



# DEUTSCHE BAUZEITUNG

55. JAHRGANG. N<sup>o</sup> 24. BERLIN, DEN 26. MAERZ 1921.

\* \* \* \* HERAUSGEBER: DR.-ING. h. c. ALBERT HOFMANN. \* \* \* \*  
Alle Rechte vorbehalten. Für nicht verlangte Beiträge keine Gewähr.

## Die Erweiterung von Paris.

### I. Paris und seine Umwallung.

Von Geh. Regierungsrat Wernecke in Berlin-Zehlendorf.



er in der ersten Hälfte des vergangenen Jahres entschiedene städtebauliche Wettbewerb zur Gewinnung von Plänen für die Erweiterung von Paris lenkt die Aufmerksamkeit der Kreise, die an der neuzeitlichen Entwicklung der Großstädte Anteil nehmen, wieder auf die Hauptstadt Frankreichs. In der Tat

spielen sich zurzeit dort Vorgänge auf städtebaulichem Gebiet ab, die Beachtung verdienen, und es sei deshalb über Paris Einiges aus seiner Baugeschichte und über die Entwicklung, die diese Stadt voraussichtlich in der nächsten Zeit nehmen wird, an Hand französischer Quellen berichtet.

Die bauliche Entwicklung von Paris ist von jeher wesentlich dadurch beeinflusst worden, daß es befestigt war. Schon um 1180 wurde eine mit Zinnen und Türmen versehene Mauer angelegt; sie umschloß ein 252<sup>ha</sup> großes Eirund, dessen große, von Nord nach Süd gerichtete

Achse etwa 2,1<sup>km</sup>, dessen kleine Achse etwa 1,6<sup>km</sup> lang war. Außer der Stadt-Insel in der Seine gehörten zur damaligen Stadt auch schon Flächen auf beiden Ufern des Flusses. Schon in jener Zeit ließ sich aber eine Ausdehnung der Stadt über ihre Mauern hinaus nicht aufhalten, und bis 1370 hatten sich große Vorstädte, namentlich auf dem rechten Flußufer, entwickelt. Etienne-Marcel, der als Aeltester der Kaufmannschaft zugleich Oberbürgermeister von Paris war, beschloß, sie einzuverleiben und ließ auf dem rechten Ufer eine neue Mauer bauen, die sie umschloß; auf dem linken Ufer ließ er nur einen Graben jenseits der alten Mauer anlegen. Die Fläche „intra muros“ wurde dadurch recht erheblich, nämlich auf 439<sup>ha</sup> vergrößert. Im Anfang des 17. Jahrhunderts wurde der Festungswall auf dem rechten Seine-Ufer noch nach Westen vorgeschoben, sodaß die dort neu entstandenen Stadtviertel nunmehr ebenfalls innerhalb der befestigten Fläche lagen.

Unter Ludwig XIV. plante Vauban eine neue Befestigung von Paris, er drang aber mit seinem Entwurf nicht durch, im Gegenteil: die alten Mauern wurden sogar abgetragen. An ihre Stelle trat als Stadtgrenze eine

## Schinkelfest des Architekten-Vereins zu Berlin.

(Vortrag des Reichsverkehrs-Ministers Dr.-Ing. h. c. Gröner über: „Bau und Betrieb der Eisenbahnen im Krieg“.)



ür die Festsitzung des Vereins am diesjährigen Schinkelfest am 13. März, die sich, wie üblich, in einen Jahresbericht des Vorsitzenden, Ministerialdirektor a. D. Dörner, die Preisverteilung an die Schinkelsieger und den Festvortrag gliederte, war der große Sitzungssaal

des Potsdamer Hauptbahnhofes zur Verfügung gestellt, der für die starke Beteiligung kaum Platz bot. Ihm schloß sich ein zwangloses Zusammensein in der Klausur des Künstlerhauses an.

Aus dem Jahresbericht geht hervor, daß im Verein trotz der Ungunst der Zeit, die auf dem Bau nach ja besonders stark lastet, die Zahl der Mitglieder mit 2688 noch immer eine recht stattliche geblieben ist. Die Beteiligung am Schinkel-Wettbewerb war nur eine schwache. Die Wasserbauaufgabe „Entwurf zur Kreuzung der Havel bei Berlin durch eine Straße bei Gatow“ fand keine, die Hochbauaufgabe „Entwurf zu einem Volks- und Heimat-Museum“ und die Aufgabe aus dem Gebiet des Eisenbahnwesens „Südliche Umgehungslinie am Blankenheimer Tunnel“ fanden nur je eine Bearbeitung. Beiden Verfassern, den Reg.-Bfhrn. W i k-

kop in Frankfurt a. M., und Blankenhorn in Kassel konnte die Schinkel-Plakette verliehen werden.

