



DEUTSCHE BAU-

* * ZEITUNG * *

55. JAHRGANG. * NUMMER 25.

BERLIN, DEN 30. MAERZ 1921.

* * * * HERAUSGEBER: DR.-ING. h. c. ALBERT HOFMANN. * * * *

Alle Rechte vorbehalten. Für nicht verlangte Beiträge keine Gewähr.

Die Erweiterung von Paris. (Fortsetzung.)

I. Paris und seine Umwallung.

(Schluß.)



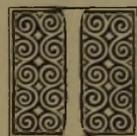
ie Stadt Paris hat mit der hier besprochenen Aufgabe sehr erhebliche Lasten auf sich genommen, deren Höhe sich noch garnicht beziffern läßt. Sie hofft, daß der Verkauf der verwertbaren Flächen nicht nur die Kosten decken, sondern sogar einen Ueberschuß ergeben wird, und diese Hoffnung ist wohl berechtigt. Außerdem hat aber die Beseitigung der Festungswerke und die sachgemäße Verwertung des dadurch erschlossenen Geländes eine solche Bedeutung für die städtebauliche Zukunft von Paris, für die Verbindung der inneren Stadt mit den Vororten und namentlich auch für die Gesundheit seiner Bewohner, daß dafür erhebliche Opfer gebracht werden können. Wie in anderen Großstädten auch, haben in Paris in den letzten 50 Jahren die Vororte an Bedeutung gegenüber dem alten

Stadtkern stark zugenommen, und die Trennungslinie, die durch die Festungswerke gebildet wurde, ist daher umso schmerzlicher empfunden worden. Die Bevölkerung der Pariser Vororte hat sich in 50 Jahren etwa verfünffacht: sie betrug 1861 noch nicht 260 000 Köpfe und hatte sich bis 1911 auf über 1 200 000 erhöht. Sieben der Vorort-Gemeinden haben zwischen 30 000 und 40 000 Einwohner, fünf weitere zwischen 40 000 und 50 000, Boulogne 57 000, Levallois-Perret 69 000 und Saint-Denis 72 000. Das sind also Stadtgebilde von einer Größe, wie sie manche Hauptstadt der französischen Departements kaum hat; das an letzter Stelle genannte Saint-Denis ist z. B. ungefähr ebenso groß wie Orléans. In den letzten fünf Jahren vor dem Krieg hat die Bevölkerung von Paris um 120 000, die der Vororte um 180 000 Seelen zugenommen. Deshalb mußte die Schranke, die die Festungswerke zwischen Paris und seinen Vororten aufgerichtet hat, fallen; andererseits machten aber die besonderen Verhältnisse der französischen Hauptstadt die Schaffung von begrünten Freiflächen zu einer unumgänglichen Notwendigkeit. Paris

Schinkelfest des Architekten-Vereins zu Berlin.

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

(Schluß.)



m Gegensatz zum Krieg 1870/71, in dem die Eisenbahnen dem Feldherr erst folgten, wurden sie im Weltkrieg gleich mit an der Spitze voraus geschickt, um für die nachfolgende Masse die Bewegungs-Möglichkeit zu schaffen. So gelang es in Belgien, wo die Eisenbahnen im Allgemeinen nicht gründlich zerstört und selbst die Tunnel zum Teil nur durch Hineinjagen von Lokomotiven gesperrt waren, rasch, die Bahnen wieder im alten Umfang brauchbar zu machen. Namentlich die Hauptlinie nach Brüssel war sehr schnell wieder fahrbar. Am 16. August 1914 war Lüttich, am 25. August Löwen, am 27. August Brüssel wieder erreicht und am 30. August die Militäreisenbahn - Direktion I in Brüssel eingerichtet. Die leitenden Stellen waren dabei immer vorn. In Frankreich waren dagegen Brücken und Tunnel gründlicher zerstört. Das galt namentlich für die Tunnel bei Montherme und Charleville, für die Umgehungslinien gebaut werden mußten, sowie für die Brücke bei Hirson. Durch deren Zerstörung war zunächst die wichtigste Linie zu Verschiebungen hinter der Front ausgeschaltet. Da außerdem noch in Belgien die Maasbrücke bei Namür zerstört war, so waren bis zur Wiederherstellung große Umwege zu machen.

