

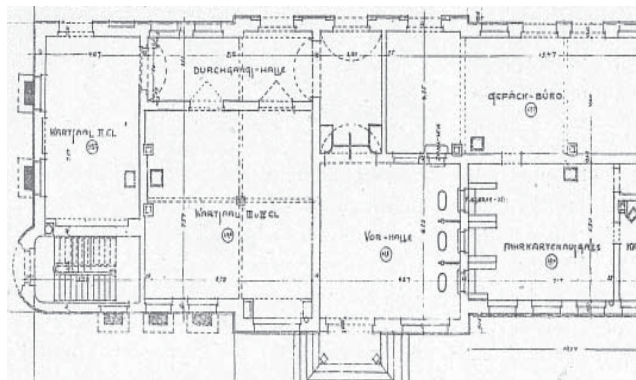
Denkmalpflegerische Belange im Zusammenhang mit dem Ausbau des Wartesaals des Bahnhofs Balingen.

Der im Jahr 2011 fertig gestellte Bahnhof der Großen Kreisstadt Balingen ist in seinen mehr als 100 Jahren mehreren Nutzungsänderungen unterworfen worden. Aus einer Ausgabe der Bauzeitung für Württemberg / Baden / Hessen / Elsass / Lothringen vom 6. Januar 1912 sind Beschreibungen des Zustandes zum Zeitpunkt der Eröffnung vorhanden. Sie ist dieser Abhandlung in seiner vollen Länge beigelegt.

Zu Beginn war der jetzt großzügig erscheinende rechteckige Warteraum mit ca 70m² in mehrere Teilbereiche aufgeteilt.

Die vordere Hälfte zur Bahnhofstrassenseite war die Schalterhalle, an dessen nördliche Seite sich drei Verkaufsschalter anschlossen, an denen Fahrkarten verkauft wurden.

Nach dem Kartenkauf ging man auf der linken Seite durch einen Durchgang, der entweder direkt zum Bahnsteig führte, oder dem sich nach links noch einmal ein Durchgang anschloss, der in die eigentlichen Warthallen der I. und II. Klasse (an der Südseite des Gebäudes), oder an den Wartesaal der III, oder IV. Klasse anschloss.



Der Boden war mit einem roten Terrazzobelag mit 33 mal 35 cm ausgestattet, der eingelegte weiße Würfel aufwies. Spätestens im Jahr 1962 ist dieser Belag durch den heutigen Belag aus schwarzen Terrazzofliesen im Format 40 mal 40 cm ausgetauscht worden, als die drei Teilräume zu einem großen Raum verbunden worden sind.

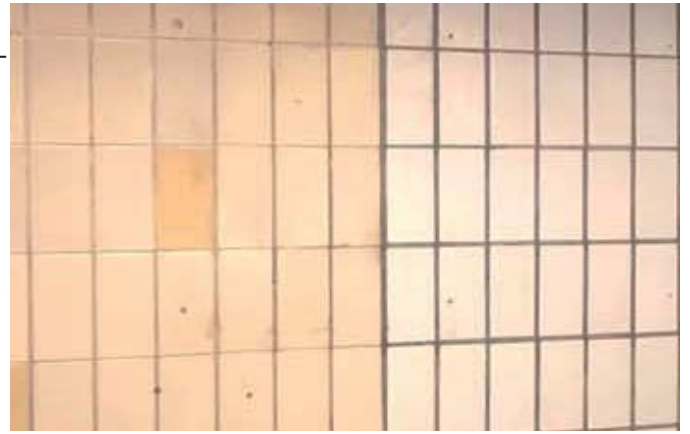
gestattet. Die Schalterhalle sowie die Durchgänge zum Bahnsteig und zu den Wartesälen zeigen einen kräftig roten Bodenbelag aus 33/35 cm großen Terrazzoplatten mit eingelegten weißen Würfeln, die in den Gängen einen Wandfries, in der Schalterhalle ein die ganze Fläche einnehmendes Muster bilden. Die Wände der eben genannten Räume sind bis auf eine Höhe von 2,10 m mit durchschnittlich 30/40 cm großen Sandsteinplatten aus den Plochinger Liasbrüchen verkleidet, die vermöge ihrer durch Sägen und Schleifen noch gesteigerten Lebhaftigkeit der Oberfläche marmorartige Musterung aufweisen. Die oberhalb dieser Steinverkleidung übrigbleibenden Wandflächen sowie die Decken sind mit dunkelockerfarbigem Rauhputz versehen. Die Decke der Schalterhalle ist als Plandecke mit Kassettierung, die der Gänge als Gewölbe in Rabitz ausgeführt. Die zu diesen Räumen

heutiger 40 mal 40 cm-Belag



Bei dieser Umbaumaßnahme sind auch die Sandsteinplatten an den Wänden entfernt worden und gegen die glasierten Elfenbein-farbigen Wandfliesen im Format 11,5 mal 24 cm ausgetauscht worden.

Da diese Fliesen sehr stark beschädigt sind werden sie im Rahmen der Baumassnahmen mit einem Verputz versehen, der einen antsprechend passenden Farbanstrich erhält.



Die quadratischen Deckenelemente sind modifiziert und dabei das innere Quadrat geschlossen worden.

Photo aus Bauzeitschrift 1912



Die Decke wird lediglich mit einem anderen Anstrich versehen und bekommt eine zeitgemäße Beleuchtung

aktueller Zustand



Die historischen Türen wurden nach Auskunft einer Bewohnerin des Bahnhofs (seit 1964) in den 60-er Jahren ausgetauscht, In der Zeit danach wurden die vorhandenen Scheiben gegen eine Zweischeibenverglasung ersetzt.

