



WOCHENSCHRIFT DES ARCHITEKTEN-VEREINS ZU BERLIN

HERAUSGEGEBEN VOM VEREINE

Er erscheint Sonnabends u. Mittwochs. — Bezugspreis halbjährl. 4 Mark, postfrei 5,30 Mark, einzelne Nummer von gewöhnl. Umfange 30 Pf., stärkere entspr. teurer
Der Anzeigenpreis für die 4gespaltene Petitzelle beträgt 50 Pf., für Behörden-Anzeigen und für Familien-Anzeigen 30 Pf. — Nachlaß auf Wiederholungen

Nummer 19

Berlin, Sonnabend den 13. Mai 1911

VI. Jahrgang

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

Alle Rechte vorbehalten

Schinkelwettbewerb 1911 auf dem Gebiete des Wasserbaues Einnüpfung eines Schiffahrtskanals in die Unterelbe bei Stade

Mitgeteilt von

Berichterstatter des Beurteilungsausschusses Regierungsbaumeister Friedrich Schmidt in Friedenau bei Berlin

Der Aufgabe lag der Gedanke einer für Binnen- und Küstenschiffahrt geeigneten Kanalverbindung zwischen der Unterweser und der Unterelbe zugrunde. Die Linienführung war in großen Zügen gegeben. Hiernach sollte der Kanal bei Vegesack aus der Weser abzweigen, bei Bromervörde die Oste kreuzen, dann im allgemeinen den Lauf der Schwinge verfolgen, die Stadt Stade nördlich umgehen, den Elbdeich mittels einer Schleuse durchbrechen und schließlich an geeigneter Stelle in die Elbe münden.

Gegenstand der Bearbeitung war die Mündungsstrecke dieses Kanals von der Abzweigung aus der Schwinge oberhalb Stade bis zur Elbe und die Anlage eines neuen Hafens in der Nähe von Stade.

Es sind 3 Entwürfe eingegangen. Die in der Reihenfolge des Eingangs vorgenommene Prüfung hat zu folgender Beurteilung geführt:

1. Arbeit. Kennwort: „Wasserwirtschaft“.

Die allgemeine Anordnung weist mehrfache Mängel auf. Die scharfe Krümmung des Kanals mit einem Halbmesser von nur 500 m nördlich von Stade hätte durch Heranrücken der Linie an die Stadt leicht abgflacht werden können. Der Anschluß des neuen Hafens unmittelbar an die scharfe Krümmung macht die Einfahrt von binnen her unübersichtlich. Eine Verbindung mit dem alten Stader Hafen ist zwar hergestellt, aber ungünstig aus dem Kanal abgezweigt. Die Schleuse wäre besser so weit binnenwärts verlegt worden, daß sie im Schutze des alten Deiches erbaut werden könnte. Die Weiterführung des Kanals durch das Vorland zur Elbe auf kürzestem Wege ist nicht zweckmäßig. Es lag nahe, der Schwinge zu folgen, wodurch das Totlegen dieses Flußlaufes und die Verletzung vorhandener Interessen vermieden worden wären.

Die Kanalquerschnitte sind ausreichend bemessen und befriedigend ausgebildet. Nur wird für die Außenstrecke, wo die Kanaldeiche vom Hochwasser überströmt werden und schwerem Wellenschlage ausgesetzt sein können, eine stärkere Befestigung der kanalseitigen Böschung und eine Abflachung der außen-seitigen Böschung nicht zu umgehen sein.

Die bauliche Ausbildung des Hafens ist gut begründet. Der Verfasser ermittelt auf Grund von im allgemeinen zulässigen Annahmen die für gleichmäßig über das ganze Jahr verteilten Verkehr erforderliche Länge der Liegestellen und kommt durch Verdoppelung derselben mit Rücksicht auf periodenweises Anschwellen des Verkehrs auf insgesamt 1700 m Kai-

länge. Für den ersten Ausbau erscheinen die getroffenen Anlagen etwas reichlich. Für spätere Erweiterung sind zweckmäßige Vorschläge gemacht. Der Anschluß an die Kleinbahn und Straßenverbindungen ist einwandfrei. Für Schiffe mit feuergefährlichen Stoffen, deren Liegeplätze an einer Erweiterung des Kanals vorgesehen sind, wäre zweckmäßiger ein besonderes kleines abschließbares Becken anzulegen gewesen. Ueber die Bauweise der Kais hat Verfasser Angaben nicht gemacht.

Die Schleuse hat der Verfasser als Kammerschleuse mit 2 Häuptern und mit nach beiden Richtungen kehrenden Stemmtoren in jedem Haupte entworfen. Er weist durch Rechnung nach, daß es wirtschaftlicher sei, die Schleuse für einen Schlepper und einen Elbkahn von 77 m Länge und 11,5 m Breite einzurichten als für einen Schlepper mit zwei Elbkähnen, und kommt auf 100 m Länge und 12 m Lichtweite des Bauwerks. Ueber diesen wirtschaftlichen Erwägungen ist jedoch das in der Aufgabe hervorgehobene und mit dem zeitweilig starken Andrang verschiedenartiger Fahrzeuge besonders begründete Erfordernis möglichst großer Leistungsfähigkeit völlig außer acht gelassen. Es wäre wohl nötig gewesen, die Breite der Schleuse zu vergrößern, um im Falle der Not gleichzeitig mehreren Schiffen Aufnahme zu gewähren, und es hätte eine Kombination von Kammerschleuse und Kesselschleuse unter Einbau von 3 Torpaaren in Frage kommen können. Die vorgeschlagene Bauweise der Schleuse auf einem Pfahlrost und einer Schleusen-kammersohle aus Eisenbeton, welche durch einen anerkennenswerten Kostenvergleich gegen eine Sohle nur aus Beton als billiger nachgewiesen wird, ist eine annehmbare Lösung, wenn man die Voraussetzungen des Verfassers bezüglich des Untergrundes gelten läßt und eine feste Sohle überhaupt für erforderlich erachtet.

Gegen die Konstruktion der Tore ist kaum etwas einzuwenden. Unter Bezugnahme auf Landsberg sind mit Rücksicht auf das Verhältnis von Länge zu Höhe für das Binnenhaupt Pfostentore, für das Außenhaupt Riegelgore gewählt.

Die Umläufe sind nach bewährten Mustern angelegt. Die als Verschlusvorrichtungen gewählten Rollschütze sind nicht ganz klar zur Darstellung gebracht, so daß nicht deutlich zu erkennen ist, wie der im Erläuterungsbericht angedeutete Übergang von der gleitenden zur rollenden Reibung bewirkt werden soll.

Der Bauvorgang ist ausführlich beschrieben und mit einer Skizze erläutert. Er beruht auf der künstlichen Grundwasserabsenkung, deren ausreichende Wirkung möglich sein dürfte.