Der Festvortrag des Chefs des Feldeisenbahnwesens während des Weltkrieges, jetzigen Reichsverkehrs-Ministers Dr.-Ing. h. c. Gröner gab ein scharf umrissenes Bild von der hohen Bedeutung und Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen im Krieg in baulicher und betriebstechnischer Hinsicht, das durch Beigabe zahlreicher Lichtbilder über bemerkenswerte Wiederherstellungs- und Neubauten von Eisenbahnbrücken während des Krieges in seinen Einzelheiten noch weiter ausgeführt wurde. Wir entnehmen den interessanten Ausführungen folgenden Gedankengang:

Masse und Technik sind die beiden Faktoren, welche die moderne Kriegführung beherrschen, das ist zu unserem Schaden zu Anfang des Weltkrieges nicht genügend beherrigt worden. Ohne Hilfe der Technik kann die Masse nicht in Wirksamkeit treten und einen der wichtigsten Zweige der Technik für die Kriegführung bildeten die Eisenbahnen, die eine ganz andere Bedeutung gewonnen haben, als im Krieg 1870/71. Damals spielten sie zur Bewegung der Truppenmassen nur beim Aufmarsch eine entsprechende Rolle, dann aber wurden sie in der Hauptsache nur noch zur Versorgung des Heeres von rückwärts und aus der Heimat benutzt. Im Weltkrieg sind die Eisenbahnen dagegen zum Bewegungsapparat der Massenheere geworden, bei jeder



Ringstraße, die heute noch erhalten ist. Ihrem Zug folgt im Allgemeinen die „Enceinte“, die 1784 unter Ludwig XVI. geschaffen wurde, die aber keine Befestigungslinie, sondern eine von zahlreichen Toren durchbrochene Zollgrenze war. Sie umschloß eine Fläche von 3370 ha. Die Generalpächter der Zölle hatten nämlich vom König die Erlaubnis erlangt, Paris mit einer Mauer zu umgeben, um die Erhebung der Zölle zu erleichtern. Einige der diesem Zweck an den Zollstellen dienende Häuser sind heute noch erhalten. Diese Mauer erregte in Paris große Unzufriedenheit und gab Anlaß zu dem Wortspiel: „Le mur murant Paris rend Paris murmurant“.

Paris war jetzt eine offene Stadt. Seine zweimalige Besetzung durch die verbündeten Heere in den Jahren 1814 und 1815 lenkte die allgemeine Aufmerksamkeit auf das Bedenkliche dieser Lage. Mit der Frage der Landesverteidigung wurde insbesondere die der Befestigung von Paris erwogen. Sie schien umso nötiger, als der Wiener Kongreß Frankreich gezwungen hatte, seine Ostgrenze unbefestigt zu lassen; eine verlorene Schlacht bei Mons oder bei Koblenz, sagte damals Chateaubriand, wird innerhalb acht Tagen die Folge haben, daß die feindliche Kavallerie vor den Mauern von Paris erscheint. Wie recht er hatte, haben die Ereignisse in den ersten Monaten des Weltkrieges gezeigt. 1820 sprach der Ausschuß für die allgemeine Verteidigung des Königreiches sich für die Befestigung von Paris aus. Die Ansichten, wie die Hauptstadt zu befestigen sei, waren aber geteilt; man dachte an Außenwerke in der Umgebung mit flüchtigen Befestigungen, die zu ihrer Verbindung erst bei Bedarf angelegt werden sollten, was von anderer Seite für bedenklich gehalten wurde. Die Frage ruhte bis 1830, wo sich der Befestigungs-Ausschuß für eine ganz Paris umschließende Festungsmauer aussprach. Die Regierung ließ in den Jahren 1830—1832 zwei befestigte Lager zum Schutz von Paris bei Noisy-le-Sec und bei Saint-Denis anlegen. Die Abgeordneten verweigerten jedoch die Mittel zur Fortsetzung dieser Arbeiten, nicht weil sie sie mißbilligt hätten, sondern weil sie an Stelle der alljährlich von der Regierung vorgelegten Pläne einen Gesamtplan sehen wollten, sodaß die Mittel zur Durchführung der Arbeiten nicht von Jahr zu Jahr, sondern im Ganzen zu genehmigen wären. Infolgedessen trat eine Stockung in der Ausführung der Arbeiten ein. Ein im Jahr 1836 eingesetzter Ausschuß sprach sich 1839 dahin aus, daß

