



# DEUTSCHE BAUZEITUNG

55. JAHRGANG. N<sup>o</sup> 28. BERLIN, DEN 9. 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. c. Ewald Genzmer in Dresden. (Fortsetzung aus No. 26.)



weiterhin wird die Ortsbauordnung auch darüber Bestimmung zu treffen haben, welche Baublöcke geschlossen (Seitenwand an Seitenwand) bebaut werden dürfen und welche offen (mit „Bauwich“) zu bebauen sind. Dabei wird zu beachten sein, daß die geschlossene Bauweise, der sogenannte „Reihenbau“, nach den bisherigen Erfahrungen die wirtschaftlich günstigste Bauweise darstellt, die gleichzeitig auch den hygienischen Anforderungen voll-

kommen genügt, wenn gemäß der obigen Darlegungen im Wesentlichen nur Vordergebäude errichtet werden dürfen, und wenn die Baublöcke von vornherein durch den Bebauungsplan eine zweckmäßige Anordnung nach Form, Lage und Tiefe erhalten. Bei der Festlegung der Bezirke mit geschlossener oder offener Bauweise ist zu berücksichtigen, daß die gänzlich „offene“ Bauweise und auch der sogenannte „Gruppenbau“, bei dem jedesmal etwa 2—3 benachbarte Wohngebäude Seitenwand an Seitenwand errichtet werden dürfen, verhältnismäßig teuer ist und daher nur für einen kleinen Bruchteil der Bevölkerung in Betracht kommen kann. Es wird sich daher empfehlen, die gänzlich offene oder zum Teil offene Bauweise nur in beschränk-

## Oeffentliche Sitzung der preußischen Akademie des Bauwesens in Berlin. (Schluß aus No. 26.)



Es folgt ein Ueberblick über Bau und Betrieb der Eisenbahnen, die namentlich in Preußen zunächst vorwiegend als Privatbahnen gebaut wurden. Während die Gesamtlänge 1840, also 5 Jahre nach Eröffnung der ersten deutschen Linie Nürnberg—Fürth, 550 km betrug, sind 1870 im Ganzen 19 690, 1900 schon 49 930 und 1914 insgesamt 61 750 km vorhanden. Bis 1880 überwiegen die Privatbahnen, dann die Staatsbahnen. In Preußen tritt nach 1870 der Staatsbahn-Gedanke zielbewußt hervor. In gesetzlicher und organisatorischer Beziehung sind das preußische Eisenbahn-Gesetz von 1838 und die Gründung des „Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen“ von einschneidender Bedeutung. Bis 1880 wurden hauptsächlich Hauptlinien gebaut, dann setzt der Ausbau der Nebenbahnen ein, vor allem auch in den Gegenden, in denen Wasserstraßen nicht vorhanden, oder nicht möglich sind. Dann folgen die Vermehrung der Gleise auf den verkehrsreichen Linien, der Ausbau der Bahnhöfe und Empfangsgebäude, die bessere Ausgestaltung der Personenwagen. In Bezug auf Schulung des Personals, Pünktlichkeit und Sicherheit des Verkehrs stehen die deutschen Bahnen bald obenan.

Für die Ausbildung der Eisenbahn-Fahrzeuge bilden sich nun festere Normen heraus als für die Wasserfahrzeuge. Die Tragfähigkeit des Oberbaues

ist dabei wesentlich bestimmend. Das tote Gewicht der Wagen spielt eine große Rolle, namentlich bei den Personenwagen der Schnellzüge. Während ein Wagen III. Klasse für einen Sitzplatz 625 kg totes Gewicht mitführt, beträgt diese Zahl 1160 kg bei D-Zugwagen I. und II. Klasse. Bei den Güterwagen ist namentlich die Entwicklung der Kohlenwagen wichtig, deren Tragfähigkeit von 10 auf 12,5, dann 15 und schließlich 20 t steigt. Das tote Gewicht der letzteren beträgt 45 % gegen 20—25 % beim Wasserfahrzeug. Der Forderung der Großindustrie nach Wagen von 50 t Tragfähigkeit ist bisher nicht nachgegeben. Redner hält diesen Wagentyp auch nicht für aussichtsvoll. Nicht nur bei uns, sondern auch in anderen Ländern darf seine Ausführung zunächst als gescheitert betrachtet werden. Auch die Versuche, durch Ermöglichung schneller Entladung die jetzt nur 3—4 Stunden täglich betragende Umlaufzeit der Güterwagen zu vergrößern, sind bisher zu keinem greifbaren Ziel gelangt.

