

Zentralblatt der Bauverwaltung

mit Nachrichten der Reichs- und Staatsbehörden.

Herausgegeben im preußischen Finanzministerium.

Nr. 1.

Berlin, 1. Januar 1921.

41. Jahrgang.

Erscheint Mittwoch und Sonnabend. — Schriftleitung: W 66 Wilhelmstr. 89. — Geschäftsstelle und Annahme der Anzeigen: W 66 Wilhelmstr. 90. — Bezugspreis: Vierteljährlich einschließlich Abtragen, Post- oder Streifbandzusendung 12 Mark; desgl. für das Ausland 15 Mark.

INHALT: Amtliches: Dienst-Nachrichten. — Nichtamtliches: Wettbewerb für Museumsbauten in Dresden. — Dr.-Ing. Alexander Rüdell †. — Wettbewerb für einen Erweiterungsbau der Geschäfts- und Kellerräumen der Firma Mathews Müller in Eltville a. Rhein. — Vermischtes: Neuregelung der Frage der Einsichtnahme in die Personalakten. — Siemens-Ring-Stiftung. — Technische Hochschule Dresden. — Wahl von Senatoren in die Regierung der Freien Stadt Danzig. — Bauten und Baumeister in Ludwigslust. — Zugkasten für Straßenbahnwagen. — Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Preußen.

Dem Regierungsbaumeister des Straßen- und Wasserbauamtes Berlin in Stolp ist eine planmäßige Regierungs- und Bauratstelle verliehen worden.

Die Staatsprüfung haben bestanden: die Regierungsbauführer Otto v. Streit und Gottfried Matz (Hochbauamt); — Joseph Kayser und Wilhelm Bollmann (Wasser- und Straßenbauamt).

Der Regierungs- und Baurat Richard Schlegelmilch in Kattowitz und der Architekt Heinrich Jennen in Berlin sind gestorben.

Deutsches Reich.

Reichsvermögensverwaltung. Der Regierungsbaurat Steimann des Landesfinanzamtes — Abt. III — Hannover ist zum Reichsvermögensamt II Hannover, und der Bauassessor Schuseil der gleichen Abteilung zum Reichsvermögensamt Lüneburg versetzt worden.

Reichseisenbahnen. Preußen-Hessen. Der Regierungsbaumeister des Maschinenbauamtes Oberbeck in Witten ist mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstandes des Eisenbahn-Werkstättenamtes b daselbst beauftragt.

Versetzt sind: die Regierungs- und Bauräte Ahlmeier, bisher in Schweidnitz, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamtes nach Köslin, Claus, bisher in Köslin, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Frankfurt a. Main, Clemens, bisher in Köln, als Oberbaurat (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Essen, Schulzendorf, bisher in Schneidemühl, nach Eberswalde als Vorstand eines Werkstättenamtes bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Hangarter, bisher in Berlin, als Bevollmächtigter des Eisenbahn-Zentralamtes nach Essen, und Htgen, bisher in Trier, als Mitglied (auftrw.) des Eisenbahn-Zentralamtes nach Berlin; — die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbauamtes Stegmayer, bisher in Krefeld, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamtes 2 nach Stralsund, Borchert, bisher in Hannover, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamtes nach Schweidnitz, und Rempp, bisher in Münster i. Westf., zur General-Betriebsleitung West nach Essen; — der Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbauamtes Paul Werner, bisher in Gleiwitz, zur Eisenbahndirektion nach Königsberg i. Pr.; — die Regierungsbaumeister des Maschinenbauamtes Schleifenheiner, bisher in Königsberg i. Pr., als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Maschinenamtes 1 nach Trier, Wolfgang Köhler, bisher in Witten, nach Berlin als Vorstand (auftrw.) eines Werkstättenamtes bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte 1 daselbst, und Währendorf, bisher in Hannover, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Maschinenamtes nach Stettin; — der Vorstand eines Maschinenamtes Lunz, bisher in Schwiebus, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamtes nach Krefeld.

Der badische Regierungsbaumeister Simon Bär ist bei dem Eisenbahn-Zentralamt in Berlin zur Beschäftigung im Reichseisenbahndienst einberufen.

Dem Oberbaurat Teuscher bei der Eisenbahndirektion in Kattowitz, den Mitgliedern der Eisenbahndirektionen Geheimen Bauräten Broustin und Klüsche in Essen, dem Geheimen Baurat Heuer, Vorstand des Eisenbahn-Werkstättenamtes in Mainz, den Regierungs- und Bauräten Wimmer, Mitglied der Eisenbahndirektion in Stettin, Irmisch, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamtes 2 in Stralsund, und

Hädicke, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamtes 1 in Dessau, ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichseisenbahndienst erteilt.

Dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbauamtes Drinhausen, bisher in Berlin, ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichseisenbahndienst erteilt.

Reichseisenbahnen. Bayern. Der mit dem Titel und Rang eines Geheimen Rates bekleidete Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern, Eduard Ritter v. Weiß ist auf sein Ansuchen unter Anerkennung seiner vorzüglichen Dienstleistung in den dauernden Ruhestand versetzt.

Der Vorstand der Kanalbauinspektion Roth Direktionsrat Johann Feuerlein ist in gleicher Diensteseigenschaft als Vorstand an die Bauinspektion Aschaffenburg in planmäßiger Weise berufen worden.

Reichseisenbahnen. Württemberg. Die Stelle eines Eisenbahnbauinspektors des inneren maschinentechnischen Dienstes bei der Werkstätteninspektion Eßlingen ist dem Maschineningenieur Rettich daselbst übertragen worden.

Reichsverwaltung. Bayern. Befördert worden sind in planmäßiger Eigenschaft mit Wirkung vom 1. April 1920 an zum Oberregierungsrat: der Oberpostrat Georg Ried der Oberpostdirektion Regensburg, zu Oberpoststräten die Poststräten Wilhelm Alefeld der Oberpostdirektion Bamberg, Ludwig Dürr der Abteilung München des Reichspostministeriums, Dr. Hans Schwaighofer der Oberpostdirektion München, Aug. Payr des Telegraphenkonstruktionsamtes der Abteilung München des Reichspostministeriums, Wilhelm Frank der Oberpostdirektion Regensburg, Friedrich Maier der Oberpostdirektion München unter Versetzung zur Abteilung München des Reichspostministeriums, Karl Nonnenmacher der Oberpostdirektion Bamberg, Karl Berling der Oberpostdirektion München, Fritz Spieß der Oberpostdirektion Augsburg, Fritz Schmid des Telegraphenkonstruktionsamtes der Abteilung München des Reichspostministeriums, Otto Scherer der Abteilung München des Reichspostministeriums, sämtlich an den bisherigen Dienstorten; — mit Wirkung vom 1. Juni 1920 an der Direktionsrat der Eisenbahndirektion München Robert Pöverlein zum Oberpostrat der Abteilung München des Reichspostministeriums; — mit Wirkung vom 1. August 1920 an der Direktionsrat der Eisenbahndirektion Augsburg Robert Vorhölzer zum Oberpostrat der Oberpostdirektion München. — Ernannt sind in planmäßiger Eigenschaft der Regierungsrat der Eisenbahndirektion Ludwigshafen a. Rhein Albert Lehr zum Oberpostrat der Oberpostdirektion Würzburg und der Regierungsrat Joh. Kohl in Kaiserslautern zum Oberpostrat der Oberpostdirektion Nürnberg.

Württemberg.

Durch Entschließung des Staatspräsidenten ist der Bauamtmann Winter bei dem Bauamt für das öffentliche Wasserversorgungswesen seinem Ansuchen entsprechend auf die bei der Gebäudebrandversicherungsanstalt erledigte Bauamtmannstelle versetzt worden.

Baden.

Versetzt sind: der zweite Beamte bei der Hochbauverwaltung Bauinspektor Friedrich Wielandt in Karlsruhe als Baurat zum Arbeitsministerium, der Regierungsbaumeister Karl Feldmann in Donaueschingen zur Bauinspektion für das Murgwerk in Forbach und der Regierungsbaumeister Eugen Penk in Forbach zur Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues.

(Alle Rechte vorbehalten)

Nichtamtlicher Teil.

Schriftleiter: Friedrich Schultze und Richard Bergius.

Wettbewerb für Museumsbauten in Dresden.

Seitdem die Dresdner Hygieneausstellung vom Jahre 1911 (1911 d. Bl. S. 245, 498) in eigenartiger und mustergültig gemeinverständlicher

Weise die Schätze einer bis dahin der Allgemeinheit unbekannt gebliebenen, von Lingner, dem Schöpfer und Leiter ohangenannter

Ausstellung zusammengebrachten Lehrsammlung über das weite Gebiet der Hygiene vorführte, trat zu den schon zu gedachter Zeit reichlich vorhandenen und zum Teil stark umstrittenen Dresdner Museumsfragen eine neue: die der Errichtung eines Hygienemuseums.

Nach Lingners allzufrühem Tode hielt die durch seinen letzten Willen geschaffene Lingnerstiftung den Gedanken lebendig, und Staat, Stadt und Stiftung vereinigten sich, seine Verwirklichung zu ermöglichen, indem ersterer die Baukosten (in der damals angenommenen Höhe), die Stadt die Beschaffung des Bauplatzes und die Stiftung die Kosten des Betriebs und der Unterhaltung übernahm. Dieser von einem vornehmen modernen Mäzenatengeist getragene großzügige Plan wurde — wie mancher andere — durch den Krieg und die Kriegsfolgen ernstlich gefährdet, wenn nicht in Frage gestellt. Wann er durchführbar sein wird, steht heute noch dahin; sicher wird er aber in mancher Hinsicht eine Einschränkung erfahren müssen, um überhaupt aus der luftigen Welt der Pläne in die bodenfesten der Wirklichkeit versetzt werden zu können. Dessenungeachtet wird man bei der Wichtigkeit der Hygiene für die Gesundheit unseres Volkes und da das „Deutsche Hygienemuseum“ in gleicher Weise wie das „Deutsche Museum“ in München als eine das ganze deutsche Volk angehende Angelegenheit anzusehen ist, dem Bagedanken kein unbedingt ungünstiges Schicksal voraussetzen müssen.

