reichsbahnoberrat Krabbe, Essen. 1 : 2000 ABB. 11a u. b

Der über der Mittelöffnung liegende Kragträger ist $91,3\text{ m}$ weit gestützt, kragt $18,20\text{ m}$ in die Seitenöffnungen vor und stützt an den Enden der Kragarme die $73,04\text{ m}$ weit gestützten eingehängten Träger der Seitenöffnungen. Höhe des Kragträgers 13 m , der eingehängten Träger 10 m . Ausfachung der eingehängten Seitenträger mit fallenden und steigenden Streben, die sich in gleicher Höhe auch über den Kragträger erstrecken und zusammen mit kurzen, darübergesetzten Streben Rauten ergeben. Die unteren Gurtungen sind über den Pfeilern etwas heruntergezogen. Abstand der Querträger $9,15\text{ m}$. —

9. Kennziffer 261074. Verf.: Reichsbahnoberrat Krabbe, Essen. II. Preis. (Abb. 11a und b, a. d. S.) Über drei Öffnungen ohne Gelenke durchlaufender Parallelfachwerkträger mit Rhombenfachwerk von $1 \cdot 91,5$ und $2 \cdot 90,8\text{ m}$ Stützweite, 10 m Höhe und $9,03\text{ m}$ Feldweite. Die Doppelpfosten über den Pfeilern sind biegefest. Der Träger ähnelt dem Hauptträger der neuen Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Wesel, er unterscheidet sich aber dadurch von ihm, daß die Querträger nicht an den Spitzen der Rhomben, sondern mit Zwischenpfosten an den Kreuzungspunkten der Streben angeschlossen sind, wodurch sich bessere statische Ver-



ABB. 12

ENTWURF 565 148. Reichsbahnoberrat Dr.-Ing. Tils, Köln



ABB. 13

ENTWURF 145 000 L 2. Reg.-Bmstr. Dr.-Ing. Georg Müller, Berlin-Lankwitz. 1 : 2000

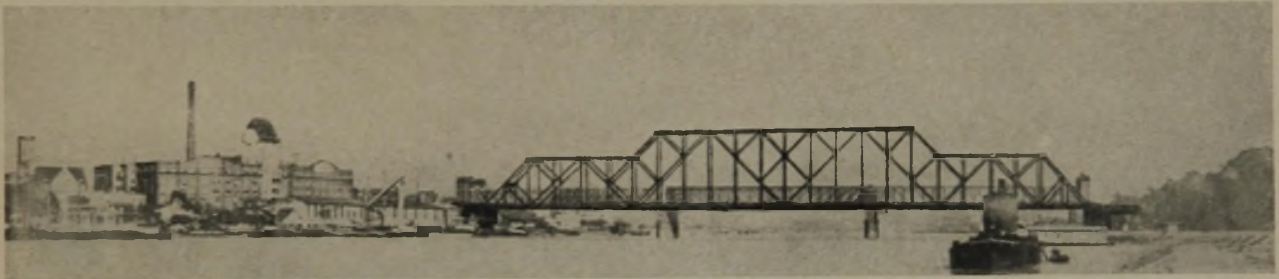


ABB. 14

ENTWURF 734 272 L 2. Reg.-Bmstr. Dr.-Ing. Georg Müller, Berlin-Lankwitz

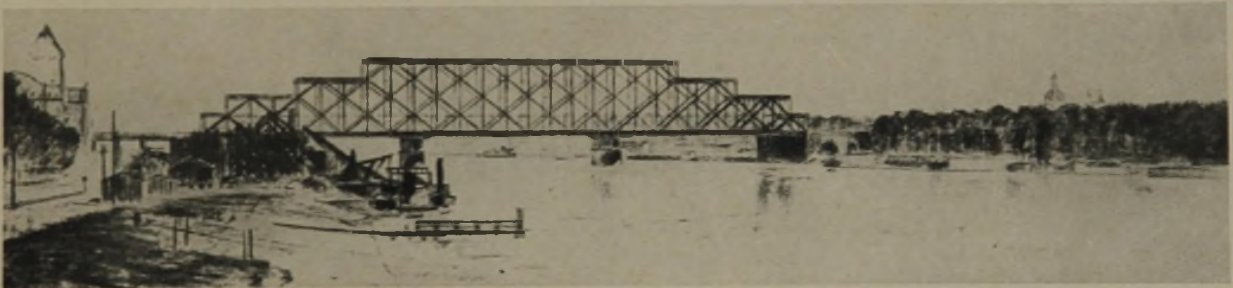


ABB. 15

ENTWURF 1002 345 N. Ziv.-Ing. Joh. Schuster, Berlin, Arch. Kurt Pönitz, Berlin

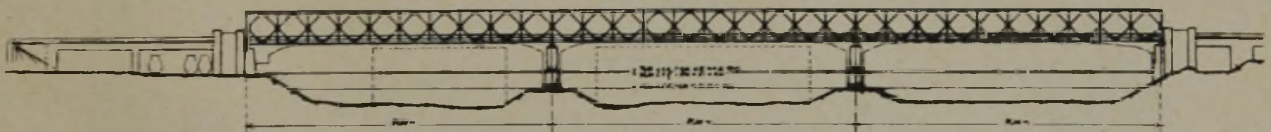


ABB. 16

ENTWURF 14 916. Ing. Baurat Dr.-Ing. E. h. Karl Bernhard, Berlin. 1 : 2000

hältnisse und Vereinfachungen in der baulichen Durchbildung ergeben. Baustoff: ein Stahl mit einer Mindeststreckgrenze von 56 kg/mm^2 . —

10. Kennziffer 565 148. Verf.: Reichsbahnoberrat Dr.-Ing. Tils, Köln. (Abb. 12, oben.) Eine Pfeilerlose Brücke mit einem Überbau, dessen Hauptträger Parallelfachwerkträger mit Pfosten und gekreuzten Streben, $275,4 \text{ m}$ Stützweite und $32,5 \text{ m}$ Höhe, sind. Der Abstand der Querträger mißt 5 m . Sie liegen zwischen zwei Pfosten auf den Untergurten auf, die zu diesem Zweck biegefest ausgebildet werden müssen. Der neue Gedanke des Entwurfes liegt in der biegefesten Ausbildung der Untergurte, die es ermöglicht, trotz der großen Höhe der Hauptträger mit einer klaren, weitmaschigen Ausfachung ohne Unterteilung auszukommen. —

