



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

Nummer 4

Berlin den 23. Januar 1909

IV. Jahrgang

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

Alle Rechte vorbehalten

An unsere Mitglieder

Berlin, den 10. Januar 1909

Zur Erledigung des Vereinsbeschlusses vom 13. Januar 1908 und auf Grund der Vorschläge des vorbereitenden Ausschusses ist an Seine Exzellenz den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten inbetreff der Stellung der Baubeamten die nachfolgende Eingabe gerichtet worden.

Der Vorstand
Stübben

Berlin, den 29. Dezember 1908

Eurer Exzellenz

erlaubt sich der Architekten-Verein zu Berlin die folgenden Wünsche der Fachgenossenschaft ehrerbietigst vorzutragen:

Schaffung von Oberbaurat-Stellen bei den Bezirksregierungen;
Umwandlung der Stellen für „dauernd bei den Regierungen beschäftigte Bauinspektoren“ in Regierungs- und Baurat-Stellen;

Beseitigung der bei den Regierungen noch bestehenden Stimmrecht-Unterschiede zwischen Verwaltungsbeamten und Baubeamten;

Fortfall der Ernennung zum „Bauinspektor“ bei der etatsmäßigen Anstellung unter Beibehaltung der Bezeichnung „Regierungsbaumeister“;

Verleihung des Stellenranges der Räte IV. Klasse an die Staatsbaubeamten zu derselben Zeit, in der ihn die gleichaltrigen Regierungsassessoren erhalten;

Umwandlung der Dienststellenbezeichnung „Bauinspektion“ im Bereiche aller Ministerien in die Bezeichnung „Bauamt“.

Indem wir unter Hinweis auf die früheren Eingaben eine Begründung glauben unterlassen zu können, gestatten wir uns, an Eure Exzellenz die ehrfurchtsvolle Bitte zu richten, auf eine Erfüllung der vorgetragenen Wünsche hochgeneigtest hinwirken zu wollen.

In größter Ehrerbietung

Der Architekten-Verein zu Berlin
Stübben E. Kummer Bückner

Christian Havestadt

Am 29. Dezember 1908, mittags 1½ Uhr, ist in seiner Wohnung in Wilmersdorf der Geheime Baurat Christian Havestadt im 57. Lebensjahre nach längerer Krankheit sanft entschlafen.

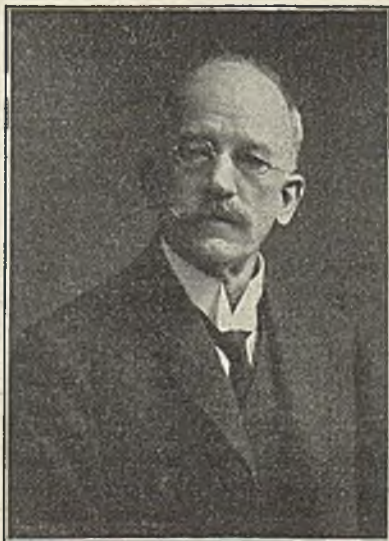
Die Neujahrsglocken waren sein Grabgeläut.

Mit ihm ist einer unserer bekanntesten und tüchtigsten Bauingenieure dahingeshieden.

Sein Name wurde unter den Technikern Deutschlands und weit darüber hinaus überall mit Ehren genannt.

Im reifen Mannesalter, das ihm noch den vollen Genuß seiner Lebensarbeit zu verheißen schien, wurde er abberufen. Trauernd stehen an seiner Bahre mit seinen nächsten Angehörigen seine zahlreichen Freunde.

Dem Architekten-Verein in Berlin, dem er seit 1877, also über 30 Jahre angehört hat, war er stets ein eifriges, tätiges Mitglied. Bis in die letzten Jahre hinein war er, obwohl die eigenen Berufsgeschäfte seine große, unermüdete Arbeitskraft in vollstem Umfange in Anspruch nahmen, in den Ausschüssen, besonders für die Schinkelpreiswettbewerbe, tätig.



Havestadt wurde am 24. Juli 1852 in Emmerich am Rhein geboren, wo sein früh verstorbener Vater als Gymnasiallehrer angestellt war. In jungen Jahren schon kam er in die Provinz Brandenburg, die seine zweite Heimat wurde. Im Frühjahr 1870 legte er die Abiturientenprüfung ab und studierte dann nach beendeter Elevenzeit, die ihn wieder für ein Jahr an den Rhein führte, vom Herbst 1871 bis dahin 1874 das Baufach in Berlin.

