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 29 | Berlin den 17. Juli 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

Konstruktionen im Stadttheater in Kiel

Nach einem Vortrag, gehalten im Architekten-Verein zu Berlin von **O. Leitholt**

Die in den letzten Jahrzehnten sich schnell entwickelte Stadt Kiel unternahm neben andern Werken neuerdings auch die Erbauung eines Stadttheaters, dessen Entwurf der im Theaterbau bekanntlich besonders erfahrene jetzige Stadtbaurat von Charlottenburg, Herr Baurat H. Seeling, und dessen bauliche Oberleitung die Architektenfirma H. Seeling & R. Seel durchführte. Das Theater, welches 1100 Besucher faßt, öffnete der Kunst am 1. Oktober 1907 seine Pforten. (Abb. 112.)

Erwähnung verdient nun dieses hervorragende Bauwerk auch vom Standpunkt des Ingenieurs aus, weil bei seiner Erbauung Eisenkonstruktionen recht erheblichen Umfanges zur Anwendung gelangt sind. Insbesondere bildet das rund 53 m hohe Bühnenhaus ein in Deutschland seltenes Beispiel der Errichtung eines für lange Dauer berechneten hohen Hauses in freistehender Eisenkonstruktion.

Die Umstände, welche gerade bei diesem Theaterbau zu umfänglicherer Verwendung von Eisenkonstruktionen geführt haben, sind die folgenden.

Die Baustelle, die im Herzen der Stadt nahe dem Wasserbecken des Kleinen Kiel in einer Schmuckanlage liegt, Abb. 113 Seite 144 hat äußerst ungünstigen Baugrund. Bohrungen ergaben nämlich, daß die insgesamt 14 bis 16 m starken oberen Schichten des Baugrundes aus ganz verschiedenen Lagerungen bestehen, von denen keine einzige für die Aufnahme hoher Belastungen geeignet ist. So fand man der Reihe nach Schichten von Mutter- und aufgefülltem Boden, Moor und Torf, Moorschlamm und tonigem Schlamm, Triebsand u. Schlammsand, feinem und grobem Kies und Sand, sandigem Lehm und lehmigem Sand, und erst darunter ergab die Baustelle in der bereits genannten Tiefe tragfähige Schichten aus Lehm und Ton. Von den zur Wahl stehenden Gründungsarten behufs Sicherung dieses Baugrundes empfahl sich die Ausführung eines stehenden Pfahlrostes, wobei verlangt wurde, daß auch mit Rücksicht auf das nahe Wasserbecken alle Pfähle durch die oberen Ablagerungen hindurch in den guten Baugrund einzudringen hätten.

Ein Theaterbau bringt nun wegen seiner großen Hohlräume eine starke Häufung der Lasten in den Hauptwänden mit sich, wobei es bei Verwendung eines Pfahlrostes in der Regel schwierig ist, für solche hohen Lasten die rechnungsmäßig erforderliche Zahl an Pfählen richtig unterzubringen. Beim Eintreiben der Pfähle in enger Teilung entwickelt sich infolge der Verdichtung des Baugrundes bald eine so große Reibung, daß das Rammen der Pfähle in den tief gelegenen sicheren Baugrund zuletzt unmöglich wird, während bei weiter Pfahlteilung weit ausladende Grundmauern zur Drucküberträgung erforderlich werden, die eine nennenswerte Vermehrung der Belastung und schwierige Bauarbeiten unterhalb der Kellersohle bedingen. Hier hätten solche Arbeiten sogar unter Grundwasser ausgeführt werden müssen.

Somit war hier die Ausführung der hoch belasteten Wände, nämlich der Umfassungswände des Bühnen- und des Zuschauerraumes in der sonst üblichen Ausführung mit vollem Mauerwerk nicht erwünscht, weil von ihr eine hohe Eigenlast und demgemäß sehr schwierige unzuverlässige und teure Grundbauten untrennbar waren.

