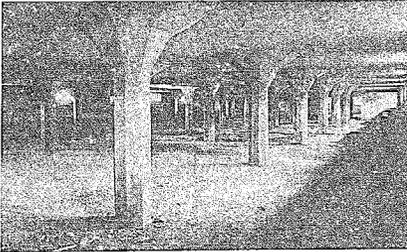


## Bemerkenswerte Ausführungen von Pilzdecken in Schlesien

Von Dr.-Ing. Ernst Wiesner, Ober-Ingenieur der Eisenbetonbaugesellschaft Dittmar Wolfsohn & Co.



Speichergebäude Neusalz a. d. Odur

Die Eisenbetonbaugesellschaft Dittmar Wolfsohn & Co. hat in den Jahren 1926 bis 1928 mehrere Fabrikgebäude mit trägerlosen Decken — sogenannten Pilzdecken — ausgeführt. Diese Ausführungen zählen zu den ersten in Schlesien und dürften daher den Leserkreis interessieren.

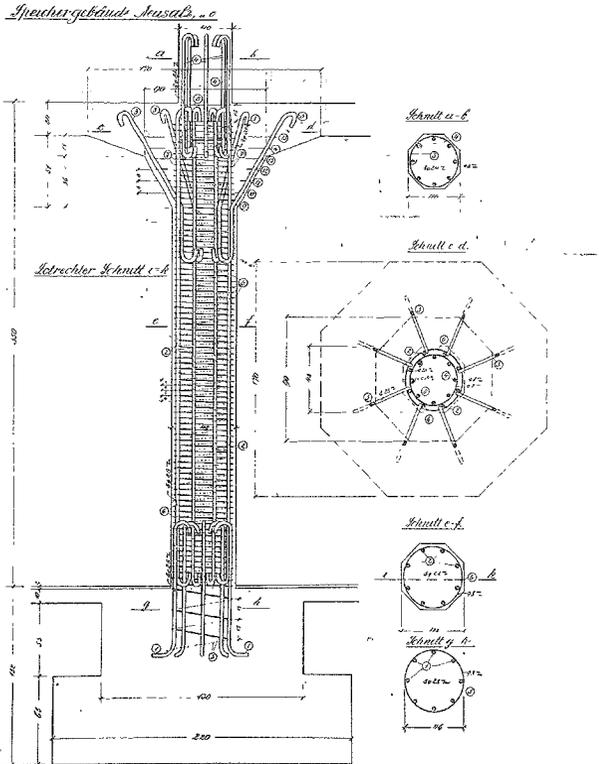
Die Pilzdecken wurden erstmalig in Amerika für schwere Belastungen angewendet und haben gegenüber den gewöhnlichen Balkendecken besondere Vorzüge. Wie die Abbildung zeigt, hat die glatte Untersicht den Vorteil des besseren Lichteinfalles, der leichteren Verlegung von Leitungen aller Art, der verringerten Geschoßhöhe und dadurch Ersparnis im umbauten Raume, der verminderten Staubwirkung und äußerst guten Verspannung der einzelnen Felder, welcher Umstand bei schwerer Belastung besonders wertvoll ist. Die Abbildung stellt den Neubau des Lagerhauses für die Krausewerke in Neusalz a. d. Od. vor, der im Jahre 1926 ausgeführt wurde. Die Pilzdecken haben in der Längsrichtung eine Spannweite von 4,40 m, in der Querrichtung 4,20 m. Die Nutzlast beträgt 1000 kg/m<sup>2</sup>. Die Berechnung der Decken erfolgte nach den Vorschriften des Deutschen Betonvereins vom Jahre 1925 und wurde durch die Tabellen von Dr.-Ing. Dr. Lewe „Pilzdecken und andere trägerlose Eisenbetonplatten“ und „Die strenge Lösung des Pilzdeckenproblems“ kontrolliert. Bei den vorgenannten Spannweiten ergab sich eine Stärke der Deckenplatte von 24 cm. Insgesamt wurden für 1100 m<sup>2</sup> Pilzdecken ausgeführt. Die Abbildung gibt die schöne architektonische Wirkung einer solchen Deckenkonstruktion wieder. Die Wirkungsweise einer Pilzdecke ist derart, daß die Deckenstreifen durchlaufend über den Pilzköpfen — Gurtstreifen genannt —, in der Abbildung mit B bezeichnet, den größten Teil der Last in jeder Richtung aufnehmen. Der dazwischen liegende Teil, die sogenannten „Feldstreifen“ C, überträgt die Last zum Teil direkt auf die Pilzköpfe, zum Teil auf die Gurtstreifen. Daher sind die Gurtstreifen wesentlich stärker armiert. Nach den Eisenbetonbestimmungen werden den Gurtstreifen

im Ausmaße der halben Feldbreite, 55 vom Hundert des Feldmomentes in jeder Richtung zugewiesen.

Die Stützen sind durch den Kopf mit den Deckenplatten biegesteif verbunden. Bei einseitiger Belastung des Feldes wird die Stütze auch auf Biegung beansprucht, also auf ausmitigen Druck. Die Abbildung zeigt die Ausbildung der Bewehrung für eine Mittelstütze.

Die Stärke der Deckenplatte ist besonders von der Breite des Pilzkopfes abhängig. Vorgenannte Abbildung zeigt auch die Ausbildung und Armierung eines solchen Kopfes. Nach den amtlichen Bestimmungen ist die Kopfbreite mit 4/10 der Feldbreite nach jeder Richtung zu bemessen.

Die Herstellungskosten der Pilzdecken bewegen sich in demselben Umfange wie wirtschaftlich konstruierte Balkendecken. Das gleiche gilt auch von den Stützweiten.

