



# WOCHENSCHRIFT DES ARCHITEKTEN-VEREINS ZU BERLIN

HERAUSGEGEBEN VOM VEREINE

Erscheint Sonnabends u. Mittwochs. — Bezugspreis halbjährl. 4 Mark, postfrei 5,30 Mark, einzelne Nummern von gewöhn. Umfange 30 Pf., stärkere entspr. teurer. Der Anzeigenpreis für die 4gespaltene Pottzelle beträgt 50 Pf., für Behörden-Anzeigen und für Familien-Anzeigen 30 Pf. — Nachlaß auf Wiederholungen

Nummer 50

Berlin, Sonnabend den 10. Dezember 1910

V. Jahrgang

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

Alle Rechte vorbehalten

## Das Schinkelfest des Architekten-Vereins zu Berlin im Jahre 1910

### Der Wiederaufbau des Römerkastells Saalburg

Festvortrag des Landbauinspektors Jacobi aus Homburg vor der Höhe

Fortsetzung aus Nr. 49, Seite 329

Da wo die aus der Mainebene heraufkommenden Verkehrswege, dem Zuge germanischer Völkerstraßen folgend, auf der Paßhöhe des Taunus die Reichsgrenzstraße kreuzten, war der gegebene Platz für die Grenzsperrung, welche das Mittelalter, wie scheint, als „Saalburg“ bezeichnet hat. Ihre Lage war durchaus trocken, gesund und sicher gegen jeden Ueberfall; Trink- und Wirtschaftswasser war vorhanden oder aus der Nähe leicht zu beschaffen, ebenso Bau- und Brennholz und Mauermaterial. Der Platz entsprach also den einzelnen Anforderungen des Reglements für die römischen Feldbefestigungen,

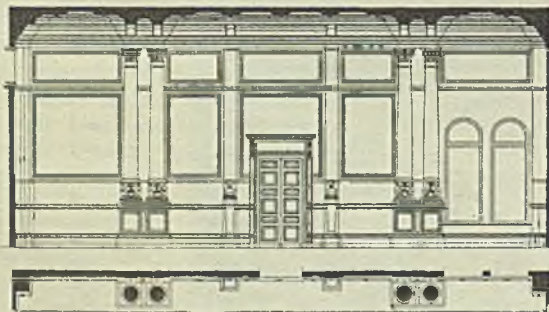
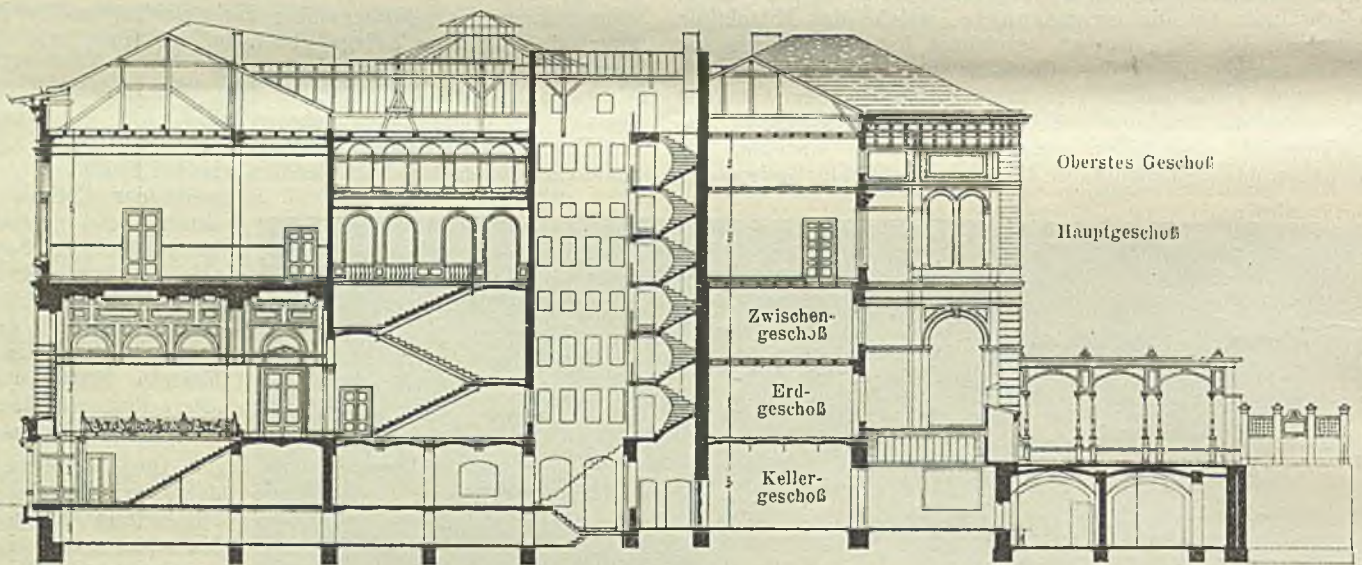
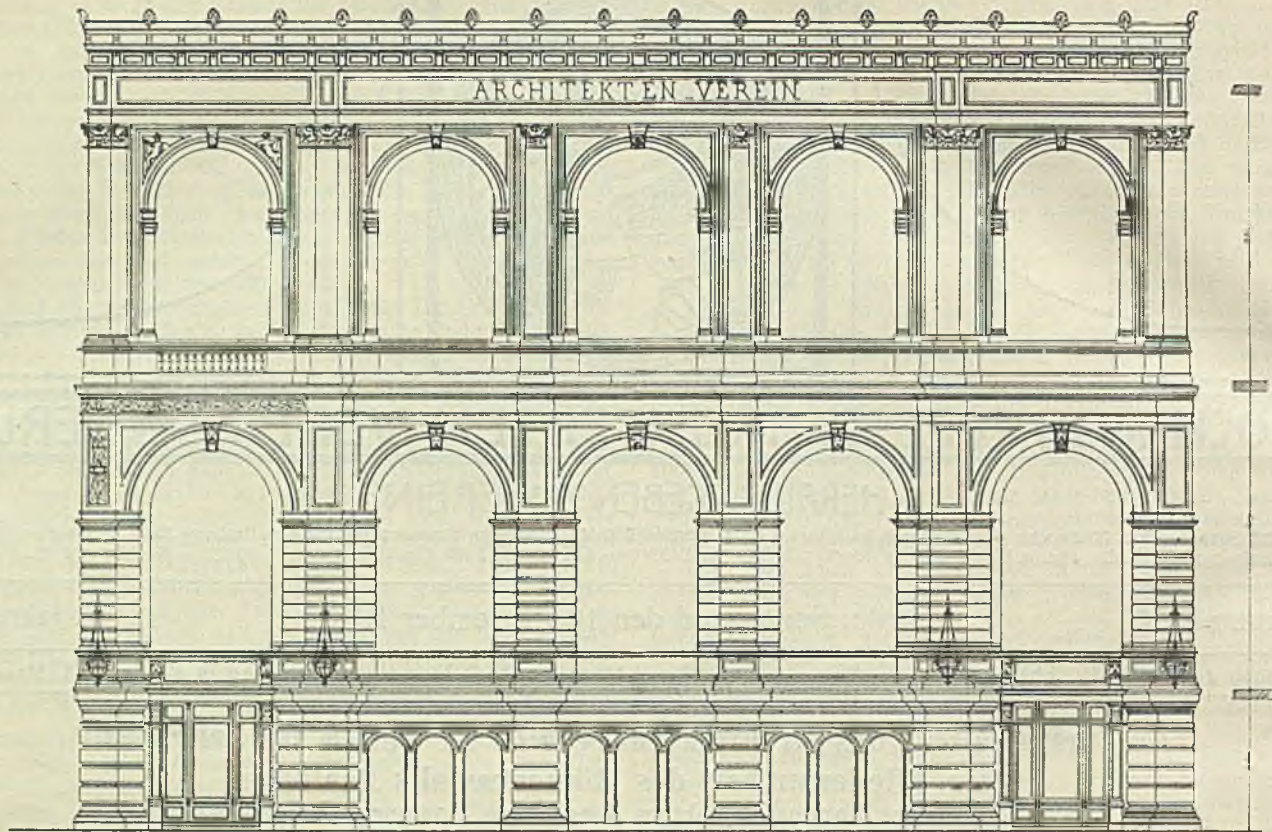
welches zusammenfassend besagt: „Nicht ein guter Platz genügt, sondern der beste ist für unsere Soldaten gerade gut genug; denn wenn ein Kastell vorschriftsmäßig gebaut ist, dann wohnen die Soldaten sicher darin bei Tag und bei Nacht — kurz, sie tragen im Kriege gleichsam ihr Haus wie eine festummauerte Stadt immer bei sich.“

