



# 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 46

Berlin den 13. November 1909

IV. Jahrgang

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

Alle Rechte vorbehalten

## Herstellung einer Bahnverbindung von Troisdorf längs der vorhandenen rechtsrheinischen Bahn mit der Ahrtalbahn bei Bodendorf und mit der linksrheinischen Bahnstrecke bei Sinzig

Schinkel-Wettbewerb 1909 auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues

Mitgeteilt vom Berichterstatter des Beurteilungsausschusses

Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspektor Paul Bathmann

Schluß aus Nr. 45 Seite 224

„Goode Wind.“

Der Entwurf mit dem Kennwort „Goode Wind“, der für die viergleisige Strecke Richtungsbetrieb vorsieht und zwischen Troisdorf und Unkel die inneren Gleise den Schnell- und den Fernzügen, die äußeren dem Nahverkehr überläßt, ist bezüglich der Linienführung und der Einführung in die Anschlußbahnhöfe im ganzen gut durchgeführt. Bei den kleineren Stationen der rechten Rheinseite fehlen aber auf der den Ortsgüteranlagen gegenüberliegenden Seite Ueberholungs- und Abstellgleise für den Nahverkehr, die es ermöglichen, den Uebergang zwischen beiden Bahnseiten ohne Störung des Fernverkehrs durch Rangierfahrten zu besorgen. Die Linie des Rheinübergangs bei Erpel und durch die Erpeler Ley ist zweckmäßig ausgebildet, ebenso die Zusammenführung mit den Bahnen auf dem linken Rheinufer, für die mehrere Lösungen gegeben sind. Dadurch, daß die Aufgabe bei der Einmündung in Bodendorf einfache Gabelungen mit Gleiskreuzungen in Schienenhöhe zuläßt, hat sich der Verfasser leider verführen lassen, eine solche Kreuzung bei einer der Lösungen auch auf die offene Strecke zu verlegen.

Am Süden des Bahnhofs Troisdorf sind sowohl bei der Gießener Linie, als auch der rechtsrheinischen Bahn die Güterzuggleise, soweit sie dem Nahverkehr dienen, von den übrigen Gleisen abgezweigt und selbständig, sowie schienenfrei in den bestehenden Ortsgüterbahnhof eingeführt. Die Ferngleise der Rheinbahn sind aber auch im Personenbahnhof beibehalten und am Nordende von Troisdorf sowohl mit der Strecke nach Köln, als auch mit dem Vorbahnhof für die Güterzüge von Kalk und Nord verbunden. Die Einführung der neuen Strecken in den Bahnhof Sinzig hätte dadurch verbessert werden können, daß für die Richtungen von Bodendorf, Remagen und Unkel drei Einfahrtgleise statt zwei vorgesehen wurden, auch hätten die Ueberkreuzungen der Hauptgleise durch Güterzüge von Norden in den Ortsgüterbahnhof Sinzig sehr verringert werden können, wenn auf der Westseite der Station Ueberholungs- und Nebengleise vorgesehen wurden.

Der Entwurf der Rheinbrücke bei Erpel sieht eine gute Stellung ihrer Zwischenpfeiler zu den Grenzen des Niederwasserprofils vor, ist gefällig und fleißig durchgeführt, zeigt aber in der Ausbildung der Gurtquerschnitte einige Schwächen.

Der Lokomotivschuppenentwurf ist sachgemäß aufgestellt und gut ausgeführt.

Der Erläuterungsbericht ist sorgfältig bearbeitet, läßt aber an einigen Stellen eine gewisse Unsicherheit bei der Beurteilung der in Frage kommenden Lösungen bemerken.

Im ganzen ist die Aufgabe befriedigend gelöst und die einzelnen Teile der Arbeit sind gut dargestellt.

„Am Rhein.“

Bei dem Entwurfe mit dem Kennworte „Am Rhein“ ist das neue Gleispaar vom Bahnhof Troisdorf bis Unkel östlich an die rechtsrheinische Linie angelehnt. Es soll den Güterverkehr aufnehmen, während die bestehende Bahn dem Personenverkehr dient, so daß Trennung beider Verkehre im Linienbetrieb gewählt ist. Von Unkel wird die neue Linie östlich ausholend mittels Tunnel durch die Erpeler Ley dem Rhein zugeführt, überschreitet den Strom oberhalb Erpel und erreicht, unter der linksrheinischen Bahn durchgeführt, Bodendorf. Der in der Hauptsache gut überlegte Grundgedanke für die Linienführung ist beim Ausbau der Bahnhöfe nicht geschickt durchgeführt, da Kreuzungen in Schienenhöhe nicht vermieden sind, und der Güternahverkehr nicht genügend berücksichtigt ist.

