



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

Nummer 51

Berlin den 19. Dezember 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

## Entwurf zu drei Plätzen

Monatswettbewerb im Architekten-Verein zu Berlin zum 12. Oktober 1908

mitgeteilt vom

Stadtbauinspektor E. Fichtner in Berlin

**A**ufgabe: Durch einen Fluchtlinienplan sind auf einem größeren Gelände die Achsen der Straßen und deren Einteilung festgelegt. An drei Stellen des Planes treffen mehrere Straßen zusammen, und es sollen hier Plätze geschaffen werden.

In dem Plane, der durch die Bibliothek des Vereins kostenlos zu beziehen ist, sind alle erforderlichen Maßangaben eingetragen, auch die größten Abmessungen, innerhalb deren die Plätze eine beliebige Form erhalten dürfen, angegeben.

Ebenso sind die Verkehrsverbindungen von elektrischen Straßenbahnen angedeutet, die für absehbare Zeit genügen werden.

Die Entwürfe für die Plätze sollen in einen Plan im Maßstabe 1:1000 eingetragen, auch soll angegeben werden, in welcher Weise die Verkehrswege geplant sind, mit besonderer Rücksicht darauf, daß nach Möglichkeit eine glatte Abwicklung des großstädtischen Verkehrs herbeizuführen ist. Dem Plane ist ein Erläuterungsbericht, der die Regelung des Verkehrs auf den drei Plätzen eingehend beschreibt, beizufügen.

Es waren rechtzeitig 2 Entwürfe eingegangen, über die folgendes zu bemerken ist:

### I. Kennwort „Oktober“

A. Die Platzgestaltung und Straßenanlage. Der Herr Verfasser hat als Abmessungen sämtlicher 3 Plätze die in der Unterlagszeichnung angegebenen Höchstmaße angenommen und darnach die Straßeneinmündungen und Baufluchtlinien festgelegt.

Dadurch hat der Platz A nach Norden hin eine Ausspitzung erhalten, die leicht zu vermeiden gewesen wäre, wenn hier das Höchstmaß von 100 m auf etwa 65 m gebracht wäre.

Dann hätte auch die hier an den Häusern entlang projektierte Straße in Fortfall kommen können und an ihre Stelle wäre die nächst liegende Querstraße getreten.

Dasselbe gilt für Platz C, wo die Höchstmaße von je 100 m auf 80 bzw. 82,5 m hätten reduziert werden können.

Hier wäre auch größere Sparsamkeit hinsichtlich der Anlage der Diagonalstraßen über den Platz zweckdienlich gewesen.

Der Herr Verfasser hat sämtliche auf den Platz mündenden Straßen über diesen hinweggeführt. Es können aber sehr gut die von e nach d führenden Diagonalstraßen, wie auch das kurze Straßenstück, das von f nach der Platzmitte führt, wegfallen, damit der Last- und Wagenverkehr möglichst auf die Ringstraßen geleitet werde.

Für die Form von Platz B ist eine Ellipse gewählt und ihm dadurch eine gefällige Gestalt gegeben. Nicht unbedingt erforderlich sind auf diesem Platze die Querstraßen von c nach d, da die Umfahrung des Platzes keinen übergroßen Zeitverlust

verursacht und die Einheitlichkeit der Fahrrichtung um den Platz herum ein großer Vorzug gegenüber der Durchquerung mehrerer Fahrrichtungen ist.

B. Die Gleisanlagen. Stellt man Betrachtungen an über den Verkehr auf den vom Herrn Verfasser entworfenen Gleisanlagen, abgetrennt von dem sonstigen Fuhrwerksverkehr, so kann die geplante Anordnung der Verkehrslinien und ihrer Verbindungen, wie sie in der Aufgabe vorgeschrieben war, als wohldurchdacht bezeichnet werden.

Anderes ergibt sich aber im Verhältnisse der Gleisanlagen zum Fuhrwerksverkehr.

Es ist als nicht zweckmäßig anzusehen, daß die Gleise in fast allen Straßen ohne Mittelpromenade auf die Häuserseite gelegt sind. Es scheint, daß die schematische Darstellung der Gleise auf der Unterlagszeichnung zu dieser Auffassung Anlaß gegeben hat.

