



DEUTSCHE BAUZEITUNG

56. JAHRGANG. * N^o 23. * BERLIN, DEN 22. MÄRZ 1922.

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

Alle Rechte vorbehalten. — Für nicht verlangte Beiträge keine Gewähr.

Groß-Hamburg.

I. Von Dr.-Ing. J. Stübben in Münster i. W.



Die politische Unruhe, die als eine Folge der Revolution so viele Länder und Städte des Reiches ergriffen und dahin geführt hat, daß man durch teils überlegte, teils überstürzte Umgestaltungen tiefgreifender Art den Anforderungen der „neuen Zeit“ glaubt sich anpassen zu müssen, hat auch in Hamburg einen frucht-

baren Nährboden gefunden. Der Hamburger Senat hat die auf Erweiterung seines staatlichen Bereiches gerichteten Bestrebungen in einer Denkschrift vom September 1921 zusammengefaßt, die darauf abzielt, daß die preußischen Städte Altona, Wandsbek und Harburg, sowie umfangreiche Teile der preußischen Landkreise Pinneberg, Stormarn, Herzogtum Lauenburg, Harburg und Jork dem Hamburger Staatsgebiet einverleibt werden sollen. Dieses würde dadurch von 414 qkm auf 1194 qkm, d. h. auf fast das Dreifache anwachsen, während seine Bevölkerung von 1 050 000 auf 1 477 000, also auf annähernd das 1½fache, sich vermehren würde. Die Provinz Hannover, zu der Harburg und Jork gehören, müßte 112 000, die Provinz Schleswig-Holstein 315 000 ihrer Bewohner abgeben. Vergl. Übersichtsplan S. 138.

Der Senat ist in geschickter Weise bestrebt, seine weitgehenden Wünsche nicht als auf den Vorteil Hamburgs, sondern auf die Forderung der Wohlfahrt des Reiches gerichtet darzustellen, denn es handle sich um die Aufrechterhaltung von Hamburgs Wettbewerbsfähigkeit gegenüber den Auslands-Welthäfen als eines Werkzeuges deutschen Wiederaufbaues. Er belegt seine Forderungen durch ausführliche Darlegungen über den Mangel an Raum für Hafenanlagen, den Mangel an Industriegelände im Hafen, die Notwendigkeit der Siedelung im Hafengelände und die wirtschaftliche Einheit der großhamburgischen Schiffs-Anlagen ferner durch Sonderaufsätze über Großhamburg als wohnungspolitische Frage, als verkehrs- und ingenieurtechnische Notwendigkeit, als Wirtschaftseinheit, als Gebot der Verwaltungsökonomie und im Licht der Nachbarinteressen, endlich durch Beigabe eines starken Bandes von Literatur-Erzeugnissen zugunsten Großhamburgs. Unter den letzteren sind von besonderer Wichtigkeit die Denkschriften des Oberbürgermeisters von Altona (185 000 E.) vom September 1910 nebst Eingabe der städtischen Kollegien vom Februar 1919,

ferner eine Eingabe des Wandsbeker Magistrates vom Dezember 1918 und Äußerungen aus verschiedenen preußischen Landgemeinden mit dem gemeinsamen Ziel der Eingemeindung in Hamburg: eine Erscheinung des Überdrusses an politischem Selbstbestand, deren ergiebigste, vielleicht entscheidende, Quelle in dem Umstand zu suchen ist, daß den preußischen Orten von dem Aufkommen der Reichssteuern nur der Gemeindeanteil (beispielsweise von der Einkommensteuer $\frac{1}{3}$) zusteht, während Hamburg als Stadtstaat auch den Landesanteil (von der Einkommensteuer also $\frac{2}{3}$) erhält. Dazu kommen bemerkenswerte Aufsätze der Politiker Köster, Petersen und Warburg, der Techniker Prof. Fritz Schumacher, Schiefler, W. Sieveking und C. Jung, v. Badinski u. a. Auch die Frage einer Aufnahme Hamburgs in den preußischen Staat wird vom Senat als Mittel, die Schwierigkeiten der Hoheitsgrenze zu beseitigen, kurz erörtert, aber mit knapper und kaum zureichender Begründung verneint.