Einen hartnäckigen Kampf hatte die Feldeisenbahn-Verwaltung anfangs auch gegen die eigenen Truppen zu

führen, die möglichst viel Betriebsmaterial in ihrem Bereich zurückzuhalten suchten und zu allen möglichen Zwecken benutzten. Die vorderen Strecken waren daher Anfangs in einer den Verkehr behindernden Weise vollgepfropft.

Nach Beendigung des eigentlichen Aufmarsches kamen neue Aufgaben. Nach der Marne-Schlacht begann das große Wettrennen zum Meer. Vom 8. September bis Ende November 1914 waren riesige Truppenverschiebungen durchzuführen. Nach der Schlacht bei Ypern begann dann der Stellungskrieg, der ganz neue Anforderungen an die Eisenbahnen stellte und eine ungeheure Belastung mit sich brachte. Die Zeit vom November 1914 bis Frühjahr 1915 war in technischer Beziehung die lehrreichste für die Eisenbahnen. In sie fallen die gewaltigsten Umgestaltungen im Bahnnetz. Bedeutende Brückenbauten waren auszuführen, z. B. die Wiederherstellung der Maasbrücke bei Namür, die mit Walzträgern auf leichten Stützen von der Brückenbauanstalt Gustavsburg in ungefähr 3 Wochen bewirkt wurde.

In der Champagne und im Artois erfüllten die Eisenbahnen ihre Aufgaben beim Angriff. Zu den Einbruchstellen werden stets neue Truppenmassen geführt. Glänzende Leistungen sind in der Hauptschlacht in der Champagne 1915 zu verzeichnen. 1916 ist bei dem Angriff auf Verdun wieder eine neue Aufgabe zu leisten. Ein Ausbau des Netzes wird nötig; vor allem handelt es sich aber nun um die Herbeischaffung ungeheurer Mengen von Material aus der Heimat. Auch der Angriff an der Somme erfordert besondere Leistungen von der Eisenbahn. Im Jahr 1915/16 wird dann versucht, das Netz hinter der Front auch wirtschaftlich auszunutzen. Der öffentliche Verkehr wird in gewissen Grenzen zugelassen. Den verschiedenen Dienststellen wird

besitzt nämlich bei einer Gesamtfläche von 18 000 ha nur 2000 ha Freiflächen, und hierbei sind sogar das Gehölz von Boulogne und das von Vincennes inbegriffen, die für einen großen Teil der Pariser Bevölkerung nur mit Schwierigkeiten zugänglich sind. Die zunehmende Preissteigerung des Grund und Bodens im Inneren von Paris hat es unmöglich gemacht, weitere Freiflächen in dem Umfang, wie es dem Verhältnis zur wachsenden Bevölkerungszahl entsprechend nötig gewesen wäre, zu schaffen. Paris verfügt infolgedessen, auf denselben Umfang bezogen, nur über halb oder ein Drittel so große Freiflächen wie Berlin und London. Dieser Mangel spiegelt sich in der großen Sterblichkeit der Pariser Bevölkerung, namentlich an Tuberkulose, wieder. Die Freiflächen sollen besonders der Jugend zu Sport und Spiel dienen, und es wird ausdrücklich betont, wie wichtig eine solche Betätigung für das ganze Volk ist. In dieser Beziehung scheint freilich Frankreich gegenüber anderen Völkern, die neuerdings alle auf die körperliche Ertüchtigung der Jugend besonderen Wert legen, etwas zurück geblieben zu sein und es ist daher dort noch Manches zu tun übrig. Endlich soll bei der Erschließung des Festungsgeländes besonderer Wert auf die Schaffung billiger Wohnungen gelegt werden. Schon vor dem Krieg machte sich in Paris eine Wohnungsnot in Kleinwohnungen bemerkbar; die Stadt hatte schon damals beschlossen, 15 Hausgruppen mit 4000 Wohnungen zu errichten. Im Inneren von Paris ist es schwierig, für sie geeignete Bauplätze zu finden, teils wegen der Größe der benötigten Flächen, teils wegen des hohen Preises des Grund und Bodens; das frei gelegte Festungsgelände ist daher zu diesem Zweck sehr willkommen.

