



WOCHENSCHRIFT DES ARCHITEKTEN-VEREINS ZU BERLIN

HERAUSGEGEBEN VOM VEREINE

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

Nummer 52

Berlin, Sonnabend den 27. Dezember 1913

VIII. Jahrgang

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

Alle Rechte vorbehalten

Ueber eine Studienreise nach Nord-Amerika

Vortrag, gehalten im Architekten-Verein zu Berlin vom Regierungsbaumeister Dr.-Ing. M. Schinkel in Kiel

(Schluß aus Nr. 51, Seite 276)

In den öffentlichen Gebäuden kann man in Amerika die verschiedensten Stile beobachten, wie an einer Reihe von Beispielen gezeigt wird: die „City Hall“ in Philadelphia, die Kunstakademie in Buffalo, das Kapitol des Staates Pennsylvania in Harrisburg, das großartige Kapitol der Bundesregierung in Washington mit herrlichem Ausblick über die Kongreßbibliothek (Bild 474), das Weiße Haus in Washington, die Wohnung des Präsidenten, das alte Schloß auf dem „Mount-Vernon“, die ehemalige Wohnung Washingtons, und ein Blick auf die Regierungsgebäude in Ottawa. Das Unterrichtswesen wird in Amerika besonders durch private Stiftungen sehr gefördert. Es bestehen verhältnismäßig wenig staatliche Anstalten. Die Bilder einiger „Colleges“ und Universitäten werden vorgeführt, unter anderen die berühmte Harvard-Universität in Boston, die allein über ein Stiftungsvermögen von etwa 90 Millionen Mark verfügt. Wenn auch die Ausbildung der Knaben in ähnlicher Weise wie in England durch das allzu große Gewicht, das auf sportliche Betätigung gelegt wird, ferner durch die langen Sommerferien wegen der Hitze, wohl nicht so sorgfältig geschieht wie bei uns, so scheint doch die Ausbildung der Mädchen auf einer hohen Stufe zu stehen. Weit mehr als bei uns wird ganz allgemein auch bei den Mädchen von früher Jugend an die Ausbildung auf eine spätere selbständige Stellung gerichtet nicht nur in solchen Kreisen, die es meinen, nötig zu haben, und nicht erst dann, wenn die Not dazu drängt, sich nach einem Erwerb umzusehen.

Das gesellige Leben spielt sich drüben vor allem in den Klubs ab, von denen es in jeder Stadt eine große Anzahl für alle Kreise, Berufsarten und sportliche Betätigungen gibt. Ein Restaurantleben wie bei uns kennt man nicht. Die Klubs haben zum Teil großartig eingerichtete eigene Räume, wie an Bildern vom „Yachtclub“ und „Country-Club“ in Philadelphia, sowie vom „Yachtclub“ in Toronto (Abb. 475) gezeigt wird. Einen vorzüglichen Eindruck macht das Sonntagsleben des Volkes, das sich größtenteils in den ausgedehnten Volksparks abspielt. Bilder aus dem „Washington-Park“ und dem „Jackson-Park“ in Chicago (Abb. 476), sowie aus dem „Fairmount-Park“ in Philadelphia werden gezeigt. Die Leute sind meistens den ganzen Sonntag über in diesen Parks, treiben alle Arten von Sports, veranstalten ihre Picknicks und leben nur von mitgebrachten Sachen. Merkwürdigerweise gibt es in diesen Parks, wo Tausende von Menschen sich den ganzen Tag aufhalten, fast keine Restaurants. Abends gehen die Leute friedlich und ruhig nach Hause und haben den Sonntag wirklich zur Erholung und Entspannung von der Alltagsarbeit benutzt.

Wohlhabendere Kreise haben in der Nähe der Großstädte ihre Landhäuser, die sie Sonntags und während der Ferien auf-

suchen. Während der Hitze im Sommer ist es eine recht beliebte Sitte, auf Wohnschiffen einige Zeit herumzufahren, eine ganz besondere Vorliebe besteht für das sogenannte „Camping“, d. h. das Leben in Zelten, abgeschlossen von der Zivilisation und den ganzen Tag in der freien Natur, dem Fischfang, der Jagd oder dem Ruder-, Segel- und anderen Sports obzuliegen.

Während der heißen Sommermonate ist es geradezu unerträglich und deshalb flieht alles, was nur irgend kann, aus den Städten an die Seen oder ans Meer. Ein beliebter und der größte Badeort an der Atlantischen Küste ist „Atlantic-City“. Ein zur Hauptbadezeit aufgenommenes Bild zeigt, wie dort weniger gebadet, als stundenlang in zum Teil sehr eleganten Badekostümen promeniert wird.

Als eines der schönsten Naturschauspiele werden die Niagara-Fälle (Abb. 477) gerühmt. Sie bilden den natürlichen Abfluß des Erie-Sees zum Huronen-See. Auf 8 km Länge hat der Niagarafluß hier ein Gefälle von rund 90 m. An den Fällen selbst stürzt das Wasser in zwei Teilen, einem amerikanischen und einem kanadischen Fall, fast 50 m herunter, eine ungeheure Wolke von Wasserstaub aufwirbelnd. Durchschnittlich stürzen hier 6500 cbm/sec. das ist rund 25 Mill. Kubikmeter pro Stunde, ab. Die gesamte Energie wird auf 7½ Mill. PS. geschätzt, die zu entwickeln nach Angaben der gern renommierten Amerikaner die gesamte täglich geförderte Kohle im Gesamtbetrage von 200000 t gerade ausreichen würde. Ausgenutzt werden zur Zeit von fünf Gesellschaften etwa 350000 PS., das sind kaum 50%. Es fragt sich nur, wie lange die praktischen Amerikaner diese Naturschönheiten noch bestehen und die bedeutenden Kräfte unbenutzt herunterstürzen lassen. Verschiedene Aufnahmen der beiden kanadischen und amerikanischen Fälle, des Strudels oberhalb und unterhalb der Fälle, sowie der drei großen Brücken werden vorgeführt und ferner einige Bilder von dem „Montmorency-Fall“ bei Quebec gezeigt.

Der Ausfluß des Ontariosees — der St.-Lorenzstrom — bildet auf seinem Lauf bis Montreal eine Reihe von Stromschnellen, die von der Schifffahrt zu Berg durch den „Soulanger-Kanal“ umgangen werden. Auf der Talfahrt gehen einige Dampfer, insbesondere Personendampfer, freilich nur bei Tage, durch die Stromschnellen hindurch. Von der höchst romantischen und gar nicht ganz gefahrlosen Fahrt wird ein Bild gezeigt. Das Boot schoß bisweilen hart an den aus dem Wasser herausragenden Felsklippen vorbei.

Nummehr möchte ich Ihnen einige Bilder von dem bedeutenden Schiffsverkehr auf den großen Seen, insbesondere von dem verkehrsreichsten Seekanal der Welt, dem Soo-Kanal,



Abb. 474. Washington, Kapitol und Kongreß-Bibliothek

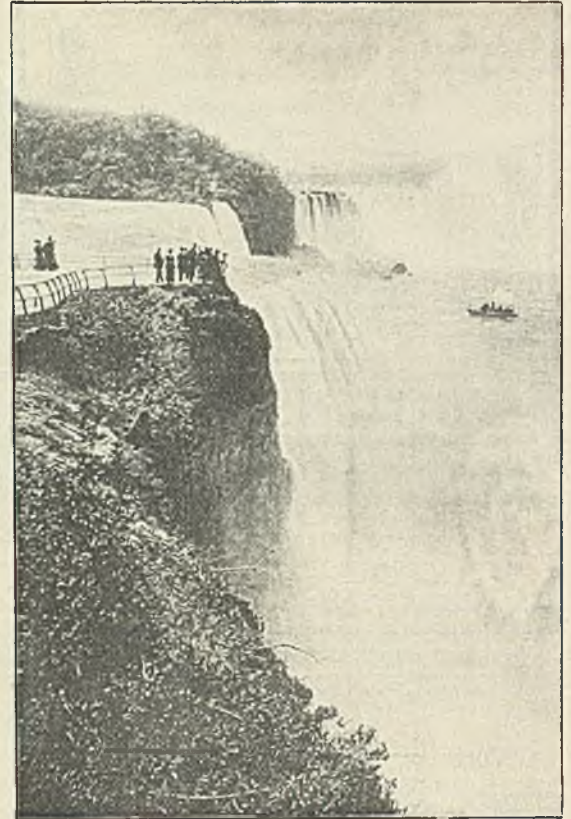


Abb. 477. Niagara-Fälle

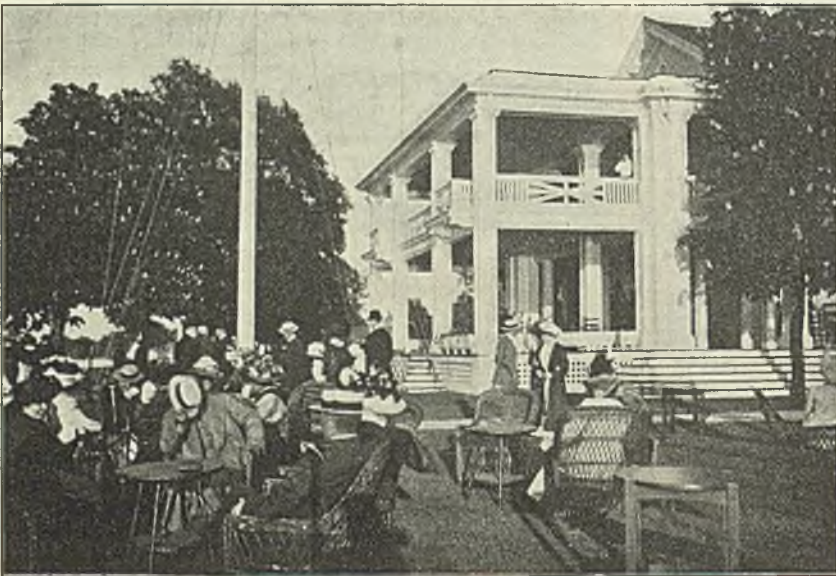


Abb. 475. Toronto, Im Königlichen Yachtclub

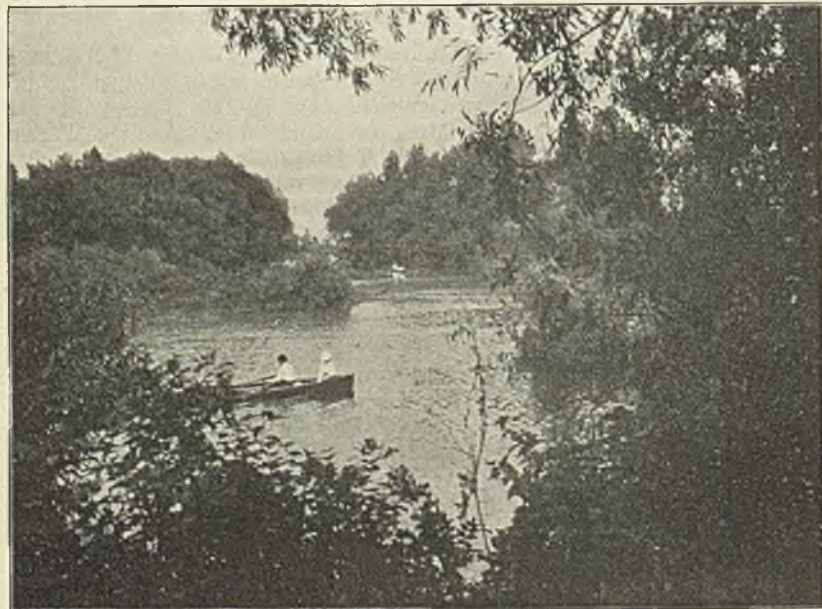


Abb. 476. Chicago, Partie aus dem Jackson-Park

zeigen, der künstlichen Verbindung des Oberen-Sees mit dem Huronen-See, der mit etwa 50 Mill. Netto-Registertonnen den Suezkanal mit 16,5 Mill. Netto-Registertonnen um das Dreifache an Verkehr übertrifft. Der mittlere Wasserunterschied zwischen dem Oberen- und dem Huronen-See beträgt 5,5 m. Zur Ueberwindung der Stromschnellen sind bei Sault-St. Marie drei Schleusen vorhanden, zwei auf der amerikanischen, eine auf der kanadischen