Gewaltig sind dagegen die Fortschritte der Motoren, bei denen die Dampflokomotive noch immer die Hauptrolle spielt. Seit 1841 hat sich Deutschland im Bau von Lokomotiven vom Ausland frei gemacht. Während aus dem Wettbewerb der Liverpool—Manchester-Eisenbahn 1829 die „Rocket“ als Siegerin hervorging, die 40 t Wagengewicht mit 22 km St. Geschwindigkeit auf ebener Bahn ziehen konnte, leistete eine 1915 gebaute deutsche Heißluft-Dampflokomotive die Bewegung eines Güterzuges von 1100 t Gewicht auf einer Steigung 1:100 mit 15 km St. Geschwindigkeit, während Schnellzugs-Loko-

tem Umfang vorzuschreiben und hierfür etwa die Gebietsteile zu wählen, die im Norden des Ortsgebietes liegen, das erfreulicher Weise zum größten Teil im Eigenbesitz der Stadtgemeinde sich befindet (im Plan schraffiert). Hier kann die Stadtverwaltung billige Bedingungen für den Erwerb von Baustellen gewähren, unter Umständen auch das Erbbaurecht, das Rückkaufsrecht oder ähnliche bodenpolitische Maßregeln anwenden.

Endlich wird vorausgesetzt, daß die Ortsbauordnung für die Errichtung von Einfamilien- und Zweifamilien-Häusern, dieser in sozialer, hygienischer und ethischer Beziehung günstigsten Bauweise, weitgehende Erleichterungen, namentlich auch in konstruktiver Beziehung, erläßt, wie das schon durch die Sächsische Ministerial-Verordnung vom 10. November 1913 empfohlen wird.

Die Freiflächen sind, entsprechend den heutigen im Städtebau geltenden Anschauungen, so angeordnet, daß nicht mehr, wie es früher üblich war, an einzelnen Stellen mehr oder weniger große Platzanlagen vorgesehen, sondern daß zusammenhängende Grünanlagen geschaffen werden, die das ganze Ortserweiterungsgebiet planmäßig durchziehen. Diese „Grünstreifen“ sollen es der Stadterweiterung ermöglichen, auf bequemen Wegen, unbelästigt durch den Straßenverkehr und seine Geräusch- und Staub-Bildung, von ihren Wohnungen im Stadt-Inneren hinaus ins Freie zu gelangen und nach mehr oder weniger langen Wanderungen wieder zurückzukehren; namentlich aber sollen diese Grünanlagen der werktätigen Bevölkerung, die in den Außenbezirken der Stadt oder in den Vororten wohnt, die Möglichkeit geben, ihren Weg nach und von der Arbeitsstätte zu einem angenehmen erfrischenden Erholungsgang zu gestalten. Die Grünstreifen sollen keineswegs lediglich als offene Parkanlagen angelegt werden, sondern auch zugleich zur Unterbringung von Spiel- und Sportplätzen, zur Anlage von Familiengärten (sogenannter „Schrebergärten“), zu Friedhofsanlagen, Schulplätzen und dergleichen benutzt werden.

Gerade für die Ortserweiterung von Brand-Erbis-

motiven mit Leichtigkeit die Züge mit 60-70 km/St. Geschwindigkeit fortbewegen.

Das wirtschaftliche Ergebnis der Eisenbahnen hat mit der Steigerung der Leistung allerdings nicht Schritt gehalten. Während von 1885-1914 die Einnahmen um das 1,9fache gewachsen sind, haben die Ausgaben das 2,6fache erreicht; der Betriebskoeffizient ist von 54,6 auf 79% gestiegen. Die neue Reichsverfassung stellt die Eisenbahnen auf eine neue wirtschaftliche Basis, indem sie jetzt als selbständiges wirtschaftliches Unternehmen zu betreiben sind, das seine Ausgaben, einschließlich Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld, selbst zu bestreiten und eine Eisenbahn-Rücklage anzusammeln hat. Bei den Wasserstraßen sind andererseits die Einnahmen gegenüber den Ausgaben überhaupt verschwindend gewesen mit Rücksicht auf die frühere Abgabefreiheit.

