



# WOCHENSCHRIFT DES ARCHITEKTEN-VEREINS ZU BERLIN

HERAUSGEGEBEN VOM VEREINE

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 Petitzeile beträgt 50 Pf., für Behörden-Anzeigen und für Familien-Anzeigen 30 Pf. — Nachlaß auf Wiederholungen

Nummer 14

Berlin den 4. April 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

## Mitteilungen über die neuen Gerichtsbauten in Berlin und den Vororten

Vortrag vom Regierungs- und Baurat Mönlich in Berlin

Fortsetzung

aus Nr. 13 Seite 76

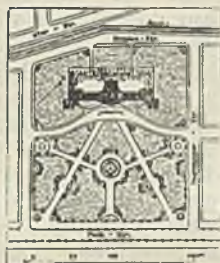
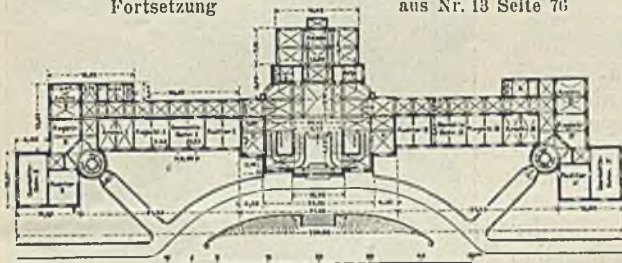


Abb. 159—162. Amtsgericht Berlin-Wedding

Durch eine besonders freie Lage zeichnet sich das Amtsgericht Berlin-Wedding (Abb. 159—162 und 167—169) aus. Das Gelände, welches von der Stadt Berlin zur Verfügung gestellt wurde, bot bei der Gründung des Baues ganz erhebliche Schwierigkeiten, die schließlich zur Herstellung eines Pfahlrostes in Eisenbeton führten. Es bedurfte erst zeitraubender Probeausführungen, ehe die an Ort und Stelle angefertigten Pfähle ohne Wasserspülung eingebracht werden konnten, was bei früheren Ausführungen nicht erreicht war. Vier Wochen alte Pfähle konnten schließlich mit 50 Zentner schweren Bären und einer Hubhöhe von 1 1/2 Meter mittelst der Dampf-ramme eingetrieben werden. Als der beste Querschnitt erwies sich der dreieckige. Der gute Baugrund konnte nur auf den Flügeln mit dem Pfahlrost erreicht werden; im Mittelbau mußten die Pfähle lediglich eine Verdichtung des Bodens bewirken, worüber noch eine eisenarmierte Betonplatte gestreckt wurde. Trotz der ungünstigen baulichen Verhältnisse, bei denen bedeutende Einzellasten mittels sehr dünner Sandsteinepfeiler getragen werden müssen, hat sich die Gründung in jeder Weise glänzend bewährt.

Wie bei dem Amtsgerichtsbau in Schöneberg ist auch hier Haupttreppenhaus und Eingangshalle vereinigt; es sind aber zum Unterschied von dort 2 Treppen angeordnet, welche bis ins zweite Obergeschoß hinaufsteigen. Bei dem zur Verfügung stehenden Gelände konnten kurze Seitenflügel gegen die Hauptfront vorspringen, in deren einspringende Ecken die Verkehrstreppe als außen sichtbare Spindeltreppe sich einfügen.

Die zukünftige Erweiterung ist natürlich auch hier bei der Planung genau berücksichtigt und für die Größenbemessung der Treppenhalle bestimmend gewesen.

Das Äußere mußte, um sich auf dem ausgedehnten Platze behaupten zu können, mit hohen Dächern und ragenden Giebeln versehen werden. Eine niedrige Rampenanlage führt zu dem Hauptportal, das durch eine dreieckige offene Vorhalle eine weitere Auszeichnung erhalten hat. Die stattliche Treppenhalle wird mit einem wirksamen, durch Werksteinrippen ge-