Nach dem Bauführerexamen (November 1874) kehrte er noch einmal nach dem Rhein zurück. Zunächst war er bei den Reichseisenbahnen mit dem Entwerfen von eisernen Perrondächern und Brücken und dann vom 1. Oktober 1875 bis 1. November 1876 bei der Ausführung von Stromregulierungs- und Brückenbauten in der Wasserbauinspektion Wesel beschäftigt. Anfang November 1876 kam er zur Vorbereitung für die Baumeisterprüfung nach Berlin zurück, das er seitdem nur noch vorübergehend verlassen hat. Bei dem Schinkelpreiswettbewerb 1877/78 trug er den ersten Preis davon, der ihm nach dem im Mai 1878 bestandenen Examen im Sommer 1878 eine Studien-

reise zur Pariser Weltausstellung, nach Belgien, Holland und Dänemark ermöglichte. Als Baumeister war er dann bis Oktober 1882 im Dienste der Ministerialbaukommission, im Ministerium der öffentlichen Arbeiten und beim Königl. Hofmarschallamt mit Entwurfsarbeiten und mit der Ausführung von Wasserbauten betraut. Nebenbei entfaltete er eine umfangreiche Lehrtätigkeit als Assistent bei den Professoren Brandt, Schlichting und Winkler und als Privatdozent an der Bauakademie. In Anerkennung seiner hervorragenden Tüchtigkeit wurde ihm im Jahre 1880 das Boissonet-Stipendium zuerkannt für eine größere Reise nach England und Schottland, bei der er in erster Linie die dortigen großen See- und Binnenhäfen und deren Ausrüstung, Speicheranlagen und Umschlagsvorrichtungen und ihre wirtschaftliche Bedeutung eingehend studierte.

Seinem ausgeprägten Streben nach ungehinderter und selbständiger Entwicklung aller seiner Fähigkeiten erschien der Staatsdienst nicht genügende Bewegungsfreiheit zu gewähren. In dem ihm aus der Studienzeit eng befreundeten,

nahezu gleichaltrigen Regierungsbaumeister Max Contag fand er einen von gleichen Gedanken und Plänen erfüllten und mit gleichen Fähigkeiten und Kenntnissen ausgerüsteten Arbeitsgenossen. Beide ließen sich im Herbst 1882 aus dem Staatsdienste beurlauben und gründeten die inzwischen in der ganzen Welt rühmlichst bekannt gewordene Ingenieurfirma „Havestadt & Contag“.

Es würde zu weit führen und auch dem Zwecke dieser Zeilen nicht entsprechen, wollte man an dieser Stelle in eine Würdigung der Tätigkeit der Firma eintreten, zumal eine Abtrennung der besonderen Betätigung Havestadts innerhalb der Firma nicht möglich ist. In unge-

trübter Gemeinschaft haben die beiden Freunde, die im Jahre 1907 unter großer Beteiligung ihres ausgedehnten Kreises von Bekannten und Geschäftsfreunden das 25jährige Bestehen ihrer Firma feiern durften, zusammen gearbeitet und gewirkt. Fast bei allen größeren Preisausschreiben waren sie mit gutem Erfolg beteiligt. Auf alle Gebiete des Bauwesens erstreckte sich ihre Tätigkeit. Straßen-, Wasser- und Eisenbahnbauten, Klein- und Straßenbahnen und Hochbauten in den verschiedensten Gegenden und Städten Deutschlands und auch des Auslandes zeugen von der Tüchtigkeit der beiden Ingenieure. Nur eines Werkes, bei dem Havestadt in erster Linie beteiligt war, muß hier noch besonderer Erwähnung geschehen. Das ist der Teltowkanal. Der Entwurf und die Ausführung dieser Wasserstraße mit ihren zahlreichen Kunstbauten ist recht eigentlich Havestadts Arbeit. Er hat bis in die kleinsten Einzelheiten hinein die Durcharbeitung überwacht und oft selbst bewirkt. Er war die Seele des Ganzen. Ueberall war seine Hand zu spüren, und mit überaus reger Betätigung und unermüdlichem Eifer hat er die große Arbeit zu Ende geführt ohne Rücksicht auf sich selbst