Was die Verkehrs-Entwicklung betrifft, so wird diese erst durch die revidierte Rheinschiffahrts-Akte vom 17. Okt. 1868, die alle hindernden Zollschranken auf dem Rhein beseitigt, zunächst auf diesem freie Bahn geschaffen. Auf den übrigen Strömen ist Ende der 60iger Jahre volle Freiheit erreicht, die im Artikel 54 der früheren Reichsverfassung festgelegt wurde. Während in anderen Staaten, namentlich in England, der Kampf zwischen Eisenbahnen und Wasserstraßen tobt und letztere allmählich lahm legt, war in Deutschland eine kraftvolle Entwicklung beider, namentlich nach 1871 möglich. Im Jahr 1912 wurden auf den deutschen Binnenwasserstraßen 20,25 Milliarden Gütertonnen-Kilometer geleistet. Zwischen 1890 und 95 überschreitet der Verkehr auf 1 km Länge der Wasserstraßen denjenigen auf den Eisenbahnen in steigendem Maß. Das hat allerdings seinen Grund in dem gewaltigen Ausbau des Eisenbahnnetzes, vor allem der weniger verkehrsreichen Nebenbahnen, die 1880 nur 9,7, 1910 dagegen 42% des Gesamtnetzes ausmachten. Dazu kommen die stete Verbesserung der Wasserstraßen und ihre Abgaben-Freiheit, sowie die Regelung der Frachtverhältnisse auf offenem Markt bei gleichzeitiger Bindung der Eisenbahnen durch die Tarife. Die Wasserstraßen arbeiteten also unter wesentlich günstigeren Verhältnissen als die Eisenbahnen. Das wird anders werden unter der Wirkung des viel umstrittenen Gesetzes vom 24. Dezember

1911 über die Einführung von Schiffahrtsabgaben, zu dem die neue Reichsverfassung in ihren Artikeln 99 und 100 nähere Bestimmungen bringt. Ein Argument, das gegen die Wasserstraßen häufig ins Feld geführt wird, ist ihr zeitweise gänzliches oder doch teilweises Versagen bei Knappheit des Wassers, das dazu noch meistens mit Zeiten der stärksten Inanspruchnahme der Eisenbahnen zusammenfällt. Daher ist auch die Frage aufgeworfen und von Rathenau und Cauer 1909 eingehend untersucht worden, ob es nicht vorteilhafter und richtiger sei, statt Wasserstraßen besondere Massengüterbahnen zu bauen, die eine wesentliche Herabsetzung der Tarife gestatten. Redner möchte sich denen anschließen, die diese Frage verneinen.

Die glänzende Entwicklung unserer Eisenbahnen und Wasserstraßen hat der Krieg jäh unterbrochen. Namentlich die Eisenbahnen haben zwar beim Aufmarsch und dann unter ganz neuen Anforderungen Hervorragendes geleistet, sind aber seit 1917 stark heruntergewirtschaftet und in ihrer Leistung gesunken. Die Revolution brachte uns dann das Chaos auch im Verkehr und mühsam muß nun zunächst wieder aufgebaut werden. Außer der Ausbesserung der Kriegsschäden gestattet uns unsere wirtschaftliche Lage nur die Vollendung des Dringlichsten, den Schutz angefangener Bauten gegen Verfall. Die veränderte politische Lage, die immer mehr ausgestaltete Ausnutzung der Kohle zu Kraftzwecken gleich am Gewinnungsort werden dabei für die weitere Entwicklung von großem Einfluß sein. Bezüglich der Wasserstraßen werden aus der Fülle der Pläne auch nur die bauwürdigsten herausgesucht werden können, denn schon deren Ausführung kostet mehr als bisher für den gesamten Ausbau unserer Wasserstraßen ausgegeben worden ist. Die Ausbeutung der dabei zu gewinnenden Wasserkräfte stellt andererseits die Schiffahrtsstraßen auf eine ganz neue wirtschaftliche Basis. Müssen wir uns daher auch zunächst in den bescheidensten Grenzen bewegen und äußerste Sparsamkeit walten lassen, so sind doch bei Einigkeit und bei Durchdringen der Erkenntnis von der Notwendigkeit angestrengtester Arbeit auch für unser Verkehrswesen ein Wiederaufbau und eine Weiterentwicklung zu erhoffen.