Bezüglich des Pfahlrostes sei noch bemerkt, daß die neuerdings in verschiedenen Ausführungen bekannt gewordenen Pfähle aus Eisen-

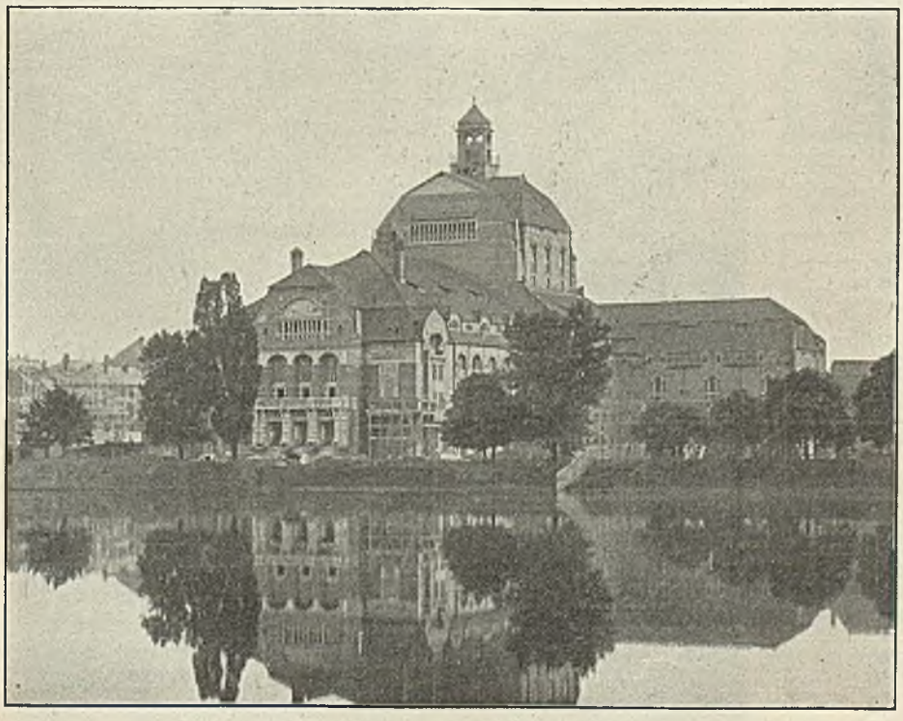

Abb. 112. Das neue Stadttheater in Kiel

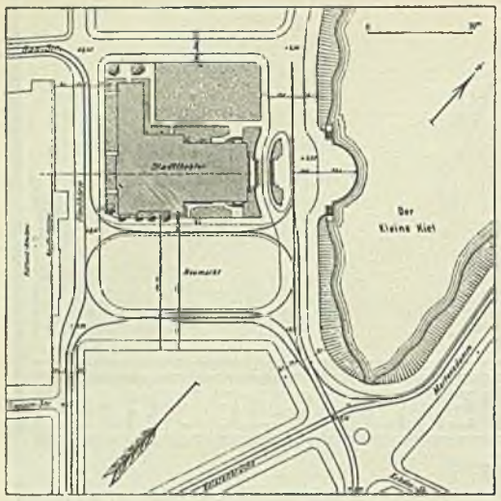

Abb. 113. Lageplan

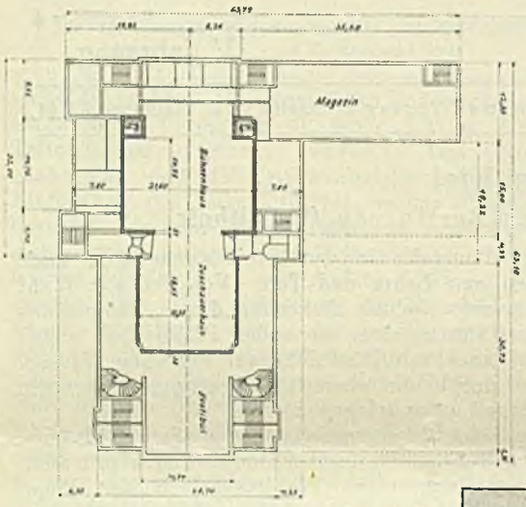

Abb. 114. Grundriß

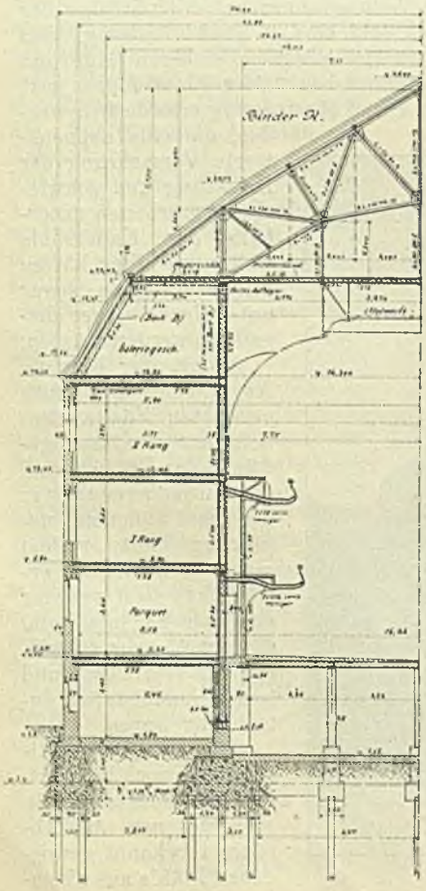

Abb. 115. Schnitt durch den Zuschauerraum

beton ihres hohen Herstellungspreises wegen nicht verwandt worden sind. Eine Notwendigkeit lag hierfür auch nicht vor, da nur geringe Schwankungen in der Höhe des Grundwasserstandes nachweisbar waren.