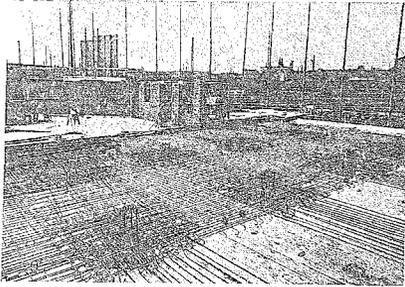


Im Jahre 1927 wurde für die Großeinkaufsgesellschaft Hamburg in Breslau, Siebenhufener Straße, ein Lagerhaus ausgeführt. Die Nutzlast betrug hier 1000 kg/qm, die Spannweite nach der Längsrichtung 4,1 bzw. 4,00 m nach der Querrichtung. Die Deckenplatte wurde mit 22 cm Stärke ermittelt. Bemerkenswert ist bei dieser Ausführung die Unterbrechung der Decke durch den Aufzugschacht in der Mitte des Gebäudes. Zur Abfangung der Wände mußten Längs- und Querbalken angeordnet werden. Auch die er-

forderlichen Sackrutschen in den Feldmitten konnten ohne Schwierigkeiten ausgebildet werden. Es gelangten 1800 m<sup>2</sup> Pilzdecken zur Ausführung.

Eine ganz besonders schöne Wirkung mit Pilzdecken zeigt der Neubau eines Lagerschuppens für die Schlessische Dampfer-Compagnie Berliner Lloyd A.-G. in Breslau. Das 120 m lange Gebäude mit den Säulenreihen in gekrümmter Achse und den wuchtigen Pilzköpfen bietet ein selten gutes architektonisches Aussehen. Die Abbildung Seite 129 zeigt den Querschnitt des Schuppens.

Die Nutzlast der Kellerdecke beträgt 2000 kg/m<sup>2</sup>. Die einzelnen Spannweiten in der Längs- und Querrichtung sind 4,00 bzw. 4,50 m. Die Stärke der Deckenplatte wurde mit 26 cm ermittelt. Die Dachdecke (siehe Abbildung) besteht aus einem leichten Eisengerippe mit dazwischengespannter Steineisendecke. Die Windkraft auf Wände und Dachfläche wird von der biegeempfindlichen Eisenbetonmittelstütze aufgenommen. Die ausgeführte Pilzdeckenfläche betrug 2600 qm. Alle vorgenannten Ausführungen — im ganzen 5500 qm — haben sich im Betriebe auf das Beste bewährt und berechnen zu der Hoffnung, daß Architekten und Bauherrschaften die Pilzdecke im Industriebau immer mehr bevorzugen werden.

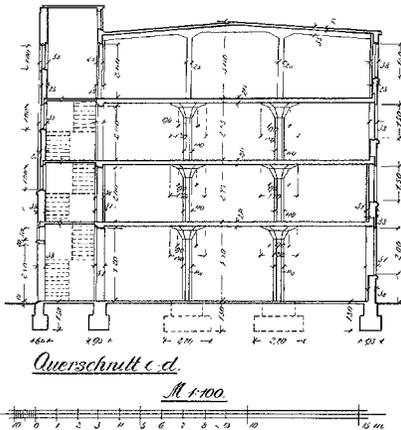


## Die älteste eiserne Straßenbrücke des Europäischen Kontinents

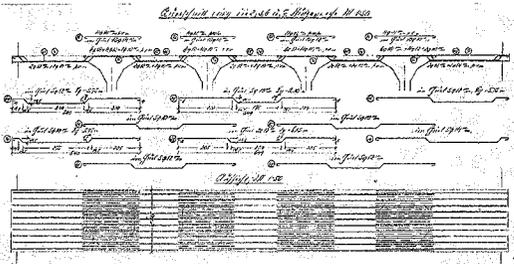
Eine historisch-technische Studie von Zivil-Ingenieur BDCI, Paul Katz, Breslau

In meiner Eigenschaft als „Prüfingenieur für Statik“ wurde ich beauftragt, die gußeiserne Straßenbrücke bei Laasau/Schlesien zu untersuchen und festzustellen, ob ihr der zunehmende Lastwagenverkehr und in welchem Umfange zugemutet werden kann. Die Brücke liegt im Zuge der alten von Striegau nach Schweidnitz führenden Chaussee und ist in etwa halbstündiger Fußwanderung von der Station Saarau zu erreichen. Die Erledigung dieser Untersuchung war mir umso interessanter, als es sich bei diesem Bauwerk um die älteste in Gußeisen angeführte und einzige noch im Betrieb stehende Straßenbrücke auf dem ganzen europäischen Kontinent handelt. Der Beschäftigung mit diesem Gegenstande verdankt nachstehende historisch-technische Studie ihre Entstehung, die vielleicht für manchen Leser von einigem Interesse sein dürfte. Die Brücke, die vorstehende Abbildung in ihrer noch heute vollständig unveränderten Gestalt zeigt, wurde im Jahre 1796 auf Veranlassung des damaligen Reichsgrafen Niclas August Wilhelm Burghauß auf Laasan erbaut und als Stiftung seinen Untertanen der Gemeinde Laasan, mit denen er, wie der Chronist meldet, seit 1782 die „Gemeinheiten geteilt hat,“ überlassen. Anfänglich hatte gemeldeter Graf die Absicht, eine steinerne Brücke an dieser Stelle zu erbauen, als derselbe aber von gegossenen eisernen Brücken im nördlichen Amerika über Flüsse von 100 bis 200 Fuß hörte, und die Fortschritte der Gießerei auf dem Königlich Oberschlesischen Eisenhüttenwerke Malapane in Erfahrung brachte, da faßte er den Entschluß, der erste zu sein, welcher in Schlesien, ja selbst in ganz

