



DEUTSCHE BAUZEITUNG

55. JAHRGANG. NO 26. BERLIN, DEN 2. APRIL 1921.

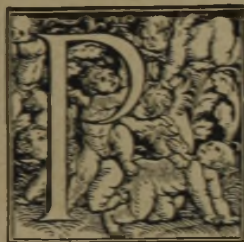
* * * * HERAUSGEBER: DR.-ING. h. c. ALBERT HOFMANN. * * * *

Alle Rechte vorbehalten. Für nicht verlangte Beiträge keine Gewähr.

Die Notwendigkeit einheitlicher Städteplanungen für Bebauung und Entwässerung.

(Dargelegt an einem praktischen Beispiel.)

Vom Geheimen Baurat Prof. Dr.-Ing. h. e. Ewald G e n z m e r in Dresden. Hierzu die Abbildung S. 123.



Planmäßige einheitliche Orts-Entwässerungs-Anlagen, die erst vor etwa 50 Jahren in Deutschland Eingang fanden, wurden naturgemäß zuerst für Großstädte angelegt (Danzig, Berlin, Frankfurt, Hamburg usw.), in denen gesundheitliche Nachteile und Verkehrsschwierigkeiten infolge des gedrängten Zusammenwohnens großer Menschenmassen sich am meisten fühlbar machen. Ermutigt durch die Erfolge dieser ersten Stadt-Entwässerungen führten nach und nach auch andere größere Städte einheitliche Entwässerungsanlagen aus. Diese waren durchweg nach dem sogenannten „Mischverfahren“ eingerichtet, bei dem nicht nur die Abwässer aus den häuslichen und wirtschaftlichen Betrieben („Brauchwässer“), sondern gleichzeitig auch die Regenwässer („Niederschlagswässer“), die den Straßenverkehr beeinträchtigen, durch gemeinsame unterirdische Rohrleitungen aus dem Bereich der menschlichen Wohnstätten und von den Straßen entfernt wurden. An diesem in den größeren Städten erprobten Verfahren wurde nun, wie es bei den meisten technischen Einrichtungen zu geschehen pflegt, selbst dann noch getreulich festgehalten, als im weiteren Verlauf der Entwicklung auch

kleinere Städte planmäßige Entwässerungsanlagen einführten, bei denen die Verhältnisse ganz anders lagen, als bei den größeren Städten. Es vollzog sich dieselbe Erscheinung, die beispielsweise im Bauordnungswesen vor sich ging. Auch hier ahmte man in vielen kleinen Städten ohne weitere Ueberlegung das Beispiel der Großstädte nach, indem man deren Bauordnungen — zuweilen sogar mit ihren Druckfehlern — vertrauensvoll abschrieb und dadurch auch in kleinen Ortschaften ganz unnötigerweise eine viel zu enge Bebauung schuf, deren Mißstände in gesundheitlicher, sozialer und wirtschaftlicher Beziehung wir heute noch zu beklagen haben.

Erst nach und nach erkannte man, daß durchaus leistungsfähige Ortsentwässerungen für kleinere Städte mit weiträumiger Bauweise und mit geringem Verkehr sehr viel einfacher und unverhältnismäßig billiger ausgeführt werden können, als das für Großstädte möglich ist. Tatsächlich wird es in sehr vielen Fällen vollkommen genügen, lediglich die Brauchwässer durch ein unterirdisches Kanalnetz abzuführen, die Niederschlagswässer aber im Wesentlichen oberirdisch ablaufen zu lassen, d. h. das sogenannte „Trenn-Verfahren“ anzuwenden. Dadurch wird nicht nur das unterirdische Rohrnetz sehr viel weniger kostspielig, da seine Abmessungen nicht mehr nach den größten, die Brauchwässer um ein vielfaches übertreffenden sekundlichen Regenwas-

Öffentliche Sitzung der preußischen Akademie des Bauwesens in Berlin.