So alt wie der Bagedanke des Hygienemuseums selbst sind die Vorschläge für die Wahl eines Bauplatzes für dasselbe. Der Wettbewerb für die neue Gemäldegalerie im Jahre 1913 (1913 d. Bl., S. 58⁹) brachte neben der Blaumschen Anregung, das Hygienemuseum und die seinerzeit geplante Dresdner Universität zur Bildung eines architektonischen Forums auf den Wiesen zwischen Albrecht- und Lennestraße — also in unmittelbarem Anschluß an den Großen Garten und die Bürgerwiese — zu benutzen, im Entwurf der ersten Preisträger (Kramer u. Pusch) zugleich zum ersten Male den Vorschlag, das in der Achse des Zwingers gelegene und mit diesem den sogenannten Zwingergarten, einen Rest des alten Festungswallgrabens, einschließende Grundstück des vormaligen Königl. Marstalls (vgl. Abb. 1 u. 2) als Baugelände zu verwerten. Der Gedanke fand nicht sofort Beifall, auch stand seiner Verwirklichung die Benutzung des Grundstücks durch die Königl. Hofhaltung hindernd oder wenigstens erschwerend entgegen. Daher versuchte der frühere Dresdner Stadtbaurat Professor Pölzig die Platzfrage auf andere Weise zu lösen, und zwar durch Zusammenfassung aller in der Schwebe befindlichen Dresdner Bagedanken — Hygienemuseum, Naturwissenschaftliche Museen, Textilforschungsinstitut usw. — zu einer monumentalen Akropole auf dem den Dresdner Elbkessel nach Süden abschließenden Plauen-Räcknitzer Höhenzug. Der Versuch, dem zweifelsohne Großzügigkeit nicht abzuspüren war, scheiterte an dem Bedenken gegen die großen Entfernungen dieser Bauten vom Stadttinnern. Als auch der Hessesche Garten, der den Johannesring nach Westen abschließt, infolge seiner ungenügenden Größe versagte, griff man endlich den Gedanken auf, das Hygienemuseum auf dem Marstallgrundstück, das durch die Staatsumwälzung inzwischen verfügbar geworden war, zu errichten. Dieser hatte aber unterdessen auch die Blicke des Staats auf sich gezogen, da der dem Zwingergarten an der Ostraallee gegenüberliegende Herzogingarten, der einen Neubau der staatlichen naturwissenschaftlichen Sammlungen aufnehmen sollte, sich hierzu als ungeeignet erwiesen hatte, einmal wegen der Unmöglichkeit, ohne Hinzuerwerb des benachbarten Logengebäudes eine achsiale Beziehung zum architektonisch geformten Zwingerteich und dem neuen Galeriegebäude zu schaffen, zum anderen infolge des Planes der Stadt, die Stallstraße und die Grünstraße durch eine den Herzogingarten durchquerende Straße zu verbinden, und schließlich infolge der Schwierigkeit, die Erhaltung des als Baudenkmal wertvollen Orangeriegebäudes mit dem umfangreichen und eigenartigen Raumprogramm der Naturwissenschaftlichen Museen in Einklang zu bringen.

Es muß nun als besonders erfreulich bezeichnet werden, daß der Staat hier nicht sein Besitzrecht durch entschiedene Abweisung des an den städtebaulichen Vorzügen des Marstallgeländes teilnehmen wollenden Hygienemuseums ausnutzte, sondern — da der Bauplatz bei geeigneter Abrandung für beide Museen ausreichend erschien und zudem zukünftige Erweiterungsmöglichkeiten offen ließ — im Gegen-

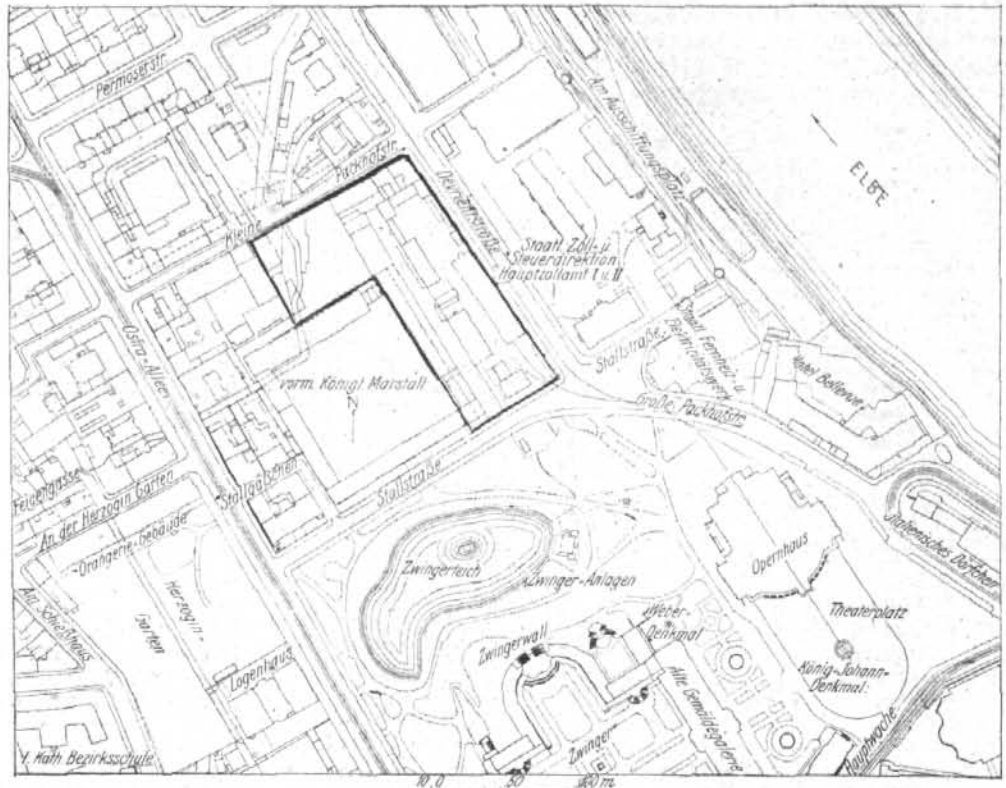


Abb. 1. Plan von Dresden mit dem Marstallgebäude.

teil die Gelegenheit wahrnahm, durch einiges Zusammengehen mit dem Verein Deutsches Hygienemuseum zielbewußt auf eine eigenartige und künstlerisch einheitliche Lösung hinzuwirken. Es galt zunächst, Gedanken zu gewinnen für die Stellung der beiden Museumsbaukörper, für die Art ihrer Eingliederung in dieses überaus wertvolle Schätze der Baukunst bergende und darum ein hohes Maß von künstlerischem Taktgefühl erfordernde Gelände und für die weitere städtebauliche Ausgestaltung ihrer Umgebung. Aus diesen Gesichtspunkten heraus entstand der Anfang Dezember vorigen Jahres mit dem Urteil des Preisgerichts zum Abschluß gelangte, vom Deutschen Hygienemuseum in Verbindung mit dem sächsischen Staate veranstaltete allgemeine deutsche Wettbewerb für Vorentwürfe, an dem sich eine beträchtliche Zahl der Baukünstler deutscher Zunge, ihr Bestes gebend, mit insgesamt 195 Entwürfen beteiligte (vgl. 1920, S. 207, 380 u. 623 d. Bl.).

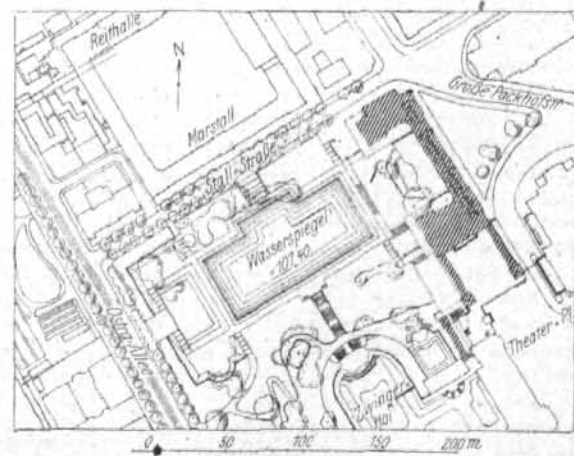


Abb. 2. Lageplan mit der geplanten Gemäldegalerie.

Da nach alledem bei der Ausschreibung nicht so sehr mit der Erlangung eines baureifen Entwurfs gerechnet wurde als vielmehr mit der Gewinnung von allgemeinen Richtlinien, gewährten die Wettbewerbsbestimmungen bemerkenswerte Bewegungsfreiheit, indem sie die Planung nicht nur auf das eigentliche Marstallgrundstück erstreckten, sondern auch auf die ihm unmittelbar benachbarten staatlichen, städtischen und privaten Grundstücke auf dem ganzen Baublock zwischen Zwingergarten (bezw. Stallstraße), Ostraallee, Kl. Packhofstraße und Devrientstraße, indem sie ferner, insoweit Flächen dieses Blocks von den Museumsbauten nicht beansprucht wurden, zu

einer Vervollständigung des Gesamtbildes dienende Vorschläge ihrer späteren Verwendung zu Erweiterungs- und anderen Zwecken forderten und selbst Vorschläge für die städtebauliche Ausgestaltung der Umgebung des Baublocks, wenn auch nicht zur Bedingung machten, so doch als erwünscht bezeichneten. Die wesentlichste Bedingung für die Anordnung der Museumsbauten und ihrer Erweiterungen im Block war eigentlich, „daß sie ein harmonisches Ganzes ergeben, ohne daß die Selbständigkeit beider Museen unterdrückt wird.“ Durch den Hinweis, daß, da das Hygienemuseum zuerst errichtet und längere Zeit allein bestehen werde, dieses „am besten“ in dem der Stallstraße unmittelbar anliegenden Teil des Blockkerns zu planen sei und die Naturwissenschaftlichen Museen auf den der Devrientstraße und der Kl. Packhofstraße anliegenden Randflächen, sollten, wie ausdrücklich angegeben war, auch andere Vorschläge nicht ausgeschlossen werden. Bestimmend für die Plangestaltung waren noch weiterhin die Bedingung der Erhaltung der Reithalle des Marstalls — „ein Werk Weinligs und im Äußeren wie auch als Raum ein erhaltens-