Die ausgesuchte Modellreihe des Plattformaufzuges ist mit seinen geringen Außenmaßen von 129 mal 159 cm der geringste bauliche Eingriff in den Wartesaal, der wie bereits ausgeführt, innerhalb der letzten Jahrzehnte so grundlegend umgestaltet wurde, dass nur noch die Kassetierung der Decke an den ursprünglichen Zustand erinnert.

Bei der Baugenehmigung für den ersten Hotelabschnitt wurde der Antrag auf Befreiung von der Schaffung von Barrierefreiheit positiv beschieden. Allerdings mit dem Hinweis, dass in einem folgenden Bauabschnitt die Barrierefreiheit mit dem Einbau eines Personenaufzuges nachgeholt werden muss.

Mit dem vorliegenden Antrag wird dies nun umgesetzt.

Auf der vorhandenen Geschossdecke des Wartesaales ist der Aufbau eines Aufzuges aus statischen Gründen unmöglich, da die Bodendecke (ohne Kontakt mit dem darunter liegenden Boden) nicht die erforderliche Standsicherheit aufweist.

Mit der Unterkellerung des Wartesaales wird die nötige Voraussetzung geschaffen, um neben dem zusätzlich geschaffenen Platz auch den notwendigen Sockel für den Aufzug herzustellen. Darüber hinaus wird durch die geschaffene Verbindung von Süd und Nordkeller eine brandschutztechnisch gewünschte Fluchtmöglichkeit in die jeweils andere Gebäudehälfte geschaffen.

BAUZEITUNG

FÜR WÜRTTEMBERG BADEN · HESSEN · EL- SASS · LOTHRINGEN.

Inhalt: Der Neubau des Bahnhofempfangsgebäudes in Balingen. — Fahrlässigkeit bei Aufstellung von Bauplanken. — Zur Lage der Bauaspiranten in Hessen. — Vereinsmitteilungen. — Kleine Mitteilungen. — Personalien. — Bücher. — Briefkasten. — Zur gefl. Beachtung!

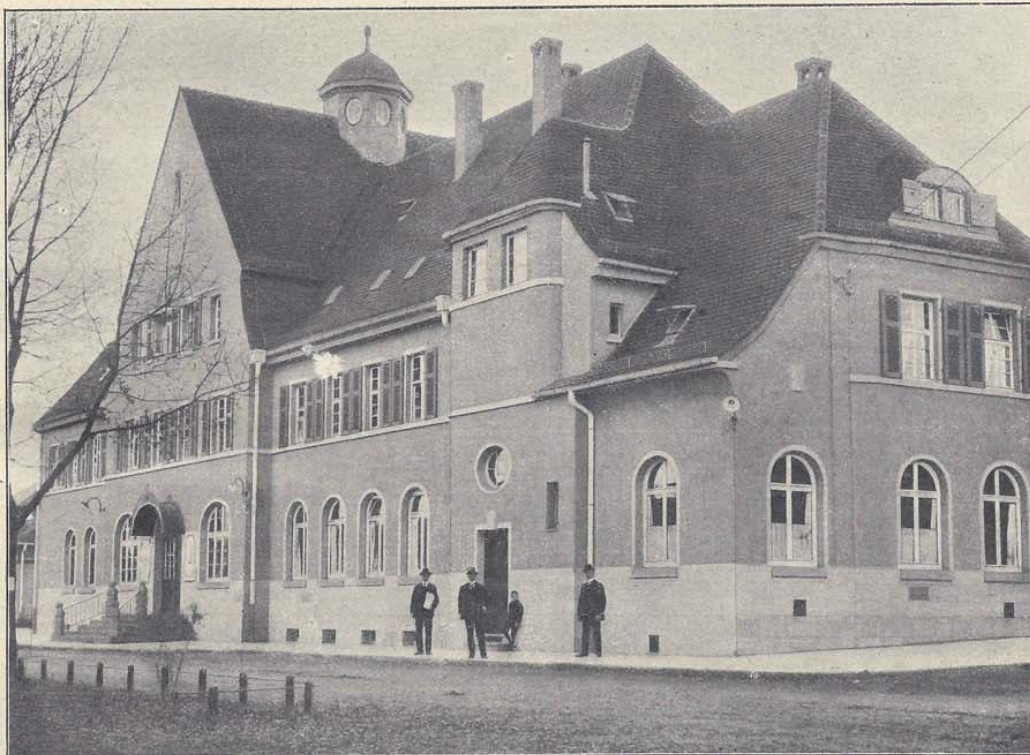
Alle Rechte vorbehalten.

