



WOCHENSCHRIFT DES ARCHITEKTEN-VEREINS ZU BERLIN

HERAUSGEGEBEN VOM VEREINE

Er erscheint Sonnabends. — Bezugspreis halbjährlich 4 Mark, postfrei 5,30 Mark, einzelne Nummern von gewöhnlichem Umfange 30 Pf., stärkere entsprechend teurer
Der Anzeigenpreis für die 4gespaltene Petitzelle beträgt 50 Pf., für Behörden-Anzeigen und für Familien-Anzeigen 30 Pf. — Nachlaß auf Wiederholungen

Nummer 12

Berlin den 21. März 1908

III. Jahrgang

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen, Postämter und die Geschäftsstelle Carl Heymanns Verlag in Berlin W. 8, Mauerstr. 43.44

Alle Rechte vorbehalten

Kunst und Ingenieurwesen

Vortrag vom Architekten Albert Hofmann in Berlin

Besprechung des Vortrages

Schluß aus Nr. 11 Seite 68

Herr Regierungsbaumeister Müller-Breslau: Herr Geheimerat Otzen hat Ihnen soeben geschildert, wie es möglich sein wird, die Ingenieure mehr als bisher zum künstlerisch-ästhetischen Sehen und Empfinden zu erziehen durch Schaffung allgemein zugänglicher Sammlungen von Abbildungen der bedeutendsten und künstlerisch wirksamsten Ingenieurbauwerke. Meine Herren, gestatten Sie, daß ich mir erlaube, nach der anderen Richtung hin eine kleine Anregung zu geben. Uns Architekten wird von den Ingenieuren wohl mit Recht der Vorwurf gemacht, daß wir die Statik zu wenig beherrschen und bei größeren eisernen Ingenieurbauten nicht mitreden können, weil uns die statischen Grundlagen fehlen und wir die Kräftewirkung in den Systemen nicht genügend verstehen. Sollte es nun bei uns nicht möglich sein, daß sich Spezialisten auf diesem Gebiet ausbilden und sich auch die Architekten mehr für den Brückenbau interessieren könnten? Wie wir heut schon an der technischen Hochschule ein Kolleg haben über Formenlehre, das ein Architekt den Ingenieuren liest, wie wir dank Anregung von leitender Stelle ein Seminar für Städtebau haben, welches ein Architekt gemeinsam mit einem Ingenieur für Architekten abhält, so könnte doch auch ein Ingenieur den Architekten eine kurze ein- oder zweistündige Vorlesung über die Grundzüge der höheren Statik und des Brückenbaues halten. Die Herren Studierenden sind im allgemeinen ja schon jetzt überlastet, aber diejenigen Architekten, welche mathematisch veranlagt sind und sich später auf diesem Gebiete spezialisieren wollen, würden ein derartiges Kolleg wohl mit Freuden begrüßen. Ich glaube, daß die Herren, welche so vorgebildet sein würden und tüchtiges leisten in der Praxis, von der Hochschule herunter mit offenen Armen aufgenommen werden würden, denn es fehlt tatsächlich an Architekten, die auch schwierigere Systeme, wie beispielsweise die Kombinationen einfacher und kontinuierlicher Balken mit Bögen und Ketten, in ihrer statischen Wirkung verstehen. Wenn die Architekten erst in der Lage sein werden, mit den Ingenieuren Hand in Hand zu gehen, dann werden auch große Formkünstler unter ihnen, deren Können auf diesem Felde heute brach liegt, neue Systeme erfinden und ästhetisch voll befriedigendes schaffen können.

Herr Architekt Albert Hofmann: Meine Herren, nachdem niemand mehr das Wort gewünscht hat, darf ich mir wohl zwei Worte zum Schluß erlauben.

Ich möchte in erster Linie sagen, daß ich wohl voraussetzen darf, daß Sie alle, die Sie mich gehört haben, angenommen haben, daß ich als Architekt sprach, also notwendigerweise Partei bin, wie ich auch bei keinem Worte der Ausführungen

des Herrn Vorredners Bernhard übersehen habe, daß er als Ingenieur gesprochen hat. Niemand kann so weit aus sich heraus, daß er sich seiner eigenen Haut entledigen kann.

Herr Bernhard hat mit einem gewissen Nachdruck ausgeführt, daß die Sache vom Standpunkte des Ingenieurs doch in den meisten Fällen ganz anders aussehe. Das, meine Herren, ist uns ja leider bekannt und das zu ändern, darauf sind in der Hauptsache unsere Bestrebungen gerichtet. Er hat dann weiter behauptet, daß bei meinen ästhetischen Ausführungen die praktischen Bedingungen ganz zu kurz oder zu sehr zu kurz gekommen seien. Er hat zum Teil auf die Brückenbauten in Rom hingewiesen und hat namentlich gesagt, daß die Brückenbauten bei der Tiberinsel — ich hatte bedauert, daß sie nicht gewölbt wurden, sondern daß Eisenstege gebaut wurden — von der Höhenlage, dem Hochwasser usw. abhängig gewesen seien, was ich doch nicht genügend berücksichtigt hätte. Meine Herren, die Sache liegt in Wirklichkeit einfach so: Dasselbe Hochwasser, welches diese Brücken der Tiberinsel durchfließt, durchfließt weiter oberhalb den vielbogigen gewölbten Ponte Mollé und auch die Engelsbrücke mit den schönen fünf Bogen, und wenn es da Platz gehabt hat, dann hätte es wohl auch unterhalb, bei der Tiberinsel, Platz gehabt. Die Höhenlage ist da, wie ich aus eigener Anschauung weiß, so, daß ohne besondere Maßnahmen gewölbte Brücken gebaut werden konnten, von denen ich meinte, daß sie gerade für das Stadtbild von Rom besonders geeignet seien. Ich gebe ohne weiteres zu, daß für entsprechende Stellen anderer Städte eiserne Brückenbauten geeigneter sind, aber gerade für das Stadtbild von Rom sind die gewölbten steinernen Brücken besonders charakteristisch.