Seite, eine dritte amerikanische Schleuse ist gerade im Bau. — Die Fracht besteht vor allem aus Eisenerz, das über die Hälfte des Verkehrs ausmacht, und Getreide insbesondere Weizen. Die großen Erzdampfer fassen gewöhnlich 10—12000 t. Die vorgeführten Bilder zeigen die amerikanischen Schleusen mit einem Erzdampfer, die kanadische Schleuse, die Baustelle der dritten amerikanischen Schleuse, die 410 m Länge, 24 m Breite und 3,3 m Tiefe erhält gegenüber 240 m Länge, 30 m Breite und 6,7 m Tiefe der bisherigen größten Soo-Schleuse, ferner eine eigenartige Bauart eines Erzdampfers, des sogenannten „Whaleback“, d. i. Walfischrücken (Abbildung 478). Der Soo-Kanal ist häufig von Mitte September bis Ende April durch Eis gesperrt. Der Verkehr wickelt sich durchschnittlich an 230—240 Tagen im Jahr ab.

Der Hauptausfuhrhafen am Oberen-See ist Duluth, wo allein etwa 30 Mill. Tonnen Eisenerz jährlich verladen werden. Das Eisenerz wird in den in der Nähe liegenden Minen meist im Tagebau gewonnen, per Bahn in die Erzdocks in Duluth gebracht, hier schon in der für die Hochöfen gewünschten Zusammensetzung gemischt, in großen hölzernen Schüttgerüsten mit Taschen aufgespeichert und durch Öffnen der Klappen in erstaunlich kurzer Zeit in die Schiffe (Abb. 479) geladen. Die Beladung eines 10000-t-Dampfers dauert durchschnittlich nur 40 Minuten. Rekordleistungen bis 35 Minuten werden erzielt. Das Eisenerz geht nach den südlichen Häfen des Erie-Sees, vor allem nach Cleveland und Astabula bzw. Gary am Michigan-See bei Chicago. In diesen Häfen sind imponierende Entladevorrichtungen vorhanden, von denen die in Cleveland in mehreren Bildern gezeigt werden (Abb. 480). Ein 10000-t-Dampfer wird durch vier gewaltige Krane in vier Stunden entladen. Die Krane selbst sind längs und quer beweglich, der große Arm wird von einem Mann im

Schwanzstück auf- und abbewegt. Am Kopf des Kranes sitzt der Greifer, der von einem zweiten Mann bedient — geöffnet, geschlossen und gedreht — wird. Ein dritter Mann steuert die Fahrbewegung des ganzen Kranes. Der Greifer selbst faßt 17,5 t Eisenerz. Die Erze werden entweder in bereitstehende Eisenwagen oder auf das hinterliegende Erzlager geworfen. Die Transporteinrichtungen für Massengüter sind in diesem

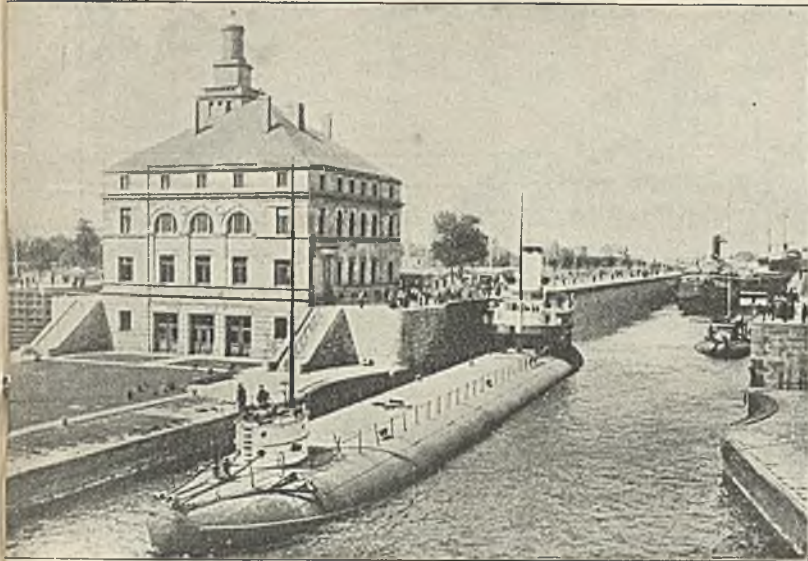


Abb. 478. Sault-St. Marie, „Whaleback“ in der Schleuse



Abb. 479. Duluth, Erzdampfer am Dock

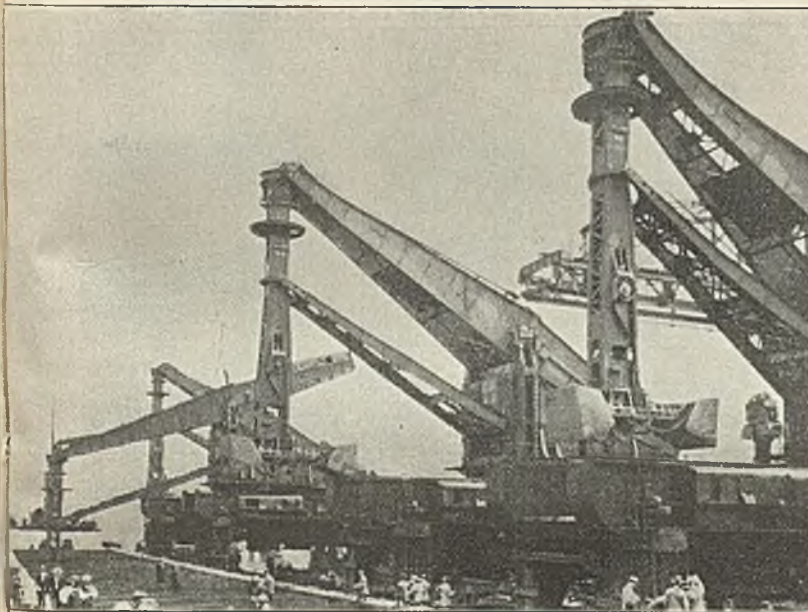


Abb. 480. Cleveland, Erzentrade-Krane

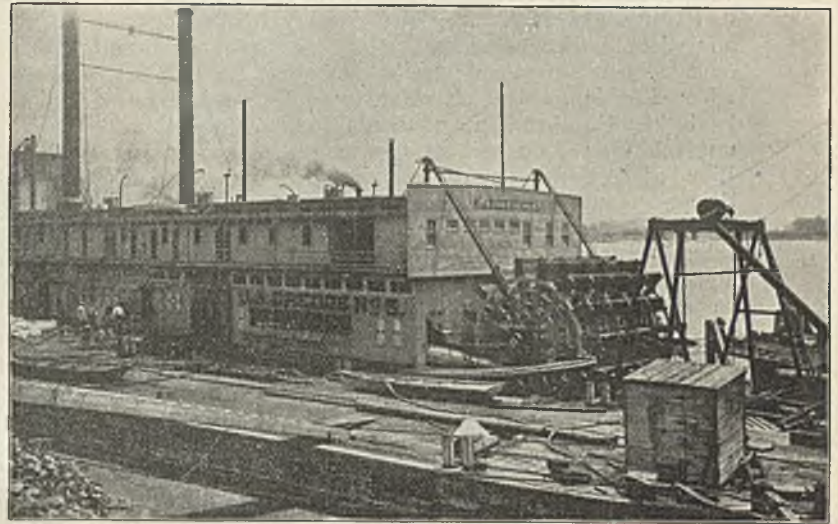


Abb. 481. St. Louis, Heckrad-Saugbagger auf dem Mississippi

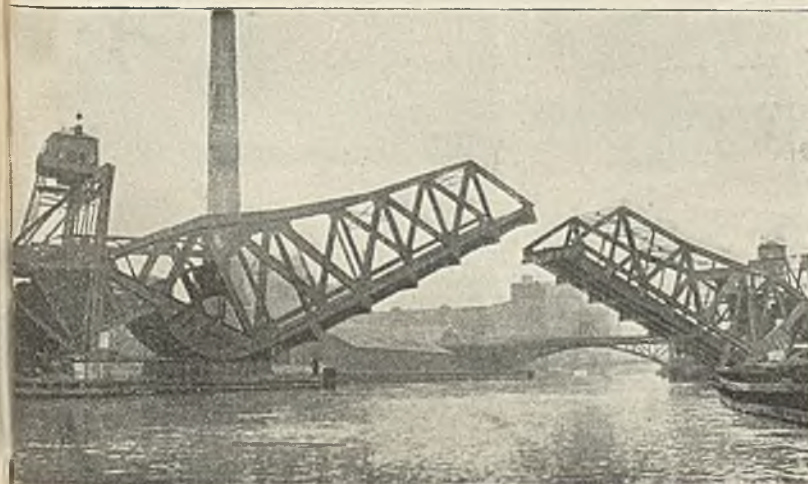


Abb. 482. Chicago, Scherzer-Klappbrücke

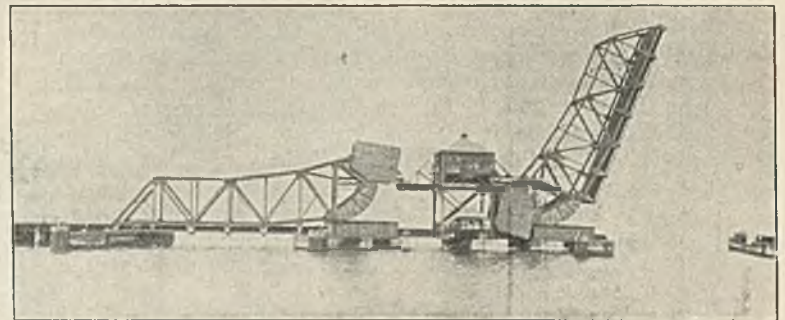


Abb. 483. Newark, Scherzer-Klappbrücke

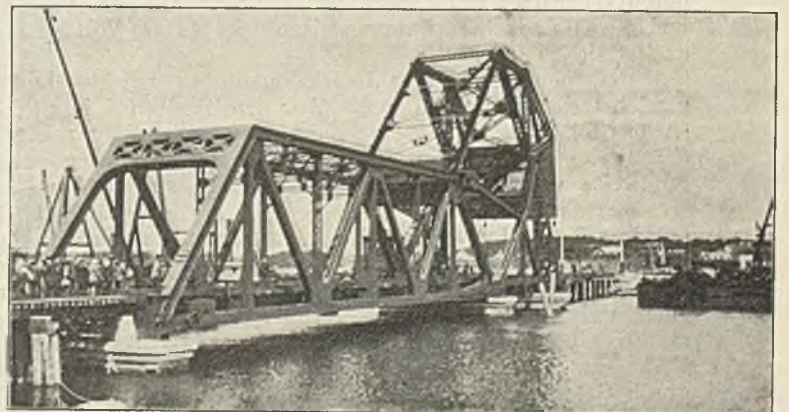


Abb. 484. Cape Cod Canal, Strauß-Klappbrücke

gewaltigen Verkehrszentrum, was Leistungsfähigkeit und Schnelligkeit anbetrifft, ganz großartig entwickelt. Einen geradezu traurigen Eindruck bietet als Gegenstück dazu der Verkehr auf dem unteren Ohio und vor allem auf dem oberen Lauf des gewaltigen Mississippi. Die hier verkehrenden ganz flachen Heckraddampfermuten gerade zu vorsint-