Alle anderen Erfordernisse zum Bau Haustein, Sandstein, Basalt, Mörtelmaterialien, ebenso alles, was zur Verpflegung der Truppen nötig war, lieferte die fruchtbare längst kultivierte Main- und Niddaebene mit Heddernheim bei Frankfurt als Hauptstadt der Civitas Taunensium; die strategische Rückendeckung bot Mainz (Mogontiacum), das Hauptquartier des legatus augusti pro praetore, d. h. des Statthalters von Ober Germanien. Dorthin führte auch eine ältere Römerstraße am Südhang des Taunus hinab.

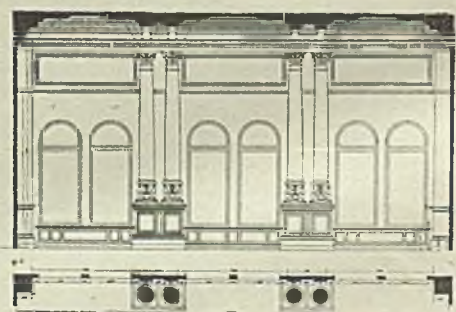
Die Absteckung eines derartigen Lagers geschah, ob es nun ein passagores Marschlager oder ein dauerndes Stand- oder Winterlager war, nach den gleichen Sätzen der Limitation oder den Vorschriften für die Anlagen des Tempelbezirkes und der Kolonien unter Anstellung von Auspizien durch den Augur. Am gewählten Platz wurde zunächst die Stelle des Lagermittelpunktes durch ein weißes Fähnchen markiert und die anderen Linien durch Fähnchen und Lanzen bezeichnet. Bei einem Standlager wie die Saalburg sind Achsen oder Straßenfluchten durch schmale Gräbchen, Absteuern ganzer Linien oder einzelne festgekeilte Steine z. B. in der Mitte der Kastellstöre



Abb. 352. Die Spitzgräben der kleinen Schanze



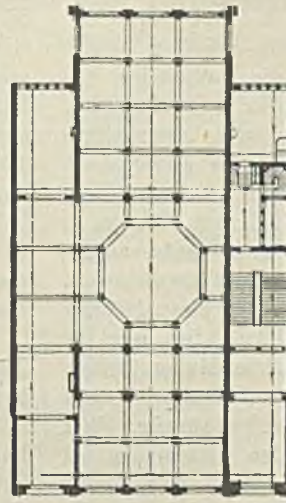
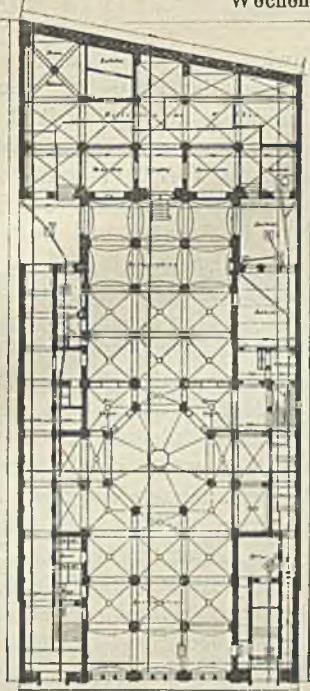
(Längswand)



(Fensterwand)

