

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 27. AUGUST 1927

Nr. 17

Die Friedrich-Ebert-Brücke in Mannheim.

Von Stadtbaudirektor Elsaesser, Beigeordneter der Stadt Mannheim.

(Hierzu im Ganzen 20 Abbildungen.)



annheims Entwicklung, dessen Altstadt in dem Winkel zwischen Rhein und Neckar eingeklemt liegt (siehe den Stadtplan Abb. 2, S. 127) ist auf die halbkreisförmige Ausdehnung nach Süden, Osten und Norden angewiesen. Die entlang dem Rhein im Westen unmittelbar an der Stadt vorbeiziehende Landesgrenze gegen die bayerische Pfalz verbietet jedes Übergreifen nach dieser Richtung. Während die Entwicklung nach Süden und Osten durch keine natürlichen Hindernisse erschwert wird, sind die nördlichen Stadtgebiete durch den Neckar von der Altstadt getrennt. Dank der für industrielle Niederlassungen ganz besonders günstigen Lage dieses Stadtgebietes — hier liegt im früheren Bett des Rheines der städtische Industriehafen mit vielen bedeutenden Unternehmungen, hier liegen große Werke der Automobil- und Elektro-Industrie u. a. m. — hat sich nördlich des Neckars ein Stadtteil entwickelt, dessen Verkehrsbeziehungen zur Altstadt so lebhaft sind, daß die bislang bestehenden beiden Neckarbrücken (Friedrichsbrücke und Jungbuschbrücke) dem Verkehrsbedürfnis nicht mehr genügten. Die Entwicklung der Stadt in östlicher Richtung hatte zudem zur Folge, daß der starke wechselseitige Verkehr zwischen Osten und Norden auf große Umwege durch die überfüllten Straßen der Altstadt angewiesen war. Der große Nord-Süd-Durchgangsverkehr (Frankfurt a. M.—Darmstadt—Mannheim—Karlsruhe) mußte gleichfalls bei Inkaufnahme eines beträchtlichen Umweges die überlastete Friedrichsbrücke und die engen und verkehrsreichen Straßen der Altstadt benutzen.

So trat schon zu Beginn des Jahrhunderts das Bedürfnis auf, oberhalb der Friedrichsbrücke eine weitere Straßenbrücke über den Neckar zu erstellen. Die fortschreitende Besiedelung der Oststadt und der Plan, am rechten (nördlichen) Neckarufer ein großes städtisches Krankenhaus zu erbauen, drängte schließlich zu dem Entschluß, diese neue Brücke im Zuge der Renz- und Kronprinzenstraße — 760 m oberhalb der Friedrichsbrücke — vorzusehen. Die im Jahre 1911 aufgenommenen Vorarbeiten wurden durch den Krieg unterbrochen. Nach Beendigung des Krieges erschien die weitere Verfolgung des Projektes zunächst aussichtslos. Der Verkehr auf der Friedrichsbrücke nahm aber in den folgenden Jahren solch beängstigende Formen an, daß allen Ernstes an den Bau der neuen Brücke gedacht werden mußte. Die wiederholt vorgenommenen Verkehrszählungen ergaben, daß die Friedrichsbrücke eine in Anbetracht ihrer unzulänglichen Breite außerordentlich stattliche Belastung aufwies. Im Dezember 1924 wurden an einem Tage 59 900 Fußgänger, 7191 Fahrräder, 1253 Pferdefuhrwerke, 1665 Handkarren, 1293 Kraftfahrzeuge und 1814 Straßenbahnwagen gezählt.

Die unerträglich gewordenen Zustände führten zunächst zur Prüfung der Frage, ob nicht durch eine Verbreiterung der Friedrichsbrücke dem schlimmsten Übel abgeholfen werden könne. Die Kosten hierfür errechneten sich aber so hoch, daß man sich entschloß, gleich ganze Arbeit zu schaffen und eine neue Brücke an der schon früher hierfür vorgesehenen Stelle im Zuge der Renz- und Kronprinzenstraße zu bauen.