Es ist sehr wohl anzunehmen, daß viele Fuhrwerke an der Häuserseite Halt machen, dann ist der Straßenbahnverkehr gesperrt.

Ein Verschieben nach der Mitte der Straße hin, hätte diesen Uebelstand behoben.

Noch mehr aber wäre es erwünscht gewesen, wenn der Herr Verfasser die reichlich groß bemessenen Plätze selbst für Gleisanlagen ausgenutzt hätte; dann wären die Straßen um die Plätze herum sofort in ihrer ganzen Breite lediglich dem Fuhrwerksverkehr zugewiesen, und nur dort, wo die Gleise die Ringstraßen kreuzen müssen, hätten diese den Wagenverkehr behindert. Ganz besonders günstig wäre eine solche Verlegung der Gleise für den Platz C gewesen. Hier hätte dann eines der beiden Parallelgleise auf der Südwestseite fortfallen können.

Es kann wohl angenommen werden, daß der Herr Verfasser bei einem längeren Bearbeiten der Aufgabe auch auf eine solche oder ähnliche Lösung gekommen wäre.

Auf die Mindestmaße der Kurvenradien hätte mehr Rücksicht genommen werden sollen.

Der Entwurf ist fleißig und durchdacht bearbeitet und könnte als Grundlage einer guten Lösung der Aufgabe dienen. Der Erläuterungsbericht ist kurz und klar.

### II. Kennwort „Ohne Verkehrskommando“

A. Platzgestaltung und Straßenanlage: Der Herr Verfasser hat mit Ausnahme des Platzes A für die Abmessungen der Plätze die Höchstmaße der Unterlagszeichnung angenommen, nur bei Platz A hat er das eine Höchstmaß der Längsachse um 25 m verringert.