Der Neubau des Bahnhofempfangsgebäudes in Balingen

Architekt: Abteilungingenieur W. Fuchs

Am 25. Oktober v. J. wurde die Nebenbahn Balingen—Schömberg dem Verkehr übergeben. Die Erstellung dieser Bahn bot der Württ. Eisenbahnverwaltung die willkommene Gelegenheit, den Balingern einen alten Herzens-

Gebäude besitzt eine Gesamtlänge von rund 42 m und eine größte Breite von 12,50 m. Es zerfällt in drei Gebäudeteile: einen zweigeschossigen Langbau, geteilt durch einen dreigeschossigen Quergiebelbau, und einen der nörd-



Bahnhofgebäude Balingen

Ansicht gegen die Stadt von Norden

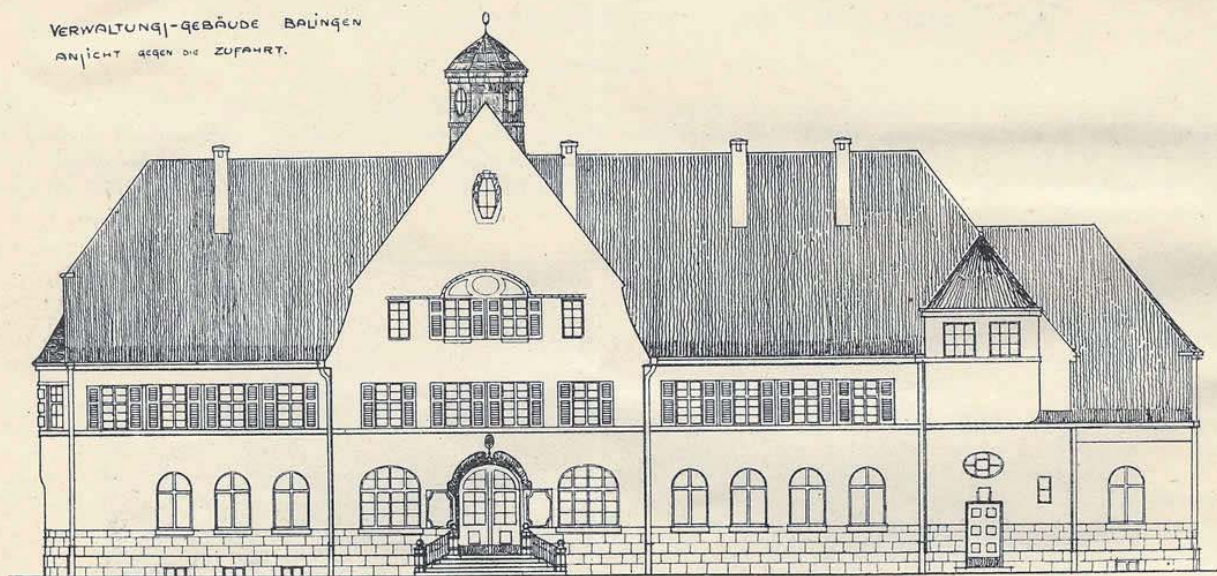
wunsch zu erfüllen, den Wunsch nach einem neuen Empfangsgebäude. Nun war das alte provisorische Gebäude für Publikum und Dienst wirklich zu eng geworden, und daß seine äußere Erscheinung den heutigen Ansprüchen an den Bahnhof einer Oberamtsstadt nicht mehr entsprach, mag gern zugegeben werden.

Das in einem Abstand von 9,25 m bzw. 9 m von der ersten Gleisachse und parallel zu dieser errichtete neue

lichen Schmalseite vorgelagerten eingeschossigen Anbau. Der Querbau ist als solcher schon im Grundriß durch starkes Vortreten der Fluchten vorbereitet und gekennzeichnet. Die Reihenfolge und Größenbemessung der Räume ergab sich aus betriebstechnischen Erwägungen. Im Erdgeschoß bildet den Mittelpunkt der Raumgruppen die geräumige Schalterhalle; sie dient vor allem zur Aufnahme von drei Schaltern für Fahrkartenabgabe so-

wie einen Zahlschalter und einen Aufgabeschalter für Expreßgut und Gepäck. In der Achse des Haupteingangs, an der gegenüberliegenden Wand, befindet sich eine breite Pforte, die nach der Schalterhalle zu durch die dort angeordnete Sperre abgeschlossen ist. Nachdem man diese passiert, gelangt man durch einen kurzen, zirka 3,5 m breiten Gang zur Haupttüre nach dem Bahnsteig. Vorher öffnet sich jedoch nach links die Wand dieses Ganges nach einem schmälern Gang, an dem sich einerseits die Türen zum Wartsaal III. und IV. Klasse, andererseits ein weiterer Ausgang zum Bahnsteig und geradeaus die Tür zum Wartsaal I. und II. Klasse befinden. Rechts der Schalterhalle sind die Diensträume — Fahrkartenausgabe, Kassierzimmer, Gepäckbureau, Fahrdienst- und Vorstandszimmer — untergebracht. Zu dem Obergeschoß und Dachstock führen zwei an den Enden der Langflügel angeordnete Treppen. Das Obergeschoß enthält zwei fünfzimmerige Wohnungen für den

und -ausgänge von der Stadt zu den Gleisen befinden. Es ist also eine auch der inneren Bedeutung entsprechende Stelle, an der sich diese Dominante über die andern Bauteile erhebt. Als Gegengewicht gegen die schwere Masse des Giebels sind zwei Unterbetonungen an den beiden Enden der zweigeschossigen Bauteile angebracht in Gestalt von erkerartig ausgebauten Treppenhäusern. Auf eine reizvolle Ausbildung der der Stadt zugekehrten Schmalseite des Baus wurde besonderer Wert gelegt und deshalb dem hier befindlichen Treppenerker eine reichere Ausschmückung durch Meißel und Farbe zuteil. Im übrigen sind Schmuckformen sehr sparsam verwendet worden und nur da, wo sie die besondere Bedeutung eines Bauteils zum Ausdruck bringen sollen. So an den Haupteingängen auf Stadt- und Bahnseite und in den Giebelfeldern des Querbaus. Die verschiedenartige Ausbildung der Giebel des Querbaus hat seinen Grund darin, daß auf der Bahnseite das anscheinende Bahnsteigdach



