

STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN, VERKEHRSWESEN, VERSORGUNGS-ANLAGEN

HERAUSGEBER: PROFESSOR ERICH BLUNCK UND REG.-BAUMEISTER FRITZ EISELEN

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

61. JAHRGANG

BERLIN, DEN 29. JANUAR 1927

Nr. 2

Brandenburgs Stadtmauern und Tortürme in alter und neuer Umgebung.

Architekt: Stadtbaurat Dr.-Ing. P. Wolf, Brandenburg a. H.

Von Prof. E. Blunck, Berlin-Steglitz. (Hierzu i. G. 34 Abbildungen. Schluß aus Nr 1.)



Der Steintorturm wurde als 32 m hoher Rundturm von 11 m Durchmesser um das Jahr 1380 erbaut. Er ist der stärkste aller Tortürme. Seine Mauern sind im untern Teile 3,53 m dick, wobei glasierte Steine so eingegliedert sind, daß ihre Kopfreihen den Turm spiralförmig umziehen; ein reicher Zinnenkranz

und eine massive Kegelspitze schließen ihn wirkungsvoll nach oben ab.

Der Turm erhielt vor etwa 15 Jahren nach dem Entwürfe des Verfassers den anschließenden Wohnbau, der seine Baumasse kraftvoll steigert. Seine Innenräume sind gewölbt, und zwar das Erdgeschoß mit einem Kugelgewölbe, das I. Obergeschoß mit einem Kreuz-

gewölbe, während das II. Obergeschoß eine Balkendecke und das III. Geschoß ein hutartiges Kuppelgewölbe zeigen. Im obersten Geschoß blickt man in den nur einen Stein stark gemauerten Steinhelm, der die Wehrplatte in Zuckerhutform überragt, die Treppen sind innerhalb der Mauerstärken angelegt. Zum Erdgeschoß war der Zugang ursprünglich nur mittels einer kreisförmigen Öffnung in der Mitte des Deckengewölbes möglich. Ein nachträglich geschaffener Durchgang durch das Erdgeschoß vermittelt die Verbindung mit der innerhalb der Stadtmauer verlaufenden Kommunikation zum Annentor.

Der Turm wird urkundlich zum ersten Male 1433 erwähnt, wo er als Gefängnis für in Haft befindliche Ritter diente. Daß er auch in späterer Zeit als Gefängnis benutzt wurde, beweisen eingeritzte Inschriften von Gefangenen. So lautet eine Inschrift:

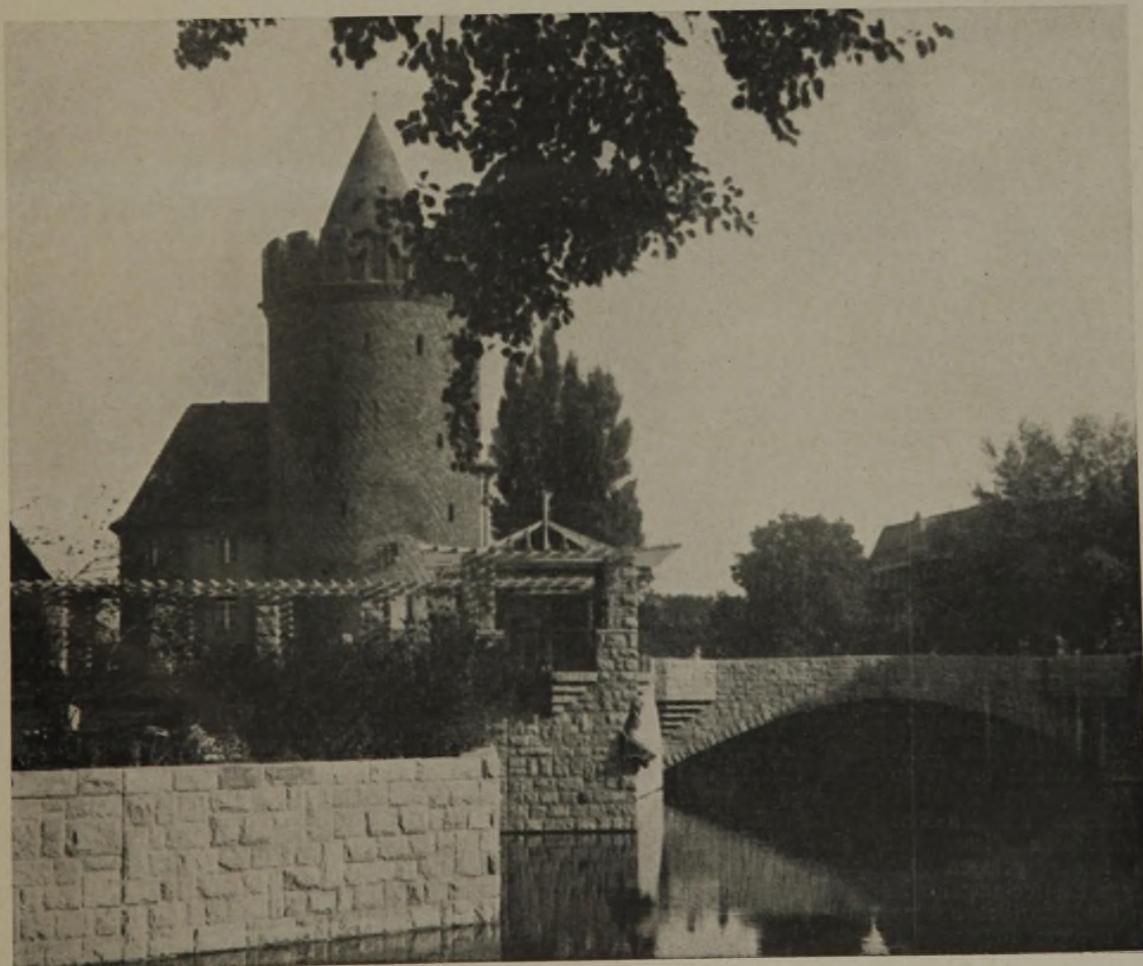


Abb. 21. Steintorturm und Brücke von der Grabenpromenade aus.