Somit genügten für den Pfahlrost die billigeren Holzpfähle, die in den deutschen Hafenstädten in allen Abmessungen zur Verfügung stehen.

Die Verwendung von Eisenbeton kam nun für die hoch belasteten Wände zunächst in Frage.

Es wurden jedoch eiserne, mit Mauerwerk auszufachende und teilweise zu verblendende Tragwände gewählt, weil sie dem Eisenbeton gegenüber Gewähr boten für Erzielung geringeren Gewichtes, größter Zuverlässigkeit und kürzester Bauzeit, dieses auch wegen der Unabhängigkeit von ungünstigen Witterungsverhältnissen.

Auch die zur Zeit der Vergabe der Eisenkonstruktionen günstigen Eisenpreise förderten diesen Beschluß, welcher die Zustimmung der Aufsichtsbehörden fand.

Zu Abb. 114, dem schematisch dargestellten Grundriß der gesamten Bauanlage, deren Frontlängen 63,1 m und 63,79 m betragen, sei folgendes bemerkt.

Die vorwiegend in ausgefachter und teilweise verblendeter Eisenkonstruktion ausgeführten Bühnen- und Zuschauerhauswände sind in Abb. 114 kräftig hervorgehoben. Uebrigens sind auch bei andern Theaterbauten die Wände des Zuschauerraumes mit tragenden Eisengerippen ausgestattet worden, weil die Mauerpfeiler dieser Wände ihrer vielfachen Durchbrechungen wegen, die von Heiz- und Luftkanälen herrühren, zur Lastübertragung nicht geeignet sind.

Die beiden Wände bilden den eigentlichen Kern der Anlage, gegen den sich die niedrigeren Anbauten lehnen.

Die Außenwände, also die Frontwände der Anbauten, die keine erheblichen Lasten tragen, ebenso einzelne innere Scheide- und Treppenhauswände bestehen aus vollwandigem Mauerwerk. Für die Umfassungswände erschien diese Bauweise auch deswegen naheliegend, weil bei den an sich geringen Wandstärken nur so die äußere Rohbauverblendung, die sparsam durch Hausteingliederung belebt ist, gut ausführbar war. Das Zuschauerhaus, das in seinem Giebelvorbau den Haupteingang nebst Vestibül und das darüber liegende Foyer enthält, liegt dem kleinen Kiel zunächst. An das Zuschauerhaus schließt sich nach der Straße Flechthörn hin das Bühnenhaus mit seinen beiden seitlichen Anbauten und einem in der Hauptachse gelegenen Vorbau an, der nach der genannten Straße hin den Abschluß bildet. Weiterhin setzt sich der Magazinflügel einseitig an diesen Vorbau an.

Die seitlichen Bühnenhausanbauten, sowie die Untergeschosse des Anbaues an der Hinterbühne dienen teils der Verwaltung, teils den vielgestaltigen Zwecken des Bühnenpersonals. In den Obergeschossen des zuletzt genannten Bauteiles liegt der Malersaal.

Die Decken aller Räume sind aus scheitrechten Hohlziegelkappen zwischen eisernen Balken gebildet und alle Dächer mit roten Ludowicischen Falzziegeln eingedeckt worden.