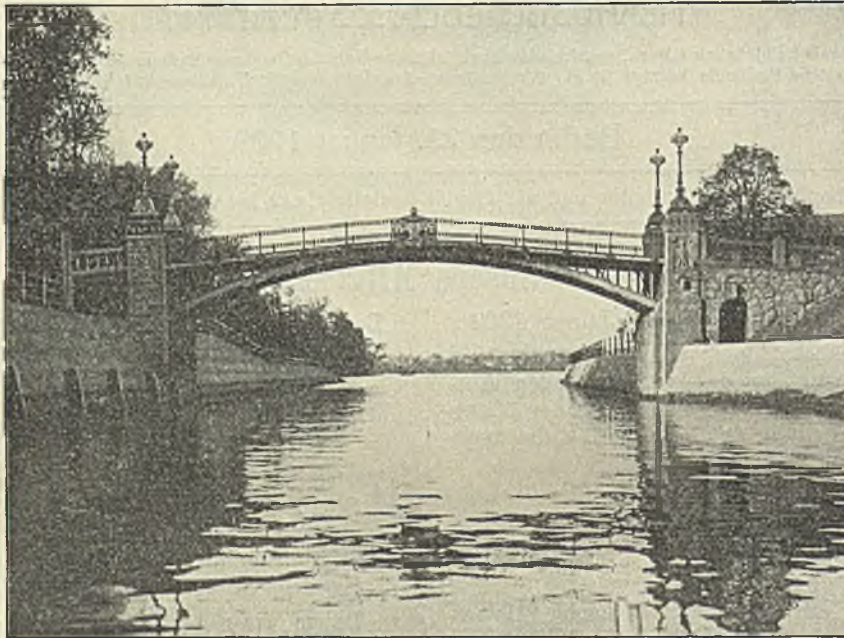


Abb. 11. Der Teltowkanal

und seine Gesundheit, die wohl hauptsächlich durch die Aufregungen dieses Baues zerrüttet wurde.

Einzelheiten über den Teltowkanal zu sagen erübrigt sich. Sie dürfen aus den mannigfachen, von Havestadt selbst veranlaßten und verfaßten Veröffentlichungen als bekannt vorausgesetzt werden. Auch sonst ist Havestadt vielfach schriftstellerisch tätig gewesen.

Durch häufige, weit ausgedehnte Reisen verschaffte er sich einen ungewöhnlich weitschauenden Blick. Seine engere Heimat, besonders Berlin, ging ihm über alles, aber die Umschau, die er in der ganzen Welt gehalten hatte, stellte ihn auf eine hohe Warte, von der aus er die Verhältnisse weit über die engeren Grenzen seiner eigentlichen Berufstätigkeit hinaus zu übersehen vermochte. Unterstützt wurde er durch ein ausgezeichnetes Sprachtalent. Es wurde ihm außerordentlich leicht, in fremder Sprache sich verständlich zu machen. Englisch und Französisch sprach er fast wie seine Muttersprache.

Holländisch verstand er gleichfalls, wohl noch als Erinnerung aus seiner Kindheit in Emmerich an der holländischen Grenze. Auch in anderen Sprachen wußte er zu verkehren.

Mit einem klaren, durch tiefe Sachkenntnis befestigten Verständnis verband Havestadt eine hervorragende kaufmännische Begabung. Er war Mitglied in den verschiedensten Aufsichtsräten und genoß in seinem kaufmännischen Freundeskreise nicht minder hohes Ansehen und gute innige Freundschaft wie unter seinen eigenen Berufsgenossen.

Auch an der Entwicklung Wilmersdorfs, seines Wohnortes, von einem kleinen weit außerhalb der Tore Berlins belegenen unbedeutenden

Dorfe zu einem der wichtigsten blühendsten Berliner Vororte, hat er jahrelang als Mitglied der Gemeindevertretung tätigsten Anteil genommen. Die Tüchtigkeit seiner Arbeit wurde auch äußerlich anerkannt durch seine Ernennung zum Königlichen Baurat und dann zum Geheimen Baurat und durch seine Aufnahme in die Akademie des Bauwesens.

Seinen Beamten und Untergebenen war er ein guter nachsichtiger Vorgesetzter und allzeit hilfsbereiter Berater.

Bedürftigen gegenüber hatte er stets eine offene Hand.

Mit seiner ihm im Jahre 1879 angetrauten Gattin und mit seinem einzigen Sohne verband ihn die innigste, treueste Liebe, die überall und zu jeder Zeit den Grundton angab, in seinem behaglichen gastfreien selbsterbauten Heim, in dem er so oft als liebenswürdiger, humorvoller und immer fröhlicher, freier Hausherr seine zahlreichen Freunde um sich versammelte.

Alle, die das Glück hatten, zu diesen seinen Freunden zu zählen, oder auch nur geschäftlich oder beruflich ihm näher zu treten, werden dem zu früh Dahingegangenen Christian Havestadt ein liebevolles, dankbares und ehrenvolles Andenken bewahren.

W. Sievers

Ueber den Schutz der Bezeichnungen Baumeister und Architekt

aus der Sitzung des Architekten-Vereins zu Berlin am 7. Dezember 1908

Herr Kammergerichtsrat Dr. **Boethke**: Gestatten Sie mir als Gast kurz das Wort zu ergreifen, da ich mich mit einzelnen Angelegenheiten, die Herr Regierungsbaumeister Wehl*) berührt hat, seit einer längeren Reihe von Jahren beschäftigt habe. Der Herr Vortragende hat sich mit einer Anzahl von Mißständen im Bauwesen befaßt und als ein Mittel zur Abwehr dieser Mißstände die Einführung eines Titelschutzes, sowie die

Einführung von Architektenkammern bezeichnet. Ich habe vor einiger Zeit in der Deutschen Bauzeitung¹⁾ einen Aufsatz geschrieben über den Schutz der Standesbezeichnungen „Architekt“ und „Ingenieur“ und habe darin die Einführung von Architektenkammern als ein Mittel zur Erreichung dieses Schutzes erwähnt. Vor mehreren Jahren habe ich ferner bereits einen vollständigen Gesetzentwurf ausgearbeitet zur Einführung von Architektenkammern, um mir ein Bild zu machen, wie Archi-

*) Der Hauptteil des damaligen Vortrages ist in Nr. 52 der Wochenschrift vom vorigen Jahre abgedruckt. Eine Fortsetzung folgt.