„Dit is min Himmelbette gewest — Ade faler Stentorm. — Die Zeit wort mir so lang — Ade. Hir bin ich gewest. — Ich komm nicht wider mer. — P. W. 10 Wochen.“ —

Aus einer zweiten Inschrift erfahren wir auch den Namen des Gefangenen. So steht auf den Steinen eingegraben:

„P. W. ist hier gewest 10 Wochen. — Gelük und Ungelük — ist alle Morg. mein Früstük. Peter Wannemacher. I. A. 1622.“

Im Jahre 1886 wurde der Bau erneuert und diente dann bis zum Jahre 1923 dem hiesigen Historischen Verein zur Aufstellung seiner Sammlungen.

Im Frühjahr 1925 mußte eine tiefgreifende Umgestaltung der Umgebung des Steintorturmes aus Verkehrsrücksichten vorgenommen werden. Die hölzerne Klappenbrücke (Abb. 26) über den Schleusenkanal im Zuge der Steinstraße war so baufällig und so unzureichend für den in den letzten Jahren stark gesteigerten Fahrverkehr, daß der Neubau nicht weiter hinausgeschoben werden konnte.

Die Rücksicht auf das historisch und kunsthistorisch bedeutsame Baudenkmal des Steintorturmes erforderte eine Achsenverlegung der Brücke in Richtung auf die Straßengabelung der Kurstraße und der Steinstraße, so daß der Straßenzug Jakobstraße nicht mehr in die Steinstraße, sondern gleichfalls in die Kurstraße einmünden sollte. Die Verbreiterung der Brücke von 6 m auf 24 m war gleichfalls erforderlich, weil es sich an dieser Stelle nicht um einen zügigen Durchgangsverkehr, sondern um einen Stauverkehr infolge der Ansammlung von fünf Straßenmündungen an diesem Platz handelte. Es mußte daher der ganze Baublock zwischen Steinstraße, Schleusenkanal, Kurstraße und Wollenweberstraße und öffentlicher Grünanlage fallen. Dieser Baublock war zwar recht baufällig, bot jedoch zusammen mit dem Steintorturm und seiner übrigen Umgebung, namentlich im Rahmen der alten Holzbrücke ein außerordentlich reizvolles Stadtbild. (Abb. 26, S. 12.)

Bei der Neugestaltung mußte es sich in erster Linie darum handeln, bei aller Rücksicht auf die neuen Verkehrserfordernisse an die Stelle des alten abgebrochenen Baublocks wiederum ein Bauwerk zu setzen, das imstande war, dem Turm nach der Westseite (Stadtschleuse) einen Rahmen und einen Maßstab zu geben. Es konnte dies als Überleitung zur öffentlichen Grünanlage (Grabenpromenade) unter Berücksichtigung größter Sparsamkeit kaum anders als durch die Errichtung einer massiven Pfeilerstellung geschehen, die sich über der hohen Ufermauer mittels einer einfachen Brüstung an die neue Brücke herübergliedert (s. Plan, Abb. 23, S. 11). Die Aufgabe, die hier städtebaulich im Rahmen der Denkmalpflege und im Zeichen des modernen Verkehrs zu lösen war, dürfte mit zu den schwierigsten zählen, die in einem Stadtbild überhaupt vorkommen. Es sei noch darauf hinge-

wiesen, daß mit Rücksicht auf die satte, braun-rote Farbwirkung des Steintorturmes als Material für die Brücke, für die Ufermauern und die Pergola ganz einheitlich der rötliche Porphyrg-Granit aus Sachsen gewählt wurde.

Im selben Jahre — jedoch erst im Spätherbst — wurde auch die unmittelbar benachbarte Stadtschleuse seitens der Preußischen Wasserbauverwaltung Rathenow völlig umgestaltet, so daß der Stadtteil zwischen Steintorturm, Grabenpromenade und Stadtschleusenstraße im Laufe der beiden letzten Jahre ein ganz neues Gesicht bekommen hat.

Zum Schlusse mag noch — wenn auch nicht unmittelbar zum Thema gehörig — der vor drei Jahren erfolgte gründliche Umbau des sog. „Kurfürstenhauses“ (Lageplan, Abb. 32, S. 14) an der Ecke der Steinstraße und Hauptstraße gegenüber dem neustädt. Rathaus erwähnt und mit 4 Bildern erläutert werden. (Abb. 30, 31, S. 14, und Abb. 33, 34, S. 15.) Es handelte sich hier ebenfalls um eine wichtige Verkehrsverbesserung unter Abänderung eines kunsthistorisch hochbedeutsamen Bauwerks dadurch, daß in den in die Steinstraße vorstoßenden Giebelbau Arkaden im Erdgeschoß für den Fußgängerverkehr durchgebrochen wurden, so daß der Fahrdamm bis an das Gebäude heran verbreitert werden konnte.

Von Interesse ist hierbei, daß anlässlich dieses Durchbruches festgestellt werden konnte, daß an dieser Stelle bereits im Mittelalter ein solcher Arkadenbau vorhanden war, so daß die Wahl der Spitzbogen für die neuen Öffnungen gerechtfertigt erscheint.

Auch die Hoffassade und die innere Ausgestaltung erfuhr eine ganz gründliche Änderung und räumliche Verbesserung. Leider ist bei dieser Gelegenheit noch nicht erreicht worden, daß der im Erdgeschoß unmittelbar an die Arkaden anstoßende Raum mit einem Netzgewölbe von seltener Schönheit der Öffentlichkeit erschlossen wurde. Es steht aber zu erwarten, daß in absehbarer Zeit dieser Raum dem unmittelbar anschließenden Verkehrsbüro wird angegliedert werden können.

Die Pläne zu den Umänderungs- und Ergänzungsarbeiten an den Tortürmen und am Kurfürstenhause stammen von dem feinsinnigen und tüchtigen Stadtbaurat Dr.-Ing. P. Wolf; bei der Durchführung der Arbeiten am Steintorplatz haben die Herren Stadtarchitekt Dipl.-Ing. Schlegel und Architekt Doebling, sowie auch insbesondere Herr Stadtarchitekt Dipl.-Ing. Hammer — letzterer auch bei der Ausgestaltung der Umgebung des Plauertorturms — tatkräftig mitgewirkt.