Es hat nicht verhindert werden können, daß in einer solchen Menge von Schriften auch Unstimmigkeiten und sogar Widersprüche vorkommen. So behaupten die Einen, daß auf hamburgischem Gebiet für die nächsten Jahre noch reichlich Wohngelände vorhanden, eine Unterstützung von neuen Siedlungs-Unternehmungen in preußischen Gemeinden deshalb nicht gerechtfertigt sei, während Andere die Einverleibung von Siedlungsland bis zu 25 km Entfernung für notwendig halten. Von der einen Seite wird nur (hoch gelegenes) Geestland für Wohnzwecke geeignet erklärt, während die andere Seite auch Marschland in Hafennähe zu Siedlungen empfiehlt, ohne daß es bis zur höchsten Flutwelle aufgehört werde. Nicht angenehm berühren manche an die preußische Wasserbau- und Eisenbahn-Verwaltung gerichtete übertreibende, zum Teil vielleicht auch grundlose Vorwürfe über Behinderung hamburgischer Bauabsichten. Dennoch aber wird der unparteiische Leser den Bestrebungen Hamburgs, wenn sie sich in verständigem Rahmen halten, namentlich in Bezug auf Grenzerweiterung zugunsten seiner Hafenanlagen, volles Verständnis entgegen bringen und eine ihnen befriedigende Erfüllung wünschen.

Völlig ablehnend verhalten sich die Stadt Harburg und die Provinz Hannover. Ebenso erhebt die Provinz Schleswig-Holstein lebhaften Einspruch dagegen, daß sie, nachdem ihr schon die Nordmark an Dänemark verloren gegangen ist, nun auch noch $\frac{1}{2}$ ihrer Bevölkerung und fast $\frac{1}{3}$ ihrer Steuerkraft an einen Bundesstaat abtreten solle.

So hatte es das preußische Handelsministerium verhältnismaßig leicht, in einer ausführlichen Denkschrift vom 27. Dezember 1921 den Hamburger Ansprüchen entgegen zu treten. Die preußische Regierung erklärt, einer neuen Abtretung von Gebietsteilen, soweit sie zur Förderung der deutschen Schifffahrt und anderer gemeinsamer preußisch-hamburgischer Interessen geboten erscheine, unter voller Wahrung aller preußischen Belange keine grundsätzlichen Bedenken entgegen zu stellen. Aber die Steigerung der Hamburger Ansprüche weit über den Inhalt einer Denkschrift aus dem Jahr 1915 hinaus müsse Preußen die Pflicht strengster Prüfung auferlegen, um so mehr, als unter den deutschen Ländern Preußen allein durch den Versailler Frieden schwere Gebietsverluste erlitten habe und eine Wiederaufrichtung Deutschlands aus der Tiefe der Schmach nur beim Vorhandensein eines starken, in sich gefestigten Preußens möglich sei, andere Länder zudem nur auf einen Erfolg Hamburgs warten, um ähnliche Forderungen an

Registertonnen 17 419 unter deutscher und nur 6 unter nordamerikanischer Flagge führen, sind der deutsche und der nordamerikanische Anteil im Jahr 1920 fast gleich (2135 : 2049). Zurzeit sind im Hamburger Hafen etwa 90 ausländische Schifffahrtslinien vertreten; weite Kaiflächen sind auf lange Zeit in ausländischen Besitz übergegangen. Der Verkehr beträgt gegenwärtig etwa 60 v. H. der Vorkriegszeit. Wenn dennoch im vergangenen Sommer „infolge der zu geringen Größe des Hafens Enge und Verstopfung“ sich gezeigt haben, so führt der Senat das auf verschiedene Wandlungen in der Weltwirtschaft zurück, besonders aber auf den geringeren Durchschnitts-Raumgehalt der Schiffe: eine Erscheinung, die inzwischen bereits überholt ist, da die Durchschnittsgröße der Schiffe schon Ende 1920 größer war als im Vorkriegsjahr. Auch die anderen Gründe sind hauptsächlich vorübergehender Art, sodaß eine augenblickliche Notlage durch Mangel an Raum für Handelsschiffe nicht zugegeben werden kann.