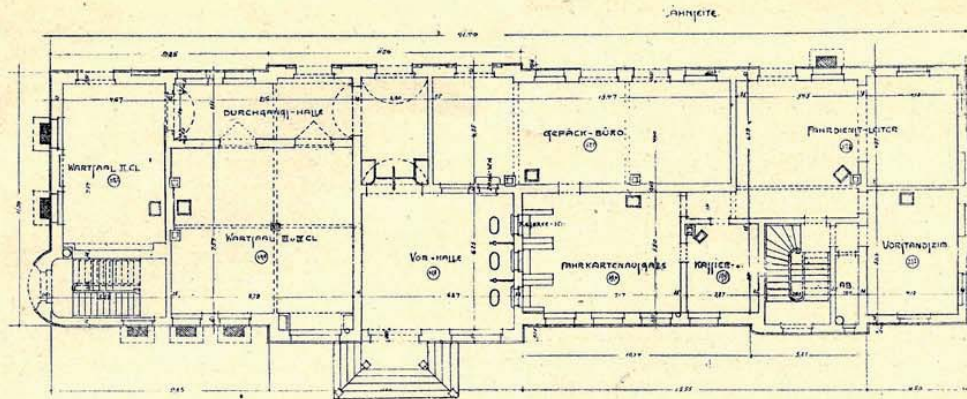
Bahnhofgebäude Balingen

Bahnhofverwalter und den Bahnmeister, außerdem zwei Diensträume für den Bahnmeister. In dem ausgebauten Dachgeschoß befinden sich zwei Wohnungen für Unterbeamte sowie die erforderliche Anzahl von Kammern und Waschtrockenplätzen. Das Gebäude ist nur so weit unterkellert, als es die Unterbringung der notwendigen Wirtschaftsräume wie Keller, Holzlager und Waschküche erheischte.

Bei kleineren Bahnhofgebäuden bildet für die Entwicklung des Aufbaus eine besondere Schwierigkeit der Umstand, daß die für Publikum und Dienst erforderlichen Räume eine ziemlich größere Grundfläche beanspruchen als die darüber unterzubringenden Wohnungen. Die notwendige Folge hiervon ist die Anordnung eingeschossiger Bauteile. Die so entstehende Verschiedenheit der Geschößzahl bildet aber eine Hauptgefahr für die Ruhe und Geschlossenheit der Gesamterscheinung, eine der Hauptforderungen der heutigen Baukunst. Diese Gefahr hier zu umgehen, machte sich der Architekt zur vornehmsten Aufgabe. Als beherrschender Bauteil ist der mit seiner Längsachse quer zur Gleisachse gestellte Giebelbau gedacht. Und diese Längsachse ist zugleich die Verkehrsachse des Baus, in der sich die Hauptein-

die von ihm beschattete Erdgeschoßwand für die Gesamtwirkung des Giebels ausschaltet.

Die Gründung des Gebäudes bot keine Schwierigkeiten. Die Grundmauern wurden betoniert, die Keller mit Bruchsteinen ummauert und in Ziegelsteinen überwölbt. Die aufgehenden Wände sind in Ziegelsteinen gemauert, die Außenmauern verputzt — grauer Rauputz, vertikal gescheibt — unter Verwendung von hellgrauem Kunststein für den Sockel und die Architekturglieder. Das mit naturroten Biberschwänzen gedeckte Doppeldach bringt eine kräftige Note unter die übrigen diskreten Farben des Baus. Die äußeren Anstriche sind folgende: Jalousieklappläden des Obergeschosses und des Dachstocks violett-grau; sämtliches Fensterholz weiß, ebenso die Dachrinnen und Abfallrohre, beide mit dunkelgrau gestrichenen Halteisen; die Türen dunkelviolett mit weißen Fenstersprossen und ebensolcher Vergitterung. Die ornamentalen Füllungen in der Leibung des südlichen Treppenhauseingangs sowie über den Mittelfestern des stadtseitigen Giebels sind in dunkelockerfarbigen Tönen gehalten. Die Dächer wurden, wie oben erwähnt, mit Biberschwänzen gedeckt. Auch die Kehlen sind mit Ziegeln rund ausgedeckt, dagegen ist der Dachreiter und



Bahnhofgebäude Balingen

Grundriß vom Erdgeschoß

das Dach des südlichen Treppenhauses mit Kupfer verkleidet. Ebenso besteht aus starkem Kupferblech die Verdachung über der Freitreppe des Haupteingangs.