flutlich an. Auch andere Schiffsgefäße, wie Bagger (Abb. 481), werden nach dieser Art und mit hölzerner Pleuelstange gebaut. Von einem wirklichen Schiffsverkehr ist auf dem oberen Mississippi so gut wie nichts zu merken. Es fehlt hier eben an dem Transport von Massengütern, wie Erze, Kohle und Getreide. Die Tarifpolitik der Eisenbahnen hat hier, wie so häufig drüben, jeglichen Schiffsverkehr lahm gelegt. Eine Schleuse im Mississippi bei Keokuk, ein Kohlenschleppzug auf dem Ohio sowie Bilder vom Schleusenbetrieb im Ohio bei Pittsburg zeugen von dem geringen Verkehr.

Die industriellen Werke verbieten meist sehr streng das Photographieren wie auch bei uns. Es ist daher nicht gelungen, viele Aufnahmen zu erhalten. Gezeigt werden die Montagehalle der großen „Westinghouse-Maschinenfabrik“ in Homestead bei Pittsburg, sowie einige Bilder aus den berühmten „Baldwin-Lokomotivwerken“ in Philadelphia und aus der „Fore-River-Schiffswerft“ bei Boston.

Der amerikanische Brückenbau ist großartig entwickelt und bietet für uns Deutsche viel Interessantes und Staunenswertes. Die breiteren Ströme und das ausgedehnte Eisenbahnnetz stellen den Brückenbauern ganz andere Aufgaben, als es bei uns der Fall ist. Aber eine Menge deutscher Namen sind mit dem amerikanischen Großbrückenbau verknüpft. Häufig wird mit unglaublicher Kühnheit und sehr leicht konstruiert. Eine solche, freilich schon recht alte Brücke über den Susquehanna bei Harrisburg wird gezeigt. Man muß aber bedenken, daß drüben die Eisenbahnlasten sehr schnell wachsen, sodaß manche Brücken bis an die äußerste Grenze beansprucht und dabei vielfach nicht so sorgfältig unterhalten werden wie bei uns. Die mangelhafte Unterhaltung vieler Bauwerke fällt einem in Amerika überall auf. Geradezu traurig ist aber der Zustand vieler besichtigter Hafenanlagen, die häufig einen direkt verfallenen Eindruck machen, dabei aber benutzt werden, solange es nur eben geht und solange nicht ein größeres Unglück passiert. An weiteren Brücken werden gezeigt die Hängebrücke in Cincinnati, eine versteifte Kettenbrücke in St. Louis, wo die Versteifungen in die Kette gelegt sind, die Washington-Brücken New York, eine Bogenbrücke über den Harlem-Fluß, die Schwefelbrücke über die Hafeneinfahrt in Duluth.

Besonders entwickelt in Amerika ist der Bau von beweglichen Brücken. Städte wie Cleveland haben über 40, Chicago einige 60 bewegliche Brücken. Drehbrücken mit Mittelpfeilern werden nicht so geschätzt und z. B. in Chicago allmählich durch Klappbrücken ersetzt. Man findet besonders viele sogenannte „Scherzer-Klappbrücken“, von denen eine ganze Reihe vorgeführt werden (Abb. 482 und 483).

Am „Cape-Code-Kanal“ wurde eine eigenartige „Straß-Klappbrücke“ (Abb. 484) besichtigt, die mit dem großen Gegengewicht hoch in der Luft nicht gerade sehr schön wirkt.

Von dem großen schiffbaren Abwasser-Kanal bei Chicago werden das Sicherheitstor und die Kraftstation bei Lockport gezeigt. Die Energie der Abwässer wird hier durch 7 Turbinen mit Generatoren für je 2000 K. W. ausgenutzt und durch eine Hochspannungsleitung für 44000 Volt Spannung nach Chicago geleitet.

Von den besichtigten Brückenmontagen möchte ich Ihnen zunächst die Municipal-Brücke über den Mississippi in St. Louis (Abb. 485) zeigen, die größte Balkenbrücke der Welt mit 202 m Stützweite in jeder der 3 Öffnungen. Trotz der gewaltigen Feldweite von 28 m in der Mitte befindet sich in den Hauptträgern überhaupt kein Montagestoß, so daß Stäbe von 80 t Gewicht und 28 m Länge eingebaut wurden und jede Öffnung von 4500 t in der erstaunlich kurzen Zeit von etwa 1 Monat montiert wurde. Die Hauptträger sind aus Nickelstahl, ausnahmsweise auch die Nieten, die Untergurte bestehen aus Augenstäben, einer Spezialität des amerikanischen Brückenbaus. Die Knotenpunktverbindungen werden auch an den Druckgliedern durch Gelenkbolzen erreicht. Ein wesentlicher Vorteil für den amerikanischen Brückenbau durch Verwendung von Gelenkbolzen liegt in der Möglichkeit, diese Brücken bei der schwie-

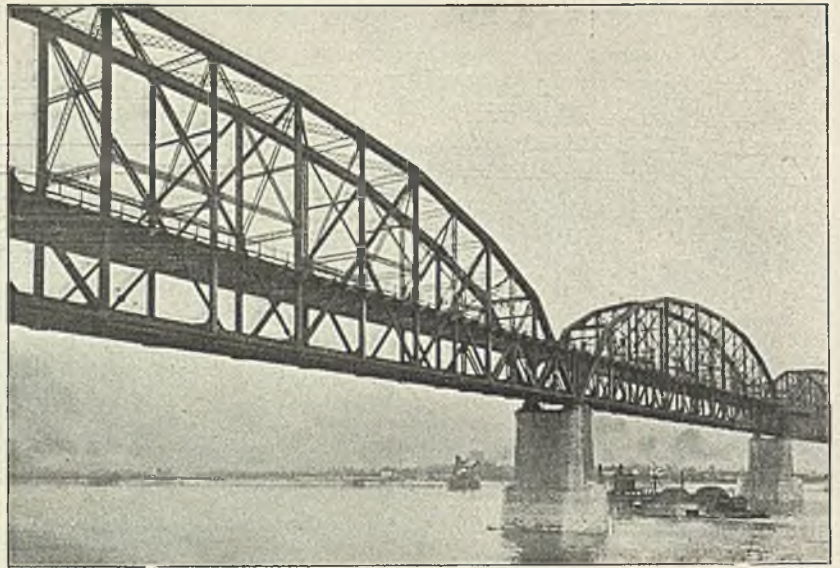


Abb. 485. St. Louis, Municipal-Brücke

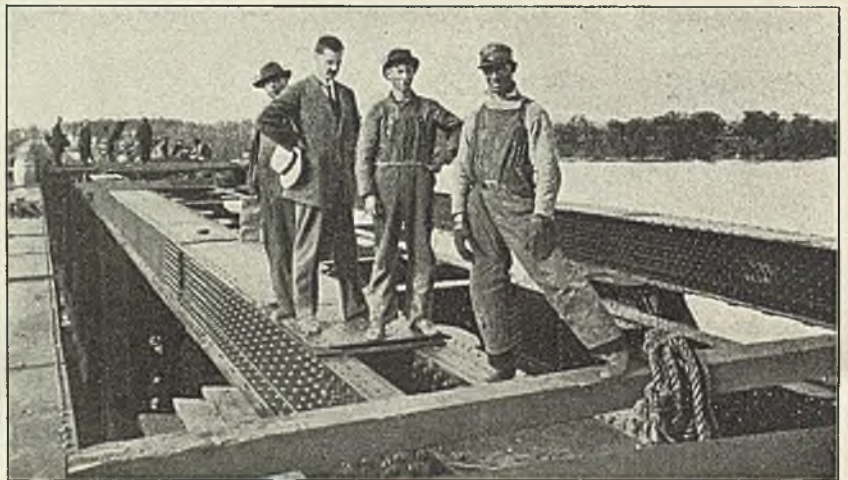


Abb. 486. Montreal, Indianer beim Bau der Lachine-Brücke

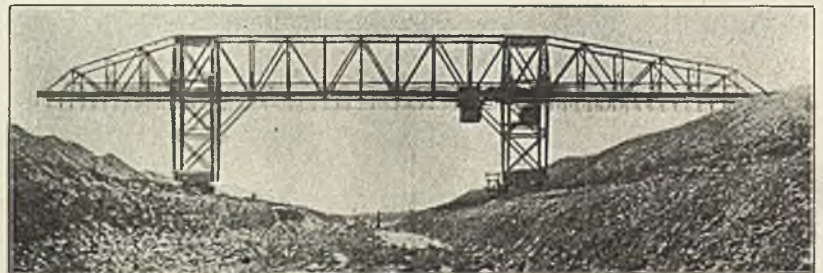


Abb. 487. Erie-Kanal, Trockenbagger

rigen Arbeiterbeschaffung für die oft in öder Gegend liegenden Baustellen mit ungelernem Personal aufstellen zu können. Abb. 486 zeigt z. B. richtige Indianer beim Bau der Lachine-Brücke bei Montreal über den St.-Lorenzstrom.