Schinkelsaal

Das Haus des Architekten-Vereins zu Berlin

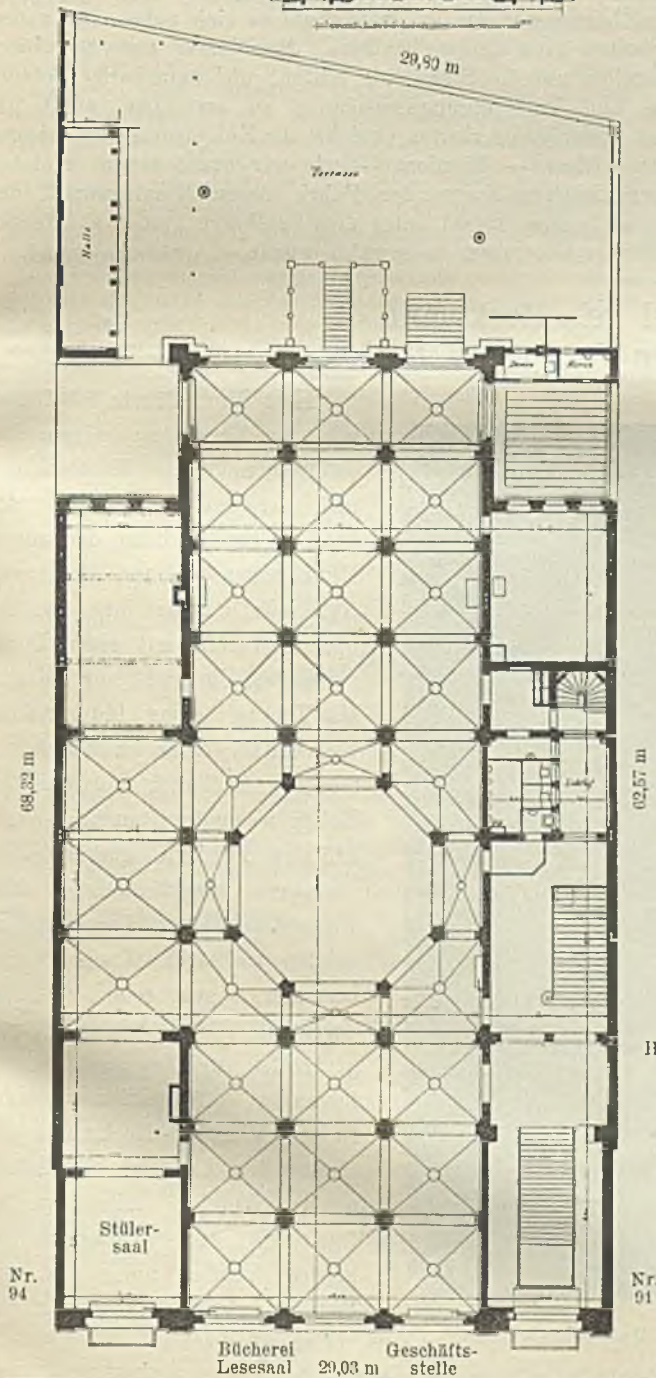


links: Kellergeschoß; in der Mitte: Zwischengeschoß; rechts: oberstes Stockwerk

Das Haus des Architekten-Vereins zu Berlin  
in der Wilhelmstraße 92 und 93

(1922 qm)

(nach Aufnahmen aus dem Jahre 1888)

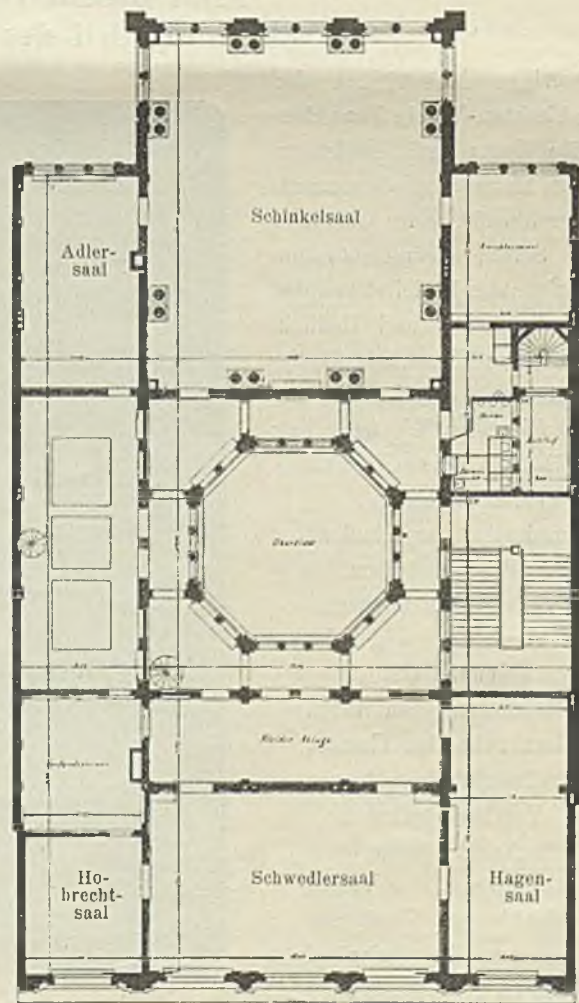


Nr. 94

62,57 m

(links)  
Hohes Erdgeschoß,  
Wilhelmstrasse  
Nr. 92/93

(rechts)  
Hauptgeschoß



Nr. 91

und Hauptachsen dauernd festgelegt und heute noch nachweisbar. Alsdann wurde durch den Augur die Mittagslinie durch Aufstellung eines Stabes mittags um 12 Uhr oder die Sonnenuhr (das Gnomon) gesucht und danach die Hauptachsen, der Kardo und Dekumanus, bestimmt. Ob hierzu wie auch bei der Limesabsteckung schon die Magnetnadel benutzt wurde, ist eine Frage, die wohl gestellt, aber noch nicht entgeltig beantwortet ist. Merkwürdig ist jedenfalls, daß die Hauptachse des späteren Saalburgkastells genau nach Norden orientiert ist, während diejenige des älteren Erdkastells, der Mittagslinie folgend, um 13 Grad nach Osten gedreht ist. Im Mittelpunkt des Lagers wurde das Groma, das Winkelkreuz, dessen Reste wir aus mehreren Kastellen besitzen, und das zum Abstecken der rechten Winkel sowohl wie zum Nivellieren diente, aufgestellt. Gemessen wurde mit der zehnfüßigen Rute, der „decompeda“. Die Einheit bildete der Fuß, und der passus, oder Doppelschritt von 5 Fuß. Diese Maßverhältnisse genau zu beachten, war für den Wiederaufbau nicht ohne Bedeutung. Denn Mauerstärken, Achsen, Binderweiten, Öffnungen, Raumverhältnisse, nicht zuletzt auch ästhetische Fragen, sind davon abhängig. Wir haben hierfür z. B. sehr gute Belege in den verschiedensten Typen aller Kastellmauern, deren Einzelheiten durchweg runden Maßen entsprechen. Dabei stellt sich heraus, daß für die Saalburg der Normalfuß von 29,6 cm, wie er bei den früh-Augusteischen Kastellen zu Oberraden und Haltern u. a. genau zugrunde gelegt ist, nicht mehr stimmt. Bei Mauerstärken wie Achsenweiten ergab sich immer wieder ein größeres Fußmaß von 32–33 cm. Es gab also mittlere Mauerstärken von 64, 80, 96 cm und Binderweiten von 3,20 bis 3,30, was einer Rute von 10' entspricht. Daß die Römer einheimische Fußmaße oder diejenigen der Hilfsvölker benutzt haben sollten, hätte nichts