Die Berücksichtigung der praktischen Bedingungen ist gewiß eine hochbedeutsame Sache; diese werden aber häufig überschätzt oder übertrieben. Als man z. B. jetzt daran ging, die Augustusbrücke in Dresden umzubauen, hat man in langen Sitzungen und Beratungen der zuständigen Behörden darüber sich ins Einvernehmen gesetzt, wie wohl die praktischen Bedingungen, die gerade bei einer Brücke von dieser Lage an einer starken Krümmung der Elbe vorherrschen, am besten erfüllt werden könnten. Man hat eine Brücke beschlossen in Beton mit Sandsteinverkleidung, mit einer geringeren Anzahl von Bögen als die alte Brücke sie besaß, und welche nach dem besten Ermessen der maßgebenden Persönlichkeiten geeignet gewesen wären, etwaigen Schäden des Hochwassers zu begegnen. Man hat sich aber dann — und das ist das Merkwürdige — auf Grund der ästhetischen Agitation der Künstlerschaft, die man in Dresden gegen die geringe Bogenzahl und die große Bogenweite, die sich von der alten Brückenerscheinung

zu weit entferne, erhob, in letzter Stunde noch entschlossen, einen neuen Brückenentwurf zu machen, welcher einen Bogen mehr zeigt, als man für die neue Brücke bis dahin angenommen hatte. Hier ist also das Maß der praktischen Anforderungen zugunsten der Erscheinung des Bauwerkes noch gemindert worden, nachdem es bereits festzustehen schien.

Was ich damit sagen möchte, meine Herren, ist folgendes: Ich kann mir denken, daß es sehr wohl möglich ist, daß vom Auftreten des ersten Gedankens ab ein Künstler und ein Ingenieur vollständig zusammen arbeiten, unter sorgfältigster Beobachtung der örtlichen Verhältnisse, der wirtschaftlichen und statischen Bedingungen, der Materialberechnung und der wasserbautechnischen Verhältnisse, und daß es dann unter allen Umständen möglich sein wird, für irgend eine Stelle die hierfür beste Lösung technisch und künstlerisch zu finden. Ich möchte mit Herrn Otzen sagen, für eine Aufgabe gibt es 12, 20 und mehr Lösungen; die Aufgabe des Architekten wäre es dann, aus diesen Lösungen die in ihrer Erscheinung geeignetste herauszufinden; Sache des Ingenieurs wäre es dagegen, festzustellen, ob es auch die technisch zweckmäßigste ist.

Herr Geheimer Regierungsrat Professor Dr.-Ing. Otzen: Herrn Körte möchte ich in seiner Eigenschaft als Stadtver-

Die Entlastung des Potsdamer Platzes und die damit zusammenhängenden Fragen des Berliner Straßenverkehrs

Vortrag vom Regierungsbaumeister a. D. Johannes Hirte, Direktor der Union-Baugesellschaft in Berlin

Schluß aus Nr. 8 Seite 53

Besprechung des Vortrages

Herr Oberbaurat **Blanc**: Den Schlußsatz des Herrn Vortragenden möchte ich doch etwas richtig stellen, weil ich Bewohner von Charlottenburg bin. Er sagte, die Verbreiterung der Bismarckstraße habe 50 Millionen Mark gekostet. Das ist ein Irrtum. Bis jetzt sind etwa 10 Millionen ausgegeben worden, und vielleicht werden wir mit 11 Millionen auskommen.

Herr Oberbaurat a. D. Dr. zur **Nieden**: Ist nicht einmal versucht worden, den Knoten nach Westen zu etwas weiter zu schürzen? Ich meine, wenn wir darauf gehen wollten, den Potsdamer Bahnhof freizugeben, dann müßte man auch weiter hinausgehen und nicht zu frühzeitig den Verkehr den bisherigen Linien wieder zuwenden.