Es ist zu hoffen, daß die Pläne der Stadt für die weitere Sicherung und Verschönerung ihres Altbesitzes auch im neuen Jahr fortgeführt werden, wobei auf die tatkräftige Hilfe der Provinzial-Verwaltung zu rechnen ist, zu deren vornehmsten Aufgaben es bekanntlich gehört, den alten Kunstbesitz des Landes zu erhalten und zu neuer Wirkung zu bringen. —

Spanische Städte von heute.

Von Dr.-Ing. Dr. J. Stübben, Münster i. W.

II.



it dem Zauber der Alhambra haben wir die Herrschaft der Vergangenheit abgeschlossen, um uns nunmehr den Stätten der pulsierenden Gegenwart zuzuwenden. Das sind zunächst die zahlreichen Hafenorte von La Coruña und Vigo nach Huelva und Cadix an der Atlantischen Küste bis Malaga, Almeria, Cartagena, Alicante am Mittelmeer. Die für den Fremden anziehendsten dieser Orte sind Vigo, an einer herrlichen Bucht gelegen, Cadix wegen seiner halb-inselförmigen Erstreckung ins Meer, Malaga mit seiner fast tropischen landschaftlichen Umgebung, dann aber Alicante mit seinen üppigen Palmenalleen von 20 und mehr Meter Höhe und dem in einen köstlich wilden Palmenwald eingebetteten Vorort Elche. Dazu gehören ferner die vor-

nehmen Badeorte San Sebastian, Las Arenas und Santander am Golfe von Biscaya, endlich aber die von modernen Baubestrebungen mitteleuropäischer und selbst amerikanischer Art erfüllten Städte Sevilla, Murcia, Valencia und mehr noch Bilbao, Barcelona und Madrid. Mit diesen modernen Bestrebungen haben wir uns etwas näher zu beschäftigen.

Sevilla, die glänzende Hauptstadt Andalusiens, die Stadt der schönen Frauen, der prachtvollen Parkgärten, des zauberhaften Alcazar, des eindrucksvollen Domes und sonstiger Herrlichkeiten mannigfacher Art, ist zugleich in seiner Schifffahrt, seinen Ringpromenaden und neuen Außenvierteln als eine durchaus moderne Stadt anzusehen. Der durch Ebbe und Flut mit dem Meer verbundene Guadalquivir vermittelt innige Verbindungen mit überseeischen Ländern. Gegenwärtig putzt sich die Stadt heraus und bereitet sich auf die nächstjährige große iberisch-süd-

Abb. 22 (rechts).
Ansicht, Schnitt
und Grundrisse
vom Steintorturm.

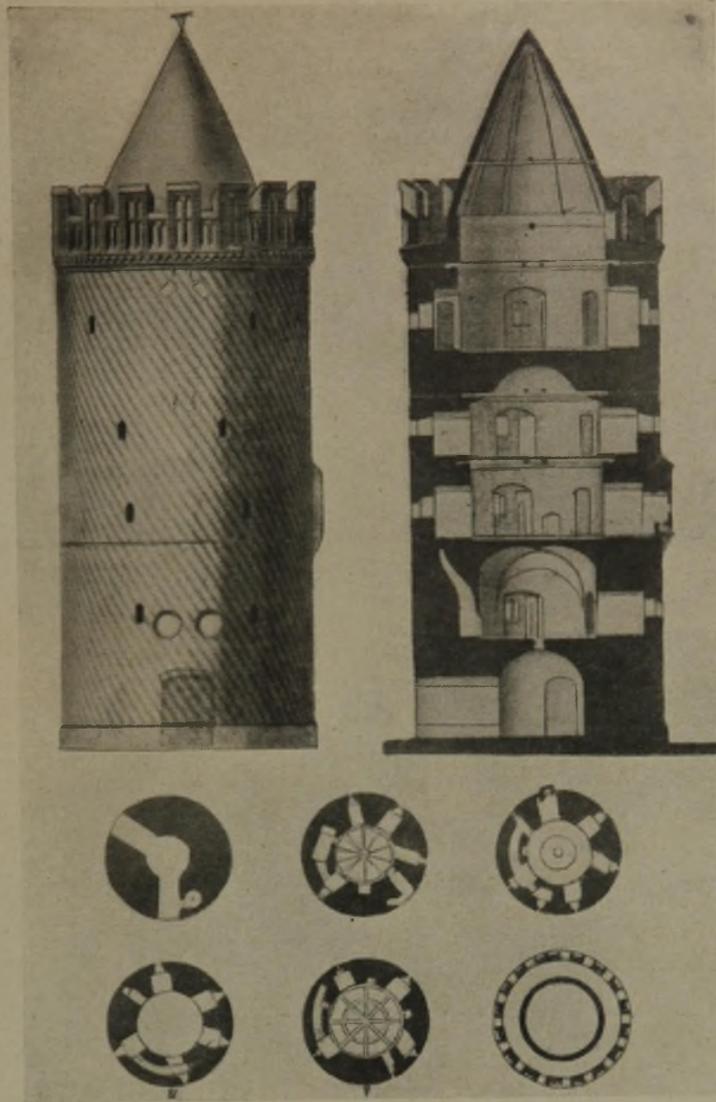
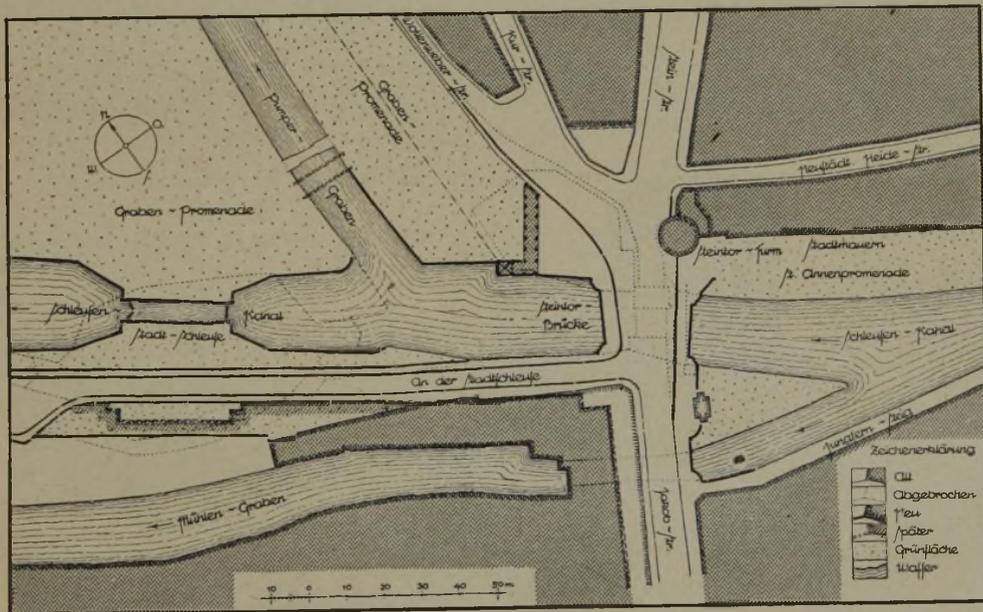