Die am weitesten gespannte Brücke der Welt wird die neue Quebec-Brücke über den St.-Lorenzstrom mit einer Mittelöffnung von 540 m. Die freie Durchfahrts Höhe ist 45 m. Der erste Versuch, hier eine Brücke über den St.-Lorenzstrom zu spannen, der hier reichlich 1 km breit ist, führte zu dem gewaltigsten Unglück, durch das wohl je ein Brückenbau betroffen wurde. Während des Freivorbauens der Mittelöffnung stürzte die eine Seite zusammen und begrub etwa 40 Arbeiter unter den Trümmern, die zum Teil jetzt noch zur Zeit der Ebbe aus dem Wasser herausragen. Die umgebende Landschaft hat auf mich keinen besonders großartigen Eindruck gemacht und ich glaube, daß zusammen mit dem wenig schönen System man nach der Fertigstellung nicht den gewaltigen Eindruck haben wird, wie man ihn von der weitesten Brücke der Welt erwartet. Der Bau der Quebec-Brücke ist noch nicht sehr weit

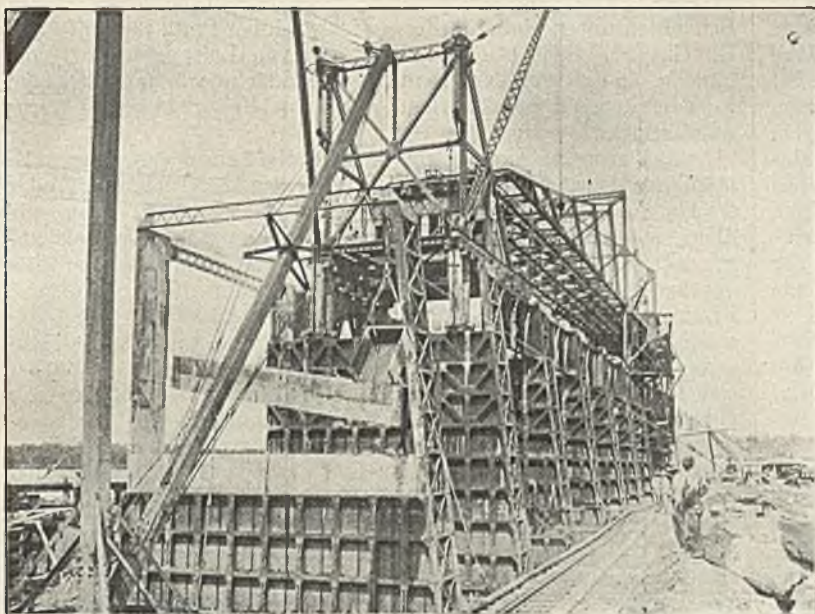


Abb. 488. Keokuk, Einbau der Stahlformen für den Mississippi-Damm

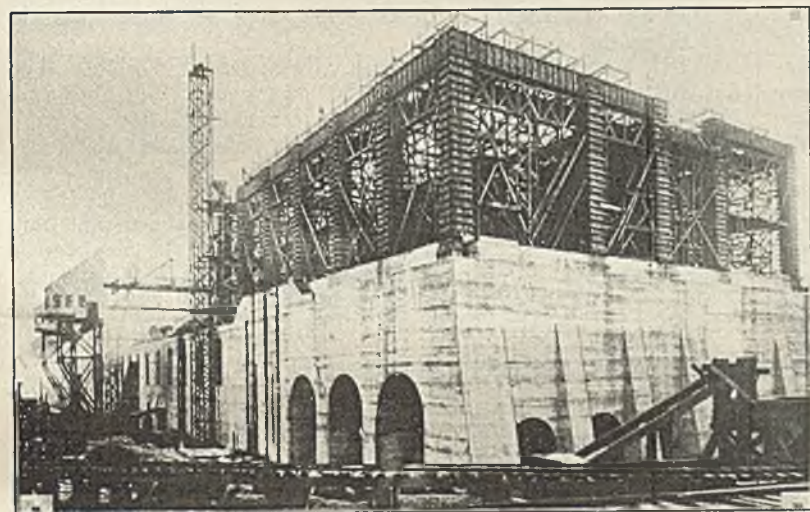


Abb. 489. Keokuk, Kueko Betonschalungen für das Kraftwerk

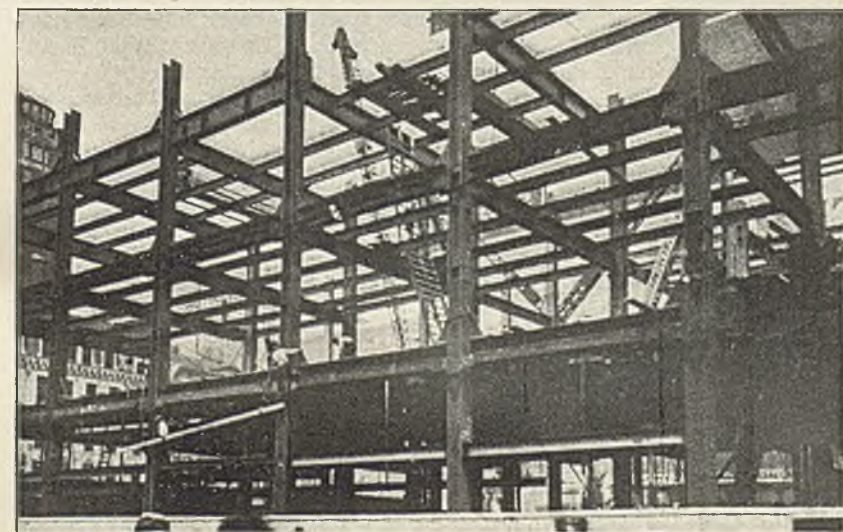


Abb. 490. Chicago, Montage eines Wolkenkratzers



Abb. 491. New York, Montage des „Woolworth Building“

werden wieder benutzt. Man verwendet hier riesige hölzerne Senkkästen von 16×54 m Seitenlänge bei einem Flutwechsel von 5,0 m. Der erste Senkkasten verunglückte beim Absenken, statt dessen werden jetzt auf der einen Seite 2 kleinere Senkkästen von 16×27 m Seitenlänge abgesenkt. Es ist kaum zu glauben, daß man für derartige Abmessungen nicht Eisenkonstruktionen vorgesehen hat. Doch das Holz kostet an Ort und Stelle ja fast nichts.

Ein interessanter Kanal-Erweiterungsbau wurde am Erie-Kanal besichtigt. Der Erie-Kanal verbindet den Erie-See bei Buffalo mit dem Hudson bei Albany. Dieser mündet bei New York in den Atlantischen Ozean. Der Erie-Kanal könnte also eine gewaltige Verkehrsstraße sein, wenn die Abmessungen entsprechend groß wären; der bestehende Erie-Kanal hat eine Länge von rund 520 km und nur 2,40 m Wassertiefe. Die Erweiterung mit einem Kostenaufwand von über 300 Mill. Mark sieht 3,60 m Wassertiefe und 35 Schleusen von etwa 90 m Länge, 13,5 m Breite und 3,6 m Tiefe vor, so daß 2000 t-Schiffe verkehren können. Durch ein geschickt geführtes Manöver der mächtigen Eisenbahngesellschaften wird vermutlich die Gelegenheit verpaßt, einen Seekanal zu bauen in den Abmessungen des Soekanal, so daß die 10 bis 12000 t-Schiffe der großen Seen direkt bis New York und weiter nach Europa laufen können. Zunächst einige Bilder vom alten Erie-Kanal. Von dem interessanten Erweiterungsbau werden mehrere Bilder vorgeführt. Besonders bemerkenswert sind auch die Bagger.

Auf allen Bildern wird das gebaggerte Material zu beiden Seiten des Kanals zu einem Damm aufgeworfen — eine in Amerika vielfach übliche Methode (Abb. 487).

Die imposanteste Baustelle wurde in Keokuk am Mississippi besucht. Hier wird der Fluß in einer Breite von fast 1400 m durch einen Querdamm abgesperrt. Ueber einem festen Wehrrücken werden 120 massive Wehrpfeiler errichtet, die durch eiserne Schütztafeln verschlossen werden und so den Wasserspiegel des Mississippi, der hier im Sommer immer noch 1400 cbm/Sek. führt, um 12 m anstauen. Die aufgespeicherte Energie soll durch ein gewaltiges Kraftwerk von 26 Francis-turbinen zu je 12000 P.S. ausgenutzt werden, so daß die Gesamtkapazität der Generatoren rund 300000 P.S. beträgt, das ist fast soviel wie die gesamte von fünf Gesellschaften an den

vorgeschritten. Die ad hoc gegründete Brückenbauanstalt ist noch im Bau und wird erst am 1. April den Betrieb aufnehmen können.

Auf der Baustelle, von der mehrere Bilder gezeigt werden, werden jetzt die umfangreichen hölzernen Senkkästen für die Strompfeiler abgesenkt. Die Landwiderlager der ersten Brücke

Niagarafällen bisher ausgenutzte Kraft. Es wird somit wohl die größte Kraftstation der Welt werden. — Außerdem wird eine große Schleuse von 33 m Breite, 120 m nutzbarer Länge und 12 m Gefälle, freilich nur mit 2,40 m Wassertiefe gebaut sowie ein Trockendock von 45 m Weite und rund 140 m Länge. Die Gesamtbaukosten sollen etwa 115 Millionen Mark betragen.

Für den Mississippidamm wird der Beton in riesige Stahlformen (Bild 488) gegossen und mittels eines Auslegerkranes durch Kübel herangebracht. Die Stahlformen werden von dem hinteren fertigen Teil entfernt und vorn mittels eines Derrickkranes sehr schnell montiert. Der Gußbeton bedingt eben sehr glatte Wandungen der Formen, da eine Verblendung fast nie vorgesehen wird.

Für die Kraftstation, die ebenfalls aus Beton hergestellt wird, sind riesige Holzschalungen (Bild 489) vorgesehen, die außerordentlich sauber und sorgfältig bearbeitet sind. Man glaubt zunächst gar nicht, daß diese gewaltigen Holzmassen lediglich Schalungen sind.

Der Beton wird in mehreren Anlagen gemischt mit Mischern, wie man sie auch bei uns findet. Er wird drüben fast nie gestampft, sondern flüssig angemacht, auf Gerüsttürme befördert und dann durch Verteilungsrinnen zur Verwendungsstelle geleitet und einfach ausgegossen.

Zum Schluß möchte ich Ihnen noch einiges über den Bau von Wolkenkratzern erzählen, eine von den wenigen Dingen, die wir den Amerikanern noch nicht nachmachen können. Es sind im wahrsten Sinne des Wortes eiserne Gebäude, das Eisen ist allein der tragende Baustoff, wie Ihnen das Bild 490 der Montage eines Wolkenkratzers in Chicago zeigt. Das höchste Gebäude der Welt ist das im letzten Jahre gebaute „Woolworth-Building“ in New York (Bild 491) mit 55 Stockwerken und einer Gesamthöhe von 240 m. Es sind natürlich keine Wohnräume darin, sondern nur Bureaus. Gar nicht so einfach ist es, die einzelnen Stockwerke in zweckmäßiger Weise zugänglich zu machen. Es verkehren 26 Fahrstühle. Von diesen fahren natürlich bis zu den höheren Stockwerken immer weniger, bis zur Spitze des Turmes nur zwei. Außerdem sind Schnellzüge vorhanden, die nicht vor dem 20. bzw. 30. bzw. 40. Stockwerk halten. Neben den Fahrstühlen sind sechs breite Treppen vor-

gesehen. Alle diese Anlagen sind in sehr kräftigen feuersicheren Schächten untergebracht. Ferner ist reichlich Platz für Toiletten, Rauchrohre, Schächte für alle Arten von Leitungen usw. vorhanden, so daß von der gesamten Grundfläche von fast 2800 qm in den unteren Stockwerken nur etwa 40 %, oben bis 60 % nutzbar sind.