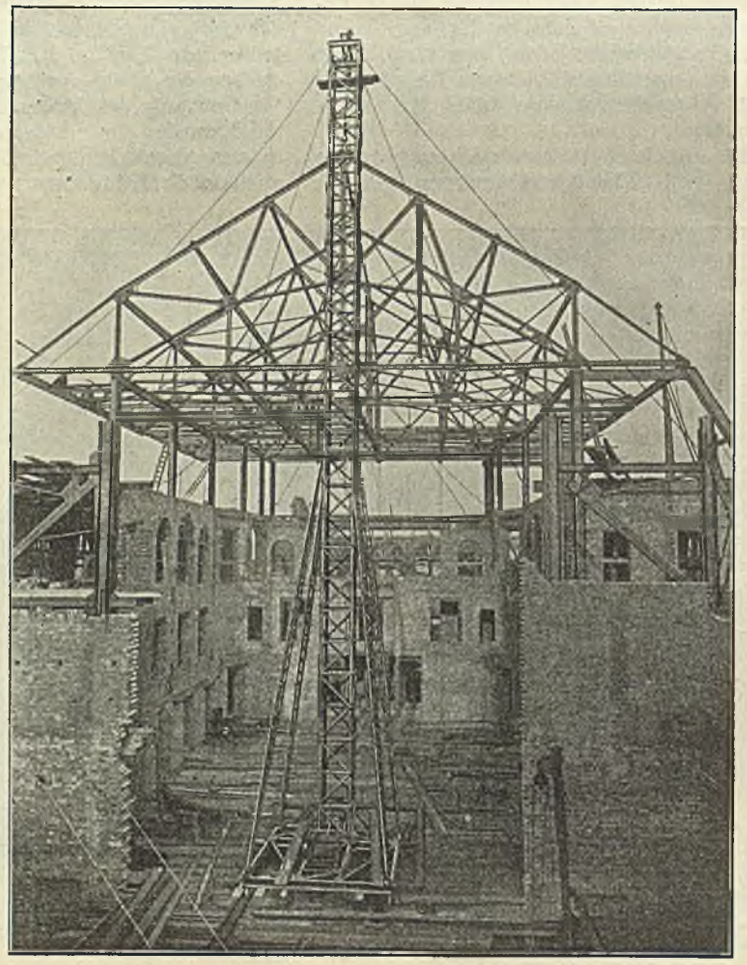

Abb. 116. Der Zuschauerraum vom Bühnenhaus gesehen

Zuschauerhaus

Abb. 115 gibt einen halben Querschnitt des Zuschauerraumes, das Schaubild, Abb. 116, stellt das im Bau begriffene Zuschauerhaus, vom Bühnenhaus gesehen, dar.

Die Darstellungen lassen erkennen, daß die Dachbinder auf den inneren eisernen Stützen aufliegen und nach beiden Seiten überkragen, so daß die gesamte Dachlast mit Ausnahme der äußeren Hälften der Mansardflächen auf diesen Stützen ruht. Die auf das Dach entfallenden wagerechten Windkräfte, welche senkrecht zur Längsachse des Zuschauerhauses gerichtet sind, werden auf der linken Seite des Hauses, wo sich die festen Binderauflager befinden, vollständig aufgenommen. Diesem Zweck dient ein in Höhe des Dachbodens (+ 20,35) angeordneter Diagonalverband, der die Windkräfte auf zwei Rahmenbinder im

Galeriegeschoß überbringt, die ihrerseits die weitere Uebertragung in die sie stützenden gemauerten Scheidewände bewirken. Auf der rechten Seite haben die Binder durch Ausbildung des obersten Stützenschusses als Pendelsäule ein bewegliches Auflager. Auch die darunter liegenden 3 Korridordecken sind durch Anordnung leichter Deckenverbände in den Stand gesetzt, alle auf die verhältnismäßig schwachen Frontwände des Zuschauerhauses entfallenden wagerechten Windkräfte in standfähige Treppenhauswände zu übertragen.

Die Dachkonstruktion des vorderen Giebelanbaues trägt gleichzeitig Foyerdecke und Galerie, auch sind die Dachverbände so eingerichtet, daß der auf den oberen Teil des Giebels entfallende wagerechte Winddruck in widerstandsfähige Wände des Hauses geleitet wird. Auch die vordere Giebelwand des Bühnenhauses ist in Höhe des Dachbodens des Zuschauerhauses innerhalb des letzteren mit Bezug auf wagerechte Windkräfte versteift.

(Schluß folgt)

Der elektrische Schiffszug

Auszug aus einem Vortrage des Oberingenieurs der Siemens-Schuckert Werke Dr. **Georg Meyer**, gehalten im Architekten-Verein zu Berlin

Schluß aus Nr. 28 Seite 142

Die mitgeteilten Ergebnisse der verschiedenen elektrischen Schiffszugsysteme lassen folgendes erkennen: Der Schiffszug vom Lande aus ist dem Schleppbootsbetrieb in der Regel überlegen. Er verbraucht weniger Energie, er benötigt nur je einen Schleppmittelführer, er schont die Kanalböschungen und -Sohle, er erleichtert die Steuerung der Schiffe und erhöht die effektive Reisegeschwindigkeit.