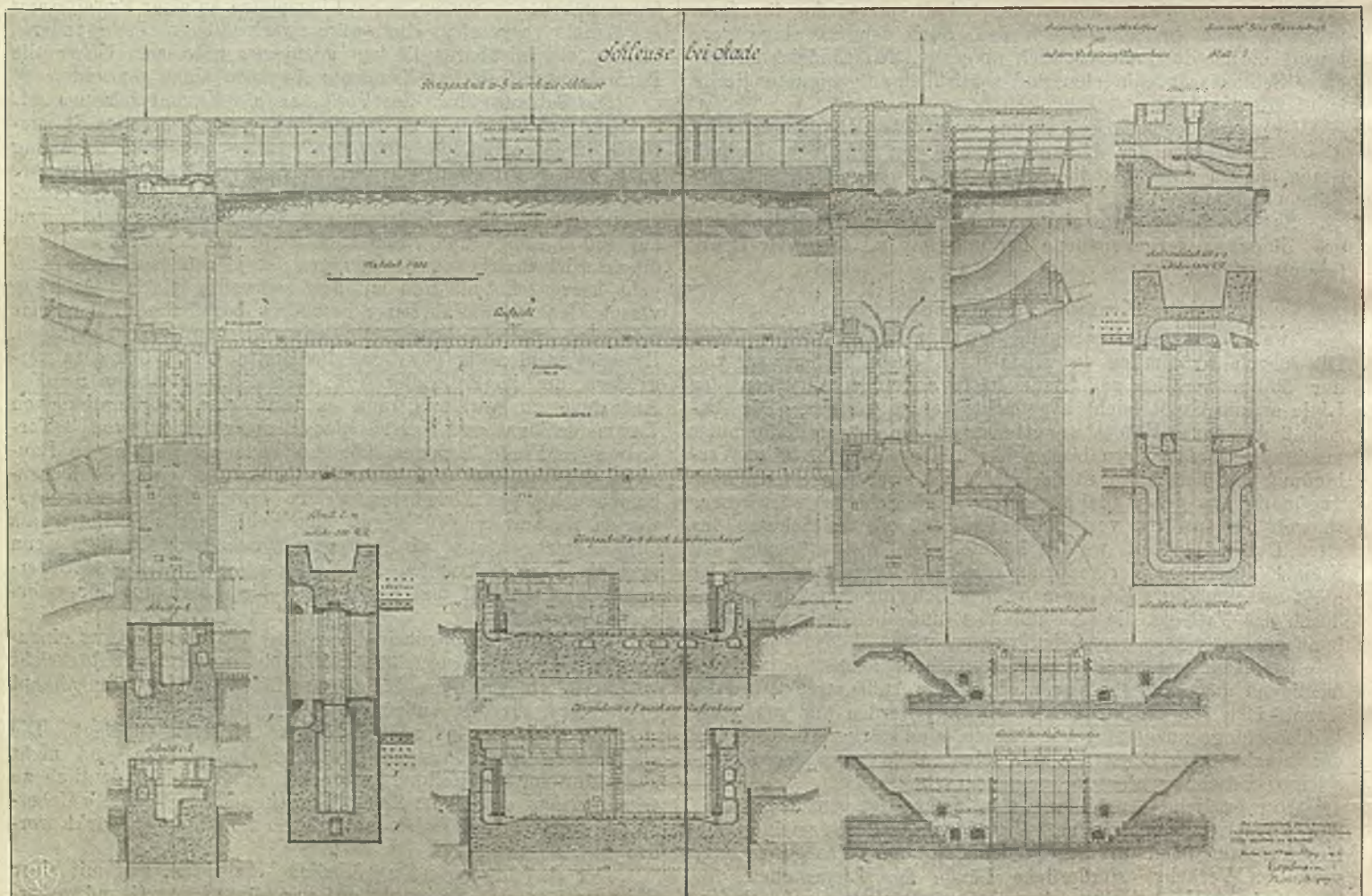
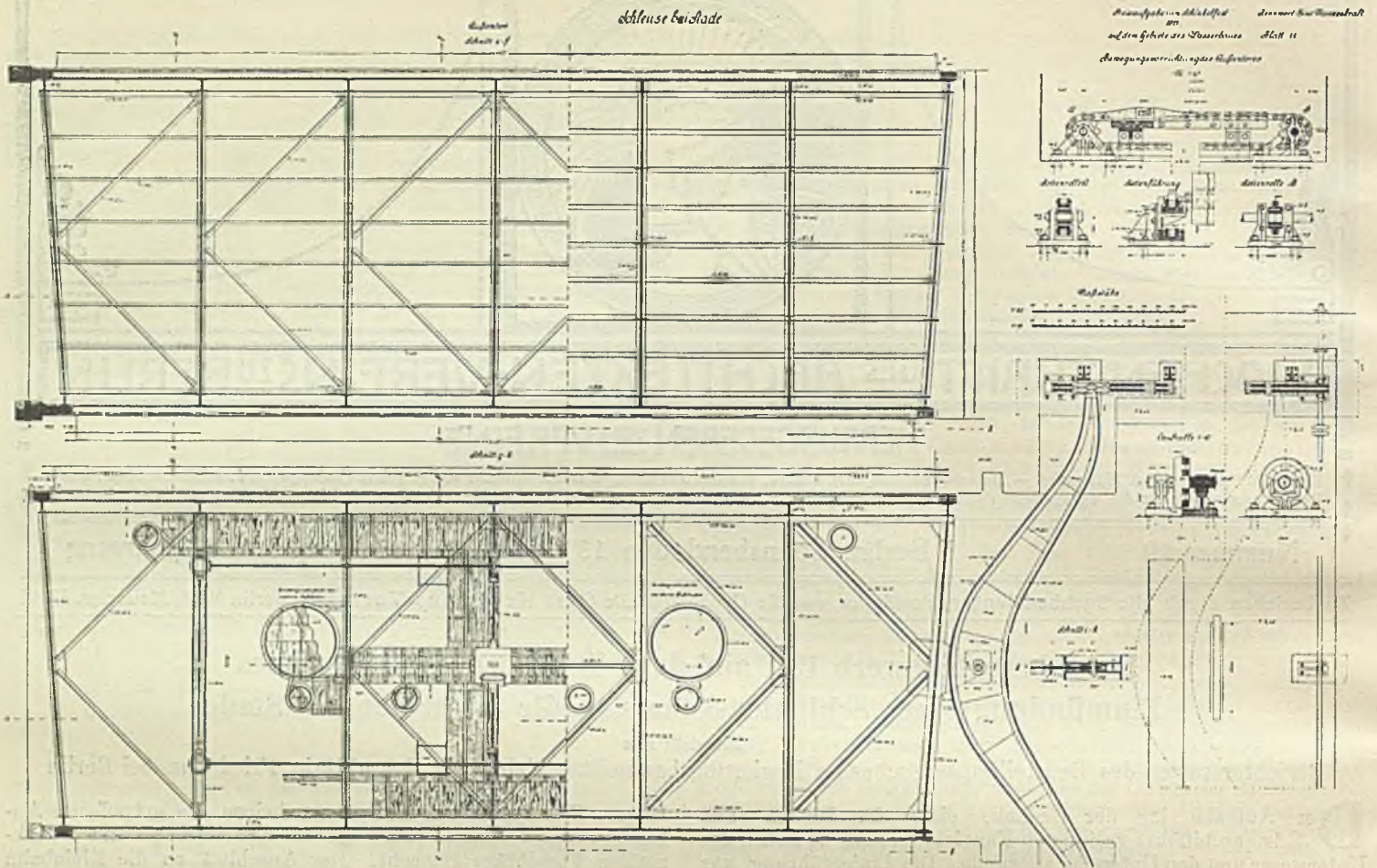
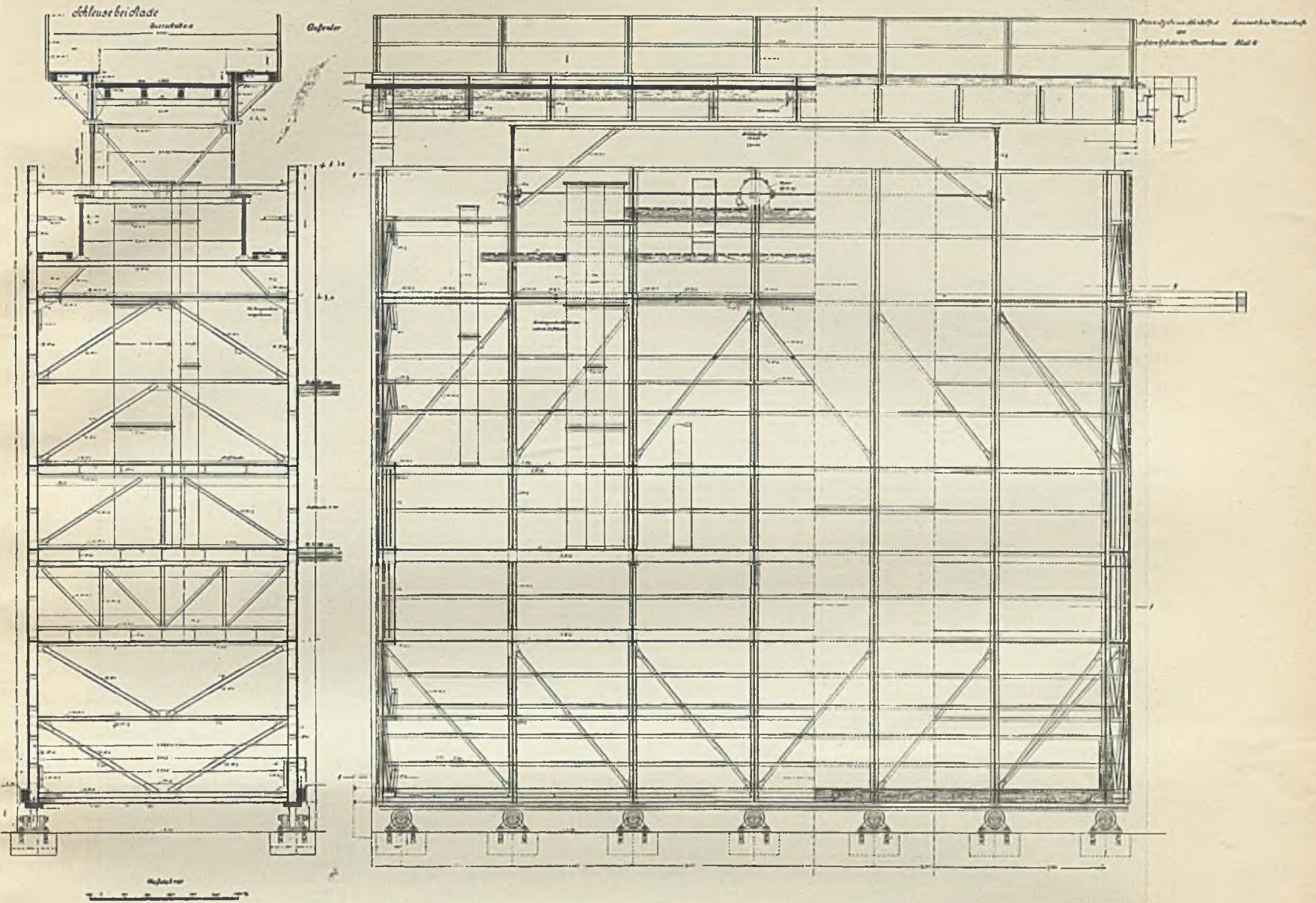