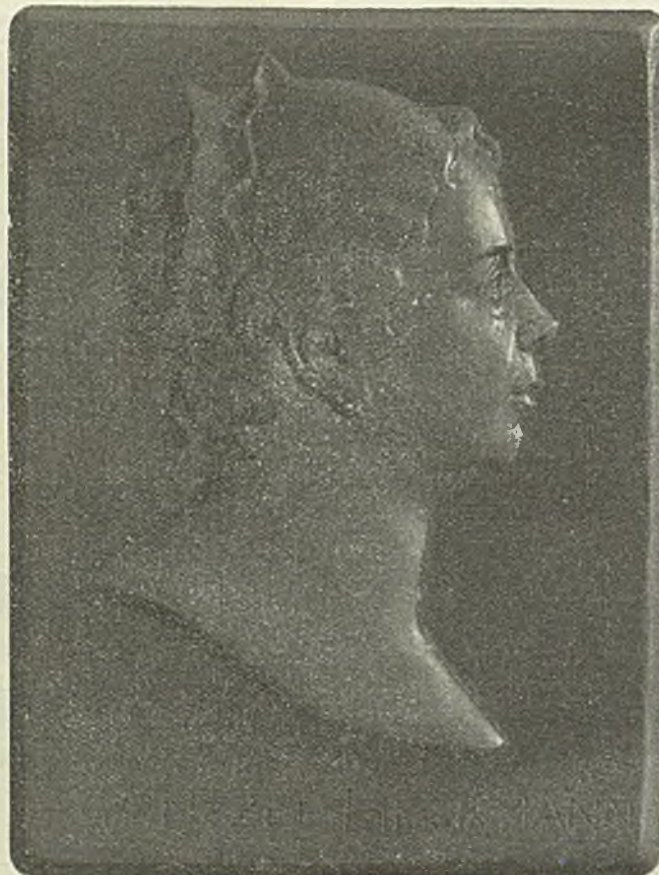
Auffallendes, wird aber auch durch eine Nachricht aus dem Altertum wahrscheinlich gemacht. Danach hatten die Tungern am Niederrhein einen um ein Drittel größeren Fuß wie die Römer, genannt der drusianische Fuß, weil der Statthalter Drusus das deutsche Maß im Verhältnis zum römischen normiert hatte. Noch heute schwanken unsere modernen Fußmaße zwischen 28,2 in Sachsen bis 31,6 in Preußen und Oesterreich, wobei Oldenburg allein den normalrömischen mit 29,6 cm hat, der olympische Fuß betrug ebenfalls 32 cm. Die Hauptdimensionen des Kastells entsprechen mit  $221 \times 147$  m genau einem runden römischen Maß von  $100 \times 150$  passus (= 500 : 750 Fuß). Immerhin muß aber auch daran gedacht werden, daß Teile verschiedener Ruten zu Grunde gelegt sind. Jedenfalls würde sich die Bearbeitung der Frage nach den antiken Maßeinheiten und Meßverfahren von mathematisch-technischer Seite wohl einmal lohnen was nach dem vorliegenden reichen Material heute nicht mehr allzu schwer sein dürfte.

Ich nenne hier noch einige andere Techniker, deren Tätigkeit in den Lagern neben den Feldmessern inschriftlich bezeugt wird, den architectus (Baumeister), den librator (Nivellierer), den aquilex (Röhrenmeister), den canalicarius (Kanalbaumeister) neben den Handwerkern der verschiedensten Berufsarten. Ihre Bedeutung vom Standpunkt der römischen Kriegsführung war um so größer, als es sich neben den neuen Bauarbeiten auch darum handelte, die Waffen und Geschütze herzustellen und in Stand zu halten, die mancherlei Belagerungs- und Verteidigungsmaschinen zu errichten, nicht gerechnet diejenigen Arbeiten, welche zur Kolonisation des Landes dienten. Diese — Pioniere — wie wir heute sagen, bildeten ein organisiertes Korps der Fabri, deren Kommandant, der praefectus fabrum, direkt unter dem Feldherrn stand, aus dessen besonderem Vertrauen er gewählt wurde. (Fortsetzung folgt)

### Frau Baurat Elise Wentzel geb. Heckmann Ehrenmitglied des Architekten-Vereins zu Berlin

Im vorigen Monat hat der Architekten-Verein Frau Baurat Elise Wentzel geb. Heckmann zu seinem Ehrenmitgliede ernannt. Der Vorsitzende, Herr Geheimer Baurat Saran, überreichte am letzten Sonntag, begleitet von den Herren de Thierry und Redlich, das von allen Vorstandsmitgliedern unterzeichnete Ehrendiplom, welches folgenden Wortlaut hat:

Frau Baurat Elise Wentzel  
geb. Heckmann,  
Ehrenmitglied der Akademie  
der Wissenschaften,  
die zielbewußte Förderin  
von Wissenschaft und Kunst,  
ernennen wir  
in Erinnerung an ihren  
in Gott ruhenden Gatten,  
unser langjähriges, treues  
Vereinsmitglied  
und in Anerkennung ihrer  
Verdienste um den Verein  
in dankbarer Verehrung  
zu unserem Ehrenmitglied  
Berlin, im November 1910  
Der Vorstand



nach einer Plakette von Ernst Deltenbeck

Herr Saran führte dabei aus: wie den Verein zu seinem Beschlusse nicht nur die Dankbarkeit sondern namentlich der Wunsch geführt habe, den engen Beziehungen einen sichtbaren Ausdruck zu verleihen, welche unsern Verein mit einer Dame verbinden, die nicht nur bei uns als Tochter eines Industriellen und Gattin eines im Verein in treuem Andenken fortlebenden Kollegen sondern auch als tatkräftige Förderin mannigfacher sozialer, künstlerischer und wissenschaftlicher Bestrebungen in den weitesten Kreisen eine besonders geachtete Stellung einnimmt. Es sei damit ein Band geschaffen, welches auch in den folgenden Generationen dem Namen Wentzel-Heckmann ein ehrenvolles Andenken im Leben unseres Vereins sichern werde. Das jüngste Ehrenmitglied unseres Vereins nahm die neue Würde, sichtlich erfreut, mit lebhaftem Danke an.

## Ueber den Gebrauch des Baumeistertitels

vom Baurat Clouth in Berlin

Wohl in keinem Fache ist so wie im Baufache eine unbegrenzte Verwirrung in dem Gebrauch von Titeln und Anreden eingerissen. Jahrzehntlang stand es jedem frei, sich diejenige Bezeichnung zuzulegen, die ihm am wohlklingendsten und als geschäftliches Aushängeschild am vorteilhaftesten schien, um in der Öffentlichkeit eine möglichst hohe Meinung von seinen Kenntnissen und Leistungen zu erwecken; gerade die minderwertigeren Elemente hatten das größte Interesse, äußerlich gegen niemand zurückzustehen.

Es kann daher nicht wundernehmen, daß in den beteiligten Kreisen mehr und mehr eine starke Bewegung zur Beseitigung dieser schrankenlosen Freiheit eintrat. Den ersten Schritt auf diesem Wege machten die Vertreter des Maurer- und Zimmerergewerbes, denen aus dem Mißbrauch des Meistertitels durch Ungelernte außer der Herabsetzung des Standesansehens geschäftlicher Abbruch erwuchs. Diese Stände hatten in den Innungen und Handwerkskammern eine starke Vertretung ihrer Interessen, mit deren Hilfe es ihnen gelang, in der Reichs-Gewerbeordnung einen Schutzwall gegen die mißbräuchliche Führung ihrer Standesbezeichnungen zu errichten. Absatz 1 des § 133 der Gew. Ord. bestimmt, daß nur denjenigen das Recht zur Führung eines Meistertitels in Verbindung mit der Bezeichnung eines bestimmten Handwerkes gestattet ist, welche eine Meisterprüfung vor einer zuständigen Prüfungskommission bestanden haben, wobei allerdings für die bei Inkrafttreten des § 133 des Gesetzes (1. Oktober 1901) bereits selbständigen Gewerbetreibenden Erleichterungen zugelassen sind. Der Maurermeister-, Zimmermeister- usw.-titel war hiermit geschützt, die mißbräuchliche Führung unter Strafe gestellt. Anders verhielt es sich mit dem Baumeistertitel; ihn konnten sich nach wie vor auch diejenigen heiligen, denen nunmehr die Möglichkeit, sich Maurermeister usw. zu nennen, abgeschnitten war, und hiervon wurde alsbald ausgiebig Gebrauch gemacht. Diesen Pseudo-Baumeistern hatte also der Schutz des Meistertitels keinen Abbruch getan, sie erschienen vielmehr in den Augen des Publikums höher und besser als diejenigen, die sich rechtmäßig die Führung des Maurermeister- oder Zimmermeisterstitels erworben hatten. Ein solcher Zustand war auf die Dauer unhaltbar und schon nach wenigen Jahren wurde daher eine Ergänzung geschaffen, welche auch die Baumeistertitelfrage regelte. Das Gesetz vom 30. Mai 1908, als Absatz 2 dem § 133 der Reichs-Gewerbeordnung eingegliedert, bestimmt:

„Die Befugnis zur Führung des Meistertitels in Verbindung mit einer anderen\*) Bezeichnung, die auf eine Tätigkeit im Bau- oder Gewerbe hinweist, insbesondere des Titels „Baumeister“ und „Baugewerksmeister“ wird durch den Bundesrat geregelt.

Bis zum Inkrafttreten des Bundesratsbeschlusses darf ein solcher Titel nur dann geführt werden, wenn die Landesregierung über die Befugnis zu seiner Führung Vorschriften erlassen hat und nur von denjenigen Personen, welche diesen Vorschriften entsprechen. . . .“

Eine Regelung für das Reich durch den Bundesrat ist bisher nicht erfolgt und dürfte auch bei der großen Verschiedenheit der bisherigen Handhabung in den einzelnen Bundesstaaten sobald nicht zu erwarten sein (im Königreich Sachsen z. B. erhalten Absolventen der Baugewerkschulen, welche eine besondere Prüfung mit „gut“ bestanden haben, das Recht den Titel „Baumeister“ zu führen); es hängt daher zurzeit die Befugnis zur Führung des Baumeistertitels davon ab, daß die Landesregierung — nicht die Landesregierungen — zu seiner Führung Vorschriften erlassen hat. In Preußen kann daher der Baumeistertitel, soweit er nicht ein Amtstitel ist, nur auf Grund ganz bestimmter, für Preußen gültiger Vorschriften geführt werden.

Wer darf sonach den Baumeistertitel in Preußen führen?