wertes Denkmal Dresdner Baukunst“ — und ihre Einfügung in die Gesamtanlage des Hygienemuseums zur Verwertung für Sonderausstellungen sowie die Forderung, den Bau des Hygienemuseums so zu planen, daß er im Notfall auch in einzelnen Abschnitten errichtet werden kann und doch in jedem Bauabschnitt ein nach außen und innen fertiges und in sich abgeschlossenes Ganzes bildet. Für die Außengestaltung ist nur die an sich selbstverständlich erscheinende Forderung gestellt: „Es wird eine des Zwecks würdige, monumentale, doch nicht zu aufwendige Gestaltung des Baues empfohlen.“ Hinsichtlich der Wahl des Baustils, der Bauformen, der Baustoffe und der Bauweisen wie auch hinsichtlich der Baukosten genossen die Baukünstler völlige Freiheit und waren hierin nur gebunden durch ihr Gewissen gegenüber den die Umgebung des Bauplatzes bildenden Vermögensverhältnissen einer alten Baukultur und gegenüber den wirtschaftlichen Verhältnissen der Zeit, die eines Hinweises kaum bedurften. Es erscheint — wie weiterhin ersichtlich werden dürfte — angesichts des Wettbewerbsergebnisses doch nötig, dies besonders zu betonen.

(Fortsetzung folgt.)

Dr.-Ing. Alexander Rüdell †.

In der Dämmerung des Winterabends am 14. Dezember 1920 schloß der Wirkliche Geheime Oberbaurat und Vortragende Rat im Reichsverkehrsministerium Dr.-Ing. e. h. Alexander Rüdell für immer seine Augen, um auszurufen von einem Leben voll unermüdeten Strebens, einem Leben, das nach den Worten des Psalmisten köstlich gewesen, denn es ist Mühe und Arbeit gewesen.

Geboren im heiteren Mosellande, in Trier am 6. September 1852, verbrachte er dort und in Jülich seine Kinderjahre. Nach einem glänzenden Abschluß des Besuchs des Trierer Gymnasiums und nach Ableistung des Baulehrens bei dem Stadtbauamt in Trier besuchte er vom Herbst 1872 bis 1875 die Bauakademie in Berlin, um den Grund zu seinen späteren hervorragenden Leistungen zu legen. Am 15. Februar 1876 bestand Rüdell die Bauführerprüfung und bildete sich in den Jahren bis 1879 weiter in seinem Fach aus bei den Entwurfsarbeiten für den damals im Bau begriffenen Anhalter Bahnhof in Berlin unter Schwechten und für den inneren Ausbau des Empfangsgebäudes Saargemünd der Reichseisenbahn, so schon bei Beginn seiner Laufbahn mit dem Eisenbahnhochbau in Berührung tretend, dem sein späteres Wirken galt. Nach vorübergehenden Studien in Wien führte ihn das Jahr 1881 wieder nach Berlin, wo er sich beim Bau der Empfangsgebäude Alexanderplatz und Friedrichstraße, bei der Verzeichnung der Kunstdenkmäler der Provinz Brandenburg und unter Orth bei der inneren Ausschmückung der Dankeskirche betätigte. Nach der Baumeisterprüfung (16. Februar 1884) finden wir ihn wieder mitwirkend bei Eisenbahnhochbauten, wie er es anstrebte, zunächst bei der Eisenbahndirektion Köln, seit 1887 beim Empfangsgebäude in Frankfurt a. Main und seit 1888 in Düsseldorf, wo bis zum Jahre 1891 das Vorplatzgebäude des Hauptbahnhofs seiner Leitung unterstand. Nach kurzer Tätigkeit auf der Regierung in Düsseldorf wurde Rüdell nach seiner Ernennung zum Landbauinspektor am 19. März 1893 am 1. April des gleichen Jahres als Hilfsarbeiter in das Ministerium der öffentlichen Arbeiten berufen, dem bis zum Lebensende sein Wirken gewidmet war, seit dem 17. März 1900 in leitender Stellung bei den Eisenbahnabteilungen.

Im Eisenbahnhochbau fand Rüdell hier sein ureigenes Schaffensgebiet, das in vieler Beziehung Neuland war. Es ist sein unvergängliches Verdienst, hier die Wege gewiesen zu haben, zielbewußt voranschreitend, geleitet von untrüglichen abgeklärten Kunstempfinden, um dem Eisenbahnhochbau der preußisch-hessischen Bahnen zu der Entwicklung und zu der Höhe zu führen, die er heute einnimmt, allseitig nicht nur in Preußen-Deutschland, sondern auch im Ausland anerkannt. Reiche Ehren brachte ihm seine Tätigkeit. Seit 1904 war er Mitglied, seit 1918 Vorsteher der Abteilung für Hochbau des Ober-Prüfungsamts, wo er mit reifer Güte waltete. 1911 ernannte ihn die Akademie des Bauwesens zu ihrem außerordentlichen, am 14. Dezember 1919 zum ordentlichen Mitglied, und im gleichen Jahre verlieh ihm die Technische Hochschule Braunschweig die Würde eines Dr.-Ing. ehrenhalber in Anerkennung seiner grundlegenden Leistungen im Eisenbahnhochbau.

Der größeren Öffentlichkeit ist sein Name weniger bekannt ge-

worden, nicht nur weil dies das Beamtenverhältnis zum Teil mit sich bringt, sondern auch wegen seines bescheidenen, selbstlosen Zurücktretens hinter seine Werke. Aber die Fachgenossen kannten und schätzten ihn; die Thüringischen Staaten zogen ihn bei ihren größeren Staatsgebäuden in Rudolstadt, in Greiz hinzu, die württembergischen Staatsbahnen erbaten sein Obergutachten für den Bau des neuen Stuttgarter Empfangsgebäudes, den Reichsbahnen fertigte er Skizzen für die Erweiterung des Direktionsgebäudes in Straßburg und den Entwurf für das Empfangsgebäude in Luxemburg.

Rüdells Haupttätigkeit fällt in die Zeit des gewerblichen Aufschwungs Deutschlands. Überall reichten die vorhandenen Eisenbahnanlagen nicht aus, und an allen größeren Plätzen wurden Umbauten und Neubauten erforderlich, die in der Regel die Errichtung neuer Empfangsgebäude bedingten. Unübersehbar ist die Zahl dieser, die ihm ihre Durchbildung verdanken; es seien nur die Namen Barmen, Deutz, Dortmund, Essen, Görlitz, Hamm, Homburg, Koblenz, Köln, Krefeld, Marburg, Vohwinkel, Wiesbaden genannt. Jede dieser Aufgaben verstand Rüdell nach ihrer Eigenart geistvoll zu lösen. Für die Empfangsgebäude in Metz, Hamburg, Darmstadt, Leipzig gab er die leitenden Gesichtspunkte an. Mit gleicher Liebe umfaßte er die kleineren Aufgaben; es sei nur der reizvollen Bauten an der Moselbahn, der Bahnhöfe in Bullay, Kochem, Traben-Trarbach, Ürzig und so vieler anderer gedacht. Daneben mußten die neuen Verwaltungsgebäude der Eisenbahn geschaffen werden, von denen die Direktionsgebäude in Breslau, Bromberg, Cassel, Danzig, Essen, Frankfurt a. Main, Halle, Köln, Münster, Posen und das Eisenbahnzentralamt in Berlin genannt seien.

Wie hier, so hat Rüdell auf allen anderen Gebieten des so überaus vielseitigen Eisenbahnhochbaues Grundlegendes geschaffen, es sei nur noch auf den Wohnungsbau hingewiesen, für dessen Durchbildung und Abmessungen er die Grundsätze aufgestellt hat, die noch für lange Zeit Geltung behalten werden, sei es, daß sie als Einzelbauten hergestellt, sei es, daß sie in Siedlungen vereinigt werden. Allen Bauten, mögen sie dem Verkehr und Betrieb, der Verwaltung oder der Wohlfahrtspflege der Eisenbahn gewidmet sein, hat er als Altmeister den Stempel seiner Eigenart aufgeprägt.

Gedenkt man der Leistung Rüdells, so ist es kaum zu glauben, daß ein einzelner all dies hat wirken und schaffen können; dann erkennt man, welche nie ermüdender Pflichteifer ihm in seinen Amtsgeschäften geleitet hat. Und diese unerbittliche Selbstaufopferung hat ihn bis zum Tode nicht verlassen; längst zehrte die töckische Krankheit an ihm, doch nichts konnte ihn zurückhalten von seiner Tätigkeit. Erst als in den letzten drei Wochen seines Lebens der Körper versagte und zusammenbrach, blieb er notgedrungen seinem Amte fern, aber bis zum Sterben beherrschte ihn der Gedanke und die Hoffnung, bald wieder der geliebten Arbeit sich widmen zu können.

Vieles was Rüdell geplant, ist durch sein unerwartet frühes Scheiden nicht zur Ausführung gekommen, vor allem nicht das Werk, das zu schreiben ihm dauernd am Herzen lag und für das ihm wie keinem anderen der Stoff zur Verfügung stand, das Werk über die Eisen-



Dr.-Ing. Alexander Rüdell.

bahnempfangsgebäude, dessen Fehlen wir dauernd schmerzlich beklagen müssen, weil wir aus gelegentlichen kurzen von ihm veröffentlichten Abhandlungen wissen, mit welcher vollendeter Meisterschaft er nicht nur den Zeichenstift, sondern auch die Feder zu führen wußte. Ein glänzendes Beispiel seiner ungewöhnlichen Leistungen auf diesem Gebiet bildet die Schrift über die byzantinische Kirche Kahrie-Djami-si in Konstantinopel, die er im Winter 1890 auf Grund eines Stipendiums der Louis-Boissonet-Stiftung erforschte und aufnahm und 1909 veröffentlichte (1909 d. Bl., S. 244).