Abb. 23 (unten).
Steintorturm.
Lageplan 1 : 2000.



Brandenburgs Stadtmauern und Tortürme in alter und neuer Umgebung.

amerikanische Ausstellung vor, deren umfangreiches und anspruchsvolles Hauptgebäude in köstlicher Parkumgebung der Vollendung entgegengeht. Im Zusammenhang damit stehen die vielversprechenden Vorarbeiten für die Eröffnung eines regelmäßigen Flugverkehrs mit Argentinien. Murcia, eingelagert in eine köstliche, fruchtbare Hügellandschaft und berühmt durch die von Zarcillo ge-

schnitzten Prozessionsfiguren in der Ermita de Jesus, erfreut sich einer tatkräftigen Verwaltung, die auf Verbesserungen in der Altstadt und organische Stadterweiterung nach außen ernsthaft bedacht ist. Ihr zur Seite steht mit bestem Erfolg der im Städtebau auf deutscher Grundlage bewanderte Architekt César Cort, Professor an der Technischen Hochschule zu Madrid.

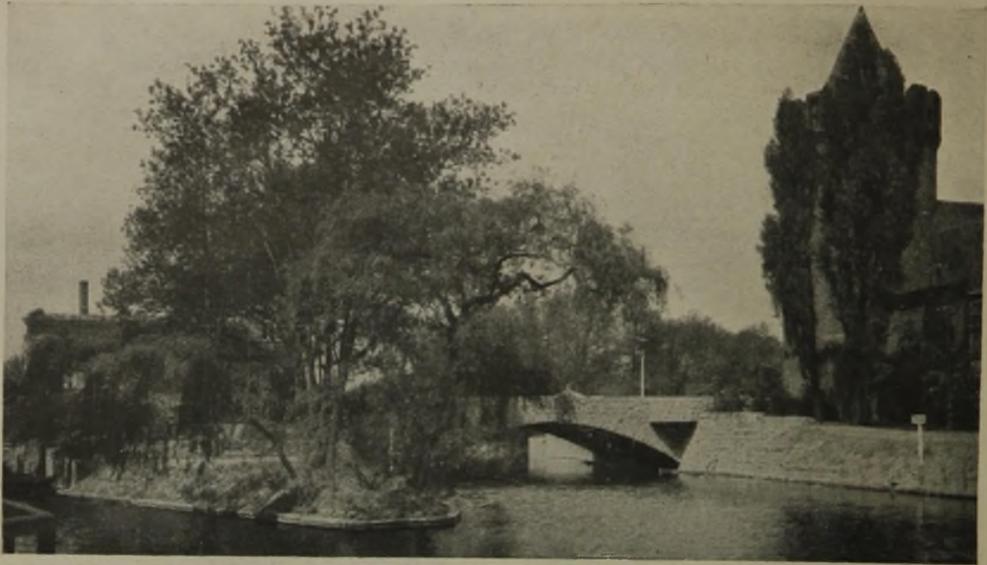


Abb. 24. Steintorturm und Brücke von Süden aus gesehen.

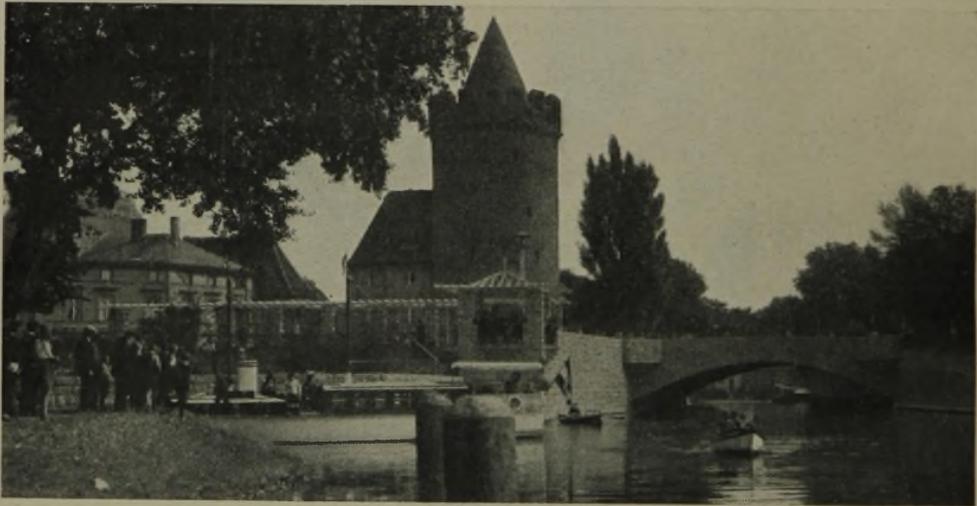


Abb. 25. Steintorturm und Brücke von der Stadtschleuse aus gesehen.