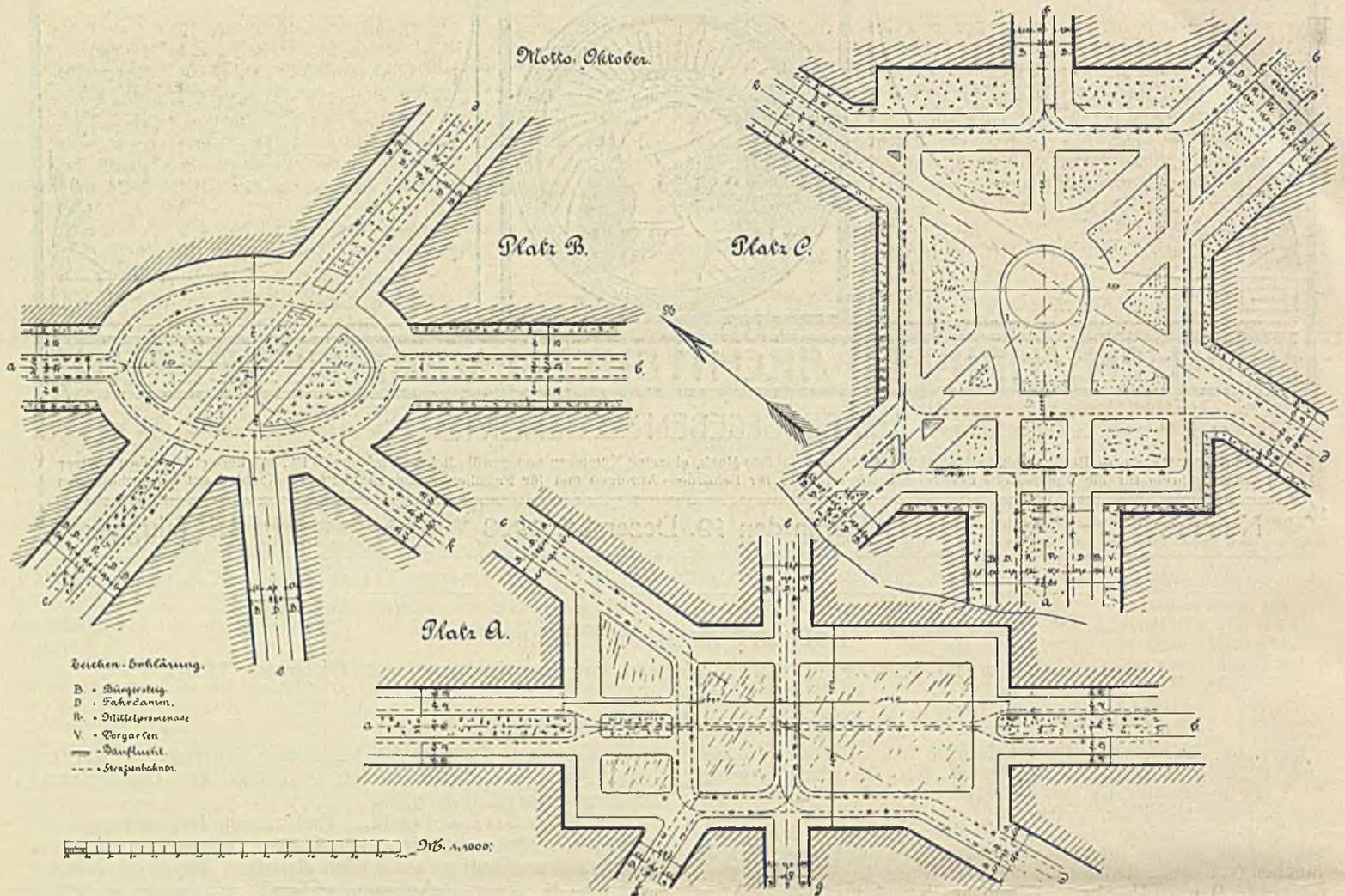


Abb. 490. Kennwort: „Oktober“. Verfasser: Regierungshauptführer, Dipl.-Ing. Paul Scheunemann in Stettin.

Es fehlen auf der Zeichnung sämtliche Maßangaben. Auf allen 3 Plätzen sind in ihrer Mitte an den Ecken abgerundete Flächen zur Herstellung von gärtnerischen und architektonischen Anlagen geplant, ohne jede Rücksicht auf die zwischen diesen Rasenplätzen und den Bürgersteigen dadurch entstehenden Straßendämme.

Es sind auf diese Weise Straßendämme bis zu 33 m Breite entstanden.

Wenn auch an einzelnen Stellen zur größeren Bequemlichkeit für den Fußgängerverkehr Inselferrons angeordnet sind, so genügen diese doch nicht, um sagen zu können, daß die Frage der Regelung des Fußgängerverkehrs genügend gelöst sei. Die Mittelpromenaden sämtlicher mit solchen versehenen Straßen hätten zu dem Zwecke bis zu 10 m weiter vorgezogen werden können, ohne den Wagenverkehr irgendwie zu beeinträchtigen.

Dadurch, daß der Herr Verfasser Straßendämme von außerordentlicher Breite geschaffen hat, ist noch nicht bedingt, daß sich der Wagenverkehr bequem abspielt. Dieser bedarf eines bestimmten Richtungszwanges, sonst wird er willkürlich.

Auf den 3 Plätzen sind Fahrdammflächen vorhanden, die größer sind als Kreise von 32 bis 44 m Durchmesser, also an sich schon kleine Plätze bilden.

B. Die Gleisanlagen. Bei dem Entwurfe der Gleisanlagen sind grundlegende neue Ideen nicht zu erkennen. Gut ist, daß die Gleise auf den Plätzen, soweit dies anging, eng um den gärtnerischen Platzteil geführt sind; dadurch ist die Hausseite der Ringstraßen von jedem Straßenbahnverkehr frei geblieben.

Auch hier scheint der Herr Verfasser sich durch den der Aufgabe zugrunde liegenden schematischen Plan gebunden gefühlt zu haben, die Gleise in den zu den Plätzen führenden Straßen ohne Mittelpromenade auf die Häuserseite zu legen. Die Gleisskizze auf dem Plane war nur als Schema anzusehen.