Die Anlage des ringförmigen Grüngürtels und der verbindenden radialen Grünstreifen ist im vorliegenden Fall um so eher durchführbar, als für den weitaus größten Teil der Grünflächen Gelände benutzt ist, das bereits im Eigentum der Stadtgemeinde sich befindet, und als nur für einen verhältnismäßig geringen Teil Privatgrundstücke in Anspruch genommen zu werden brauchen.

Die Grünstreifen sollen fast durchweg nicht neben den Straßenzügen, sondern auf dem Hinterland der Baublöcke angelegt werden. Die an den Stra-

ßen

Fr. E.

Ben gelegenen Grundstücke grenzen also an die Grünstreifen mit der Rückseite ihrer Gärten, von denen aus sie durch verschließbare Gartentüren für die umliegenden Grundstücksbewohner unmittelbar zugänglich gemacht werden können. Dadurch wird aber der Wert der angrenzenden Grundstücke erfahrungsgemäß wesentlich erhöht, sodaß der Verlust an Baugelände teilweise wirtschaftlich wieder ausgeglichen wird.

Da also der Regel nach die Privatgärten unmittelbar an die Grünstreifen beiderseits anstoßen, wird auch schon bei bescheidener Breitenabmessung der eigentlichen Grünstreifen eine verhältnismäßig breite Freifläche zwischen den Rückseiten der Häuserreihen geschaffen, die sich für das Auge des Wanderers als eine einheitliche Grünanlage darstellt; denn die Privatgärten sollen der Regel nach nur durch einfache Zäune (am besten Drahtzäune) gegen die öffentlichen Grünflächen abgetrennt werden, sie gehören also gewissermaßen zu diesen.

Die Grünanlagen, wie sie im Bebauungsplan vorgeschlagen werden, sind nicht nur für die Gesundheit der Bewohner von großem Vorteil, sondern sie verschönern auch das ganze Stadtbild. Welch ein trostloses Stadtbild, namentlich im östlichen Teil des Stadterweiterungsgebietes, würde sich ergeben, wenn die kahlen Höhen lediglich durch ausgedehnte Straßenzüge und gelegentlich eingeschobene Platzanlagen in Baublöcke aufgeteilt werden würden? Dem kann man nur begegnen, indem man gleichzeitig das, was die Natur an landschaftlichen Reizen versagt hat, künstlich neu schafft. Ueberdies ist auch zu beachten, daß bei der vorgeschlagenen Anordnung der Grünflächen die Straßenzüge selbst nur schmal gehalten zu werden brauchen, also sehr viel weniger Gelände erfordern, und daß einzelne Platzanlagen fast ganz fortfallen können.

Neben den oben erörterten Vorteilen der Grünstreifen in gesundheitlicher und schönheitlicher Beziehung sind die Grünstreifen vielfach auch dazu benutzt worden, eine sehr erwünschte Trennung zwischen den Fabrik- und den Wohnbezirken zu bilden, indem sie durch Baum- und Strauchwuchs die Einwirkung von Rauch, Ruß und Geräusch auf die Wohnbezirke aufheben oder erheblich abschwächen.

Endlich ist hervorzuheben, daß nur durch eine planmäßige Anordnung von Grünstreifen eine einwandfreie Abführung der Niederschlagswässer in offenen Gräben oder flachen Gerinnen durchführbar ist. Hierdurch ist ganz besonders die eingangs betonte Notwendigkeit begründet, den Bebauungsplan und den Entwässerungsplan als ein zusammengehöriges einheitliches Ganze zu behandeln. In vorliegendem Fall liegen die Verhältnisse so günstig, daß nur an zwei Stellen kurze, je etwa 80 m lange, unterirdische Leitungen zur Abführung der Niederschlagswässer nötig sind.