Das gesamte Eigengewicht dieses Gebäudes, das einen vollständigen Straßenblock einnimmt, beträgt rund 162000 t oder 60 t/qm. Das Gebäude ruht auf eisernen Senkbrunnen, die dicht bei dicht 30 m tief bis auf den gewachsenen Fels abgesenkt wurden, nachdem bis auf 9 m unter Straßenhöhe ausgeschachtet war. Am 6. Oktober 1911 begann die Montage der Eisenkonstruktion im Gesamtgewichte von 22000 t. Diese gewaltige Eisenmenge ist in kaum acht Monaten mit vier Derrickkranen bis 240 m Höhe montiert worden. Ich selbst habe beobachten können, wie in etwa einer Woche zwei Stockwerke aufgerichtet wurden. Das Eisen wird zunächst mit der sogenannten „Betonkanone“ mit Zementmörtel bespritzt zum Schutz gegen Rosten und Feuersgefahr und dann so leicht wie möglich mit Terrakottasteinen umkleidet. Im ganzen Gebäude ist fast kein Holz verwendet. Die Türen sind aus Stahl, die Fensterrahmen aus Kupfer, die Treppen aus Eisen mit Terrazzobelag. Die Ausstattung ist im höchsten Grade luxuriös, mit Marmor als Verkleidung der Wände und für Türschwellen ist nicht gespart.

Die Herstellungskosten dieses Bauwerks betragen rund 34 Millionen Mark, für den Bauplatz wurden rund 24 Millionen Mark ausgegeben, also insgesamt 58 Millionen Mark. An Miete werden je nach Lage und Ausstattung der Räume etwa 90 bis 120 M./qm im Jahre bezahlt.

Ich beabsichtigte, nur einen allgemeinen Ueberblick über das auf meiner Studienreise Gesehene zu geben. Ich bin hochbefriedigt über den Erfolg meiner Reise zurückgekehrt und habe insbesondere gelernt, daß vielfache Ansichten über die Großartigkeit und Zweckmäßigkeit amerikanischer Anlagen zum mindesten stark übertrieben sind. Ich bin mit der festen Ueberzeugung zurückgekommen, daß wir Deutschen uns mit unseren technischen Anlagen sehr wohl sehen lassen können und daß man vor deutscher Arbeit und deutschen Ingenieuren drüben eine außerordentliche Hochachtung hat.

Die Entwicklung des Wohnungswesens von Groß-Berlin

vom Magistratsbaurat a. D. Dr.-Ing. Philipp Nitze

Aus den Strauchwettbewerb des Architekten-Vereins zu Berlin

(Fortsetzung aus Nr. 51, Seite 273)

Der Erlaß einer Baupolizeiordnung macht daher keine rechten Fortschritte. Das Polizei-Präsidium beschränkt sich vielmehr auf den Erlaß einer Bekanntmachung vom 14. August 1837, deren Wortlaut folgt:

Bekanntmachung vom 14. August 1837

Bestimmungen über die Ausführung baulicher Anlagen und Verrichtungen innerhalb des Verwaltungsbezirks des Polizei-Präsidiums.

§ 1

Die Ausführung jeder baulichen Anlage und Verrichtung muß von dem Polizei-Präsidium genehmigt sein, bevor mit derselben begonnen werden darf, insofern nicht deshalb besondere Ausnahmen gestattet sind.

§ 2

Ausgenommen hiervon sind diejenigen Arbeiten, durch welche die innerhalb der Umfassungswände befindlichen baulichen Anlagen und Verrichtungen mit Ausschluß der Feuerungsanlagen wieder hergestellt und verändert werden, und also die öffentlichen Interessen nicht gefährdet werden können. Namentlich bedarf die Ausführung folgender Artikel keiner speziellen Genehmigung.

1. Die Einlegung und Reparatur der Fußböden. Die Anlage von Türen und Fenstern, welche nicht auf die Straße führen, die Deckung und Reparatur der Dächer, Erhöhung der Schornsteine bis auf 4 Fuß und das Ausweissen und Abputzen der Wände. Sobald jedoch ein Haus an der Strassenfront abgeputzt werden soll, ist dem Polizeikommissarius des Reviers von dem ausführenden Bauhandwerker 24 Stunden vor dem Beginn bei 1 Thaler Strafe Anzeige zu machen.

2. Die Einziehung einzelner Balken, die Reparatur der Staketten, Gitter und Wetterzäune, die nicht an die Straße gingen. Die Türen und Fenster, das Dach, das Setzen und die Reparatur der Stubenöfen und Kamine, jedoch ohne Anlegung neuer oder Veränderung bestehender Röhren oder Feuerstellen, die Reparatur der Backöfen, Feuerherde und Feuerstellen der Handwerker mit gleicher Beschränkung.

3. Die Abtragung und Aufführung von Zwischenwänden, ausschliesslich der Mittelwände, der Fortschaffung von Feuerstellen, der massiven Untermuerung der nicht nach der Straße hin belegenen Schwellen bis unter den Riegel, sowie die Wölbung der Keller ohne Vertiefung der Fundamente.

Dagegen muss die Genehmigung eingeholt werden namentlich:

1. Zur Besetzung jeder alten oder neuen Baustelle mit neuen Gebäuden.

2. Zu jedem Wasser- und Mühlenbau, zur Umlegung und Versetzung von Dampfmaschinen, Dampfkesseln und Dampfheizungen.

3. Zu jeder Erhöhung bestehender Gebäude. Erneuerung oder Veränderung der Umfassungsmauern, Mittelwände und Dachstühle; Anlegung, Verlegung oder Veränderung der Blitzableiter, Gallerien und bedeckten Gänge und Feuerstellen, Schornsteinrohre und Schornsteine, insbesondere zur Aufsetzung eiserner Röhren.

4. Zur Ausführung, Wiederherstellung oder Veränderung jeder baulichen Anlage oder Verrichtung an der Strassenfront des Gebäudes, auf dem Bürgersteige oder dem Strassendam, sowie zu jeder Veränderung der Fassade selbst.

§ 3.

Wer mit der Ausführung einer baulichen Anlage beginnt, zu welcher die Genehmigung eingeholt werden muss, bevor die-

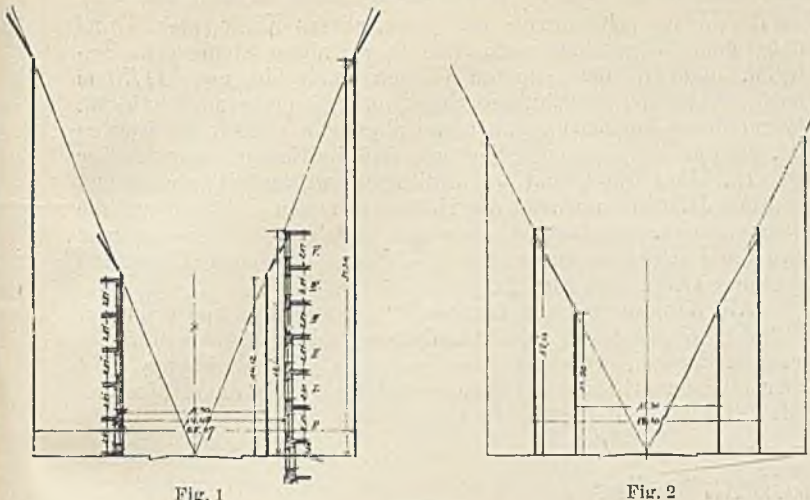


Fig. 1

Fig. 2

Abb. 492

Straßenprofile mit den zulässigen Höhen nach der Bauordnung vom 21. 4. 1847. vom 12. 3. 1860 und 13. 7. 1865

selbe erteilt ist oder wer bei der Ausführung ohne die diesfällige ausdrückliche Genehmigung von den Bedingungen abweicht, welche in dem erteilten Bauerlaubnisschein enthalten sind, verfällt in eine, nach Bewandnis der Umstände zu arbitrierenden Geldstrafe von 5—40 Thalern oder verhältnismässige Gefängnisstrafe. Diese Strafe trifft nicht nur denjenigen Handwerker, welcher den Bau selbständig ausführt oder ausführen lässt, sondern auch den Bauhern selbst, insofern derselbe nicht nachzuweisen vermag, dass die Kontravention ohne sein Wissen begangen worden. Ausserdem aber hat sich der letztere selbst beizumessen, wenn die Anlage auf seine Kosten wieder abgetragen werden muss. Puschereien werden nach den bestehenden Bestimmungen noch besonders gerügt.

Berlin, 14. August 1837.

Kgl. Gouvernement

Kgl. Polizei-Präsidium

Daß aber schon in diesen Zeiten, die Forderung des ästhetischen Aeußeren an Bauten als etwas Selbstverständliches empfunden wird, das sogar mit polizeilicher Gewalt erzwungen werden kann, davon gibt Kunde folgende geharnischte Verfügung, die auf des Königs persönliche Anregung zurückzuführen ist:

„Des Königs Majestät haben Sr. Excellenz dem Herrn Ober-Präsidenten bemerkt, daß in der Gegend der Residenzen zuweilen Häuser in einem sehr schlechten Geschmacke erbaut werden, welche, weit entfernt, die Umgegend zu verschönern, einen höchst unangenehmen Eindruck machen. Ew. Wohlgeboren fordern wir daher auf, die gesetzliche Bestimmung, nach welcher kein Gebäude ohne Obrigkeitliche Erlaubnis errichtet werden darf, dazu zu benutzen, in Ihrem ganzen Bau-Polizei-Bezirk einschliesslich Nowawes auch zugleich die Schicklichkeit und Annehmlichkeit der äusseren Form der aufzuführenden Gebäude zu prüfen. Zu dem Ende haben Sie darüber die vorschriftsmässigen Zeichnungen, auch Aufrisse der Facaden und, wenn die Gebäude freistehen, auch die Giebel und die Hinterfronten einzufordern und, wenn hiernach der Bau geschmacklos oder für die Umgebung nicht passend erscheint, solchen nicht zu gestatten. Sollten Ihnen in einzelnen Fällen Zweifel über die Zulässigkeit des Baues in dieser Beziehung aufstossen, so empfehlen wir Ihnen, darüber mit dem Bau-Inspektor Ziller zu conferieren, dann aber, wenn Sie sich beide über die Ansichten oder eventl. mit dem Bauhern nicht einigen könnten, unter Einreichung der Zeichnungen bei uns anzufragen.

Potsdam, den 24. July 1840.

Kgl. Regierung.

Potsdam, den 24. July 1840.

Ober-Präsident.

Eine eigene Bauordnung aber kam immer noch nicht zustande. Den hervortretenden Mängeln suchte man in bequemerer Weise abzuhefen durch erneute Veröffentlichung der Bekanntmachung vom 14. August 1837 unter dem 9. Februar 1842.

Schließlich ließ sich aber doch ein energisches Vorgehen in der Angelegenheit nicht mehr aufschieben. Andere Großstädte Deutschlands hatten schon seit langem Bauordnungen, so z. B.

Dresden seit dem 12. August 1827¹⁾, die, wenn sie auch Mängel aufweisen, doch eine sichere Handhabe dafür boten für das, was erlaubt war und dem bauenden Publikum die nötige Sicherheit gaben. Endlich erschien diese auch für Berlin am 21. April 1863.