¹⁾ Deutsche Bau-Zeitung 1905 Nr. 100 v. 16. 12. 05.

tektenkammern gestaltet und welche Aufgaben ihnen zugewiesen werden können. Ich werde Anfang nächsten Monats in der Vereinigung Berliner Architekten einen Vortrag über Architektenkammern²⁾ halten. Hier will ich nur auf einen Punkt, den Herr Regierungsbaumeister Wehl berührt hat, ganz kurz eingehen:

Der Herr Vortragende wies darauf hin, daß sich jedermann Baumeister nennen könne. Dies trifft nicht ganz zu. Gerade heut ist mir in meiner gerichtlichen Tätigkeit ein charakteristischer Vorfall begegnet.

Ich hatte einen gerichtlichen Sachverständigen, einen Regierungsbaumeister, zu vernehmen. Nach Schluß der Vernehmung beklagte sich der Sachverständige bei mir darüber, daß zu den Akten ein Gutachten eines besseren Maurerpoliers eingereicht worden sei und daß dieser Maurerpolier sich als Baumeister bezeichnet habe. Ich war in der Lage, dem Sachverständigen mitteilen zu können, daß der Maurerpolier sich damals noch habe Baumeister nennen können, daß andererseits aber das Gutachten erkennbar höchst minderwertig sei und das Gericht darauf keinen Wert lege.

Anders hätte der Fall gelegen, wenn das Gutachten erst nach dem 30. September 1908 eingereicht worden wäre. Denn der Titel „Baumeister“ ist seit dem 1. Oktober 1908 geschützt, dies ist aber leider in den weitesten beteiligten Kreisen unbekannt, und zwar trotzdem vor einiger Zeit in der Deutschen Bauzeitung ein Aufsatz von Prof. Hilse erschienen ist, in welchem die neuen gesetzlichen Bestimmungen besprochen sind. Der Titel ist in Preußen in der Weise geschützt, daß nur derjenige Privatmann sich Baumeister nennen darf, der das Regierungsbaumeisterexamen bestanden hat. Die Gewerbeordnung hatte seinerzeit den Schutz des Titels „Meister“ in Verbindung mit einer Handwerksbezeichnung eingeführt, und es durfte sich niemand z. B. Schneider-, Maurer-, Zimmermeister usw. nennen, der nicht nach der Gewerbeordnung dazu berechtigt war. Leute, die sich gern einen Titel beilegen wollten und sich nicht Maurer- oder Zimmermeister nennen konnten, nannten sich nun Baugewerksmeister oder Baumeister; diese Titel durften sie führen. Nach einer Novelle zur Gewerbeordnung vom Mai 1908 ist nun auch der Titel Baumeister und Baugewerksmeister geschützt. Baumeister darf sich niemand nennen, der nicht durch Bundesratsverordnung dazu ermächtigt ist. Solange die Bundesratsverordnung nicht erlassen ist, bleibt die bestehende Landesgesetzgebung in Kraft, und es können solange Vorschriften der Landes-

²⁾ Der Vortrag wurde am 7. Januar im Künstlerhause gehalten.

regierung erlassen werden. Ueber die Führung des Titels „Baumeister“ bestehen in Preußen nur die Vorschriften über die Führung des Regierungsbaumeistertitels.

Es darf sich also niemand Baumeister in Preußen nennen, der nicht das Regierungsbaumeisterexamen abgelegt hat. Wer sich unberechtigt so nennt, macht sich strafbar. Es wäre nötig, daß auch die Titel „Architekt“ und „Ingenieur“ geschützt werden, doch ist das nicht so einfach, wie der Schutz der Standesbezeichnung „Baumeister“. Als ein Mittel hierzu sehe ich die Einführung von Architektenkammern an. Die Architektenkammern würden aber nicht nur ein Mittel sein, den Architekten Titelschutz zu bringen, sondern es würden ihnen noch zahlreiche andere Aufgaben zugewiesen werden können. Ich kann mich aber heute nicht weiter darüber auslassen.