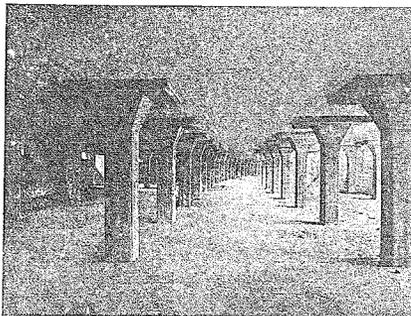
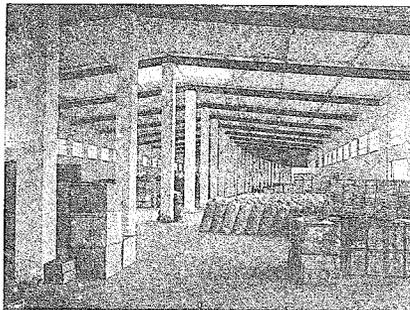
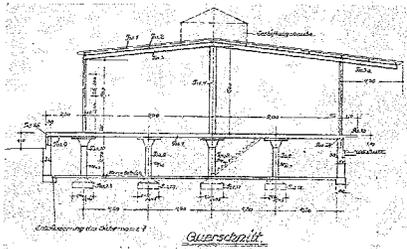
Deutschland es wagte, eine gegossene Brücke errichten zu lassen. Dieses Vorhaben bedeutete in jener Zeit einen kühnen Schritt, wenn man sich die damalige Lage des Brückenbaues in Europa vorstellt. Als Baustoffe kamen bis dahin nur Holz und Stein in Frage. Gußeisen als Baustoff war etwas ganz Neues und Ungewöhnliches. Die in Holz und Stein errichteten Brückenbauten lehnten sich an die Vorbilder vorausgegangener Zeiten an, und die Erbauer schöpften die Dimensionierung ihrer Bauwerke aus dem Erfahrungsschatz zahlreicher gelungener und mißlungener Ausführungen früherer Zeiten. Anders war es aber mit dem neuen Baustoff „Gußeisen,“ mit dessen Erzeugung in größerem Maßstabe und Verwendung für Brückenbauzwecke die englische Industrie bahnbrechend voranritt. Hier existierten keinerlei Erfahrungen, und da die Kenntnis und Einsicht



Neulau eines Speichergebäudes für das Krausewerk Neulau a. d. Oder



G. E. G. Lagerhaus, Breslau, Siebenhufener, Str./B. Eisenauszug der Gartstreppe D über Kellergeschoß



Lagerschuppen für die Seiles. Dampf-Compagnie Berliner Lloyd in Breslau  
 Prof. Franz Hein, Breslau

für rechnerische Untersuchung den damaligen Konstrukteuren noch vollständig fehlte, so mußte zunächst nach einer gewissen Intuition dimensioniert werden, wodurch naturgemäß Materialverschwendungen nicht zu vermeiden waren. Auf dieser Grundlage entstand damals die Laasener Brücke. Im Oktober 1793 teilte Graf Burghaus seinen definitiven Entschluß dem Geheimen Finanzrat Grafen von Reden, dem bekannten Förderer der ober-schlesischen Eisenindustrie, damals Vorstand des Oberbergamts zu Breslau mit, der der Sache großes Interesse entgegenbrachte und unter Benutzung der auf seinen Reisen in England gewonnenen Erfahrungen die Ausführung sofort ins Werk setzte. Nach gefertigten kleinen Modellen und gemachten Versuchen in Malapane kamen die ersten Probekonstruktionen im August 1794, und im Dezember des gleichen Jahres sämtliche Hauptteile der Brücke in Laasan an, nachdem selbige von Malapane bis Oppeln drei Meilen zu Lande, sodann von da bis Breslau 12 Meilen zu Wasser und von letzterem Ort bis Laasan

sechs Meilen zu Lande gefahren wurden. Den damaligen Zeitgenossen erschien schon dieser Transport als eine ganz hervorragende Rekordleistung, da die einzelnen Bogenstücke bei etwa 8 Meter Länge ein Gewicht von je 2500 Kilogramm und die ganze Brückenkonstruktion ein Gewicht von rund 48 000 Kilogramm repräsentierte. Nachdem die Brückenwiderlager aus Quadern der Friedländer Sandsteinbrüche hergestellt waren, wurde sodann im Frühjahr 1796 mit der Aufstellung der Brücke begonnen und zwar unter Leitung des jungen Engländers Baildon (des späteren Gründers der Baildonhütte in Kattowitz), den das Oberbergamt damals als Fachmann engagiert hatte. Zur Fertigstellung wurden mit Hilfe von 60 Mann zehn Wochen benötigt. Julius Caesar hatte beim Bau der großen Rheinbrücke, die er zum Schrecken der späteren Tertianergeschlechter im Jahre 55 vor Christi schlagen ließ, nicht so viel hergemannt wie bei der Vollendung dieser kleinen Brücke von etwa 12 Meter Spannweite in Szene gesetzt wurde. Abgesehen von den großen Feyerlichkeiten wurden auf Veranlassung des Grafen Burghaus am Einweihungstage, 30. Julius 1796, auch eigne Denkmünzen in Silber und Kupfer geprägt und 300 Stück davon unter die bei der Brücke versammelten Festteilnehmer verteilt. Im Schlesischen Museum für Kunstgewerbe und Altertümer, Breslau, Graunstraße 14, sind noch zwei Originallexemplare dieser Denkmünzen vorhanden, die nachstehende Abbildungen in natürlicher Größe zeigen. Diese Skizzen verdanke ich der Liebenswürdigkeit des Herrn Museumsdirektor Prof. Dr. Seger.