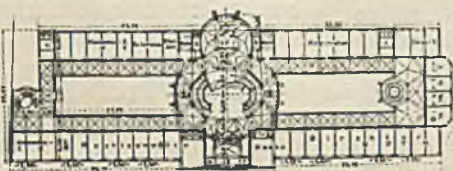
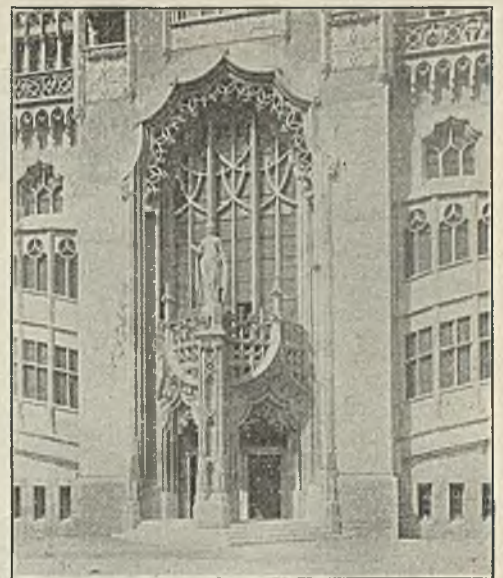
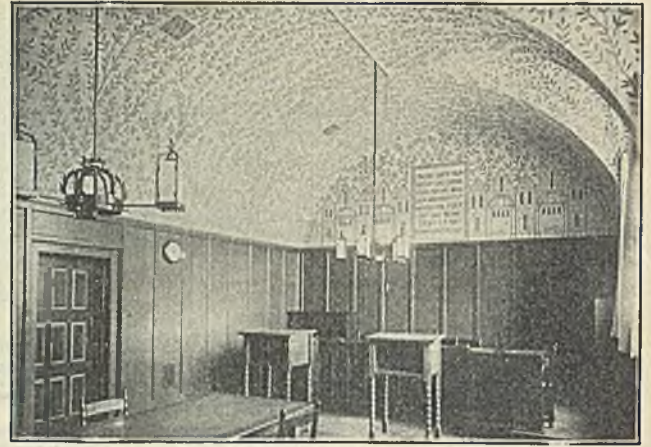


Abb. 163—166. Landgericht III in Charlottenburg



Flur im Erdgeschoß der Treppenhalle

gliederten Netzgewölbe überspannt, das von schlanken Säulen aus demselben Material getragen wird. Die sämtlichen Gewölbe sind massiv in Ziegeln gewölbt. Die ganze Halle ist ein Kabinettstück schöner Steinmetzarbeit ebenso die beiden Wendeltreppen in den einspringenden Ecken.

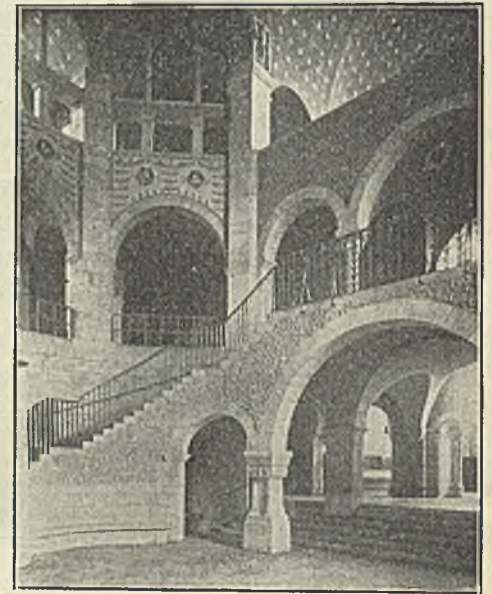


Zivilkammersaal



Wendeltreppe

Das Landgericht III in Charlottenburg (Abb. 163–166 und 170–172), das die Gruppe der reinen Zivilgerichte beschließt, ist mit größeren Verhandlungsräumen ausgestattet, da die kollegiale Zusammensetzung der urteilssprechenden Richter schon einen größeren Raum erfordert. Die sämtlichen Verhandlungssäle mit den zugehörigen Nebenräumen sind ins erste Stockwerk verwiesen, wo auch der große Aufenthaltsraum der Anwälte untergebracht ist. Auf diese Weise war es möglich, diesem Stockwerk eine größere Höhe zu geben, ohne letztere auch auf Räume ausdehnen zu müssen, die ihrer nicht bedürfen. Der Bau ist sehr günstig an einer Uferstraße im Angesicht des Charlottenburger Schloßparkes gelegen. Das an drei Straßen gelegene Gelände ist zunächst nur längs der neuen Uferstraße des Tegeler Weges bebaut. Dieser doppelflügelige Längstrakt hat in der Mitte einen Zentralraum, die Haupteingangshalle, die durch ein stattliches säulengetragenes Vestibül von der Hauptstraße erreicht wird. Dieser Raum wird auch bei künftigen Erweiterungen der Kernpunkt der Anlage bleiben und zeigt deshalb entsprechende, schon die Zukunft ins Auge fassende Abmessungen. Die Treppenanlage liegt teils innerhalb dieses Zentralraumes, teils in einer rückwärtigen absidenartigen Erweiterung, die im Erdgeschoß eine geräumige Wartehalle aufnimmt. An den Kopfenden ist je eine Verkehrtreppe angeordnet.