Abb 94 und 95. Kennwort: „Eine Manneskraft“. Verfasser: Regierungsbauführer Dipl.-Ing. Otto Gagelmann



Die Speisung und Entlastung der Kanalhaltung soll durch zwei auf den Mauern der Kammersehleuse aufgesetzte kreisrunde Rohre erfolgen, welche durch beiderseitig kehrende Schützen absperrbar sind. Die Höhenlage ist zweckmäßig so gewählt, daß nur möglichst schlickfreies Wasser aus den oberen Schichten entnommen werden kann. Die Spülung der Außenstrecke beabsichtigt der Verfasser durch eine bei Flut im alten Stader Hafen aufzuspeichernde und bei Ebbe abzulassende Wassermenge einzuleiten und dann durch Nachschicken von 37 cbm/Sek. aus der Binnenhaltung fortzusetzen. Zu diesem Zweck hat er eine besondere Leitung angelegt, die z. T. aus einem 2,5 m weiten kreisförmigen Eisenbetonrohr, z. T. aus einem offenen Graben besteht. Berechnung und konstruktive Ausbildung dieser Einrichtung sind unzulänglich. Es ist ausgeschlossen, daß die Wassermenge von 37 cbm/Sek., welche übrigens an sich für die Spülung unzureichend ist, wirklich abgeführt werden kann.

Das Schleusengehöft ist sachgemäß entworfen.

Der Erläuterungsbericht ist fleißig und eingehend; auffallend ist eine z. T. recht ungeschickte Ausdrucksweise.

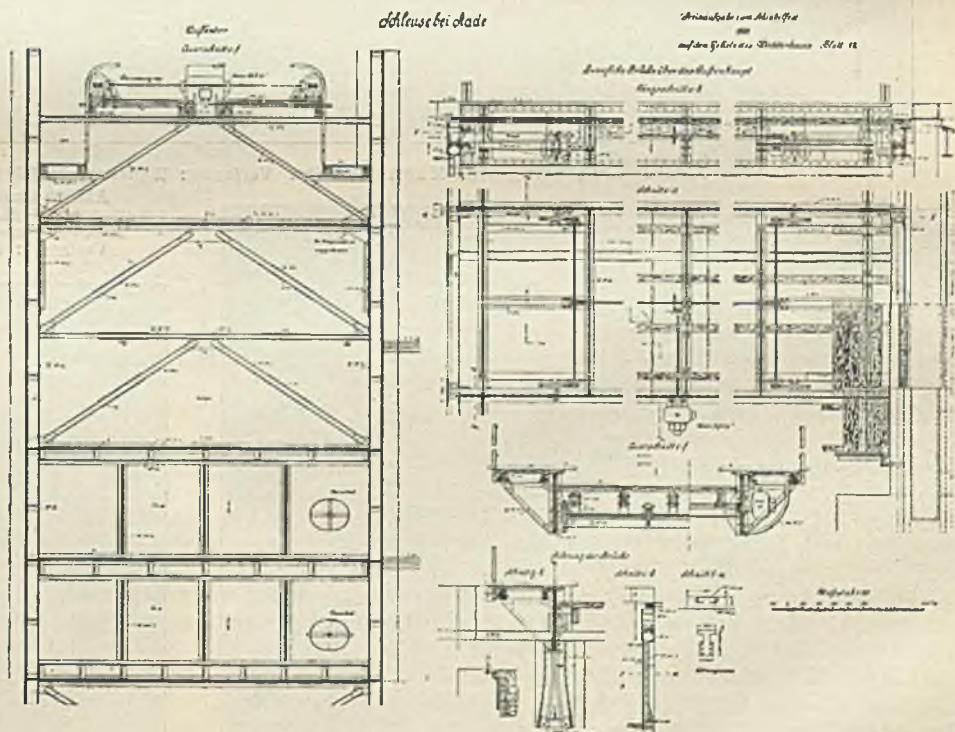


Abb. 96 und 97. Kennwort: „Eine Manneskraft“. Verfasser: Regierungsbauführer Dipl.-Ing. Otto Gagelmann



Abb. 98. Kennwort: „Eine Manneskraft“. Verfasser: Regierungsbauführer Dipl.-Ing. Otto Gagelmann