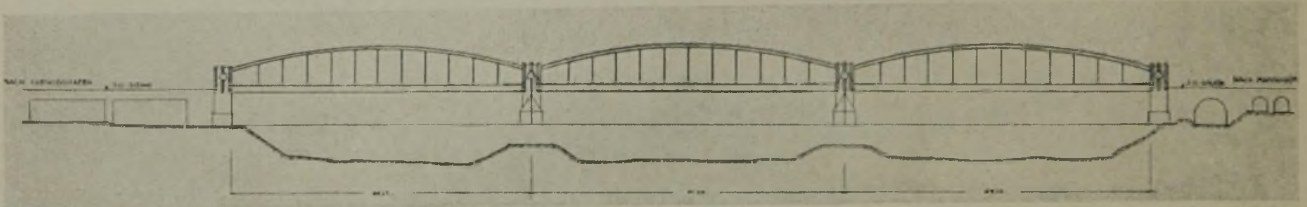
11. Kennziffer 145 000 L 2. Verf.: Reg.-Bmstr. Dr.-Ing. Georg Müller, Berlin-Lankwitz. (Abb. 15, oben.) Eine Pfeilerlose Brücke mit einem $274,4 \text{ m}$ weit gestützten Überbau. Die Hauptträger sind — nach der Bezeichnung des Verfassers — zwei Viertel hoch- und tiefgestufte, doppelsymmetrische Parallelfachwerkträger mit Rautenausfachung und Unterteilung. Die Höhe des mittleren Teiles beträgt 54 m , die der seitlichen Teile 17 m . Die Auflager liegen 17 m hoch über der Fahrbahn auf besonderen Türmen. Der Abstand der Querträger mißt $8,575 \text{ m}$. Baustoff St Si. Die vorgeschlagene Form der Hauptträger ist neu, klar und zweckmäßig gegliedert. —

12. Kennziffer 734 272 L 2. Verfasser derselbe wie zu Nr. 11. (Abb. 14, Mitte.) Auch dieser Entwurf sieht eine Pfeilerlose Brücke mit einem $274,4 \text{ m}$ weit



ENTWURF 353 300. Ziv.-Ing. Wilh. Mälzer, Arch. Reg.-Baumstr. Hubert Stier, Berlin

ABB. 17



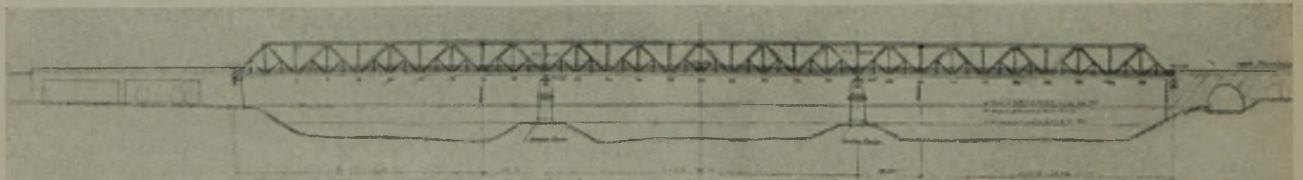
ENTWURF 187 800. Ziv.-Ing. Wilh. Mälzer, Arch. Reg.-Baumstr. Hubert Stier, Berlin

ABB. 18



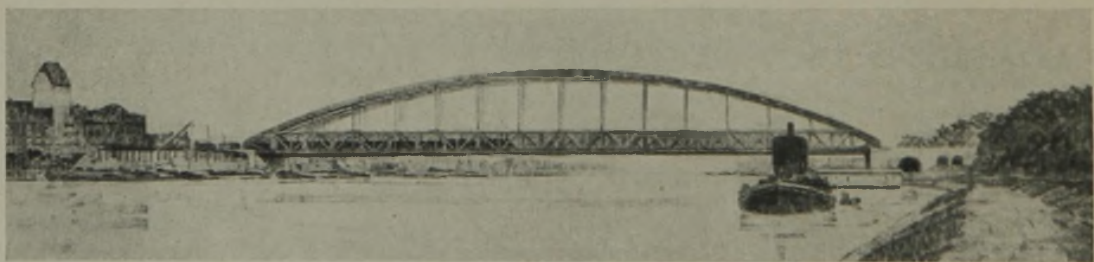
ENTWURF 188 494. IV. Ob.-Ing. Karl Hofmann, München

ABB. 19



ENTWURF 2 141 887 a u. b. ERSTES STADIUM. 1 : 2000

ABB. 20



ENTWURF 2 141 887 a u. b. ZWEITES STADIUM. I. PREIS VON 7000 M.
Ziv.-Ing. E. M. Kilgus, Arch. Pfafferott, Breslau

ABB. 21

gestützten Überbau vor. Die Hauptträger sind zwei Drittel gestufte Parallelfachwerkträger mit obenliegender Unterteilung. Die Höhe des mittleren Teiles beträgt 34 m, die der niedrigeren Seitenteile 22 m und die Feldweite 11,438 m. Baustoff St.Si. Eine in den äußeren Umrißlinien ähnliche Trägerform hat die Deutsche Reichsbahn schon bei einer Brücke im Bezirk der Reichsbahndirektion Königsberg nach dem Vorschlage von Dr.-Ing. Georg Müller ausgeführt. —

15. Kennziffer 1002 345 N. Verf.: Ziv.-Ing. Johannes Schuster, Berlin-Friedenau, mit Arch. Kurt Pönitz, Berlin. (Abb. 15, S. 29.) Ein den ganzen Strom ohne Pfeiler überspannender Parallelfachwerkträger mit treppenförmigen Abstufungen des Obergurtes an beiden Seiten. Ausföhrung: Netzwerk mit weiten Maschen und Pfosten. Höhe des Trägers in der Mitte beträgt 32 m, die Feldweite 9,8 m. Auch dieser Vorschlag bringt einen neuen Gedanken für die Ge-

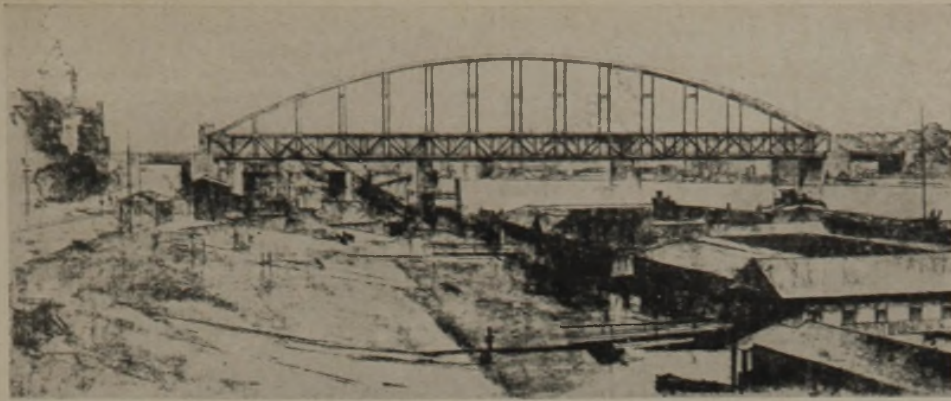


ABB. 22

ENTWURF 765 894 A. ANKAUF ZU 1000 M.
Brückenbau Louis Eilers, Hannover, Arch. Prof. Dr. Bestelmeyer, München



ABB. 23

ENTWURF 300 127 III. III. PREIS VON 3000 M.
Masch. Fabrik Augsburg-Nürnberg A. G., Grün & Bilfinger A. G., Mannheim, Arch. Baudir. Abel, Köln