Im März 1925 wurde ein öffentlicher Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen mit Einreichungsfrist bis zum 29. Mai 1925 ausgeschrieben. 37 Entwürfe

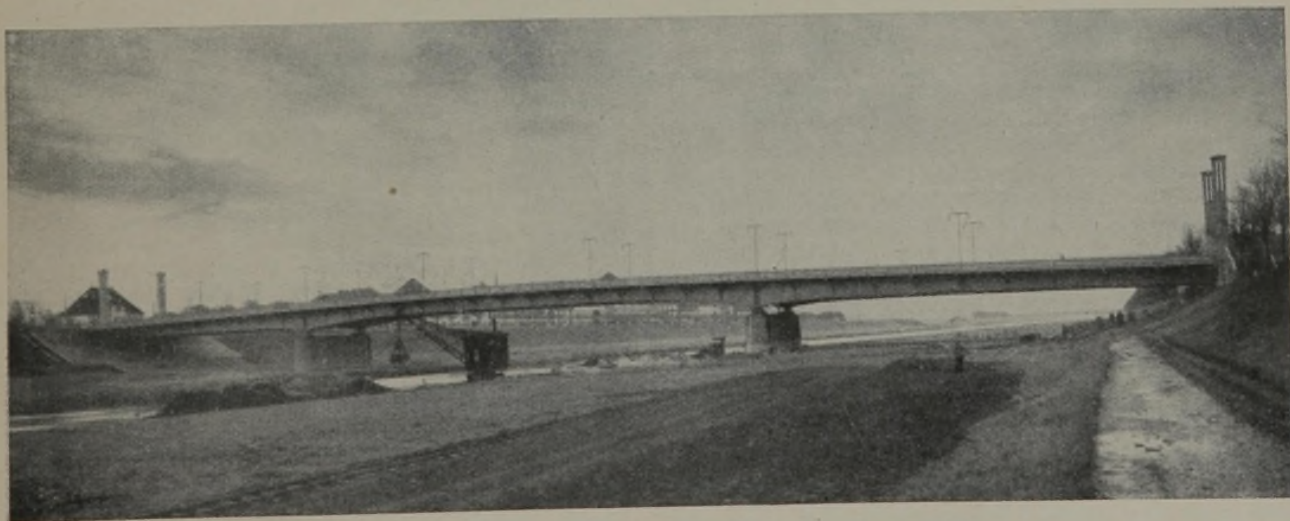


Abb. 1. Gesamtansicht der fertigen Friedrich-Ebert-Brücke in Mannheim.

gingen rechtzeitig zu dem Termin ein. Das Preisgericht zeichnete von diesen Entwürfen den von der Masch. Fabrik Augsburg-Nürnberg A. G., Werk Gustavsburg, gemeinsam mit der Bauunternehmung Grün & Bilfinger A. G. Mannheim und Arch. Abel-Stuttgart aufgestellten Entwurf „Flachbrücke“ mit dem I. Preis aus.

Die städtischen Kollegien beschlossen, diesen Entwurf zur Ausführung zu bringen, zumal er in seiner klaren Einfachheit und strengen Sachlichkeit alle anderen weit überragte und vor allem dem Wunsche, durch Vermeidung hochliegender Konstruktionsteile den Ausblick auf die Flußufer und auf die Lage des Odenwaldes frei zu lassen, in weitestgehendem Maße Rechnung trug.