Abb. 26. Alte Klappenbrücke und frühere Umgebung des Steintorturmes.
Brandenburgs Stadtmauern und Tortürme in alter und neuer Umgebun.

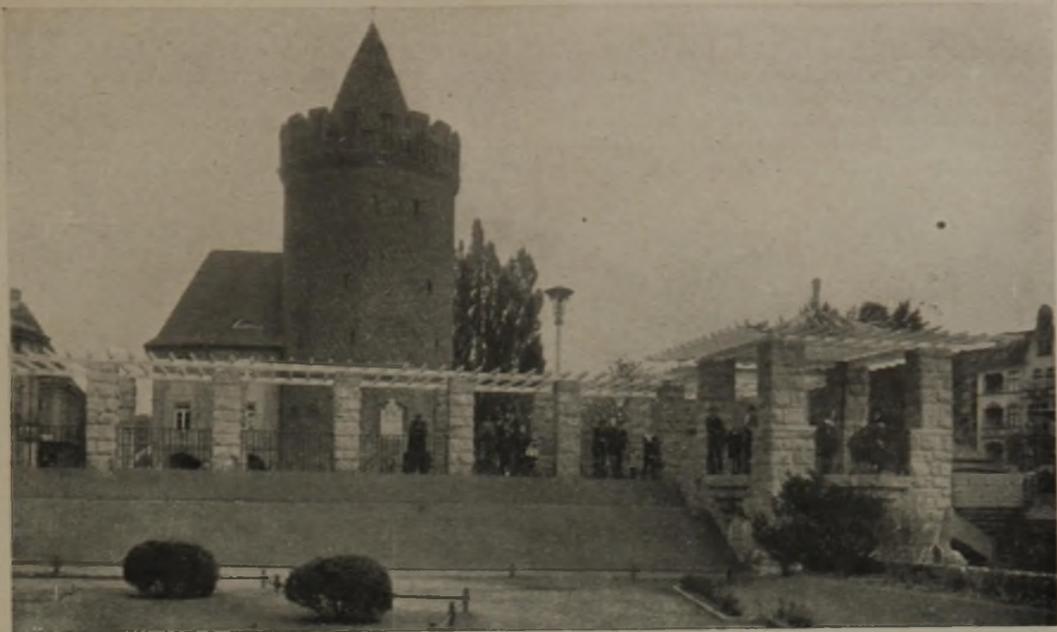
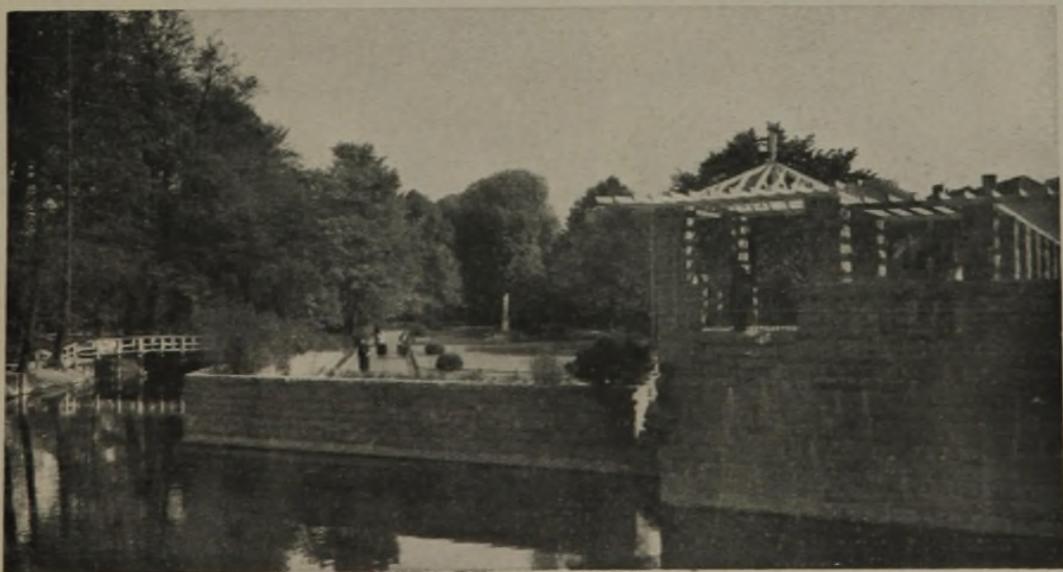


Abb. 27. Laubengang von der Grabenpromenade aus. Abb. 28 (Mitte). Desgl vom Turm aus gesehen.



Abb. 29 (unten). Laubengang und Uferbefestigung mit Blick in die Grabenpromenade.



Brandenburgs Stadtmauern und Tortürme in alter und neuer Umgebung.

Sehr tätig ist auch die von fruchtstrotzenden Gärten meilenweit umgebene Stadt des siegreichen Feldherrn Cid, Valencia, mit Recht stolz auf ihre Kathedrale und deren hochaufragenden Glockenturm Miguelete, auf dessen maurischen Vorgänger der spanische Nationalheld seine treue Gattin Ximene hinaufführte, um ihr die Herrlichkeiten seines selbsterworbenen Reiches zu zeigen. Die

und bei der Stadt und im erzeichen baskischen Hinterland. Rege Schifffahrt von der Stadt zum nahen Hafenvorort Portugaleta und von dort in alle Welt; ein überaus lebhafter Handel und Verkehr. Die alte Stadt liegt auf dem rechten Ufer des Nervion, mit ihren sechsgeschossigen Wohngebäuden und engen Straßen eingepreßt zwischen dem Fluß und eine hohe Berglehne. Die Neustadt, Ensanche genannt,