Preußen zu stellen. Auch sei ohne den Willen der zu entschädigenden Provinzen an die preußische Zustimmung nicht zu denken. Neben der Zustimmung in manchen Gemeinden, deren Äußerungen zum Teil aus der hitzigsten Revolutionszeit stammen, stehe die Gegnerschaft anderer Gemeinden und namentlich des besonders bodenständigen Teiles der Bevölkerung, der auch wirtschaftlich von großer Bedeutung sei. Schwierigkeiten in den Bereichen der Polizei, des Bauwesens und des Verkehrs müssen und können, wie an anderen Grenzen, so auch an der Grenze Hamburgs auf andere Weise überwunden werden, als durch ausgedehnte Gebietsabtretungen. Statt solcher könne sehr wohl auch die Vereinigung Hamburgs mit dem preußischen Staat bei weitgehender Autonomie in Frage kommen. Rotterdam und Antwerpen, die Konkurrenten Hamburgs, haben ihren Weltruf, ohne selbständige Staaten zu sein; ebenso Marseille und Genua. Antwerpen hat nicht einmal seine nächsten Vororte eingemeindet.

Der Hamburger Hafenverkehr ist nach dem Krieg sehr schnell wieder gewachsen, und zwar, infolge des Verlustes der deutschen Handelsflotte, vorwiegend durch britische und nordamerikanische Schiffe. Während im Jahr 1913 von den ankommenden und abgehenden

Das zwischen Norderelbe und Alter Süderelbe westlich vom Kohlbrand liegende neue Hafengelände ist für die dort von Hamburg geplanten Hafenerweiterungen vorzüglich geeignet. Es gehört zu den besten Hafengebieten der Welt. So günstig gelegene, für Seeverkehr und Binnenschiffe bequem zugängliche, leicht auszubauende Hafengelände finden sich sehr selten. Gegen die Absicht des Senates, die preußischen Teile dieses Gebietes sich anzugliedern, um es teilweise zu Industrieanlagen — für die es an seetiefem Wasser auch andere Örtlichkeiten gibt — zu benutzen, erhebt die preußische Denkschrift entschiedenen Widerspruch. Das würde eine unzumutbare Verwendung deutschen Nationaleigentumes, eines Geschenkes der Natur, für einseitige Belange Hamburgs bedeuten. Das deutsche Interesse erheischt, daß dieses Gebiet, soweit es nicht schon seiner natürlichen Zweckbestimmung entzogen ist, ausschließlich dem Seehandelshafen erhalten bleibe.

Die Pläne Hamburgs würden unmittelbar zum Handelsmonopol und zur Verkümmern anderer deutscher Seehäfen führen. Aber nur der Wettbewerb sichert dem Binnenland die schnellste und billigste Arbeit bei der Einfuhr und Ausfuhr, ohne dem Verkehr mit dem Ausland zu schaden. Harburg hat, wie

man aus der erst beginnenden Entwicklung schließen darf, in Handel und Industrie eine große Zukunft, wenn es seine Selbständigkeit und seinen Hafen nicht an Hamburg verliert. Preußen wird die Stadt nicht im Stich lassen, sie auch gegen etwaiges Übelwollen Hamburgs zu schützen wissen. Auch der Behauptung des Senates, lediglich infolge einer das Hafengebiet durchschneidenden Landesgrenze sei die technische Ausgestaltung des hamburgischen Hafens hinter dem Erreichbaren zurückgeblieben, widerspricht die preußische Denkschrift entschieden. Von einer Abtretung des Harburger Hafens kann keine Rede sein, das um so weniger, als die langfristigen Pachtverträge, durch welche Hamburg bedeutende Teile seiner Hafenanlagen an Ausländer abgegeben hat, ferner die Versailler Bestimmungen über die Rechte der Tschechoslowakei und der sich auch auf anderen Gebieten verstärkende Einfluß fremden Kapitals Gefahren erzeugt, denen zu begegnen an sich schon eine schwierige Aufgabe der hamburgischen Staatsleitung sein wird. Harburg bedarf zur besseren Gestaltung und Ausnutzung seiner Hafenanlagen preußischen und hamburgischen Gebietes. Ein Austausch würde für beide Teile von Segen sein.

Den Mißständen in verschiedenen preußischen Gemeinden muß abgeholfen werden, wozu Preußen bereit ist. Soweit es sich dabei um Nachteile der Gemengelage handelt, werden künftig Hamburg und Preußen Hand in Hand gehen müssen. Für bestimmte Aufgaben kann eine gemeinsame Verwaltungsorganisation, nötigenfalls unter Vornahme staatsrechtlicher Änderungen, geschaffen werden.