Nach 7 Jahren hielt die preußische Akademie des Bauwesens zum ersten Mal wieder eine öffentliche Sitzung ab, und zwar altem Brauch folgend am 22. März, dem Geburtstag Kaiser Wilhelms I., der die Akademie vor 41 Jahren begründete. Wie der Präsident, Minist.-Dir. S y m p h e r in seiner Ansprache ausführte, hat sich die Akademie all diese Jahre bemüht, ihrer Doppelaufgabe, eine Beraterin der Regierung in vielen Fragen zu sein, und technisch-wissenschaftliche Aufgaben von sich aus in Angriff zu nehmen und zu lösen, gerecht zu werden. Der Krieg hat diese Tätigkeit allerdings stark beeinträchtigt. Auch im Mitgliederstand der Akademie haben große Veränderungen durch Tod und freiwilliges Ausscheiden vieler verdienter älterer Mitglieder stattgefunden. Für diese sind jedoch neue Männer berufen, von denen die Zuführung neuen Lebens erwartet werden darf. Die Akademie soll auch jetzt auf

eine etwas veränderte Basis gestellt und in ihren Arbeiten der Allgemeinheit näher gebracht werden. Neue Satzungen sind in Beratung. Am Schluß seiner Ausführungen, die auch die Notlage Deutschlands streiften und der Hoffnung auf eine bessere Zukunft Ausdruck gaben, teilte der Redner noch mit, daß die seltene Auszeichnung der Verleihung der Medaille der Akademie in diesem Jahr Geheimrat Dr.-Ing. Ehrhardt in Düsseldorf, dem Begründer und Leiter der Rheinischen Metallwarenfabrik, zu Teil geworden sei.

Den Festvortrag hielt sodann Hr. Minist.-Dir. a. D. D o r n e r über das Thema: Entwicklung des Verkehrs auf den deutschen Binnenwasserstraßen und Eisenbahnen. Redner leitete seine eingehenden Ausführungen, die das für den Vortrag eines Abends fast zu weitgesteckte Thema doch nur in ihren Hauptpunkten streifen konnten, mit einem geschichtlichen Rückblick ein. Bezüglich der Entwicklung der Binnenwasserstraßen wurde dabei der Einfluß der Erfindung der Kammersechse und der Einführung der Dampfkraft, der Förderung durch Friedrich den Großen, der

sernengen berechnet zu werden brauchen, sondern es werden auch die Anlagen zur Klärung oder Reinigung der Abwässer in Bau und Betrieb sehr viel billiger und einfacher hergestellt werden können. Allerdings muß dann für eine einwandfreie oberirdische Abführung der Niederschlagswässer durch die Straßengossen und durch offene Grabenläufe gesorgt werden, indem man den Bebauungsplan von vornherein hierauf einrichtet, was allerdings nicht immer leicht ist. Bebauungsplan und Entwässerungsplan sind also in weitgehendem Maß von einander abhängig, als das bisher allgemein angenommen wurde. Das an einem praktischen Beispiel näher zu erörtern, soll der Zweck der nachstehenden Darlegung sein. Gewählt ist hierfür der vom Verfasser entworfene Bebauungs- und Entwässerungsplan für die Stadt Brand-Erbisdorf im sächsischen Erzgebirge.

In dem Stadtgebiet von Brand-Erbisdorf sind zurzeit rund 5000 Einwohner angesiedelt. Im Wesentlichen umfassen die bebauten Flächen einmal den alten Ortskern von Brand, ein verhältnismäßig eng bebautes Gebiet von rund 20^{ha} Größe, auf dem etwa 4000 Personen wohnen (also etwa 200 Personen auf jedem^{ha}) und sodann das sehr viel weiträumiger besiedelte alte Ortsgebiet von Erbisdorf, dessen Kern rund 1000^m südlich vom Ortskern von Brand entfernt liegt. Die ziemlich genau nordsüdlich gerichtete Staatsstraße durchschneidet beide Siedlungsmittelpunkte und ist auf ihrer Verbindungsstrecke zwischen den beiden Ortslagen nur spärlich angebaut.