So hinterläßt Rüdell bei seinem Scheiden viele Lücken, die schmerzhafteste wohl im Herzen der Seinen, in seinem stimmungsvollen Landhause unter den Wipfeln des Grunewalds, das mit so viel Liebe von ihm entworfen und geschmückt wurde. Nur kurz ist ihm die Zahl der Stunden bemessen worden, wo er sich hier der Muße hingeben konnte, aber selbst diese wenigen Stunden schienen ihm verloren, wenn er sich nicht in ihnen mit der Kunst beschäftigte, Stiche und Bildersammlungen durchblättern und sich in die Schönheit der Schöpfungen der alten Meister versenken konnte, im Geiste an den

Stätten ihres Wirkens weilend, in Italien, in der Ewigen Stadt am Tiber, wohin ihm fast alljährlich das Sehnen führte. Ganz der Arbeit und der Kunst hingegeben und dem Zusammenleben mit der feinsinnigen, liebevoll um ihn besorgten Gattin, mit der ihn erst spät — seit 1909 — das Eheband vereinte, und mit dem einzigen, zu seiner Freude fröhlich heranwachsenden Sohn, versammelte er verhältnismäßig nur selten Freunde und Bekannte um sich, die er dann aber durch seine Gabe der Rede in ernstem, tief schürfendem Gedankengang wie in fröhlicher, mit rheinischer Heiterkeit vereinter Laune entzückte, sich von Herzen des Augenblicks freudig und mit Kenner-schaft die würzige Blume des Rebentrankes seiner geliebten Moselheimat schlürfend.

Nun ist er heimgegangen mit seiner stets gleichen, entgegenkommenden Freundlichkeit, seinem hilfsbereiten Herzen, der so gern allen Gutes tun und erweisen wollte, geendet sein Leben voll Mühen, aber auch reich an Erfolg, Ehren und Freude. Rühmlich werden die Steine, werden seine Bauten von ihm reden, wenn der Mund derer, die mit ihm lebten, verstummt sein wird. C. Cornelius.

Der Wettbewerb für einen Erweiterungsbau der Geschäfts- und Kelleranlagen der Firma Matheus Müller in Eltville a. Rhein.

Zu dem Wettbewerb, den die Sektkellerei Matheus Müller in Eltville unter den deutschen Baukünstlern ausgeschrieben hatte, sind nicht weniger als 269 Entwürfe eingereicht worden. Wohl mag die Not der Zeit und der Mangel an anderen Aufträgen manchen Architekten zu der Bearbeitung veranlaßt haben, aber hauptsächlich war es wohl die besonders reizvolle Aufgabe, die eine so starke Anziehungskraft ausübte. Nicht minder erfolgreich war der Wettbewerb in bezug auf die Durchschnittsleistung der Entwürfe. Besonders erfreulich war es aber, daß eine Anzahl Entwürfe vorhanden war, die die Aufgabe in praktischer wie in künstlerischer Beziehung einwandfrei lösten und es so dem Preisgericht nicht schwer machten, sich rasch auf die besten Entwürfe zu einigen.

Die Aufgabe verlangte auf einem langgestreckten, nach dem Rhein zu leicht abfallenden Grundstück (Abb. 1) im Anschluß an die vorhandenen Bauten der Firma neue ausgedehnte Geschäftsräume für die kaufmännische Verwaltung, eine Anzahl Prunk- und Festräume, ferner Räume für die Wohlfahrteinrichtungen der Firma, größere Speisesäle für Arbeiter und kaufmännische Angestellte mit den nötigen Wirtschaftsräumen und schließlich eine umfangreiche Erweiterung der Kellereien. In künstlerischer Beziehung war besonders Wert darauf zu legen, daß die Neuanlagen vom Rhein aus zu vorteilhafter Wirkung kommen sollten, ohne jedoch das eigenartige Rheingauer Städtebild zu stören. An dieser Forderung ist eine große Zahl architektonisch sonst guter Entwürfe gescheitert, die, um die prunkhafte Wirkung nach dem Rhein hin zu steigern, die mit Rücksicht auf die Umgebung nötige Zurückhaltung der Baumassen in der Breiten- und Höhenentwicklung vermissen lassen. Die Erhaltung des auf der Südostecke des Grundstücks gelegenen alten

Stadtbefestigungsturms sowie der Gruppe von alten Schifferhäuschen (vgl. die Abb. auf S. 48 der Denkmalpflege 1920) war anheimgestellt.

Die allgemeinen Gesichtspunkte, die das Preisgericht bei seinem Urteil bestimmten, sind in der Niederschrift über den Wettbewerb wie folgt festgelegt:

Die Schwierigkeiten der Aufgabe lagen in der langgestreckten Form des Grundstücks

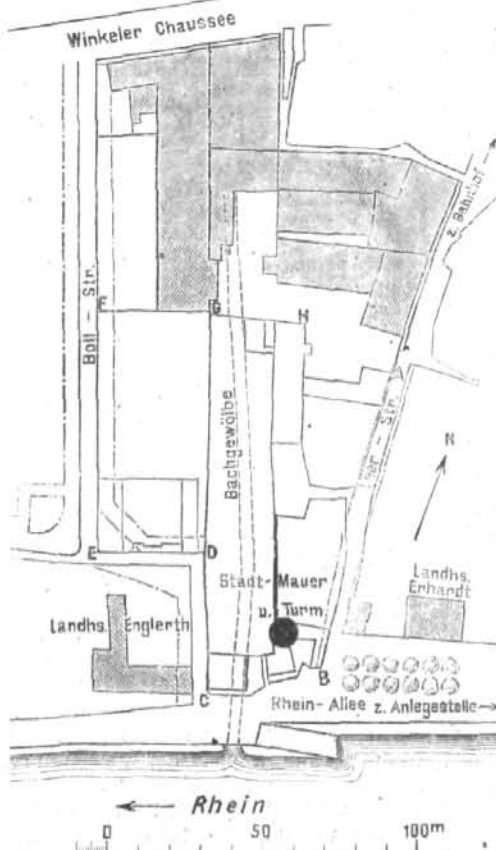
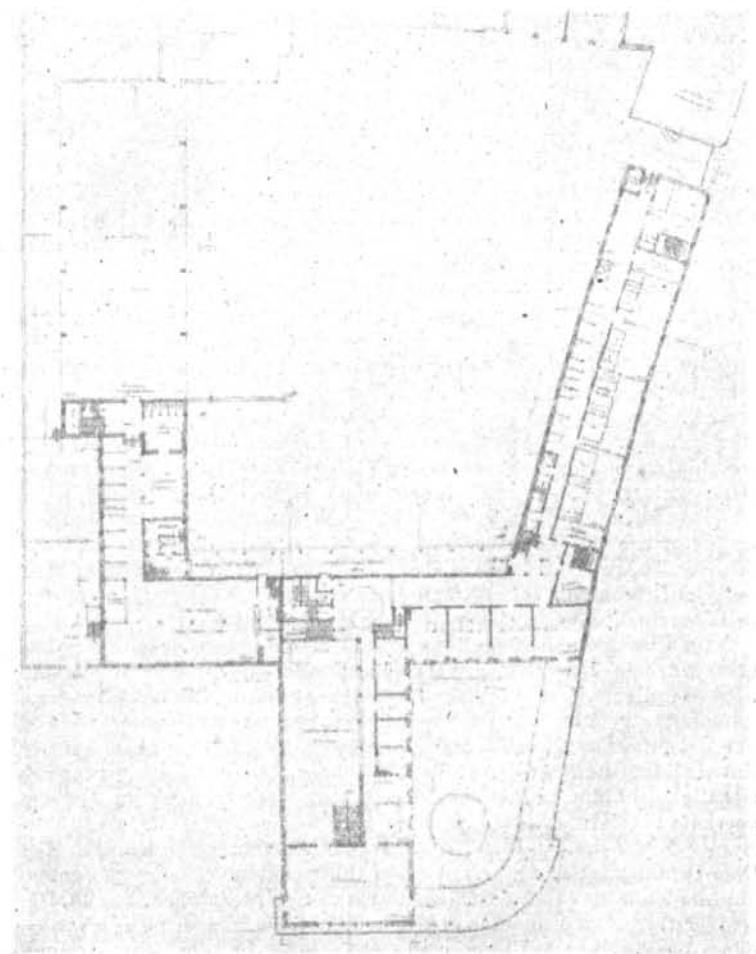


Abb. 1. Lageplan.

mit verhältnismäßig schmaler Rheinfront und der gleichzeitigen Forderung des Programms, daß die Geschäftsräume einerseits mit den alten Bauten, andererseits mit den gegen den Rhein vorzuschiebenden Prunkräumen in guter Verbindung stehen sollten.

Die eingelaufenen Entwürfe zeigen ihrem Wesen nach drei verschiedene Arten. Die erste Gruppe nimmt die ganze Breite des Grundstücks in Anspruch und schiebt die Hauptfront hinter das Grundstück der Villa Englerth zurück. Die zweite Gruppe schiebt eine Front von geringer Breite zwischen das Grundstück der Villa Englerth und die Leerstraße gegen den Rhein zu vor. Die dritte Möglichkeit ist ein der Tiefe nach mit schmaler Front gegen den Rhein zu vorgeschobener Baukörper. Diese Anordnung findet sich, außer bei dem ersten Preis, nur vereinzelt und dort nur unentschieden.

Von entscheidender Bedeutung war dem Preisgericht die Einpassung in das trotz einzelner Mißklänge besonders schöne Ortsbild. Die Rücksicht hierauf verbot allzu mächtige Baukörper der Höhe und



Maßstab 1:1000.

Abb. 2. Entwurf Rheinsporn. Erster Preis.
Verfasser: Architekten Adolf Abel u. K. Böhringer in Stuttgart.