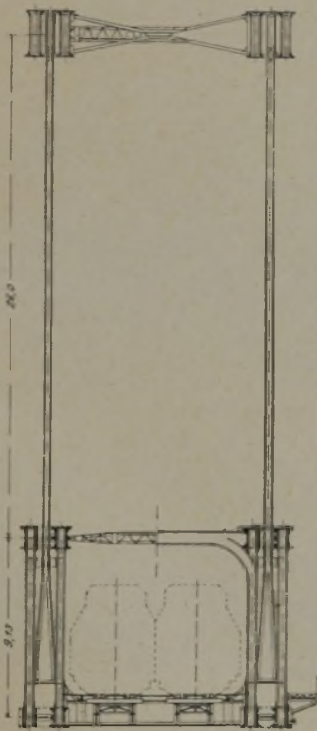


ABB. 24. QUERSCHNITT
ZUM ENTWURF ABB. 20, 21. SPÄTERES
STADIUM. (rd. 1 : 400)

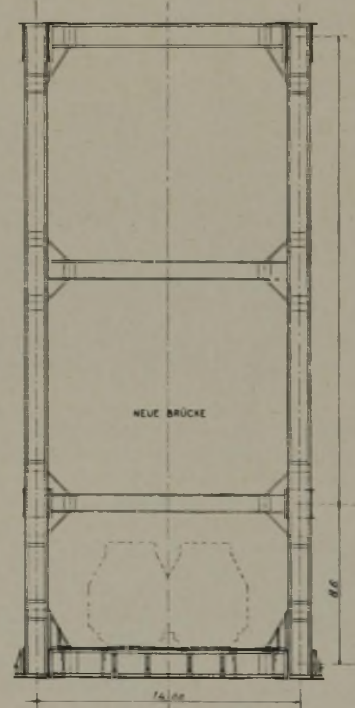
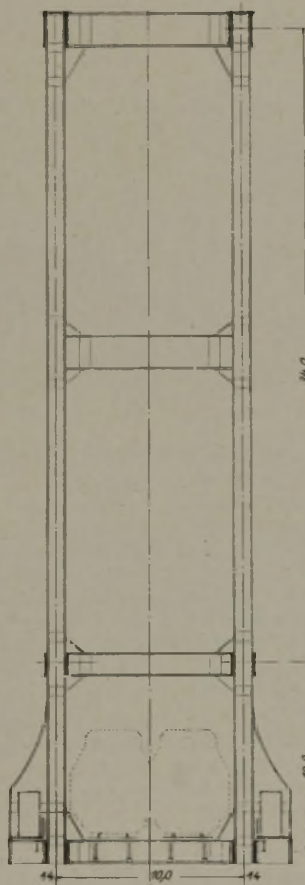


ABB. 26
QUERSCHNITT ZUM ENTWURF 23
ABB. 25 (LINKS)
QUERSCHNITT ZUM ENTWURF 22
Maßstab der Querschnitte 1 : 400

staltung großer Träger. Je mehr man sich in diese Trägerform vertieft, um so mehr befreundet man sich mit ihr. —

14. Kennziffer 14916. Verf.: Ing. Baurat Dr.-Ing. E. h. Karl Bernhard, Berlin. (Abb. 16, S. 29.) Über drei Öffnungen durchlaufender Parallelfachwerkträger mit Gelenken in den Seitenöffnungen. Der 91,5 m weit gestützte Kragträger kragt auf beiden Seiten 18,26 m in die Seitenöffnungen vor und stützt an den Enden der Kragarme die 73,04 m weit gespannten

Koppelträger. Ausföhung: Rhomben mit Pfosten, die durch die Kreuzungspunkte der Streben gehen. Trägerhöhe 9 m. Die Querträger liegen im Abstand von 4,565 m an den Spitzen der Rhomben und an den Pfosten. Baustoff St Si. —

15. Kennziffer 353 300. Verf.: Ziv.-Ing. Wilhelm Mälzer, Berlin-Wilmersdorf, und Reg.-Baumstr. Hubert Stier, Charlottenburg. (Abb. 17, S. 30.) Über drei Öffnungen durchlaufender vollwandiger Träger mit Gelenken in den Seitenöffnungen, einer Höhe von 3,5 m

in der Mitte und 6,0 m über den Mittelpfeilern und 5,8 m Querträgerabstand. Baustoff St Si. Von diesem Entwurf gilt das unter Nr. 5 Gesagte. —

16. Kennziffer 187 800. Verfasser sind dieselben wie die des Entwurfes unter Nr. 15. (Abb. 18, S. 30.) Über drei Öffnungen durchlaufender Blechträger mit 90,5, 91,5, 90,5 m Stützweite und 2,5 m Höhe. Der Blechträger ist über den Widerlagern und Pfeilern mit starken Pfosten biegungsfest verbunden, an denen in einer Höhe von 5,5 m Stabbögen angreifen. Der Abstand der Hängestangen beträgt 7 m. —

17. Kennziffer 188 494 IV. Verf.: Ob.-Ing. Karl Hofmann, München. (Abb. 19, S. 30.) Ein den Strom ohne Pfeiler mit 278 m Stützweite überspannender Parallelfachwerkträger von 13 m Höhe, der an den Enden in die Höhe gezogen ist und durch einen gesprengten Druckgurt versteift wird. Der Druckgurt liegt in seinem wagerechten Teil 40 m über dem Untergurt. Der Fachwerkträger ist mit Unterteilung versehen, der Abstand der Querträger mißt 5,8 m. —

18. Kennziffer 2 141 887 a u. b. Verf.: Ziv.-Ing. E. M. Kilgus, Breslau. Perspektiven, dargestellt von Kunstmalers Gerh. Beuthner u. Arch. Pfaffert, Breslau. (Abb. 20, 21, S. 30, und 24, S. 51.) I. Preis. Diesem Entwurf liegt der gute Gedanke zugrunde, zunächst die billigere Brücke mit zwei Strompfeilern zu bauen, dabei einen über drei Öffnungen — ohne Gelenke oder mit Gelenken in den Seitenöffnungen — durchlaufenden Parallelfachwerkträger von 3·91,3 m Stützweiten und 9,15 m Höhe zu verwenden (Abb. 20), dann später, wenn im Interesse der Schifffahrt die Pfeiler entfernt werden müssen, zu jedem der beiden Hauptträger einen weiteren gleichen hinzuzufügen, die beiden zusammengehörigen Hauptträger an den Pfosten mit in ganzer Höhe durchgehenden Blechen zu verbinden (Abb. 21) und über diese Doppelträger doppelte Stabbögen zu spannen (Abb. 21 u. 24). Die zusammengehörigen Stabbögen sind ebenfalls durch Bleche miteinander verbunden; an diesen und an den Verbindungsblechen der Versteifungsträger greifen die Hängestangen an. Die Träger für den ersten Bauzustand haben fallende und steigende Streben mit Unterteilung (Abb. 20), bei den für den weiteren Ausbau hinzuzufügenden Trägern fehlt die Unterteilung (Abb. 21, unten links). Die Entfernung der Hängestangen des versteiften Stabbogens beträgt 18,20 m, die Höhe des Stabbogens im Scheitel über dem Obergurt des Versteifungsträgers 26 m. Die Mitten der nebeneinander liegenden Versteifungsträger und Stabbögen sind 1,5 m voneinander entfernt. —