Alle diese Gründe haben die Stadtverwaltung bewogen, die Lasten, die mit der Beseitigung des Festungsgürtels und der Uebernahme des dadurch frei werdenden Geländes für sie entstehen, auf sich zu nehmen. Man hofft, daß die Zukunft die Richtigkeit der in dieser Beziehung verfolgten Politik beweisen wird, indem dadurch Vorteile für die ganze Stadt entstehen, die die Lasten bei weitem wieder ausgleichen.

Wie soll nun das aufgelassene Festungsgelände verwertet werden? Diese Frage kann zurzeit noch nicht

außerdem die Führung von Kostenberechnungen aufgegeben. In der Winterschlacht 1917 erreichen die Leistungen der Eisenbahnen im Westen einen Höhepunkt, damit aber auch die Schwierigkeiten, die sich in der Heimat scharf fühlbar machten. Es treten eine Ueberspannung der Kräfte und eine starke Herunterwirtschaftung der Eisenbahnen ein.

Ende 1917 waren auf den Kriegsschauplätzen 18 700 km Eisenbahnen in Betrieb, davon je $\frac{2}{5}$ im Westen und Osten, $\frac{1}{5}$ im Südosten. Das entspricht etwa dem Umfang der Hälfte des preußischen Eisenbahnnetzes. Im Eisenbahndienst waren 390 000 Personen beschäftigt, davon die Hälfte im Westen, $\frac{1}{3}$ im Osten, $\frac{1}{6}$ im Südosten. Von diesen Personen waren $\frac{1}{3}$ Militärpersonen, $\frac{1}{6}$ deutsche Zivilbeamte der Eisenbahnen, die Hälfte Einheimische und Gefangene. Die Gesamtzahl der in Betrieb stehenden Lokomotiven entsprach etwa $\frac{1}{3}$ aller preußischen Lokomotiven. Die Leistungen der Militäreisenbahnen in diesem Zeitpunkt sind mit den Friedensleistungen der deutschen Eisenbahnen wohl vergleichbar.

Die große Frühjahrs-Offensive im Westen 1918 stellt ebenso hohe Anforderungen an die Eisenbahnen; 18 000 Achsen, also 180 Züge überschritten täglich in beiden Richtungen die Uebergänge im Westen, nicht gerechnet die gewöhnlichen Personenzüge. Als Vergleich sei angeführt, daß auf den stärkst befahrenen Strecken am Rhein jetzt täglich 100—150 Güterzüge verkehren.

Die Leistungen der Bahnen sind 1915 von 150 000 auf 205 000 Wagen-Achs-Kilometer gestiegen, während der Lokomotivstand sich nicht ändert. 1916 ist ein weiteres Wachstum auf 300 000 bei geringer Zunahme an Lokomotiven zu verzeichnen, der Betrieb ist noch ein wirtschaftlicher: 1917 sinkt die Leistung im Zusammenhang mit den Schwierigkeiten in der Heimat, während der Bedarf an Lokomotiven und Personal beständig wächst. Die Frühjahrs-Offensive 1918 bringt noch einmal eine kurze Steigerung der Leistungen, eine große Zahl von Lokomotiven und Betriebspersonal werden nach den Kriegsschauplätzen geworfen. Die Betriebslänge nimmt durch die Besetzung des Baltikums erheblich, auf 25 000 km, zu.