Der Ortskern von Brand läßt an seinem sehr verwickelten Straßennetz und an seiner sehr unregelmäßigen Grundstücks-Aufteilung schon auf den ersten Blick seinen Ursprung aus einer jener alten Bergmanns-Ansiedelungen erkennen, wie solche dem Erzgebirge eigentümlich sind, während das rund 1000 Einwohner zählende Ortsgebiet von Erbisdorf eine rein dörfliche Besiedelungsart zeigt.

Für den Entwurf eines beide Ortslagen umfassenden einheitlichen Bebauungs- und Entwässerungs-Planes kam es zunächst darauf an, festzulegen, welche Ausdehnung der Planung zweckmäßig zu geben sei. Dabei waren maßgebend die bereits vorhandenen baulichen Ansätze im Stadterweiterungsgebiet, sowie die aus der Oertlichkeit sich ergebenden Ausdehnungsmöglichkeiten, für die namentlich auch die Lage des (erfreulicherweise sehr ausgedehnten) Gemeinde-Grundbesitzes in Betracht kommt. Bei dem Entwässerungsplan im Besonderen mußten dann noch für die Niederschlagswasser-Abführung die natürlichen Wasserscheiden berücksichtigt werden.

Die Bevölkerungszahl, die auf diesem Gebiet untergebracht werden könnte, bestimmt sich nach folgenden Erwägungen: Der Ortskern von Brand umfaßt etwa 20^{ha} und beherbergt 4000 Einwohner. Das später näher zu behandelnde Industriegebiet ist etwa 45^{ha} groß und die Grünflächen, über die weiter unten noch eingehender gesprochen werden soll, erfordern etwa 35^{ha}. Es stehen also für die Wohnbesiedelung zur Verfügung 250 — (20 + 45 + 35) = 150^{ha}.

die Wasserwirtschaft bereits als einen wichtigen Faktor der öffentlichen Wohlfahrt erkannte, der wenigstens vorübergehenden Beeinträchtigung durch das neue Verkehrsmittel der Eisenbahnen, des gewaltigen Aufschwunges nach 1871 und des ersten umfangreichen Bauprogrammes der preussischen Regierung und der Tätigkeit des 1869 begründeten „Zentralvereins für die Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt“ kurz gedacht. Ueber die Länge der nutzbaren Wasserstraßen Deutschlands gibt die Statistik verschiedene Angaben, je nach dem Maßstab, der an die Leistungen gelegt wird. Sympher gibt für 1914 im Ganzen 14 534^{km} Hauptwasserstraßen an, von denen aber für die Schifffahrt nur rd. 10 000^{km} wesentlich in Betracht kommen. Diese Zahl ist allen späteren Vergleichsangaben des Redners zugrunde gelegt. Die Gesamtlänge der Kanäle wird mit 2750^{km} angegeben, von denen aber 1040^{km} für die Schifffahrt von geringer Bedeutung sind.

Die Fahrzeuge für die Zwecke der Binnenschifffahrt zeigen aus Gründen der Wirtschaftlichkeit eine stetig zunehmende Größen-Entwicklung. Während 1845 der Finow-Kahn mit 170—250^t Tragfähigkeit für die märkischen Wasserstraßen als Höchstmaß vorgeschrieben wird,

Setzt man, in Uebereinstimmung mit den Annahmen des Entwässerungs-Entwurfes, voraus, daß für diese Stadterweiterungsflächen etwa 125 Einwohner auf 1^{ha} zu rechnen sind, so würde das eine Vermehrung der Bevölkerung um 150 · 125 = rund 19 000 Personen zulassen. Die Gesamteinwohnerzahl würde also 5000 + 19 000 = 24 000 Personen betragen können.