Besonders mangelhaft ist der geplante Ausbau des Bahnhofs Troisdorf.

Auch die beabsichtigte Erweiterung des Bahnhofs Sinzig ist nicht einwandfrei, da die unnötig umfangreichen, neuen Gleisanlagen westlich der Hauptgleise für die Güterzüge von Bodendorf beim Uebergangsverkehr ein Ueberkreuzen der Hauptgleise bedingen, während die östlichen Gleiserweiterungen zu knapp bemessen sind. Hingegen ist der Entwurf für die Verbindungen zwischen dem Rhein, Bodendorf, Sinzig und Remagen klar und einwandfrei.

Der Lokomotivschuppen ist gut bearbeitet.

Vermißt wird eine Uebergangsmöglichkeit zwischen der alten und der neuen Linie in Unkel.

Der Entwurf über die Rheinbrücke befriedigt in jeder Hinsicht, wirkt günstig in der äußeren Erscheinung und ist sehr fleißig und richtig durchgearbeitet.

Der Erläuterungsbericht und die zeichnerische Darstellung sind zu loben.

## „Linienbetrieb“.

Die Arbeit mit dem Kennwort „Linienbetrieb“ erfüllt im allgemeinen die in der Aufgabe gestellten Bedingungen.

Vorfasser entscheidet sich für die Trennung nach Gütergleisen und Personengleisen und für den Linienbetrieb. Die für die gewählte Anordnung gegebene Begründung ist nicht erschöpfend. Verschiedene sehr wesentliche Umstände sind gar nicht in den Bereich der Erörterung gezogen worden. Die Durchbildung der Linie im einzelnen zeigt erhebliche Mängel. Vielfach fehlt eine ausreichende Begründung. Dies gilt besonders für die Lage der Gütergleise bald auf der Ostseite und bald auf der Westseite der Personengleise. Das Bestreben, die vorhandenen Anlagen möglichst zu erhalten, verleitet den Verfasser vielfach zu unzuverlässigen Lösungen.

Die Gleisverbindungen zwischen dem rechten und linken Rheinufer sind verhältnismäßig gut durchgebildet; die Kreuzung selbständiger Fahrwege in Schienenhöhe ist gänzlich vermieden worden.

Es hätte indes noch etwas mehr Gewicht auf eine günstige Durchschneidung des Geländes gelegt werden müssen. Auch ist die Vorschrift nicht beachtet, daß auf Bahnhof Sinzig der Anschluß von der Ahrtalbahn nach dem Grundsatz des Richtungsbetriebes einzuführen ist.

Die gewählte Gesamtanordnung des Bahnhofsumbaues in Troisdorf befriedigt, die Einzelheiten zeigen jedoch verschiedene Mängel, die wohl hätten vermieden werden können.

Die Umgestaltung des Bahnhofs Sinzig läßt zu wünschen übrig, die Neuanlagen sind den vorhandenen Anlagen nur ganz lose und unorganisch angegliedert. Auch hier hat das Bestreben, die alten Anlagen zu erhalten, ungünstig auf die Gestaltung des Entwurfs eingewirkt. Gegen den Entwurf zum Lokomotivschuppen sind besondere Einwendungen nicht zu erheben.

Die Gesamtanordnung der Rheinbrücke entspricht den Anforderungen der Aufgabe. Das gewählte System gibt zu Bemerkungen keine Veranlassung, ebensowenig die Ausbildung der Einzelheiten. Die Berechnung ist sorgfältig durchgeführt.

Die Ausführungen des Erläuterungsberichtes sind teilweise recht weitschweifig, teilweise aber nicht erschöpfend. Es fehlt eine klare Disposition, auch ist die Ausdrucksweise nicht überall fließend.

Auf die Darstellung der Pläne und Zeichnungen hätte mehr Wert gelegt werden können.

## „A. 348“.

Bei dem Entwurfe „A. 348“ ist der Ortsverkehr von dem Fernverkehr getrennt und teils Richtungsbetrieb, teils Linienbetrieb vorgesehen. Die neuen Gleise zwischen Beuel und Unkel, die dem Fernverkehr dienen sollten, hat der Verfasser zumeist um die bestehenden Bahnhofsanlagen herumgeführt.

Durch diese an sich zweckmäßigen Anordnungen zeichnet sich der Entwurf vor den übrigen aus, denn 1. werden die Gleispaare möglichst gleichmäßig mit Zügen belegt, 2. können die bestehenden Anlagen vielfach geschont werden und 3. sind die Schwierigkeiten, die durch das Bedienen der Güteranlagen der Zwischenbahnhöfe entstehen, auf ein Mindestmaß zurückgeführt.