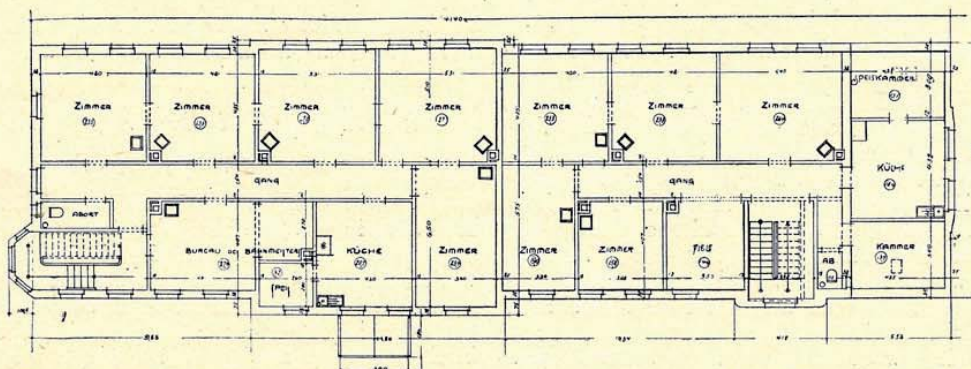
Die Decken des Gebäudes sind über dem Keller- geschoß als Betondecken zwischen T-Trägern, über dem Erdgeschoß als Hohlsteinmassivdecken nach dem System Secura und über dem Obergeschoß und Dachstock als Holzbalkendecken ausgeführt. Wie das Aeußere, so ist auch das Innere des Gebäudes in einfachen Formen gehalten und nur einige bevorzugte Räume wie Schalter- halle und Wartsaal I. und II. Klasse etwas reicher aus- gestattet. Die Schalterhalle sowie die Durchgänge zum Bahnsteig und zu den Wartesaalen zeigen einen kräftig roten Bodenbelag aus 33/35 cm großen Terrazzoplatten mit eingelegten weißen Würfeln, die in den Gängen einen Wandfries, in der Schalterhalle ein die ganze Fläche einnehmendes Muster bilden. Die Wände der eben- genannten Räume sind bis auf eine Höhe von 2,10 m mit durchschnittlich 30/40 cm großen Sandsteinplatten aus den Plochinger Liasbrüchen verkleidet, die vermöge ihrer durch Sägen und Schleifen noch gesteigerten Lebhaftig- keit der Oberfläche marmorartige Musterung aufweisen. Die oberhalb dieser Steinverkleidung übrigbleibenden Wandflächen sowie die Decken sind mit dunkelocker- farbigem Rauhputz versehen. Die Decke der Schalter- halle ist als Plandecke mit Kassettierung, die der Gänge als Gewölbe in Rabitz ausgeführt. Die zu diesen Räumen führenden Türen sind inwendig in dunkelvioletten Tönen deckend gestrichen.

Die Wartsäle sind auf Brüstungshöhe mit Holztafe- rung versehen, die im Wartsaal III. und IV. Klasse dunkelbraun lasiert und glänzend lackiert, im Wartsaal I. und II. Klasse krapprot lasiert und matt lackiert ist. In letzterem Raum sind außerdem die Füllungen mit doppelten weißgelben Fasen versehen.

In beiden Wartsälen wurden die Bänke fest einge- baut, eine Anordnung, die gegenüber der losen Aufstel- lung zweierlei Vorteile aufweist: einmal die Ersparnis an Holzäferung, die durch die Rücklehne der Bänke ersetzt wird, und zweitens das geordnetere und woh- lichere Aussehen des Raumes. Wände und Decken der Wartsäle sind mit durch Gelb oder Grau gebrochen weißer Kaseinfarbe gestrichen. Während die Decke des Wart- saals III. und IV. Klasse eine vollständig glatte Ober- fläche besitzt, ist die des Wartsaals I. und II. Klasse mit einem schwach reliefierten geometrischen Muster ver- sehen. Zur Anbringung der Fahrpläne und Bekannt- machungen dienen sowohl in der Schalterhalle und den Durchgängen als in den Wartsälen durch Holzrahmen begrenzte Felder.

Die Fußböden der Diensträume bestehen aus Kurz- riemen von Pitchpineholz in Asphalt verlegt, die der Wartsäle aus australischen Hartholzkurzriemen, während in den Wohnungen Langriemen aus Pitchpine und in einigen besseren Zimmern Linoleum auf Estrich verlegt sind. Das vom Architekten entworfene Mobiliar der Wartsäle ist wie das übrige Holzwerk des betreffenden Raumes gestrichen. Das den Vorräten der Eisenbahn- verwaltung entnommene Mobiliar der Diensträume ist gleichfalls zu den Räumen passend gestrichen. Zur Be- heizung des ganzen Gebäudes wurde aus Sparsamkeits- rücksichten Ofenheizung gewählt. Für den Wartsaal I. und II. Klasse wurde vom K. Hüttenwerk ein Ofen nach Zeichnungen des Architekten angefertigt, während im Wartsaal III. und IV. Klasse das von Prof. Theodor Fischer stammende Modell verwendet ist.

Die künstliche Beleuchtung sämtlicher Räume erfolgt durch elektrisches Licht. Die Beleuchtungskörper für Schalterhalle und Wartsaal I. und II. Klasse wurden nach Zeichnung von einer Stuttgarter Spezialfirma ge-



Bahnhofgebäude Balingen

Grundriß vom ersten Stock

fertigt. Endlich darf wohl noch ein dekorativer Schmuck im Wartsaal I. und II. Klasse angeführt werden: Als Supraporte über der Türe zum Durchgang sehen wir ein die charakteristischen Reize der Gegend, den Lochen und den Schafsberg, darstellendes Gemälde, das gleichfalls von der Hand des Architekten stammt.