Die Grundlagen für den Entwurf (vgl. den Bauquerschnitt Abb. 3, S. 127) ergaben äußerst strenge Bedingungen infolge der Forderung der Wasserbaubehörde, daß in Brückenmitte entsprechend der Anordnung der Bauwerke am Neckar-Donau-Kanal eine freie Durchfahrthöhe von 6 m vorhanden sein mußte. Andererseits mußten mit Rücksicht auf die durch die Mannheimer flachen Straßenbedingten Gewohnheiten die Steigungen in den Brückenauffahrten so niedrig wie möglich gehalten werden. Es ergab sich so die Notwendigkeit, die Konstruktionshöhe in Brückenmitte auf das möglichste zu beschränken, eine Aufgabe, die noch dadurch erschwert wurde, daß unter der Brückenfahrbahn Versorgungsleitungen von erheblichem Umfange untergebracht werden sollten und daß kein Konstruktionsteil über die Linie des Hochwassers vom Jahre 1882 (+ 95,597 ü. N. N.) hinabreichen durfte.

Aus schiffahrtstechnischen Gründen durften nur zwei Pfeiler in das Niederwasserprofil gestellt werden, deren Entfernung mindestens 80 m betragen sollte.

All diese Umstände hatten zur Folge, daß nur bei äußerster Ausnutzung des zur Verwendung kommenden Materials eine brauchbare Lösung gefunden werden konnte, die auch in ästhetischer Hinsicht bezüglich ihres Einfügens in die Umgebung — freier Blick auf die Uferbebauung und auf den Odenwald — befriedigte. Der zur Ausführung gebrachte preisgekürnte Entwurf — eine als Gerberträger ausgebildete Balkenbrücke mit Kastenquerschnitt aus hochwertigem Stahl (St. 48) — ist allen gestellten Forderungen in weitestgehendem Maße gerecht geworden.

Die Gesamtanordnung der Brücke (vgl. Abb. 4a u. b, S. 128). Die Länge der Brücke mißt zwischen den Endauflagen 197,76 m. Die Gesamtentfernung der beiden Widerlagerfluchten beträgt 196 m. In den beiderseitigen Vorländern sind zwei Pfeiler angeordnet, die vom Endwiderlager je einen Abstand von 55,6 m haben und untereinander 86,56 m entfernt sind.

Die Konstruktionsunterkante liegt in Brückenmitte auf 98,3 m ü. N. N. d. i. 6 m über dem mit 7,4 m a. P. angenommenen höchsten schiffbaren Wasserstand. Diese freie Höhe ist auf eine Breite von 30 m eingehalten. Die Höhe der Fahrbahn errechnet sich hieraus in Berücksichtigung der erforderlichen Konstruktionshöhe für die Brückenfahrbahn zu 100,31 m ü. N. N. Diese Höhenlage ermöglicht die Anlage einer noch erträglichen Steigung der Brückenfahrbahn und der Rampe im Zuge der Renzstraße. So weist der Längenschnitt in der Brücke selbst beiderseitige Steigungen von 1:60 auf, die in Brückenmitte durch eine parabolische Kurve verbunden sind. Von den Brückenauffahrten hat die südliche (Renzstraße) eine stärkste Steigung von 1:57,5, die nördliche dagegen nur eine solche von 1:86.

Die bei der Friedrich-Ebert-Brücke angewandten Steigungen sind niedriger als die aller übrigen Mannheimer Brücken mit Ausnahme der Friedrichsbrücke, die nahezu wagerecht liegt. Das Streben der Stadtverwaltung nach möglichst geringen Steigungen in der Brücke und ihren Auffahrten ist wiederholt in Fachkreisen als unberechtigt bemängelt worden. Wer aber die besonderen Mannheimer Verhältnisse kennt, weiß,

daß die Anwendung zu großer Steigungen die neue Brücke zu ähnlichem Schicksal verurteilt hätte, wie es der Jungbuschbrücke zuteil wurde. Letztere wird wegen ihrer für Mannheimer Verhältnisse recht erheblichen Steigungen (1:40) nicht in dem ihrer Verkehrslage entsprechenden Umfange benutzt. Die Fuhrleute mit schwer beladenem Wagen nehmen lieber einen Umweg von mehr als 1 km in Kauf und fahren über die bequem angelegte Friedrichsbrücke. Die so dringend nötige Entlastung der Friedrichsbrücke konnte aber nur durch eine Brücke erreicht werden, die nicht nur durch ihre Lage, sondern auch durch ihre bequeme Gesamtanordnung den Verkehr anzieht. Die gewählten Steigungen sind so gehalten, daß sie selbst dem schwersten Verkehr keine Schwierigkeiten bereiten. Nachdem die Brücke jetzt mehr als ein halbes Jahr im Verkehr liegt, sind auch noch keine Klagen über die Steigungen laut geworden.