Herr Baurat **Gottheiner**: Die Finanzfrage, meine Herren, die ja der Herr Vortragende ebenfalls berührt hat, ist bei dieser ganzen Angelegenheit eine der wesentlichsten; wie sollen denn die Mittel für die Ausführung aufgebracht werden? Wie der Herr Vortragende selbst anführt, werden die Interessen der Vororte dabei mindestens in ebenso hervorragender und ebenso schwerwiegender Weise berührt, wie die der Stadt Berlin, ich möchte beinahe sagen, noch viel tiefergreifender als die von Berlin. Was die Straßen angeht, die durchgelagert oder verbreitert werden sollen — es ist im übrigen ein ähnliches Projekt auch schon seitens der Stadt aufgestellt worden — so will ich nebenbei bemerken, daß das alles Straßen sind, die nicht, wie die Bismarckstraße in Charlottenburg, ein Gelände erschließen, sondern es sind Straßen, die voll bebaut sind, aus denen sich ein wirtschaftlicher Ertrag kaum herauswirtschaften läßt. Wenn daher eine so gewaltige Aufgabe an Groß-Berlin, wie der Herr Vortragende betont hat, gestellt wird, dann taucht unwillkürlich die Frage auf: Wie stellen sich die Vororte dazu? Denn, wie gesagt, zugunsten der Vororte würden die Anlagen zum großen Teil gemacht werden. Ich glaube aber kaum, daß, wenn nicht auch hier eine Interessengemeinschaft mit den Vororten sich ermöglichen läßt, diese dann sich dazu verstehen werden, der Stadt Berlin behilflich zu sein, jedenfalls halte ich das unter allen Umständen für sehr unwahrscheinlich. Deshalb ist zunächst die finanzielle Frage eigentlich doch die bedeutendste bei der ganzen Angelegenheit. Eine Unterhaltung hierüber ist an dieser Stelle aber kaum möglich, weil noch niemand anzugeben weiß, wie die Vororte sich zu der Sache stellen werden.

Vorsitzender, Herr Ober- und Geheimer Baurat Dr.-Ing. **Stübgen**: Es würde wohl recht schwierig sein, wollten wir in eine Diskussion eintreten über die Aufbringung der Geldmittel durch die Stadt Berlin oder andere. Die technische Frage, ob das Hirtesche Projekt als empfehlenswert oder als unzweckmäßig zu betrachten oder ob seine Durchführung möglich sei, habe ich eigentlich gedacht, sollte hier behandelt werden.

Herr Baurat **Gottheiner**: Meine Herren, der Herr Vortragende will den ganzen Straßenbahnverkehr in der Leipziger Straße belassen und den ganzen Fuhrwerksverkehr durch den ovalen Ring zwischen dem Kemperplatz und dem Petriplatz bzw. dem Kölnischen Fischmarkt führen. Nun, meine Herren, wenn man so verfahren würde, so glaube ich, man würde einen Sturm der Entrüstung bei den Anwohnern der Leipziger Straße hervorrufen. Denn, meine Herren, die Besitzer der Häuser in der Leipziger Straße sind jetzt schon, wie ich aus der

ordneter folgendes nahe legen, die Stadt Berlin hat in nächster Zeit zwei großartige Ingenieurwerke auszuführen: die eine Anlage wird, wenn ich mich nicht irre, im Zuge der Bornholmerstraße über die Nordbahn gehen, und eine andere wird im Zuge der Stromstraße und Putlitzstraße über die ganze Station der Stadtringbahn hinweggehen. Beides sind Aufgaben von allergrößtem und öffentlichem Interesse, und ich möchte Herrn Körte ans Herz legen, unsere Interessen dahin zu vertreten, daß er von Anfang an versucht, den Stadtbaurat des Hochbaues und den Stadtbaurat des Tiefbaus zum guten Tun zusammenzubringen.

Herr Baurat **Körte**: Meine Herren, ich muß leider gestehen, ich fürchte, dies wird mir nicht gelingen. Ich kann verraten, es war eigentlich Stimmung dafür, eine Konkurrenz auszuschreiben, aber schließlich lag schon eine Lösung vor. Wie es jetzt mit der Ausführung steht, weiß ich nicht ganz genau. Wir hoffen aber, daß, wenn auch nicht in diesem Falle, so doch auf einem anderen Gebiete, wo die Mitwirkung des Ingenieurs auch stark in Betracht kommt, demnächst seitens der Stadt ein Wettbewerb ausgeschrieben und dabei dem Ingenieur und dem Architekten Gelegenheit zu gemeinsamer Tätigkeit gegeben werden wird.

Zeitungen erschen habe, sehr rührig, um zu verhindern, daß der Straßenbahnverkehr in der Leipziger Straße vermindert wird. Man wird sich aber voraussichtlich noch viel mehr rühren, wenn man darauf ausgeht, den Fuhrwerksverkehr in der Straße einzuschränken oder herauszuweisen, und, wie mir dünkt, mit Recht. Denn, meine Herren, für die Ladenbesitzer in der Leipziger Straße ist dieser Verkehr von allergrößter Bedeutung. Und, meine Herren, glauben Sie nur nicht, es werde sich der Fuhrwerksverkehr aus der Leipziger Straße herausweisen lassen. Die Erfahrung haben wir in Berlin schon mehrfach gemacht, daß Straßen angelegt sind, um durch sie den Verkehr aus anderen Straßen dadurch abzulenken, und was ist schließlich der Erfolg gewesen? Die Fuhrwerke fahren weiter durch die alten Straßen. Durch eine Polizeivorordnung zu verhindern, daß Fuhrwerke durch die Leipziger Straße fahren, das wird man nie erzielen. Ich glaube, da wäre es doch viel richtiger, man führte den Straßenbahnverkehr ganz oder teilweise im Ringe herum und ließe den Fahrverkehr in der Leipziger Straße.