Als nicht zu verachtendes Moment für die Gesamtwirkung der Bauanlagen wurde die Gestaltung ihrer Umgebung betrachtet. Zwischen Hauptgebäude und Abortgebäude bleibt nach Abzug des für die Rampe notwendigen Raumes ein Platz von zirka 100 qm übrig, der sonst gerne zum Abstellen und Ablegen von allerlei Gerümpel benutzt wird und dann einen recht unschönen Anblick darbietet. Hier wurde versucht, durch Anpflanzung, Aufstellung eines vorher an anderer Stelle befindlichen Brunnens und einiger Sitzbänke für den Sommer den angenehmsten Warteraum zu schaffen und zugleich

Steinhauerarbeiten: Gebr. Schweizer-Balingen; Zimmerarbeiten und Treppen: Joh. Steinle jr.-Balingen; Massivdecken (Secura): Schütte & Co.-Stuttgart; Dachdeckerarbeiten: Clemens & Decker-Tübingen; Gipsarbeiten: Gottfried Fritz - Tübingen; Riemenböden: Möbelfabrik F. Munz-Tübingen; Schreinerarbeiten: Hebrunk & Wolf-Balingen; Glaserarbeiten: Albert Flatt-Balingen; Schmiede- und Schlosserarbeiten: Karl Widmann-Balingen; Flaschnerarbeiten: Gühring & Jetter-Balingen; Guß- und Walzeisen: Karl Brucklacher-Balingen; Eiserne Rolläden: Leins & Cie.-Stuttgart; Anstricharbeiten: Karl Storch-Balingen; Tapezierarbeiten: Hasis, Sting & Schneider-Balingen; Blitzableiter: Otto Vötter-Stuttgart; Vordach: Kunstflascherei K. Wörner-Stuttgart; Hafnerarbeiten: Frey & Geiger-Balingen; Hauswasserleitung: K. Rehfuß-Balingen; Beleuchtungseinrichtung: W. Kraut-Balingen; Beleuchtungskörper: Stotz- & Schlee-Stuttgart; Kunst-



Bahnhofgebäude Balingen

Bahnsteig

— mittels geradlinig geschnittener Buchshecken — eine ästhetische Verbindung zwischen den beiden Bauten herzustellen. Auf dem Bahnhofplatz selbst sind symmetrisch zur Achse des Haupteingangs zwei Rasenbeete und auf ihnen je zwei Bäume angepflanzt, die, einmal großgewachsen, zusammen mit dem Giebel des Querbaus und diesen zwischen sich lassend, ein reizvolles Teilbild ergeben dürften.

Der Neubau des Verwaltungsgebäudes beanspruchte eine Bauzeit von 15 Monaten. Die Baukosten des Verwaltungsgebäudes belaufen sich (einschließlich Bahnsteigdach) nach dem Uberschlag auf rund 100 000 M.

Die Aufstellung und architektonische Durchbildung des Entwurfs erfolgte im Hochbautechnischen Bureau der K. Generaldirektion durch Abteilungsingenieur W. Fuchs, von demselben wurde auch die künstlerische Leitung der Ausführung besorgt, während die technische Ausführung Sache der Bahnbausektion Balingen war.

Die Bauarbeiten waren nachfolgenden Unternehmern und Lieferanten übertragen: Grab-, Beton-, Maurer- und

steine: Max Buck-Ehingen a. D.; Fußboden- und Wandverkleidung mit Steinzeugplatten: H. Breunings Nachf.-Stuttgart; Wandverkleidung der Vorhalle mit Liassteinen: Lieferung: Hubers Nachfolger-Plochingen, Sägen und Anbringen: Marmorwerke Horb a. N.; Schalterfenster: Heinrich Storck-Stuttgart; Bahnsteigsperrre: Gebr. Link-Balingen; Linoleumfußböden: J. W. Judä-Balingen.

Fahrlässigkeit bei Aufstellung von Bauplanken

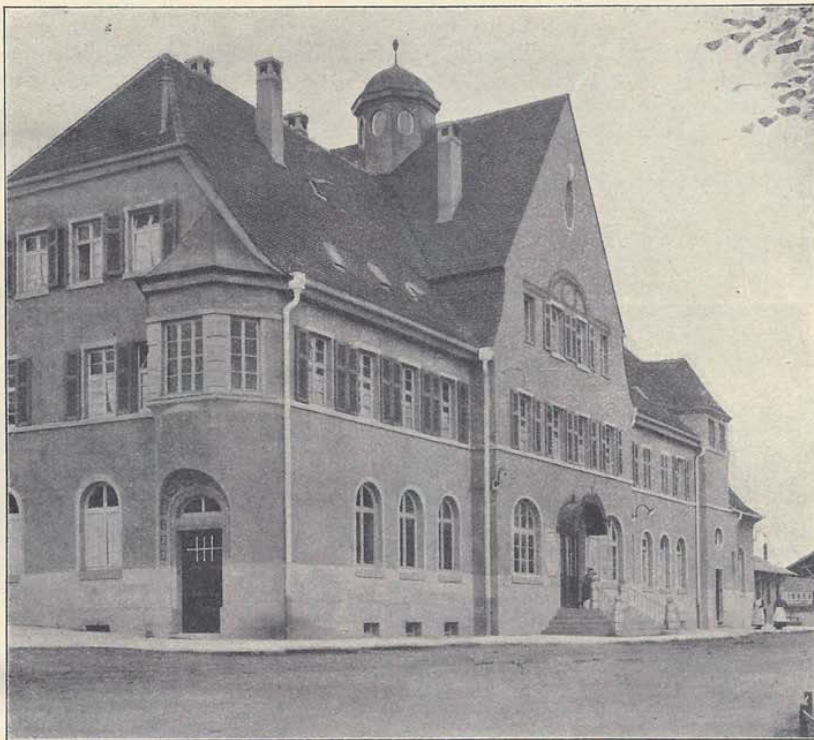
sk. Ein wohl alle Bauunternehmer interessierender Rechtsstreit wurde dieser Tage vor dem Reichsgericht verhandelt. Dieses hob nämlich ein Urteil auf, das einen Polier für nicht schadensersatzpflichtig für eine Verletzung durch eine umfallende Bauplanke erklärte. Die Sachlage ist folgende: Auf einem Neubau in Gelsenkirchen wollten zwei Arbeiter das bewegliche, 3—4 m lange und 2 m hohe Stück einer Bauplanke, das morgens