Bei den die Schiffe vom Ufer aus treidelnden Schleppmitteln sind die einfachen auf Vignoleschienen laufenden Adhäsionslokomotiven allen übrigen Systemen in bezug auf Anlage- und Betriebskosten sowie Einfachheit der Betriebsführung überlegen. Ihr auf Schwellen in den Treidelpfad eingebettetes Gleis behindert den Verkehr auf diesem in keiner Weise, auch nicht den gleichzeitigen Verkehr von Lokomotiven und Treidelpferden. Das normale Gleis kann leicht für beliebige Transportzwecke benutzt werden, z. B. bei Vereisung und Reparaturen des Kanals. Die Nachteile, die gelegentlich Zugseil und Fahrleitung bereiten könnten, sind, wie die Erfahrung lehrt, durch geeignete Sonderkonstruktionen zu überwinden.

Die schließlich ausschlaggebende Frage, welches von allen bisher untersuchten Systemen das wirtschaftlichste ist, läßt sich nicht in einfacher Weise beantworten. Ein und dasselbe Schiffszugsystem kann unter veränderten Betriebsbedingungen ganz verschiedene Selbstkosten verursachen, die sich um das Doppelte, ja Fünffache unterscheiden. Es müssen daher alle diejenigen Zahlen mit großer Vorsicht aufgenommen werden, die irgend einem Treidelsystem eine bestimmte Höhe der spezifischen Selbstkosten zusprechen. Wirklich maßgebende Vergleiche lassen sich nur dann anstellen, wenn für dieselbe Kanalstrecke unter denselben Betriebsbedingungen die Selbstkosten der verschiedenen Systeme ermittelt werden. Eine derartige Untersuchung ist vor kurzem von den Herren Sympher, Thiele und Block vom preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten veröffentlicht worden. [1]) Diese Herren haben für die Strecke Crange (Gelsenkirchen)—Hannover des im Bau befindlichen Rhein-Hannover-Kanals für eine Länge von 267 km, die drei Schleusen enthält, die Treidelselbstkosten von fünf verschiedenen Treidelsystemen cet. par. untersucht, nämlich von Dampfselbstfahrern, Sauggasselbstfahrern, elektrischen Selbstfahrern und dem Schleppen von je zwei Lastschiffen durch Dampfschleppboote und durch Lokomotiven System Siemens-Schuckert. Den Untersuchungen sind für alle Systeme zwei verschiedene Fahrgeschwindigkeiten, nämlich 5 und 7 km/St., zugrunde gelegt. Das Ergebnis ist in umstehender Tabelle zusammengestellt, die zu zwei sehr beachtenswerten Folgerungen führt: erstens, daß für die angenommenen Betriebsverhältnisse auf der genannten Kanalstrecke die Selbstfahrer in fast allen Fällen erheblich höhere Frachtkosten bedingen, als die geschleppten Lastschiffe; zweitens, daß die tatsächlichen Frachtkosten beim Betrieb mit geschleppten Lastschiffen von den Liegezeiten, die die Lastschiffe und Schleppmittel beim Lösch- und Ladegeschäft an den Schleusen usw. notwendigerweise haben müssen, vielmehr abhängt, als von dem Schleppsystem und der Fahrgeschwindigkeit. Durch Abkürzung der Liegezeiten von zehn Tagen für das vollbeladene, sechs Tagen für das $^1/_5$ beladene Lastschiff und zwei Tagen für das Dampfschleppboot, auf drei bzw. zwei bzw. 0 Tage können die gesamten Frachtkosten um 52 bis 74 % ermäßigt werden, während die beiden Schleppmittel für Lastschiffe nur Unterschiede von höchstens 20 % bedingen und durch Steigerung der Geschwindigkeit von 5 auf 7 km/St. die Frachtkosten nur um höchstens 24 % erhöht werden. Für das Treidelsystem der Siemens-Schuckertwerke ergibt sich der zahlenmäßige Nachweis, daß es bei den üblichen Liegezeiten die geringsten Frachtkosten und bei den abgekürzten Liegezeiten nahezu die geringsten Frachtkosten erfordert. Die Zusammenstellung zeigt aber auch, wie nochmals ausdrücklich hervorgehoben zu werden verdient, welche große Bedeutung für die Kanalschiffahrt die mit der Einrichtung des elektrischen Schiffszuges verbundene Verteilung der Elektrizität längs des Kanals besitzt; denn sie erst ermöglicht oder erleichtert wenigstens die Schaffung zweckmäßiger Einrichtungen (Krane u. dgl.), die die Lösch- und Liegezeiten auf das wirtschaftlich notwendige Maß abzukürzen vermögen.