Hierbei ist aber zu beachten, daß nicht das ganze im Plan vorgesehene Ortserweiterungsgebiet tatsächlich gleichmäßig und voll besiedelt werden wird, sondern daß die Besiedelung in Wirklichkeit sich nur auf einzelne heute nicht mit Sicherheit voraus zu bestimmende Flächen erstrecken wird, während andere Flächen gänzlich oder teilweise ausgeschaltet bleiben. Es soll demgemäß angenommen werden, daß in dem Stadterweiterungsplan, der alle Ausdehnungsmöglichkeiten in Rechnung ziehen mußte, in absehbarer Zeit tatsächlich nur etwa die Hälfte des Plangebietes besiedelt werden wird und daß demgemäß höchstens ein Zuwachs von $\frac{19000}{2}$ = rd. 10 000 Personen zu erwarten ist. Die vorgesehene Planung schafft also für 5000 + 10 000 = 15 000 Personen Raum, d. h. sie genügt noch, wenn die jetzige Einwohnerzahl sich verdreifachen sollte. Mit dieser Verdreifachung der zeitigen Bewohnerzahl rechnet auch der Entwässerungs-Entwurf.

Ueber die verschiedenen Besiedelungsarten sind folgende Erwägungen angestellt worden: Schon jetzt sind in Brand-Erbisdorf ausgedehnte gewerbliche Anlagen vorhanden, und zwar durchweg in der Nähe der beiden Eisenbahnlinien, die das Stadtgebiet durchziehen. Es ist das einmal die über Brand-Erbisdorf führende Linie von Freiberg nach Großhartmannsdorf und sodann die Linie von Brand-Erbisdorf nach Langenau. Wie sich die Entwicklung der Industrie in der Zukunft gestalten wird, läßt sich heute natürlich nicht absehen. Indessen soll für den Entwurf des Planes vorausgesetzt werden, daß weitere ausgedehnte Fabrik-Ansiedelungen zum mindesten möglich sein müssen. Zu dem Zweck soll ein Geländestreifen von etwa 100^m Breite beiderseits der nach Freiberg führenden Bahnstrecke bereitgestellt werden, ferner ein größeres Gebiet östlich der Bahnlinie nach Großhartmannsdorf. (Im Plan schraffiert.) Endlich wird man noch annehmen können, daß zukünftig auch beiderseits der Bahnlinie Erbisdorf—Langenau Industrie-Ansiedelungen entstehen werden; indessen erst weiter westlich, außerhalb des jetzt zu behandelnden Stadterweiterungsgebietes.

Ein Straßennetz konnte für die zur Unterbringung gewerblicher Anlagen bestimmten Gebiete (Industriegebiete) nicht entworfen werden, da die Lage und die Führung von Straßenzügen zu sehr von den jeweiligen sehr verschiedenartigen Bedürfnissen der Industrie abhängig sind, die zurzeit nicht voraus bestimmt werden können. Indessen sind Zufahrt-Straßen zur Erschließung dieser Industrie-Gebiete an geeigneten Stellen schon jetzt geplant worden. Die Gesamtflächen, die für gewerbliche Anlagen im Planentwurf vorgesehen wurden, sind, wie oben bereits mitgeteilt, rund 45^{ha} groß; hierzu kommt noch das außerhalb des Plangebietes beiderseitig

folgt für die Elbe später das 600^t-Schiff, das dann auch auf den westlichen Wasserstraßen zunächst zugrunde gelegt wird, während schließlich das 1000^t-Schiff die Norm für die neuen Kanäle wird. Auf dem Rhein verkehren Schiffe bis 3500^t Tragfähigkeit. Von unseren sämtlichen schiffbaren Wasserstraßen sind jetzt 35 % mit Schiffen von 600—3000^t, 45 % mit solchen von 250—600^t und 16 % mit Schiffen des Finow-Maßes befahrbar. Die Zahl der Binnenschiffe ist dabei von 1879 bis Ende 1912 von rd. 17 000 auf rd. 25 000 gestiegen, der Tonnengehalt aber von 1,4 auf 7,1 Millionen. Das ist begreiflich, da die Kosten für Neubau und Erhaltung, Bedienung, Fortbewegung für 1^t Tragfähigkeit mit der Schiffsgröße abnehmen, während die verhältnismäßig geringeren Kosten für Laden, Lösen, Abgaben usw. für 1^t ziemlich unverändert bleiben. Auch das tote Gewicht, das mit $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{3}$ der Tragfähigkeit einzusetzen ist, nimmt mit zunehmender Tragfähigkeit im Allgemeinen ab.