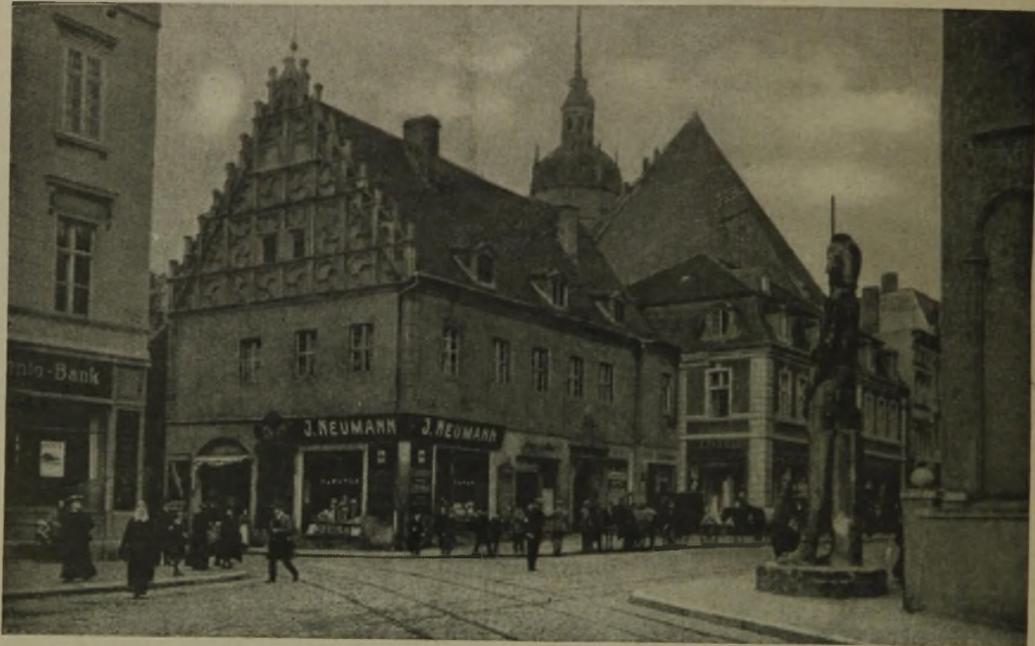


Abb. 30. Kurfürstenhaus. Alter Zustand.

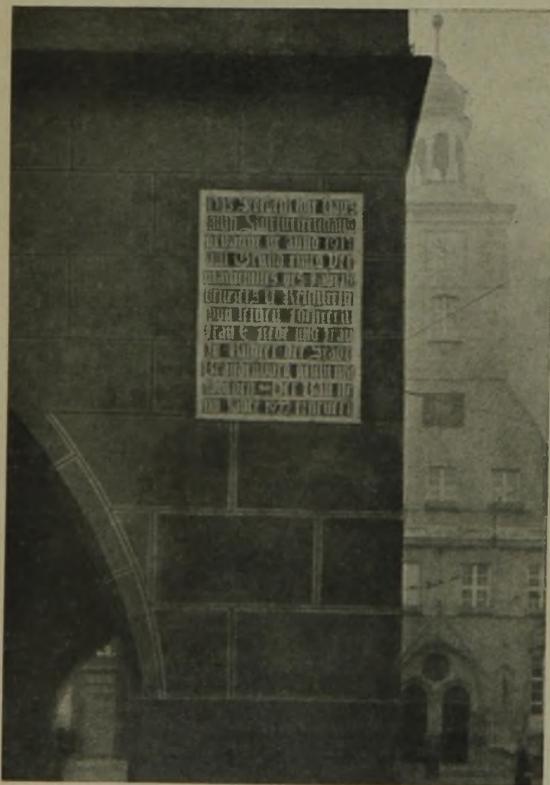


Abb. 31. Neue Tafel am Kurfürstenhaus.

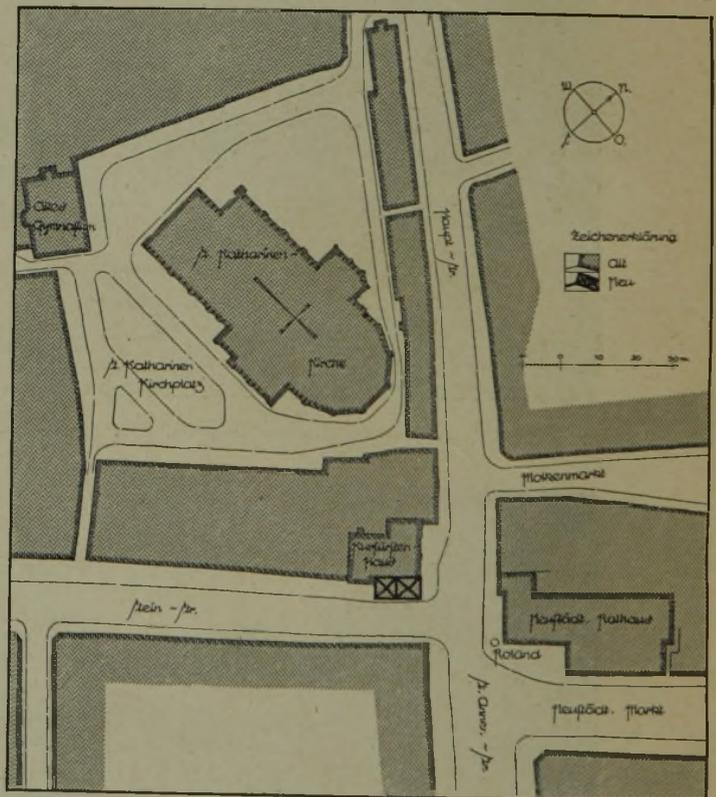


Abb. 32. Lageplan des Kurfürstenhauses. 1 : 2000.

Brandenburgs Stadtmauern und Tortürme in alter und neuer Umgebung.

schönen Renaissancepaläste der Lonja und der Audiencia, der Anblick der zahlreichen blau erglänzenden Kuppeldächer, die Ringpromenaden mit dem mustergültig erhaltenen Stadttor Torre de Serranos und neue Außenviertel der Stadt laden zu genüßreicher Betrachtung ein. Die Leitung des Bauwesens ist mit guter Wirkung den Händen des Chefarchitekten Carbonell anvertraut.