Den unleugbaren Vorzügen des elektrischen Schiffszuges stellen sich jedoch von seinem Wesen unabhängige Bedenken volkswirtschaftlicher Art entgegen. Der elektrische Schiffszug wird zweckmäßiger, wenn auch durchaus nicht notwendigerweise — die Anlagen in Nordfrankreich beweisen dies — nach staatlich geregelten Grundsätzen durch einen einzigen Unternehmer durchgeführt. Nur für einen derartig geregelten Betrieb gelten die Sympherschen Untersuchungen und nur durch ihn wird die Kanalschiffahrt zu einer fahrplanmäßigen, von Angebot und Nachfrage unabhängigen Beförderung ihrer Schiffe gelangen können, die die erhöhte Fahrgeschwindigkeit des elektrischen Schiffszuges erst auszunutzen gestattet. Daher vertreten die Verfechter des elektrischen Schiffszuges auch die Einführung eines staatlich geregelten Schleppbetriebes, wie er ja durch § 18 des preußischen Wasserstraßengesetzes für den Rhein-Hannover-Kanal schon festgelegt ist. Diesem Zwang, dem die Kanalschiffahrt unterworfen werden soll, widersetzen sich viele Wirtschaftspolitiker. Sie glauben nicht daran, daß durch den Zwang eine Verkehrsverbesserung herbeigeführt werden kann. Sie besorgen, daß, wenn der Staat selbst den geregelten Schleppbetrieb übernimmt und dann natürlich auch die Schlepptarife festsetzt, er diese nach seinem Ermessen aus Rücksichten, die dem Kanalbetrieb fremd sind, so gestalten könnte, daß die der Binnenschiffahrt aus dem Fortschritt der Technik sich bietenden wirtschaftlichen Vorteile wieder hinfällig würden. Sie befürchten auch soziale Gefahren aus der fortschreitenden Verstaatlichung großer Betriebe.

[1]) Zeitschrift für Bauwesen, Berlin 1907.

Frachtkosten in Pf./tkm für Massengüter (ohne Abgaben und Nebenkosten) auf der Strecke Crange (Gelsenkirchen)-Hannover (267 km)
bei Tagesbetrieb Spalten a und bei Tag- und Nachtbetrieb Spalten b

	Dampf-Selbstlader		Sauggas-Selbstlader		Elektrischer Selbstlader		Zwei Kähne vom Dampfer geschl.		Elektrische Treidelei Anfangs-Verkehr		Elektrische Treidelei Entwickl.-Verkehr	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
10 bzw. 6 Tage Liegezeit 5 km/St. Fahrgeschwindigkeit	0,728	0,784	0,754	0,806	1,056	1,059	0,619	0,644	0,647	0,678	**0,577**	0,608
3 bzw. 2 Tage Liegezeit	0,447	0,444	0,463	0,456	0,721	0,665	0,400	**0,368**	0,473	0,470	0,403	0.400
10 bzw. 6 Tage Liegezeit 7 km/St. Fahrgeschwindigkeit	1,022	1,047	—	—	—	—	0,754	0,796	0,783	0,803	**0,633**	0,698
3 bzw. 2 Tage Liegezeit	0,568	0,541	—	—	—	—	0,471	**0,426**	0,556	0,572	0,451	0,467

Es ist hier nicht der Ort, diese wirtschaftspolitischen Bedenken zu erörtern, obwohl sie unzweifelhaft ernste Beachtung verdienen. Es mag nur kurz darauf hingewiesen werden, daß in quantitativer Hinsicht die befürchteten Nachteile des Schleppmonopols oft überschätzt werden. Beispielsweise würden auf dem Rhein-Hannover-Kanal schon etwa 300 bis 400 Beamte und Arbeiter zur Durchführung des ganzen staatlichen Schleppbetriebes ausreichen. Die Kosten dieses Kanals betragen nach dem Gesetz vom Jahre 1905 rd. M. 250 Mill., während die Gesamtkosten des elektrischen Schiffszuges einschließlich der weit über den Treidelbedarf hinaus leistungsfähigen elektrischen Zentralen sich auf rd. M. 25 Mill. belaufen werden. Die Schleppkosten des monopolisierten Schiffszuges werden sicherlich weit geringer sein, als die Kanalgebühren, die zur Deckung der Kanalkosten aufgebracht werden müssen. Durch Festsetzung hoher Kanalgebühren könnte also eine kanalfeindliche Tarifpolitik viel leichter durchgeführt werden, als durch Erhöhung der Schleppgebühren. Zudem lehren die an französischen Kanälen gewonnenen Erfahrungen, daß die Kanalschiffahrt gern die ihr ohne Zwang gebotenen Methoden der organisierten Pferde- oder Lokomotivtreidelei annimmt und doch wohl dabei ihre Rechnung findet.