Die Ausarbeitung des Entwurfes ist jedoch mangelhaft und flüchtig. Er verstößt mehrfach gegen die Forderungen der Aufgabe, auch hat der Verfasser auf die Oertlichkeit meist nicht genügend Rücksicht genommen.

Die Gleisanlagen des Bahnhofs Troisdorf sind wenig sorgfältig durchgearbeitet.

Die Erweiterung des Bahnhofs Sinzig mußte statt nach der Ostseite wegen der hier befindlichen Fabrikanlagen nach der Westseite zu vorgenommen werden. Die Einführung der Linien am Nordende des Bahnhofs ist unzuverlässig durchgebildet.

Für die Rheinbrücke ist ein Kragträger mit Seitenöffnungen von 100 m Stützweite gewählt. Diese großen Stützweiten der Seitenöffnungen sind nicht erforderlich und auch nicht zweckmäßig, weil hierdurch die Linienführung auf dem rechten Rheinufer erschwert wird. Die Einzelheiten der Eisenkonstruktion und die statische Berechnung sind mangelhaft.

Der Erläuterungsbericht stimmt häufig nicht mit dem Entwurf überein und ist unvollkommen.

## „Frisch gewagt, ist halb gewonnen“.

Die Arbeit mit dem Kennworte „Frisch gewagt, ist halb gewonnen“ liegt nur in den Anfängen vor. Die in der Aufgabe genannten Entwurfsstücke sind nur zur kleineren Hälfte fertig bearbeitet, im übrigen zum Teil nur in Skizzen geliefert und der Erläuterungsbericht erstreckt sich nicht auf alle Gegenstände, die behandelt werden

sollten. Auch die gelieferten Entwurfsstücke sind zum großen Teil unfertig und flüchtig ausgeführt.

Offenbar hat der Verfasser der Bearbeitung eine nicht ausreichende Zeit gewidmet. Eine eingehende Beurteilung der Arbeit im Rahmen der Aufgabe ist daher nicht möglich.

Der Verfasser hat sich sowohl für die Einführung der Gleise in den Bahnhof Troisdorf, als auch für die Strecke bis zum Abzweigungsbahnhof Unkel für den Richtungsbetrieb entschieden, und zwar will er den beiden äußeren Gleisen durchgehend den Nahverkehr, den inneren den Fernverkehr zuweisen.

Höhenpläne fehlen, denn die beigelegte flüchtige Skizze kann als Höhenplan nicht gelten.

Die Verzweigung der Gleise nach Sinzig und Bodendorf vollzieht er mit einer unzulässigen Niveaureuzung; sonst scheint, soweit es sich nach der unklaren Darstellung beurteilen läßt, die Anordnung der Gleise zwischen Remagen und Sinzig im Entwurfe dem Sinne der Aufgabe zu entsprechen. Beim Platzbedarf ist allerdings wenig sparsam verfahren. Die Verbindung zwischen der Ahrtalbahn und Sinzig ist der Aufgabe gemäß gedacht.

Der Bahnhof Troisdorf ist nur in Skizzen, Sinzig ist überhaupt nicht dargestellt.

Die statische Untersuchung der Rheinbrücke ist durchgeführt, die Gesamtansicht flüchtig mit Bleistift gezeichnet. Auffallend bei der Gesamtansicht ist die wohl wenig überlegte Anordnung der Auflager auf den Pfeilern.

Auch der Erläuterungsbericht ist zwar unfertig, aber, soweit durchgeführt, klar, und enthält gute Gedanken.

## „Erpeler Ley II“.

Bei der Arbeit mit dem Kennwort „Erpeler Ley II“ ist die gewählte Benutzungsart der Gleise Richtungsbetrieb, äußere Gleise für den Personen- und Schnellzugverkehr, innere Gleise für den Güterzugverkehr — eingehend und in der Hauptsache richtig begründet. Auch muß das Bestreben, das Kreuzen der Hauptgleise durch Ortsgüterzüge möglichst zu vermeiden und deshalb die Güterbahnhöfe zwischen die durchgehenden Gütergleise zu legen, als an und für sich richtig anerkannt werden. Hingegen muß die Anlage neuer Betriebsgüterbahnhöfe zwischen je zwei vorhandenen Bahnhöfen, um die Erweiterung der jetzigen Bahnhöfe zu umgehen, als verfehlt bezeichnet werden.