In erster Linie diejenigen Personen, denen er als Amtstitel durch die preußische Landesregierung verliehen worden ist, also die Regierungsbaumeister, ferner die Stadt-, Gemeinde-, Kreis- und Kreiswiesenbaumeister, soweit die Verleihung der Titel mit Ermächtigung der Landesregierung erfolgt, für die Zeit der Amtsdauer. Von den nicht beamteten Personen ist die Führung des Titels den aus dem Staatsdienste ausgeschiedenen Regierungsbaumeistern und allen denjenigen ausdrücklich gestattet, welche die höhere Staatsprüfung im Baufache abgelegt haben, ohne daß sie zu Regierungsbaumeistern ernannt worden sind. Letztere Befugnis leitet sich her aus den Vorschriften über die Ausbildung und Prüfung für den Staatsdienst im Baufache vom 1. April 1906, worin der letzte Absatz des § 26 bestimmt:

„Soweit die Regierungsbauführer nicht zu Regierungsbaumeistern ernannt werden, haben sie auf Grund des Prüfungszeugnisses\*\*) das Recht, sich staatlich geprüfte Baumeister zu nennen.“

Weitere Vorschriften zur berechtigten Führung des Baumeistertitels sind bisher nicht ergangen; also selbst denjenigen Personen, welche zu Diplomingenieuren (Dipl.-Ing.) auf Grund einer Abschlußprüfung nach vorhergegangenem Studium ernannt sind, die mithin eine vollwertige akademische Ausbildung vorzuweisen vermögen, steht noch nicht das Recht zu, sich Baumeister zu nennen oder nennen zu lassen. Es kann unerörtert bleiben, wie weit hierin eine Härte für die Betroffenen liegt, auch für solche, welche trotz fehlender akademischer Abschlußprüfung sich großer Hochachtung erfreuen und den Baumeistertitel viele Jahre in Ehren geführt haben; in geeigneten Fällen mögen die Fachkreise gern stillschweigende Konzessionen machen. Die rechtliche Befugnis zur Führung des Baumeistertitels ist in vorstehendem Gesetz jedenfalls eng umschrieben und im Interesse einer wünschenswerten Klärung kann nur ein unablässiges Ankämpfen gegen unerlaubte Führung des Baumeistertitels, namentlich seitens der nicht akademisch Gebildeten gewünscht werden. In dieser Hinsicht dürfte einem Sonderfall aus letzter Zeit, in welchem seitens der Anwaltschaft eine Klageerhebung wegen unbefugter Titelführung mit der Begründung abgelehnt war, daß dem Betreffenden von einer sächsischen Prüfungsbehörde die Befugnis zur Führung des Baumeistertitels erteilt und daher anzunehmen sei, daß er in gutem Glauben gehandelt habe, nur die Bedeutung beizulegen sein, daß er erkennen läßt, welche Unsicherheit auf diesem Gebiete noch herrscht, nachdem das Gesetz bereits im dritten Jahre in Kraft ist. Es ist undenkbar, daß einem nicht-preußischen Gewerbetreibenden mit Mittelschulbildung das Recht zuzustehen soll, sich in Preußen als Baumeister zu bezeichnen — ob mit oder ohne Hinweis auf eine in einem anderen Bundesstaate erworbene Berechtigung —, während es den preußischen Gewerbetreibenden mit gleicher Vorbildung, ja sogar den Diplomingenieuren trotz ihrer akademischen Bildung versagt ist. Irgendwelche amtliche Anerkennung der Gültigkeit des in einem anderen Bundesstaate erworbenen Baumeistertitels für Preußen, wie sie z. B. für den Dipl.-Ing. zwischen Hessen und Braunschweig einerseits und Preußen andererseits ausdrücklich vereinbart ist, besteht bisher nicht und kann auch nicht als stillschweigend gegeben angenommen werden, solange die Bedingungen für die Führung so grundverschieden sind. Es kann im Gegenteil im Hinblick auf die Interessen der preußischen Baugewerkschulen die Anerkennung eines in einem anderen Bundesstaate erworbenen Baumeistertitels seitens der Staatsregierung schon deswegen nicht erfolgen, weil sie gleichsam eine Prämie auf den Besuch außerpreußischer Schulen bedeuten würde, insofern naturgemäß ein erheblicher Teil der Baugewerkschüler die Erlangung eines Baumeistertitels der eines Maurermeisterstitels vorziehen würde. Einen Belag dafür, daß die Verleihung eines Titels in einem Bundesstaate zu seiner Führung in einem anderen an sich noch keineswegs berechtigt, bietet ein vor noch nicht langer Zeit verliehener Baurattitel, dessen Führung in Preußen auf Antrag besonders genehmigt wurde und auch nur mit ganz ausgesprochener Einschränkung. Wenn aber schon bei einem durch Kronrecht verliehenen Rattitel nicht ohne weiteres die Geltung in anderen Bundesstaaten gegeben ist, so kann sie bei Titeln, welche von untergeordneten Behörden verliehen werden, noch weniger stattfinden. Es wird notwendig werden, falls in weiteren ähnlichen Fällen die unteren Behörden eine Untersagung bzw. Bestrafung der Führung des Baumeistertitels ablehnen sollten, eine Entscheidung der oberen Instanzen herbeizuführen, damit eine Berufung auf vermeintlichen guten Glauben nicht mehr möglich ist.

Was die Führung der verschiedenen Amtstitel, wie Stadt-, Gemeinde-, Kreis-, Kreiswiesenbaumeister usw. anlangt, so ist dagegen zunächst nichts auszurichten, so sehr es auch zu bedauern ist, daß hier einer großen Anzahl von Beamten mit Mittelschulbildung im Vorkehr gemeinhin die gleiche Anrede zuteil wird, wie den akademisch gebildeten höheren Baubeamten; ein Uebelstand, der jetzt um so mehr empfunden werden muß, als infolge der Abschaffung des Bauinspektortitels künftig etwa  $\frac{1}{3}$  aller höheren Baubeamten den Baumeistertitel als Amtstitel bis zum Uebertritt in den Ruhestand führen werden. Eine Aenderung dieses unerfreulichen Zustandes kann nur durch ein Zusammenwirken der obersten Behörden ermöglicht werden und es dürfte eine Aufgabe der Vertretungen des höheren Bau-faches sein, die Anregung dazu zu geben. Ob allerdings eine Aenderung in diesem Sinne sobald zu erreichen ist, muß einigermaßen bezweifelt werden, wenn man erwägt, welche Mühe es augenscheinlich bereitet hat, die Abschaffung des Bauinspektortitels zu verwirklichen, und so manchen wird schon ein stilles Bedauern beschließen haben, daß mit der Beseitigung des Inspek-

\*) Also im Gegensatz zu Absatz 1, welcher von der Führung des Meistertitels in Verbindung mit der Bezeichnung eines Handwerkes spricht (also Maurer-, Zimmer-, Schlossermeister usw.).