19. Kennziffer 765 894 A. Verf.: Louis Eilers, Eisenhoch- und Brückenbau, Hannover-Herrenhausen, mit Architekt Prof. Dr. German Bestelmeyer, München. Angekauft für 1000 RM. (Abb. 22 u. 25, S. 31.) Eine pfeilerlose Brücke mit einem 275 m weit gestützten Stabbogen. Der Versteifungsträger ist ein Parallelfachwerkträger mit fallenden und steigenden Streben, 9,75 m Feldweite und 10 m Höhe. Der Stabbogen erhebt sich in Brückenmitte 34 m über den Obergurt des Versteifungsträgers. Die Entfernung der Hängestangen beträgt 19,5 m. Der Mittenabstand der Hauptträger ist zu nur 10 m gewählt, um an Kosten für die Querträger zu sparen. Die Gurte des unteren Windverbandes sind an die Außenkanten der beiderseits ausgekragten Fußsteige gelegt (Abb. 25), wodurch dieser Windverband eine Breite von 15 m erhält, die völlig ausreicht, um die Seitensteifigkeit der Brücke zu gewährleisten. —

20. Kennziffer 500 127 III. Verf.: Masch.-Fabrik Augsburg-Nürnberg, Werk Gustavsburg bei Mainz, Grün & Bilfinger A.-G., Mannheim, künstlerischer Berater Baudirektor Abel, Köln. III. Preis. (Abb. 23 u. 26, S. 31.) Pfeilerlose Brücke mit einem versteiften Stabbogen von 274 m Stützweite. Der Versteifungsträger ist ein 9,5 m hoher Parallelfachwerkträger mit Rhombenaufschung. Die Querträger und die Hängestangen haben einen Abstand von 9 m. Die letzteren gehen durch die Kreuzungspunkte der Streben bis zu den Untergurten der Versteifungsträger durch und sind hier mit den Querträgern verbunden (Abb. 26). Der Abstand der Mitten der Hauptträger beträgt 14 m. Der Stabbogen erhebt sich 25 m über den Obergurt des Versteifungsträgers. —

21. Kennziffer 040 877 C. Verf.: Dr.-Ing. K. Schaechtle, Stuttgart, mit Ing. B. Büttner, Stuttgart, und den Arch. Fritz Hornberger und

Otto Eichert, Korntal-Ludwigsburg. (Abb. 27, S. 33.) Der Entwurf baut sich auf demselben Grundgedanken wie der mit dem I. Preise ausgezeichnete Entwurf auf. Nur wird vorgeschlagen, was uns zweckmäßig erscheint, den über die drei Öffnungen ohne Gelenke durchlaufenden Parallelfachwerkträger von vornherein so stark zu machen, daß er bei der späteren Beseitigung der Strompfeiler als Versteifungsträger eines 274 m weit gespannten versteiften Stabbogens ausreicht. Nach den Angaben der Verfasser lassen sich durch eine künstliche Anspannung des Stabbogens mit hydraulischen Pressen später die Spannkraft im Versteifungsträger so regeln, daß sich für den ersten Bauzustand keine zu großen Mehraufwendungen ergeben. Außerdem wird der Versteifungsträger durch die Anspannung des Stabbogens von den Mittelpfeilern von selbst abgehoben, so daß sich diese ohne weitere Vorkehrungen abbreden lassen. Die Widerlager sollen von vornherein für den endgültigen Zustand hergestellt werden. Die Ausbildung des Versteifungsträgers und des Stabbogens ist fast die gleiche wie die beim Entwurf unter Nr. 20 besprochene. Die Höhe des Versteifungsträgers beträgt 10 m, der Stabbogen erhebt sich in Brückenmitte 26 m über den Obergurt des Versteifungsträgers. —

22. Kennziffer 002 800. Verf.: Reg.-Baumstr. Bruno Schulz, Berlin-Grunewald, und Magistr.-Ob.-Baurat Walter Straßmann, Berlin-Wilmersdorf. (Abb. 28, S. 33.) Pfeilerlose Brücke mit einem 276 m weit gespannten Überbau, dessen Hauptträger aus einem vollwandigen, biegungsfesten, 4,5 m hohen Bogenträger und einem vollwandigen, biegungsfesten, 5 m hohen Zugbalken bestehen. Der Abstand der Pfosten beträgt 13,5 m und die Pfeilhöhe des Bogens 32 m. Die Verfasser glauben, dem Überbau bei einem Mittenabstand der Hauptträger von nur 10,2 m eine genügende Seitensteifigkeit dadurch geben zu können, daß der Fahrbahnwindverband beiderseits in den Widerlagern eingespannt wird. Auch der Bogenwindverband soll dadurch eingespannt werden, daß an jedem Brückenende je zwei biegungsfeste Querrahmen angeordnet werden. —

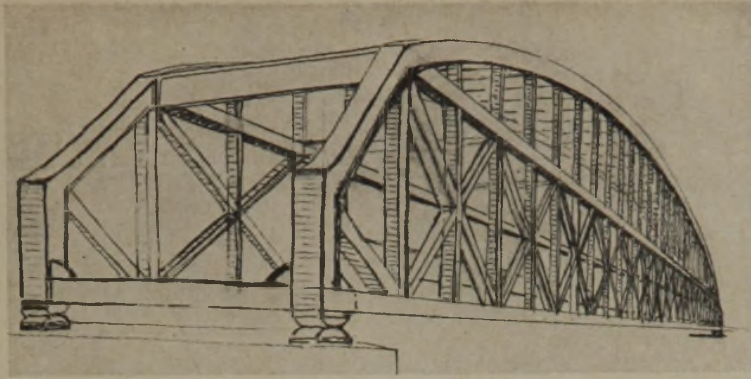
23. Kennziffer 135 755. Verf.: Prof. Dr.-Ing. G. A. G. Karlsruher, mit Arch. Esch, Mannheim, und Ing. H. Honnef, Dinglingen. Angekauft für 500 RM. (Abb. 29, S. 33.) Pfeilerlose Brücke mit einem 272,4 m weit gestützten Überbau, dessen Hauptträger vollwandige Bogenträger mit Zugband sind. Die Bogenträger kragen auf beiden Seiten 12 m in die Seitenöffnungen vor und stützen hier vollwandige, 27,5 und 45,8 m weit gespannte Balkenträger. Die Entfernung der Hängestangen beträgt 11,8 m und die Pfeilhöhe des Bogens 28,6 m über dem Zugband. Letzteres greift 4 m über den Auflagern am Bogen an. Der Bogen ist in der Mitte 4 m und über den Auflagern 6,5 m hoch. —

24. Kennziffer 951 413 N. Verf.: C. H. Jucho, Brückenbauanstalt, Dortmund, mit Prof. Hans Freese, Karlsruhe. (Abb. 30, S. 33.) 277 m weit gespannter, vollwandiger Bogensichelträger mit 7 m unter der Fahrbahn liegenden Auflagern, an die sich nach oben gekrümmte, vollwandige Balkenträger zur Überbrückung der Uferstraßen anschließen. An den Enden dieser Träger greift das Zugband an, durch das der Horizontalschub des Bogens aufgenommen wird. Die Pfeilhöhe des Bogens beträgt 33 m. Der Bogen hat im Scheitel eine Stegblechhöhe von 5,5 m. —