Die Breite der Brückenfahrbahn und die südliche Brückenauffahrt ist auf 11,10 m bemessen. Dazu kommen beiderseits je 0,60 m breite Schutz-(Überlade) Streifen. In der Mitte der Fahrbahn liegen mit einem Abstand von 3,10 m zwei meterspurige Gleise für die Straßenbahn und für die Züge der Oberrheinischen Eisenbahngesellschaft. Die gewählte Fahrbahnbreite gibt genügenden Raum für 4 nebeneinanderfahrende Fahrzeuge (zwei in jeder Richtung). Für den Fußgängerverkehr sind beiderseits außerhalb der Hauptträger Gehwege von je 3,5 m Breite angebracht. Da der Obergurt der zwischen der Fahrbahn und den Gehwegen liegenden Hauptträger in der Höhe des Gehweggeländers verläuft, ist der Querverkehr auf die ganze Länge der Brücke unterbunden. Es hat sich schon jetzt als außerordentlich zweckmäßig erwiesen, daß die Brückenfahrbahn infolgedessen stets frei von den Fahrzeugverkehr belästigenden Fußgängern ist. Der zwischen den Hauptträgern beiderseits der Fahrbahn angeordnete Schutzstreifen gibt zudem etwa auf der Fahrbahn befindlichen Fußgängern die Möglichkeit, sich in Sicherheit zu bringen.

Die Widerlager und Pfeiler (vgl. Abb. 5 u. 6, S. 128). Widerlager und Pfeiler der Brücke sind in Beton hergestellt. Die sichtbaren Teile wurden überall mit Natursteinen verkleidet. Hierfür wurde beim Sockel der Pfeilerschäfte Schwarzwälder Granit, im übrigen roter Sandstein aus verschiedenen Brüchen des Neckartales verwendet.

Die alluviale Beschaffenheit des Neckarbettes in seinem Mündungsgebiet gebot bei der Gründung der Pfeiler und der Widerlager größte Vorsicht. Die Bohrergebnisse ergaben abwechselnde Schichten von Sand, Letten und gröberen und feineren Geschieben. Ganz besondere Beachtung mußte aber dem Umstande geschenkt werden, daß in den letzten Jahrzehnten im Unterlauf des Neckars wandernde Kolke von einer Tiefe bis zu 6 m festgestellt wurden, deren bedeutendster erst vor wenigen Jahren die Brückenstelle passiert hatte. Für die im Vorlande stehenden Pfeiler wurde deshalb massive Gründung auf eine Tiefe von 5 m a. P. (= + 79,8 m ü. N. N.) vorgeschrieben. Die Tiefbauunternehmung Grün & Bilfinger schlug für die beiden Pfeiler Senkkastengründung unter Verwendung von Druckluft vor. Von einer Brunnengründung wurde Abstand genommen, da man mit dem Vorkommen von Findlingen, alten Baumstämmen und anderen Gegenständen rechnen mußte, durch die das planmäßige Absenken der Brunnen sehr erschwert worden wäre. Es hat sich denn auch bei der Bauausführung gezeigt, daß die getroffene Wahl der Gründungsart richtig war. Nicht nur hemmende Fremdkörper erschwerten die Absenkung, es mußte vielmehr auch dauernd mit peinlichster Vorsicht vorgegangen werden, da — wahrscheinlich infolge der unregelmäßigen Schichtungen des alluvialen Untergrundes — die Senkkästen dauerndes Bestreben zu Verschiebungen und Verkantungen zeigten. Es ist deshalb zum mindesten zweifelhaft, ob es gelungen wäre, Brunnen, deren Absenkung unter Ver-

wendung von unter Wasser arbeitenden Greifbaggern hätte erfolgen müssen, einigermaßen planmäßig auf die erforderliche Tiefe hinabzubringen.