\*\*) d. i. über die bestandene Staatsprüfung vor dem Technischen Oberprüfungsamte in Berlin.

tortitels nicht zugleich die Einführung des Assessor- und Referendar-titels erfolgte\*), wie es vom Verbands erstrebt wird. Es wäre damit jedenfalls mit einem Male allen den Unzutraglichkeiten ein Ende bereitet worden, die sich besonders für die beamteten Fachgenossen aus der Unklarheit der Titulaturen ergeben, und es wäre zugleich für die Zukunft die Befürchtung gebannt, daß schließlich alle Bemühungen,

eine klare Scheidung zu erreichen, erfolglos gewesen sind, sobald bei einer doch einmal eintretenden Regelung der Baumeistertitelfrage durch den Bundesrat auch den nicht akademisch gebildeten Technikern dieser Titel allgemein zugänglich gemacht wird. Diese Möglichkeit ist in Anbetracht der außerpreussischen Verhältnisse keineswegs ausgeschlossen. (Schluß folgt)

## Aus dem Bericht des Preisgerichtes über den Wettbewerb Groß-Berlin

Entwurf: „In den Grenzen der Möglichkeit“. Verfasser: Architekt Hermann Jansen in Berlin. — Ein erster Preis.

Die Pläne sind sehr ausführlich bearbeitet und klar dargestellt, für verschiedene Fragen sind doppelte Lösungen gegeben. Reizvolle künstlerische Skizzen zu Platz- oder Straßengestaltungen in Berlin sind beigegeben.

Der Verfasser zerlegt die Arbeit nach drei Gesichtspunkten, und zwar:

I. Verkehrsverbesserungen: Bahnen aller Art, Durchbrüche und Straßen, Wasserstraßen.

II. Erholungsanlagen: Wald- und Wiesengürtel, Parkgürtel, Parkstreifen.

III. Wohnungsanlagen (Bebauungsformen, Ansiedelungen): Vorhandene kleine Wohnungen, Straßen und Plätze.

I. Von den Verkehrsfragen sagt der Verfasser auf Seite 33 der beigegebenen Denkschrift zutreffend, daß die Verkehrsausgangspunkte zuerst genau festgelegt sein müssen, ehe an eine weitere praktische Aufteilung des Geländes ernstlich hergetreten werden kann. Dieser hohen Wichtigkeit des Verkehrs hat der Verfasser Rechnung zu tragen gesucht durch Planung einer ganzen Reihe von neuen Verbindungen.

Vier Gürtelbahnen um Berlin herum sind durch einen Plan dargestellt und auf Seite 13 der Denkschrift erläutert. Zwei von ihnen bestehen bereits, nämlich die jetzige Stadt- und Ringbahn als innerster Ring und als äußerster Ring die sogenannte Städtebahn mit einem Halbmesser von 65 bis 70 km um Berlin-Mitte. Dazwischen sollen sich zwei fast konzentrische Eisenbahnringe mit Halbmessern von 15 km Länge (I. Gürtelbahn) und von 30 bis 35 km Länge (II. Gürtelbahn) schieben. Kleine Teilstrecken bestehen bereits und werden von dem Verfasser zu geschlossenen Gürtelbahnen vervollständigt. Ihre Vorteile für die Ablenkung des Berlin berührenden — aber für diese Stadt selbst nicht bestimmten — Güterverkehrs, sowie für die Verbindung der Berlin umgebenden Orte untereinander liegen auf der Hand. Ob aber den zahlreichen Ringbahnen und Ringbahnhöfen für den Personenverkehr tatsächlich ein Wert innewohnt, ist nach bisherigen Erfahrungen sehr fraglich.

Was die städtischen Schnellbahnen betrifft, so unterscheidet der Verfasser zwischen den „vorhandenen“ neun Schnellbahntwürfen, die er in seinen Plan übernimmt, und zwischen 17 von ihm vorgeschlagenen Entwürfen, die im wesentlichen die Fortsetzungen oder Ergänzungen von bereits bestehenden bzw. der in den „vorhandenen Entwürfen“ enthaltenen Linien darstellen. Unter den „vorhandenen“ Entwürfen ist irrtümlicherweise auch ein Entwurf der Stadt Schöneberg „Schöneberg-Reichstagsgebäude—Bahnhof Friedrichstraße—Stettiner Bahnhof“ aufgeführt. Ein derartiger städtischer Entwurf besteht nicht; die von Schöneberg geplante Linie geht vom Nollendorfplatz über Genthiner Straße, Potsdamer Brücke, Viktoriastraße, Tiergarten nach der Behrenstraße. Der Verfasser sagt zwar, daß er seine Vorschläge nicht als endgültige Unterlage für den späteren Ausbau des Verkehrsnetzes angesehen wissen wolle, das Preisgericht ist aber der Ansicht, daß das vorgeschlagene Netz der Schnellbahnen im Innern der Stadt überhaupt nicht zweckmäßig ist.

Durch die Forderung, zuerst die Ansiedelungen anzulegen, dann die Bahnen dorthin zu führen, setzt er sich in einen gewissen Widerspruch zu seiner oben angeführten grundsätzlichen Forderung (Seite 33). Es muß allgemein als Mangel des Entwurfs bezeichnet werden, daß Verfasser nur die Führung der verschiedenen Linien angibt, ihre Ausführbarkeit oder Ausführungsart im einzelnen aber nicht nachweist. Es ist nicht genügend, daß über die Verbindung der einzelnen Linien untereinander nur gesagt wird: „Die einzelnen Schnellbahnlinien wurden in ihren einzelnen Führungen und Abzweigungen eines einfachen sicheren Betriebes halber nicht ineinander geleitet, sondern jede läuft selbständig. Aus diesem Grunde sind die zahlreichen, bei weitem betriebssicheren Umsteigebahnhöfe erklärlich, an die sich das amerikanische Publikum längst gewöhnt hat.“

\*) Auch für den Baurat dürfte hierbei eine Modifizierung wie nachstehend in Frage kommen, damit eine gleichmäßige Bildung der Titel wie bei denen der Verwaltungsbeamten gewonnen wird:

entspr. dem: Regierungsrat	Regierungsassessor	Regierungsreferendar
der: Regierungsbaaurat	Regierungsbauassessor	Regierungsbaureferendar
	(bereits vorhanden: Regierungssekretär)	
	(Regierungsbausekretär)	

Für die Mitglieder der Provinzialbehörde könnte der bisherige Regierungs- und Baurat im Hinblick auf die Titel der übrigen technischen Mitglieder beibehalten werden.