Was die Wohn- und Siedelungsfragen betrifft, so bestreitet die preußische Denkschrift, daß die Landesgrenze hinderlich gewirkt habe. Die preußischen Außengemeinden haben sich stärker entwickelt als die hamburgischen. In der Bereitstellung von Wohn- und Gartenland für Hamburger haben die preußischen Kreise und Gemeinden weitgehendes Entgegenkommen bewiesen. Die Siedelungen sind durch Beihilfen und Landesdarlehen unterstützt, auch ist für eine große Zahl von Erwerbssiedelungen das Rentengut-Verfahren eingeleitet worden. Immerhin liegen noch große und dringende, gemeinsam von Preußen und Hamburg zu lösende Aufgaben in Bezug auf Bebauungsplan und Bauordnung vor. Aber ein Notstand, der die Abtretung entfernter Gebietsteile, die für die Hafen- und Industriearbeiter noch weiter abgelegen sein würden als die jetzigen Wohnstätten, mit Recht fordern könnte, liege nicht vor. Gleiches gelte für die Verkehrs- und ingenieurtechnischen Fragen. Auch die „Verwaltungsökonomie“ fordere die Annektionen nicht; im Gegenteil würden nach anderweitigen Erfahrungen die Kosten dezentralisierter Verwaltungen, da eine einheitliche Gemeindeverwaltung bei der räumlichen Größe des Gebietes kaum durchführbar sei, vermutlich die bisherigen Verwaltungsausgaben stark übersteigen.

Die Denkschrift schließt mit den Worten: „Bei der großen, hier behandelten Frage müssen die gesamtdeutschen Interessen voran stehen. Diese erheischen Stärkung des deutschen Einheitsgedankens, Abwehr jeder dem Reich jetzt oder in Zukunft drohenden Gefahr der Zerstörung seiner Einheit. Die Vergrößerung der Kleinstaaten auf Kosten Preußens ist aber eine Gefährdung des Einheitsgedankens und geradezu aus diesem Grunde von Preußen abzulehnen. Selbst wenn die preußische Staatsregierung solche Erwägungen beiseite schieben wollte, bliebe weiterhin zu beachten, daß der Bestand der Provinzen nicht gegen den Willen ihrer Bevölkerung angetastet werden darf. Die preußische Regierung wird getreu ihrer Pflicht und der Überlieferung ihrer deutschen Politik in gemeinsamer Arbeit und durch verständnisvolles Entgegenkommen die bedeutenden, nicht nur für Hamburg und Preußen, sondern für ganz Deutschland wichtigen Fragen lösen helfen, die aus den Verhältnissen an der unteren Elbe erwachsen sind. Sie ist durchdrungen von der Überzeugung, daß nur die freudige und gedeihliche gemeinsame Arbeit das Neuerblühen Deutschlands gewährleisten kann, und ist sicher, eine gleiche Gesinnung

auch bei Hamburg zu finden. Durch diese klare Darlegung ihrer Auffassung glaubt sie der Beunruhigung und Uneinigkeit in der Bevölkerung zu steuern und den Verhandlungen zwischen den beiden Ländern den Boden zu ebnen.“ —

Auch die Zentralstelle für Neugliederung des Reiches hat sich mit den Großhamburger Wünschen befaßt und ihr Gutachten im folgenden Sinn abgegeben: 1. Die Zerschneidung des zwischen Süder- und Norderelbe gelegenen Seehafengebietes durch eine Landesgrenze und die Gemengelage der Stadt Hamburg mit einer großen Anzahl preußischer Gemeinden behindern die Erreichung einer wirtschaftlichen und kulturellen Höchstleistung und bedürfen deshalb der Änderung. 2. Die Einverleibung Hamburgs in Preußen wird nicht empfohlen. 3. Um die Erweiterung des Harburger Hafens auch in Zukunft sicher zu stellen, ist die Einverleibung der preußischen, auf den Elbinseln liegenden Gemeinden Wilhelmsburg, Neuhof, Altenwärder und Finkenwärder in Hamburg erwünscht. 4. Für das nördlich der Norderelbe liegende Gebiet ist eine engere Verwaltungsgemeinschaft der preußischen und hamburgischen Gemeinden, etwa von Wedel bis zum Sachsenwald und nördlich bis Wohldorf, notwendig. 5. Bei Einverleibungen in Hamburg müssen die finanziellen Interessen der beiden Provinzen Schleswig-Holstein und Hannover gewahrt werden. —

Diesem Gutachten wird der unparteiisch Prüfende im Allgemeinen zustimmen müssen. Auch scheint eine Lösung in diesem Sinn in der preußischen Denkschrift keinen grundsätzlichen Widerspruch zu finden.