Diese Bauordnung ist für das Werden von Groß-Berlin von der einschneidendsten Bedeutung gewesen, dadurch, daß die Wohnverhältnisse und Wohnformen, wie sie in dem durch Festungswerke eingegengten Berlin entstanden waren, sich auf ein Gebiet übertrugen, dessen Entwicklung nach allen Seiten fast ins Ungemessene gehen konnte, da kaum irgendwelche Geländeschwierigkeiten eine Beschränkung auferlegten. Die Verhältnisse Berlins waren in jener Zeit noch so kleinstädtische, daß bei Erlaß der Bauordnung diejenigen Zustände festgelegt wurden, wie sie unter besonderen Umständen als gerade noch möglich angesehen werden konnten. Die spekulative Ausnutzungssucht in der anwachsenden Weltstadt machte jedoch aus den Mindestmaßen die „üblichen“ Maße, und es ist leider als Fahrlässigkeit anzusehen, daß diese unerwünschte Entwicklung nicht rechtzeitig durch Erlaß einer geeigneteren Bauordnung abgeschnitten wurde. Es soll aber fernliegen, dem Verfasser der Bauordnung den Vorwurf der Kurzsichtigkeit und Beschränktheit zu machen. Die Entwicklung Berlins hat einen so beispiellosen Verlauf genommen, daß die Wichtigkeit und Bedeutung dieser Bauordnung auch nicht annähernd geahnt werden konnte. Schließlich war es auch die erste für Berlin geltende „Bauordnung“, und daß dieser Mangel und Unbehilflichkeiten anhafteten, war nur natürlich. Sie war in 8 Titeln angeordnet; von denen behandelte

Titel I. Bauerlaubnis.

Titel II. Vorschriften hinsichtlich der Straßen und Plätze und aus Rücksichten des öffentlichen Verkehrs.

Titel III. Nähere Bestimmungen über Bebauung der Grundstücke und über Einrichtung an Gebäuden.

Titel IV. Vorschriften in betreff der Wohnräume.

Titel V. Nähere Bestimmungen in betreff des Baumaterials und der Bauausführung.

Titel VI. Vorschriften in betreff der Bürgersteige und Rinnsteine.

Titel VII. Bauten am Wasser.

Titel VIII. Allgemeine Bestimmungen.

Die Bauerlaubnis lag jetzt allein in den Händen des Polizei-Präsidiums, eine besondere Erlaubnis war jedoch bei feuergefährlichen oder möglicherweise gesundheitsschädigenden Betrieben erforderlich.

Es ist wichtig festzustellen, daß in dieser Bauordnung noch unter den Zeichnungen die Unterschrift eines „geprüften Baumeisters“ oder „eines am hiesigen Orte angesessenen Maurer- oder Zimmermeisters“ erforderlich war, eine Bestimmung, die später fiel und durch die sich vielleicht der Unfug des wilden Bauens durch unfähige Kräfte etwas hätte eindämmen lassen.

Die Fluchtlinien an Straßen und Plätzen gab das Polizei-Präsidium an, eine Maßregel, die später durch das Baufluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875 eine anderweitige Regelung dahin erfuhr, daß die Befugnisse der örtlichen Straßenpolizei der Stadt übertragen wurden.

Die alte Stadtmauer wurde trotz ihrer nunmehrigen Bedeutungslosigkeit immer noch respektiert, indem man vier Ruten von ihr Abstand halten mußte.

Vorbauten waren gestattet, „wenn nach Ermessen des Polizei-Präsidiums im öffentlichen Interesse keine Bedenken entgegenstehen“. Der Spielraum dieser Bestimmung beweist, daß auf eine zu große Beanspruchung dieses Paragraphen kaum gerechnet wurde. Balkons dürfen erst 10 Fuß über dem Straßenpflaster beginnen — ein Maß, das dadurch entstand, daß ein Berittener bei Volksaufläufen unter ihnen frei fortreiten konnte — und bis 6 Fuß ausladen, mit der Beschränkung auf die Breite des Bürgersteiges, die malerischen, auf den Bürgersteig hinaufgehenden Freitreppen wurden — Berlin wird Großstadt — aus Verkehrsrücksichten verboten bis auf 22 Zoll (58 cm).

Durchgänge, wie sie früher noch bestanden, wurden für die Zukunft unmöglich durch die Bestimmung, daß alle Gebäude nur auf Grundstücken errichtet werden durften, die von einer öffentlichen Straße oder einem öffentlichen Platz eine hinreichende Zufuhr haben, deren Größe durch die für eine Feuerpritze erforderliche freie Durchfahrtsfläche bedingt war

¹⁾ OGS. Bd. II S. 112 ff.

(8' Breite und 9' lichter Höhe). Für den Hofraum war ein Mindestmaß von 17' (5,34 m) in Länge und Breite gefordert. Auch diese Abmessung war lediglich dadurch bedingt, daß ein Feuerwehrgewagen auf dem Hofe wenden konnte. An Licht und Luft für die Hinterwohnungen wurde noch nicht gedacht. Ueber die Höhe wurde bestimmt, daß ältere Gebäude in ihrer früheren Höhe errichtet werden durften, neue Gebäude durften überall bis auf 36' Höhe errichtet werden, bei einer Straßenbreite von 36—38' war eine Höhe von $1\frac{1}{4}$ der Straßenbreite zulässig, bei noch breiteren Straßen unterlag die Höhe der Bauten überhaupt keiner Beschränkung. Damit waren Wolkenkratzer in Berlin bereits zulässig, und wir haben es lediglich einer verpaßten Gelegenheit zu verdanken, wenn wir keine besitzen. Die dadurch sich ergebenden Straßenprofile sind in Abb. 492 Fig. 1 dargestellt. Aus diesen geht hervor, daß bis 1860 man an Straßen von 14,48 m Breite bereits 18,10 m hoch bauen

durfte, d. h. man durfte ein bewohnbares Kellergeschoß und über dem Erdgeschoß noch fünf bewohnbare Stockwerke anlegen, auch in den engsten Gassen immerhin noch 11,70 m hoch, d. h. vier bewohnbare Stockwerke übereinander anlegen. Wenn diese Ausnützung auch nie allgemein angewandt worden ist, so war sie doch so bedenklich, daß die Bestimmung darüber am 12. März 1860 und 13. Juli 1865 wiederholt abgeändert wurde. Hierdurch wurde die Höhe der neuen Gebäude auf die Straßenbreite, mindestens aber auf 36' (11,30 m) beschränkt und die Dachfläche durch den 60°-Winkel über dem Höchstmaß begrenzt (Abb. 492 Fig. 2).

Alle Treppen müssen feuersicher gebaut, d. h. von massiven Wänden umschlossen und mindestens mit gerohnten und geputzten Decken versehen werden. Für jede Wohnung wird aber eine unverbrennliche Treppe verlangt. Als unverbrennlich gilt Eisen und Stein mit oder ohne Holzbelag.

(Fortsetzung folgt)

Magistratsbaurat Fritz Laßer

Am 9. September d. J. ging den zahlreichen Freunden und Bekannten des Magistratsbaurats Fritz Laßer die traurige Nachricht zu, daß er am 6. September in Oberstdorf (Allgäu) auf einer Erholungsreise einem Schlaganfall erlegen sei, und daß am 11. September die Feuerbestattung im Krematorium der Stadt Berlin stattfinden werde.

So endete ein frühzeitiger Tod das arbeitsreiche und arbeitsfrohe Leben eines Mannes, der vielen ein lieber Kollege und manchem ein treuer Freund war.

Fritz Laßer wurde am 21. Februar 1850 in Berlin geboren, besuchte die in der Kochstraße gelegene Kgl. Realschule, jetzt Realgymnasium, und bestand Ostern 1869 die Abiturientenprüfung. Das vor dem Eintritt in die Bauakademie vorgeschriebene Elevenjahr leistete er vom April 1869 bis April 1870 beim Bau des Generalstabgebäudes unter dem Bauinspektor Goedecking ab. Nachdem Laßer noch vom April bis Oktober 1870 die Kgl. Kunstschule besucht hatte, wurde er in die Bauakademie aufgenommen, um die auf sechs Semester bemessene Vorbereitung zur Bauführerprüfung zu erledigen. Diese Prüfung bestand er im Januar 1874, und wurde zur fachlichen Ausbildung der Kgl. Direktion der Bergisch-Märkischen Eisenbahn überwiesen, die ihn in Lennep unter die besondere Leitung des Eisenbahnbaumeisters Avater stellte. Dort hatte Laßer Gelegenheit, beim Bau der Eisenbahn Lennep—Wipperfürth sich eine umfangreiche Kenntnis des Baubetriebs anzueignen. Vom 1. Oktober 1874 bis 30. September 1875 genügte er seiner Militärpflicht beim Eisenbataillon in Berlin, wobei er vom Bataillonskommandeur vielfach zu bautechnischen Arbeiten herangezogen wurde. Nach Beendigung der Militärzeit trat Laßer beim Stadtbaurate Hobrecht in Dienst, wurde zunächst bei den Bauten für die Anlage der Rieselfelder in Osdorf und dann bis zum Oktober 1877 beim Bau des Radialsystems V der Kanalisation von Berlin als Bauführer beschäftigt. Nach Bearbeitung der Baumeisteraufgabe für die Wasserversorgung und Entwässerung einer Stadt von 40 000 Einwohnern bestand er die Baumeister-



prüfung als Ingenieur im Januar 1879. Bereits zum 1. März 1879 trat Laßer in den Dienst seiner Vaterstadt, indem er als technischer Leiter der neu eingerichteten Verwaltungsstelle für die Bearbeitung der ortspolizeilichen Angelegenheiten der Kanalisation von Berlin angestellt wurde. In dieser Stellung ist er länger als 15 Jahre tätig gewesen, bis er am 1. Dezember 1894 als Leiter der Stadtbauinspektion VIII, des jetzigen Tiefbauamts IV, am Alexanderplatz berufen wurde.

Die umfangreichen Arbeiten der laufenden Unterhaltung und Beaufsichtigung der Straßen, Brücken, Flußbadeanstalten, Straßenbahnen usw. wurden durch Neubauten vermehrt, von denen in letzter Zeit zu erwähnen sind: der Neubau der Brommybrücke, einer Betongelenkbrücke mit drei Öffnungen von je rund 30 m Spannweite, bemerkenswert durch die Absenkung des Grundwasserspiegels bei der Ausführung der Pfeiler, die von der städtischen Bauverwaltung bei diesem Brückenbau zum erstenmal angewendet wurde. Ferner die Verbreiterung der Schillingsbrücke durch Anbau neuer Fußwege auf einer ausgekragten Eisenkonstruktion. Endlich der Neubau des Osthafens, dessen Einweihung nach dreijähriger Bauzeit am 28. September d. J. zu erleben dem Entschlafenen nicht beschieden war.

Wie rege Laßer sich an Vereinsbestrebungen beteiligte, wissen alle, die dem A.V. Motiv angehören. Der Verein, dem er so manche Stunde seiner Zeit gewidmet hat, lohnte ihm seine Treue durch die Verleihung der Ehrenmitgliedschaft. Auch im Architekten-Verein wurde seine Mitarbeit geschätzt, wie seine Berufung zum Schatzmeister des Vereins in den Jahren 1904 bis 1907 beweist.

Um den Entschlafenen trauern seine Frau Anna geb. Pose, mit der er 34 Jahre in glücklicher Ehe gelebt hat, zwei verheiratete Töchter, ein Sohn und zwei Enkelkinder. Ferner der große Kreis seiner Bekannten und Freunde, die wissen, was sie an ihm verloren haben. Sein Andenken wird ihnen alle Zeit teuer sein.

Weimar.