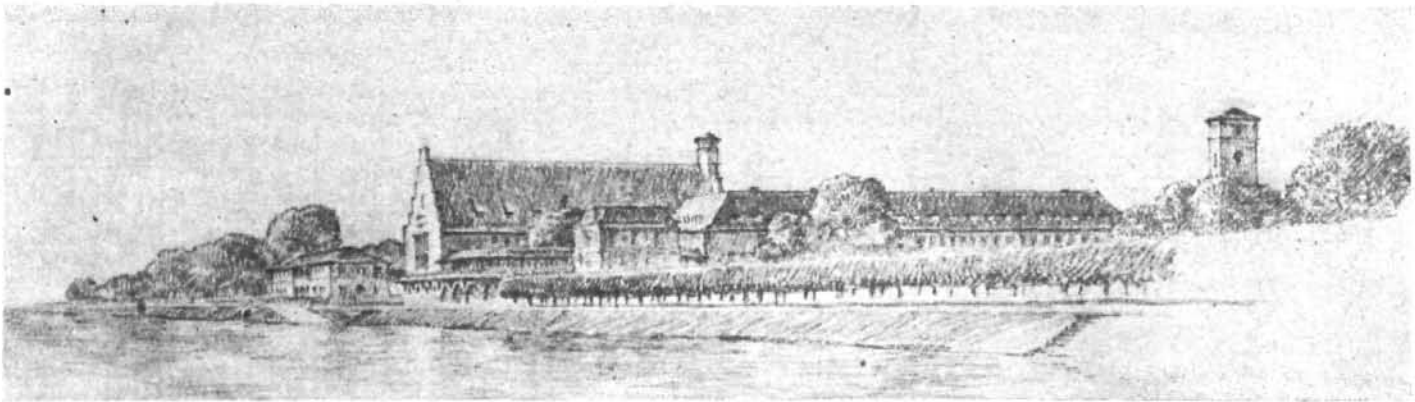


Abb. 3.

Breite nach und übertriebene Monumentalität der Einzelformen. Nach dem Wortlaut des Programms soll die Villa Englerth erhalten bleiben. Entwürfe, die für ihre volle Auswirkung die Entfernung der Villa Englerth zur Voraussetzung haben, konnten nicht ausgezeichnet werden. Die Erhaltung des Turmes und der Fischerhäuser ergab große Schwierigkeiten für die Anlage des Grundrisses und die Aus-

Den Grundriß betreffend erschien zunächst die Anordnung eines freien großen Arbeitshofes, der volle Bewegungsfreiheit für den Betrieb und für spätere Änderungen des Bauprogramms gewährleistet, von Wichtigkeit. Deshalb mußten Entwürfe mit eingeschnürten, zerklüfteten und durch Einbauten beeinträchtigten Höfen ausscheiden. Einfache Bauanlagen ohne Oberlichte, Lichtschächte und Lichthöfe, zu denen

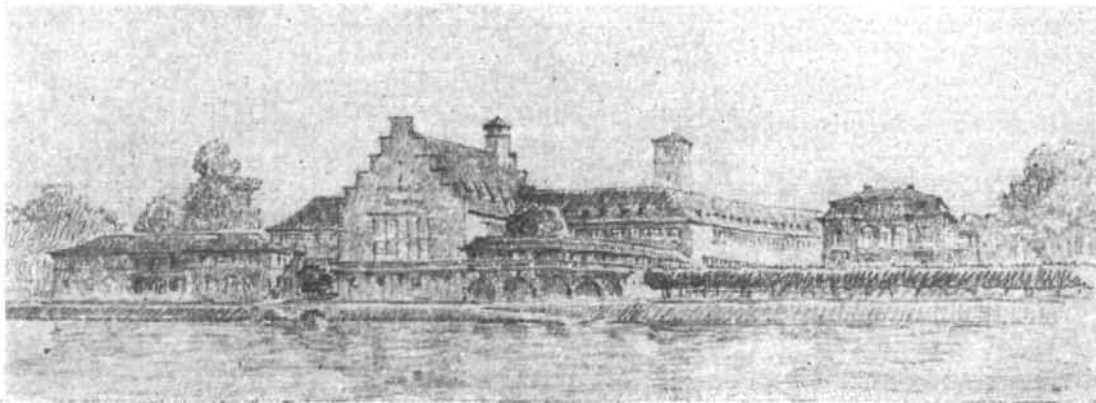


Abb. 4.

wirkung des Neubaus gegen den Rhein. Die Fischerhäuser wurden in keinem Fall in befriedigender Weise in den Neubau einbezogen; beim Turm ist die Einbeziehung in einzelnen Fällen mit Erfolg versucht worden. Eine entscheidende Bedeutung wurde der Erhaltung des Turmes und der Fischerhäuser nicht beigemessen, weil diese ihrer Masse nach geringen Überbleibsel aus früherer Zeit heute schon zu ihrer Umgebung keinerlei Beziehungen mehr haben und überdies vom künstlerischen Standpunkt aus nicht von Bedeutung sind.*)

bei dem ringsum freiliegenden Gelände keine Veranlassung gegeben war, wurden solchen mit teuren Oberlichtausführungen, kleinen unbenutzbaren Innenhöfen und schwierigen Entwässerungen vorgezogen. Selten waren Terrassenanlagen gegen den Rhein zu in genügender Ausdehnung und Abschließung vom Straßenverkehr vorgesehen. Verfehlt sind niedrige Terrassen in der Art öffentlicher Wirtschaftshäuser unmittelbar an oder über der Straße. Für den Privatspeiseraum und den Festsaal wird eine Lage im Obergeschoß derjenigen im Erdgeschoß, hart beim Besuchereingang, vorgezogen. Besondere Bedeutung mußte auch der Anordnung der Küche und Anrichten und deren

Verbindung mit den drei Gruppen der Speiserräume für Geschäftsinhaber, Beamte und Arbeiter zugemessen werden.

Der erste Preis wurde für den Entwurf mit dem Kennwort „Rheinsporn“ den Architekten Adolf Abel u. K. Böhringer in Stuttgart zuerkannt (Abb. 2 bis 6). Der Entwurf zeigt eine besonders glückliche, von den meisten anderen Arbeiten durch seine Gesamtanordnung abweichende Lösung, indem der Hauptbau nicht gleichlaufend mit dem Rhein, sondern senkrecht zu ihm gestellt ist. Die Verfasser gingen dabei von der richtigen Beobachtung aus, daß der auf dem Rhein entlang fahrende Beschauer das Bild unmittelbar von vorn nur eben beim Vorbeifahren hat, während beim

*) Vgl. den abweichenden Standpunkt der Schriftleitung auf S. 48 der Denkmalpflege 1920.

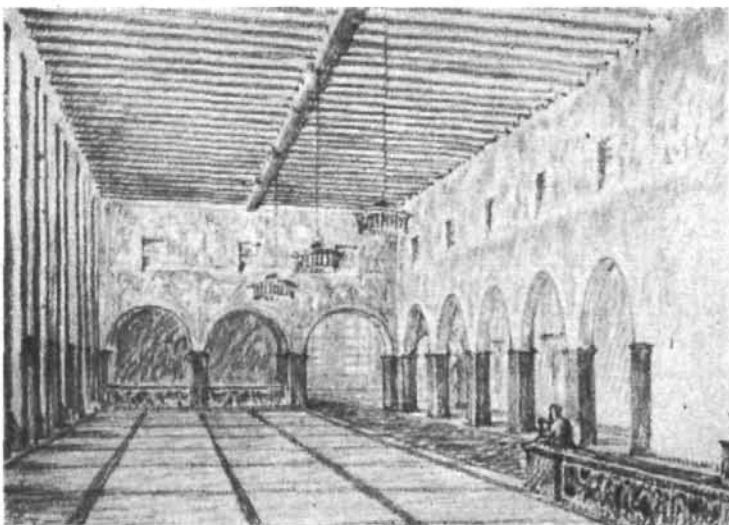


Abb. 5.

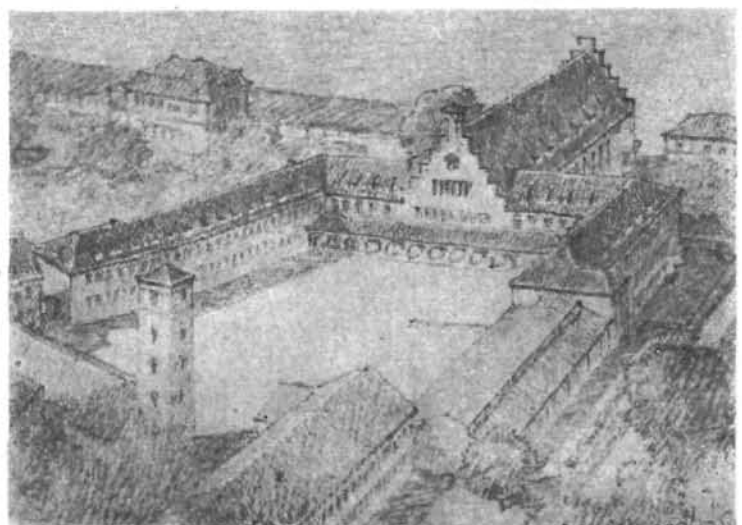


Abb. 6.

Abb. 3 bis 6. Entwurf Rheinsporn. Erster Preis. Verfasser: Architekten Adolf Abel u. K. Böhringer in Stuttgart.