Die Kriegsschauplätze im Osten werden dann nur noch kurz gestreift. Dort lagen die Verhältnisse

in vollem Umfang beantwortet werden. Zur Lösung der dabei auftretenden Aufgaben soll einerseits das Ergebnis des erwähnten Wettbewerbes dienen, andererseits sind genaue Planungen noch vorbehalten. Nur einige Einzelheiten und gewisse Richtlinien sind festgelegt. Was zunächst die erwähnte Pferde- und Landwirtschaftsausstellung anbelangt, so soll die dafür vorbehaltene Fläche von 15 ha etwa zur Hälfte überbaut, zur Hälfte als Park angelegt werden. Die Ausstellung soll Eisenbahn-Anschluß erhalten. Die Ausführung der Anlagen fällt der Stadt Paris auf Grund von Planungen zu, die der Genehmigung des Landwirtschafts-Ministers bedürfen. Zwei Drittel der Kosten wird der Staat, ein Drittel die Stadt tragen. Dafür darf die Stadt das Ausstellungsgelände 120 Tage im Jahr ausschließlich benutzen. Zu den Unterhaltungskosten trägt er jährlich 75 000 Franken bei. Der hierüber abgeschlossene Vertrag gilt für 99 Jahre; nach Ablauf dieser Frist geht das Ausstellungs-Gelände in das ausschließliche Verfügungsrecht der Stadt Paris über.

Was die Verwertung des übrigen Geländes anbelangt, so ist für diese nicht nur das mehrfach erwähnte Gesetz vom 19. April 1919, sondern auch ein Gesetz vom 14. März 1919 maßgebend, das für alle Städte von mindestens 10 000 Einwohnern vorschreibt, daß sie binnen drei Jahren einen Stadterweiterungs-Plan aufstellen müssen. Dieses Gesetz ist zwar in erster Linie auf die Städte, die im Krieg zerstört worden sind und auf ihren Wiederaufbau gemünzt, aber auch die vom Krieg nicht betroffenen Städte fallen unter diese Bestimmung. Die Stadt Paris beschäftigt sich schon seit 1911 mit den einschlägigen Fragen; wenn nicht der Krieg dazwischen gekommen wäre, würden sicher bereits ausgearbeitete Pläne vorliegen. Grundsätzlich soll der Gelände-Ring, der Paris umgebend an Stelle der Festungswerke treten wird, folgendermaßen eingeteilt werden: Seine Breite beträgt 373 m; sie setzt sich aus einer 13 m breiten, militärischen Zwecken dienenden Ringstraße, die durch einen 27 m breiten Zwischenraum von den Randhäusern der inneren Stadt getrennt ist, dem 117 m breiten eigentlichen Festungsring und dem 216 m breiten Vorgelände zusammen. Die militärische Ringstraße soll durch Hinzunahme des genannten 27 m breiten Zwi-

viel einfacher, das Netz ist weitmaschiger, öffentlicher Verkehr in größerem Maßstab kommt nicht in Betracht. Dafür wachsen allerdings die Entfernungen. Aber die Strecken und auch die Bahnhöfe sind gründlich und auch die Brücken zum Teil erheblich zerstört. Die Strecken wurden rasch wieder vorwärts getrieben, während man die Bahnhöfe zunächst stark vernachlässigte, was sich dann rächte. Im Baltikum kam der Uebelstand dazu, daß die Breitspur dort die Benutzung unseres Betriebsmaterials nicht gestattet. Auch hier sind schöne Leistungen beim Wiederherstellen der zerstörten Brücken, so der Weichsel-Brücken bei Warschau, der Save-Brücke bei Belgard zu verzeichnen. An letzterer Stelle wurde zunächst ein Betrieb mit Eisenbahnfähre eingerichtet, die 24 Eisenbahnwagen fassen konnte. Dann erfolgte mit österreichischem Kriegsbrücken-Material die Wiederherstellung der Brücke durch deutsche und österreichische Truppen, die hier Hand in Hand arbeiteten.