Auf der Vorderseite dieser Medaille (Abbildung 2) ist die Seitenansicht der Brücke abgebildet, worüber der schlesische Adler mit einem Oelzweig im Schnabel und eine Wage haltend, schwebt mit der Umschrift: Zum Andenken der ersten eisernen Brücke in Schlessien. Unter der Brücke steht: Spannung 40 Fuß, Höhe 9 Fuß, Breite 18 Fuß, errichtet 1796.

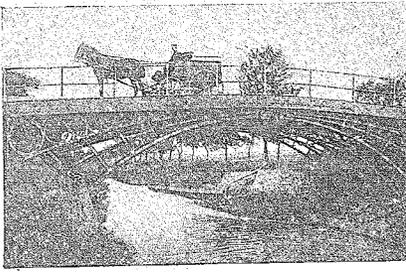
Die Rückseite (Abbildung 3) schließt in einem Lorbeerkrantz die Worte ein: Auf Kosten des Herrn Reichsgrafen Niclas August Wilhelm Burghaus auf Laasan. Die Umschrift enthält die Fortsetzung: Herrn von Laasan, Peterwitz, Saara, Beatenwald und Neurode. Im Abschnitt steht: geboren den 14. März 1750.

Seit jenen Tagen bis heute sind 132 Jahre verflossen. Nicht bloß die verträumten gelben Postkutschen und die alten Plauenwagen sind gemittelt über die Brücke dahin gerollt, sondern es gab auch wilde Zeiten, als die Napoleonischen Heeresmassen, Fußvolk, Reiterei, Bagagewagen und Geschütze auf dem Wege von und nach Rußland, dann die Truppen, die Blücher bei Wahlstatt zusammenzog, sowie endlich die militärischen Formationen im preußisch-österreichischen Kriege 1866 über die Brücke rasselten. Allen diesen Belastungen hat die Brücke standgehalten. Bis auf einige Bruchrisse und eine später hinzugefügte Verspannungskonstruktion zeigt die Brücke noch ihren ursprünglichen Zustand und ragt als stummer und doch bereicherter Zeuge in unsere Zeit hinein. Das Merkwürdigste dabei ist, daß die einzelnen Teile der Brückenkonstruktion durch die einfachsten Hilfsmittel zusammengehalten werden, indem nur Zapfen, Klauen und Keile die Verbindungsmittel bilden. Die Brücke fügt sich in ihrer äußeren Form dem sie umgebenden Landschaftsbild harmonisch ein. Der zeitgenössische Berichtersteller der Schlessischen Provinzialblätter von 1796 gibt folgende begeisterte Schilderung: „So leicht und annehmlich diese Brücke schon auf dem Kupferstich, wo nur ein Bogen angedeutet ist, dem Auge darstellt, so sehr wird man überrascht, diese Anlage in schicklicher Entfernung, Zierlichkeit mit Stärke verbunden, zu erblicken. Ich wünschte, daß ein Künstler diesen Standpunkt wählte und die Brücke zeichnete, welche durch einen Stich vervielfältigt, dieses dauernde Monument der vaterländischen Freygebigkeit eines Güttersetzers und des einheimischen Kunstfleißes in malerischer Gestalt bekannter machen könnte.“

Das war das damalige Urteil. Allerdings nach der heutigen in der Architektur herrschenden Geschmacksrichtung „der graden Linie und der neuen Sachlichkeit“ dürfte das Urteil vielleicht nicht ganz so günstig ausfallen.

And're Zeiten, and're Menschen,  
 And're Vögel, and're Lieder,  
 Könnten mir vielleicht gefallen  
 Wenn ich and're Ohren hätte!

Der Vollständigkeit halber soll noch erwähnt werden, daß die seinerzeitigen Kosten des gesamten Eisenwerks frei Bausteine einschließlich Aufstellen nach Angabe der alten gräflich Burghaus'schen Hauschronik 6711,— Reichstaler, also 20 133,— Mark be-



Die älteste eiserne Straßenbrücke des Europäischen Kontinents

tragen haben. Das entspricht bei dem Gesamtgewicht der ganzen Brückenkonstruktion von 47 500 Kilogramm einem Einheitspreis von rund 425 Mark pro Tonne.

In konstruktiver Hinsicht kann man die Brücke wohl am besten als Bogensprengwerk bezeichnen. Die Spannweite beträgt rund 12,50 Meter, die Pfeilhöhe rund 2,80 Meter und die ganze Breite der Brücke 5,60 Meter. Die Tragkonstruktion besteht aus fünf gußeisernen zweiteiligen Bögen, die in Entfernungen von 1,35 Meter angeordnet sind. Wie aus Abbildung 4 ersichtlich, besitzen die Trägerebenen horizontale und vertikale Begrenzungsflächen, an welchen Zapfen angegossen sind. Siehe Abbildung 4.

Diese Zapfen passen in entsprechende Löcher der auf den Widerlagern angeordneten und mit dem Mauerwerk fest verbundenen Sohl- und Rückenplatten. Im Scheitel stoßen die Bogenhälften gegen eine Art Schlußbalken aus Gußeisen, welcher die ganze Breite der Brücke hat und sind mit diesem durch Keile so untereinander verbunden, daß ein kräftiger Querverband entsteht. Siehe Abbildung 5. Die Bogenträger sind nach den Enden hin in drei je 40 Millimeter starke Stäbe von rechteckigem Querschnitt aufgelöst. Diese nach Kreisbogen gekrümmten Stäbe werden von radial gestellten durchbrochenen Sprossen durchsetzt. Durch diese trapezförmigen Öffnungen wird die volle Ansichtfläche des Bogens von 10,5 qm auf rund 5 qm reduziert, und es kann jeder Bogen als eine 40 Millimeter starke durchbrochene Platte angesehen werden, deren volle Ansichtfläche etwa 5,5 qm beträgt. — Es ist ohne weiteres klar, daß dieses System, in welchem die eigentlichen tragenden Teile nicht klar zum Ausdruck gebracht sind, seine konstruktiven Mängel hat und eine Materialverschwendung vorhanden ist.