Als Motor kommen für die Binnenschifffahrt noch heute in Betracht menschliche und tierische Muskelkraft, Wind, Wasser, Dampf und elektrische Kraft. Seit 1816 besteht bereits Dampfschifffahrt auf Rhein und Elbe. —

(Schluß folgt.)



Bebauungsplan der Stadt Brand-Erbisdorf im sächsischen Erzgebirge.
 Verfasser: Geh. Brit. Prof. Dr.-Ing. h. c. Ewald Genzmer in Dresden.

2. April 1921.

der Bahnlinie Erbsdorf—Langenau in Aussicht genommene Industrie-Gebiet. Damit dürfte allen künftigen Ansprüchen genügt werden können.

Die übrigen Flächen des Plangebietes sollen, soweit sie nicht durch Grünflächen in Anspruch zu nehmen sind, zu Wohnansiedelungen dienen. Dabei wurde vorausgesetzt, daß eine Ortsbauordnung erlassen wird, die als Regel nur Vordergebäude mit höchstens 2 Wohngeschossen und einem für Wohnzwecke nur zur Hälfte benutzbaren Dachgeschoß vorschreibt, die aber an wichtigeren Geschäftsstraßen des alten Stadtkernes drei volle Wohngeschosse und an den Hauptverkehrs- und Geschäfts-Straßen drei volle Wohngeschosse nebst einem zur Hälfte für Wohnzwecke eingerichteten Dachgeschoß

Vermischtes.

Als städtischer Oberbaurat für Mannheim ist der Stadtbaurat Zizler, bis 1917 in Fürth in Bayern, seit dieser Zeit Stadtbaurat in Neukölln, berufen worden. Hr. Zizler wird in Mannheim die Leitung des Hochbauamtes, des Stadterweiterungsamtes und der Parkverwaltung übernehmen. —

Zum Beigeordneten für Siedlungswesen und Tiefbau in Essen ist der Stadtbaurat für Tiefbau in Mannheim, Ehlgötz gewählt worden. —

Ausstellung für Wohnungsbau und Wohnungsnot in Karlsruhe. Die Ortsgruppe Karlsruhe des Landesbezirkes Baden des „Bundes Deutscher Architekten“ veranstaltet vom 27. März bis 15. April 1921 in der städtischen Ausstellungshalle eine Ausstellung, die das Thema: Wohnungsbau und Wohnungsnot, sowie die Bekämpfung der letzteren behandelt. Städtische und halbländliche, sowie ländliche Siedelungen werden neben anderen Arten des Wohnungsbaues in Wort und Bild vorgeführt, während zu der Erläuterung zeichnerisches und statistisches Material dient. Dieser Sonderausstellung gliedert sich eine allgemeine Abteilung an, in welcher auch die von einer Reihe Karlsruher Architekten im Auftrag der Stadtverwaltung angefertigten Aufnahmen charakteristischer Altkarlsruher Bauten gezeigt werden.