Trotz einzelner Vorzüge des Projekts und der anerkanntenswerten Ausarbeitung des Erläuterungsberichts konnte mit Rücksicht auf die grundsätzlichen Bedenken der Entwurf für die Erteilung eines Preises nicht in Betracht kommen.

Für den Entwurf mit dem Kennwort „Oktober“ wird die Erteilung eines Vereinsandenkens beschlossen.

## 100 Semester

1858—1908

Am 20. September d. J. hatten sich 15 alte Herren, ehemalige Studierende der Königlichen Bauakademie, zur Feier des 100. Semesters in Berlin vereinigt. Von den 173, die im Oktober 1858 gleichzeitig die Akademie bezogen, konnten nur 25 als noch lebend ermittelt werden, von denen 10 teils durch Krankheit, teils aus anderen zwingenden Gründen dem Feste fernbleiben mußten.

Die Feier begann mittags 1 Uhr mit dem Besuche der alten Bauakademie; alte Freunde, die sich seit Jahren nicht gesehen hatten, fanden sich hier wieder und drückten sich in der Erinnerung an die fröhliche Studienzeit die Hände. Nach-

dem die veränderten und doch wohlbekannten Räume durchwandert waren, fuhr man nach Charlottenburg zur Technischen Hochschule, die etwa 2 Stunden mit großem Interesse in ihren Haupträumen besichtigt wurde, wobei Herr Professor Kühn, ebenfalls ein Semestergenosse, namentlich den Kollegen, die zum ersten Male dort waren, mit liebenswürdiger Ausdauer über alles Wissenswerte Auskunft erteilte.

Um 4 Uhr begann das gemeinsame Essen im Motivhaus. Es waren schöne Stunden, die die alten Bekannten hier miteinander verlebten. Heitere Erinnerungen aus der Jugendzeit wurden ausgetauscht, mit Wehmut der Dahingegangenen ge-



dacht und freundliche Grüße den noch lebenden Abwesenden zugerufen. Jeder der Teilnehmer empfand es mit Freude und mit Recht als eine Gunst des Schicksals, an dem seltenen Feste teilnehmen zu können, und manches Glas wurde auf ein nochmaliges frohes Wiedersehen geleert. Einstimmig wurde eine Wiederholung der Feier nach weiteren 5 Semestern beschlossen, mit deren Vorbereitung schon jetzt ein Ausschuß, bestehend aus den Kollegen Schwartz, Kühn und Haaßengier, betraut wurde.

Nach dem letzten Gange fand eine photographische Aufnahme statt, die in dem vorstehenden Bilde gegeben ist. Links quer vor sitzt der Ober- und Geheime Regierungsrat Hering, daneben von links nach rechts an der unteren Seite der Tafel Geheimer Baurat Hacker, Geheimer Baurat Professor Kühn, Regierungs- und Baurat Menzel, Geheimer Baurat Hirt, Geheimer Baurat Bothe, Stadtbaurat Kubale; auf der anderen Seite von rechts beginnend: Regierungs- und Baurat Gudden, Regierungs- und Baurat Lobach, Geheimer Baurat Reuter, dahinterstehend: Geheimer Baurat Schwartz, der Wirkliche Geheime Oberbaurat Eisenbahndirektions-Präsident Haaßengier, Oberbaurat Wilde, Baurat Bohl, Baurat Wächter.

Bis nach 8 Uhr saß man fröhlich beisammen, um dann anderswo den Tag bei einem Glase Bier zu beschließen.

Zu dem folgenden Tage, für den eine Besichtigung der

großen Döberitzer Heerstraße vorgesehen war, hatte der zunächst wohnende Kollege Wächter zu einem kleinen Frühstück eingeladen, zu dem sich 10 der Herren pünktlich einfanden. An der reichbesetzten Tafel, an der zu aller Freude auch die liebenswürdige Frau des Hauses Platz genommen hatte, gingen schnell 2 Stunden dahin. Mit herzlichem Dank verabschiedete man sich, um den bereitstehenden Kremser zu besteigen, der die Festgenossen dem Stößensee zuführte, wo die im Bau begriffene große Brücke und der anschließende hohe Damm, dessen Herstellung wegen des moorigen Untergrundes bedeutende Schwierigkeiten verursacht hatte, großes Interesse erregten. Der den Bau leitende Regierungsbaumeister, der sich freundlicherweise der Fahrt angeschlossen hatte, gab überall erschöpfende und dankenswerte Auskunft.