Das im Lageplan (-----) umränderte Gebiet, das im Wesentlichen den alten Stadtkern von Brand umfaßt, besitzt bereits eine in verhältnismäßig gutem Zustand befindliche Entwässerungsanlage nach dem „Misch-Verfahren“. Eine dahingehende eingehende Untersuchung hat ergeben, daß die Beibehaltung dieser Entwässerungsanlage vorteilhafter ist, als die Erbauung eines neuen unterirdischen Entwässerungsnetzes für Brauchwässer allein und die Verwendung der jetzt vorhandenen unterirdischen Leitungen zur Abführung der Niederschlagswässer. Es soll daher das (-----) umränderte Gebiet wie bisher nach „Misch-Verfahren“ entwässert werden. Bei R wird ein Regenüberfall eingebaut, der bei einer 10-fachen Verdünnung der Brauchwässer durch Niederschlagswässer in Wirksamkeit tritt. Zur Kläranlage, die unterhalb der angrenzenden Ortschaft St. Michaelis an der Großen Striegis, einem Nebenfluß der Mulde, ihren Platz finden soll, gelangen also außer dem Brauchwasser des ganzen Entwässerungsgebietes auch noch die Verdünnungswässer aus dem nach dem Misch-Verfahren entwässerten alten Ortskern. Der gesamte Wasserabfluß vollzieht sich im natürlichen Gefälle ohne Anwendung einer künstlichen Hebung.

Die Rohrdurchmesser sind bei den fast durchweg günstigen Gefällen verhältnismäßig sehr gering. Sie

haben bei dem Trenn-Verfahren, abgesehen von einer einzigen kurzen Strecke von 22,5 m Durchmesser, sämtlich den aus praktischen Gründen als Mindestmaß gewählten Durchmesser von 20 cm. Die Mindest-Abmessung bei dem Misch-Verfahren ist zu 30 cm angenommen. Dieser Durchmesser kann bis auf wenige Sammelleitungen, die aus Ei-Profilen von 60/90 cm hergestellt werden müssen, beibehalten werden.

Aus diesen Angaben ergibt sich, daß durch die ausgedehnte Anwendung des „Trenn-Verfahrens“ gegenüber dem „Misch-Verfahren“ auch im vorliegenden Fall außerordentlich große Ersparnisse im Bau und Betrieb der ganzen Entwässerungs-Anlage gemacht werden, die der Anordnung der Grünstreifen zugut gerechnet werden können; denn diese erst geben die Möglichkeit, das Trenn-Verfahren anzuwenden.

Die fluchtlinienmäßige Ausgestaltung der Straßenzüge des sehr unregelmäßigen Stadtkernes von Brand ist so gedacht, daß zunächst nur diejenigen Linien förmlich festgestellt werden, die das Straßennetz zu einem einigermaßen regelmäßigen machen würden, daß aber die zahlreichen meist sehr winkligen Zugänge zu einzelnen Häusern innerhalb dieser künftigen Baublöcke nicht mit einer Fluchtlinie versehen werden. Es muß vielmehr versucht werden, diese Gäßchen bei Gelegenheit von eingereichten Baugesuchen im Weg der Verhandlung entweder nach und nach einzuziehen, oder sie wenigstens nur als Hauszugänge zu erhalten, die unter Umständen bei ihrer Einmündung in die eigentlichen Straßen zu überbauen sind, sodaß sie den Charakter von Hofwegen annehmen und den einheitlichen Zug der Straßenfluchtlinie nicht durchbrechen.

Im Stadterweiterungsgebiet folgten die geplanten Straßen, wenn irgend möglich, den vorhandenen Wegen, da diese der Regel nach am besten anzeigen, welche Verbindungen aus Gründen des Verkehrs nach Lage und Richtung wirklich nötig sind. Auch wird durch Beibehaltung der vorhandenen Verkehrswege im Zusammenhang mit einer möglichst peinlichen Beachtung der sonstigen Grundstücksgrenzen am besten die berechnete Forderung erfüllt, daß die Bebauung der geplanten Straßenzüge möglichst ohne Grundstücks-Umlegungen und unter Vermeidung der sogenannten „Chikanierstreifen“ ausführbar ist.

Weiterhin waren für die Planung der Straßenzüge die Steigungsverhältnisse, die gerade in dem bergigen Gelände von Brand-Erbisdorf eine ganz besondere Rolle spielen, von sehr erheblichem Einfluß. Es ist erstrebt worden, dieses Ziel unter möglichster Vermeidung größerer Erdarbeiten zu erreichen. Als Regel wurde angenommen, daß die Steigung, wenn irgend möglich, nicht stärker wird als 1:15, wobei zu beachten ist, daß selbst in der Freiburger Straße, der Hauptstraße der ganzen Stadt, auf einer längeren Strecke eine Steigung von 1:14 besteht.