Herr Regierungsbaumeister **Stapf**: Meine Herren, ich bin leider zu spät gekommen und habe daher den Anfang des Vortrages nicht gehört. Ich kam erst, als Kollege Hirte die Einzelheiten seiner Vorschläge vorbrachte. Wir werden heute hier nicht in der Lage sein, die Durchführbarkeit der einzelnen Vorschläge endgültig zu prüfen, um uns darüber einig werden zu können. Jedenfalls ist es sehr wertvoll, daß solche Anregungen kommen. Denn mit dem Gedanken, daß der Leipziger Platz schließlich doch noch einmal angefaßt werden und seine heutige schöne Form verlieren muß, wird man sich ja vertraut machen müssen, wenn viele von uns auch den Tag nicht mehr erleben werden, bis die Schwierigkeiten, die da zu beseitigen sind, behoben sein werden.

Mir ist in dem Vortrage des Kollegen Hirte nicht klar geworden, was er unter Sammelbecken des Verkehrs auf dem Leipziger Platz versteht. Er sprach davon, daß diese da geschaffen werden sollen, und darüber wäre mir eine nähere Aufklärung sehr erwünscht. Vielleicht habe ich seine Ausführungen darüber nicht richtig aufgefaßt.

Dann hat Herr Kollege Hirte den Durchbruch nach der Voßstraße vorgeschlagen. Da möchte ich darauf aufmerksam machen, daß wir damit einen Uebelstand neu schaffen und eine Gefahrstelle nach einer anderen Gegend hin verlegen würden. Das ist ein Zusammenreffen mehrerer sich kreuzender Straßen an einer Stelle. Man bekäme dort eine Kreuzung der Königgrätzer Straße, der Voßstraße und ihrer Verlängerung und des neuen Durchbruchs, so daß wir auch wieder fünf Straßenzüge hätten, die auf einem Punkt zusammenstoßen. Das ist eine Sache, die nicht gerade sehr empfehlenswert ist. Die Entlastungsstraßen, die Herr Kollege Hirte vorgeführt hat, sind sicherlich eine sehr gute Idee. Zum Teil ist diese ja nicht ganz neu, namentlich die nördliche Linie ist ja auch schon bei uns in der städtischen Verwaltung diskutiert worden. Es sind da nicht allein, wie bei allen Dingen in Berlin, die finanziellen Fragen in erster Linie zu erledigen, sondern es kommen dann so viele verwaltungsrechtliche Fragen hinzu, es sind so viele Widerstände zu beseitigen, daß gerade in Berlin solche Dinge nur schwer vor sich gehen.

Was dann die Umwandlung von Bahnhöfen betrifft, so bin ich der Meinung, daß, wenn man schon den Potsdamer Bahnhof anfaßt, man

dann doch darauf bedacht sein müßte, die Sache noch etwas anders zu machen im Interesse der Schaffung einer besseren Verbindung im Westen und Südwesten von Berlin, also zwischen der Potsdamer Torvorstadt und der Halleschen Torvorstadt. Das wird sich hierbei natürlich machen lassen. Nicht durchaus nötig ist es, die Frage der künftigen Finanzierung aller solcher Dinge gleich mit zu behandeln. Ob die Vororte dazu beitragen werden, das können wir nicht wissen, so lange nicht eine Organisation für Groß-Berlin geschaffen ist. Auch diese wird eines Tages kommen, weil sie kommen muß. Wir sind durch den Architekten-Verein in Verbindung mit der Vereinigung Berliner Architekten mit der Inangriffnahme eines Bebauungsplanes schon auf gutem Wege. Der Weg verlangt aber sehr viel Vorarbeiten. Die Arbeit ist in Fluß gekommen, und wir dürfen hoffen, daß sie nicht mehr zum Stillstand kommt.

Herr Stadtrat Alberti: Meine Herren, ich möchte auch die finanzielle Anteilnahme der Vororte ganz ausscheiden. Ich glaube, daß Berlin diese Frage ausscheiden und nicht darauf warten kann, bis die Vororte herangezogen werden können. Wir müssen wohl selbständig an die Lösung solcher Aufgabe herantreten. Ich erkenne mit Dank an, daß in dem Vortrage des Herrn Regierungsbaumeister Hirte uns viele Anregungen gegeben worden sind, zum Teil in Vorschlägen, die in den Kreisen der städtischen Behörden schon längst erwogen worden sind. Ich freue mich, daß auch er Bezug nahm auf die Durchlegung der Lindenstraße bis zum Spittelmarkt; die wird auch in städtischen Kreisen für wichtig gehalten. Ich glaube nur, daß sein Projekt einen Fehler hat, und zwar den, daß er sich auf die Entlastung der Leipziger Straße, des Leipziger und des Potsdamer Platzes beschränkt. Wir müssen die Aufgabe etwas größer fassen und müssen namentlich die weiteren Entfernungen in Groß-Berlin ins Auge fassen. Ich glaube, von solchen Gesichtspunkten hat man sich leiten lassen, als Projekte erörtert wurden, die eine Untertunnelung unter den Gleisen der Potsdamer und Anhalter Bahn vorsehen. Man leitet dann den Verkehr nicht ab am Potsdamer Platz oder nahe vorher, sondern man sucht den Verkehr weiter im Westen auf und sucht hier zu neuen Wegen zu kommen in das Stadtinnere. Auf der anderen Seite kommt uns sein Projekt sehr nahe, indem wir den Durchbruch der Bellevuestraße und der Viktoriastraße nach den Kanaluferstraßen ins Auge faßten. Auch da suchen wir schon die Aufgabe der Entlastung etwas weiter zu fassen. Nicht allein die Leipziger Straße, sondern auch die Pots-