25. Kennziffer 828 172. Verf.: Geh. Reg.-Rat Prof. Dr.-Ing. Hertwig, Charlottenburg, Prof. Dr.-Ing. Pohl und Arch. Reg.-Baumstr. H. Schmieden, Lichtenfelde. (Abb. 31, S. 33.) Vollwandiger, 276 m weit gespannter Bogenträger mit Zugband. Die Pfeilhöhe des Bogens über dem Zugband mißt 27,6 m, die Höhe des Bogens im Scheitel 5,6 m und über den Auflagern 6,6 m. Das Zugband soll aus Augenstäben gebildet werden, es ist unabhängig von der Fahrbahn und durch die Querträger hindurchgesteckt. Die Hängestangen liegen in 6 m Entfernung voneinander. In der Ebene jedes sechsten Pfostens ist ein Windportal vorgesehen. —

26. Kennziffer 145 000 L4. Verf.: Reg.-Baumeister Dr.-Ing. Georg Müller, Berlin-Lankwitz, schweißtechnischer Berater: Reichsbahnoberrat Fuchs, Berlin. (Abb. 32 u. 33, S. 34.) 274,4 m weit gespannter Bogenträger mit geschweißtem, röhrenförmigem Querschnitt (Abb. 33) und mit Kabelzugband. Der röhrenförmige Bogenquerschnitt ist 4 m hoch und 2 m

ABB. 27
ENTWURF 040877 C.



Dr.-Ing. K. Schaechterle,
Ing. B. Büttner,
Stuttgart,
Arch. Fritz Hornberger
und Otto Eichert,
Ludwigsburg

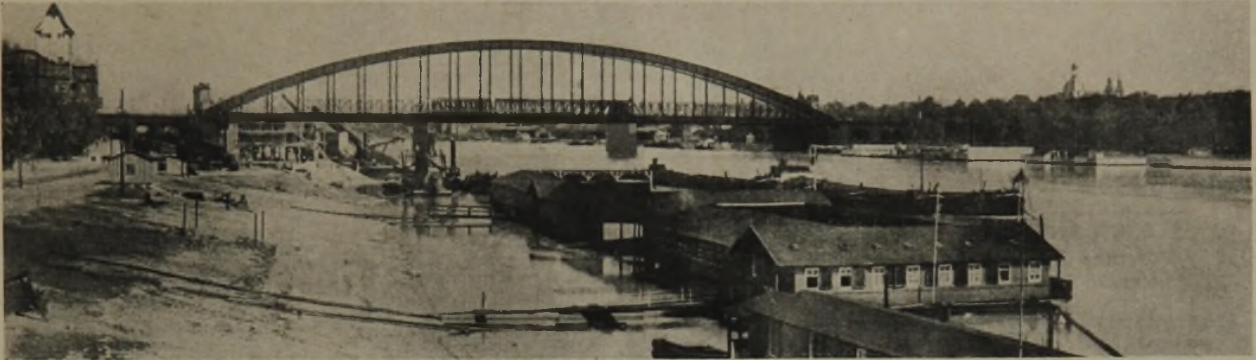


ABB. 28 ENTWURF 002800. Reg.-Baumstr. Bruno Schulz, Arch. Mag.-Oberbrt. Walter Straßmann, Berlin



ABB. 29 ENTWURF 135755. ANKAUF ZU 500 M.
Prof. Dr.-Ing. Gaber, Karlsruhe, Arch. Esch, Mannheim, und Ing. H. Honnef, Dinglingen

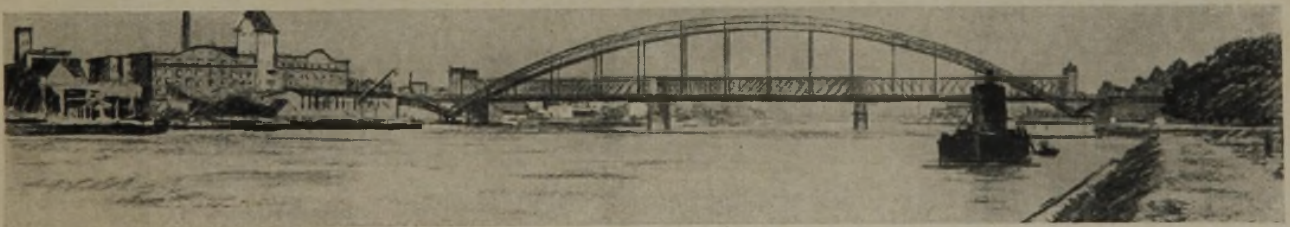


ABB. 30 ENTWURF 951413 N. Brückenbauanstalt C. H. Jucho, Dortmund, Arch. Prof. Hans Freese, Karlsruhe



ABB. 31 ENTWURF 828172. Geh. Reg.-Rat Prof. Dr.-Ing. Hertwig,
Prof. Dr.-Ing. Pohl, Arch. Reg.-Baumstr. H. Schmieden, Berlin

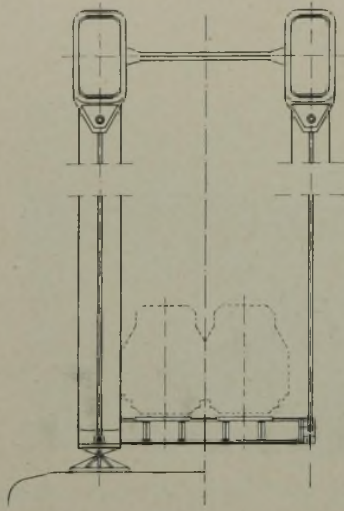
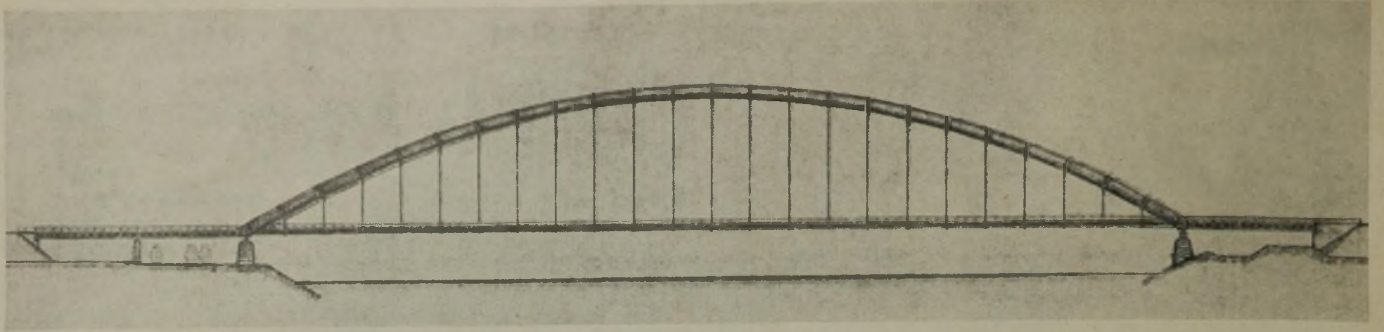