herausgenommen wurde, nach Schluß der Arbeit hineinsetzen, als der Polier sie aufforderte, erst die Straße zu kehren. Nachdem sie dies getan hatten, setzten sie die Planke nur flüchtig ein. Infolge des herrschenden Sturmes fiel sie später um und traf eine Passantin. Diese, eine Frau K., klagte nun gegen den Bauunternehmer auf Schadensersatz, wurde aber abgewiesen. Dann klagte sie gegen den Polier R. als denjenigen, der das lockere Einsetzen der Planke dadurch veranlaßt habe, daß er die beiden Arbeiter bei der Arbeit „störte“. Sie stützte sich dabei auch auf § 22 der polizeilichen Bauvorschriften für Gelsenkirchen, wonach Aufstellen von Baumaterialien auf dem Bürgersteig verboten ist. Sie forderte Schadensersatz und Geldrente, weil sie nicht mehr im Geschäft tätig sein könne. Die erste Instanz, das Landgericht Essen, wies die Klage ab. Auch das Berufungsgericht, Oberlandesgericht Hamm, erkannte auf Abweisung unter

nicht gegeben, weil die Aufstellung der Planke einer allgemein geduldeten Uebung der Gelsenkirchener Unternehmer entspreche. Die Klägerin legte gegen das Urteil Revision beim Reichsgericht ein, der auch stattgegeben wurde. Das Urteil der Vorinstanz wurde aufgehoben und zurückverwiesen, weil nicht genügend geprüft sei, ob nicht darin eine Fahrlässigkeit liege, daß Beklagter die Gewalt des Sturmes, dem die Planke geradezu ein Windfang gewesen sei, nicht berücksichtigt habe.

Zur Lage der Bauaspiranten in Hessen

Unter Bezugnahme auf den vor einiger Zeit ergangenen Entscheid der Bürgermeisterei Gießen in der Angelegenheit des Bauaspiranten Petzinger, betreffend Invalidenversicherung der Bauaspiranten während ihrer Tätigkeit



Bahnhofgebäude Balingen

Teilansicht gegen die Stadt

folgender Begründung: Der Anspruch der Klägerin stütze sich auf § 823 BGB., weil Beklagter die Arbeiter gestört habe. Es käme hier nur die Frage in Betracht, ob Fahrlässigkeit vorliege. Dies sei aber zu verneinen. Wenn der Beklagte auch die selbständige Bauleitung habe, könne doch seine Kontrollpflicht nicht so weit gehen, daß er jede einzelne Verrichtung überwachen muß, zumal wenn sie wie hier keine besondere Sachkenntnis erfordere. Selbst bei einer Unterbrechung der Arbeiter durch Erteilung des Auftrages habe er doch nicht damit rechnen können, daß die Arbeiter es an der erforderlichen Sorgfalt fehlen lassen würden. Er konnte nicht annehmen, daß der Sturm den Bauzaun umwerfen würde. Der Fehler mußte schon beim Aufstellen gemacht worden sein. Jedenfalls habe dies zusammen mit dem Sturm das Umkippen der Planke verursacht. Die Aufstellung sei aber nicht grob fehlerhaft. Ein Verschulden der Arbeiter sei nicht nachgewiesen. Auch nach § 831 BGB. sei keine Haftpflicht begründet, weil die Arbeiter erwiesen tüchtig waren. Ein Verstoß gegen die Baupolizeiordnung sei

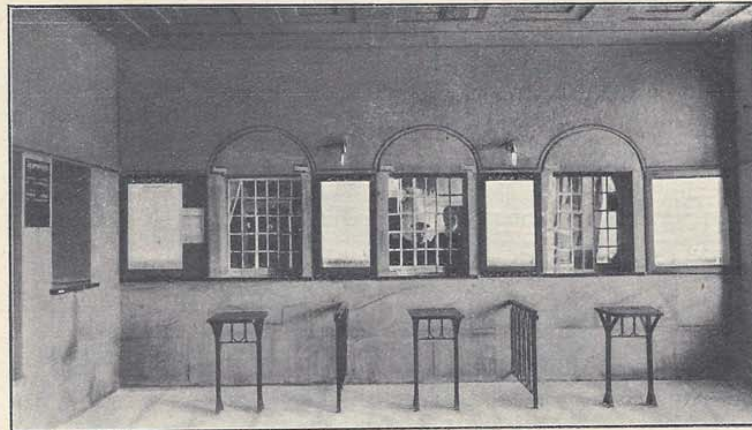
im hessischen Staatsdienste, bringt der Hessische Techniker-Verband seinen Mitgliedern folgendes zur Kenntnis:

In dieser Streitsache zwischen dem Vorstände der Landesversicherungsanstalt Großherzogtum Hessen einerseits und dem Großh. Hessischen Ministerium der Finanzen, Abteilung für Bauwesen, sowie dem Bauaspiranten H. Petzinger in Gießen andererseits über dessen Versicherungspflicht hat das Reichsversicherungsamt auf Grund des § 155 Abs. 1 Schlußsatz des Invalidenversicherungsgesetzes beschlossen:

„Unter Aufhebung der Entscheidung der Bürgermeisterei Gießen vom 22. Dezember 1910 wird Petzinger während der ganzen Zeit seiner Tätigkeit im hessischen Staatsdienste für versicherungspflichtig erklärt und die Nachverwendung von Beitragsmarken für vier Jahre zurück für zulässig erachtet.“

Aus der Begründung entnehmen wir hier das Wesentlichste, um ein Bild über die Lage der Bauaspiranten, von berufener Hand gezeichnet, zu geben.