Paris mit einer Mauer umgeben werden müsse, die so hoch sei, daß sie vom Feind nicht erklettert werden könne, und so stark, daß sie nur mit schwerer Belagerungs-Artillerie zu zerstören sei. An geeigneten Stellen solle sie mit Bastionen verstärkt sein. Außerhalb dieser Mauer, namentlich auf dem rechten Ufer der Seine, sollten eine Anzahl von Außenwerken angelegt werden. 1840 wurde der endgültige Plan für die Befestigung von Paris festgestellt; er umfaßte eine ganz Paris umschließende, fortlaufende Festungsmauer von 10 m Höhe. Die innerhalb dieser Mauer gelegene Fläche, das jetzige Paris, ist 7802 ha groß und erstreckt sich auf 12 km in der Richtung von Ost nach West und 9 km von Nord nach Süd. Die Arbeiten, die hierzu auszuführen waren, wurden als dringlich und zum öffentlichen Nutzen dienend bezeichnet; dem Kriegsministerium wurden 6 000 000 Franken, dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten 7 000 000 Franken zur Vorbereitung der Ausführung zur Verfügung gestellt. Die Befestigungs-Anlagen wurden im Ganzen auf 140 000 000 Franken veranschlagt; beide Kammern bewilligten diesen Betrag. Die Arbeiten wurden alsbald in Angriff genommen und 1849 beendet. Von den Kosten entfielen 54,3 Millionen auf die Umwallung von Paris, 59,6 Millionen auf die Forts und strategischen Straßen, 17,6 Millionen auf den Grunderwerb und der Rest auf allgemeine Unkosten.

Bei der Umwandlung von Paris zu einem befestigten Lager hatte man sich von dem Gedanken leiten lassen, daß ein geschlagenes Heer sich dort so weit würde erholen können, daß es wieder zum Angriff vorgehen könne. Die Ereignisse des Jahres 1870/71 zeigten, daß diese Hoffnung unbegründet war. Trotzdem wurde die Befestigung von Paris beibehalten und 1874 sogar durch weitere vorgeschobene Forts verstärkt, um dem Einfluß der weittragenden Geschütze zu begegnen.

Inzwischen erstreckte Paris, dessen Vorstädte sich immer mehr ausdehnten, in seinen Mauern. Schon 1872 war die Beseitigung der Befestigung angeregt worden; 1882 wurde die Angelegenheit zum ersten Mal im Stadtrat und im Generalrat des Seine-Departements zur Sprache gebracht, und sie hat beide Körperschaften seitdem beständig beschäftigt. Unter dem Druck der öffentlichen Meinung knüpfte die Regierung Verhandlungen mit der Stadt Paris an, die aber zunächst zu keinem Ergebnis führten. Die Heeres-Verwaltung glaubte damals, nicht auf die Umwallung ganz verzich-

Operation, jeder Schlacht waren sie von Bedeutung. Neben der alten Aufgabe fiel ihnen die Truppenbewegung von Kriegsschauplatz zu Kriegsschauplatz, von Flügel zu Flügel, bis in die Schlacht hinein zu. Das erforderte natürlich ganz anderen Apparat und eine ganz andere Organisation als früher.

Die besonderen technischen Aufgaben, die dabei zu leisten waren, sind die Wiederherstellung zerstörter Bahnen mit Brücken, Tunneln und Bahnhöfen, z. T. auch die Erbauung neuer Strecken und die Steigerung der Leistungsfähigkeit auf das höchste denkbare Maß. Zur Bewältigung dieser Aufgabe stand eine im Frieden gut geschulte Truppe zur Verfügung, die an Bau- und Betriebskompagnien und sonstigen Kräften 32 000 Mann umfaßte. Dazu wurden sofort Zivilbeamte der deutschen Eisenbahnen heran gezogen, bis Ende 1914 im Ganzen 33 500 Mann. Ersteren fiel namentlich der Bau, letzteren der Betrieb zu. Die Besetzung großer Gebiete in Feindesland, die immer weitere Ausdehnung auf neue Kriegsschauplätze stellte der Eisenbahn aber immer größere Aufgaben und machte die Heranziehung immer weiterer Kreise und die Schaffung einer immer mehr gegliederten Organisation notwendig, die schließlich 3 Zentral-Direktionen in Brüssel, Warschau und Bukarest umfaßte. Anfangs 1918 waren 108 000 Militärpersonen, 70 000 Zivilpersonen, 45 000 Gefangene und 219 000 Einwohner der besetzten Gebiete, zusammen 442 000 Mann im Eisenbahndienst tätig, und am Schluß des Krieges war die Zahl sogar auf 532 000 Mann gewachsen, was fast der Stärke unseres gesamten Feldheeres 1870/71 entspricht.