Auf die Angliederung Harburgs und des ganzen von ihm gewünschten südelbischen bis Hittfeld sich erstreckenden Landgebietes wird wohl der Hamburger Senat verzichten müssen. Eine Notwendigkeit für diesen starken Eingriff in den Bestand der Provinz Hannover liegt auch nicht vor. Im Gegenteil berührt es in hohem Grade angenehm, daß Harburg einen so starken Selbständigkeitswillen bekundet und den Wettbewerb mit dem großen Bruder dem Aufgehen in den allgemeinen Sammelbehälter vorzieht. Über den südlich der Süderelbe isoliert liegenden hamburgischen Gebietsteil Moorburg spricht das Gutachten der Zentralstelle nicht. Nach der preußischen Denkschrift liegt Moorburg, zurzeit nur landwirtschaftlich benutzt, im Entwicklungsbereich des Harburger Hafens. Es liegt also nahe, daß Preußen mit Recht den Austausch dieses Geländes fordern wird als Teilersatz, bevor es der Abtretung des ganzen Gebietes von Wilhelmsburg bis Finkenwärder zustimmen kann. Daneben werden finanzielle Entschädigungsleistungen Hamburgs an die Provinz Hannover unvermeidlich sein. Preußen aber wird außerdem die Harburger Schifffahrtsinteressen gegenüber etwaigen nachteiligen Absichten Hamburgs noch mehr als bisher zu schützen bestrebt sein; vielleicht auch — nach der entschiedenen Stellungnahme seiner Denkschrift — durch Staatsvertrag die ausschließliche Verwendung des von ihm abzutretenden Geländes für Seehafenzwecke unter Verzicht Hamburgs auf Benutzung desselben für Industrie- und Wohnsiedelungen zu erreichen suchen. In diesem Punkt angesichts der sich scharf entgegenstehenden Auffassungen einen sicheren Weg zu finden, ist für Dritte kaum angängig. Vielleicht würde die preußische Stellungnahme, so grundsätzlich richtig sie zu sein scheint, in ihrer unbedingten und restlosen Durchführung doch mehr Nachteile als Vorteile im Gefolge haben. Jedenfalls aber liegen die Verhältnisse zwischen Norder- und Süderelbe und südlich der letzteren so, daß bei beiderseitigem guten Willen Hamburgs und Harburgs Interessen, und damit die des Reiches in bezug auf Seeschifffahrt und Außenhandel, unschwer befriedigt werden können.

Schwieriger liegen die Dinge im Norden. Für die kühn gezogenen, weiten Grenzen des beabsichtigten Eingriffes in schleswig-holsteinisches Land sind durchschlagende Gründe nicht vorgebracht. Daß dort zerstreut Hamburger wohnen, daß viele Handwerker, Kleinhändler, Gärtner, Bauern, Arbeiter auf Hamburg und die Hamburger angewiesen sind, ist kaum ein