Großer Wert mußte darauf gelegt werden, daß die Ableitung des Niederschlagswassers in den Straßenrinnsteinen überall mit ausreichendem Gefälle (mindestens 1:200) vor sich gehen kann, und daß die Strecke, die das Oberflächenwasser zu durchlaufen hat, ehe es in einen offenen Graben oder in ein flaches Rinnsal gelangt, nicht zu lang wird (s. die Pfeile im Lageplan). Auch in dieser Beziehung waren also die Entwässerungsfragen für den Entwurf des Bauungsplanes von einschneidender Bedeutung.

Für die Ausgestaltung der Längsschnitte der einzelnen Straßen war neben der Beachtung der Steigungsverhältnisse und der Erdarbeiten auch noch die Rücksicht auf ein möglichst gutes Aussehen maßgebend. Es sind daher die unschönen Buckel tunlichst vermieden worden. Wo sich ein solcher Buckel nach Lage der örtlichen Verhältnisse nicht vermeiden ließ, ist wenigstens dafür gesorgt worden, daß die Linienführung der Straße an der Stelle, wo der Höhenrücken des Buckels sich befindet, eine Krümmung oder Richtungsänderung erhält, oder daß eine „Versetzung“ angeordnet ist, damit die unschöne Wirkung für das Auge des auf der Straße Wandelnden ausgeschaltet wird. — (Schluß folgt.)

## Vermischtes.

Die Errichtung von Denkmälern zur Ehrung der im Weltkrieg Gefallenen. Eine beachtens- und anerkennungswerte Beeinflussung hat ein badischer Verwaltungsbeamter auf die Form von Krieger-Denkmalen zu nehmen versucht. Verschiedene Gemeinden des Bezirkes Karlsruhe beabsichtigen zur Ehrung der im Weltkrieg Gefallenen Denkzeichen zu errichten, teilweise ist schon zur Ausführung geschritten worden. Aus diesem Grund hat Oberamtmann Schaible an die Bürgermeister des Bezirkes eine Zuschrift gerichtet, in der es u. a. heißt: „Die an sich sehr zu begrüßenden Unternehmen sollen in erster Linie künftigen Geschlechtern die Erinnerung an die Opfer des Krieges und die Namen derjenigen erhalten, die zum Schutz der Heimat ihr Leben ließen. Daneben aber werden diese Denkmäler — mehr als viele andere, im Augenblick bedeutungsvollere Unternehmen —, den künftigen Generationen einen Ausdruck des künstlerischen und kulturellen Standes unserer Zeit darstellen. Denn mit Recht wird nicht nur an den großen Bauten und Denkmälern der Städte die Kultur eines Volkes gemessen; daran vielmehr, wie in den kleinen Gemeinden des Landes gebaut und ein einfaches Denkmal errichtet wird, zeigt sich, ob Kunst und Kultur eines Volkes nicht nur an der Oberfläche haften, sondern auch wirklich in die Tiefe gedrungen sind. Von diesem Standpunkt aus gesehen, gewinnt die Art und Weise, wie die beabsichtigten Denkmäler zur Ausführung kommen, eine Bedeutung, die über die einzelne Gemeinde hinaus sich auf das ganze Land und in eine ferne Zukunft erstreckt. Ich möchte deshalb den Herren Bürgermeistern und Gemeinderäten dringend empfehlen, vor der Ausführung solcher Denkmäler den sachverständigen und künstlerischen Rat von solchen Stellen heranzuziehen, die durch ihr Amt und ihre Zwecke dazu besonders berufen sind. Wenn eine Gemeinde des Bezirkes die Ausführung eines Erinnerungsdenkmales plant oder etwa schon in die Wege geleitet hat, so empfehle ich, dem Bezirksamt oder mir davon unter Beifügung der Pläne oder einer Beschreibung eine kurze Mitteilung zu machen. Ich bin dann gern bereit, die Einholung einer unentgeltlichen künstlerischen Beratung zu vermitteln. Dabei werden selbstverständlich die besonderen Wünsche der Gemeinde bei der Ausführung stets berücksichtigt werden, auch die Ausführung des Denkmals soll immer den örtlichen Geschäften usw. überlassen bleiben.“