damer Straße von der Lützowstraße bis zum Leipziger Platz leidet an einer außerordentlichen Ueberlastung. Ich glaube, wir werden die Aufgabe also weiter auffassen müssen, wenn wir, wie wir wünschen, die Frage der Entlastung großzügig durchführen wollen. Nach diesen Richtungen hin schweben Erwägungen. Es ist aber durchaus dankenswert gewesen, die Anregungen zu erhalten. Wir wollen auch dieselben Straßen benutzen, die Voß-, Mohren- und Zimmerstraße; die bieten sich sofort als Entlastungsstraßen dar — andere können auch nur weniger in Betracht kommen —, aber immer unter dem Gesichtspunkt, sie nicht allein zur Entlastung der Leipziger Straße und des Potsdamer Platzes zu benutzen.

Herr Regierungsbaumeister a. D. Hirte: Ich wollte auf die Frage des Herrn Kollegen Stapf wegen der Sammelbecken antworten. Der Straßenstreifen zwischen Wertheim und den beiden Torhäusern bildet heute das Sammelbecken des Verkehrs in der Leipziger Straße; hier findet die Anstauung und das Abfluten des Verkehrs statt, dieses Stück ist gerade dasjenige, was den Verkehr außerordentlich behindert, weil dort die Straßenbahnhaltestellen sind, die Omnibusse halten und außerdem der ganze übrige Fuhrwerksverkehr durchfahren muß. Wenn nun die Verkehrsverhältnisse dadurch verbessert werden, daß nördlich und südlich um den Platz herum Ringstraßen geschaffen werden, dann kann das Ansammeln und Abfluten der Fuhrwerke ohne Behinderung des Straßenbahnverkehrs stattfinden.

Die Anregung wegen der Weiterführung des Verkehrs vom Westen nach dem Halleschen Tor ist auf dem Plan, den ich Ihnen vorgeführt habe, teilweise auch berücksichtigt; Sie sehen hier einen breiten Streifen dargestellt, der an dem ganzen Ufer des Kanals entlanggeht. Außerordentlich schwierige Verkehrsverhältnisse bestehen augenblicklich an der Potsdamer Brücke, der Fahrdamm am Schöneberger Ufer hat hier nur eine Breite von 6,80 m, er ist also vollständig unzureichend, um die große Verkehrslast aufnehmen zu können. Wenn dieser Weg verbreitert wird, wird dem Fuhrwerk, das die Straßen am Kanal benutzt und in der Hauptsache vom Westen nach dem Südwesten führt, ein bequemer und leicht befahrbarer Weg nach dem Halleschen Tor geschaffen.

Im übrigen sollte der Vortrag nur dazu dienen, gewisse Anregungen zu geben, damit Staat und Stadt zu einem Unternehmen die Vorarbeiten ausführen, dessen Durchführung dann dem neuen Zweckverband Groß-Berlin vorbehalten bleibt.

Denkschrift des Vereins deutscher Ingenieure über die Vergütung für technische Angebotsarbeiten

Die nachstehende abgedruckte Denkschrift behandelt Uebelstände, über die in der Industrie seit geraumer Zeit häufig und lebhaft Klage geführt wird. Der Verein deutscher Ingenieure hat sich mit diesem Gegenstand seit mehreren Jahren eingehend beschäftigt und ist dabei zu der Ueberzeugung gekommen, daß auf gesetzlichem Wege den Uebelständen nicht gesteuert werden kann, daß Besserung nur durch freiwilliges Zusammenwirken der beteiligten Kreise möglich ist.

Die Denkschrift faßt die Ergebnisse dieser Beratungen zusammen; sie ist von der 48. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure genehmigt und soll in den beteiligten Kreisen in ausgedehntem Maße verbreitet werden.