„Das genannte Ministerium hat beantragt, die Ver-



Bahnhofgebäude Balingen

Schalterhalle

sicherungspflicht vom 1. April 1907 ab, dem Tage des Inkrafttretens der Vorschriften über das gesetzliche Wohnungsgeld, anzuerkennen, während P. sich während der ganzen Zeit seiner Beschäftigung im hessischen Staatsdienst für versicherungspflichtig hält.

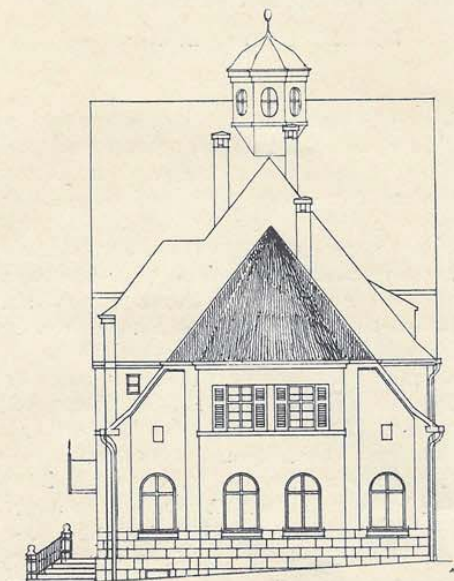
Das Reichsversicherungsamt hat noch Ermittlungen angestellt über die Beamteneigenschaft des P., über seine Tätigkeit als Bauaspirant sowie über die Anstellungsverhältnisse der Bauaspiranten überhaupt, durch Anfrage bei dem Großh. Hessischen Ministerium der Finanzen.

Nach der Auskunft des Großh. Ministeriums üben die Bauaspiranten, wenn sie im staatlichen Dienst stehen, öffentlich-rechtliche Funktionen aus. Sie stehen alsdann unter der Disziplinargewalt des Staates und fallen unter das Gesetz über die Disziplinarverhältnisse der nicht richterlichen hessischen Staatsbeamten.

Zu prüfen bleibt, ob und wann dem P. während seiner Beschäftigungszeit als Bauaspirant im hessischen Staatsdienste im Sinne des § 5 Abs. 1 des Invalidenversicherungsgesetzes eine Anwartschaft auf Pension gewährleistet gewesen ist. Da bei P. besondere Verhältnisse nicht vorliegen, so ist dieser Prüfung die tatsächliche Gestaltung der Anstellungsverhältnisse der gesamten Beamtenklasse, der er angehörte, zugrunde zu legen. In dieser Hinsicht haben aber die Erörterungen ergeben, daß von den seit dem Jahre 1890 geprüften und im

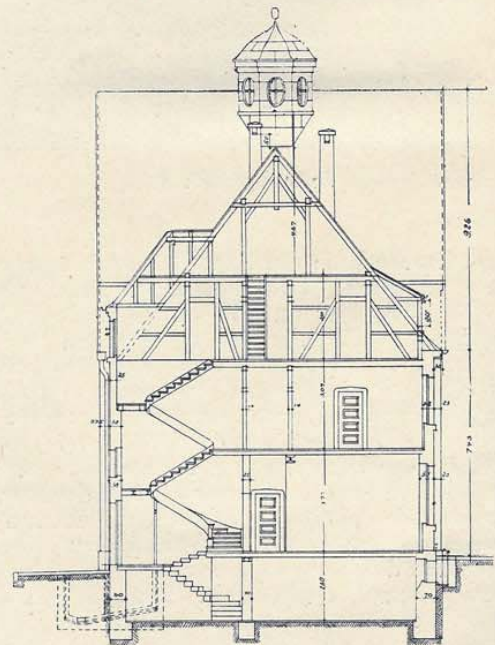
Staatsdienst überhaupt jemals verwendeten Bauaspiranten nur etwa ein Drittel, darunter keiner unter neun-, manche erst nach fast dreizehnjähriger Wartezeit im Staatsdienst angestellt worden ist. Die Voraussetzung der Befreiung von der Versicherungspflicht, daß die Einberufung zum Staatsdienste bei der ganz überwiegenden Mehrzahl der Bauaspiranten den Uebergang zu einer mit Ruhegehalt verbundenen staatlichen Anstellung gebildet habe, ist sonach nicht erfüllt. Es kann deshalb auch nicht angenommen werden, daß für die fragliche Beamtenklasse eine Anwartschaft auf Pension im Sinne des § 5 Abs. 1 des Invalidenversicherungsgesetzes während des Bestehens der Invalidenversicherung gewährleistet gewesen sei. Aus diesen Gründen ist der Vorentcheidung darin nicht beizutreten, daß P. die Anwartschaft auf Pension erst mit der Kündigung am 28. Dezember 1909 verloren habe. Er hat sie vielmehr seit seinem Eintritt in den hessischen Staatsdienst nie besessen.“

In diesem letzten Satz liegt der Schwerpunkt der ganzen Bauaspirantenfrage und ihrer Schäden und Mängel.



Bahnhof Balingen

Verwaltungsgebäude



Bahnhof Balingen

Verwaltungsgebäude

Schnitt A : B