Förderung des Realkredits für den Kleinwohnungsbau. Auf Anregung des Staatskommissars für das Wohnungswesen war im Jahr 1919 durch eine Reihe von Hypothekenbanken ein Betrag von 50 Millionen M. für erst- und zweitstellige Hypotheken zu besonders günstigen Bedingungen bis zum 1. Juli 1920 zur Verfügung gestellt. Auf erneute Anregung des Preußischen Ministers für Volkswohlfahrt werden die an diesem Abkommen beteiligten Hypothekenbanken dem Kleinwohnungsbau auch weiterhin ihre besondere Unterstützung gewähren. Die Banken haben zugesagt, die vorkommenden Beleihungsanträge mit dem größten Entgegenkommen zu bearbeiten und den Siedlungsgesellschaften usw. besonders günstige Bedingungen zu gewähren. Es wird jedoch nicht, wie bisher, ein begrenzter Betrag zu festgelegten Vorzugsbedingungen bereit gestellt, sondern die einzelnen Beleihungsfälle bleiben besonderer Entscheidung vorbehalten. Die Einhaltung der bisher gewährten Bedingungen ist im Hinblick auf die rückläufige Bewegung des Pfandbriefkurses und die erhebliche Steigerung der Geschäftskosten allerdings leider nicht erreichbar gewesen. Die Banken wollen die Möglichkeit haben, die Bedingungen der jeweiligen Lage des Kapitalmarktes anzupassen. —

Zur Förderung der Lehm Bauweise sind auf Anregung des Ministers für Volkswohlfahrt in Preußen eine Reihe von Beratungsstellen eingerichtet worden. Solche Stellen bestehen in Berlin, Breslau, Sorau, Königsberg, Köslin, Eisleben, Kiel, Münster, Achim und Haan-Rhld. Die Leiter dieser Beratungsstellen üben ihre Tätigkeit ehrenamtlich aus. Versuche mit besonderen Naturbau-Verfahren sollen nur auf besonderen Auftrag durchgeführt, Versuche rein wissenschaftlicher Art den Laboratorien der Versuchsanstalten übertragen werden. Um unnötiges und kostspieliges Parallelarbeiten zu vermeiden, sollen künftig Druckschriften über die Techniken der Lehm Bauweise nicht mehr von den einzelnen Beratungsstellen herausgegeben werden, dagegen ist eine einheitliche Bearbeitung durch das Preußische Wohlfahrtsministerium, das als oberste Baupolizeibehörde für die Prüfung des Verfahrens zuständig ist, in Zusammenarbeit mit den Leitern der Beratungsstellen beabsichtigt. Auch wird durch das Wohlfahrtsministerium voraussichtlich eine fortlaufende amtliche Berichterstattung über die Bewährung der Lehm Bauweisen erfolgen. —

Neue Ergänzung der Gebührenordnung der Architekten und Ingenieure. Teuerungszuschläge zu den Stundensätzen und den Aufwandsentschädigungen bei Reisen nach § 48 und § 49 der G.-O. für Architekten und § 36 und § 39 der G.-O. für Ingenieure.

In der Gebühren-Ordnung der Architekten sowie der für Ingenieure 1920 sind die Stundensätze für nach Zeit zu vergütende Leistungen mit 12 M., die Aufwandsentschädigungen bei Reisen für den Tag ohne Uebernachten auf 40 M., mit Uebernachten auf 60 M. als Mindestsatz festgesetzt. Diese Sätze haben sich bald als unzureichend erwiesen, und es ist deshalb bereits am 1. Juli 1920 durch Rundschreiben des Vorstandes des von den bei Aufstellung der Gebühren-Ordnung beteiligten Verbänden eingesetzten Ausschusses (A. G.-O.) den Mitgliedern dieser Verbände empfohlen worden, bei Berechnung nach Stunden bis 50 % als angemessenen Teuerungszuschlag in Anwendung zu bringen.

Inzwischen sind die Entwertung des Geldes und die Teuerung bezüglich aller Lebensverhältnisse wesentlich fortgeschritten. Die unterzeichneten, bei der Aufstellung der G.-O. 1920 beteiligten Verbände haben daher in Abänderung dieser Gebührenordnung beschlossen, ab 1. Januar 1921 einen erhöhten Teuerungszuschlag zur Anwendung zu bringen:

1. Auf die Stundensätze nach § 48 der G.-O. für Architekten, nach § 39 der G.-O. für Ingenieure.

2. Auf die Aufwandsentschädigung bei Reisen nach § 48 Abs. 8 der G.-O. für Architekten, nach § 36 Abs. 6 der G.-O. für Ingenieure.