Grund für die Veränderung der Staatsgrenzen und für Eingemeindungen. Bei der Durchführung solcher Forderungen im ganzen Land würde neben großen Stadtrepubliken wenig kommunale Selbständigkeit übrig bleiben. Daß eine wirtschaftliche Einheit des gesamten Gebietes und die Gleichartigkeit aller Beziehungen und Gepflogenheiten bestehe, ist gewiß ein Irrtum. Denn die Handels-, Industrie-, Landwirtschafts-, Kleingewerbe- und sonstigen Interessen sind sehr verschiedenartig verteilt. Der Staat Hamburg müßte das Ganze ebensowohl in seine Verwaltungsteile auflösen wie der Staat Preußen. Dennoch aber dürfte ein völlig ablehnender Standpunkt nicht zu rechtfertigen sein. Was soll insbesondere aus den Stadtkreisen Altona und Wandsbek werden? Der schwache örtliche Bürgersinn in diesen, großenteils von nicht bodenständigen Elementen bewohnten Orten, ihre geringe Liebe zu kommunalem Eigenleben mögen bedauernswert sein. Andererseits aber kann doch den Darstellungen der gemeindlichen Notlage seitens der Stadtverwaltungen, die sich sogar auf das Urteil von Adickes als ehemaligem Bürgermeister von Altona berufen können, nicht die Berechtigung abgesprochen werden. Das Gutachten der Zentralstelle spricht sich auch hierüber nicht aus. Soll Preußen, soll Schleswig-Holstein dennoch diese dem Heimatland in beträchtlichem Maß entfremdete Bevölkerung festhalten? Oder ist es nicht weiser, dem Drängen von Hamburg einerseits, von Wandsbek und Altona andererseits nachzugeben? Es ist leider anzunehmen, daß ihre Bestrebungen zum guten Teil sich auf die bedenkliche Abneigung stützen, die in den Ländern und Provinzen gegen den Sumpf der Reichshauptstadt verbreitet ist. Hier ist der Reichs- und Staatsregierung eine grundwichtige Aufgabe gestellt. Der erschreckende Ruf „Los von Berlin“ könnte eines Tages dem Bestand des Deutschen Reiches gefährlicher werden, als die offenen Maßnahmen und stillen Ränke unserer Feinde.

Der Verzicht auf die beiden Städte würde aber Gegenleistungen erheischen von starkem Umfang. Sie werden wie im Süden bestehen müssen in hohen Geldentschädigungen, von denen es fraglich sein mag, ob Hamburg sie leisten will und kann, und in einem Gebietsaustausch, gegen den Hamburg sich vermutlich zunächst mit allen Kräften sträuben wird. Der heutige zersplitterte Landbesitz des hamburgischen Staates bis Wohldorf und Hansdorf im Norden und bis Geesthacht im Südosten ist ein Ergebnis aus der traurigsten Zeit deutscher Kleinstaaterei und von der Geschichte nicht mehr geheiligt, als die Gebietsausdehnung Schleswig-Holsteins. Gerade die Zersplitterung ruft hauptsächlich die Grenzschwierigkeiten hervor, über die der Hamburger Senat in seiner Denkschrift sich beklagt. Hier wird sein Entgegenkommen um so mehr nötig sein, als

er außer dem Wohnland, das ihm durch die Einverleibung Altonas zufallen würde, mit Recht auch im Geestbezirk nördlich der Bille Siedlungsgelände beansprucht, das ihm zukommt.

Sollte beim guten Willen aller Beteiligten die skizzierte Grenzberichtigung, man könnte auch sagen Grenzvereinbarung, unter den angedeuteten Bedingungen zustande kommen, so würde dem neuen Groß-Hamburg für Hafen- und Wohnzwecke ein weiter und wohlgeordneter Bezirk beschieden sein, und das Deutsche Reich könnte zu seiner Freude feststellen, daß die Zukunft seiner ersten Seehafenstadt, soweit es am Landbesitz liegt, gesichert sei, ohne der unbedingt notwendigen Stärke seines ersten Bundesstaates unerträglichen Abbruch zu tun. Die Wichtigkeit des letzteren Gesichtspunktes wird leider in den vielen Äußerungen der Tagespresse nicht genügend betont.

So nützlich es sein mag, daß eine Zentralstelle des Reiches sich in sachgemäßer Weise mit der Groß-Hamburger Frage beschäftigt hat, so kann doch eine befriedigende Lösung niemals durch den Zwang eines Reichsgesetzes herbeigeführt werden. Eine erzwungene Verkleinerung Preußens zugunsten eines Kleinstaates könnte — man schaue sich nur in Deutschland um — von den verderblichsten Folgen für unser Vaterland begleitet sein. Nur unter entgegenkommender, verständnisvoller Vereinbarung, die inzwischen eingeleitet ist, zwischen Hamburg einerseits, Preußen mit Hannover und Schleswig-Holstein andererseits kann eine Grenzberichtigung zustande kommen, die wirklichen Segen verspricht. Aber die Grenzberichtigung allein tut es nicht. Goethe sagt:

Mich freuen die vielen Guten und Tücht'gen,
Obgleich so Viele dazwischen helfen.