Ueber die Kriegsschauplätze in Kleinasien, in Mesopotamien und am Suez-Kanal ist wenig zu sagen. Der Mangel an Verkehrsmitteln war hier eine Hauptsache, daß nichts erreicht wurde. Vor dem Versuch, den Suez-Kanal zu bedrohen, hatte Redner gewarnt, da zu einem erfolgreichen Vorgehen hier eine Jahre lange Vorbereitung durch Eisenbahnbauten gehört hätte. Auch das Bagdad-Unternehmen konnte sich nicht auf ein entsprechendes Eisenbahnnetz stützen. Der Amanus-Uebergang war erst 1917, der Taurus-Uebergang erst 1918 passierbar. Noch mehr machte sich der Mangel an Eisenbahnen bei dem armenischen Feldzug fühlbar. Der Verlauf aller dieser Unternehmungen beweist, daß ohne Eisenbahnen eine moderne Kriegführung nicht mehr möglich ist.

Zum Schluß seiner mit größtem Beifall aufgenommenen Ausführungen ging Vortragender noch einmal nach Westen zurück, um hier die während des Krieges neu gebauten strategischen Bahnen, namentlich die Linie Aachen—Tongern, vorzuführen, die als bedeutende Leistungen der deutschen Technik während des Weltkrieges bezeichnet werden dürfen und bei denen man sich außerdem bemühte, die Bauten in die Umgebung gut einzupassen. Diese Linien haben 1918 noch gute Dienste geleistet. —

Fr. E.

schenraumes auf 40 m verbreitert und ihrer Breite entsprechend ausgestaltet werden. Der dann in der Richtung nach außen folgende 117 m breite, eigentliche Festungsring soll in der Mitte von einer 15 m breiten Straße durchschnitten werden. Zwischen dieser Straße und der verbreiterten Militärstraße in der Richtung nach Paris

genannten Boulevard ein 163 m breiter Streifen für einen Parkgürtel bleibt. Auf dem äußeren Rundweg wird auch der Paris mit Rücksicht auf den städtischen Eingangszoll umgebende Zaun errichtet werden.

Um einen Begriff vom Umfang der auszuführenden Arbeiten zu geben, sei nur erwähnt, daß nach von mili-



Abbildung 1. Wettbewerb Groß-Paris. I. Preis. Verfasser: Jaussely, Expert und Sollier.

zu und zwischen der Mittelstraße und einem 35 m breiten Boulevard, der an der Grenze des Festungsgeländes auf dem Vorfeld liegend Paris umgeben soll, nach außen hin, sollen dann Wohnhäuser errichtet werden. Das Vorfeld soll am äußeren Umfang eine etwa 18 m breite Weg-Anlage aufnehmen, sodaß zwischen dieser und dem 30. März 1921.

tärischer Seite gegebenen Unterlagen das Mauerwerk der Umwallung 1 326 143 cbm umfaßt, die sich auf eine Länge von etwa 37,5 km verteilen. Die Erdarbeiten werden die Bewegung von rd. 7 200 000 cbm Erdmassen erfordern. Die Abbruch- und Erdarbeiten sind ungeachtet der gesetzlichen Regelung der einschlägigen Fragen

auf Grund eines Abkommens zwischen Stadt und Heeres-Verwaltung alsbald nach Abschluß des Waffenstillstandes in Angriff genommen worden, um der erwarteten Arbeitslosigkeit vorzubeugen. Es wird dabei Wert darauf gelegt, möglichst viel von den gewonnenen kostbaren Mauersteinen zur Wiederverwendung zu bringen. Bei einer Schätzung aus dem Jahr 1884, bei der 1 cbm Mauersteine mit 8 Franken, 1 cbm Hausteine mit 72 bis 84 Franken angesetzt war, wurde der Wert der zu gewinnenden Steine auf 14 500 000 Franken ermittelt. Jetzt ist der Wert dieser Steine natürlich sehr erheblich höher.