Wenn jetzt an den neuen Kanälen der elektrische Schiffszug in einheitlich geregeltem Betrieb eingeführt werden soll, so wird allerdings der Einzelne sich Beschränkungen in der Benutzung der im allgemeinen Interesse geschaffenen Wasserstraßen auferlegen müssen, der Gewinn aber wird für alle den Kanal befahrenden Schiffe eine bisher unerreichte, gleichmäßig schnelle, pünktliche und zuverlässige Beförderung, ein technischer Fortschritt sein, dessen unsere Kanalschiffahrt dringend bedarf.

Der rechtliche Schutz der Bezeichnung „Diplom-Ingenieur" („Dipl.-Ing.")

von
Dr. Alexander Lang, Berlin

(Aus den Annalen für Gewerbe und Bauwesen, herausgegeben von F. C. Glaser, 15. Mai 1909)

Endlich ist durch eine Entscheidung des Landgerichts Köln, IV. Strafkammer, vom 28. November 1908 die Strafbarkeit der Bezeichnung „diplomierter Ingenieur", wenn sie von solchen geführt wird, die den akademischen Grad eines Diplom-Ingenieurs nicht besitzen, außer jeden Zweifel gestellt worden. Man muß sagen „endlich"; denn es hat in der Tat 10 Jahre gedauert, bis diese für den Diplom-Ingenieurstand hochwichtige Frage, in juristischer Beziehung aber überaus einfache Sache, zur Lösung kam. Versammlungen von Studierenden der Technischen Hochschulen haben sich wiederholt bitter darüber beklagt, daß ihre akademischen Grade sich des gerechten Schutzes nicht erfreuten. Es wäre indes besser gewesen, die betreffenden Kreise hätten sich bemüht, positive Fälle des Mißbrauchs zusammenzutragen und diese der Polizei oder der Staatsanwaltschaft zur Verfügung zu stellen. Ein Einschreiten wäre sicherlich erfolgt. Es ist verständlich, daß die Polizeiorgane oder gar die Staatsanwälte mit Rücksicht auf die Neuheit der Institution des „Diplom-Ingenieurs" nicht ohne direkte Veranlassung einschreiten werden. Dazu bedarf es einer Vorstellung bei der Polizei. Von dem einzelnen kann man nicht verlangen, daß er sich für seine Person mit einer Angelegenheit befaßt, die alle Diplom-Ingenieure angeht. Man sollte deshalb glauben, daß es Sache einer „Vereinigung der Diplom-Ingenieure" wäre, auf diesem Gebiete die Interessen des Standes wie die jedes seiner Angehörigen wahrzunehmen. Aber eine Interessenvertretung für die Diplom-Ingenieure ist erst neuerdings ins Leben gerufen worden.[1]) So ist denn auch die Entscheidung des Kölner Landgerichts nicht durch die Diplom-Ingenieure, sondern durch die „Vereinigung Deutscher Patentanwälte" zu Berlin, eines zur Förderung der gemeinsamen Berufs- und Standesinteressen der deutschen Patentanwälte gegründeten und eingetragenen Vereins, herbeigeführt worden. Die Patentanwälte, d. h. die vertretungsberechtigten Vorstandsmitglieder der Interessenvertretung griffen insbesondere deshalb ein, weil sich der Betreffende auch „staatlich eingetragener amerikanischer Patentanwalt" nannte, also eine Bezeichnung führte, die irreführend und geeignet war, den Glauben zu erwecken, daß der Betreffende, ein amerikanischer Patentanwalt, auch deutscher Patentanwalt sei. Das Vorgehen der deutschen Anwalts-Vereinigung erfolgte auf Grund des § 19 des Patentanwaltsgesetzes vom 21. Mai 1900, durch den derjenige mit Geldstrafe bis zu 300 M. bestraft wird, der, ohne Patentanwalt zu sein, sich als solcher bezeichnet oder sich einen ähnlichen Titel beilegt.