ABB. 32 u. 33
ENTWURF 145 030 L 4
OBEN ANSICHT 1 : 2000
LINKS QUERSCHNITT
1 : 400
 Reg.-Baumstr. Dr.-Ing.
Georg Müller, Berlin-
Lankwitz
 schweißtechn. Berater
Reichsbahnoberrat
Füchsel, Berlin

breit. Der Bogen erhebt sich im Scheitel 59 m über das Zugband. Die Hängestangen sind $11,455\text{ m}$ voneinander entfernt. Wenn auch schon einige kleinere Ausführungen von geschweißten Brücken im Ausland vorhanden sind, so ist die Schweißtechnik doch noch nicht so weit, daß solch große Brücken wie die hier in Frage stehende mit geschweißten Querschnitten und Verbindungen ohne Bedenken ausgeführt werden könnten. Die Deutsche Reichsbahn führt gegenwärtig eingehende Versuche mit geschweißten Brücken durch. —

27. Kennziffer 563 279 a. Verf.: Gesellschaft Harkort, Duisburg, und Eisenwerk Kaisers-

lautern, Prof. Paul Bonatz, Stuttgart, und Wayß & Freytag, A.-G., Frankfurt am Main. (Abb. 34, a. d. S.) 274 m weit gespannter Fachwerkbogenträger in Sichelform mit Zugband, das $4,5\text{ m}$ über den Auflagern am Bogen angreift. Die Ausfachung des Bogens ist ein Ständerfachwerk; die Systemhöhe des Bogens im Scheitel beträgt $10,5\text{ m}$, die der vollwandigen Endabschlüsse $5,5\text{ m}$. Die Hängestangen sind $9,75\text{ m}$ voneinander entfernt. Der Obergurt des Bogens liegt im Scheitel 58 m über dem Zugband. —

28. Kennziffer 521 123. Verf.: Hein, Lehmann & Co., A.-G., Düsseldorf, Arch. Prof. K. Wach und Reg.-Baurat a. D. Roßkotten, Düsseldorf, und Dyckerhoff & Widmann, A.-G., Biebrich a. Rh. (Abb. 35, unten.) 275 m weit gespannter Bogenfachwerkträger in Sichelform mit Zugband. Die Ausfachung des Bogenträgers ist ein doppeltes Ständerfachwerk. Der Bogen ist im Scheitel 11 m hoch, sein Obergurt erhebt sich hier 36 m über die Fahrbahn. Die Entfernung der Hängestangen beträgt 21 m , die der Querträger 7 m . —

29. Kennziffer 149 208. Verf.: Reichsbahnoberrat Blunck und Reichsbahnrat Schwaborn, Altona. (Abb. 36, S. 35.) $275,6\text{ m}$ weit gespannter Bogenfachwerkträger mit zwei übereinander liegenden Zugbändern, von denen das eine in Höhe der Untergurte, das andere in Höhe der Obergurte der bestehenden Überbauten angeordnet ist. Das obere Zugband verdeckt in zweckmäßiger Weise die in dieser Höhe liegenden Querriegel zwischen je zwei sich gegenüberliegenden Hängestangen; es soll nach der Ansicht der Verfasser auch dazu dienen, den Raum zwischen dem Bogen und der Fahrbahn zu beleben. Die Systemhöhe des Bogenträgers mißt 7 m , der Obergurt des Bogens liegt im Scheitel 45 m über der Fahrbahn. Das Fach-



ENTWURF 563 279 a. Gesellschaft Harkort, Duisburg und Eisenwerk Kaiserslautern,
Arch. Prof. Paul Bonatz, Stuttgart, Wayss & Freytag A.-G., Frankfurt a. M.

ABB. 34



ENTWURF 321 123. Hein, Lehmann & Co., Arch. Prof. K. Wach und Reg.-Baurat a. D. Roßkotten, Düsseldorf
und Dyckerhoff & Widmann A.-G., Biebrich a. Rh.

ABB. 35



ABB. 36

ENTWURF 149 208. Reichsbahn-Ob.-Rat Blunck und Reichsbahnrat Schwamborn in Altona

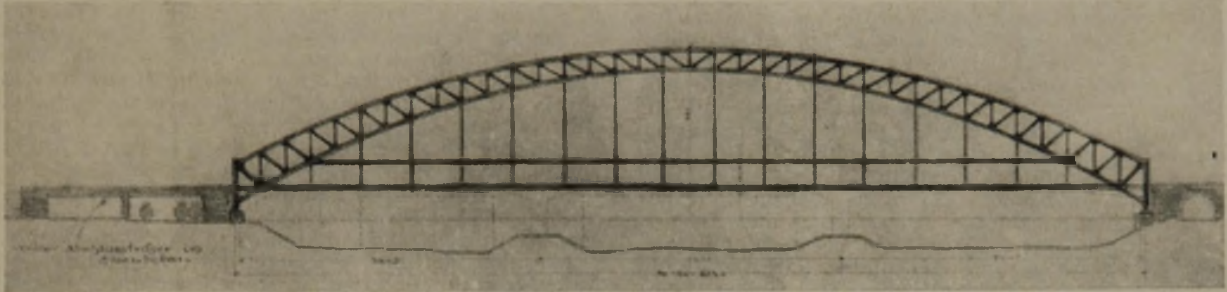


ABB. 37

VARIANTE ZU ENTWURF ABB. 36. 1 : 2000

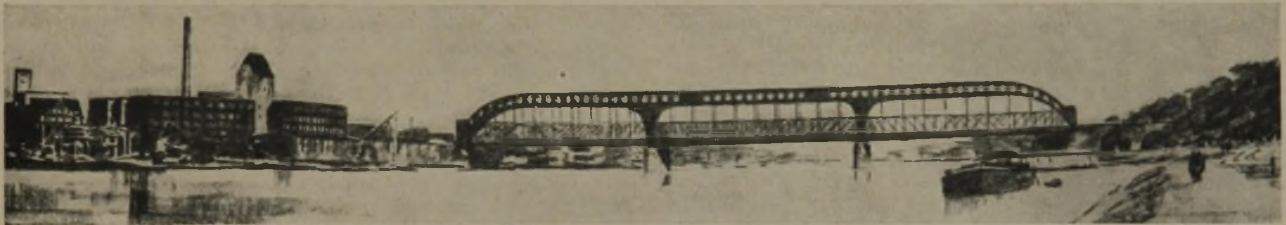


ABB. 38

ENTWURF 2 841 912 A. Ziv.-Ing. Dr.-Ing. Oskar Abisch, Arch. Fritz Fuß, Köln

werk des Bogenträgers ist ein Ständerfachwerk. Die Feldweite des Bogenträgers beträgt 7,6 m, der Abstand der Hängestangen 15,2 m. Der Obergurt des Bogens geht in Höhe des oberen Zugbandes an den Enden in eine Wagerichte über, um hier mit den bestehenden Überbauten in Einklang zu kommen. In einer Variante (Abb. 37, Mitte) haben die Verfasser den Obergurt des Bogens in stetiger Krümmung bis zu den Endportalen geführt. —

30. Kennziffer 2841912a. Verf.: Ziv.-Ing. Dr.-Ing. Oskar Abisch, Köln-Deutz, und Arch. Fritz Fuß, Köln. (Abb. 38, hierüber.) Über drei Öffnungen durchlaufender Rahmenträger mit durchbrochenen Wänden und mit Gelenken in der Mittelöffnung.