E. Kriesche

Berichtigung zu dem Aufsatz: Schutz des Wortes „Baumeister“

in dem Hauptteil der Wochenschrift Nr. 51, Seite 270 rechte Spalte:

Durch ein Versehen beim Umbrechen sind die beiden ersten Zeilen des Absatzes fortgeblieben, welcher auf die Wiedergabe der Eingabe des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine an den Bundesrat vom Jahre 1909 folgte. Die betreffende Stelle muß vollständig lauten wie folgt:

„Meine Herren! Dieser Antrag des Verbandes lag dem Ausschuß, der die Vorschläge für die Bromberger Tagung bearbeitet hat, nicht vor. Ich bin fest überzeugt, daß der Ausschuß diese Vorschläge nicht gemacht hätte, wenn er den bereits bestehenden

Antrag des Verbandes vom Jahre 1909 gekannt hätte. Denn die Ausschußvorschläge auf dem Bromberger Verbandstage stehen in krassstem Widerspruch zu der Eingabe des Verbandes vom Jahre 1909. Wären die Vorschläge in Bromberg zum Beschluß erhoben worden, so hätte der Verband zwei einander widersprechende Eingaben gemacht.“

„Dagegen steht die Entschließung der Gruppenversammlung vom 18. November d. J. mit dem Antrage des Verbandes vom Jahre 1909 in gar keinem Widerspruche usw.“

Zur Standes- und Titelfrage in der Technik

Die Ueberzeugung von der Notwendigkeit einer Regelung der Titel- und Standesfragen auf dem Gebiete der gesamten Technik, darunter der Baumeisterfrage, erfaßt immer weitere Kreise der Beteiligten, so daß die Stimmen zu der bedeutungsvollen Frage sich mehren und auch bisher Gleichgültige aus ihrer Reserve heraustreten. — Es handelt sich um zwei Kernpunkte — das tritt in den letzten Veröffentlichungen der Wochenschrift klar hervor —: Um das Verhältnis der Vertreter der höchsten vollakademischen technischen Ausbildung zu den übrigen in der Technik sich Betätigenden, und innerhalb der ersten Gruppe um das Verhältnis der im Staatsdienst stehenden Baubeamten zu den in der Privatpraxis tätigen Vollakademikern.

Die Frage nach dem ersten Verhältnis ist die weitaus wichtigere, hinter der, wenn etwas Ersprößliches bei einer eventuellen reichsgesetzlichen Regelung der Sache herauskommen soll, alles andere zurückstehen muß. Der beste und stärkste Untergrund dieser Regelung würde die Einmütigkeit und Einigkeit aller vollakademischen Techniker sein über das, was sie verlangen und durchsetzen wollen.

Hinsichtlich der allgemeinen Frage halte ich den Vorschlag für durchaus gut, zu unterscheiden zwischen Maurer-, Baugewerksmeistern, Architekten, die eine besondere Ausbildung etwa durch Besuch einer Akademie oder einer Hochschule genossen haben, und den Vollakademikern, den Diplom-Ingenieuren und den Regierungsbaumeistern. Die Grenze zwischen den Architekten und den Vollakademikern sollte nicht verwischt werden, denn nur so gewinnt die Gliederung Klarheit und Sinn, wenn man schon überhaupt ordnen will. — Wenn auch die Baukunst keinen rein akademischen Charakter trägt, so haben die Besitzer der höchsten theoretischen technischen Ausbildung doch ein Recht, diese Tatsache nach außen hin kenntlich zu machen. — Mit Recht wird darauf hingewiesen, daß bedeutende Architekten nach wie vor seitens des Staates durch Titelverleihungen ausgezeichnet werden können, die sie Gelehrten und Staatsbaubeamten gleichstellen. Der Kunst des Bauens, wie sie sich in den von der Natur Begabten unabhängig von einem regulären Studiengang dokumentiert, wird dadurch Rechnung getragen. — Die Stellung der Architekten wird ja im allgemeinen auch dadurch gehoben, daß sich jemand mit geringerer Ausbildung nicht so nennen darf.

Man soll meines Erachtens bei derartigen für alle Zukunft geltenden Bestimmungen sich nicht durch den Hinblick auf gewisse Härten und Ungerechtigkeiten des Gesetzes für die Gegenwart leiten lassen; diese ließen sich durch Uebergangsbestimmungen mildern, bis einmal eine neue Generation die neuen klaren Verhältnisse vorfindet und sich nach ihnen einrichtet. Ein Nichtakademiker sollte sich also jedenfalls nicht Baumeister nennen dürfen!

Der Begriff „Baumeister“ hat nichts Handwerkermäßiges an sich, weil es etwa auch Handwerksmeister im Baufach gibt — hat auch eine handwerksmäßige Bedeutung, wie kürzlich nachgewiesen ist, in mittelalterlichen Zeiten niemals besessen, sondern schließt vielmehr das höchste Wissen und Können in der Kunst des Bauens in sich. Die Erfahrung lehrt, daß Examina allenfalls dieses Wissen, aber nicht dieses Können verleihen; daher werden viele niemals Meister im rechten Sinne; trotzdem kann eine Wertung der Techniker nicht in anderer Weise vor sich gehen; es gibt keinen andern Maßstab, der relativ besser und zuverlässiger wäre, als diese Examina. — Die größte Anzahl Prüfungen legt der Regierungsbaumeister ab. Der Staat fordert von den sich seinem Dienst widmenden Baubeamten eine dreijährige praktische Tätigkeit, wovon ein Teil dem Verwaltungsdienst gewidmet ist, in den Baubetrieben des Staates und hiernach ein in der Hauptsache praktisches Examen, worauf die Ernennung zum Regierungsbaumeister erfolgt. Dieser Titel ist schön und würdig und kann den Staatsbaubeamten in keiner Weise strittig gemacht werden; er müßte voll und ungekürzt sowohl schriftlich als auch mündlich in der Anrede zum Ausdruck kommen. Darauf hat jeder Regierungsbaumeister einen berechtigten Anspruch sowohl den unter ihm und neben ihm Stehenden als auch den höheren Staatsbeamten gegenüber, die nicht dem Baufache angehören. Hierin könnte schon jetzt viel zur Lösung der Frage geschehen.

Der Diplom-Ingenieur tritt nach Abschluß seiner Hochschulbildung in die Praxis; sein Titel hat sich in der kurzen Zeit seines Bestehens Ansehen verschafft; die Verwechslung mit dem tausendfältigen „Ingenieur“ ist nahezu überwunden; nur die sogenannten diplomierten Ingenieure verwirren noch die Fernstehenden; sein Titel kommt in der Anrede nicht zum Ausdruck; um so mehr muß er darauf dringen, schriftlich und bei Vorstellungen richtig bezeichnet zu werden. Schreiber dieses hat nicht selten beobachtet, daß ein Diplom-Ingenieur von Akademikern anderer Fakultäten und auch von höheren Baubeamten einfach als Herr Ingenieur Soundso vorgestellt wurde. Bei Letzteren, die die Verhältnisse kennen, kann möglicherweise die Anschauung eine Rolle dabei spielen, daß man nur einen ganz jungen Techniker mit „Diplom-Ingenieur“ bezeichnen könne im Hinblick auf den Dipl.-Ing. im Staatsdienst als Regierungsbauführer. — Es betrifft das

alles reine Aeußerlichkeiten, die wir aber nun einmal nicht entbehren können.

Es ist verständlich, wenn der Regierungsbaumeister, der seine Position unter Opfern von Zeit und Geld nach dem Verlassen der Hochschule erneut erringen muß, sich dieserhalb und auf Grund des anerkannten Examenprinzips an die Spitze der Techniker stellt; dieses Gefühl wird auch genährt aus dem früheren Zustande vor Schaffung des Diplom-Ingenieurs, als es noch kein Abschlußexamen auf der Hochschule mit Maturitätszwang gab. Damals war es für jeden, der nicht in den Dienst des Staates, der Provinzen usw. zu gehen beabsichtigte, erforderlich, sein Regierungsbaumeisterexamen zu machen, wenn er in der Privatpraxis dokumentieren wollte, daß er Abiturient und Vollakademiker sei. Scharenweise traten zu jener Zeit die Begabten und Befähigten aus dem Staatsdienst aus, in dem sie sich beengt fühlten und sich nicht entwickeln konnten, um dann Großes in freier Tätigkeit zu leisten; den Titel „Regierungsbaumeister a. D.“ nahmen sie mit in die Privatpraxis und brachten ihn auch hier zu Ehren. — Es war ein Erfordernis der Vernunft und der Bedeutung der Technik in der Neuzeit, denjenigen den Umweg über den Regierungsbaumeister in die Privatpraxis zu ersparen, die von vornherein nicht in Staatsdienste treten wollten und für ihr praktisches Können von der staatlichen Ausbildungsperiode nichts Fruchtbare erhofften, und ihnen einen Titel zu gewährleisten, der die Maturität und volle Hochschulbildung dokumentierte. Es liegt keine Herabwürdigung des schwierigen und zeitraubenden Hauptstaatsexamens in der Behauptung, daß der an den mannigfachen Aufgaben der Praxis sich schulende Vollakademiker dieser für besondere Zwecke geschaffenen Prüfung entraten und auf seinem Wege zur Vollendung heranwachsen kann; jenes Examen öffnet den Weg zum Staatsdienst und zu den Titeln und Würden dieser Laufbahn — hier ergreift, auf das Fundament höchster technischer Ausbildung gestützt, der Vollakademiker einen Lebensweg, auf der es schlechterdings Examina nicht mehr geben kann; wie wenn zwei Wanderer am Scheidewege stehen, von denen der eine diesen, der andere jenen Weg einschlägt, nachdem sie lange Jahre nebeneinander gewandert sind; sie sollten deswegen einander nicht vergessen. — Es ist jetzt müßig, zu untersuchen, ob die Bezeichnung „Dipl.-Ing.“ das Richtige war, weshalb es ein akademischer Grad sein mußte, wo doch der andere akademische Grad des „Dr.-Ing.“ ebenfalls geschaffen wurde; viele fassen unwillkürlich den „Diplom-Ingenieur“ als Standesbezeichnung des in die Privatpraxis getretenen vollakademischen Technikers auf; es gibt tatsächlich heute einen solchen Stand. — Ein Staatsbaubeamter wäre dann eben kein Diplom-Ingenieur, obwohl er das Examen als solcher abgelegt hat; er bediente sich fernerhin der Standesbezeichnungen der Staatsbaubeamten. — Ich habe die bestimmte Ueberzeugung, daß hier ein Mittel vorhanden wäre, den „Diplom-Ingenieur“ zu heben, ohne den Staatsbaubeamten im geringsten nahe zu treten. — Die Führung des „Dipl.-Ing.“ seitens der Staatsbaubeamten bis etwa zum Regierungsbaumeister und sein späteres Verschwindenlassen ist weder dem Stande der Diplom-Ingenieure noch dem akademischen Titel an sich vorteilhaft. Dieser Stand sollte derart immer mehr gehoben werden, wozu nicht nur die Leistungen der Diplom-Ingenieure beitragen, sondern auch der Staat und die Kommunen helfen müssen, daß auch für einen ergrauten Mann der Praxis der Titel „Diplom-Ingenieur“ nichts von seiner Bedeutung und Würde verloren hat. — Er muß etwas durchaus Erstrebenswertes für den Nichtstaatsbeamten sein! Hierzu gehört, daß dem Diplom-Ingenieur die höchsten leitenden Stellen der privaten und der kommunalen Technik offen stehen; er hat seinen Kenntnissen nach ein Anrecht darauf. — Die Regierungsbaumeister verlieren meines Erachtens das richtige Augenmaß, wenn sie auf Grund ihrer Hauptstaatsprüfung außer dem ihnen damit zufallenden Rang und Stand und Anstiege als Staatsbaubeamte die höchsten Stellen der privaten und kommunalen Technik sich ausschließlich vorbehalten und den andern Vollakademikern verschließen wollen. — Das Ansehen, das die Regierungsbaumeister in unserem Beamtenstaat haben, wird ihnen niemand streitig machen; außerhalb des Staatsdienstes aber sollen sie es den Stellen, die Techniker brauchen, überlassen, nach ihrer Neigung, Einsicht und eignen Bewertung der jeweiligen Ausbildung den einen oder andern Vollakademiker zu wählen; der Regierungsbaumeister a. D. wird schon wegen der Eigenart seiner Ausbildung, die ihn für einzelne Posten besonders eignet, nicht zu kurz kommen.