Außer dem bereits erwähnten Schlußbalken im Scheitel der Brücke bildet eine weitere Querverbindung der Brückenbelag, der aus gußeisernen 36 Millimeter starken, 500 Millimeter breiten und 5,60 Meter langen Abdeckplatten besteht, mit denen die obere Gurtung ihrer ganzen Länge nach belegt ist. An der Unterseite dieser Deckplatten, entsprechend der Entfernung der Bogenträger, sind Knaggen angegossen, welche die oberen scharfen Kanten jeden Bogenträgers umfassen und das Ganze zusammenhalten. Siehe Abbildung 6. Ein weiterer Querverband ist in der unteren Gurtung vorgesehen und zwar sind an sämtlichen Kreuzungen der radialen Sprossen mit dem untersten Bogen, also sozusagen an den Knotenpunkten der unteren Gurtung, gußeiserne Traversen angeordnet, welche die radialen Sprossen klauenartig umfassen. Siehe Abbildung 7.

Außer diesen ursprünglichen Querverbindungen wurden nachträglich in späterer Zeit noch weitere Distanzbolzen angebracht, und zwar an sämtlichen Kreuzungsstellen der radialen Sprossen mit den beiden anderen Bogenstäben, wobei die ovalen Aussparungsfächer der radialen Sprossen benutzt wurden.

Die gußeisernen Abdeckplatten überragen die äußeren Bogenträger um je 10 Zentimeter an beiden Seiten. Vor den Enden der Platten liegt eine eiserne winkelförmige Stirnplatte, die einerseits dazu dient, das Unterflügelmaterial an den Seiten einzuschließen und andererseits Gelegenheit zur Befestigung des gußeisernen Geländeres zu geben.

Um für die rechnerische Untersuchung zuverlässige Grundlagen über die zulässige Beanspruchung des Eisenmaterials zu erhalten, wurde zunächst bei der Preussischen Bergwerks- und Hütten-A.-G., Hüttenamt Gleiwitz, der das Werk Malapane untersteht, Auskunft

eingeholt. Der von dieser Stelle eingegangene Bescheid stellte jedoch nur fest, daß es sich bei dem zur Brücke verwendeten Gußeisen um ein Holzkohlenroheisen handelt, dessen spezifisches Ge-



wicht kaum einen Unterschied aufweisen dürfte, dessen Zug-, Druck- und Biegezugfestigkeit aber erheblich höher liegt als bei unserem heutigen Gußeisen. Um nun genaue Festigkeitswerte zu erhalten, wurde sodann ein Bruchstück, das von einem stark beanspruchten Konstruktionsteil der Brücke stammte, dem metallurgischen Laboratorium der Technischen Hochschule zu Breslau, das unter Leitung von Herrn Professor Sauerwald steht, zur Untersuchung übergeben. Es wurde dabei festgestellt, daß die Zugbeanspruchungsgrenze des Eisenmaterials 2780 Kilogramm pro cm<sup>2</sup> beträgt, also wesentlich höher als bei unserem heutigen Gußeisen, das nur 1200 bis 1800 Kilogramm pro cm<sup>2</sup> aushält. Bei sechsfacher Sicherheit kann man also für das Eisenwerk der Brücke eine Zugbeanspruchung von 450 Kilogramm zugrunde legen und 900 Kilogramm für Druckbeanspruchung.

Diesen letzteren Werten entspricht bei den gewählten Dimensionen der Deckplatten ein 6 Tonnen Lastauto in der ungünstigsten Stellung, d. i. mit einem Hinterrad in der Mitte einer Deckplatte, was demnach als äußerste Belastung anzusehen ist. Hierbei wird angenommen, daß die Einzellast durch das Pflaster und Bettungsmaterial zur gleichmäßigen Verteilung gelangt. — Die an der Unterseite der Deckplatten vorgesehenen Doppelrippen (siehe Abbildung 6) sind für die jedenfalls beabsichtigte Erhöhung der Tragfähigkeit vollständig wirkungslos; sie würden nur dann einen Zweck haben, wenn sie auf der Oberseite der Platten angeordnet wären, weil dann die neutrale Achse eine günstigere Lage erhielte.

Für die Hauptträger ergibt die angestellte statische Untersuchung bei voller Belastung durch Menschengedräge oder bei Belastung durch einen 6 Tonnen Lastwagen und Menschengedräge einen vom Scheitel nach den Widerlagern hin verlaufenden Druck der Horizontalschubkraft von rd. 27 Tonnen, welcher von den drei Stäben jedes Bogenträgers von 40 mal 70 Millimeter Querschnitt bei einer Knicklänge von etwa 80 Zentimeter mit sechsfacher Sicherheit aufgenommen werden kann. Diese Sicherheit verringert sich selbstverständlich, wenn infolge von Defekten nicht alle drei Stäbe, sondern nur zwei Stäbe an der Aufnahme der Gesamlast partizipieren. Immerhin kann man es als einen Vorzug des gewählten Trägersystems bezeichnen, daß dasselbe selbst dann noch intakt bleibt, wenn dieser oder jener Stab des Trägers oder selbst mehrere davon Brüche aufweisen.