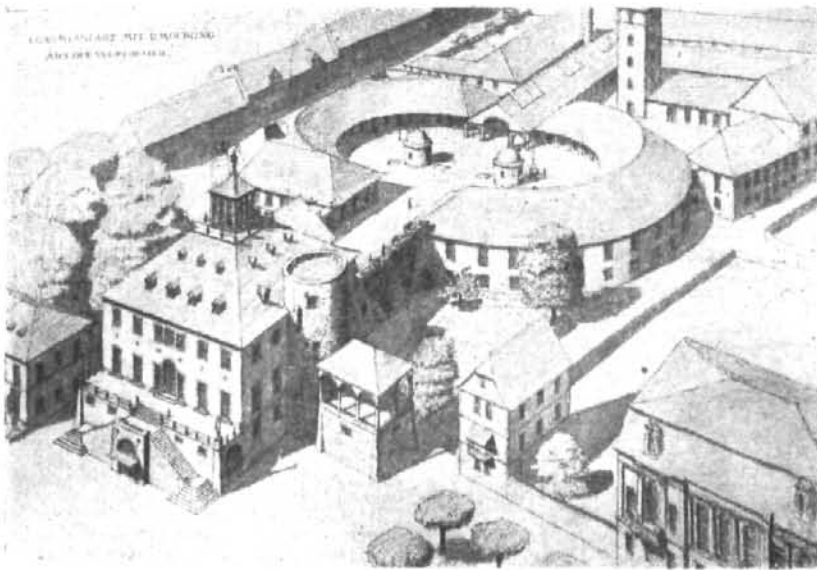
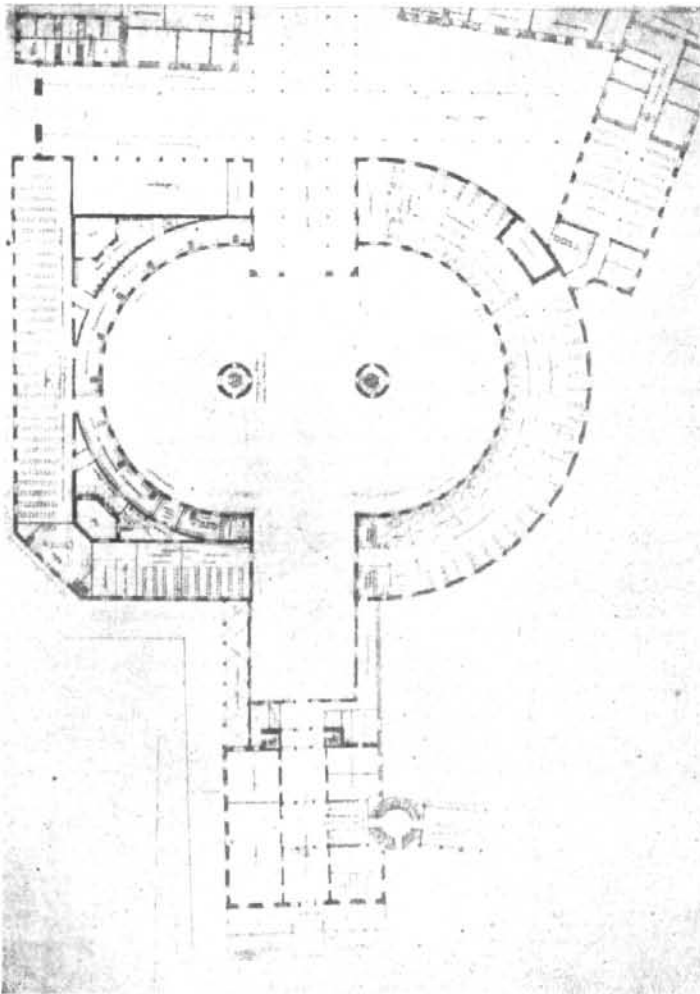


Abb. 7.

Weiterfahren stromauf und stromab der Blick längere Zeit auf den Seitenansichten haften bleibt. Die anspruchslos, aber mit feiner künstlerischer Empfindung gezeichneten Schaubilder (Abb. 3, 4 u. 6) veranschaulichen dies sehr treffend und zeigen, daß auch die unmittelbare Frontansicht mit dem vorspringenden Staffelgiebel und dem zurückliegenden etwas niedrigeren Querbau in ihrer Wirkung vom Rhein aus voll zur Geltung kommt. Die Beurteilung des Preisgerichts hebt die ungewöhnlich glückliche Einfühlung in das Landschafts- und Stadtbild besonders hervor, sowie die sehr klare, knappe und für die Ausführung sparsame Grundrißanordnung mit einem großen, übersichtlichen Arbeitshof, die die Anforderungen des Programms ein-



Maßstab 1 : 1000.

Abb. 8.

Abb. 7 u. 8. Entwurf M.M. Zweiter Preis.
Verfasser: Diplomingenieur Friedrich Otto in Kirn a. d. Nahe.



Abb. 9. Entwurf Bacchusbrunnen. Dritter Preis.
Verfasser: Professor Bieber u. Regierungsbaumeister Hollweck in München.

wandfrei erfüllt. Was bei der ganzen architektonischen Auffassung des Entwurfs besonders angenehm berührt, ist die schlichte deutsche Grundstimmung, die an den Rhein durchaus paßt, die ein die Umgebung beherrschendes Bauwerk schafft, das dabei in keiner Weise aufdringlich wirkt. Die Architektur des Innern steht auf gleicher Höhe. Sehr reizvoll ist die Raumfolge, die sich allmählich vom Eingang zur Prunkhalle steigert. Die langgestreckte, mit einer schlichten Holzbalkendecke überspannte Halle (Abb. 5) ist von großer herber Schönheit.

Auch der Entwurf des Diplomingenieurs Friedrich Otto in Kirn a. d. Nahe, der den zweiten Preis erhielt, Abb. 7 u. 8, ist sehr eigenartig und künstlerisch besonders hervorragend. Hier ist der Hauptbau ebenfalls in den vorderen Teil des Grundstücks nach dem Rhein zu vorgeschoben, aber in der Front nach der Breite zu entwickelt. An eine große durchgehende Achse gliedert sich die schöne Prunkhalle und weiterhin ein symmetrischer langrunder Arbeitshof, um den sich die Geschäfts- und Wohlfahrtsräume in geschickter Anordnung lagern. Das Prunkhaus ist von den rückwärtigen Gebäudeteilen losgelöst und mit ihnen nur durch die alte Stadtmauer, die mit dem Turm erhalten bleiben soll, sowie durch einen Verbindungsgang zusammengefaßt. Der Entwurf ist einer der wenigen, der mit Erfolg die Erhaltung des Turmes und der Stadtmauer, in einem Nebenvorschlag auch des einen Fischerhäuschens, möglich gemacht hat, aber auch bei ihm fügt sich der Turm nicht ganz überzeugend dem Gesamtbilde des Neubaus ein. Von hohem schlichten Reiz ist die feine empfundene, gegen die Umgebung gut abgestimmte Rheinansicht mit der Freitreppe und der großen Terrasse.

Den dritten Preis erlangte der Entwurf mit dem Kennwort „Bacchusbrunnen“, Verfasser Professor Bieber u. Regierungsbaumeister Hollweck in München, durch die gute Einpassung in das Stadtbild, die mit den einfachsten Architekturmitteln erreicht wurde, Abb. 9, wenn auch die Höhenentwicklung gegen die nächste Umgebung, besonders gegen die Villa Englerth, etwas zu mächtig erscheint, so gibt doch die Rheinseite eine gute Wirkung. Besonders lobend hervorgehoben wurden der Zugang über die Terrasse durch die offene Bogenhalle und der anschließende kleine Binnenhof. — Dem Entwurf mit dem Kennwort „Stromauf“ der Brüder Siebrecht in Hannover wurde der vierte Preis zuerkannt, Abb. 10. Er ist auch eine gute Arbeit, obwohl er nicht ganz die künstlerische Reife der anderen preisgekrönten Entwürfe erreicht. Bei einfacher klarer Grundrißentwicklung



Abb. 10. Entwurf Stromauf. Vierter Preis.
Verfasser: Brüder Siebrecht in Hannover.

zeigt der Aufbau eine gute Anpassung an die Örtlichkeit und entspricht in seiner Gesamthaltung dem Gepräge, das für ein solches Gebäude angemessen ist. — Außer den preisgekrönten Arbeiten hat die Firma auf Vorschlag des Preisgerichts noch 15 Entwürfe angekauft. Unter diesen befindet sich mancher gute Grundrißgedanke und mancher eigenartige künstlerische Vorschlag für den Aufbau. Doch eine Besprechung dieser Entwürfe würde hier zu weit führen.

Neben der sehr sorgfältigen, mustergültigen Vorbereitung des Wettbewerbs muß besonders anerkennend das große Entgegenkommen der Firma Mathes Müller hervorgehoben werden, daß sie mit Rücksicht auf die außergewöhnlich starke Beschickung des Wett-

bewerbes die für Preise und Ankäufe ursprünglich ausgesetzte Summe erheblich vergrößert hat. Das Gesamtergebnis des Wettbewerbs ist jedenfalls ein selten günstiges. Er hat nicht nur durch eine Anzahl wirklich guter, einwandfreier Arbeiten die Bebauungsmöglichkeit des Grundstücks ausreichend geklärt, sondern auch einen überragenden Entwurf geliefert, dessen Ausführung man nur dringend wünschen kann. Ein Bauwerk, wie es der von dem Preisgericht an erster Stelle ausgezeichnete Entwurf „Rheinsporn“ verspricht, würde sicher als ein treffliches Werk neuer deutscher Kunst unsern Rhein schmücken. Hoffentlich gelingt es, trotz der schweren Zeiten den Gedanken in die Tat umzusetzen.
Hausmann.

Vermischtes.

Die Frage der Einsichtnahme in die Personalakten (1919 d. Bl., S. 457) ist durch Beschluß des Staatsministeriums neu geregelt worden. Unter Aufhebung der Rundverfügung vom 8. September 1919 — F. M. C. B. 1047 usw. — bestimmt daher der Finanzminister in einem Erlaß vom 8. November 1920 u. a.: Die Personalakten, auch soweit sie vor dem 1. Oktober 1919 angelegt sind, sind den Beamten auf Verlangen zur Einsicht vorzulegen.