Nun aber betreten wir mit Bilbao o sozusagen europäischen Boden. Industrielle Werke wohin man schaut: in

hat sich seit den 1860er Jahren nach einem durchaus französisch gedachten Plane auf dem linken Flußufer ausgebreitet; aber das stete Wachstum der Bevölkerung, die nunmehr dem 2. vollen Hunderttausend entgegenstrebt, verlangt Ausdehnung flußaufwärts und namentlich im Tale flußabwärts dem Meere zu. Das städtische Bauwesen leitet in erfolgreicher Weise der Architekt Riccardo de Bastida, auf dessen Anregung für die örtlich sehr verwickelten Fragen ein deutscher Städtebauer zugezogen wurde.



Abb. 33 (oben).
Kurfürstenhaus.
Neuer Zustand.



Abb. 34 (links.)
Kurfürstenhaus,
von der Steinstraße
gesehen.

Brandenburgs Stadtmauern und Tortürme in alter und neuer Umgebung.

Noch bedeutender und wesentlich größer ist als Hafen-, Handels- und Industrieort die katalonische Hauptstadt Barcelona, deren Einwohnerzahl sich der Million nähert. Die Stadt ist reich an alten Baudenkmalen und prächtigen Neubauten. Zwei neue Verkehrsstraßen, seit einem Jahrzehnt im Bau begriffen, werden durch das alte

Straßengewirr gezogen. Die landseitige, westliche Stadterweiterung beruht auf einem überaus einfachen, leider zu schematischen, aus lauter Achteckblöcken zusammengesetzten Plane des Ingenieurs Cerda, dem es aber zu verdanken ist, daß schon damals, vor sechzig Jahren, hintere Baugrenzen vorgeschrieben worden sind, die das Innere

jedes Blockes der Bebauung entzogen und zu einer ansehnlichen Gartenfläche vereinigt haben. Ein neuerer Bebauungsplan für die Erweiterung nach Norden hin ist im Jahre 1904 von dem französischen Architekten Jaussely aufgestellt worden; er ist durchaus im Pariser Sinne gehalten mit breiten, zum Teil viele Kilometer langen Straßen, Sternplätzen und Fernsichten auf große Wirkung berechnet*), aber manchen wichtigen Stadtbedürfnissen, so dem eigentlichen Wohnungswesen und der Entwicklung der Eisenbahnverhältnisse nicht entsprechend. Änderungen und Ergänzungen sind eine nicht leichte Aufgabe des jetzigen Stadtarchitekten Guillermo Busquets, der einen Teil seiner Fachbildung in Deutschland sich erworben und in jüngster Zeit die stadtbauliche, parkartige Gestaltung der Berglehne des bekannten Montjuich in hervorragend schöner Weise geplant und in Ausführung genommen hat. Die Eifersucht zwischen Katalonien und Kastilien, zwischen der katalonischen und kastilischen Sprache, zwischen Barcelona und Madrid hat ihre fördernde, aber auch ihre unerfreuliche Seite. Selbst separatistische Strömungen machen sich zuweilen geltend. Aber an Lebensraum und Lebensinhalt fehlt es beiden so stark sich unterscheidenden Städten nicht.

Madrid wirkt in seiner äußeren Erscheinung kaum als spanische Stadt. Sind Bilbao und Barcelona Stätten der Arbeit, so ist Madrid der Sitz des Hoflebens, der vornehmen Welt, der Politik, der Banken, Theater und Kunstpflege, aber auch des Müßiggangs. In seinen Straßen und Promenaden, Parkgärten und Denkmälern, Brunnen und Prachttores, auch in den neuen Stadtteilen und den oft überladenen Neubauten der Innenstadt herrscht die großzügige, anspruchsvolle Art von Paris und Buenos Aires. Selbst Hochhäuser von 10 oder zwölf Stockwerken für Bank- und andere Geschäftsgebäude sind nicht selten, und die Uppigkeit mancher Architekturen, so der neuen Hauptpost, grenzt ans Phantastische. Das im Bau begriffene, zum Teil schon in Betrieb stehende Untergrundbahnnetz verdient Anerkennung. Umgekehrt berührt es seltsam, ja verletzend, daß der Neubau einer Hauptkirche, die den stolzen Namen Catedral de Nuestra Señora de Almodena führen soll, seit mehr als 30 Jahren dem Königsschloß gegenüber sich im Werden befindet, jedoch über den Zu-

stand einer großen Ruine nicht hinausgekommen ist. Weltberühmt sind mit Recht das Prado-Museum und der Park des Buen Retiro. Vortrefflich sind auch mehrere neue, promenadenreiche Stadtteile. Sie zeigen, daß die Leitung der städtischen Baubelange, wenn auch nach der hergebrachten Pariser Art, in den Händen des Chefarchitekten Cascales und seiner Mitarbeiter Aranda und Lacasa gut aufgehoben ist. Von Madrid darf man aber nicht Abschied nehmen, ohne auch den benachbarten Königsschlössern einen Besuch abgestattet zu haben. Es sind der Escorial Philipps II. (zugleich Palast, Kloster und Königsgruft), La Granja (ein Klein-Versailles Philipps V.), beide im Guadarrama-Gebirge gelegen, und Aranjuez, in der Tajo-niederung gleichfalls von Philipp V. während der ersten Hälfte des achtzehnten Jahrhunderts nach französischem Vorbild erbaut und angelehnt an das gleichnamige, fast holländisch anmutende geradlinige Städtchen.

Die schönen Tage und Wochen und Monate sind nun vorüber. Blicken wir zurück auf die „spanischen Städte von heute“, so erkennen wir, wie sehr sie untereinander verschieden sind; verschieden wie die Rassenmischung ihrer Bewohner und das Klima des Landes. Nicht alles ist Gold, was glänzt, und einzelne Volksgewohnheiten, so die grausam blutigen Stierkämpfe, finden keineswegs unseren Beifall. Auch die Eisenbahnverhältnisse lassen manches zu wünschen übrig. Nihil ab omni parte beatum. Aber dem Nordländer erschließen sich jenseits der Pyrenäen so viele Quellen des edlen Genusses, der Freude, der Anregung und Belehrung, daß Spanien es wohl verdient, mehr als bisher das deutsche Reiseziel zu werden. Freundlich und zuvorkommend, trotz allen Nationalstolzes, sind Spaniens Männer, anmutig und von vornehmer Haltung sind die Frauen. Die Gasthöfe sind gut, die Weine sind schmackhaft. Bequeme Reisewege führen über Genf nach Barcelona und über Paris nach San Sebastian; die Schiffe der Hamburg-Südamerika-Linie legen in Bilbao, La Coruña oder Vigo an. Beatus ille qui procul negotiis, sagt schon der selige Horaz.