Zusammenfassend kann man also sagen, daß nach Vornahme einiger Reparaturen und Ergänzungen und bei Vermeidung höherer Belastung als der vorstehend angegebenen die alte Brücke noch weiter als benutzbar zu erachten ist. Ob allerdings die strikte Durchführung einer solcher Verkehrsbeschränkung auf einer offenen und stark beanspruchten Chaussee auf die Dauer sich ermöglichen läßt, erscheint immerhin zweifelhaft. Jedentfalls dürften bei der Weiterentwicklung des Lastautoverkehrs und der Autostraßen die Tage der Brücke wohl gezählt sein. Dann aber ist der Zeitpunkt gekommen, wo eine schützende Hand sich dieses alten ehrwürdigen Bauwerks annehmen muß, denn unter keinen Umständen darf doch ein solches Objekt unter dem Hammer eines Altseisenhändlers zertrümmert werden.

Vielleicht nimmt sich die Technische Hochschule in Breslau dieses interessanten schlesischen Bauwerks an und gewährt ihm in einem seiner Höfe ein Unterkunftsplätzchen oder aber die Stadt Breslau läßt die Brücke im Scheiniger Park, wo schon eine alte Schrotholzkirche Unterkunft gefunden hat, über irgend einem Wasserarm wieder zur Aufstellung bringen. Sollten aber diese beiden Stellen versagen, dann wird sicherlich das Deutsche Museum in München unter der bewährten Führung des ewig jungen Ingenieurs Exzellenz



**Vortrag Schmitthener in Breslau.** Herr Professor Schmitthener aus Stuttgart, der sich auf der Herreise stark erkältet hatte, aber trotzdem gewillt war, seinen von allen Fachkreisen mit Spannung erwarteten Vortrag: „Vom neuen Bauen“ zu halten, mußte leider doch den Vortrag im letzten Augenblick absagen, da die Verschlimmerung seines Zustandes die Aufnahme in das Krankenhaus notwendig machte. Sobald Professor Schmitthener genesen ist, wird der Vortrag stattfinden. Die gelösten Karten, die übrigens fast ausverkauft waren, behalten ihre Gültigkeit. Die weiteren Mitteilungen über Tag und Stunde des Vortrages erfolgen durch Anzeige in der Zeitung.

### Wettbewerb

**Danzig.** Die Danziger Siedlungs-Genossenschaft und Sparbank m. b. H. schreibt unter Danziger Architekten einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen zur Bebauung eines Geländes an der Weinbergstraße mit Kleinwohnungen aus. Die Unterlagen sind im Geschäftszimmer der Genossenschaft Langfuhr, Posadowskyweg Nr. 59, gegen Entrichtung von 5 G. zu erhalten. Einlieferungsfrist ist der 18. März 1929.

**Dresden.** Einen Wettbewerb zum Ankauf von Plastiken schreibt die Akademie der bildenden Künste zu Dresden aus. Die plastischen Darstellungen sollen den Sportgedanken wiedergeben und sind bis zum 23. März d. J. einzureichen. Bedingungen durch die Akademie.

**Simbach (Inn).** Die Deutsche Heraklith A.-G. zu Simbach (Inn) schreibt einen Wettbewerb zur Erlangung geeigneter Entwürfe von Einzelgaragen in Heraklithbauweise aus. Zugelassen sind alle reichsdeutschen und österreichischen Architekten, Ingenieure, Bautechniker und Bauschlosser. An Preisen sind ausgesetzt: 1. Preis = 2000 RM., 2. Preis = 1000 RM., 3. Preis = 500 RM. Für Ankäufe stehen 500 RM. zur Verfügung. Verlangt werden Grundrisse, Quer- und Längsschnitt, Ansichten 1:20 und Konstruktionsdetails 1:5. Blattgröße der Entwürfe muß DINormat sein. Einlieferungsfrist ist der 1. April 1929. Preisrichter sind die Herren: Arch. Prof. Albin Müller, Darmstadt; Landesbaurat Dipl.-Ing. Fritz München, Präsident des Allgemeinen Deutschen Automobil-Klubs; Ing. K. Erdmann, Generaldirektor, Simbach (Inn).

### Wettbewerbsergebnis

**Leipzig.** In dem von der Aktiengesellschaft für Hans- und Grundbesitz ausgeschriebenen Wettbewerb zur Gewinnung von Vorentwürfen für die Aufschließung und Bebauung des Geländes nördlich am Taucher Weg in Leipzig-Gohlis erhielten den 1. Preis: Prof. Paul Mebes und Reg.-Baumeister Paul Emmerich (Mitarbeiter Dipl.-Ing. Baum), Berlin; den 2. Preis: Arch. Karl Fritz Polland, Oetzsch-Markkleeberg/Leipzig; den 3. Preis: Architekt Johannes Koppe, Leipzig. Zum Ankauf wurden empfohlen die Entwürfe von den Brüdern Luckhardt und Alfons Anker, Berlin, von O. P. Burghardt, Leipzig, von Prof. Miesmann, Dresden, und den Architekten Bornmüller und Arzt, Leipzig. Die öffentliche Ausstellung der Entwürfe findet im Sitzungssaal des Bankhauses Krochir jr., Komm.-Ges. a. A., Leipzig, Goethestraße 2. II. Obergeschöb, in der Zeit vom 22. Februar bis 8. März 1929, täglich von 10—14 Uhr, statt.

### Wettbewerbswesen

**Eberfeld.** Wettbewerb für den Neubau der Städtischen Krankenanstalten in Eberfeld. Zugelassen werden alle im Deutschen Reich und in den abgetrennten Gebieten ansässigen selbständigen deutschen Architekten. Das Wort selbständig war in der Mitteilung der ausschreibenden Stelle versehenlich vergessen.