Abb. 99 (unten links). Kennwort: „Wasserwirtschaft“.
 Verfasser: Großh.-Hess. Regierungsbauführer Dipl.-Ing. Karl Dörr
 Abb. 100 (unten rechts). Kennwort: „Schwingschleuse“.
 Verfasser: Regierungsbauführer Dipl.-Ing. Ernst Haardt



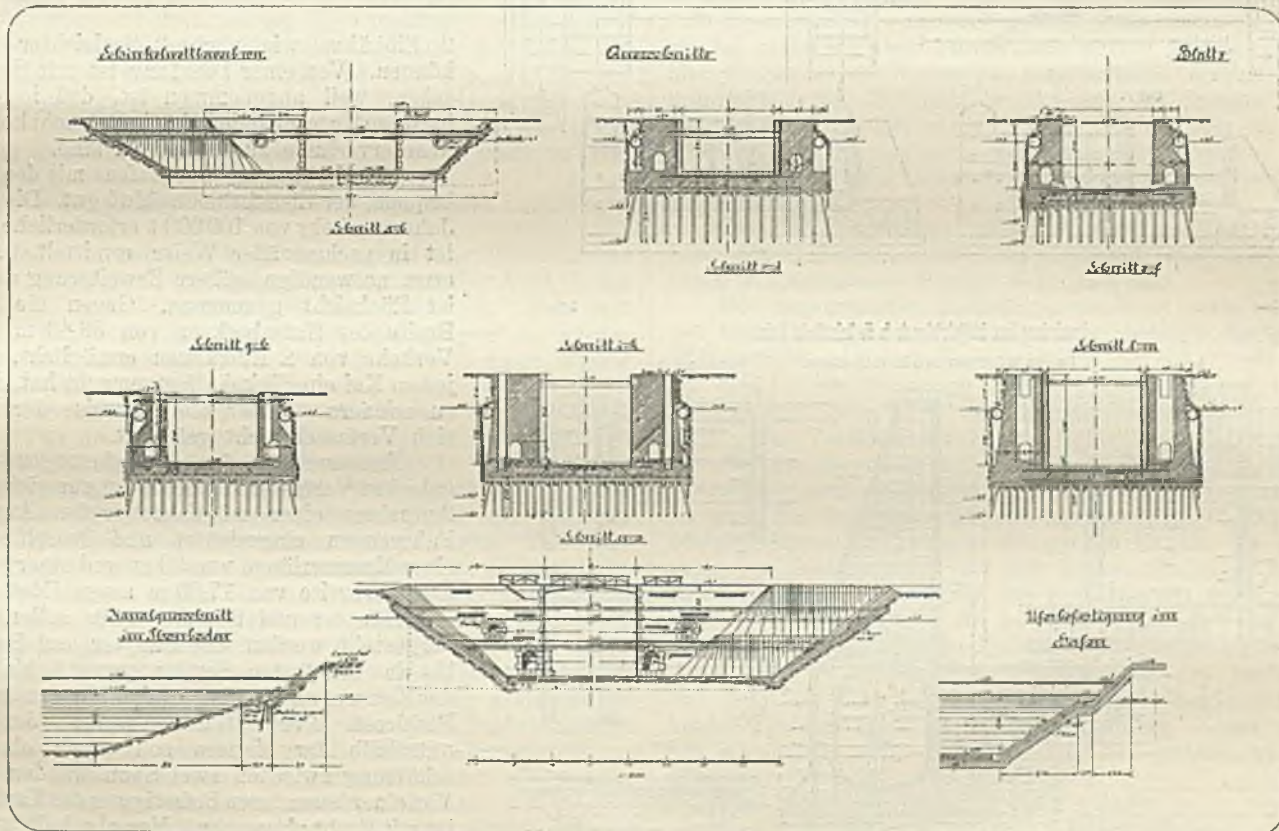
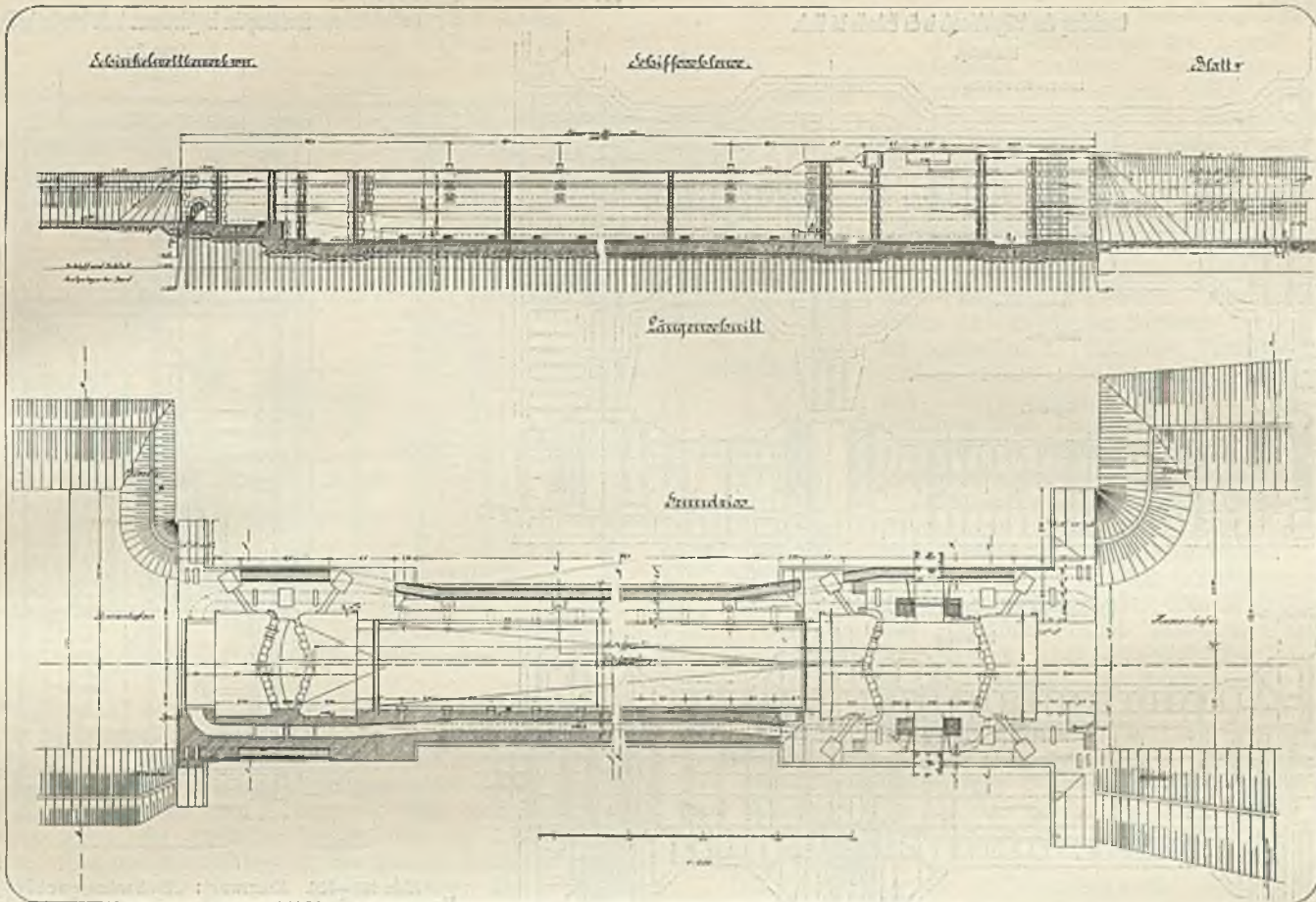


Abb. 101 und 102. Kennwort: „Wasserwirtschaft“. Verfasser: Großh.-Hess. Regierungsbauführer 2. Inf. 3. Jng. Karl Dürr

Die Berechnungen sind, abgesehen von einigen nicht richtigen hydraulischen Untersuchungen und der nicht immer klaren Form des Ansatzes, ausreichend.