Bei der geringen Zahl der auf der Strecke verkehrenden Ortsgüterzüge kann der Vorteil der durch die Verminderung der Zugenthalte eintretenden Zugbeschleunigung nicht sehr ins Gewicht fallen. Diesem Vorteil stehen außerdem sehr erheblich betriebliche Schwierigkeiten gegenüber. Auch die wirtschaftlichen Ausführungen sind recht anfechtbar. Einen Umbau der bestehenden Bahnhöfe hat der Verfasser zwar gänzlich vermieden. In Wirklichkeit würde ein solcher aber nicht zu umgehen sein, da der für die Durchführung des neuen Gleispaares in den Stationen erforderliche Platz nicht, wie es der Verfasser getan, durch die Beseitigung von Gleisanlagen, die für den Betrieb unentbehrlich sind, gewonnen werden kann.

Die Entwürfe für die Bahnhöfe Troisdorf und Sinzig sind für die angegebenen Verkehrsgrößen zu umfangreich angelegt.

Der ziemlich verwickelte Gleisplan für die Zusammenführung der Bahnlinien zwischen Remagen und Sinzig enthält zwei schienengleiche Kreuzungen, die gegen die Bestimmungen der Aufgabe verstoßen.

Berechnung und Entwurf der Rheinbrücke geben zu wesentlichen Bedenken keinen Anlaß. Durch Verwendung von kleineren Bauhöhen bei der Rheinbrücke und der Ueberführung der neuen Bahnlinie über die rechtsrheinische Strecke hätte eine erheblich niedrigere Höhenlage der Schienenoberkante der Brücke erreicht werden können.

Der Lokomotivschuppen ist im allgemeinen zweckmäßig entworfen. Der Erläuterungsbericht ist teilweise etwas weitschweifig abgefaßt.

Nach eingehender Prüfung der hier behandelten Entwürfe hat der Beurteilungsausschuß sich entschlossen, den Schinkelpreis und die Schinkeldenkünze dem Entwurfe mit dem Kennwort „Verkehrspolitik“ und die Schinkeldenkünze den Entwürfen mit den Kennworten „Erpeler Ley I“, „H. K.“, „Goode Wind“ und „Am Rhein“ zuzuerkennen.

Als Verfasser ergaben sich: „Verkehrspolitik“ Herr Regierungsbauführer Dipl.-Ing. Otto Blunck, „Erpeler Ley I“ Herr Regierungsbauführer Dipl.-Ing. Georg Barth, „H. K.“ Herr Regierungsbauführer Dipl.-Ing. Heinrich Knoch, „Goode Wind“ Herr Regierungsbauführer Dipl.-Ing. Ernst Martens und „Am Rhein“ Herr Regierungsbauführer Willy Wolff.

## Hermann Solf

Ein Baukünstler von klarem Blick und feiner Empfindung, ein Mensch von seltenen Eigenschaften des Geistes und des Herzens ist mit Hermann Solf von uns gegangen. Ein tragisches Geschick hat sich an ihm, der allen, die ihn kannten, das Urbild des Lebens und der Gesundheit, der Lebensfrische und Schaffenslust schien, erfüllt. Langsam, unaufhaltsam, von ihm selbst als unentrinnbar klar erkannt, senkte sich nächtlicher Schatten über seine sonnige Seele; da war aller Kampf und Widerstand vergeblich. In einem Alter, das noch

die schönsten Früchte seines Schaffens erhoffen ließ, mußte er, niedergeschmettert von der Erkenntnis der grausen Notwendigkeit, den Stiff aus der Hand legen, mußte er Abschied nehmen von den Seinen und den Freunden. Als Erlüser von schwerem Siechtum ist ihm der Tod genaht. —

Hermann Solf war Berliner von Geburt und besaß die guten und liebenswürdigen Eigenschaften des vielverkannten Berliners in ganz hervorragendem Maße: nüchterne Sachlichkeit, treuen Fleiß,