Als Mittel für den Bau und den Betrieb standen dem Heer für die eigentlichen Feldbahnen Lokomotiven, Gleise usw. zur Verfügung, dazu einiges wenige Material für Vollbahnen. Die Eisenbahntruppen besaßen außerdem einige Kriegsbrücken, die aber fast nicht zur Verwendung gekommen sind. Eiserne Träger und Holz in Balken und Pfählen waren die Hilfsmittel für den ersten Wiederaufbau zerstör-

ter Brücken. Die Betriebsmittel für die Vollbahnen mußten zum größten Teil aus Deutschland entnommen werden, ein Umstand, der sich in der Erschwerung der Verkehrsverhältnisse in der Heimat mehr und mehr fühlbar machte. Die Eisenbahntruppen waren selbst nur für den Feldbahndienst eingeübt, für den der Vollbahnen fehlte es ihnen an Erfahrung.

Um ihre Aufgaben leisten zu können, stand den Eisenbahntruppen ein trefflich geschultes Offizierkorps von aktiven und Reserve-Offizieren zur Verfügung, die gut zusammen arbeiteten. Namentlich letztere waren technisch ausgezeichnet geschult und beide vom Ehrgeiz beseelt, das Höchste zu leisten. So ist es möglich gewesen, auf dem Gebiet der Wiederherstellung Leistungen zu vollbringen, an die man im Frieden nicht gedacht hätte.

Dem Chef des Feldeisenbahnwesens war eine diktatorische Machtstellung übertragen; ihm stand ein anfangs sehr kleiner, später, als auf verschiedenen Kriegsschauplätzen gekämpft wurde, ein etwas größerer Stab zur Verfügung. Schon Ende 1914 wurde in Brüssel außerdem eine Verwaltungsstelle geschaffen, mit einem dem Eisenbahndienst entnommenen Präsidenten an der Spitze; später wurde dann daraus eine Militär-General-Direktion mit einer zivilen und einer militärischen Spitze.

Redner wendete sich nun den einzelnen Kriegsschauplätzen und den besonderen baulichen Aufgaben zu. Auf dem westlichen Kriegsschauplatz kamen 4 große Transportstrecken in Betracht, die für die Truppenbewegungen usw. eine wichtige Rolle spielten: Aachen—Löwen—Lüttich—Brüssel—Mons—Cambrai; Lüttich—Namür—Charleroi—St. Quentin—Tergnier; Luxemburg—Namür—Charleroi—St. Quentin; Dienenhofen—Sedan—Liart mit Verzweigung über Hirson nach Bussigny und Laon—Soissons; gegen Ende des Krieges kam dann noch als 5. die Linie Aachen—Visé—Tongern—Aerschot—Mecheln hinzu, nachdem die strategische Bahn Aachen—Tongern neu gebaut war. —

(Schluß folgt.)



ten zu können. Verwickelt wurden die dabei auftretenden Fragen noch durch das unbebaute Gelände, das, um freies Schußfeld zu sichern, in einer Breite von 250 m die Mauer umgibt. Auf diesem Gelände ruhte ein Bauverbot; es waren aber trotzdem gewisse Gebäude hier geduldet worden. Das ganze Gelände war in sehr verwahrlostem Zustand und bot einen häßlichen Anblick; die Beseitigung dieser Mißstände spielt eine wichtige Rolle bei der Entfestigung von Paris.