Die zeichnerische Darstellung ist gut.

2. Arbeit. Kennwort: „Eine Manneskraft“.

Die für die gewählte Linienführung angegebenen Gründe sind als zutreffend anzusehen.

Der Kanal umgeht nach Abzweigung aus der Schwinge die Stadt Stade in einem großen Bogen, durchbricht den Hauptdeich dort, wo die beiderseitigen Deiche dicht an die Schwinge herantreten, verfolgt darauf zweckmäßig den alten Schwingelauf bis nach Stader Sand und erreicht in einem neuen nach Süden gekrümmten Durchstich die Elbe. Ob die hier zum Schutze des Schiffahrtsverkehrs bei heftigem Seegange, insbesondere bei starken NNW.-Winden, 125 m. in die Elbe vor-

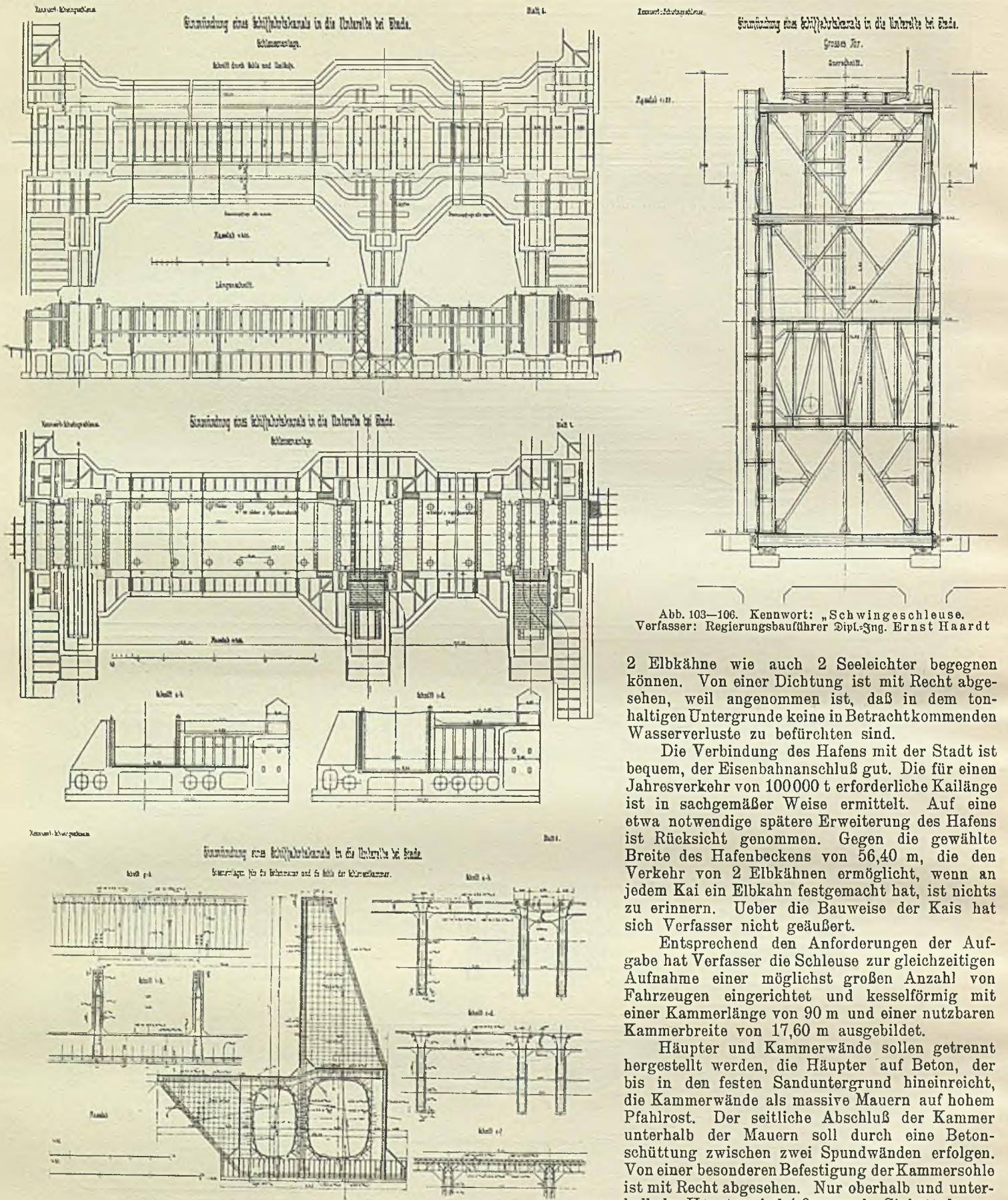


Abb. 103-106. Kennwort: „Schwingenschleuse.“
 Verfasser: Regierungsbauführer Dipl.-Ing. Ernst Haardt

2 Elbkähne wie auch 2 Seeleichter begegnen können. Von einer Dichtung ist mit Recht abgesehen, weil angenommen ist, daß in dem tonhaltigen Untergrunde keine in Betracht kommenden Wasserverluste zu befürchten sind.

Die Verbindung des Hafens mit der Stadt ist bequem, der Eisenbahnanschluß gut. Die für einen Jahresverkehr von 100000 t erforderliche Kailänge ist in sachgemäßer Weise ermittelt. Auf eine etwa notwendige spätere Erweiterung des Hafens ist Rücksicht genommen. Gegen die gewählte Breite des Hafenbeckens von 56,40 m, die den Verkehr von 2 Elbkähnen ermöglicht, wenn an jedem Kai ein Elbkahn festgemacht hat, ist nichts zu erinnern. Ueber die Bauweise der Kais hat sich Verfasser nicht geäußert.

Entsprechend den Anforderungen der Aufgabe hat Verfasser die Schleuse zur gleichzeitigen Aufnahme einer möglichst großen Anzahl von Fahrzeugen eingerichtet und kesselförmig mit einer Kammerlänge von 90 m und einer nutzbaren Kammerbreite von 17,60 m ausgebildet.

Häupter und Kammerwände sollen getrennt hergestellt werden, die Häupter auf Beton, der bis in den festen Sanduntergrund hineinreicht, die Kammerwände als massive Mauern auf hohem Pfahlrost. Der seitliche Abschluß der Kammer unterhalb der Mauern soll durch eine Betonschüttung zwischen zwei Spundwänden erfolgen. Von einer besonderen Befestigung der Kammersole ist mit Recht abgesehen. Nur oberhalb und unterhalb der Häupter sind 1,0 m starke Sinkstücke zur Verhütung von Ausspülungen angeordnet.

Die Füllung und Entleerung erfolgt im Binnenhaupt durch Grundläufe, im Außenhaupt durch Umläufe, der Verschuß im Binnenhaupt durch Zylinderschütze, im Außenhaupt durch doppeltkehrende Rollschütze. Bei der Konstruktion des Binnenhauptes scheint Verfasser nicht daran gedacht zu haben, daß das Kanalwasser zuzeiten tiefer als das Außenwasser steht, da für diesen Fall die Zylinderventile zum Entleeren der Schleuse ungeeignet sind.

geschobene Nordmole zulässig ist, hat Verfasser nicht erwogen. Die neue Schleuse ist hinter dem alten Elbdeiche angeordnet worden.