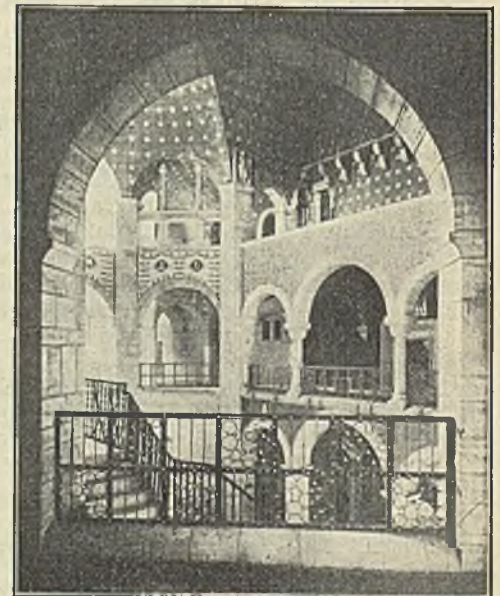
Treppenhalle



Treppenhalle

Abb. 167–169. Amtsgericht Berlin-Wedding

Das Äußere erinnert an frühmittelalterliche Profanbauten. Von besonders bedeutsamer Wirkung ist das Hauptgeschoß, wo die Zusammenfassung der Räume unter Aufgabe regelmäßiger Achsen bemerkenswert ist und das Doppelbogenmotiv den gelagerten Eindruck des Hauses steigert. Von wesentlichem Einfluß auf die Wirkung des Bauwerks ist das Material. Die Architekturteile sind aus bayrischem Kalkstein aus der Nähe von Rothenburg a. d. T., die Flächen aus einem kleinschichtigen Rogenstein hergestellt, welcher letzterer direkt vom Maurer vermauert wird. Es ist bemerkenswert, wie trotz der Verschiedenartigkeit der Schichthöhen eine regelmäßige Lagerung erreicht wird, die für die ruhige



Treppenhalle

Abb. 170–172. Landgericht III in Charlottenburg

Erscheinung zweifellos von Bedeutung ist. Trotz der fast gesuchten Einfachheit ist ein lebhafter Wechsel im Detail vorhanden, so daß keine Säule in ihren Einzelformen wiederkehrt. Das Innere ist unter Verwendung des Muschelkalks von Königs-Lutter hergestellt, der eine sehr feine Bearbeitung zuläßt und doch infolge der eingesprengten Muscheln eine lebhaft

wirkung erreicht. Durch Anwendung der Farben, die aber den Werkstein freiläßt, ist die ernste Wirkung gemildert. Es sind im allgemeinen lichte Töne gewählt und zwar unter Wahrung des elfenbeinfarbenen Grundtones der zu dekorierenden Putzfläche. Auch die mit Tonnen überwölbten Verhandlungssäle sind farbig behandelt.

(Fortsetzung folgt)

## Zur Frage der künstlerischen Gestaltung der Eisenbauten

von  
Professor August Tiede in Berlin

Mancherlei Anzeichen weisen heute auf eine erhöhte Wertschätzung des Eisens als eines wichtigen Materials für die Lösung zeitgemäßer Bauaufgaben hin, das analog dem natürlichen und dem künstlichen Baustein bestimmt sein dürfte, eine neue dritte Stufe in der fortschreitenden großen Entwicklung aller Kunsttätigkeit in der Welt, nach Abschluß der alten und der mittelalterlichen Perioden, zuzufügen.

Die Benutzung des Eisenmaterials zu großartigen Brücken und Raumbedeckungen mächtiger Hallen ist seit Jahrzehnten schon gepflegt worden. Jetzt aber entstehen, insbesondere in Amerika, menschliche Behausungen von erstaunlichem Umfange in Eisenbau.

Damit ist die Frage nach ästhetischen Rücksichten bei der Durchbildung der Eisenbauten für den Baukünstler wie für den Ingenieur in eine starke Bewegung gekommen, welche zu Aussprachen führte darüber, wie diese Rücksichten in höherem Maße zur Geltung kommen möchten.