Die Verhandlungen zwischen der Stadt Paris und der Regierung zogen sich bis zum Jahr 1908 hin; da bot die letztere der Stadtverwaltung das Festungsgelände im Westen und Norden gegen einen Kaufpreis von 64 000 000 Franken an. Es erhob sich aber aus städtischen Kreisen gegen diesen Plan, der eine Aufteilung des Geländes in kleine Flurstücke vorsah, lebhafter Widerspruch, weil man fürchtete, das von der Heeresverwaltung frei gegebene Gelände werde planlos bebaut werden und der Luftgürtel, der die Stadt umgibt, werde auf alle Zeiten verloren gehen. Es wurde daher im Stadtrat beantragt, daß von der Regierung die Ueberweisung des Festungsgeländes im Ganzen an die Stadt und die Berechtigung zur Enteignung des Schußfeldes gefordert würde. Das Ziel war dabei die planmäßige Schaffung zusammenhängender Frei- und Grünflächen und von Prachtstraßen. Auch dieser Plan fand heftigen Widerstand, und es dauerte bis Ende 1909, ehe in der Angelegenheit ein Fortschritt zu verzeichnen war. Ein von der Stadt Paris eingesetzter Festungsausschuß erreichte durch seine Arbeiten, daß die Regierung und der Ausschuß für den Staatshaushalt sich den Ansichten der Stadtverwaltung über die Beseitigung der Festungswerke anschloß; es verging aber noch ein reichliches Jahr, bis Anfang 1911 der Oberste Kriegsrat dazu gebracht werden konnte, seinen Widerstand gegen die vollständige Entfestigung von Paris aufzugeben. Der Stadtrat von Paris verfolgte nun die Angelegenheit mit Eifer weiter und erreichte es, daß Ende Juni 1911 der Finanzminister einen Ausschuß, in dem die verschiedenen Ministerien vertreten waren, einsetzte, um das weitere Vorgehen in der Angelegenheit zu beraten. Der Ausschuß teilte sich in drei Unterausschüsse, denen er folgende Aufgaben zuwies: Der erste sollte diejenigen Flächen feststellen, die zur Verlegung der Pariser Kasernen — 42 an der Zahl — oder für sonstige Staatszwecke in der Hand des Staates bleiben sollten; der zweite sollte die Rechtsformen untersuchen, unter denen die Enteignung der militärischen Beschränkungen unterliegenden Flächen vor sich gehen sollte; auch sollte er Mittel und Wege finden, um die steuerlichen Interessen von Paris zu wahren, also die Erhebung des städtischen Eingangszolles zu gewährleisten; der dritte endlich sollte die bei Durchführung des Planes auftretenden Geldfragen beraten.

Die Arbeiten des Ausschusses führten 1912 zu zwei Abkommen: das erste betraf die Uebergabe der aufgelassenen Festungs-Anlagen und des Vorgeländes an die Stadt Paris, einschließlich der Regelung der Geldfrage, das zweite die Beseitigung einer Anzahl von militärischen Anlagen im Inneren der Stadt und deren Ersatz durch entsprechende Bauten auf dem durch Aufgabe der Befestigung frei werdenden Gelände. Eine Anzahl Sonderfragen, namentlich die der Errichtung eines Palastes für Pferde- und Landwirtschafts-Ausstellungen wurden noch durch Nachträge zu diesen Abkommen geregelt. Die Durchführung des Abkommens wurde durch den Krieg unterbrochen, aber nach Abschluß des Waffenstillstandes sind die Arbeiten alsbald wieder aufgenommen worden. Von besonderem Einfluß war dabei die Furcht vor der durch die Beendigung des Krieges hervorgerufenen Arbeitslosigkeit; die Abbruch der Festungswerke biete ausgezeichnete Gelegenheit zur Beschäftigung ungelerner Arbeiter in großer Zahl. Die Stadt Paris drang bei der Regierung darauf, daß die Genehmigung der gesetzgebenden Körperschaften zu den genannten Abkommen herbeigeführt und deren Durchführung durch Gesetz geregelt würde. Im März und April 1919 wurden die betreffenden Gesetzes-Vorlagen nach eingehender Beratung in beiden Kammern

angenommen. Das Gesetz wurde am 19. April 1919 veröffentlicht.

Das Gesetz vom 19. April 1919 ordnet die vollständige Beseitigung der Pariser Festungs-Werke an; sie soll allerdings nicht auf einmal, sondern nach und nach vorgenommen werden; das Kriegsministerium soll die jeweils abzutragenden Teile bezeichnen. Das gesamte Festungsgelände, die Bauwerke und deren Baustoffe gehen in ihrem damaligen Zustand in das Eigentum der Stadt Paris über. Ausgenommen von diesem Eigentums-Uebergang sind Flächen von insgesamt etwa 70 ha, die entweder bereits von staatlichen Gebäuden und Anlagen, Eisenbahnen und Kanälen in Anspruch genommen sind oder für sie freigehalten werden sollen. In den der Stadt zu überlassenden Flächen sind dagegen enthalten 46,43 ha der die Festungsanlagen verbindenden militärfiskalischen Straße. Insgesamt werden der Stadt Paris von den 444,06 ha, die die Festungsanlagen bedecken, 305,08 ha überwiesen. Die Stadt kann dieses Gelände nach Belieben in kleine Flurstücke einteilen und zu Preisen verkaufen, deren Festsetzung ihr überlassen ist. Die Abbruchs- und Erdarbeiten, sowie die Herstellung der nötigen Straßen fällt der Stadt Paris zur Last. Ein Viertel des Geländes muß für billige Wohnungen, namentlich für solche zur Unterbringung kinde-reicher Familien verwendet werden.