Auf eine Frage aus dem Kreise der Zuhörerschaft, ob nicht unlängst durch Gerichtsentscheidung in einem Prozeß ein Schutz für den Ausdruck „Architekt“ gefunden worden sei, antwortete Herr Kammergerichtsrat Dr. Boethke wie folgt:

Ich habe diesen Punkt, um nicht zu lang zu werden, nicht berührt, da es jedoch gewünscht wird, will ich gern einige Worte dazu sprechen. Es ist allerdings richtig, daß durch Entscheidung eines höheren Gerichts die Führung der Standesbezeichnung „Architekt“ unter gewissen Voraussetzungen für unerlaubt erklärt worden ist. Es handelte sich hierbei um einen Unternehmer, der sich den Titel eines Architekten öffentlich zum Zwecke des Wettbewerbes boilegte. Die Entscheidung beruhte auf dem Reichsgesetz über den unlauteren Wettbewerb. Wenn jemand zu Wettbewerbszwecken sich Architekt nennt, ohne daß er Architekt ist, kann er wegen unlauteren Wettbewerbes belangt werden. Aber wenn der Geschädigte keinen Gebrauch von seinem Rechte macht, so wird dem Pseudoarchitekten auch nicht die Führung des Titels Architekt untersagt; er kann dann insbesondere nicht bestraft werden. Im übrigen kann sich im privaten Leben, z. B. im Ballsaal und auf Reisen, jeder beliebig Architekt nennen. Ich gebe zu, daß durch das Gesetz über den unlauteren Wettbewerb sich manches erreichen läßt, und auch der Architekten-Verein als juristische Person würde in geeigneten Fällen die Gerichte anrufen können. Der Schutz ist aber nur sehr unvollkommen. Außerhalb seines Gebietes kann sich jeder Architekt nennen, so viel er will: auch Leute, die kein Gewerbe treiben, können sich Architekten nennen. Wenn ich mich z. B. Architekt nennen will, kann es mir keiner verbieten; ich könnte nicht wegen unlauteren Wettbewerbes verklagt, auch nicht bestraft werden.

Vermischtes

Im Verein für Eisenbahnkunde hielt Herr Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Dr.-Ing. Wienecke einen Vortrag über die Entwicklung und gegenwärtige Umgestaltung der Bahnanlagen in Cöln.

Die in Cöln und Deutz endenden Privatbahnen erhielten die erste Verbindung untereinander, nachdem von der Staatsregierung der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft bei der Konzession für die Bahn Deutz-Gießen die Ueberbrückung des Rheins und der Rheinischen Eisenbahngesellschaft bei der Konzession für die Fortsetzung der Bahn Cöln-Bonn nach dem Oberrhein die Herstellung einer Verbindungsbahn zwischen ihren drei Linien Cöln-Bonn, Cöln-Aachen und Cöln-Crefeld, sowie mit der Rheinbrücke auferlegt war. Damals wurde auch der Hauptbahnhof in Cöln an der Stelle angelegt, an der er sich noch heute befindet. Zu diesen Bahnen kamen später noch die Linien der Bergisch-Märkischen Bahn von Elberfeld und Bensberg, die in Deutz endeten. Nach Verstaatlichung der drei genannten Eisenbahnunternehmen und mit Rücksicht auf die inzwischen eingetretene Verkehrssteigerung wurde im Jahre 1883 der Ausbau der von Privatbahnen hergestellten Anlagen zu einer organisch entwickelten, einheitlichen Verkehrsanlage beschlossen und zur Ausführung gebracht. Seit dieser Zeit ist der Güterverkehr in Cöln wieder um das Vierfache gestiegen, während in Preußen die Steigerung das Dreieinhalbfache, in Deutschland das Zweieinhalbfache beträgt, so daß Cöln, das den 130. Teil der Einwohner von Deutschland hat, mit einem Siebzigstel am gesamten Güterverkehr von Deutschland oder mit 14 t auf den Einwohner beteiligt ist. Der Personenverkehr stieg in den letzten 20 Jahren sogar auf das Fünffache. Infolgedessen hat sich eine erhebliche Erweiterung der Anlagen als notwendig herausgestellt, die zurzeit in der Ausführung begriffen ist. Neben der Herstellung von großen Rangierbahnhöfen am Eifeltor und östlich von Deutz kommt wesentlich der Bau von zwei neuen Eisenbahnbrücken an Stelle der vorhandenen und einer dritten im Süden von Cöln mit den nötigen Anschlüssen, die Herstellung eines neuen Personenbahnhofes in Deutz, sowie ein Um-

bau des Hauptbahnhofes in Cöln in Frage. Hierbei wird auch die bestehende Straßenbrücke in der Achse des Doms durch eine neue, breitere ersetzt. Die Kosten sind auf 50 Millionen Mark veranschlagt.

Im Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin sprach ferner Herr Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Denicke unter Vorführung zahlreicher Lichtbilder über die Hedschasbahn.