Der Hafen hat eine günstige Lage in der Nähe der Stadt. Der Schiffsverkehr zum alten Stader Hafen wird nicht gestört, und Brunshausen vom Schiffsverkehr nicht abgeschnitten.

Der geringste Krümmungshalbmesser des Kanals beträgt 1000 m. Der Querschnitt ist so bemessen, daß sich sowohl

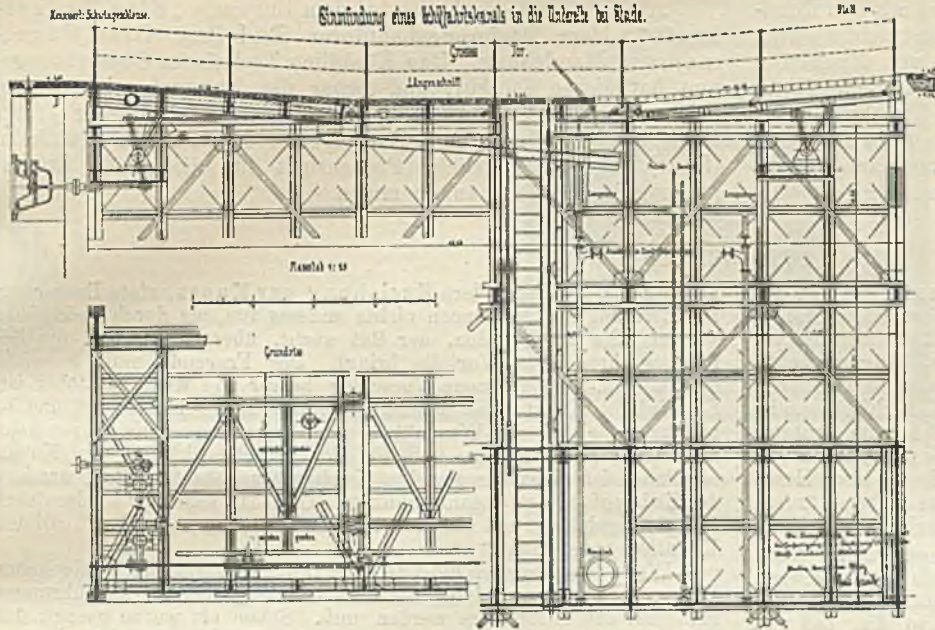


Abb. 107. Kennwort: „Schwingschleuse“. Verfasser: Regierungsbauführer Dipl.-Ing. Ernst Haardt

Als Verschluss der Schleuse sind auf Rollen laufende doppel-
 kehrende Schiebetore in Aussicht genommen. Die Berechnungen
 sind mit gutem Verständnis aufgestellt, die Konstruktionen mit
 Geschick und großer Sorgfalt durchgearbeitet. Für den Fall
 eines Schadhaftwerdens des Außentores läßt sich eine zweite
 Sicherung gegen die höchsten Sturmfluten am Binnenhaupte
 anbringen. Behufs Trockenlegung der ganzen Schleuse können
 die Schiebetore vor die Häupter gelegt werden. Die zur Auf-
 rechterhaltung des Verkehrs auf dem Hauptdeiche erforderliche
 Brücke ist über das Außenhaupt hinweggeführt. Die eigen-
 artige Bauart, durch welche Verfasser erreichen will, daß die
 Brücke zwar im unbelasteten Zustand mit dem Tor in die
 Kammer eingefahren werden kann, vor Ueberleitung des Ver-
 kehrs aber freitragend wird, ist durchführbar, jedoch etwas
 verwickelt und würde für die Ausführung wohl noch zu ver-
 einfachen sein.

Als bewegende Kraft ist durchweg Elektrizität in Aussicht
 genommen.

Der Bau der Schleuse kann im Schutze des Hauptdeiches
 erfolgen. Es ist zutreffend angenommen, daß der Aushub der
 Baugrube bis auf - 3,0 NN. möglich sein wird, und erst
 von dieser Ebene ab die Spundwände geschlagen zu werden
 brauchen. Der untere Beton für die Häupter soll unter Wasser
 eingebracht, der obere gestampft werden.

Das Durchschleusen der Schiffe soll in der üblichen Weise
 erfolgen. Für die Speisung und Entlastung der Binnenhaltung
 und für die Spülung der Außenstrecke sind in den Kammer-
 und Häuptermauern Freigerinne ausgespart, welche groß genug
 sind, um das erforderliche Speisungswasser, wie mit Hilfe der
 Flutkurve nachgewiesen ist, schon während einer Tide dem
 Kanal zuführen zu können. Jedes dieses Gerinne teilt sich im
 Außenhaupt in zwei durch Schütze verschließbare Kanäle, von
 denen der eine etwas unter dem gewöhnlichen NW. mündet und
 zur Entnahme des Speisungswassers aus den höheren weniger
 schlickreichen Wasserschichten geöffnet werden soll, der andere
 zum Ablassen von Spülwasser aus der Haltung bestimmt ist
 und behufs besserer Wirkung dicht über der Sohle ausläuft.

An dem Entwurf des Dienstgehöfts ist im wesentlichen nur
 zu erinnern, daß der mittlere Hinterflur trotz der mitgeteilten
 Begründung des Verfassers entbehrlich erscheint.

Der Erläuterungsbericht enthält alles Wissenswerte und ist
 klar und verständlich abgefaßt.

Die umfangreichen Berechnungen sind im allgemeinen zu-
 treffend.

Die zeichnerische Darstellung ist gut.

Verfasser hat die schwierigen Punkte der Aufgabe richtig
 erkannt und ist bemüht gewesen, nicht nur eine gut tech-
 nische, sondern auch eine wirtschaftlich zweckmäßige Lösung
 zu finden. Seine Arbeit kann hiernach — abgesehen von den
 kleinen Ausstellungen — als eine gute Lösung der Aufgabe
 bezeichnet werden.

3. Arbeit. Kennwort: „Schwingschleuse“.

Die Linienführung des Kanals ist den bestehenden örtlichen Verhältnissen in ge-
 schickter Weise angepaßt. Nicht günstig ist
 nur die Beibehaltung der untersten Strecke
 der Schwinge, da die scharfe Krümmung mit
 einem Halbmesser von nur 490 m den Verkehr
 der aus- und eingehenden Schiffe sehr er-
 schweren würde; bei lebhaftem Verkehr würden
 Havarien kaum zu vermeiden sein.

Die Abmessungen des Kanalquerschnittes
 sind zweckmäßig gewählt. Auch die allge-
 meine Anordnung der Schleuse und des Hafens
 ist befriedigend. Bei einer Vergrößerung des
 Hafens müßte allerdings eine lange Strecke
 des Kais beseitigt werden. Die Wahl einer
 größeren Tiefe im Hafen und im Kanale von
 hier bis zur Schleuse als die in der Auf-
 gabe verlangte, ist nicht genügend begründet.

Die Befestigung des Kanalbettes und der
 Böschungen ist zum Teil nicht ausreichend,
 insbesondere in der Außenstrecke.

Der Hafen ist den Anforderungen des
 Verkehrs gut angepaßt. Die Weiträumigkeit
 der Hafensfläche und die Ausrüstung mit
 Kranen geht aber erheblich über das Erfor-
 derliche hinaus. Die Bauweise der Kais in
 Eisenbeton ist an und für sich nicht un-
 zweckmäßig, indessen in
 verschiedenen Einzelheiten verfehlt.