Reisen ist ein schönes Ding,
Und auch der Vorteil ist nicht gering,
Wenn man viel Gutes bringt nach Haus
Und nutzt das Beste davon aus. —

Vermischtes.

Die Veränderung der oberen Donaulandschaft durch die Ulmer Kraftwerke Öpfingen und Donaustetten. Wenn die Kriegserfahrungen die Stadtgemeinde Ulm dazu führten, sich von der schwarzen Kohle wirtschaftlich unabhängig zu machen und künstliche Stauseen von 450 000 qm Oberfläche wie bei Öpfingen anzulegen oder die Donau auf 6 km in einem neuen eigenen Kanal mit 5 Staubecken bei 600 000 qm Wasserfläche zu verlegen, so verknüpft sie damit eine vollständige Umwandlung des bisherigen Landschaftsbildes. An sich gehört die in Betracht kommende Strecke nicht zu den landschaftlich besonders bevorzugten Teilen. Die Donau schlängelt sich, wie jeder auf der Bahnfahrt Ulm-Friedrichshafen beobachten kann, durch sumpfiges, mooriges Altwassergebiet von Ehingen in der Ebene von Ulm, wo erst der Einfluß der Iller mit ihrem gebirgsklaren Wasser die Donau verjüngt. Ein kleiner Kreis von Malern und Naturfreunden schätzte die urwaldartig unberührten, schnakenreichen Wassergebiete als Fundgrube von Flora und Fauna, wie sich noch eine Fülle von ähnlichen Stellen im Ulmer- und Iller-Donaugebiet erhalten hat. Andererseits lockt die Eröffnung des Öpfinger Sees, wie die für das Donauwerk Wiblingen kanalisierte Donau vor allen Dingen den auf der Donau bei Ulm selbst mit vielerlei Gefahren verknüpften Wassersport in diese Gegend. So hat denn auch, entgegen der Befürchtung der Freunde des Heimatschutzes, gerade diese bisher kaum beachtete Donaulandschaft durch seine Seen als sonntägliches Ausflugsziel an Zugkraft überaus gewonnen. Und wenn erst die etwa 10 km langen Kanaldämme durch Baumalleen mit der Landschaft architektonisch verwachsen sind, so wird auch für die vielen Freunde Ulms ein Gang zum Öpfinger See ein Genuß sein. Das Landschaftsbild der Donauebene zwischen Ulm und Ehingen hat durch die insgesamt 450 000 und 600 000 qm Wasserfläche eine die bisherigen Landschaftswerte weit überwiegende Belebung und Abwechslung erhalten. Es zeigt dies ein Blick von irgend-einem der nördlichen Höhenzüge, wie Schellenberg, Erbacher Schloß über die vormalige seenreiche Ebene.

Die Stadtverwaltung Ulm hat aber auch von sich aus in anerkennenswerter Weise alles getan, um durch die

Formgebung der Hochbauten die Werte des Landschaftsbildes zu heben und jegliche Störung durch die notwendigen Hochbauten zu vermeiden. Wohl sind es einfache schlichte Zweckbauten, die aber gerade in der Beschränkung auf ihren Zweck jeweils in das Gesamtlandschaftsbild in heimischer Bauweise eingruppiert worden sind. So sind denn auch alle bei jedem Bauwerk so beliebten kritischen Einwände im Stadt- und Landesrahmen verstummt und ist nur Freude darüber, daß es in so schonender Weise gelungen ist, der oberen Donau gegenüber der Zeit vor dem Kriege das Fünffache an nutzbarer Kraft abzugewinnen. —
Klaiber, Ulm.

Eine Niedersächsische Arbeitsgemeinschaft der „Freien Deutschen Akademie des Städtebaues“. In Hamburg trat am 15. Dezember 1926 ein Kreis auf dem Gebiete des Städtebaues arbeitender amtlicher und privater Persönlichkeiten zusammen, um die Frage der Gründung einer Niedersächsischen Arbeitsgemeinschaft der „Freien Deutschen Akademie des Städtebaues“ zu besprechen. Schleswig-Holstein, Hannover, Braunschweig, Oldenburg, Bremen, Lübeck und die Nachbarstädte Hamburgs, Altona, Harburg und Wandsbek, hatten Vertreter entsandt.

Die Aussprache ergab, daß alle Erschienenen die Gründung einer solchen Arbeitsgemeinschaft der Akademie lebhaft begrüßten und die sofortige vorläufige Konstituierung beschlossen. Als Vorort wurde Hamburg mit Professor Schumacher als Vorsitzendem gewählt. Im Januar wird in erweitertem Kreise die endgültige Gründung vorgenommen werden. —

Eine Ausstellung Felix Genzmer im Architektur-Museum der Techn. Hochschule Berlin wurde am 16. d. M. eröffnet und ist bis einschl. 2. Februar zugänglich. Neben Arbeiten hochbaulicher Art, so namentlich Theaterbauten und Entwürfe, gibt die Ausstellung auch eine Übersicht über das städtebauliche Schaffen des Baukünstlers. —

Inhalt: Brandenburgs Stadtmauern und Tortürme in alter und neuer Umgestaltung. (Schluß.) — Spanische Städte von heute. (Schluß.) — Vermischtes. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H. in Berlin.

Für die Redaktion verantwortlich: Fritz Eiselen in Berlin.

Druck: W. Buxenstein, Berlin SW 48.

*) Siehe J. Stübgen, Städtebauliches aus Barcelona, Zeitschrift für Bauwesen, 1915, S. 380—404. —