Am 1. September 1908, dem Jahrestage der Thronbesteigung des Sultans Abdul Hamid II., wurde vor den Toren Medinas mit großem Pomp die Hedschasbahn Damaskus—Mekka bis Medina in Betrieb gesetzt. Dies ist ein bedeutender Abschnitt eines großen Kulturwerkes, das die Türkei aus eigenen Mitteln und eigener Kraft zustande gebracht hat. Alle übrigen Eisenbahnen der Türkei wurden von fremden Gesellschaften und mit fremdem Gelde erbaut.

Früher zogen die syrischen Pilger und mit ihnen die wertvollen Geschenke des Sultans für den Sherif in Mekka alljährlich in heiliger Karawane unter außerordentlichen Schwierigkeiten in 40 Tagen von Damaskus durch die Wüste zu den heiligen Städten Mekka und Medina. Um diese unsäglichen Mühen den Gläubigen zu erleichtern, zugleich aber auch um die stets zu Aufruhr geneigten Provinzen Arabien und Yemen seinem Reiche fester anzugliedern, faßte der weitblickende und äußerst tatkräftige Sultan den Entschluß, von Damaskus nach Mekka eine Eisenbahn zu erbauen. Er erließ hierzu Anfang 1900 eine Botschaft: alle Gläubigen auffordernd, sich mit Geldspenden an dem heiligen Werke zu beteiligen. Die Mittel liefen reichlich ein; später wurden der Bahn noch einige andere ständige Einnahmequellen eröffnet. Bis zum August vorigen Jahres betragen die Einnahmen 3189000 Ltq. = rund 59 Millionen Mark, die Ausgaben 2537000 Ltq. = 46,93 Millionen Mark. An der Vollendung der Bahn ist daher nicht zu zweifeln. Die technische Leitung des Baues liegt in der Hand eines Deutschen, Meißner-Pascha, der mit Geschick und großer Tüchtigkeit bis jetzt alle Schwierigkeiten überwunden hat. Die Bahn folgt von Damaskus bis Medina im allgemeinen der alten Pilgerstraße bis Der'a parallel

der vorhandenen französischen Bahn Damaskus—Müserib, deren Ankauf an der Höhe des Preises scheiterte. Außerdem ist sie durch eine besondere Zweiglinie Haifa—Der 'a mit dem Mittelmeer verbunden, da die französische Bahn Beirut—Damaskus über den Libanon nicht leistungsfähig genug ist. Die Spurweite der Bahn beträgt 1.05 m, die größte Steigung 20 auf Tausend, der kleinste Halbmesser 100 m, das Schienengewicht ist 21.5 kg für einen laufenden Meter, die Schwellen sind aus Eisen. Die Zweiglinie Haifa—Der 'a ist im Aufstieg vom Jordantale nach dem Ostjordanlande reich an Kunstbauten, Brücken und Tunneln: eine äußerst interessante Linie.

Besondere Schwierigkeiten hat die Wasserversorgung in der Wüste bereitet, wo teilweise auf Zisternen, die das Wasser der Winterregen sammeln, hat zurückgegriffen werden müssen. Die Wasserstationen sind in Abständen von 30—70 km, die Kreuzungsstationen alle 10 bis 30 km angelegt.

Der Bau wurde sehr energisch gefördert; so wurden im Jahre 1906/07 288 km und 1907/08 sogar 340 km in der Wüste hergestellt. Die Ausführung erfolgte hier lediglich durch Soldaten, die zu ihrem Lohne für die geleistete Arbeit Akkordprämien bekommen. Da nur die Akkordprämien von der Bahn, alle andern Kosten der Truppen vom Kriegsministerium getragen wurden, war der Bau äußerst billig; das Kilometer kostete einschließlich Betriebsmittel durchschnittlich 41000 M. Eine Verzinsung und Deckung der Betriebskosten kann trotzdem nicht erfolgen, da kein oder nur ganz geringer Verkehr außer den Pilgerzügen vorhanden ist und die Pilger noch dazu frei befördert werden. Die Reisedauer für die ganze Strecke Damaskus—Mekka wird fünf Tage betragen.

Von den Betriebsmitteln sind die Lokomotiven und Personenwagen deutsches Erzeugnis, von den Güterwagen nur ein kleiner Teil.