Die Verwendung des Eisens im Fortschritt der Zeit auf allen Gebieten menschlicher Betätigung und Bewegung für außerordentliche Leistungen leitet mehr und mehr die Ingenieurwissenschaft dahin, die dem Eisen innewohnende, latente statische Kraft, die „Zugfestigkeit“, auszunützen. Die zunächst rein wissenschaftliche Arbeit für solche strukturellen Durchbildungen setzte bisher neben der sicheren Konstruktion das Minimum von Materialaufwand als zu erstrebendes Ziel. Ein nüchterner Nützlichkeitsstandpunkt herrschte in scharfem Gegensatz zu allen überkommenen Schönheitsbegriffen in der Baukunst. Ein ästhetisches Gefühl für das statische Festigkeitsmoment, für die Sicherheit des Bestandes der Bauten wurde durch die nötigen geringen Dimensionen der Bauglieder bei der Betrachtung von Eisenbauten in der Seele der Beschauer noch nicht ausgelöst. Alle die sich im Besitze von künstlerischem Empfinden wähten, lehnten vorerst jeden Gedanken an einen Kunstwert solcher Bauten ab. Es fehlte ihnen der rechte Maßstab für die Beurteilung.

Nur allein ein Bauwerk der neueren Zeit, das sich frei und bodenständig erhebt, hat sich jetzt nach jahrzehntelangem Bestehen zu solcher Wertschätzung durchgerungen bei allen Einsichtigen — der Eiffelturm in Paris. Auf der letzten großen Ausstellung galt der Eiffelturm allgemein als *pièce de resistance*. Die Linienführung der äußeren Gestalt des überaus gewaltigen Werkes, die Empfindung der Sicherheit seines Standes und die feste Einwurzelung in den Grund und Boden erwirkte für den Bau einen vollen ästhetischen Eindruck. Er wurde allgemein lebhaft empfunden. Die ungewohnten, geringen Dimensionen der Eisenteile lernte man übersehen gegenüber der breit sich ausschwingenden Stützgliederung und durchaus als wirksames Schönheitsmoment begreifen. Diese Außenlinien in ihren Verbindungen zahlloser Stäbe und Gurtungen geben in der Tat den Eindruck einer vollen Masse und damit ein Gefühl der Sicherheit, das sich in ästhetische Befriedigung umsetzt.

Eisenbauten erscheinen den Aesthetikern zunächst also als der unbegreiflichste Wirrwarr von Linien, bieten ihnen einen spinnwebartigen unverständlichen Anblick. Sie werden nicht in den Vergleich mit Steinbauten, ja nicht mit Holzbauten gestellt, welche durch Massenwirkung und vornehmlich durch den Gegensatz der Masse zu den Maueröffnungen, sozusagen wie in wohlklingenden Rhythmus ausklingen.

Zur richtigen Beurteilung des Wertes der Eisenkonstruktionen fehlen den Nichtfachleuten zurzeit noch alle Kenntnisse der charakteristischen Momente der Konstruktionen und die Begriffe der eigenartigen Kraftleistung des neuen Materials, welche im Gegensatz stehen zu altgewohnter Anschauung der Wirkung der Bauten des Altertums und des Mittelalters, die durch ihre Massen sich dem Auge mit Sicherheit und Klarheit genießbar machen und an deren Erscheinung die Schönheitsbegriffe nach jahrhundertlanger Übung sich überall eingelebt und ausgebildet haben.

Die kühnen Bestrebungen der Ingenieure, die aus den Zweckbestimmungen und den wirtschaftlichen Bedürfnissen der Neuzeit hervorgegangen sind, erfordern die umfassendste Kenntnis der Resultate naturwissenschaftlicher Studien und der abstrakten mathematischen Probleme.

Die daraus abgeleitete Technik ist in den Vordergrund der menschlichen Arbeit hinausgerückt und für sie konnten in der kurzen Spanne Zeit wohl noch nicht in breiten Volkskreisen neue entsprechende ästhetische Begriffe sich absetzen, um die Frage nach der Schönheit oder der Häßlichkeit der Ingenieurwerke abzuklären und allgemein anerkannte Urteile zu zeitigen. Es kann noch nicht durch Allgemeinbesitz der Kenntnis der für das Eisen in Frage kommenden statischen Momente, wie sie für die Leistungen des Stein- und Holzmaterials seit altersher gewohnheits- und erfahrungsgemäß bekannt, den Menschen in Fleisch und Blut übergegangen sind, ein Verständnis der großen Verwendbarkeit und des notwendigen Gebrauches des Eisens für die neue Baukunst im Volke aufgegangen sein. Die Menschen loben zu schnell und fordern zu viel. Man erwäge, welche jahrhundertlange Frist der Uebergang von der alten Kunst in die mittelalterliche brauchte.