Die Abbruch-Arbeiten sollten in einzelnen Losen ausgeschrieben werden. Der Stadtrat hat zwar diese Ausschreibung genehmigt, dabei aber den Wunsch ausgesprochen, daß ein Teil der Arbeiten an Vereinigungen von Arbeitern vergeben würde, sodaß die Arbeiter unter Ausschaltung eines Unternehmers unmittelbar am Gewinn beteiligt wären. Daraufhin ist der Abbruch einer Bastion der Gesellschaft der Steinbruch-Arbeiter des Seine-Departements übertragen worden. Da diese Gesellschaft aber nicht in der Lage war, die nötigen Mittel zur Inangriffnahme der Arbeiten aufzubringen, stellt sie nur die Arbeitskräfte, und diese werden von der Stadt Paris unmittelbar bezahlt. Ähnlich ist betreffs einer zweiten Bastion mit einer Gesellschaft Pariser Erdarbeiter abgeschlossen worden. Die vier anderen Lose, in die die zunächst auszuführenden Arbeiten eingeteilt sind, sind auf Grund öffentlicher Ausschreibung an Unternehmer vergeben worden; einer dieser Unternehmer ist allerdings auch wieder eine Arbeiter-Genossenschaft. Die Arbeiten werden nach Einheitspreisen vergütet.

Die Stadt Paris hat mit dem Abbruch der Festungswerke und der Bebauung des dadurch frei werdenden Geländes eine Riesen-Aufgabe auf sich genommen. Kommen die Vorteile, die bei ihrer Lösung erreicht werden sollen, auch in erster Linie der Stadt Paris zu gut, so hat doch auch der nicht-französische Städtebauer ein Recht, über die dabei auftretenden Aufgaben, die Vorbedingungen für sie und ihre Lösung unterrichtet zu werden. Treten doch hier Erwägungen auf, wie sie selten vorkommen; sie mögen zu Ergebnissen führen, zu welchen sie wollen, sie werden jedenfalls die Erkenntnis der Fachwelt in Bezug auf die Gesetze, die den Städtebau beherrschen, fördern und so nicht nur für Paris und Frankreich, sondern für alle Großstädte der Welt von Bedeutung sein. Obgleich die Franzosen unsere Feinde sind und sich unter diesen durch besonderen Haß auszeichnen, soll doch der Stadt Paris gegenüber der Wunsch ausgesprochen werden, daß das umfangreiche Werk so durchgeführt werden möge, wie es seiner Bedeutung für die Stadt und der Stellung entspricht, die die Hauptstadt Frankreichs, eine der ältesten Großstädte der Welt, in städtebaulicher Beziehung einnimmt. —

II. Groß-Paris.

Von Dr.-Ing. W. Lesser in Berlin.



Durch Artikel 1 des am 14. März 1919 in Paris von Kammer und Senat verabschiedeten städtebaulichen Gesetzes wurde allen französischen Städten die Verpflichtung auferlegt, neue Pläne zur Bebauung, Verschönerung und Erweiterung aufzustellen. Die Frist zur Fertigstellung der Entwürfe war für die in den Kriegsgeländen des Nordens und des Nordostens gelegenen Städte auf drei Monate, für die übrigen Städte des Landes auf drei Jahre bemessen. Daraufhin schrieb die Stadt Paris am 1. August 1919 den schon berührten öffentlichen Wettbewerb „unter Franzosen und Angehörigen des Völkerbundes“ mit Frist zum 31. Januar 1920 aus. Die ausgeschriebenen Preise schwankten zwischen 3000 und 30 000 Franken und betragen im Ganzen 145 000 Franken.

Bei dem Wettbewerb spielte der Umstand eine große Rolle, daß die Umwallung von Paris geschleift werden

muß, daß also ein großer Ring um die Stadt nunmehr für die Erschließung, ähnlich wie es bei deutschen Städten, z. B. Breslau, Wien, Köln, Königsberg geschehen ist, gewonnen wird. Der Wettbewerb gliederte sich in vier Abschnitte und jeder Beteiligte konnte sich einen derselben zur Bearbeitung auswählen. Die Abschnitte betrafen:

1. Arbeiten, die sich vornehmlich auf Artikel 1 des erwähnten Gesetzes vom 14. März 1919 beziehen und deren Lösungen sich nicht nur mit Paris, sondern auch mit der Bevölkerung von Groß-Paris befassen.