Das Festungs-Vorgelände bedeckt eine Fläche von 777,13 ha, von denen 496,26 ha in Privatbesitz sind. Zur Förderung der öffentlichen Gesundheitspflege soll das auf diesen Flächen ruhende Bauverbot trotz des Falles der Festungswerke auch nach dem neuen Gesetz grundsätzlich bestehen bleiben. Der Grund und Boden soll, ebenfalls in den Besitz der Stadt übergehend, im Wesentlichen zu Garten- und Parkanlagen, sowie Spielplätzen ausgenutzt werden. Von dem Zwang, als Freiflächen erhalten zu werden, sollen befreit sein: die bestehenden öffentlichen Schulen und Begräbnisplätze, die zu öffentlichen Zwecken verwendeten oder bestimmten Flächen, also öffentliche Straßen und Wege, der zur Erweiterung des Schlachthofes nötige Grund und Boden, das für Kanal-, Hafen- und Eisenbahn-Anlagen vorbehaltene Gelände, ferner der Exerzierplatz von Issy-les-Moulineux und 15 ha für den schon erwähnten Ausstellungs-Palast. Auf den frei zu haltenden Flächen dürfen keine Baulichkeiten außer solchen zur Beaufsichtigung und Bewirtschaftung der auf ihnen zu schaffenden Anlagen errichtet werden. Diese Gebäude dürfen höchstens ein Zwanzigstel der Fläche bedecken, und sollen im Wesentlichen an den Rändern der nach Paris führenden Straßen liegen.

Das im Privatbesitz befindliche Gelände des Festungs-Vorfeldes soll zu Gunsten und auf Kosten der Stadt Paris enteignet werden. Für das dabei zu beachtende Verfahren soll ein aus dem Jahr 1841 stammendes Enteignungs-Gesetz, allerdings mit einigen Abänderungen, die durch die spätere Gesetzgebung, zuletzt durch das Gesetz vom 19. April 1919, bedingt sind, maßgebend sein. Namentlich die letzteren Bestimmungen bedeuten einerseits manche Vereinfachung im Verfahren, andererseits sollen sie den Enteigneten weitgehende Sicherheit gewähren, daß ihnen eine angemessene Entschädigung zu Teil wird. Auch den Mietern und Pächtern soll eine Entschädigung zustehen, doch soll bei allen Entschädigungsfragen darauf Rücksicht genommen werden, daß ein Teil der im Vorgelände errichteten Gebäude gegen das Gesetz bestanden hat oder auf Grund widerruflicher Genehmigung errichtet war. Als Gegenstück zu der von der Stadt zu zahlenden Entschädigung ist letzterer ein Anspruch eingeräumt, von den Grundbesitzern, deren Gelände durch die Beseitigung der Festungsanlagen gewinnt, ihrerseits eine dem zukünftigen Mehrwert entsprechende Entschädigung zu fordern. Hiervon können die Grundstücke betroffen werden, die innerhalb 250 m Entfernung von den Festungswerken oder dem Vorgelände liegen. Der Mehrwert wird auf dieselbe Art wie die von der Stadt zu zahlenden Entschädigungen durch Sachverständige ermittelt, deren Schätzungen einem Ausschuß von sieben Mitgliedern zur Festsetzung vorgelegt werden.



Alle Kosten für die Durchführung des Gesetzes hat die Stadt Paris zu tragen, die auch den Kaufpreis — 100 000 000 Franken, an den Staat zu entrichten hat. Etwa entstehende Ueberschüsse sind dagegen zwischen Staat und Stadt zu teilen. Um die damit verbundenen Ausgaben zu decken, ist der Stadt Paris durch das Gesetz die Genehmigung erteilt worden, kurzfristige

Schuld-Verschreibungen auszugeben. Die Höhe dieser Schuld-Verschreibungen wird alljährlich, je nach dem Fortschritt der Arbeiten, im Jahreshaushalt festgesetzt. Alle Ausgaben und Einnahmen im Zusammenhang mit den Entfestigungs-Arbeiten und den Arbeiten zur Ausnutzung des dabei frei werdenden Geländes werden auf eine besondere Rechnung verbucht. — (Forts. folgt.)