Es muß aber auch bei dem Durchdenken der vorliegenden Frage nicht verschwiegen werden, daß die Ingenieure in dem hohen Bewußtsein ihrer kulturfördernden Arbeit und des reichen Schatzes ihres

Wissens, der Freude Arbeit und Wissen zum Heile der Menschen zu üben, fast bewußt es ablehnen, ihr Werk mit Bedingungen, wie sie der Schönheitsbegriff gibt, durchdringen zu lassen und wenn die Ueberfülle ihrer eigenen Leistung in der Sache ihnen die Kraft nimmt, selbst die Schönheitsforderungen für die Bauten zu erfüllen, es ablehnen, zur Durchführung des Schönheitsbegriffes bei ihren Werken die kundige Mitarbeit von Künstlern herbeizurufen, damit ihr Werk vollendet und auf die Höhe eines Kunstwerkes gehoben werde, gleich den Schöpfungen, die uns aus der Vergangenheit überkommen sind. Ohne Frage wird zugestehen sein, daß für die Lösung jeder bautechnischen Aufgabe, auch der für den Eisenbau gestellten, sich vielfache Möglichkeiten ergeben. Wozu wären die heutigen Wettbewerbe eingeführt? Es ist also ein künstlerisches Urteil zwischen vielen Lösungen einer Aufgabe hinsichtlich der Auffindung der besten Lösung im ästhetischen Sinne möglich. Und ferner ist die Frage zu stellen, ob der Ingenieur sein Wissen heute schon so weit ausgedehnt hat, daß am Beginn der Ausnutzung des Eisens für Bauzwecke, die einfachste der Möglichkeiten des Eisenbaues, die natürlichste Ausnutzung des neuen Materials selbst genügend erkannt ist und etwa durch Mitarbeit des Künstlers das Werk im höchsten Sinn so hingestellt werden kann, daß eine logisch und gesetzmäßige Durchdringung der Konstruktionsarbeit, wie sie das Altertum und das Mittelalter in ihren Stein- und Holzbauten überliefert haben, heute schon erreicht ist. Jeder Tag bringt neue Konstruktionssysteme hervor und man kann wohl fragen, ob die vollkommenste Lösung der Eisenverbindungen für die äußerste Leistung der dem Eisen innewohnenden statischen Kraft entwickelt ist, wie einst im Altertum die statische Kraftäußerung des monolythen Steinbalkens (Bruchfestigkeit) für die horizontale Deckung als ein logischer, den Naturgebilden völlig entsprechender Organismus ausgelöst wurde — wie im Mittelalter aus natürlichen oder künstlich geformten Gewölbesteinen der Bogenbau (Druckfestigkeit) sich bildete. Nach diesen Analogien muß der Ingenieur die Eigenart der Zugfestigkeit des Eisens zur Grundlage eines neuen Baustils für die Zukunft anstreben und durch Bewältigung des Materials die natürlichste Ausnutzung seiner eigenartigen Kraft gewinnen. Eine geniale Lösung dieser Aufgabe muß gefunden werden. Frei von dem sinnverwirrenden Spuk dogmatischer Lehrsätze, frei vom Trieb jeder breit sich vordrängenden Persönlichkeit, wie solche heute oft reklamenhaft und oft auch in höchst geschickter Formgebung sich zeigt, muß durch das Studium der Analogien in der Kunstentwicklung der Vorzeit die Kraft zur Arbeit an den neuen Zeitaufgaben erworben und jedes entnervende Genießen der Darbietung von sogenannt persönlicher Kunst, die verständnislos für die hohen Werte der Arbeit in der Vergangenheit schafft, ferngehalten werden. Nur in ernster Vertiefung des Studiums ist der Weg zur Erhebung der Baukunst zu neuer klassischer Form gegeben und dieser Weg führt einfach hin zum Studium der Organisation von Naturgebilden. Das Anschauen dieser Gebilde war im Altertum die Lehrerin der Künstler und aus dieser Anschauung erwuchs der vollendete Organismus des dorischen Tempels. Die Günstlinge der Götter, die Hellenen, schufen ihn in Kenntnis alter Werte, die ältere Völker vor ihnen erarbeitet hatten. In Durchdringung dieser früheren Formen mit ihrer eigenen geistigen Potenz bauten die Hellenen den dorischen Tempel als ihr eigenstes Werk auf. Mit dem ihnen gegebenen Material haben sie das Höchste erreicht, was das strengste Bildungsgesetz nur immer als Analogon zu den Naturbildern erschaffen konnte. Keine Gliederung des Baues war überflüssig — bloß dekorativ, keine durfte fehlen, ohne den logischen Rhythmus, der die Harmonie des Kunstwerks erfüllt, zu stören.