Von hier aus begab man sich nach dem in der Ausführung begriffenen Renn- und Sportplatz nebst Stadion, der mit seinen großartigen Anlagen die Aufmerksamkeit der Herren über eine Stunde in Anspruch nahm. Programmäßig um 6 Uhr traf man wieder am Reichskanzlerplatz ein. Mit nochmaligem Dank an den Kollegen Wächter oiltten nunmehr die Festgenossen mit der Untergrundbahn Berlin zu.

Die Festtage waren zu Ende, die alten Freunde und Kollegen nahmen Abschied voneinander und drückten sich die Hände mit einem herzlichem: Auf Wiedersehen.

## Sammlung eines Verbandsvermögens

vom

Geschäftsführer des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine Regierungsbaumeister a. D. Franz Franzius

Die 37. Abgeordneten-Versammlung des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine zu Danzig hat sich in ihrer ersten Sitzung am 29. August durch einen Beschluß von voraussichtlich sehr weittragenden Folgen zu den meisten ihrer Vorgängerinnen in einen Gegensatz gestellt; sie tat den ersten Schritt hierzu, indem sie die vom Vorstande beantragte Erhöhung der von den Einzelvereinen zu den Verwaltungskosten des Verbandes beizusteuern den Beiträge einstimmig annahm, und den zweiten noch viel wichtigeren, als sie den Ausführungen des Vorstandes beipflichtete, daß für die Zukunft des Verbandes, für seine Stellung im Kreise ähnlicher beruflicher Organisationen für die Durchführung seiner wissenschaftlichen Arbeiten jeder Art, für seinen eigenen Ausbau vor allem eins notwendig sei: die Schaffung eines Verbandsvermögens.

Wenn auch die Abgeordneten der Verbandsvereine den noch nicht im einzelnen durchgeführten Vorschlag des Vorstandes auf Erhebung einer persönlichen Umlage von allen Verbandsmitgliedern wegen zu großer Schwierigkeiten bei der Durchführung nicht annehmen konnten, so wurde doch der grundlegende Gedanke von ihnen allen als richtig anerkannt und die Einsetzung eines Ausschusses beschlossen, der der Versammlung am 2. Sitzungstage Vorschläge zur Verwirklichung

dieses Gedankens vorlegen sollte. Der Gegensatz zwischen diesen Beschlüssen und den auf früheren Verbandstagungen laut gewordenen Ansichten der führenden Vereinsvertreter besteht nun lediglich in der bedingungslosen Anerkennung der Notwendigkeit eines Verbandsvermögens; gegenüber der bisher geltenden Auffassung, der Verband brauche zur Verfolgung seiner ideellen Zwecke keine materiellen Mittel. Dieser Umschwung aber mußte früher oder später in den Verhandlungen des Verbandes auftreten, und zwar trotzdem seine Zusammensetzung aus Architekten und Ingenieuren im wesentlichen im Laufe der Jahre keine Aenderung erfahren hat. Wohl aber steht der Verband im Beginn einer Uebergangsperiode insofern, als die Vereine, die ihn bildeten, um neue berufliche Abstufungen bereichert sind, so daß für ihn das Feld der seinen Mitgliedern schuldigen Aufgaben gewaltig erweitert worden ist.

Es kann nicht Sache dieser Zeilen sein, alle Aufgaben, die den Verband zurzeit beschäftigen und die in allernächster Zeit an ihn heranreten werden, einzeln aufzuführen; es dürfte aber auch genügen, nur ganz wenige zu nennen, um doch darzutun, wie unbedingt notwendig die erstrebte Gründung eines Vermögensstockes ist. Da ist in erster Linie das Bürgerhauswerk, ein Werk, das in unserer Zeit wiedererwachender Freude an geschmackvoller Ausgestaltung unser engsten Umgebung