Die Verhandlung führte[2]) u. a. zu folgenden Feststellungen:

Der Angeklagte ist Geschäftsführer der Firma „Rheinisch-westfälisches Patent- und technisches Bureau O. G. & Co., Gesellschaft mit beschränkter Haftung" zu Köln. Eine technische Hochschule hat der Angeklagte nicht besucht und demgemäß auch nicht den Grad eines Diplom-Ingenieurs erlangt; er hat seine technische Ausbildung vielmehr auf dem Technikum „Winterthur" und dem Privattechnikum „Mittweida" erhalten. Auf Grund dieser Vorbildung hat der Angeklagte in Reklamen, Briefumschlägen und Briefköpfen, die er an weitere Personenkreise versandt hat, sein Firma den Zusatz „Diplom-Ingenieur" beigefügt. In der Verhandlung behauptete nun der Angeklagte unwidersprochen, die Bezeichnung „Diplom-Ingenieur" sei ohne sein Wissen und Willen durch Versehen des Druckers für den im Konzept enthaltenen Ausdruck „Diplom. Ingenieur", das die Abkürzung von „diplomierter Ingenieur" bedeute, gesetzt worden. Er habe den Irrtum später bemerkt und den Auftrag zurückgezogen. Trotz dieser „Aufklärung" betrachtete das Gericht den Tatbestand für die Anwendung des § 4 des Gesetzes über den unlauteren Wettbewerb vom 27. Mai 1896 als gegeben und betrachtete die Handlung des Angeklagten als „eine wissentlich unwahre und zur Irreführung geeignete Angabe tatsächlicher Art über den Besitz von Auszeichnungen". Der Angeklagte mußte demgemäß bestraft werden.

In der vorliegenden Entscheidung ist also der in der Rechtsauslegung ganz allgemein anerkannte und in der praktischen Rechtsprechung heute ganz selbstverständliche Grundsatz zur Anwendung gebracht, daß der Rechtsschutz, den ein Objekt genießt, sich keineswegs auf das im Gesetz normierte Wort beschränkt, sondern darüber hinaus auch alle, dieser Norm ähnlichen Bezeichnungen unter Strafe nimmt, wenn diese den Irrtum ermöglichen, es handle sich um das Objekt des Rechtsschutzes. Da hierüber, wie auch über die öffentlich-rechtliche Bedeutung der Bezeichnung „Diplom-Ingenieur" überhaupt, vielfach Unklarheit herrscht, soll die Rechtslage kurz vorgeführt werden.

Die technischen Hochschulen halten seit Jahrzehnten sogenannte Diplom-Prüfungen ab. Irgend ein Titel war mit dem Bestehen dieser Prüfung nicht verbunden; die Absolventen legten sich die Bezeichnung „diplomierter Ingenieur", oder „Diplom-Ingenieur" bei, ohne daß dieser Bezeichnung irgend welcher rechtliche Schutz zu teil wurde; denn sie war kein „Titel" im Sinne des Rechts, sondern eine freie, selbstgewählte Bezeichnung. Es konnte deshalb nicht ausbleiben, daß diese ganz frei gewählte, jeder rechtlichen Grundlage entbehrende Bezeichnung auch von den Absolventen niederer Fachschulen angenommen wurde, obschon die Leistungen hier und dort gar keinen Vergleich zuließen.

Dieser Mißstand wurde im Jahre 1899 mit einem Schlage beseitigt. In jenem Jahre wurde durch besondere Staatsakte den technischen Hochschulen das Recht erteilt, akademische Grade und Würden zu verleihen, und damit gelangten die mit diesen Graden und Würden verbundenen „Titel" unter den Schutz der bestehenden Reichs- und Landesgesetze. Diese Staatsakte stützen sich aber nicht, wie oft irrtümlich angenommen wird, auf Erlasse des Kaisers, sondern in Uebereinstimmung mit der Reichsverfassung, die das Unterrichtswesen weitschauenden Blickes den Bundesstaaten zuwies, auf Erlasse der einzelnen Landesherren[1]).

[1]) Der Verein trägt den Namen „Verband Deutscher Diplom-Ingenieure", Geschäftsstelle: Uhlandstraße 25, Berlin W.

[2]) Vergl. Blatt für Patent-, Muster- und Zeichenwesen 1909, S. 147/48.

[1]) Es ist also nach dem deutschen Reichs-Staatsrecht möglich, daß etwa die freie Reichsstadt Hamburg eine technische Hochschule errichtet und das Recht erteilt: „sub auspiciis senatus populique Hammoniensis" Diplom-Ingenieure zu kreiren; und diese Diplom-Ingenieure würden den vollen Schutz der deutschen Reichs- und Landesgesetze genießen. (Fortsetzung folgt)

Für die Schriftleitung verantwortlich: Baurat M. Guth in Berlin W. 57, Bülowstr. 35
Carl Heymanns Verlag in Berlin W. 8, Mauerstr. 43/44 — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W. 8, Mauerstr. 43/44