### Vermischtes.

**Zum achtzigsten Geburtstag von Georg Hauberrisser.** In das begnadete Alter von 80 Jahren ist nunmehr auch der Altmeister der süddeutschen Gotik, Prof. Dr. Georg von Hauberrisser in München, am 19. März eingetreten. In Graz geboren und ein Schüler von Friedrich Schmidt, geht sein Ruhm zurück auf den glänzenden Sieg, den der 25-jährige Hauberrisser im Wettbewerb um Entwürfe für ein neues Rathaus in München 1866 errang. Er wurde mit der Ausführung betraut und es blieb von da ab München sein ständiger Wohnsitz. Was er hier und von hier aus in einem langen, arbeitsreichen Leben geschaffen, haben wir aus Anlaß seines 70. Geburtstages in No. 24 des Jahrganges 1911 dargestellt. Es ist ebenso vielseitig wie bedeutend. Die Stadt München hat „den vornehmen Repräsentanten der Architektur und monumentalen Baukunst, der neben anderen hervorragenden Werken auch das Münchener Rathaus geschaffen hat“, mit Beschluß vom 15. März 1921 zum Ehrenbürger ernannt. Möge dem Meister noch ein langer, sonniger Lebensabend beschieden sein. —

**Zum siebzigsten Geburtstag des Oberbauates Ludwig Eisenlohr in Stuttgart.** In der schönen schwäbischen Hauptstadt konnte in diesen Tagen der Architekt Oberbaurat Ludwig Eisenlohr unter warmer Anteilnahme seines großen Freundeskreises und der Öffentlichkeit die Feier seines siebzigsten Geburtstages begehen. Am 17. März 1851 in Nürtingen in Württemberg geboren, machte der Jubilar seine fachlichen Studien am damaligen Polytechnikum in Stuttgart unter Christian Leins, sowie an der kgl. Bauakademie in Berlin und verband sich nach dem Vorbild der großen Berliner Architekturfirmitäten mit dem Architekten Weigle zu der Firma Eisenlohr & Weigle, deren Aufstieg parallel lief mit dem Aufstieg des neuen Reiches. In weiteren Kreisen wurden die beiden Baukünstler bekannt durch ihre erfolgreiche Beteiligung am zweiten Wettbewerb des Jahres 1882 um Entwürfe für das Gebäude des deutschen Reichstages in Berlin, in welchem ihr Entwurf zum Ankauf gelangte, sowie 1885 durch ihre Beteiligung am Wettbewerb um das Reichsgerichtsgebäude für Leipzig, in dem ihr Entwurf den II. Preis errang. Ungemein zahlreich und vielseitig sind die Ausführungen der Firma im ganzen Land Württemberg und darüber hinaus gewesen, darunter als die bedeutendste in monumentaler Beziehung das Schiller-Museum in Marbach. Wohnhäuser, Geschäftshäuser, Rathäuser, Fabrikbauten, Schulen, Stiftungsbauten, Brückenbauten, kurzum fast das gesamte Gebiet der Hochbaukunst zu bearbeiten, war den beiden Baukünstlern vergönnt. Auch auf literarischem Gebiet betätigten sie sich durch Herausgabe der „Architektonischen Rundschau“. In voller Rüstigkeit überschreitet Eisenlohr, den der „Bund deutscher Architekten“ zum Ehrenmitglied ernannte, die Schwelle vom siebenten zum achten Lebens-Jahrzehnt; er denkt nicht daran, den Stift schon niederzulegen. —

**Oeffentliche Sitzung der preußischen Akademie des Bauwesens.** Nach siebenjähriger Pause hat die preußische Akademie des Bauwesens in Berlin wieder ihre öffentlichen Sitzungen aufgenommen, die jeweils am Geburtstag ihres Stifters, Kaiser Wilhelms I., am 22. März, stattfinden. In seiner Begrüßungs-Ansprache wies der Präsident, Ministerial-Direktor Sympher, auf das nunmehr 41-jährige Bestehen der Akademie hin. Den Vortrag der öffentlichen Sitzung hielt Ministerialdirektor a. D. Dörner über „Die Entwicklung des Verkehrs auf deutschen Wasserstraßen und Eisenbahnen“. Wir werden auf die Sitzung in ausführlicherem Bericht zurückkommen. —

**Ein neuer Stadtbaurat für Magdeburg.** Am 1. Juli 1920 ist der bisherige Stadtbaurat von Magdeburg, Geheimer Baurat Peters, der sich in langjähriger Tätigkeit um die bauliche Entwicklung der Stadt außerordentliche Verdienste erworben hatte, aus dem Amt geschieden. Er leitete sowohl den Hoch- wie den Tiefbau. Nach seinem Abgang wurden die beiden Arbeitsgebiete verwaltungstechnisch getrennt und für jedes Gebiet die Stelle eines Stadtbaurates geschaffen. Vor einiger Zeit war die Stelle für den Hochbau zur Bewerbung öffentlich ausgeschrieben. In anerkannter Weise wurden Vorbedingungen hinsichtlich des Bildungsganges, von Prüfungen usw. nicht gemacht. Es hatten sich