Über den Widerlagern sind die Rahmen bogenförmig, über den Mittelpfeilern mit vollwandigen Ständern auf die Lager geführt. In den Seitenöffnungen sind die Füße der Rahmenträger durch ein Zugband verbunden, aber nicht in der Mittelöffnung. Der ganze Überbau besteht also aus zwei über den Seitenöffnungen liegenden, 91,5 m weit gespannten Zweigelenkbogen mit Zugband, die in die Mittelöffnung beiderseits 18,20 m weit vorkragen, und aus einem eingehängten Träger von 54,78 m Stützweite über der Mittelöffnung. Der Rahmenriegel ist 5,5 m hoch und liegt 20 m über der Fahrbahn. Die Hängestangen haben 9,15 m, die Querträger 4,565 m Abstand voneinander. —

NEUER WETTBEWERB FÜR DIE ERWEITERUNG DES REICHSTAGSBAUS

Die Reichstagsverwaltung hat nunmehr einen neuen Wettbewerb mit Frist zum 1. Juni d. J. für den Erweiterungsbaubau des Reichstages ausgeschrieben, mit dem aber gleichzeitig ein Ideenwettbewerb für die Ausgestaltung des Platzes der Republik verbunden ist.

Der Wettbewerb beschränkt sich auf die Verfasser der preisgekrönten und angekauften Entwürfe des ersten Wettbewerbes, der zu keinem unmittelbaren Ergebnis geführt hat, und auf acht besonders eingeladene Architekten. Es sind also berechtigt, an dem Wettbewerb teilzunehmen:

A. Preisträger des ersten Wettbewerbes:

1. Arch. G. Schaupp, Frankfurt a. M., ein II. Preis;
2. Arch. Hans H. Grotjahn, Leipzig, ein II. Preis;
3. Arch. Leubert & Lehr, Nürnberg, ein II. Preis;
4. Prof. Dr.-Ing. Heinr. Straumer, Berlin, ein III. Preis;
5. Prof. E. Fahrenkamp u. H. de Fries, Düsseldorf, ein III. Preis;
6. Jos. Tiedemann, Berlin, ein IV. Preis;
7. Georg Holzbauer u. Dipl.-Ing. Stamm, München, ein IV. Preis;
8. Arch. Paul Meissner, Dresden, ein Ankauf;
9. Arch. Klopphaus, zu Putlitz, Hamburg, ein Ankauf.

(Die Architekten Leubert & Lehr waren noch mit einem IV. Preis, Prof. Dr.-Ing. Straumer mit einem Ankauf beteiligt.)

B. Eingeladene Architekten:

1. Oberbaudirektor Abel, Köln;
2. Prof. Dr.-Ing. Peter Behrens, Berlin;
3. Geheimrat Prof. Dr. Bestmeyer, München;
4. Prof. Dr.-Ing. Kreis, Dresden;
5. Prof. Poelzig, Berlin;
6. Prof. Schmitthener, Stuttgart;
7. Prof. Dr.-Ing. Siedler, Berlin;
8. Prof. Wach, Düsseldorf.

Entsprechend dem Charakter des engeren Wettbewerbes erhält jeder Teilnehmer am Wettbewerb 5000 M. Außerdem wird den drei in engste Wahl kommenden Verfassern noch eine Sondervergütung von je 2000 M. zugesprochen. Bei dem Architekten, der zur weiteren Entwurfsbearbeitung herangezogen wird, wird diese Sondervergütung auf das Honorar angerechnet. Im Gegensatz zum ersten Wettbewerb, bei dem die weiteren Heranziehung eines der Preisträger nur in Aussicht genommen war, wird eine solche jetzt einem der Verfasser fest zugesagt, wobei sich jedoch die Reichstagsverwaltung in der Wahl alle Rechte vorbehalten.

Die Fachpreisrichter in dem 19gliedrigen Preisgericht sind dieselben wie beim ersten Male:

1. Prof. Elkart, Senator u. Stadtbaurat in Hannover;
2. Prof. Dr.-Ing. Gräßel, Stadtbaurat a. D., München;
3. Ob.-Reg.-Baurat Gross, Berlin;
4. Dr.-Ing. Ludwig Hoffmann, Geh. Baurat, Berlin;
5. Prof. Dr.-Ing. Herm. Jansen, Techn. Hochschule Berlin;
6. Prof. Bruno Paul, Berlin;
7. Reichskunstwart Dr. Redslob, Berlin;
8. Prof. Dr.-Ing. Fritz Schumacher, Oberbaurat Hamburg;
9. Prof. Veil, Techn. Hochschule Aachen;
10. Dr.-Ing. Wagner, Stadtbaurat Berlin.

Außer den Plänen in 1:200 und zwei Schaubildern des Gebäudes wird ein Lageplan 1:1000 für die Neugestaltung des Platzes der Republik verlangt nebst zwei Schaubildern nach Wahl.

Die Forderungen hinsichtlich des Raumbedarfes sind gegenüber dem ersten Ausschreiben nicht unwesentlich vergrößerte. An überbaubarer Fläche werden statt 2270 qm jetzt 5100 qm zur Verfügung gestellt. Der Bibliotheksspeicher soll für die Fassung von 540 000 Bänden gleich geplant werden und erweiterungsfähig sein, evtl. durch Aufstockung. Dazu sind die nötigen Lesesäle, Verwaltungs- und Arbeitsräume vorzusehen. Raum zu schaffen ist ferner für ein Archiv mit Speicher, Verwaltungs- und Arbeitsräumen, desgl. für ein besonderes Petitionsarchiv. Ferner sollen Kasse und Kalkulatur, Druckerei und Buchbinderei in dem Neubau Unterkunft finden. Ganz besonders gesteigert sind die Ansprüche hinsichtlich der Arbeitsräume für die Abgeordneten, von denen mindestens 400 (möglichst große Zahl erwünscht!) von je 18—22 qm Flächen vorzusehen sind. Dazu kommen 7 Sitzungs-, 16 Schreibzimmer, Telephonzentrale und Wohnung für Pförtner und einen Beamten.