treffendes Urteil, Schlagfertigkeit, vor allem aber einen goldenen Humor und einen urwüchsigen, manchmal geradezu verblüffenden Mutterwitz, alles in allem: ein Mensch, der das Herz auf dem rechten Flecke hatte. Er war am 20. November 1856 geboren, als ältester Sohn des erst Dezember 1907 in hohem Alter verstorbenen Kaufmanns H. Solf, der viele Jahre hindurch hier in Berlin als Stadtverordneter verdienstvoll gewirkt hat. Seine Schulbildung genöß er auf dem Friedrich Wilhelms-Gymnasium, und dank einer seltenen Gedächtniskraft hatte er sich eine erstaunliche Fülle positiven Wissens aus der Schule ins Leben hinübergerettet. Von seinen horazischen Oden, seinem Homer, ja von griechischen Tragikern konnte er lange Stücke rezitieren und in der Geschichte, wie in der Mathematik wußte er, wenn einmal die Rede auf ein entlegenes Thema kam, immer sicheren Bescheid zu geben. Nachdem er Ostern 1874 die Reifeprüfung abgelegt und die damals vorgeschriebene Vorbereitungszeit als Bauleve bei von der Hude & Henicke zugebracht hatte, bezog er Oktober 1875 die Bauakademie und machte im März 1881 sein Bauführerexamen. Er wandte sich sofort mit Urlaub der Tätigkeit in Privatateliers zu, indem er bis Ende 1882 bei Kayser & von Großheim und dann bei Hugo Licht beim Erweiterungsbau des Städtischen Museums in Leipzig arbeitete. Im Jahre 1885 trug er im Wettbewerb um den Schinkelpreis (Textilbörse für Berlin) zugleich mit seinem späteren Sozjus Wichards die Medaille davon und Januar 1886 legte er die Baumeisterprüfung ab. Auch jetzt blieb er in der Privatpraxis, unter anderem bei Messel, der damals seine ersten größeren Bauten (das Werderhaus in Berlin) ausführte, daneben beteiligte er sich an zahlreichen öffentlichen Wettbewerben. Eine Beschäftigung im Staatsdienst, aus dem er überhaupt im Jahre 1888 ausschied, hat Solf niemals gehabt. Am 1. April 1890 begründete er mit dem ihm von der Studienzeit her befreundeten gleichgestimmten Franz Wichards die künstlerische Gemeinschaft, aus der im Laufe von nahezu 20 Jahren eine stattliche Reihe architektonischer Schöpfungen, Entwürfe und Ausführungen, hervorgegangen ist, die zum Teil durch die Veröffentlichungen in den Fachzeitschriften allbekannt geworden sind. Berlin und die Villenvororte weisen eine große Anzahl ausgeführter Bauten auf, wohl aber ebenso groß ist ihre Zahl in der Provinz. Als erste Bauausführung Solfs ist die Villa Dernburg im Grunewald anzusehen, zu der die ersten Skizzen zwar von Ludwig Hoffmann herrühren, die aber doch im wesentlichen Solfs Werk ist. Von den vielen Landhausbauten, die nun folgten, seien hier nur ein paar genannt: das für Kalisch - Lehmann,<sup>1)</sup> Arons, Nölle, Lesser im Grunewald, das für Dotti in Neuenhagen und Dotti in Hühnow. Ähnlichen Charakters sind das Waldhaus in Strausberg, das Sanatorium für Dr. Maaß in Schlachtensee, die Molkerei Hellersdorf in Berlin. Bauten für Behörden und Gesellschaften sind



Abb. 270. Hermann Solf (Frascati, Villa Aldobrandini, 1897)

die Schöpfungen des verewigten Baukünstlers, die er übrigens in meisterhafter Darstellung mit peinlicher Sorgfalt zu Papier zu bringen verstand, ist die Klarheit und Zweckmäßigkeit des Grundrisses, vortreffliche Gliederung und straffes Zusammenhalten des Aufbaus, Vorliebe für eine gewisse Gedrungenheit der Verhältnisse, ein in gleicher Weise für das monumentale wie für das malerische ausgebildeter Sinn, weises Maßhalten, selbst wo reichere Formen erwünscht waren, überall eine gemütvoll vertiefte in die Aufgabe, eine lebendige, ungekünstelte, man möchte sagen herzegewinnende Formensprache, die abhold jeder Uebertreibung, jedem unnützen Schmucke ist, aber auch abhold der armseligen Dürftigkeit, die in völliger Schmucklosigkeit, sozusagen im

Lallen den wahren Ausdruck modernen Wesens zu finden wähnt. Was aus seiner Hand hervorgegangen ist, beruht im wesentlichen auf dem treuen, verständnisinnigen und feinfühligem Studium der deutschen Renaissance.

Neben der rastlosen Arbeit in seinem Atelier übte Solf während eines Jahrzehnts eine außerordentlich erfolgreiche Lehrtätigkeit als Assistent des Herrn Geh. Baurat Prof. Fritz Wolff an der Technischen Hochschule aus. Als Anerkennung dafür wurde ihm 1899 der Professortitel verliehen.

Die Annalen des Architekten-Vereins verzeichnen seit 1897 Jahr für Jahr seine Zugehörigkeit, sei es zu diesem oder jenem wichtigen Ausschuss oder zum Vorstand oder zur Zahl der Verbandsabgeordneten. Ueberall war er ein willkommener,