Die Siemens-Ring-Stiftung hielt am 13. Dezember v. J., dem 107. Geburtstag von Werner v. Siemens, in den Empfangsräumen des Hotels „Prinz Albrecht“ eine Festsitzung ab. Der Vorsitzende, Präsident Warburg von der Physikalisch-Technischen Reichsanstalt, gab den Erschienenen, darunter die derzeitigen Rektoren der Technischen Hochschule und der Universität und hervorragende Männer der Technik, der Wissenschaft und der Industrie sich befanden, zunächst einen kurzen Überblick über die Entstehung und den Zweck der vor sieben Jahren zum Andenken an W. v. Siemens errichteten Stiftung. Er ging dann über zu den Verdiensten des Freiherrn Auer v. Welsbach in Wien, des wissenschaftlichen Erforschers der Edelerden, auf dessen Forschungen und Erfindungen der mächtige Aufschwung der neuzeitlichen Beleuchtungsindustrie, insbesondere der strahlende Glanz der Bunsenflamme und die Entstehung der Osram-Lampe, der ersten in der Reihe der elektrischen Metallfadenlampen, zurückzuführen ist. Die Stiftung habe dem hervorragenden Mann in diesem Jahr ihre höchste Auszeichnung, den Siemens-Ring, verliehen. Leider konnte der Beliehene nicht persönlich erscheinen und den in einem mit kunstvoller Schmelzarbeit sinnreich versehenen Metallkästchen ruhenden Ring in Empfang nehmen. Er batte einen Vertreter dazu entsenden müssen. Aber die Anwesenheit eines Mitgliedes der österreichischen Gesandtschaft legte Zeugnis davon ab, wie dankbar die dem großen Vertreter der technischen Wissenschaft erwiesene Ehrung im befreundeten Land empfunden wird. Der Vorsitzende wies dann noch auf das Gipsmodell einer mit dem Reliefbild Gerbers und Widmungsinschrift versehenen Tafel hin, die in künstlerischem Eisenguß ausgeführt und demnächst an hervorragenden, nach Gerbers Angaben erbauten Brücken angebracht werden soll, um das Andenken dieses bahnbrechenden Konstrukteurs der Nachwelt zu überliefern. Ein den Zeitverhältnissen entsprechendes geselliges Beisammensein vereinigte danach die Erschienenen noch zur Besprechung von allerhand für die technischen Aufgaben der Zeit bedeutsamen Fragen. S.

Technische Hochschule Dresden. Dem Privatdozenten an der Universität Frankfurt Dr.-Ing. Dr. rer. pol. Rudolf Lehmann aus Leuben bei Riessa ist die Lehrberechtigung für das Gebiet der Privatwirtschaftslehre, insbesondere für Buchhaltungs-, Bilanz- und Selbstkostenwesen in der Allgemeinen Abteilung der Technischen Hochschule Dresden erteilt worden.

In die Regierung der Freien Stadt Danzig wurden von der verfassunggebenden Versammlung, die sich gleichzeitig zum verfassungsgemäßen „Volkstage“ erklärt hat, zu hauptamtlichen Senatoren auf sechs Jahre u. a. gewählt: für die öffentlichen Arbeiten der Stadtbaurat Dr.-Ing. Leske in Zoppot und für die Staatsbetriebe Generaldirektor Professor Dr. Noë in Danzig.

Bauten und Baumeister in Ludwigslust ist der Titel einer von Dr.-Ing. Johannes Paul Dohert verfaßten lesenswerten Schrift,¹⁾ die der Geschichte des Klassizismus in Norddeutschland ein neues Kapitel hinzufügt.

Verfasser schickt zunächst einen geschichtlichen Überblick über das Werden und die Anlage der mecklenburgischen Hofhaltung voraus. Ludwigslust besteht aus zwei sich im Stadtplan scharf kennzeichnenden Teilen, dem Schlosse mit den zugehörigen Bau- und Gartenanlagen und der eigentlichen Stadt. Für die Gestaltung des Schloßbezirks hatte — unter Benutzung von Plänen des auch in Berlin

¹⁾ Bauten und Baumeister in Ludwigslust. Ein Beitrag zur Geschichte des Klassizismus von Dr.-Ing. Johannes Paul Dohert. Magdeburg. Karl Peters Verlag. 144 S. in 8^o mit 82 Abb. und einem farbigen Stadtplan.

erfolgreich betätigten Architekten Legeay — der Baumeister Johann Joachim Busch die Grundlage geschaffen. An einer großen Nordstüdachse reihen sich, in streng symmetrischer Anlage, der Schloßpark, das Schloß, ein von Alleen eingefasster Bassinplatz, schließlich, am Südende eines zweiten baumbestandenen Quadratplatzes, die Hofkirche auf.²⁾ Auch das Gerippe der städtischen Bebauung und deren Angliederung an den Schloßbezirk geht auf Busch zurück. Baugedanken des Barock und das dieser Epoche eigene lebendige Gefühl für Raumkunst im Stadtbauen haben dem Architekten bei seinem Entwurf die Hand geleitet.

Ein bauliches Interregnum von dreizehn Jahren (1796 bis 1809) währenddessen ein Dilettant, der Hauptmann v. Seydewitz, die Geschäfte führte, trennt die Amtstätigkeit des Busch von dem Schaffen des Meisters, dem Ludwigslust sein architektonisches Gepräge verdankt: Johann Georg Christian Barca (1781 bis 1826). Die Darstellung der Bauten und Entwürfe dieses Baukünstlers bildet den Hauptinhalt des Dobertschen Buches. Das Lebenswerk eines in Vergessenheit Verfallenen wird dadurch in die Kunstgeschichte eingeführt. Es sei hier heiläufig darauf hingewiesen, daß auch eine zweite klassizistische Oase in Mecklenburg, das Seebad Doberan-Heiligendamm mit den Bauten von Barcas älterem Zeitgenossen Karl Theodor Severin, neuerdings eine kurze Bearbeitung durch Diplomingenieur Dr.-Ing. Hans Thielcke erfahren hat.³⁾

Über Barcas Bildungsgang ist nur wenig bekannt, doch besteht kein Zweifel, daß er mit dem Berliner Klassizismus der Zeit um 1800 in Fühlung gestanden und von Berlin bestimmende, wenn auch selbständig verarbeitete Anregungen erhalten hat. Mit sicherem Empfinden für das Erreichbare und Schickliche wußte Barca die ihm zufallenden Bauaufgaben den Ansprüchen und Mitteln des norddeutschen Fürstenhofes anzupassen und doch jedem Einzelwerk wie seinen stadtbauwischen Entwürfen jederzeit das Gepräge charaktervoller Eigenheit zu leihen. Eine seiner ersten Banausführungen, die Orangerie, erscheint wie eine Vorstudie zu dem Bau des herzoglichen Marstalls, der, als Zielpunkt der breiten Schloßstraße gedacht, in der Anlage und Massen- gruppierung vielleicht Barcas gelungenstes Werk geblieben ist. In die gleiche Zeit (1817 bis 1819) fällt der Bau des Rathauses in Wismar, wenige Jahre später Entwurf und Ausführung des bescheidenen, aber in der Flächengliederung glücklicheren erbgroßherzoglichen Marstalls. Barcas Bauten sind fast ausnahmslos Putzbauten und zeigen eine dieser Bauart angemessene Frontgliederung durch symmetrische Risalite, verbunden mit dem Wechsel zwischen glatten und gequadrerten Flächen. Wichtig aber ist die Feststellung, daß jene Flächengliederung stets eine Belebung durch verschiedenfarbigen, die Bauteile klar sondernden Anstrich erhalten hatte. Von dunkel getöntem Hintergrunde hob sich ehemals auch das Ornament ab. Dies muß man sich für eine Würdigung der noch heute das Stadtbild von Ludwigslust bestimmenden Privatbauten Barcas gegenwärtig halten. Die durch sorgfältige Aufnahmen bereicherte Behandlung gerade dieser Bauklasse nimmt einen eigenen Abschnitt des Buches in Anspruch, und es sei dem Verfasser noch besonders gedankt, daß er auch die stillen Reize einer vielfach noch mit dem Ausdruck ringenden Kunst mit feinfühldem Verständnis unserer Anschauung näher zu bringen verstanden hat. Gerade unserer zu sparsamster Beschränkung nötigen Zeit vermögen Barcas Entwürfe zu ein- und zweistöckigen Kleinwohnungen wieder vieles zu sagen. Neben den ausgeführten Bauten werden auch Entwürfe zu Grabmälern, Einrichtungsgegenständen, wie Öfen oder Möbeln, herangezogen; wo der Aktennachweis fehlt, wird aus der Formenübereinstimmung die Urheberschaft Barcas erschlossen und sein Lebenswerk dadurch vervollständigt. — Der Würdigung der Werke des Meisters folgen weitere Abschnitte über seine Kunstrichtung, sein Leben und seinen Charakter. Den Abschluß bildet ein besonderes Kapitel über die Werke seines bereits unter Schinkels Einfluß stehenden Nachfolgers, des Landbaumeisters Friedrich Georg Groß († 1837), mit dem die gute Bauüberlieferung des klassizistischen Zeitalter erlischt.

²⁾ Vgl. hierzu auch 1917 d. Bl., S. 397.

³⁾ Vgl. Denkmalpflege 1918, S. 37.

So rundet sich die Bearbeitung der Ludwigsuster Bauten zu einem baulichen Zeitbild ab, und es bleibt kein geringer Vorzug der Dobertschen Arbeit, daß sie in Wort wie in zeichnerischer Darstellung und selbst in dem bescheidenen Buchschmuck die Form gefunden hat, die für den Gegenstand die angemessenste ist. R. Borrmann.

Zugkasten für Straßenbahnwagen. D. R.-P. 327 090. Paul Halbach in Remscheid. — In dem Zugkasten *a*, der in Abmessungen und Form so gehalten sein kann, daß er ohne weiteres gegen die gebräuchlichen Zugkasten ausgewechselt werden kann, ist zwischen den beiden Führungsbüchsen *b* die starke, während desfahrens auf Druck beanspruchte Fahrfeder *c* mit ihren Federtellern *d* eingelegt. Durch sie hindurch geht die Zugstange *f*, die sich mit ihren Köpfen *g* und *h* in den Büchsen *b* führt. Die Stangenköpfe *g* und *h* haben Schlitzlöcher *i*, in denen sich die Bolzen *k* von Hebeln *l* bewegen können, die mittels der Laschen *m* am Zugkasten lenkbar angebracht sind. An den freien Enden dieser Hebel *l* greifen die Querstücke *n* an, die durch die leichten Anfahrfedern *o* miteinander verbunden sind. Diese Anfahrfedern werden auf Zug in Anspruch genommen. Beim Anfahren, wenn die Zugkraft in Richtung des Pfeiles *A* wirkt, werden zunächst die Anfahrfedern *o* durch den linken Hebel *l* soweit ausgezogen — wobei der rechte Hebel *l* als Widerlager dient —, bis sich der rechte Kopf *h* der Zugstange *f* gegen den rechten Federteller *d* der Fahrfeder *c* legt. In diesem Augenblick übernimmt diese Feder die Übertragung der Zugkraft und behält sie während desfahrens solange, bis beim Bremsen des Motorwagens die verzögernde Bremskraft in Richtung des Pfeiles *B* in Abb. 1 wirkend auftritt. Diese entlastet zunächst die Fahrfeder *c* und spannt dann durch den rechten Hebel *l* die Anfahrfedern solange, bis der Anhängewagen stillsteht.