Über die allgemeine Ausgestaltung wird nur gesagt, daß der Erweiterungsbau im baulichen Zusammenhang mit dem Reichstagsgebäude unter Überbauung der Straße Am Reichstagsplatz zu planen ist. „Auch kann die völlige Einziehung dieser Straße in Betracht gezogen werden, falls die städtebauliche Lösung für den Platz der Republik dazu führt.“ Bezüglich der städtebaulichen Ausgestaltung des letzteren Platzes wird den Bewerbern „jegliche Freiheit“ gelassen. „Es handelt sich heute nur um Ideenvorschläge, für deren Verwirklichung in absehbarer Zeit nur der Erweiterungsbau des Reichstages in Betracht kommt. Die Festsetzung und Aufhebung von Fluchtlinien wird erst nach der endgültigen Lösung des städtebaulichen Problems erfolgen, so daß in dieser Hinsicht der Bewerber freie Hand hat.“

Zum Schlusse wird noch gesagt, daß das vorstehende Programm im Einvernehmen mit dem Reichswettbewerbssausschuß aufgestellt sei. —

Soweit das Programm, das aus den Ergebnissen des ersten Wettbewerbes gewisse Konsequenzen zieht und tiefere Eingriffe in den Bestand des Wallotbaues zuläßt. Die einfache „Überbrückung“ der Straße am Reichstagsplatz, gegen die sich das erste Preisgericht aus künstlerischen Rücksichten einstimmig ausgesprochen hat, ist gefallen, dafür werden die „Überbauung“ der Straße und der bauliche Zusammenhang mit dem Reichstagsgebäude gefordert, d. h. also, Ideen, die schon einige Bewerber im ersten Preisausschreiben vertraten, als über das Programm hinausgehend, nicht mit einem Preise bedacht werden konnten, aber als beachtenswerte Anregungen bezeichnet wurden.

Waren die Grenzen des ersten Wettbewerbes zu eng gezogen, so sind sie jetzt in bezug auf den städtebaulichen Gedanken so weit gesteckt, daß — ohne irgendwelche Richtlinien — doch eigentlich nur Idealprojekte dabei herauskommen können, deren ja bereits eine ganze Anzahl von seiten verschiedener Architekten vorliegen. Es ist zu hoffen, daß die eigentliche praktische Aufgabe, um die es sich schließlich handelt — die als unaufschiebbar seitens des Reichstagspräsidenten bezeichneten Erweiterung der Geschäfts- und Bibliotheksräume des Reichstages —, wenigstens in einer Form gelöst und später zur Ausführung gebracht wird, die späteren Möglichkeiten und Forderungen den Weg nicht unrettbar verbaut.

Insofern ist die Erweiterung des Programmes

zweifelloos zu begrüßen, wenn man auch dem zu erwartenden Ergebnis mit einer gewissen Skepsis gegenüberstehen muß. Um so bedauerlicher sind gewisse Begleitumstände dieses neuen Wettbewerbes, die geeignet erscheinen, unser Wettbewerbswesen, gegen das trotz der neuen, nach langen Beratungen zustande gekommenen Grundsätze ja von vielen Seiten, teils mit, teils ohne Recht, Sturm gelaufen wird, noch mehr in Mißkredit zu bringen.

Was zunächst die Frage der Wettbewerbsform anbetrifft, so hat man sich für den beschränkten Wettbewerb ausgesprochen, unter Zuziehung besonders eingeladener acht Architekten. Es wird dem Reichswettbewerbssausschuß vorgeworfen, daß er selber zunächst einen neuen allgemeinen Wettbewerb in Anregung gebracht habe, durch den die Preisträger im ersten Wettbewerb um die Früchte ihrer bisherigen Arbeit gebracht sein würden. Wir könnten diesem Vorwurf nur beitreten, wenn der Ausschluß von vornherein auf dem Standpunkt gestanden hätte, es handle sich nur um die endgültige Auswahl des geeignetsten Baukünstlers für die gleiche Aufgabe wie im ersten Wettbewerb. Wenn man aber die weitgehenden Anregungen und die radikalen Vorschläge betrachtet, die vor Ausschreibung des neuen Wettbewerbes erörtert worden sind, so kann man den Gedanken verstehen, daß für eine so weitgehende, tatsächlich neue Aufgabe auch ein erneuter Appell an die gesamte deutsche Architektenschaft geboten sei. Wir dürfen wohl annehmen, daß der Wettbewerbssausschuß sich von ähnlichen Gesichtspunkten zunächst hat leiten lassen.

Da es tatsächlich der Reichstagsverwaltung aber nur darauf ankommt, brauchbare Pläne für ihren Erweiterungsbau zu gewinnen, so kann man von einer völlig neuen Aufgabe nicht sprechen, andererseits rechtfertigt die stärkere Erweiterung des Programms und der Fortfall von Bindungen, die die Lösungen im ersten Wettbewerb in bestimmter Richtung beeinflussen mußten, die Zuziehung weiterer Architekten.

Nicht gebilligt werden kann die Programmbestimmung, die von vornherein die Feststellung eines ersten Preisträgers durch das Preisgericht ausschließt, das sich dadurch eines seiner vornehmsten Rechte begibt, noch weniger allerdings die Bestimmung, die der Reichstagsverwaltung völlig freie Wahl unter sämtlichen Bewerbern überläßt. Das widerspricht unseres Erachtens dem Wesen des engeren Wettbewerbes und öffnet Einflüssen, die nichts mehr mit rein künstlerischen und bautechnischen Gesichtspunkten zu tun haben, Tür und Tor.

Umstritten ist ferner die Personenfrage der besonders zugezogenen Architekten. Es wird geltend gemacht, daß unter diesen solche Persönlichkeiten sind, die nachweislich oder wahrscheinlich auch den ersten Wettbewerb mitgemacht haben und in ihm eine Auszeichnung nicht errungen hatten. Es widerstrebt dem Wesen des engeren Wettbewerbes, daß solche Personen bei der Wiederholung nun doch neben den ursprünglichen Preisträgern besonders zugezogen werden. Diesem Gedanken wäre unbedingt beizutreten, wenn es sich um die endgültige Lösung der gleichen Aufgabe ohne wesentliche Programmänderungen handelte. Das trifft nach obigem aber nicht zu. Dadurch ist unseres Erachtens auch eine veränderte Sachlage entstanden.

Unserfreulicherweise hat die ganze Angelegenheit neben der sachlichen auch eine persönliche Seite, die sich gegen Zahl, Namen und besondere Berufung der eingeladenen Bewerber richtet. Die Meinungen darüber, wie diese Liste zustande gekommen ist, sind geteilt. Nachdem der Wettbewerb ausgeschrieben ist, die Namen der eingeladenen Bewerber darin festgelegt sind, erscheint uns der Streit über Zahl und Qualifikation müßig, um so mehr, als die Anschauungen darüber subjektiv sind. Ob die Liste unter Umständen zustande gekommen ist, die sich nicht vertreten lassen, darüber werden die Verbände, die mit ihrem Namen für die sachgemäße Handhabung des Wettbewerbswesens eintreten, noch zu entscheiden haben. —

F. Eiselen.

Monatsbeilage zur Deutschen Bauzeitung Nr. 22. Inhalt: Skizzenwettbewerb für eine zweigleisige Eisenbahnbrücke über den Rhein zwischen Ludwigshafen und Mannheim — Neuer Wettbewerb für die Erweiterung des Reichstagsbaus —