Im Anschluß an die Architektur-Ausstellung ist einer Reihe von Bauunternehmerfirmen Gelegenheit geboten, neue Bauweisen der verschiedensten Art auszustellen. —

Eine Ausstellung von Ersatz- und Sparbauweisen und Kleinwohnungs-Wesen in Stuttgart ist am 21. März 1921 in den Räumen der Baugewerkschule eröffnet worden. Die Ausstellung, die 4 Wochen dauert, ist von der „Beratungsstelle für das Baugewerbe“ in Stuttgart veranstaltet worden und bietet ein sehr übersichtliches Bild der in Frage kommenden Arbeitsgebiete. —

Die bautechnischen Vorträge und Uebungen des Technischen Vorlesungswesens Groß-Berlins umfassen für die Zeit von Mitte April bis Ende Juni 1921 3 Vorträge von Dr. Fr. Moll über „Holz-Imprägnierung gegen Fäulnis, Feuer und Tiere“; 3 Vorträge von Baurat Mahlke über „Der echte Hausschwamm und seine Bekämpfung“; 6 Vorträge von Dr. Lewe über „Der moderne Holzbau“; 6 Vorträge von Dr. W. Lesser über „Grundstücks- und Wohnungstechnik“; 8 Vorträge von Ob.-Ing. Kersten über „Neuzeitliche Holz-, Eisen- und Eisenbeton-Bauweisen“; 12 Vorträge von Dr. Hauer über „Ausgewählte Kapitel aus der elementaren Statik“; 12 Uebungsabende von Oberlehrer Kersten mit „Uebungen in der Statik und im Berechnen und Entwerfen einfacher Eisenbetonbauten“; 12 Vorträge von Dr. Hauer über „Einführung in die Berechnung statisch unbestimmter Systeme mit besonderer Berücksichtigung der durchlaufenden Balken und Rahmen“; 5 Vorträge von Dipl.-Ing. Tischer über „Kohle sparende Bauwirtschaft“. Die Vorträge finden in der städtischen Baugewerkschule in der Kurfürsten-Straße in Berlin statt. Näheres im Ingenieurhaus in Berlin. —

Wettbewerbe.

Zu einem engeren Wettbewerb betr. Entwürfe für die architektonische Ausgestaltung des Ueberbaues des Isar-Wehres bei Oberföhring bei München sind gegen eine Entschädigung von je 800 M. die Architekten Hermann Lang und Bauamtmann Berndt in München, sowie Hans Brühl in Pasing aufgefordert worden. Der siegreiche Bewerber erhält den Auftrag zur Bearbeitung der Ausführungszeichnungen. Dem Preisgericht gehören u. a. an die Hrn. Städt. Ob.-Brt. Beblo, Prof. Dr. h. e. Theod. Fischer, Ob.-Brt. Neidhardt, Geh. Ob.-Brt. Dr. h. e. Schmick und Min.-Rat Ullmann in München. —

Einen internationalen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Ausbau und die Erweiterung des Hafens

zuläßt. Diese Haupt-Verkehrs- und Geschäfts-Straßen liegen teilweise auch außerhalb des alten Stadtkernes; es sind die Staats-Straße, die Bahnhof-Straße und die Bertelsdorfer Straße. Ferner soll durch diese Ortsbauordnung, den neuzeitlichen städtebaulichen Anschauungen entsprechend, die Errichtung von Neben-, Seiten- und Hintergebäuden verboten werden, abgesehen von einzelnen eingeschossigen Neben- oder Hintergebäuden von geringer Ausdehnung, die lediglich kleineren gewerblichen Betrieben, nicht aber Wohnzwecken dienen, und die nur in einzelnen besonders auszuwählenden und über das ganze Stadtgebiet angemessen verteilten Baublöcken errichtet werden dürfen. —

(Fortsetzung folgt.)

der Stadt Trelleborg erläßt die Hafendirektion mit Frist zum 1. Nov. 1921. Zur Auszeichnung stehen 3 Preise von 20 000, 15 000 und 8000 Kronen, sowie 4 Belohnungen von je 2500 Kronen zur Verfügung. Ankäufe für je 2000 Kronen. Im Preisgericht die Hrn. Technischer Bürgermeister H. C. V. Möller in Kopenhagen, Oberstleutnant Fr. Enblom und Eisenbahn-Direktor T. A. Törjeson in Stockholm. —