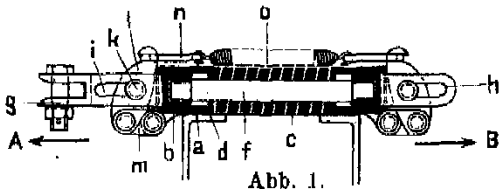


Abb. 1.

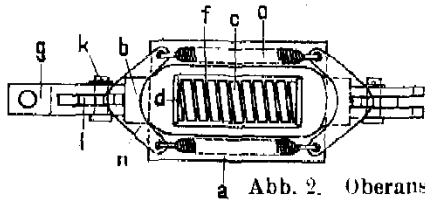


Abb. 2. Oberansicht.

Bankunst und dekorative Plastik der Frührenaissance in Italien. Von Julius Baum. Stuttgart 1920. Julius Hoffmann. XXXI u. 302 S. in 4^o mit 467 Abb.

Bücherschau.

Der ganze bauliche Reichtum der italienischen Frührenaissance tritt uns in einem kürzlich erschienenen Bilderwerk von Julius Baum entgegen, das nach guten Lichtbildaufnahmen in handlicher Form zusammengestellt ist. Neben den bekannteren Hauptwerken, die naturgemäß nicht fehlen durften, sind eine Menge unbekannterer abseits gelegener Kunstdenkmäler abgebildet, deren Kenntnis mit der Frische der Neuheit wirkt. So ist eine Sammlung von überraschender Vielseitigkeit der Stimmungswerte entstanden. Sie führt uns von der noch fast mittelalterlich anmutenden herben Flächen- und Massenbehandlung so mancher älteren Stadt- und Landhäuser, von dem Quaderwerk der Florentiner Paläste über die zarten und klaren Gliederungen eines Brunellesco und Bramante oder die unbefangenen kräftigeren Formenwelt venezianischer Bauten zu den mit üppigstem Reichtum des Zierwerks übersponnenen Glanzpunkten dekorativer Kunst nach Art der Certosa bei Pavia. Dazu die herrlichen, schlicht-vornehmen Säulenhöfe der Paläste und Klöster als Überleitung zu den bald einfachen, bald mannigfach bewegten Innenräumen. An diesen erleben wir alle Abstufungen von dem schlicht vierkantigen, aber durch die reichsten Mittel der Zierkunst und großzügiger Wandmalerei geschmückten Raum, dem flachgedeckten, von leichten Säulen getragenen Saal zu schweren Gewölbbildungen und ihrer Vereinigung in reicher Raumentwicklung mehrschiffiger Kirchen mit Apsiden, Querschiffverlängerung und Kuppelbildungen. Über alles ergießt sich die behende, anmutige Kunst der Einzelgestaltung, die durch eine große Anzahl von Sonderaufnahmen: Kapitelle, Gesimse, Friese, Portale, Fenster, Grabmale, Brunnen, Decken, Wandmalereien, Fliesenböden usw. eingehend dargestellt wird. Vorbildlich und bewundernswert ist dabei, wie diese von Neugierke strotzende, stürmisch vorwärtsschreitende Zeit über allem Rausch des geistigen Reichtums fast niemals das Maß verliert, stets die Summe der Einzelheiten nach großen Gesichtspunkten ordnet und dadurch auch im sinnverwirrenden Funkeln des architektonisch-plastischen Vielerlei, des farbigen Zierwerks und der figürlichen Wandmalerei stets die vornehme Klarheit des Gesamteindrucks zu wahrer Weißheit. Zumeist geht dieser Eindruck hinaus auf eine stille

und feine, über die Not der Zeiten erhabenen Ruhe. Im Studium dieser hohen Kunst wird auch für denjenigen der Wert dieser Werke liegen, der ihrer Formwelt ohne innere Neigung gegenübersteht: denn einen Rest von Fremdheit werden sie für den in deutschem Geist arbeitenden Künstler naturgemäß behalten, und so mancher wird vielleicht ein leichtes Bedauern nicht unterdrücken können, daß eine so schöne, heutzutage besonders schwierige Veröffentlichung nicht den Schätzen nordischer Kunst gewidmet ist. Doch freuen wir uns lieber der tausendfältigen Anregungen, die aus dem Buche zu gewinnen sind, und hoffen wir, daß es deutscher Kunst gelingen möge, sie nicht blind nachahmend, sondern frei umbildend in ihre eigene Art hineinzuarbeiten und Neues, Eigenes aus ihnen zu formen, wie ihr das den vielen älteren Welten fremden Einflüssen gegenüber gelungen ist, die in ihr Gebiet hinüberschlagen. O. Stiehl.

Landstraßenbau einschließlich Trassieren. Von W. Euting, Oberbaurat im württembergischen Ministerium des Innern. Teubners Technische Leitfäden 9. Band. Leipzig u. Berlin 1920. B. G. Teubner. 100 S. in 8^o mit 54 Abb. im Text und auf 2 Tafeln. Geh. 5,60 M. Hierzu 100 vH Teuerungszuschlag.

Wie im Vorwort zum Ausdruck gebracht wird, hofft der Verfasser, daß das Werkchen als Frucht einer langjährigen Praxis im Landstraßenwesen wie einer Lehrtätigkeit als Hochschuldozent den Studierenden, für deren Zwecke es vorwiegend geschrieben sei, ein zuverlässiger Führer werden möge. Er legt weniger Wert auf eine unständliche Beschreibung aller Einzelheiten, als auf die übersichtliche Herausarbeitung der Grundlagen, welche den Leser zu einem selbständigen Urteil über das Vorhandene sowohl als auch über neu auftauchende Erscheinungen im Straßenbau befähigen sollen. Diese Aufgabe hat der Verfasser gelöst, indem er wohl kaum eine Regel oder einen Lehrsatz anführt, ohne eine ausführliche Begründung zu geben; ein Handbuch für die Praxis wollte er nicht schreiben. Nach kurzer Darlegung der Bedeutung und Entwicklung der Landstraßen bespricht er zunächst Fahrzeug und Straße, dann die Gestaltung der Straßen selbst, Querschnitt, Krümmungen, Steigungen, Unterbau, Oberbau und Nebenanlagen. Weiter folgt die Trassierung, Plan und Kostenvoranschlag und endlich die Straßenunterhaltung. Eine kurze Besprechung der einschlägigen Statistik und der Kleinbahnen auf Landstraßen bildet den Schluß. Ein Schriftenverzeichnis weist den Studierenden auf die Quellen hin, aus denen er sich weiter unterrichten kann; ein Sachverzeichnis erleichtert die Übersicht.

Jedem Leser, der sich mit den für die Gestaltung des Straßenbaues leitenden Gedanken vertraut machen will, kann das klare, gut lesbare kleine Buch warm empfohlen werden.

Hannover. Nessenius, Landesoberbaurat, Geheimer Baurat.

Hamburgs Hafen. Ein Führer zum Verständnis seiner Bedeutung und seiner Anlagen. Von Diplomingenieur Walter Böttcher. Hamburg 1920. Otto Meißner. 120 S. in 8^o mit 1 Hafenplan, 1 Elbkarte u. 11 Abb. Geb. 15 M.

Das auf Grund amtlicher Unterlagen bearbeitete Buch ist aus Anlaß der diesjährigen Tagung der Hafenbautechnischen Gesellschaft in Hamburg erschienen; es wurde jedem Teilnehmer überreicht und erwies sich bald als ein nützlicher, für Fremde geradezu als ein unentbehrlicher Begleiter während der Hamburger Besichtigungen. Das Buch will dem Besucher Hamburgs Gelegenheit geben, sich vor der Besichtigung der Hafenanlagen die erforderlichen Vorkenntnisse über Geschichte, Verkehrsentwicklung und technische Einrichtungen dieses, wie der Verfasser es nennt, „großartigen Instruments deutschen Wirtschaftsgeistes“ zu verschaffen. Das Buch hält sich einerseits von der Art der sonst üblichen Fremdenführer fern, die einem so mannigfach gegliederten Gegenstand niemals gerecht werden können, andererseits vermeidet der Verfasser mit Recht, zu sehr auf technische Einzelheiten einzugehen, da diese schließlich nur einem engen Kreis von Besuchern erwünscht sein würden. Recht gute Lichtbilder und übersichtliche Karten der Hamburger und Kuxhavener Hafenanlagen sowie der Elbstrecke von Geesthacht abwärts bis zur See sind dem Text eingegliedert. Das Buch kann jedem, der Hamburgs prächtige Hafenanlagen mit Verständnis besichtigen will, empfohlen werden. Rg.

Elbha-Plan von Hamburg, Altona und Umgegend. Hamburg 1. L. Friederichsen. 11 M.

Der im Maßstab 1:10 000 erschienene Plan umfaßt die beiden Großstädte Hamburg und Altona sowie im weiten Umfang die Vororte und Nachbargemeinden bis Blankenese, Langenhorn und Wandsbek. Alle Verkehrsmittel wie Staatsbahnen, Vorortbahnen, Hochbahn, Straßenbahnen und Dampferverbindungen sind in farbigen Linien übersichtlich eingetragen. Besonders eingehend und sorgfältig sind die Hafenanlagen dargestellt. Ein Verzeichnis der Straßen und Plätze sowie der öffentlichen Gebäude und bekannteren Geschäftshäuser erleichtert die Benutzung des Plans, der als Ergänzung des oben besprochenen Böttcherschen Buches über den Hamburger Hafen allen Besuchern ebenfalls empfohlen werden kann. Rg.