Eine großartige Kundgebung zum Schutze der bedrohten Wälder und Naturschönheiten in der Umgebung Berlins fand am 16. d. M. im großen Saale des Architektenhauses statt. Auf Anregung des Ansiedlungsvereins Groß-Berlin, des Berliner Waldschutzvereins, des Bundes deutscher Bodenreformer, des Bureau für Sozialpolitik, der Deutschen Gartenstadt-Gesellschaft, der Landesgruppe Brandenburg des Bundes Heimatschutz und der Zentralkommission der Krankenkassen hatten sich die Abgeordneten der verschiedensten Vereine zusammengefunden, um als Fortsetzung des vor einem Jahre abgehaltenen ersten einen zweiten Berliner Waldschutztage in der Hoffnung zu veranstalten, daß es gelingen möchte, der Verminderung der Wälder und Landschaftsbilder Einhalt zu tun, Staat, Gemeinden, gemeinnützige Vereinigungen und Privatpersonen zu einem Reformwerk zu vereinigen und die Bevölkerung für ein solches zu interessieren. Nach der überaus zahlreichen Beteiligung, den eingehenden Ausführungen, die die Fragen nach allen Seiten hin beleuchteten, und der Begeisterung für die Sache, die überall durchklang und sich bei den Versammelten in oft nicht endenwollendem Beifall kundgab, hat die Bewegung zum Schutze der Wälder in den breitesten Schichten der Bevölkerung an Boden gewonnen, und es steht zu hoffen, daß sie auch von Erfolg begleitet sein wird.

Nach einigen einleitenden Worten des Herrn Geheimen Medizinalrats Professor Dr. Ewald sprachen als Berichterstatter die Herren Dr. Jablonski, Baumeister Jansen und Dr. von Mangoldt. Sie zeigten an der Hand zahlreicher Pläne und Aufnahmen, wie es in und um Berlin mit Wald und Behauung aussieht, wie sich die Rechtslage bezüglich der Verwertung der Wälder ausgestaltet hat und welche Reformmöglichkeiten es gibt. Herr Landtags-Abgeordneter Dr. Hinzmann schilderte, wie auch bei Elberfeld mit dem Verkauf dortiger Forsten begonnen wurde und hat, die Waldschutzbewegung auf ganz Preußen auszudehnen. Herr Oberbürgermeister Bender aus Breslau hatte schriftlich seinem Uebereinstimmen mit den Bestrebungen des Waldschutzvereins Ausdruck gegeben. Es folgte eine lange und eingehende Besprechung, an der sich die Vertreter und Vertreterinnen der Krankenkassen, der Volksschulen, der Gewerkschaften, der Sportfreunde, der Privatangestellten, der Heimarbeiter und vieler anderer Verbände und Körperschaften beteiligten. Die oft von tiefstem Ernst getragenen Ausführungen ließen erkennen, welche bedeutenden Schädigungen namentlich für die breiten und weniger bemittelten Volkskreise durch die Verminderung der Wälder befürchtet werden.

Darauf wurden die nachstehenden Leitsätze, welche die Einberufer des Waldschutztages vorher ausgearbeitet hatten, angenommen:

I. Schon seit einer ganzen Reihe von Jahren werden die Wälder in fast allen Teilen der Umgebung Berlins durch umfangreiche Abholungen sowohl auf fiskalischem, wie auf kommunalem und privatem Land auf das rücksichtsloseste verringert. Beispielsweise genannt seien nur die großen Abholungen in der Tegeler Heide, dem Grunewald, an der Oberspree und in Schönholz. Und ein noch viel größeres Vernichtungswerk droht für die Zukunft. Dabei werden die eigenartigsten Waldgebiete und die schönsten Waldbilder nicht geschont und Fluß- und Seeufer, die unbedingt allgemein zugänglich bleiben sollten, durch Uebergang in Privatbesitz der allgemeinen Nutzung entzogen. Die Schönheit der Berliner Umgebung wird weiter außer durch die Abholungen auch durch Verunzierung der schönsten Stellen mit wenig ansprechenden Baulichkeiten, durch Zerstörung

schöner alter Ortsbilder und durch die weitverbreitete Häßlichkeit der neueren Bebauungspläne immer mehr bedroht.

II. Auch abgesehen von der Vernichtung der Wälder und Naturschönheiten geben die bisherigen, vor allem in den Bauordnungen und Bebauungsplänen enthaltenen Bestimmungen für die weitere bauliche Entwicklung von Groß-Berlin zu den schwersten Bedenken Anlaß. Insbesondere ist die zugelassene Dichtigkeit der Bebauung viel zu groß, und die einzelnen Bebauungspläne lassen zumeist sowohl die notwendige Rücksicht auf die Gestaltung des Ganzen von Groß-Berlin wie die Erfüllung selbst der berechtigtesten Forderungen der Städtebaukunst in bedauerlichem und verhängnisvollem Grade vermissen.

III. Die Vernichtung der Wälder und die übermäßige Zusammendrängung der Bevölkerung gefährden und schädigen die Gesundheit außerordentlich, führen zu einer Verleugnung alles sittlichen Zusammenhanges mit dem Heimatboden und erschweren es auf das äußerste, die Kultur der Stadtbevölkerung über ihren jetzigen Stand zu heben.