Im Kreise der deutschen Firmen, die sich mit dem Entwurf und der Ausführung von Ingenieurarbeiten aller Art (Brücken und Eisenhochbauten, Dampfmaschinen- und Dampfkesselanlagen, Elektrizitäts-, Wasser- und Gaswerke, Kanalisationen, Heizungen, Transportanlagen, Hebewerke, Fabrikanlagen und Hüttenwerke, Wasserkraftanlagen usw.) beschäftigen, wird seit langer Zeit und bitter darüber geklagt, daß gegenüber ihrer geistigen Arbeit häufig einer der wichtigsten wirtschaftlichen Grundsätze verletzt wird, der Grundsatz, daß jeder Arbeit ihr Lohn gebührt. Mehr und mehr ist es Brauch geworden, daß Behörden und Private Ingenieurarbeiten als Angebot in Form von Entwürfen und Kostenanschlägen einfordern, ohne für die darin enthaltene geistige Arbeit und die dafür aufzuwendenden Kosten ausreichend oder überhaupt etwas zu vergüten. (Selbstverständlich sind hiermit nicht die Angebote für marktgängige Ware gemeint.) Wir verkennen durchaus nicht, daß an diesem beklagenswerten Zustand die Firmen zum großen Teil selbst schuld sind, weil sie sich eine solche ungünstige Behandlung gefallen lassen, ja, sie führen sie sogar selbst herbei, indem sie sich aus eigenem Antrieb zur kostenfreien Anfertigung von Entwürfen und Kostenanschlägen anbieten oder doch wenigstens versäumen, dabei den Vorbehalt einer der Leistung entsprechenden Bezahlung zu machen. Der gleiche Vorwurf trifft sie, wenn sie bei Wettbewerben, auch wenn die ausgeschätzten Preise viel zu gering bemessen sind, die verlangte Arbeit leisten. Aber obwohl in allen diesen Fällen der einzelne sich bewußt sein muß, daß er an den ihm zugefügten Unrecht mitschuldig ist, so ist er doch, eben als einzelner, nicht imstande, sich der ungünstigen Behandlung zu entziehen; Gründe des geschäftlichen Wettbewerbs, Rücksichten auf eine bereits erworbene oder zu erwerbende Kundschaft und die Notwendigkeit, seinem Werke Arbeit zu verschaffen, zwingen ihn geradezu, mit den Wölfen zu heulen, d. h. sich alles gefallen zu lassen, was seine Konkurrenten zu ertragen bereit sind. Wer mit diesen Verhältnissen vertraut ist, für den bedarf es keines Beweises, daß der einzelne in

dieser Sache ohnmächtig ist, und andererseits haben sich die oft versuchten Verabredungen der solche Ingenieurarbeiten liefernden Firmen, welche den Zweck hatten, diesem Mißbrauch entgegenzutreten, immer nur auf kurze Zeit und nur in vereinzelten Fällen als wirksam erwiesen. Denn es fehlt an der entgegenkommenden Hilfe von seiten derjenigen, die sich solche Ingenieurarbeiten liefern lassen. Nur gar zu sehr wird es von Behörden und Privaten als selbstverständlich betrachtet, daß sie für Lieferungsangebote, obwohl sie in der Regel ohne umfangreiche Vorarbeiten und Berechnungen gar nicht herstellbar sind, nichts zu zahlen brauchen; ja noch darüber hinaus wird häufig gar kein Unrecht darin gesehen, wenn die in solchen Angeboten niedergelegte geistige Arbeit vom Empfänger als wäre sie sein Eigentum, weiter benutzt oder gar Dritten zur Benutzung überlassen wird, ohne daß ihrem Urheber, dessen geistiges Eigentum die geleistete Arbeit ist, der ihm gebührende Lohn gezahlt worden wäre. So wenig aber ein Mann, der etwas auf sich hält, sich Waren liefern läßt, ohne dafür ausreichend zu bezahlen, selbst dann nicht, wenn der Lieferant es ihm geradezu anbietet oder eine unbillige Verkürzung des Preises stillschweigend erträgt, ebensowenig sollten sich Behörden und Private Ingenieurarbeiten in Form von Entwürfen und Kostenanschlägen zu ungenügendem Preis liefern oder gar schenken lassen. Nur wenn diese Auffassung sich Bahn bricht und zu allgemeiner Anwendung gelangt, kann auf Besserung der vorhandenen Mißstände gehofft werden.

Von selbst drängt sich bei der Betrachtung dieser Dinge die Frage auf, ob denn dem Ingenieur, wenn ihm so offenbar Unrecht geschieht, kein gesetzlicher Schutz zugänglich ist, ob er denn das, was ihm gebührt, nicht erstreiten kann, falls es ihm versagt wird. Es ist uns nicht zweifelhaft, daß in manchen Fällen die §§ 631 und 632 des Bürgerlichen Gesetzbuches, welche vom Werkvertrage handeln, sowie das Urheberrechtsgesetz vom 19. Juni 1901 und 9. Januar 1907 bei richtiger Handhabung Hilfe bieten könnten; aber einen stets zuverlässig wirksamen Schutz bieten diese Gesetze nicht, und außerdem wird der einzelne Geschäftsmann in den meisten Fällen aus den bereits dargelegten Gründen auf diese Hilfe verzichten müssen; er wird nicht daran denken dürfen, eine Behörde, einen Kunden, auf dessen freundliche Gesinnung er im Interesse seines Geschäftes Wert legen muß, sich dadurch zu entfremden, daß er ihn auf Zahlung von Ingenieurarbeiten verklagt.