Ein Wettbewerb zur Erlangung eines Behauptungsplanes nebst Bautypen für die Südkolonie in Sensburg in Ostpreußen wird von der „Kleinsiedlungs-Gesellschaft“ für den Kreis Sensburg zu Sensburg“ mit Frist zum 31. Mai 1921 für deutsche Bewerber ausgeschrieben, die in Ostpreußen einschließlich des Regierungsbezirkes Marienwerder ansässig oder geboren sind oder während der letzten 6 Jahre mindestens 1 Jahr in Ostpreußen als Architekt tätig waren. 3 Preise von 5000, 4000 und 3000 M., 2 Ankäufe für je 1000 M. Im Preisgericht u. a. die Hrn. Ob.-Brt. Lange, Prof. Lahrs und Reg.-Bmstr. Schlemm in Königsberg, sowie Reg.-u. Bt. Lendzian in Sensburg. Unter den Ersatzleuten Prof. Dr. h. e. Dethlefsen in Königsberg. Unterlagen gegen 15 M., die zurückerstattet werden, durch die genannte Gesellschaft. —

Ein Preisausschreiben der König Ludwig-Stiftung der Bayerischen Landesgewerbe-Anstalt in Nürnberg bestimmt als Aufgabe die Ausführung eines Kachelofens mit Dauerbrand-Einrichtung für ein bürgerliches Wohnzimmer in zeitgemäßen Formen. Es kommen ausgeführte Oefen, sowie Entwürfe und Modelle hierzu in Betracht. Für die ausgeführten Oefen stehen 3 Preise von 400, 300 und 200 M. zur Verfügung; für Entwürfe und Modelle kommen Preise von 200 M. in Betracht. Näheres durch die Leitung der Anstalt. —

Im engeren Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für eine Friedhof-Anlage in Stahnsdorf bei Berlin erhielten: Den I. Preis von 9000 M. der Entwurf „Kein Park“ des städtischen Gartendirektors Barth in Charlottenburg; den II. Preis von 4500 M. der Entwurf „Stille Waldgärten“ des Gartenarchitekten Großmann in Berlin; den III. Preis von 4000 M. der Entwurf „Klarheit“ des Gartenarchitekten Maaß in Berlin-Friedenau; den IV. Preis von 2500 M. der Entwurf „Via crucis, via lucis“ des städt. Garteninsp. Thieme in Berlin-Wilmersdorf. Für je 1500 M. wurden angekauft die Entwürfe „Zwei Kapellen“ des Architekten Harmath in Berlin-Wilmersdorf, sowie „Teltow“ des Architekten Pepinski in Berlin-Steglitz. —

Im Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die äußere Gestaltung der Transformatoren-Stationen des Bayernwerkes liefen 121 Arbeiten ein. Den I. Preis von 6000 M. errang der Entwurf „Mainsandstein“ des Reg.-Bmstr. Rosenthal in München; den II. Preis von 5000 M. der Entwurf „Sachlich“ des Bauamtmannes Berndt in Koehl; den III. Preis von 4000 M. der Entwurf „Nikola Tesla“ der Architekten Haedekamp und Matthes in München. Für je 2000 M. wurden angekauft die Entwürfe des Architekten H. Brühl in Pasing; des Reg.-Bmstr. E. Brünesholz in München; des Bauassessor Buchner in Pasing; des Bauamtmann K. Gruber in Passau; des Architekten Franz Xaver Knöpfle in München; der Architekten Linder und Freymuth daselbst, des Architekten Jos. Linder in Penzberg; des Reg.-Bmstr. Jul. Seeck in München; der Architekten Hans und Xaver Sepp in München; des Prof. Dr. E. Schweighart in München; des Dipl.-Ing. Julius Schweighart in Augsburg und des Oberpostrates Vorhölzer in München. —

Inhalt: Die Notwendigkeit einheitlicher Städteplanungen für Bebauung und Entwässerung. — Öffentliche Sitzung der preußischen Akademie des Bauwesens in Berlin. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

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.