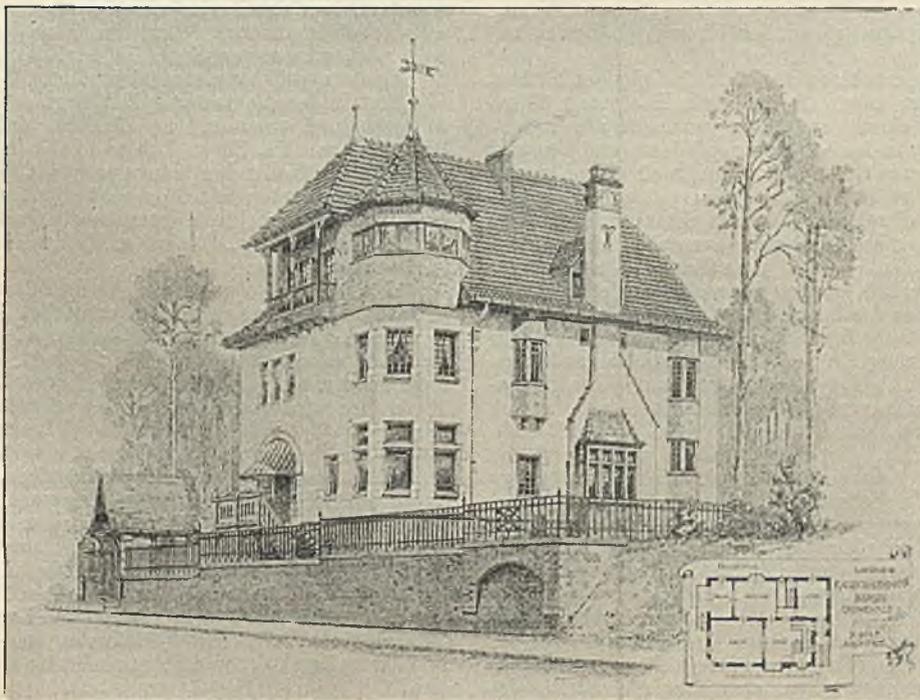


Abb. 271. Landhaus Kalisch-Lehmann im Grunewald (Nach einer Handzeichnung von H. Solf)

<sup>1)</sup> Abb. 271.

<sup>2)</sup> Wochenschrift 1907, S. 33.

tüchtiger und gewissenhafter Mitarbeiter. So wurde er auch 1903 als außerordentliches Mitglied in die Akademie des Bauwesens gewählt. Nach Vollendung des Patentamts wurde ihm der rote Adlerorden verliehen.

Damit wäre in kurzen Zügen angedeutet, was der Dahingeschiedene geleistet, welche schmerzliche Lücke sein Tod in den Kreis der Berliner Fachgenossenschaft gerissen hat. Wer aber mit dem Dahingeschiedenen durch Bande der Freundschaft verknüpft, wer jemals in fröhlicher Tafelrunde oder auf munterer Wanderfahrt mit ihm vereint

gewesen ist, dem mußte wohl der Abschied doppelt schwer werden, als der Sarg, der ihn umschloß, feierlich in die Tiefe sank, — an einem Herbstnachmittag war's, so klar, so warm und sonnig, wie das Leben des Entschlafenen es bis zum Beginn seiner Todeskrankheit war, recht, wie dazu geschaffen, um auszuruhen, orlöst von schwerem Leiden.

Der schöne Friedhof von Jena, hoch am Saaleufer, wird seine Asche in treue Obhut nehmen. Rönnebeck

## Der Anteil des Ingenieurs am öffentlichen Leben

Die „Kölnische Volkszeitung“ untersucht in ihrer Nummer 820 vom 28. September 1909 in einem längeren Leitartikel den „Anteil des Ingenieurs am öffentlichen Leben“. Die Ausführungen dort verdienen entschieden Beachtung in den technischen Kreisen.

Der Aufsatz sucht die Frage zu beantworten: „Welches ist der Einfluß des Ingenieurs auf unser öffentliches Leben, entspricht dieser Einfluß der Bedeutung, die technisch-wirtschaftliche Intelligenz für unsere moderne Staats- und Gesellschaftsordnung hat?“

Die „Kölnische Volkszeitung“ kann hierauf auch nur die bedauerliche Antwort geben, daß in unserer Staats- und Kommunalverfassung technisch-wirtschaftliche Intelligenz nicht mitzureden hat und unterstreicht die bekannten Tatsachen:

„Soweit die Staatsverwaltung in Frage kommt, ist mit geringen Ausnahmen selbst in den eigentlich technischen Ressorts der Eisenbahn und öffentlichen Arbeiten, von Handel und Gewerbe technischer Einfluß nicht leitend und bestimmend, sondern vorzugsweise begutachtend oder ausführend. In der allgemeinen Landesverwaltung, in der Finanzverwaltung usw. ist ungeachtet der hohen technischen Entwicklung unseres Landes technisches Können gänzlich oder doch fast gänzlich ausgeschlossen. In den Parlamenten finden wir nur einige wenige Vertreter des Ingenieurstandes. In den Kommunalverwaltungen sieht es nicht besser aus: auch hier behauptet trotz mancher Besserung in neuester Zeit juristische Intelligenz ihr herkömmliches Übergewicht!“