Und noch einmal in der Geschichte der Baukunst zeigte der Gewölbbau im Mittelalter die natürlichste Ausnutzung der Druckfestigkeit des Gewölbesteins im Bogenbau mit seinen nötigen Widerlagsspannungen und der lotrecht wirkenden Auflast der Fialen an den Kräftekonfliktstellen des Bausystems. Wie im Altertum die Bruchfestigkeit wurde im Mittelalter die Druckfestigkeit das grundlegende Moment des Baustils.

Jetzt stehen die Schaffenden, Ingenieure wie Baukünstler, vor der neuen Aufgabe, der Bewältigung der dritten statischen Kraft, der Zugfestigkeit, der Eigenart des Eisens, und analog der Stilentwicklungen im Altertum wie im Mittelalter müssen die Meister die dem neuen Material beiwohnenden Fähigkeiten erkunden und zu Baustystemen das Material verbinden lernen, einfach in ihrer Struktur, wie die horizontale Decke des Altertums oder der weithin gespannte Bogen des Mittelalters, um für die Bauaufgaben der Neuzeit klassische Lösungen zu erfinden.

Aus dem Studium der Entwicklung der Baukunst der Vergangenheit also kann allein nur die Lösung der neuen Aufgabe erwartet werden. Nicht die Erscheinung von etwas Neuem, Niedagewesenem, vermittelt durch eine überragend sich dünkende Persönlichkeit, wie solche sich heute wohl hin und her in der Kunst ankündigt und hier und dort sich von der öffentlichen Stimme feiern und preisen läßt, kann dem Ernst der neuen Aufgabe genug tun. Der Staat muß an die technischen Schulen weit in Wissenschaft und Kunst hinausblickende Lehrer berufen und ein neues Programm für das Studium

der Baukunst entwickeln, das neben dem ausgedehnten Wissenschaftsbetrieb zur Sache einen freien Ueberblick den Lernenden gibt über die neue Aufgabe und ihr Bildungsgesetz, wie immer es aus dem Studium der Vergangenheit sich sammeln läßt und fernab weist den stümperhaften Eklektizismus, wie er sich heut trotz aller tönenden Rede in den Werken der werktätigen Arbeiter breit macht. Frei von allem Schein und vorurteilslos muß das weite Gebiet der Baukunst überschaut und frei das Auge geöffnet werden für die Aufgaben der Neuzeit und das neue Material, das Eisen, das zur Erfüllung der neuen Aufgaben sich darbietet, um es recht zu erkennen und zu bewältigen.

## Ausstellung München 1908

von Baurat Alfred Bürde in Berlin

Die Isarstadt rüstet sich zur „Ausstellung München 1908“. Was will und bedeutet diese Ausstellung? Darüber geben die amtlichen Mitteilungen der Ausstellungsleitung, die seit dem November vorigen Jahres in zwangloser Folge erscheinen, eingehende Auskunft.

Wenn das, was hiernach angestrebt wird, wirklich zur Ausführung kommt, so bedeutet das eine Kulturarbeit von hervorragendem Werte. Denn Förderung unserer künstlerischen Kultur auf allen Gebieten modernen Lebens und das Bestreben die Kluft, die jetzt noch so häufig zwischen Kunst und Leben klafft, zu überbrücken, das soll als das Hauptziel dieser Ausstellung angesehen werden.

In Nr. 1 der obengenannten Mitteilungen setzt Richard Riemerschmid in einem einleitenden Artikel auseinander, wie bei den großen Entwicklungen, die in den letzten Jahrzehnten unsere Städte, unsere öffentlichen und privaten Unternehmungen, das Leben der Großstadtbewohner in und außer dem Hause genommen haben, in viel höherem Grade das Bedürfnis nach äußerem Schein und Prunk, als das reiner Sachlichkeit und einer organischen Durchbildung maßgebend war. Erst in der letzten Zeit haben sich immer lauter Stimmen gegen diese Richtung unseres Leben erhoben und sind auch in der Praxis Hebel angesetzt worden, bessere Zustände auf vielen Lebensgebieten herbeizuführen.