Die Schleuse besitzt eine Kammer für Schlep-
 pzüge und eine solche für einzelfahrende Schiffe.
 Beide zusammen können beim Schleusen
 auch als eine einzige Kammer benutzt werden.
 Die sehr erheblichen Abmessungen entsprechen
 dem zeitweilig lebhaften Verkehr.

Die Ausführung des Schleusenbauwerks soll
 durchgehends in Eisenbeton erfolgen. Der
 durchaus erforderliche Nachweis, daß diese
 Bauweise im vorliegenden Falle anderen vor-
 zuziehen ist, ist nicht erbracht. Es ist nur
 darauf hingewiesen, daß sie hier überhaupt
 ausführbar ist. Bedenklich erscheint die An-
 ordnung der für die Umläufe und für die
 Speisung und Entlastung der Haltung, sowie
 für die Spülung der Außenstrecke erforder-
 lichen Kanäle unter der Sohle der Schleuse,
 wo sie für später notwendige Ausbesserungs-
 arbeiten außerordentlich schwer zugäng-
 lich sind.

Die drei Schiebetore sind gut durchgebildet.
 Die Stabilität beim Schwimmen ist nicht ge-
 nügend, weil das in die Luftkammer einge-
 lassene Wasser beweglich ist.

Die angewendeten Rollschütze zeichnen sich
 dadurch aus, daß beim Öffnen und Schließen
 nur geringe Reibung durch Wasserdruck ent-
 steht.

Die für die Bewegung der Tore und Schützen,
 für die Bedienung der Spills usw. erforderliche
 Arbeitsleistung ist sehr groß. Der Verfasser
 berechnet hierfür bis zu 1000 P.S.

Bei der sorgfältig durchgeführten Berechnung
 der Schleusungsdauer sind einige Irrtümer
 unterlaufen. Dementsprechend ist auch der
 Bedarf an Schleusungswasser nicht zutreffend
 ermittelt. Immerhin genügen die großen
 Kanäle für die Zuführung des Speisungswassers
 zu der letzten Haltung des Kanals.

Der Grundgedanke für die Spülung der Außen-
 strecke ist insofern völlig verfehlt, als es ganz
 unmöglich ist, die drei Tore bei dem berechneten
 Ueberdrucke von je 0,5 m und dazu gleichzeitig
 zu öffnen. Uebrigens würden die beiden
 Kanäle von je 10 qm Querschnitt, die unter der
 Sohle der Schleuse hindurchgeführt sind, zur
 Spülung genügen, vorausgesetzt, daß die
 Wandungen den Angriffen bei den entstehenden
 großen Wassergeschwindigkeiten standhalten.

Die Entwässerung des Binnengeländes ist in
 einfacher und zweckmäßiger Weise durch die
 Wetteren erfolgt.

Gegen die Grundrißanordnung des Schleusen-
 gehöfts sind besondere Bedenken nicht zu er-
 heben. Zu tadeln ist, daß leichte Bauteile
 ebenso schwere Gründungen zeigen, wie das
 Hauptgebäude.

Der Erläuterungsbericht gibt über die Absichten
 des Verfassers hinreichend klare Auskunft.
 Das Verständnis erschweren indessen
 vielfach zu lange Absätze, in die mancherlei
 verschiedene Ausführungen ungeordnet
 hineingeschachtelt sind.

Die Berechnungen sind ziemlich eingehend
 und bis auf einige Irrtümer richtig durch-
 geführt.

Die zeichnerische Darstellung ist zu loben.

Nach diesen Beurteilungen weisen die Arbeiten mit den Kennworten „Wasserwirtschaft“ und „Schwingeschleuse“ neben guten Gedanken recht erhebliche Mängel auf und werden von der dritten Arbeit durch eine gleichmäßige und aner kennenswerte Behandlung der wesentlichen Punkte der Aufgabe übertroffen. In Anbetracht dieser Vorzüge hat der Beurteilungsausschuß den Entwurf „Eine Manneskraft“ durch Zuerkennung der Schinkelplakette ausgezeichnet und für die Erteilung des Staatspreises in Vorschlag gebracht.

Als Verfasser ergab sich bei dem Entwurfe „Eine Manneskraft“, Herr Regierungsbauführer Dipl.-Ing. Otto Gagelmann in Magdeburg. Das Königlich Technische Oberprüfungsamt hat diesen Entwurf und ferner den Entwurf mit der Bezeichnung „Schwingeschleuse“, dessen Verfasser Herr Regierungsbauführer Dipl.-Ing. Ernst Haardt in Mühlheim (Ruhr) ist, als häusliche Probearbeit für die große Staatsprüfung im Baufach angenommen.

Vermischtes

Zu den Ausführungen des Herrn Professor August Tiede in der Nr. 16 der Wochenschrift schreibt Herr Regierungsbaumeister Hans Volkmann: In einer der letzten Nummern dieser Zeitschrift ist ein kurzer Aufsatz „Das Denkmal auf der Ellsenhöhe, Bingerbrück“, von Herrn Professor Tiede, erschienen, dessen poetischen Gedanken man gern folgen würde, wenn er nicht in einer Architektenzeitung abgedruckt wäre und wenn nicht sein Schlußsatz lautete: „Möge der Baukünstler verzichten, an dieser Stelle seine Kunst zu zeigen“. Dies zwingt mir die Feder in die Hand, um dem Herrn Verfasser mit aller Hochachtung zu erwidern: seine liebenswürdige Vision, so dichterisch sie ausgesponnen ist, sie ist kein Denkmal.

Nicht eine Gedächtnisstätte, sondern ein Mal war gefordert. Wenn eine Erkenntnis (die schon vorher Gemeingut aller in diesen Fragen Mitarbeitenden war) in dem gewaltigen Ringen der deutschen Kunstlerschaft um ein Bismarckmonument festgeblieben ist, so die, daß von Bergeshöhen ins Tal nur machtvolle Bauten reden können; daß erst, nachdem das Bauliche in erster, zweiter und dritter Instanz festgelegt ist, der Bildhauer hinzutreten kann mit sinnvollen Figuren.

Zu dem Schriftsatz des Herrn Regierungsbaumeisters Leoser in Nr. 18 der Wochenschrift: Aufsicht im Städtebau, bittet Herr Architekt Max Wagenführ, Redakteur des Zentralblattes für das Deutsche Baugewerbe, um Aufnahme nachstehender Ausführungen:

Herr Regierungsbaumeister Leoser hat in der „Wochenschrift“ die Schaffung einer Bauberatungsstelle für Groß-Berlin mit diskretionärer Gewalt befürwortet und eingehend zu begründen versucht. Bisher hatte man noch nicht Zwangsberatungsstellen vorgeschlagen. Schon in dem Begriff liegt ein Widerspruch: ein Rat verpflichtet nicht zur Befolgung, soll aber die Befolgung zur Pflicht gemacht werden, so kann man nicht mehr von einer Beratungsstelle sprechen, sondern muß die Institution so nennen, wie sie sich nach den Ausführungen des Herrn Verfassers darstellt, nämlich eine Zensurbehörde für die Baukunst.