Der Mißbrauch, der uns zu dieser Denkschrift veranlaßt, kommt hauptsächlich in zwei Formen vor: entweder in der Weise, daß sich jemand, der eine technische Anlage bauen will, an eine oder mehrere Firmen wendet und sie zur Einlieferung von Entwürfen und Kostenberechnungen auffordert, ohne dafür irgend welche Vergütung in Aus-

sicht zu stellen, selbst für den Fall nicht, daß ein Auftrag zur Ausführung nicht erteilt, die Anlage überhaupt nicht gebaut wird; oder in der Weise, wie es besonders von Seiten der Behörden geschieht, daß zur Erlangung von Entwürfen und Kostenanschlägen ein Wettbewerb ausgeschrieben wird, aber mit so ungenügenden Preisen, daß dadurch die Kosten für das, was zu liefern verlangt wird, bei weitem nicht gedeckt werden. Dadurch werden alle, denen nicht große Geldmittel zur Verfügung stehen, von vornherein gehindert, an dem Wett-

bewerb teilzunehmen. Und damit nicht genug: Während doch nur die Hoffnung, den Auftrag auf Ausführung zu erhalten und dadurch ihren Arbeitern Beschäftigung, sich selbst Gewinn zu verschaffen, die an dem Wettbewerb beteiligten Firmen veranlaßt, die verlangte Leistung umsonst oder für einen ganz unzulänglichen Preis zu liefern, und damit auch die darin enthaltene geistige Arbeit preiszugeben, behält sich sehr häufig der Empfänger vor, keinen der eingereichten Entwürfe zur Ausführung zu bringen. (Schluß folgt.)

Bücherbesprechung

Königliche Technische Hochschule zu Berlin. Louis Boissonet-Stiftung 1904. **Die Romanischen Baudenkmäler von Hildesheim.** Unter Berücksichtigung des Einheimischen Romanischen Kunstgewerbes. — Aufgenommen, dargestellt und beschrieben von dem Inhaber des Stipendiums Adolf Zeller. Königlich-Regierungsbaumeister, Privatdozent an der Technischen Hochschule zu Darmstadt. Mit 50 Tafeln und zahlreichen Textabbildungen. Berlin, Verlag von Julius Springer, 1907. Preis 40 M.

Eine schöne dankbare Aufgabe aus dem Gebiete vaterländischer Kunst wurde hier von der Technischen Hochschule gestellt und hat in dem Verfasser einen gründlichen und geschickten Bearbeiter gefunden.

Im ersten Abschnitt schildert er die Baugeschichte Hildesheims bis zum Schlusse des XII. Jahrhunderts, im zweiten wird eine Topographie der Stadt Hildesheim am Ende der romanischen Epoche (Mitte XIII. Jahrhunderts) gegeben. Der dritte Abschnitt behandelt die Bauwerke der romanischen Zeit: Baugeschichte und Baubeschreibung der Kirche St. Michael, der Pfarrkirche St. Andreas, der romanischen Bauten der Domfreiheit, von St. Godehard, des Kollegialstiftes zum heiligen Kreuz, von St. Stephan und St. Moritz. Der vierte Abschnitt gibt ein Bild vom Kunstgewerbe romanischer Zeit in Hildesheim unter den verschiedenen Bischöfen dieser Epoche, der fünfte von der Hildesheimer Kunst und ihrer Verwandtschaft zu den Nachbargebieten.

Dem gliedert sich eine Angabe der Quellen im Anschluß an die Noten des Textwerkes an und es folgen die 50 Tafeln und photographischen und geometrischen Aufnahmen der Bauwerke und kunstgewerblichen Gegenstände.

In der dem Verfasser eigenen klaren und knappen Schreibweise wird uns eine geschichtliche und kritische Betrachtung der damaligen Zeit und der Kunstwerke im einzelnen vorgeführt. Daß die hier mitgeteilten Ergebnisse auf Grund sorgfältigen Quellenstudiums gewonnen sind, dafür legen die zahlreichen Nachweisungen der benutzten Werke, die weiteren eingehenden Studien die Wege weisen sollen, Zeugnis ab. Im Text sind zahlreiche photographische Aufnahmen, Skizzen, Reproduktionen alter Zeichnungen, die frühere Bauzustände wiedergeben, usw. eingestreut, während auf den Tafeln die jetzigen Baubefunde niedergelegt sind. In Tafel 3 ist ein Rekonstruktionsversuch für St. Michael gemacht.

Die reichhaltigen Aufnahmen sind flott und klar gezeichnet, nur wird an einzelnen Stellen, besonders bei der Wiedergabe ornamentaler Details, die Klarheit der Zeichnung durch allzureichliche Schraffierung beeinträchtigt. Gute photographische Aufnahmen, von denen hier einige Proben gebracht sind, geben zu den Aufnahmen willkommene Ergänzungen der malerischen und räumlichen Wirkung der Bauwerke. Auch die photographischen Aufnahmen der kunstgewerblichen Gegenstände der Bernwardstür, der Christussäule usw. zeigen uns die hohe künstlerische Leistungsfähigkeit der damaligen Kunstgießerei aus der Schule Abt Bernwards im schönsten Lichte. So bietet sich in dem vorliegenden Werke ein abgerundetes Bild aus einer Glanzzeit deutscher Kunst, die in ihrer kraftvollen Eigenart uns hier von dem Verfasser in Wort und Bild in klarer, formvollendeter Weise zur Anschauung gebracht wird.