Hierfür soll nun auch diese Ausstellung eintreten und zeigen, „daß nicht fürstlicher Prunk, der mit unzulänglichen Mitteln erstrebt wird, Behaglichkeit in den Wohrraum bringt“.

Man soll dort sehen, daß auch ein Fabrikraum eigenartige Schönheit haben kann, daß sich mit einfachsten Mitteln Behaglichkeit auch für den kleinen Mann erreichen läßt, daß Maschinenarbeit nicht geschmacklos zu sein braucht und daß eine sorgfältige, gediegene Arbeit, die mit künstlerischem Gefühl hergestellt ist, das dauerhafteste für den Gebrauch und das dauernd zusagende für ein gesundes Empfinden bietet und damit auch wirtschaftlich gerechtfertigt und preiswert erscheint.

Also aufklärend und erzieherisch für Künstler, Handwerker und Publikum soll die Ausstellung sich geben und dahin wirken, daß nicht mehr die Mode des Tages in erster Linie für die Industrie und besonders für das Kunsthandwerk maßgebend sein soll, sondern die alten guten Grundsätze der Gediegenheit und Sachlichkeit in Form und Farbe. Das sind Ziele, die als gesunde von jedem einsichtigen Freunde unserer Kulturentwicklung begrüßt werden müssen.

Hoffen wir, daß es gelingt, die hochgespannten Erwartungen, die mit diesem Programm geweckt sind, auch wirklich zu erfüllen, und daß sich der Münchener Boden, der mit einem stark betonten, aber nicht unberechtigten Selbstbewußtsein als besonders geeignet für die Durchführung der Programmforderungen gepriesen wird, als fruchtbar erweist. Die Ausstellungsleitung läßt es sich angelegen sein, diese ihre Ziele durch die Künstler, die sich ihren Bestrebungen angeschlossen haben, in enger Fühlung mit Industrie und Handwerk zu verwirk-

lichen und hat mit Rücksicht hierauf weise Beschränkung darin gezeigt, daß nur solche Unternehmer, die in München ihren Hauptbetrieb haben, die Ausstellung besichtigen dürfen. Dadurch ist von vornherein eine ständige Kontrolle der Aussteller durch die Künstler und die Aufrechterhaltung einheitlicher Grundsätze ermöglicht.

Für die Ausstellung ist durch die Stadtgemeinde München ein umfangreiches Gelände, das sich auf der Theresienhöhe hinter der Ruhmeshalle mit der Bavaria bis zum Pschorr-Ring ausdehnt, erworben worden. Mit Einbeziehung des Bavaria-Parkes umfaßt es 23 ha. Ferner soll die Theresienwiese davor, die 43 ha groß ist, für die Ausstellung mitbenutzt werden. Auf diesem Gelände sollen sich die Gebäude für die Ausstellung als ständige Bauten in dauerhafter Ausführung um Parkanlagen zu reizvollen Gruppen gelagert erheben. Nichts Provisorisches, keine Kulissenarchitektur. Der Haupteingang befindet sich auf der Theresienhöhe dicht neben der Bavaria. Die Eingangsbauten und das Verwaltungsgebäude daneben werden nach Entwürfen der Architekten Gebrüder Rank ausgeführt.

Nördlich davon liegt der Vorführungsring für landwirtschaftliche und sportliche Vorführungen, umgeben von niedrigen Hallenbauten, denen sich gegen Westen die wichtigen Hauptausstellungsbauten anschließen. Diese Ausstellungsbauten sind nach Abhaltung einer öffentlichen Ideenkonkurrenz dem Stadtbauamt in Auftrag gegeben. Den westlichen Abschluß des Grundstückes bildet die Hauptrestauration nach Entwürfen des Professors Emmanuel v. Seidl. Südwestlich vom Haupteingange erhebt sich nach Entwürfen von Professor Littmann ein kleiner Theaterbau, in dem vom Königlichen Hofschauspiel Stücke aufgeführt werden sollen, deren szenische Bilder, Kostüme usw. nach den Entwürfen Münchener Künstler hergestellt werden. Auch hier sollen bemerkenswerte Versuche gemacht werden, den reinen Kern des Dramas in einem einfacheren künstlerischen Rahmen ohne szenische Ueberladung zu geben und dadurch eine um so feinere künstlerische Wirkung zu erzielen. Neben den vorerwähnten größeren Gebäudegruppen sind noch eine Anzahl kleinerer Bauten für verschiedene Zwecke geplant, deren Ausführung durchweg in die Hände bewährter Münchener Architekten gelegt ist. Für die durch die Stadtgemeinde zur Ausführung kommanden Arbeiten sind 3 Millionen Mark bewilligt, außerdem sind 390 000 Mark aus verschiedenen Fonds für plastischen und malerischen Schmuck bereit gestellt.