Was in keinem Gebiete bisher besteht — denn die Zensur der Literatur und des Schauspiels erstreckt sich nicht auf künstlerische Fragen, sondern auf ordnungspolizeiliche —, soll nun für die Baukunst eingeführt werden. Das, was noch niemand einwandfrei definieren konnte, der subjektivste aller Begriffe — die Schönheit, wird damit in Zukunft von einer Instanz mit polizeilicher Machtvollkommenheit festgestellt auf Grund von „allgemeinen Gesetzen und Regeln“, „photographischem Archiv“ und von „Mustervorlagen“. Es gibt kein einfacheres Rezept: Man bestimme durch Gesetz, daß nur Künstler bauen dürfen. Künstler ist, wer durch „abgeschlossene akademische Bildung oder durch seine bisher bewiesene, in Architektenkreisen anerkannte Tätigkeit, oder durch Ablegung einer rein fachlichen, nicht rigoros gehandhabten Prüfung vor einem Ausschuß tüchtiger Architekten (was ist tüchtig? der Verfasser) oder einer Architektenkammer . . . seine künstlerische Befähigung erwiesen hat.“

Die Motive, die Herrn Leoser zu seinem Vorschlag geführt haben, muß man allerdings in ihrem Grundzug anerkennen (obgleich ich beispielsweise das „Baupfuschertum“ in Wesen und Ursachen anders verstehe), es sind dieselben Motive, die einmal zu dem Antrage der Architektenvereine geführt haben, dem bevorstehenden Zwangszweckverband einen beratenden Sachverständigenausschuß anzugliedern, die weiter das Ortsstatut zum Schutze gegen Verunstaltung, wie es für Berlin soeben die oberpräsidiale Genehmigung fand, veranlaßt haben und die, um aus der großen Reihe anderer Maßnahmen nur die anzuführen, die sachlich in dem Artikel des Herrn Leoser berührt wurden, die Basis für die bestehenden eigentlichen „Beratungsstellen“ bildeten. Das also, was Herr Regierungsbaumeister Leoser vorschlägt, ist im Kern bereits vorhanden, meine Polemik richtet sich daher nur gegen die von ihm vorgeschlagene Erweiterung dieser Einrichtungen.

Wer die Arbeiten der Beratungsstellen verfolgt hat (die jüngst abgehaltene Konferenz der Zentralstelle für Volkswohlfahrt hat weitere Kreise mit der Materie bekannt gemacht), kennt die Schwierigkeiten, die entgegenstehen. Es wurde mit Recht gesagt, daß das letzte Ziel dieser Stellen das sei, sich selbst überflüssig zu machen. Herr Leoser will eine dauernde Einrichtung, durch Gesetz und Staatsmacht festgelegt, also das Ziel ist grundverschieden. Ewige Bevormundung und damit Konstatierung fortwährender künstlerischer Imbezillität auf

dieser Seite, auf der andern Erziehung zur Kunst, stete Besserung. Die Beratungsstellen können nichts anderes tun, als durch Beispiele wirken. Sie müssen den, der Rat sucht, überzeugen, daß die Befolgung ihres Rates Vorteile bringt. Der Fragende muß freiwillig eingestehen, daß der neue Vorschlag besser und wirtschaftlicher ist. So wird die Kunst ohne Staatshilfe durch sich selbst siegen und so nur kann sie siegen. Was nützen alle Meisterkurse, die Kunst kann man doch nicht lehren, und für den Geschmack, für das Kunstempfinden ist nicht der einzelne Handwerker verantwortlich, sondern der Zeitgeist, das Gesamtpublikum. Und das kann nur wieder durch Beispiele gebildet und zur höheren Kultur erzogen werden. „Bildet, Künstler, redet nicht!“

Wenn ich nun auch die staatliche Bevormundung in künstlerischen Dingen ablehne, so bleibt doch in den besprochenen Ausführungen manches, das unterstützt werden muß. Schon oft wurde gesagt, daß beim Städtebau, wo nicht ein, sondern viele Künstler zugleich arbeiten, eine einheitliche Leitung geschaffen werden muß, damit ein einheitliches Bild, ein Kunstwerk im ganzen entsteht. Eine Straße, ein Platz darf nicht mehr willkürlich und dem Zufall überlassen, aus Einzelwerken, den Häusern, sich zusammensetzen, sondern muß als Ganzes geplant und nach einer beherrschenden Idee ausgeführt werden. Hierfür sind, wenn es nicht anders geht, gewisse Zwangsmaßnahmen zu treffen. Sie können aber nur das Wie, nie das Was regeln, ohne daß der künstlerischen Freiheit Gewalt angetan wird. Nur in Streitfällen mag eine Sachverständigenkommission, auf staatliche Autorität gestützt, entscheiden. Eine solche Kommission haben wir in München, und die Anfänge sind in Berlin in dem Ausschuß für die Generalbebauung Groß-Berlins gegeben. Die Verhältnisse werden von selbst das schaffen, was nötig ist. Gewaltmaßnahmen, erzwungene Eingriffe in das Bauleben, die der natürlichen Entwicklung vorgreifen, rächen sich immer. Was würde es für das großstädtische Bauleben bedeuten, wenn zu jedem Gebäude erst ein Vorentwurf und dann später noch einmal der Hauptentwurf einer Bauberatungsstelle zur Begutachtung vorgelegt werden müßte, und wenn die Beratungsstelle nicht nur Aenderungen anraten, sondern bei Strafe die Ablehnung des Entwurfs auch erzwingen könnte? Entstehen nicht jetzt schon durch die baupolizeiliche Prüfung ungemessene wirtschaftliche Verluste? Und soll obendrein durch die Kosten für die Bauberatung das Bauen noch mehr verteuert werden?

Nein, so geht es nicht. Man kann nicht das künstlerische Schaffen, nicht einmal das Bauschaffen allgemein einer behördlichen Institution unterstellen mit dem Ziele, dieses Schaffen in bestimmte Formen zu führen. Die Staatsautorität kann nur ordnen, die Wege ebnen, stützen, wo Schwachheit herrscht, und ausgleichen, wenn Streit entsteht. Ich habe das Vertrauen zu unsern führenden Architektenverbänden, die die Materie bereits in fester Hand halten, daß sie aus eigener Kraft mit nicht mehr Staatshilfe, als sie selbst fordern, dasselbe Ziel erreichen werden, das Herrn Leoser vorschwebt; die Wege, die sie verfolgen, liegen aber nicht so abseits von dem Möglichen. Sie führen deshalb auch sicherer zum Ziel.

Professor Dr.-Ing. Bebelubsky, Obmann der Gesellschaft für höhere technische Bildung der russischen Frauen, schreibt im Zentralblatt der Bauverwaltung über das Frauenpolytechnikum in St. Petersburg. Im Jahre 1906 wurde in Petersburg ein Polytechnikum für Frauen ins Leben gerufen. Es umfaßt jetzt vier Fakultäten: Architektur, Bauingenieurwesen, Chemie und Elektrotechnik. Von den etwa 600 Hörerinnen sind 500 unverheiratet. Zur Aufnahme ist die Abgangsprüfung auf einem Frauengymnasium erforderlich. Der Eintritt in das Polytechnikum kann zweimal im Jahre, im Januar oder September, stattfinden. Der Jahresbeitrag für eine Studierende beträgt etwa 300 M. Am Polytechnikum wirken zurzeit etwa 100 Professoren und Hilfslehrer. Der Lehrplan der vorgenannten vier Fakultäten entspricht dem der entsprechenden Lehranstalten für Männer. Es ist beabsichtigt, bei der russischen Regierung zu beantragen, daß den Studentinnen auf Grund von erfolgreichen Prüfungen die Ingenieurwürde verliehen wird. Das Frauenpolytechnikum ist von der Gesellschaft zur Entwicklung der höheren technischen Bildung der Frauen begründet worden und arbeitet mit einem Haushaltplan von fast 100 000 Rubel. Es hofft, durch die russischen gebildeten Stände, deren Kreisen die Studentinnen meistens angehören, wirksam durch Geldmittel unterstützt zu werden.