### Schulnachrichten

**Altherrenschait der staatlichen Baugewerkschule Görlitz.** Vom 7.—10. Juni 1929 findet in Görlitz die Reichstagung des deutschen Bauschulbundes statt. Dieser Bund schließt die Absolventen aller deutschen Bau- und Baugewerkschulen zusammen. Die Tagung soll zu einer großen Kundgebung für den deutschen Bauschulbund und das gesamte Bauwesen werden und die Ziele und Bestrebungen des Bundes in die Öffentlichkeit tragen. Die Altherrenschait Görlitz verbindet mit dieser Reichstagung eine große Wiedersehensfeier ihrer Mitglieder aus Anlaß des 35 jährigen Jubiläums der Görlitzer Baugewerkschule. Um nun allen Kollegen Einladungsprogramm und alle sonstigen Drucksachen für diese Tagung zu-

stellen zu können, müssen wir alle und richtige Anschriften haben, und bitten daher um Angabe der Anschriften derjenigen ehemaligen Görlitzer Baugewerkschüler, deren Adressen wir noch nicht besitzen. Werbematerial stellen wir gern zur Verfügung. Zum weiteren Ausbau der Tagung veranstalten wir an den Tagen vom 7.—14. Juni in allen Räumen unserer schönen großen Stadthalle eine fachgewerbliche Ausstellung der gesamten Bauindustrie und aller dem Bauhandwerk verwandten Gewerbe. Zweifellos dürfte diese Ausstellung, welche von mindestens 150—200 Firmen beschickt werden soll, weiteste Kreise interessieren, und nicht nur auf Fachleute, sondern die gesamte Bevölkerung und alle Tagungs Teilnehmer aus ganz Deutschland einen Reiz ausüben. Wir fordern daher die gesamte Bauindustrie auf, diese Ausstellung zu beschicken. Anmeldungen mit Angabe der gewünschten Fläche und alle Anfragen und Anschriften sind bis 15. März an Herrn H. Piltz, techn. Reichsb.-Ober-Inspektor, Görlitz, Mittelstraße 33, zu senden.

**Ausbildung von Betontechnikern.** Seit dem 11. April 1928 wird an der Staatl. Baugewerkschule Sletzin die Sonderklasse für Beton- und Eisenbetonbau betrieben, die zur Ausbildung von Absolventen anerkannter Baugewerkschulen zu Spezialtechnikern des Beton- und Eisenbetonbaues bestimmt ist. Der Unterricht erstreckt sich auf Mathematik, Statik, Theorie des Eisenbetonbaues, Anwendung des Eisenbetonbaus in Wohnhochbau, Ingenieurhochbau, Brückenbau, Wasserbau, Grundbau, Straßenbau und Städt. Tiefbau, Baustoffprüfung und Baubetriebslehre. Mit den Vorträgen sind Übungen verbunden. Ein gut und neuzeitlich eingerichtetes Laboratorium für die Baustoffprüfungen ist vorhanden. --- Die Unterrichtsdauer erstreckt sich auf 1 Schulhalbjahr mit 36 Wochenstunden. Das Sommerhalbjahr beginnt am 3. April und endet am 10. August 1929. Durch die Direktion können Absolventen der Sonderklasse Technikerstellen nachgewiesen werden.

**Coburg.** Die Staatliche Bauschule Coburg beginnt ihren Sommerunterricht im Vorkursus und dem zweiten und vierten Hochbau- und Tiefbaukursus am 4. März 1929. Die Coburger Vorkurse werden besonders empfohlen, da die mathematischen Kenntnisse der Schüler ohne höhere Vorschule meistens für die Ansprüche der Schule nicht ausreichen.

**Leipzig.** Der Unterricht im Sommerhalbjahr 1929 beginnt bei der Staatsbauschule Leipzig am 2. April ds. Js. Anmeldungen sind bis zum 28. Februar im Schulgebäude, Kaiserin-Augusta-Straße 32, zu bewirken.

### Meisterprüfungen

**Breslau.** Vor der Handwerkskammer in Breslau bestanden die Meisterprüfung im Mauerhandwerk: Bauunternehmer Hans Michuo, Goschwitz, Kr. Groß-Wartenberg; Bauführer Wilhelm Kurzdium, Breslau.

**Frankfurt a. O.** Vor der Handwerkskammer in Frankfurt a. O. bestanden die Meisterprüfung im Mauerhandwerk: Fritz Päsler, Topper; Willi Kremer, Reppen; Martin Gurach, Stentsch; Otto Klepsch, Müllrose; Karl Schmidt, Forst.

### Jubiläen

**Heutlen O.S.** Am 1. Februar ds. Js. beging Stadtbaumeister Hans Polotzek das Jubiläum seiner 25 jährigen Tätigkeit beim Stadtbaumeutehen.

**Chemnitz.** Stadtbaumeister Max Schöne feierte sein 25 jähriges Dienstjubiläum bei der Entwässerungsabteilung des Tiefbauamtes.

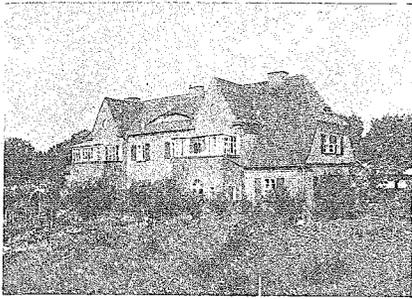
**Leipzig.** Am 1. Februar d. J. heging die weithin bekannte Firma Friedrich Emil Stoye, Baugeschäft für Hoch-, Tief- und Eisenbetonbau in Leipzig ihr 25 jähriges Jubiläum. Alleiner Inhaber ist der Gründer des Geschäftes, Baumeister Stoye.