Die Deutschen wissen zu bericht'gen,
Aber sie verstehn nicht nachzuhelfen.

Auf das bisherige Wirken Hamburgs und Preußens an der Unterelbe ist der Spruch des Großen von Weimar nicht anwendbar. Das Nachhelfen hat nicht gefehlt. Für die traurige Gegenwart enthält er aber eine weise Warnung. Die Kaufleute und Techniker Hamburgs werden sie beherzigen und sich der großen Aufgaben, die ihrer harren, gewachsen zeigen.

Und noch Eines. Alle vorstehenden Betrachtungen beruhen auf dem Glauben, daß es Deutschland trotz allem äußeren und inneren Jammer von heute gelingen wird, aus dem Abgrund, in den es durch Krieg und Revolution gestürzt worden ist, sich wieder empor zu arbeiten. Leider ist der Ruf „Wiederaufbau“ bisher im Wesentlichen ein Schlagwort geblieben. Das muß anders werden. Sonst könnte die Lösung der Frage Groß-Hamburg — Anderen überlassen bleiben! —

Februar 1922.

(Schluß folgt.)

Vermischtes.

Das Bauwesen auf der Landwirtschaftlichen Ausstellung für Thüringen in Gotha. Auf der „Landwirtschaftlichen Ausstellung für Thüringen“, die vom 21.—28. Mai 1922 in Gotha stattfinden wird, wird auch eine Abteilung für landwirtschaftliches und ländliches Bauwesen eingerichtet. Anmeldungen zu dieser Abteilung haben zu erfolgen bis 15. April 1922.

Zur Ausstellung zugelassen werden alle Gegenstände aus Deutschland, die sich auf das landwirtschaftliche Bauwesen beziehen und zwar:

1. in Plänen und Modellen: Siedelungen, Bauern- und Gutshöfe, Ställe für Groß- und Kleinvieh, Gelasse für Feldfrüchte, Scheunen, Speicher, Maschinen und Geräte usw. Versorgung des Hofes mit Wasser, Dampf, mit elektrischer Kraft;

2. Musterbauten und Bauteile: vom Aufbau und Ausbau, Baustoffe der Umfassungswände, Decken und Dächer, deren Gefüge und Festigkeit; Ausbau von Stalleinrichtungen des Groß- und Kleinviehes, der Speicher und Scheunen usw.

Die Ausstellungsleitung behält sich die Entscheidung darüber vor, ob die angemeldeten Gegenstände der Eigenart einer landwirtschaftlichen Ausstellung entsprechen. Gegenstände zum Verkauf mit sofortiger Übergabe an den Käufer werden nicht zugelassen. —

Wettbewerbe.

Wettbewerb betreffend die Bebauung eines Eckgrundstückes an der Tiergarten-Straße zu Berlin. Den kurzen Mitteilungen S. 132 tragen wir nach, daß dem Preisgericht 44 Entwürfe vorlagen, von denen 36 ausgeschieden wurden und 8 auf die engste Wahl kamen. Es waren das die Entwürfe „Urbi et orbi“, „Tiergarten“, „Die gut geschnittene Ecke“, „Im Tiergartenviertel“, „Am Park“, „Atlantic“, „Dreizack“ und „Paul Wallot“. Von diesen schied allein der letztgenannte Entwurf von der Preiszuerkennung aus. Die Preissumme wurde nachträglich um 12 000 M. erhöht und es wurden aus dieser Summe zu den 4 Preisen von 20 000, 15 000, 10 000 und 7 000 M. noch drei V. Preise von je 4 000 M. gebildet. Die Preise wurden in der S. 132 angegebenen Weise verteilt. Der mit dem I. Preis ausgezeichnete Entwurf wird von der auslobenden Gesellschaft als ein ganz besonders glücklicher Baugedanke bezeichnet, sodaß beabsichtigt ist, die beiden Verfasser, Heinr. Kaiser und Dr. J. Siedler, mit der weiteren Bearbeitung der Bauaufgabe zu betrauen. Das sehr günstige Urteil des Preisgerichtes rechtfertigt diese Absicht. —

Inhalt: Groß-Hamburg. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H. in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.
W. Büxenstein Druckereigesellschaft, Berlin SW.