Es beträgt danach der Mindestsatz für den Zeitaufwand für die Stunde 20 M., für die Aufwandsentschädigung bei Reisen für den Tag ohne Uebernachten 60 M., mit Uebernachten 90 M.

Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine; Verein Deutscher Ingenieure; Bund Deutscher Architekten; Verband Deutscher Elektrotechniker; Deutscher Verein von Gas- und Wasserfachmännern; Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure; Verband der Centralheizungs-Industrie; Bund Deutscher Civil-Ingenieure; Verein Beratender Ingenieure; Verband Deutscher Diplom-Ingenieure; Deutscher Eisenbau-Verband; Deutscher Beton-Verein.

## Chronik.

Ein Krieger-Gedächtnismal in Dom zu Köln zur Erinnerung an die Gefallenen der Dompfarrne und der Dombauhütte wurde am 30. Jan. 1921 durch den Erzbischof feierlich eingeweiht. Die Gestaltung des Denkmals wurde auf Grund eines Wettbewerbes dem Bildhauer Prof. Grasegger in Köln übertragen. Es besteht in einem in Eichenholz geschnittenen Erzengel Michael von etwa vierfacher Lebensgröße, der am zweiten linken Pfeilerbündel im Mittelschiff des Domes aufgestellt wurde. Es ist ein Werk im Geist der Gotik von größtem Ernst und höchster Würde, ein Werk, mit dem der Künstler in ferne Zeiten hinein wächst. —

Ein Neubau der Reichsbank in Stuttgart gelangt nach einem Entwurf des Baudirektors der deutschen Reichsbank Nitze auf dem frei werdenden Gelände des Marstalles zur Errichtung. Der Bauplatz ist die Ecke der Marstall-Straße und des Theater-Platzes. Der Neubau wird  $4\frac{1}{2}$ -geschossig und entwickelt seine größere Front mit etwa 54 m an Theater-Platz, seine kleinere Front mit 36 m an der Marstall-Straße. Für die Bankzwecke dienen das Erd- und ein Teil des Untergeschosses, während die Obergeschosse 15 Dienstwohnungen enthalten werden. —

Vier neue Zentral-Friedhöfe für Groß-Berlin sollen nach der Umgestaltung der Gemeinde-Verhältnisse der Gesamtgemeinde Groß-Berlin im Osten durch die Erweiterung des Friedhofes Friedrichsfelde, im Süden durch die Erweiterung der Friedhofs-Anlagen für Neukölln in Rudow, im Westen durch die der Wilmersdorfer Anlagen in Stahnsdorf und im Norden durch die Neuanlagen des alten Berlin in Buch-Karow angelegt werden. Die Anlage großer Zentral-Friedhöfe wird wegen der stärkeren Ausnutzung der Gebäude und der Arbeitskräfte für wirtschaftlicher gehalten, als die Anlage kleinerer Gemeinde-Friedhöfe. —

Die Wiederherstellung der Heiligkreuz-Kirche in Schwäbisch-Gmünd ist dem Architekten Prof. Otto Schulz in Nürnberg übertragen worden, der in den Jahren 1917—18 eingehende Untersuchungen und Aufnahmen des Gotteshauses vorgenommen und auf Grund dieser eine Wiederherstellung im Ganzen mit einem Kostenaufwand von 3 137 000 M. befürwortet hatte. Er tritt mit dieser einheitlichen Wiederherstellung in Gegensatz zu einem Gutachten, in dem Landeskonservator Dr. Gradmann eine schrittweise Wiederherstellung je nach Bedürfnis und Geldmitteln vortrat. Die Mittel hofft man durch eine Lotterie beschaffen zu können. —

Eine bayerisch-schwäbische Kriegsgedächtnis-Kirche in Neu-Ulm soll durch Ausgestaltung der Stadtpfarrkirche daselbst geschaffen werden. Die Ausgestaltung erfolgt nach den Entwürfen des Architekten Dom. Böhm in Offenbach. —

Inhalt: Die Notwendigkeit einheitlicher Städteplanungen für Bebauung und Entwässerung. — Oeffentliche Sitzung der preußischen Akademie des Bauwesens in Berlin. (Schluß.) — Vermischtes. — Chronik. —

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