Daß die Folge ein Nachlassen der Bewerbung um das Examen und die Ernennung zum Regierungsbaumeister wäre, könnte nicht schaden; es werden dann nur ernsthafte Bewerber um den Staatsdienst vorhanden sein; daß dieser darunter leiden könnte, ist völlig ausgeschlossen.

Es ist begreiflich, daß die heutigen Regierungsbaumeister a. D., und die es noch zu werden denken, sich dieser Erkenntnis der Sachlage zum allergrößten Teil verschließen; für sie handelt es sich um einen wirtschaftlichen Kampf, der aber auch dem Diplom-Ingenieur

nicht erspart bleibt. — Wir stehen heute in einem Uebergangsstadium! Es ist zu hoffen, daß die Gegensätze sich mit der Zeit mildern werden.

Die Baumeisterfrage wollen die Regierungsbaumeister am liebsten so geregelt haben, daß es außer ihnen überhaupt niemanden geben soll, der „Baumeister“ betitelt werden könnte. — Auf den schon erwähnten Gedanken, den „Regierungsbaumeister“ unverkürzt in Wort und Schrift offiziell zu machen, ist man nur ganz vereinzelt gekommen, wahrscheinlich, weil man an der Durchführung im Sprachgebrauch zweifelt — und doch wäre es ein Ausweg, der die Regierungsbaumeister beruhigen könnte, was auch mit dem Titel „Baumeister“ würde. — Die Herren Staatsbeamten schießen mit ihrer Forderung in dieser Richtung über das Ziel hinaus; sie wollen den bisherigen Sonderstand der Regierungsbaumeister als Staatsbeamte und ihrer Kollegen a. D. allgemein als die „alleinigen Baumeister“ auf die ganze technische Welt ausdehnen; sie fühlen nicht, daß diese Bestrebungen weit über solche zur Hebung ihres Titels und Standes hinausgehen. Man kann mit Recht vom Empfinden weitester Kreise hierbei sprechen, wenn man sagt, es muß auch andere Baumeister außer den Regierungsbaumeistern geben; es entspricht aber keineswegs dem Volksempfinden, sondern dem für mich verständlichen Empfinden der durch die Hauptstaatsprüfung Gegangenen, wenn kürzlich in der Wochenschrift der „Dipl.-Ing.“ mit dem „Regierungsbauführer“, der „Dr.-Ing.“ mit dem „Regierungsbaumeister“ in Parallele gestellt wurde; das Volk kann hiervon nichts wissen; ein Regierungsbauführerexamen gibt es nicht mehr. — Ein Vergleich ist überhaupt nicht am Platze, weil die Diplom-Ingenieure während eines ganzen Menschenlebens, das häufig voll von hervorragenden Leistungen sein wird, ihren Titel führen, und dieser Titel so eine über die Abschlußprüfung an einer technischen Hochschule hinausgehende Bedeutung gewinnen muß. — Deshalb wird der Diplom-Ingenieur auch an sich im allgemeinen auf den Titel „Baumeister“ verzichten können; es wird aber Fälle geben, wo diese Bezeichnung so zugehörig zu der Tätigkeit des Diplom-Ingenieurs sein wird, daß man sie ihm wird zugestehen müssen; ich denke hier vor

allem an den Diplom-Ingenieur des Hochbaufaches, wenn er selbstständig künstlerische Bauten entwirft und ausführt; er ist mit seiner Titulatur am unzweckmäßigsten weggekommen. — Soll nun in diesem und ähnlichen Fällen die Bezeichnung „Baumeister“ von einem zweiten Examen abhängig gemacht werden? Nach meinen Ausführungen darf der Diplom-Ingenieur auf keinen Fall durch ein weiteres Examen entwertet werden, das sich mit Rücksicht auf den Geist, aus dem der „Dipl.-Ing.“ geschaffen wurde, von selbst verbietet!

Also müßte das Recht, sich Baumeister nennen zu dürfen, dem Diplom-Ingenieur auf Antrag oder durch Verleihung seitens der Behörde in allen den Fällen zuteil werden, wo diese Bezeichnung durch die Stellung und die Tätigkeit des Diplom-Ingenieurs gerechtfertigt ist.

Vom Standpunkte der Regierungsbaumeister könnte meines Erachtens ein solcher Zustand wahrlich nicht unangenehmer empfunden werden, als der jetzige, wo der Titel „Baumeister“ von jedermann usurpiert wird, zumal wenn später der „Regierungsbaumeister“ in Wort und Schrift offiziell gemacht würde, und hauptsächlich, wenn durch derartige Maßnahmen der Baumeistertitel den Nicht-Vollakademikern verschlossen werden könnte. — Können sich die Regierungsbaumeister zu diesem Zugeständnis an ihre Studienkollegen nicht verstehen im Hinblick auf ihre Hauptstaatsprüfung, so müssen die Diplom-Ingenieure darauf verzichten, in gewissen Fällen als Baumeister bezeichnet zu werden. Die Regierungsbaumeister werden die Gleichberechtigung des Diplom-Ingenieurs mit ihrem Kollegen a. D. in der Praxis nicht verhindern können; das liegt nun einmal in der Natur der Sache; sie sollten daher, da ihr eigentliches Ziel in der Baumeisterfrage unerreichbar, sich im Interesse aller Vollakademiker mit dem eher Erreichbaren begnügen. Der Ausweg des „Bauassessors“, fürchte ich, würde für die Staatsbaubeamten a. D., die sich ein Lebenlang so nennen müßten, nicht sehr glücklich sein und früher oder später eine Meinungsverschiedenheit hierüber zwischen den Kollegen in und außer dem Staatsdienst leicht zur Folge haben können.

Dipl.-Zug. A. Börner

Der vorstehende Artikel ging ein, bevor der A. V. B. zur Frage eines gesetzlichen Schutzes des Wortes „Baumeister“ Stellung genommen hatte. Diese Stellungnahme erfolgte in der Sitzung des Gesamtvereins am 15. Dezember und ging, wie bereits mehrmals in dieser Wochenschrift mitgeteilt*), dahin, daß das Wort „Baumeister“ für diejenigen gesetzlich geschützt werden müsse, welche das Abiturientenexamen bestanden haben, im Besitz des akademischen Grades eines „Dipl.-Zug.“ sich befinden und vom Staat auf Grund einer mehrjährigen praktischen Ausbildung und eines daraufhin abzulegenden Baumeisterexamens zum „Baumeister“ ernannt werden.

Bei der praktischen Ausbildung und bei der Baumeisterprüfung selbst soll auf die spätere Betätigung des Examinanden im privaten Leben, in kommunalen oder sonstigen Diensten ganz besondere Rücksicht genommen werden. Zu dem Ende sollen die bestehenden Oberprüfungsämter durch neue Mitglieder aus den Kreisen der Privatarchitekten, der Zivilingenieure, der Kommunen usw. erweitert werden. Daß die Ausbildung der Regierungsbauführer durch Nichtstaatsbeamte stattfinden darf, ist jetzt schon erlaubt.

Der deutsche Baumeister der Zukunft soll also durch Prüfungen nachgewiesen haben, daß er den höchsten Anforderungen nicht nur in allgemeiner und wissenschaftlicher Hinsicht — daher „Dipl.-Zug. X.“ — sondern auch in praktischer Beziehung gerecht geworden ist — „Baumeister Dipl.-Zug. X.“ —. Es würde also später bereits das bloße Wort „Baumeister“ einen Mann bezeichnen, der die höchste allgemeine, wissenschaftliche und auch praktische Bildung seiner Zeit genossen hat, und der Zusatz „Stadt“, „Gemeinde“, „Regierungs“ u. dergl. keinen andern Wert als den einer näheren Bezeichnung haben, in welchen Kreisen der Betreffende sich betätigt.

*) Nr. 50 a Seite 814 und 51 a Seite 829, Anzeigenteil, und Nr. 51 Seite 266, Hauptteil.

Der A. V. B. hat von Anfang an — gleich nachdem Seine Majestät den Technischen Hochschulen das Recht zur Verleihung des akademischen Grades eines „Dipl.-Ing.“ verliehen hatte — diesen Grad auch in allen seinen Äußerungen gebraucht. Der Grad wurde auch nicht fortgelassen, wenn der Betreffende die große Staatsprüfung abgelegt hatte, weil niemand das Recht hat, jemandem einen ihm verliehenen akademischen Grad vorzuenthalten. Wenn trotzdem verhältnismäßig wenige Mitglieder des A. V. B. den Dipl.-Zug. führen, so liegt das daran, daß er seinerzeit nicht mit rückwirkender Kraft für alle diejenigen eingeführt wurde, die damals die erste Staatsprüfung abgelegt hatten.

Die vom Staat verliehenen Titel — Königlicher Bauführer, Baureferendar und Regierungsbaureferendar in früheren Jahren und Regierungsbauführer später und jetzt — sind immer, auch ohne weitere Hinzufügung, für das allgemeine Publikum das äußere Zeichen dafür gewesen, daß ihr Träger Abiturient und Vollakademiker war.

Die Stelle, an der in der Wochenschrift von einem Vergleich zwischen „Dipl.-Zug.“ und „Dr.-Zug.“ einerseits und „Regierungsbauführer“ und „Regierungsbaumeister“ andererseits die Rede war, befindet sich in Nr. 44 a Seite 712 und bildet eine Abwehr, daß man unter „Baumeister“ einen Fachmann des Baugewerbes versteht, der unter Ausschluß der künstlerischen Gestaltung Bauten ausführt, daß das Wort „Baumeister“ einen Mann bezeichnet, der in sozialer Beziehung unter dem Architekten steht, und daß man den „Regierungsbaumeister“ durch „Regierungsdiplomingenieur“ ersetzen soll. Der letzte Absatz dieser Notiz lautete:

„Will man durchaus einen Vergleich zwischen akademischen Graden und Amtsbezeichnungen machen, so könnte dies höchstens in der Weise geschehen, daß der Dipl.-Zug. dem Regierungsbauführer und dem Regierungsbaumeister der Dr.-Zug. gegenübergestellt würde.“
M. Guth

Hans Bauermeister, Berlin W, Linkstr. 12

Fernsprecher: Amt Kurfürst 9829



Alleinvertrieb der

Schillersteine



D. R. G. M. Nr. 367 426, 367 427, 396 678