**Meiningen.** Stadtbauninspektor Ros feierte sein 25 jähriges Dienstjubiläum. Er ist seit 1904 im technischen Dienst der Stadt, leitete zuerst das Hochbauamt und später die Tiefbauabteilung.

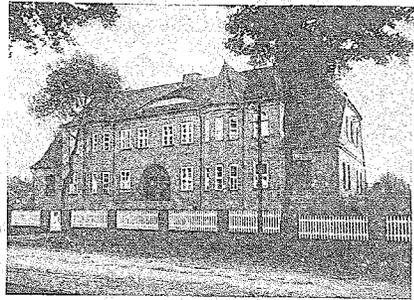
**Nordhausen.** Zimmermeister Wilhelm Beatus feiert das 60 jährige Bestehen seines Geschäftes. Er selbst ist seit 31 Jahren Inhaber der Firma.

### Persönliches

**Erlurt.** Herr Ortomar Vollrath, Seniorchef der Firma O. Vollrath, Komm.-Ges., Bauwaren-Großhandlung, feierte seinen 70. Geburtstag.



Haus Krüger & Kieß, Falkenburg Pom., Arch Franz Hermann jun., Falkenburg Pom.



**Flatow** (Grenzma.) Regierungsbaumeister Schmidtman, der derzeitige Geschäftsführer der Kreisiedlungsgesellschaft Flatow, ist als technischer Direktor an die Provinzielle Wohnungsfürsorgegesellschaft Münster i. W. berufen. Sein Posten bei der Kreisiedlungsgesellschaft soll nicht wieder besetzt werden, er soll zunächst vom Kreisbaumeister in Nebenamte mitverwaltet werden.

### Todesfälle

**Breslau.** Am 13. Februar verstarb Herr Brunnenbaumeister Alexander Taubitz.

**Breslau.** Am 13. Februar starb Herr Zimmermeister Paul Kanter.

**Crimmitschau.** Baumeister Luis Thomas, Gründer der Baufirma A. L. Thomas, starb im Alter von 93 Jahren.

**Danzig.** Am 11. Februar entschlief Herr Baumeister Otto Schmidt im Alter von 70 Jahren, der Ehrenvorsitzende des Verbandes Danziger Architekten.

**Döbeln.** Ober-Baurat i. R. Paul Noack verstarb im 78. Lebensjahre. Er war als Regierungs- und Bauinspektor bei den Landbauämtern Chemnitz, Dresden, Zwickau, Pirna und Annaberg tätig. Von 1898 bis 1919 stand er den Straßen- und Wasserbauämtern Schwarzenberg und Döbeln vor.

**Dresden.** Im 56. Lebensjahre verschied der Baugewerke Herr Reinhard Löwe.

**Königsberg** in Pr. Im Alter von 64 Jahren verstarb Herr Regierungsbauspektor W. Rogaischat, welcher lange Jahre im Schloßbau- und Universitätsbauamt tätig war.

**Plauen** i. Vogtl. Baumeister Luis Linke, Geschäftsführer der Theumaer Plattenbrüche A.-G. und gerichtlicher Bausachverständiger, ist Mitte der sechziger Jahre gestorben.

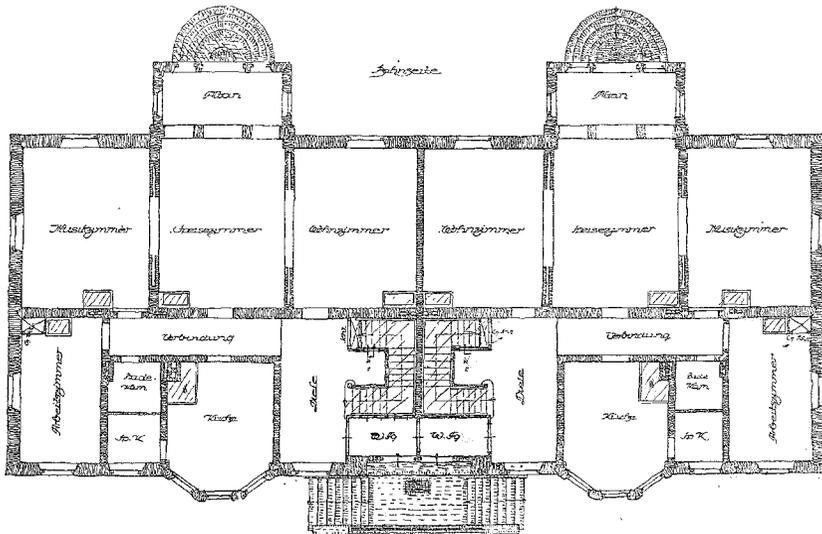
**Werdau.** Nach längerer Krankheit verschied Stadtbaudirektor i. R. Robert Müller im Alter von 68 Jahren.

**Zwickau.** Im Februar verstarb der Bauinspektor Herr Bernhard Mühler.

### Bücherschau

Alle Fachbücher, auch die hier angezeigten, sind durch unseren Verlag zu beziehen „**Volkswirtschaftspolitik**“, herausgegeben von Oberlandesgerichtsrat C. Schaeffer, Band 17 der Grundrisse des privaten und öffentlichen Rechts, sowie der Volkswirtschaftslehre. 15.-20. durchgesehene und ergänzte Auflage. Verlag: C. L. Hirschfeld, 1929, Leipzig. Preis 4,50 RM.

Die Neuauflage des schon immer bei Studierenden und Beamten in bestem Ansehen stehenden Werkes wird nicht allein von seinen bisherigen Freunden begrüßt werden. Der in die Neuauflage neue



Grundriß Haus Krüger & Kieß, Falkenburg Pom.