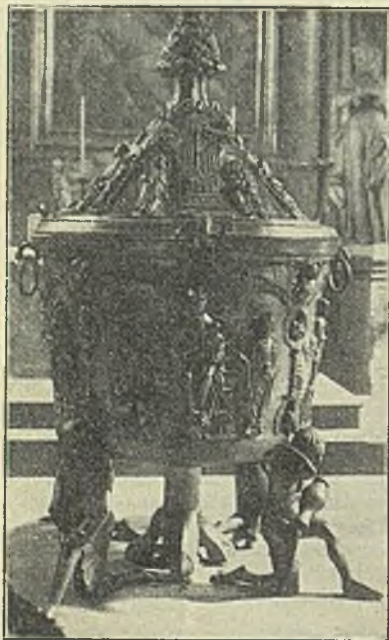


Abb. 149. Hildesheim, Dom Taufbecken

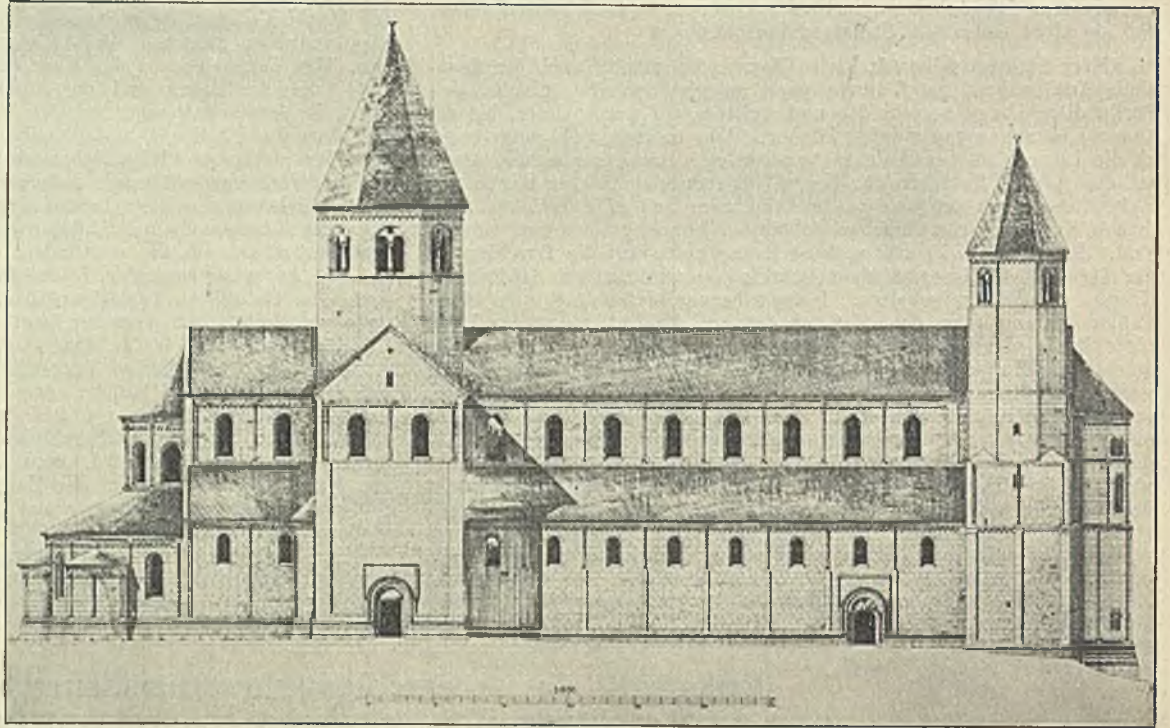


Abb. 150. Hildesheim, St. Godehard, Nordansicht

Die Abbildungen 149 bis 151 sind Verkleinerungen von Abbildungen aus dem Zellerschen Werk

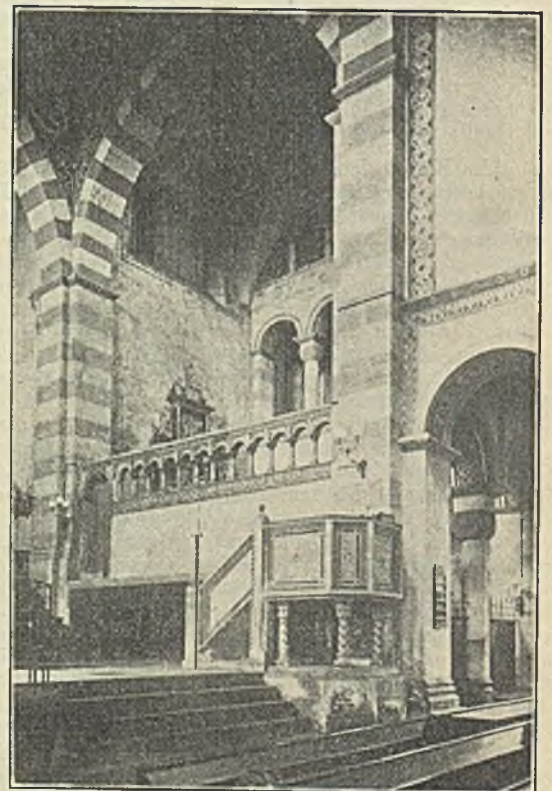


Abb. 151. Hildesheim, St. Michael Blick in den Nordflügel des westlichen Querhauses