IV. Gegenüber diesen schweren Uebelständen ist es dringende und unabweisbare Pflicht, alle berufenen Faktoren, insbesondere die zuständigen Staatsbehörden, die Kommunalverwaltungen, den Landtag und die Presse zu energischer und schnellster Gegenwehr aufzurufen, namentlich aber die Bevölkerung aus ihrer Gleichgültigkeit aufzurütteln, und zwar nicht nur diejenige Groß-Berlins, sondern auch die der zahlreichen anderen ähnlich bedrohten Orte.

V. Folgende Reformmaßregeln sind zunächst zu verlangen:

a) Ungeschmälerte Erhaltung des jetzigen Bestandes der Wälder und Naturschönheiten in und um Groß-Berlin. Etwaige Verfügung über einzelne Teile dieses Bestandes in Zukunft nur auf Grund eines allgemeinen Landverwendungsplanes für das ganze Gebiet, der unter Zuziehung der durch den Zweiten Waldschutztage vertretenen Kreise festzustellen wäre.

b) Anwendung und Ausbau des preußischen Waldschutzgesetzes von 1875, des Gemeindefeldgesetzes von 1876 und des sogenannten Verunstaltungsgesetzes von 1907 im Sinne der hier vertretenen Bestrebungen zum Schutze Berlins und anderer Orte.

c) Möglichst weitgehende Uebernahme der Wälder und Naturschönheiten Groß-Berlins durch die Kommunalverwaltungen gegen Entschädigung der bisherigen Besitzer, eventuell auf dem Wege der Zahlung einer Rente, und unter der Bedingung der dauernden Erhaltung der Wälder und Naturschönheiten als solcher. Bildung eines Zweckverbandes hierfür.

d) Herabminderung der Ansprüche des Staates und der sonstigen Besitzer der Wälder und Naturschönheiten im Falle der Uebernahme derselben laut vorstehend Nr. c.

e) Aufbringung der Mittel zur Entschädigung des Staates und der anderen Besitzer teils durch direkte Leistungen der Kommunalverwaltungen, teils auf anderem Wege. Schadloshaltung der Kommunalverwaltungen wenigstens teilweise durch den zu gründenden Zweckverband und andere Mittel; Schadloshaltung außerdem dadurch, daß die Kommunalverwaltungen durch umfassende Walderwerbungen der Notwendigkeit überhoben werden, besondere große Ausgaben zu machen für die Beschaffung desjenigen Waldgeländes, das zu Einrichtungen wie Waldschulen, Walderholungsstätten u. dergl. mit der Zeit immer dringender erforderlich werden wird.

f) Beseitigung der bestehenden schädlichen Bauordnungs- und Bebauungsplanbestimmungen zugunsten eines modernen Grundsätzen entsprechenden Generalbebauungsplanes für Groß-Berlin.

Zum Schluß genehmigten die Abgeordneten der verschiedenen Körperschaften auch noch die nachstehenden weiteren Beschlüsse:

I. Der am 16. Januar 1909 im Architektenhause zu Berlin tagende Zweite Berliner Waldschutztage beauftragt den Ausschuß,* der diesen Tag vorbereitet hat,

a) die Beschlüsse der Versammlung den zuständigen behördlichen und sonstigen Stellen zu übermitteln, sowie auch geeigneten Falles Vorstellungen im Sinne dieser Beschlüsse bei den genannten Stellen zu erheben;

b) eine dauernde Verbindung zwischen den an der Erhaltung der Wälder und Naturschönheiten und an der Reform der Groß-Berliner Ansiedlungsverhältnisse überhaupt interessierten Kreisen herzustellen und in geeigneten Fällen eine gemeinsame Behandlung der einschlagenden Angelegenheiten sowie weitere gemeinsame Kundgebungen in die Wege zu leiten;

c) sich zu den eben bezeichneten Zwecken durch Zuwahlen zu ergänzen und auf diese Weise mit den beteiligten Kreisen andauernd in passender Fühlung zu halten.

II. Der Zweite Berliner Waldschutztage am 16. Januar 1909 fordert alle Körperschaften und Einzelpersonen, denen das Wohl der Groß-Berliner Bevölkerung am Herzen liegt, auf das dringendste auf, mehr und mehr in die Arbeit für die Erhaltung und Pflege der Berliner Wälder und Naturschönheiten einzutreten und sie immer mehr auszudehnen, zu verstärken und zu vertiefen. Er empfiehlt weiter insbesondere noch die Ausdehnung dieser ganzen Bestrebungen und Reformmaßregeln sinngemäß auf andere Orte des Landes. M. Guth

* Anfragen, Briefe usw. werden unter der Adresse: Büro für Sozialpolitik, W., Nollendorf-Str. 29/30 (Waldschutz) und Geldsendungen unter der gleichen Adresse mit dem Zusatz: Fr. E. Lüders erbeten.