Neben diesen Bauten und ihrem Inhalt wird es natürlich auch sonst nicht an den üblichen Anziehungen für eine große Ausstellung fehlen. Im Mai sollen die Pforten der Ausstellung sich öffnen. Sie wird einen reichen Strom von Besuchern in die schöne Isarstadt locken, die ja auch sonst in ihrer neueren künstlerischen Ausgestaltung so viele Anregungen bietet. Möge dem Unternehmen, dessen Ziele wir als des Schweißes der Edlen wert anerkennen, ein voller Erfolg beschieden sein.

## Vermischtes

Im Verein für Eisenbahnkunde sprach am 11. Februar d. J. Herr Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Denicke über die **Anatolische Bahn**. In Kleinasien bestehen zurzeit sechs verschiedene Bahnunternehmen, wovon sich drei in deutschem oder doch vorwiegend in deutschem Besitz befinden. Die Anatolische Eisenbahn, die im Westen begriffene Bagdadbahn und die Bahn Mersina—Adana. Von den übrigen drei ist die Smyrna—Aidin-Bahn mit einer Länge von rund 520 km in englischem Besitz. Sie erhält keine Einnahme-Garantie seitens der Türkei, wirft aber trotzdem eine genügende Rente ab, da sie zum größten Teil sehr fruchtbare Gegenden durchzieht. Die zweite, die Smyrna—Kassaba-Bahn, ist in französischem Besitz. Ihre Länge beträgt rund 510 km; diese bezieht eine Einnahme-Garantie seitens der türkischen Regierung. Die letzte Bahn, Mudania—Brussa, ist von untergeordneter Bedeutung. Während alle übrigen Bahnen normalspurig sind, hat die letztere nur 1,0 m Spurweite.

Von der Anatolischen Bahn war das erste Stück Haidarpascha (gegenüber Konstantinopel) bis Ismidt bereits Anfang der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts erbaut. Dieses Stück wurde 1888 bei der Genehmigung zum Weiterbau von der Deutschen Bank mitübernommen. Bis 1896 wurden die weiteren Linien Ismidt—Eskischehir—Angora und Eskischehir—Konia hergestellt, so daß das Gesamtnetz jetzt

1032 km lang ist. Angelegt sind hierin 176 Millionen Francs, und zwar 140 Millionen 5%ige Obligationen und 36 Millionen Aktien, die mit Ausnahme eines Jahres stets wenigstens 5% Dividende gegeben haben.

Das Ausfuhrgut der Bahn ist vorwiegend Gerste und Weizen, die über die drei Häfen Ismidt, Derindje und Haidarpascha ausgeführt werden. Die beiden letzten sind mit allen modernen Anlagen und Getreidespeichern versehen; sie haben am Kai eine Wassertiefe von wenigstens 8 m. Mit dem Ausfall der Ernte sind die Einnahmen sehr schwankend; die Türkei garantiert daher der Bahn eine Brutto-Jahreseinnahme, die für die verschiedenen Abschnitte der Bahn zwischen 10300 und 15000 Francs für das Kilometer beträgt.

Zum Schluß brachte der Vortragende noch einige Mitteilungen über die **Bagdadbahn**. Das Abkommen über ihre Genehmigung ist am 21. Januar 1902 zustande gekommen. Die Bahn wird von Konia über Adana, Mossul und Bagdad bis El Kneid am Persischen Meerbusen rund 2400 km lang werden. Sie soll als erstklassige Schnellzugsbahn ausgebaut werden; der Oberbau wird daher auch schwerer als der der Anatolischen Eisenbahn. Bis jetzt ist von der Bagdadbahn erst das erste 200 km lange Stück gebaut und in Betrieb genommen; wann der Weiterbau in Angriff genommen werden kann, ist zurzeit nicht zu übersehen.