Den Grund für diese jeden Techniker so ungemein betäubenden Tatsachen, sucht die „Kölnische Volkszeitung“ nun näher zu ergründen:

Sie meint: „Man könnte geneigt sein, die offenbar geringe Bewertung technisch-wirtschaftlicher Tätigkeit in unserem öffentlichen Leben mit der relativen Jugend technischer Wissenschaft überhaupt in Verbindung zu bringen. Der Gedanke hat eine gewisse Berechtigung. . . .“

Die heutige moderne Technik mit ihrer Berücksichtigung und Pflege volks- und staatswirtschaftlicher, kommerzieller usw. Doktrinen ist in der Tat eine Errungenschaft der allerneuesten Zeit, und es scheint berechtigt, dieser relativen Jugend der technischen Wissenschaft bzw. der daraus sich ergebenden noch weitgehenden Unbekanntheit mit technischen Dingen seitens der Allgemeinheit einen Grund für eine etwas geringwertige Schätzung technischer Werte zu entnehmen. . . .“

„Hierzu kommt noch eines: Als die Technik um die Jahrhundertwende feierlich und festlich in die Reihe der Geisteswissenschaften eingereicht wurde, da trat sie, um im Bilde zu reden, wie ein Jüngling mit keckem, kühnem Sinn, der schreitenden Zeit ins Auge schauend, in den Kreis der andern durch Alter, Ueberlieferung und Leistung gleich geheiligten Fakultäten ein. Es war nur zu begreiflich, daß man sie in gewissem Sinne als Eindringling empfand, und daß eine gewisse Sorge um die Behauptung der durch Jahrhunderte hindurch unumstritten besessenen Domänen sich regte und Veranlassung war, dem neuen Rivalen gegenüber altererbten Besitz mit allen Kräften zu wahren.“

Dennoch wird man nicht annehmen dürfen, daß diejenigen Stellen, Staatsmänner und Regierungen usw., die über die Besetzung öffentlicher Ämter befinden, sich einzig und allein von solch allgemeinen Vorurteilen werden haben leiten lassen, da ihnen Wesen und Leistung technischer Arbeit doch vollends bekannt sein mußten? Der Einwand ist vollauf berechtigt! Aber es ist bei seiner Beurteilung zu berücksichtigen, daß unser ganzes öffentliches Leben in Staat und Gemeinde in seinen leitenden Verwaltungsbeamten sich ausschließlich auf das Monopol eines einzigen Berufes — des juristischen — stützt, der durch die technische Wissenschaft, soweit das weite Gebiet der Verwaltung in Frage kommt, seine Alleinherrschaft am meisten gefährdet sah. Jahrhundertlang war dieser Beruf in jenen Zeiten mit Berechtigung und auch mit vollem Erfolg Träger aller staatlichen und kommunalen Verwaltung gewesen, so daß Rechtspflege und Verwaltungswissenschaft so eng miteinander verkettet zu sein schienen, als ob sie auch jetzt noch eins seien wie in dem früheren reinen Rechtsstaat. Je mehr nun in der Zeit, die charakterisiert wird durch die genialen Leistungen mächtig schaffender wirtschaftlicher Kräfte, wo Probleme Staat und Gemeinde beherrschen, die ein weit über formales juristisches Wissen hinausgehendes Können verlangen, vielmehr in erster Linie naturwissenschaftliches, volkswirtschaftliches und soziales Denken, je mehr in diesen Zeiten in weiten Kreisen zum Bewußtsein kam, daß die bisher verlangte formale juristische Vorbildung für die Verwaltung ein Phantom war, das uns auf falsche Fährte geführt, um so energischer kann man sagen, suchte man auch auf juristischer Seite zunächst die beklagten Mängel über mangelnde Fühlung mit dem Leben usw. abzustellen, aber auch gleichzeitig das

Gebiet der Verwaltung als nur juristischer Intelligenz vorbehalten, mit aller Energie zu wahren.

Es läßt sich also nicht leugnen, daß der öffentliche Einfluß technischer Bildung von der Mitarbeit an den Wirtschafts- und Kulturproblemen der Zeit fast ganz ausgeschaltet ist. Man wird vielleicht einwenden können, daß es der technischen Bildung ungeachtet der verschlossenen Staatstüren — die relativ geringe Anzahl der höheren technischen Staatsbeamten kann außer Betracht bleiben — doch aus der privaten Tätigkeit heraus möglich sein muß, sich wenigstens im Parlament usw. den Einfluß zu verschaffen, der der Bedeutung und dem Umfange der Beziehungen zwischen Technik und öffentlichem Leben, vor allem in der Gesetzgebung, entspricht.