eine große Zahl von Bewerbern gemeldet. Die Entscheidung verzögerte sich jedoch derart, daß erst nach Verlauf etwa eines Jahres nach der Ausschreibung die Wahl erfolgen konnte. Sie schwankte schließlich zwischen dem Architekten Bruno Taut in Berlin und dem Stadtverordneten - Versammlung in Spandau. In einer Sitzung der Stadtverordneten - Versammlung von Magdeburg von Mitte März d. J., in der die Wahl erfolgte, entfielen nun 39 Stimmen für Taut, 32 für Elkart. Auf Taut hatten sich die Stimmen der sämtlichen sozialdemokratischen Mitglieder der Versammlung vereinigt, während die übrigen Parteien sich für Elkart entschieden. Es bleibt abzuwarten, ob Taut für die vielfachen und wichtigen Aufgaben der Stadt, für die eine tüchtige Verwaltungskraft gerade in den jetzigen schwierigen Verhältnissen in erster Linie notwendig ist, die richtige Persönlichkeit ist. —

### Wettbewerbe.

**Die Schinkel-Preisaufgaben des Architekten-Vereins Berlin für 1922** betreffen auf dem Gebiet des Hochbaues den Entwurf zu einem Handelshof für die Industrie der Mark Brandenburg, einem Ausstellungsgebäude in der Reichshauptstadt zur Förderung der brandenburgischen Industrie. Auf dem Gebiet des Wasserbaues ist zur Aufgabe gestellt ein Schleusungs-Bauwerk an der Sperrmauer eines Staueses. Im Eisenbahnwesen ist der Entwurf zu einem Grenzbahnhof verlangt, in dem die deutsche Zollabfertigung für Personen und Güter stattfindet. Frist für die Ablieferung sämtlicher Entwürfe 1. Nov. 1921. Der Verfasser eines mit einem Staatspreis gekrönten Entwurfes ist verpflichtet, innerhalb zweier Jahre eine auf wenigstens 3 Monate auszudehnende Studienreise anzutreten und hierüber einen Reisebericht mit Skizzen zu erstatten. —

**Ein Preisausschreiben zur Erlangung von Entwürfen für eine Krieger-Ehrung der Stadt Landeck in Schlesien** wird vom Magistrat für in Schlesien ansässige Bewerber deutscher Reichsangehörigkeit zum 15. Mai 1921 erlassen. 3 Preise von 1200, 900 und 500 M.; zwei Ankäufe für je 200 M. Im Preisgericht u. a. Reg.-Bmstr. Goebel in Glatz und Arch. Effenberger in Breslau. Unterlagen gegen 6 M., die zurück erstattet werden, durch das Stadtbauamt in Landeck. —

**Ein Preisausschreiben zur Erlangung von Entwürfen für den Um- und Erweiterungsbau des Kreishauses in Gumbinnen** wird vom Kreis-Kommunal-Verband Gumbinnen für alle gegenwärtig in dem vom Kreis abgeschnittenen, jetzt zur Provinz Ostpreußen gehörigen Gebiet wohnende deutsche Baukünstler zum 1. Juni 1921 erlassen. 3 Preise von 5000, 4000 und 3000 M. Drei Ankäufe für je 1500 M. Im Preisgericht u. a. die Hrn. Landesbaurat Ploke in Königsberg, Stadtb. Tismar, Reg.- u. Bt. Schmidt, sowie Kreisbaumeister Fischer in Gumbinnen. Unterlagen gegen 30 Mark durch das Kreisbauamt Gumbinnen. —

**Ein Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Krematorium in Wien** ist in einem Ausschuß des Gemeinderates von Wien beschlossen worden. Es sollen ein I., zwei II. und vier III. Preise von zus. 156 000 K. verteilt werden. —

**Im Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Haus des Circulo Ecuestre in Barcelona,** der für Teilnehmer aller Nationen offen war, sind 47 Entwürfe eingelaufen. Acht Arbeiten wurden durch Preise ausgezeichnet, darunter zwei österreichische, und zwar die Arbeiten des Baurates Alfred Keller und der Architekten Prof. Max Hegele mit Friedrich Pindt in Wien. —

### Personal-Nachrichten.

Zum korrespondierenden Mitglied der Zentralvereinigung der Architekten Oesterreichs ist der Architekt Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. h. c. German Bestelmeyer in Charlottenburg ernannt worden. —

Inhalt: Die Erweiterung von Paris. — Schinkelfest des Architekten-Vereins zu Berlin. — Vermischtes. — Wettbewerbe. — Personal-Nachrichten. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.  
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.  
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachf. P. M. Weber in Berlin.