2. Arbeiten, die gleichfalls dem Artikel 1 des erwähnten Gesetzes entsprechen, die aber nur für das Innere von Paris neue Bebauungs- und Verschönerungspläne, sowie ein zugehöriges Programm liefern.

3. Arbeiten, die sich ausschließlich mit der Bebauung der durch die Niederlegung der Befestigungen freigewordenen Gelände und der daran anstoßenden Gebiete befassen.

4. Arbeiten, die sich irgend einen Abschnitt der Stadt Paris oder von Groß-Paris herausheben oder nur eine Frage, die durch den Artikel 1 des obigen Gesetzes aufgeworfen ist, oder welche die Mittel und Wege zur Verwirklichung der Bau-, Verschönerungs- und Erweiterungspläne von Groß-Paris behandeln.

Der Abschnitt 1 ließ den Bewerbern die Möglichkeit, ihre Pläne über das „Departement der Seine“ auf benachbarte Departements, vor allem auf das im Süd-Westen gelegene Departement „Seine und Oise“ auszudehnen, was auch tatsächlich geschehen ist. Der Abschnitt 4 bezweckte vornehmlich, neue Durchbruchs- und Verschönerungspläne der alten Stadtviertel von Paris zu gewinnen.

Das Preiskollegium bildeten 84 Richter, eine nach deutschen Begriffen unverhältnismäßig große Anzahl. Vielleicht wäre es praktischer gewesen, einzelne wirklich sachkundige Männer, wie das in Deutschland meist geschieht, an die Spitze des Kollegiums zu stellen und die übrigen mehr die Rolle von Beiräten spielen zu lassen. Die Beurteilung bis zur endgültigen Preisfestsetzung währte zwei Monate. An den Arbeiten beteiligten sich 83 französische und sonstige Bewerber, von denen freilich nur 49 ihre Arbeiten beendeten und zur Beurteilung einreichten.

Die ersten beiden Preise fielen auf Bewerber, welche den Abschnitt 1, also Groß-Paris, einschließlich einer großen Umgebung bearbeiteten. Den I. Preis erhielten Jausseley, Expert und Sollier, den II. Preis Agache, Auburtin, Parent und Redont.

Jausseley ist schon als Städtebauer durch frühere Arbeiten bekannt geworden. Er hatte z. B. 1905 den I. Preis bei dem Wettbewerb für einen Städterweiterungsplan von Barcelona davongetragen; dieser Plan wurde 1913 vor seiner Ausführung von dem deutschen Städtebauer Dr.-Ing. Stübgen im Auftrag der Stadt Barcelona abgeändert. Agache und Auburtin, Vertreter der aufstrebenden französischen Jugend, sind gleichfalls durch verschiedene Arbeiten bei Wettbewerben hervorgetreten, so, als es sich z. B. um Neuanlage einer australischen Bundeshauptstadt, um die Erweiterung von Antwerpen, von Dünkirchen usw. handelte. Auch haben sie während des Krieges das Buch: „Comment reconstruire nos cités détruites“ herausgegeben, das in allerdinges etwas stark theoretischer Form die Möglichkeiten zum Wiederaufbau der zerstörten französischen Städte schildert.

Die hier wiedergegebenen Pläne und Skizzen aus dem Wettbewerb sind der Pariser Zeitschrift „La Construction moderne“, Heft 34 und 35 (vom 23. und 30. Mai 1920) entnommen. In dieser Zeitschrift sind aber nicht auch die zu den Zeichnungen gehörigen Beschreibungen, Berechnungen und Randbemerkungen enthalten, deren Kenntnis natürlich zur eingehenderen Beurteilung der Entwürfe erforderlich ist. In Ermangelung derselben ist es nur möglich, vom allgemeinen Standpunkt aus die Arbeiten zu beurteilen. — (Schluß folgt.)

Inhalt: Die Erweiterung von Paris. (Fortsetzung.) — Schinkel-fest des Architekten-Vereins zu Berlin. (Schluß.) —

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