Hierzu ist zu bemerken, daß die Bedeutung eines Standes für das öffentliche Leben sich danach richtet, in welcher Weise seine Mitglieder an den Erörterungen des öffentlichen Lebens, der Gesetzgebung usw. mitarbeiten, durch Wort und Tat. Diese Teilnahme ist aber wesentlich eine Funktion der Art ihrer Berufsbeschäftigung. Dadurch —, daß man dem Ingenieur den ihm zustehenden Anteil an der Verwaltung in Staat und Gemeinde versagt hat, beschränkt man seine Tätigkeit auf den Bereich der Industrie, auf Bureau und Fabrik. Wer diese Tätigkeit kennt, weiß, daß der Ingenieur — soweit er etwa nicht selbständiger Besitzer ist — fast niemals Zeit und Gelegenheit findet, sich öffentlich, sei es im Parlament oder sonstwo, zu betätigen, ganz im Gegensatz z. B. zu den staatlichen Stellungen der Juristen, die als Staatsbeamte jederzeit zu öffentlicher Betätigung Zeit und Gelegenheit finden. Die Zusammensetzung unserer Parlamente erbringt den praktischen Beweis. Prüfen wir z. B. die Berufsarten der Abgeordneten des Reichstages, so zeigt sich, daß die überwältigende Mehrheit derselben sich aus Berufen rekrutiert, die entweder ganz selbständig sind (Gutsbesitzer, Kaufleute usw.) oder Staatsbeamten (Richter, Professoren usw.), oder schließlich einem Berufe angehören, der die Vertretung durch eine andere Person zuläßt (Rechtsanwälte, Geistliche usw.). Private Ingenieurarbeit gestattet letztere Möglichkeit nicht oder nur in einzelnen Fällen.“

In dieser letzten Begründung kann ich der „Kölnischen Volkszeitung“ nicht folgen. Außerordentlich bedauerlich ist das Fehlen technischer Intelligenz in den Parlamenten; aber der Grund hierfür liegt weniger wohl in den Verhältnissen als in den Menschen. Wenn andere Berufsarten die Zeit finden, Einfluß im Parlament zu gewinnen, den Technikern dieser Einfluß aber bisher verschlossen blieb, so ist wohl weniger die Unabkömmlichkeit des Technikers hieran schuld, sondern vielmehr der Glaube des Technikers an seine Unabkömmlichkeit. Wenn sich ein Rechtsanwalt vertreten lassen kann, weswegen kann sich der Ingenieur nicht vertreten lassen. Es gibt ja nicht nur beamtete, sondern auch eine große Anzahl frei und selbständig schaffender Ingenieure. Auch im Techniker selber liegt der Grund dafür, daß man seinen Stand in der Zusammenfassung der Berufsarten der Reichstagsabgeordneten nicht findet.

Erst in der allerneuesten Zeit beginnt der Techniker sich politisch zu regen, und wenn erst die Einsicht, daß politische Betätigung und Mitarbeit am öffentlichen Leben nicht nur das Recht, sondern auch die Pflicht des einzelnen ist, in den technischen Kreisen allgemein geworden ist, dann wird der Moment nicht mehr fern sein, wo auch technische Intelligenz in die Parlamente einzieht!

Der Artikel der „Kölnischen Volkszeitung“ fährt dann nach obigen Feststellungen fort:

„Man mag also noch so sehr die Mitarbeit technischer Intelligenz an unsern Verwaltungsaufgaben wünschen — so lange die Verhältnisse — (und die Techniker! S.) so bleiben, wie sie jetzt sind (bzw. waren), bleibt es sozusagen eine Notwendigkeit, daß technische Bildung in den Parlamenten, im öffentlichen Leben ausgeschlossen bleibt. Dadurch aber wird eine Unsumme schaffensfroher und urteilsreifer technischer Kraft für das Allgemeinwohl brach gelegt, die Stadt und Gemeinde von hervorragendem Nutzen sein könnte.“

Wenn man daher von der Notwendigkeit technisch-wirtschaftlicher Intelligenz neben der juristischen überzeugt ist und von ihr eine kräftige Förderung der großen Kulturprobleme erwartet, so wird man mit berechtigtem Nachdruck die Forderungen unterstützen dürfen, die seitens der berufenen technischen Kreise heute lauter denn je erhoben werden.

Nicht einem einzigen Berufe, dessen Bedeutung im übrigen nicht verkannt werden soll, sei Führung und Leitung der Nation anvertraut, sondern freie Bahn den Tüchtigsten aus allen Berufen, die durch Bildung, Charakter und Persönlichkeit zu diesen Ämtern befähigt sind!“

E. J. Siedler