Für die Reichsbehörden ergäbe sich eine ganz entsprechende Parallele zwischen den Verwaltungs- und Baubeamten z. B. Intendanturrat — Intendanturbaurat; Postrat — Postbaurat (bereits vorhanden); Intendanturassessor — Intendanturbauassessor usw.

Die Hauptbahnhöfe und mit ihnen den Fernverkehr will Verfasser möglichst weit in das Innerste der Großstadt hineinleiten, ein Vorschlag, der zweifellos Anerkennung verdient. Er vereinigt den Fernverkehr des Potsdamer und Anhalter Bahnhofs durch eine allerdings viel zu geringe Erweiterung des letzteren, schiebt den Potsdamer Bahnhof bis hinter die Eichhornstraße zurück und führt hierher den ganzen südlichen Stadt- und Vorortverkehr. Durch diese Zurück-schiebung des Potsdamer Bahnhofs ermöglicht er es, daß der neue, die Potsdamer Straße entlastende Verkehrszug, der verlängerte Hohenzollerndamm, mit Umgehung des Potsdamer Platzes unmittelbar an dem Bahnhof vorbeigeführt wird.

Die nördlichen Fernbahnen (Hamburg, Stettin, Stralsund) erhalten einen gemeinsamen Kopfbahnhof, und zwar den auf dem Gelände des jetzigen Lehrter Güterbahnhofs zu errichtenden neuen Zentralbahnhof.

Zwischen diesem und den südlichen Bahnhöfen ist im Lageplan eine (auch nach dem Bahnhof Friedrichstraße abzweigende) Verbindung vorgesehen, die bezeichnet ist als „Tunnel zur Verbindung des Anhalter und Potsdamer Bahnhofs mit dem Zentralbahnhof und dem Bahnhof Friedrichstraße, auch für Güterzüge“.

Nun liegen sowohl die beiden südlichen Bahnhöfe (Vorort- und Fernbahnhof), als auch der Bahnhof Friedrichstraße und wohl auch der neue Lehrter Zentralbahnhof oberirdisch. Wie also eine unterirdische Verbindung (auch für Güterzüge!) zwischen allen diesen Bahnhöfen (unamentlich aber nach dem Bahnhof Friedrichstraße) ermöglicht werden soll, ist nicht erkennbar.

Außerdem müßte doch die als Querstadtbahn anzusehende Verbindung, welche die notwendige Ein- und Durchführung der südlichen und nördlichen Bahnen durch die Innenstadt übernimmt, voll ausgebaut werden. Die Verlängerung je eines Kopfgleises des Anhalter und des Zentralbahnhofs (bezw. des Potsdamer Bahnhofs) und ihre Verbindung miteinander kann als solche nicht angesehen werden. Auch fehlt jede bequeme Verbindung zum Uebergang der von den südlichen Vorortstrecken auf dem Potsdamer Endbahnhof ankommenden Reisenden auf die südlichen Fernbahnen des Anhalter Endbahnhofs und umgekehrt.

Irgend ein Nachweis der Möglichkeit der geplanten Veränderungen ist überhaupt nicht gegeben. Die Einführung der Wannseebahn in die Ostseite des neuen Vorortbahnhofs am Potsdamer Platz ist zwar im Plan gezeichnet, aber technisch ungelöst geblieben. Auch wird die erwünschte Durchführung der Görlicher Züge durch die Stadt, entweder über die Stadtbahn oder die neue Querbahn in den Plänen vermißt.

Wie bei der Planbearbeitung der im Leben der Großstadt so überaus wichtigen Frage der Bewältigung des Eisenbahn-Personenverkehrs die sichere Hand des Ingenieurs gefehlt hat, so ist dasselbe auch von der Behandlung des nicht minder wichtigen großstädtischen Eisenbahn-Güterverkehrs zu sagen.

Abgesehen von dem lokalen Güterbahnhof, der an Stelle des Stettiner Personenbahnhofs treten soll, ist für ganz Berlin nur ein Zentralgüterbahnhof vorgesehen, und zwar auf dem Moabiter Gelände der alten fiskalischen Lagerplätze zwischen der Quitzowstraße und der Ringbahn. Dieser Gedanke ist als verfehlt zu betrachten, da ein solcher Zentralbahnhof zu weit vom Stadttinnern entfernt ist, da ferner das hierfür vorgeschlagene Gelände viel zu klein ist (— die Berliner Elektrizitätswerke und der Berliner Westhafen verbieten eine Ausdehnung nach Norden!—), und weil endlich eine so bedeutende Anhäufung des Güterverkehrs erfahrungsgemäß höchst bedenklich ist wegen des starken Zusammendrängens des Lastwagenverkehrs auf die zum Bahnhof führenden Straßen und Plätze.

Die geplante Anlage einer Zentralmarkthalle zwischen Zentralbahnhof und Nordhafen hat große Vorteile. Der Wasserverkehr für Nahrungsmittel kann in den wärmeren Jahreszeiten nützlich für die Entlastung des Straßenverkehrs sein.

Das zwischen Spree und Lüneburger Straße belegene Gelände, das jetzt für Lagerhäuser und als Stätteplatz dient, will Verfasser als Ausstellungsgelände verwenden.

Ein Hauptreiz und Hauptwert der Arbeit liegt in der sorgfältigen Planung neuer Straßenzüge und Durchbrüche. Neue Verkehrsstraßen durchschneiden danach das ganze bisherige Bebauungsgebiet von Groß-Berlin und sorgen für den Verkehr der großen Menschenmassen einer Millionenstadt zwischen dem Innern und der Peripherie. Fünf große 50–60 m breite Ausfallstraßen, deren Lage gut gewählt und deren Durchführung sorgfältig in den Plänen dargestellt ist. Es kann auffallen, daß nicht als sechste große Ausfallstraße die Linie Kurfürstendamm—Potsdam und weiter gewählt ist, obwohl der Verfasser auch hier sehr zweckentsprechende Vorschläge für die Verbesserung des gegenwärtigen Zustandes macht. (Fortsetzung folgt)