Die Senkkästen (vgl. die Abb. 7 u. 8, S. 129), die

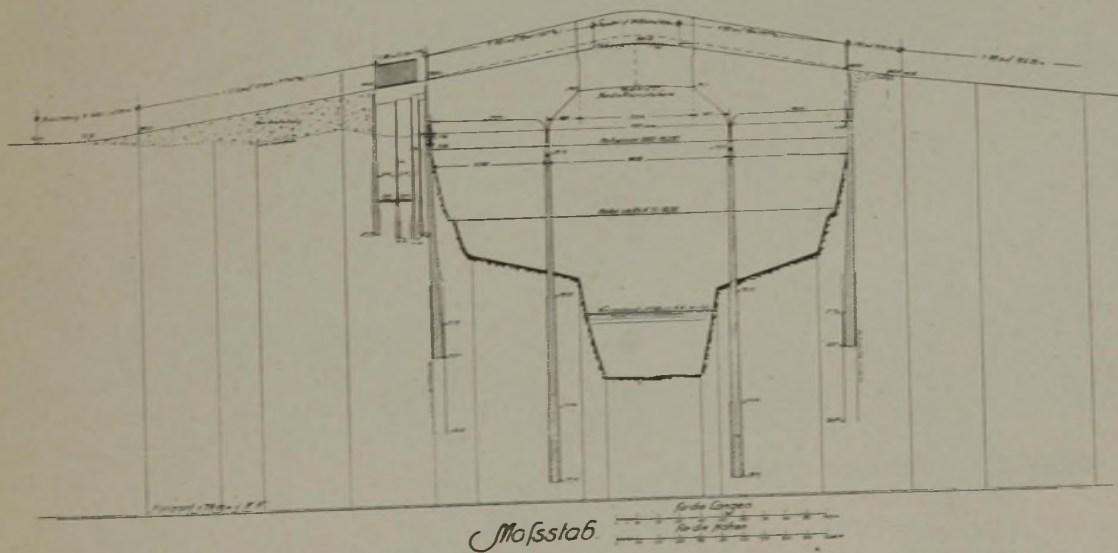
I. Senkkästen vor dem Absenken auf Gelände-Oberfläche frei stehend nach dem Abrüsten.

- a. Es wirkt nur die Eigenlast.
- b. Mit 2,7 m Beton als Auflast.



Abb. 2. Lageplan der Innenstadt mit sämtlichen Brücken. (Maßstab rd. 1:19000.) Abb. 3 (hierunter).

Längenschnitt der Fahrbahnmitte in der Achse der Friedrich-Ebert-Brücke



eine Grundfläche von $5,3 \times 21,8$ m besitzen, wurden auf dem Vorlande an der Versenkungsstelle hergestellt. Die Höhe der Senkkästen betrug 3,50 m, wovon 2,20 m auf den Arbeitsraum und 1,30 m auf die Decke entfielen. Für die Berechnung der Eisenbetonkonstruktion der Senkkästen (Betonmischung 1:6) waren folgende Belastungsfälle angenommen:

- II. Senkkästen mit 2,7 m Auflast, Schneide bis 0,30 m in das Erdreich eingedrungen.
 - a. Preßluft entwichen.
 - b. Preßluft im Senkkasten.
- III. Senkkasten in der Endlage.
 - a. Schneide freigegeben, keine Druckluft im Innern, höchstmöglicher Erd- und Wasserdruck.

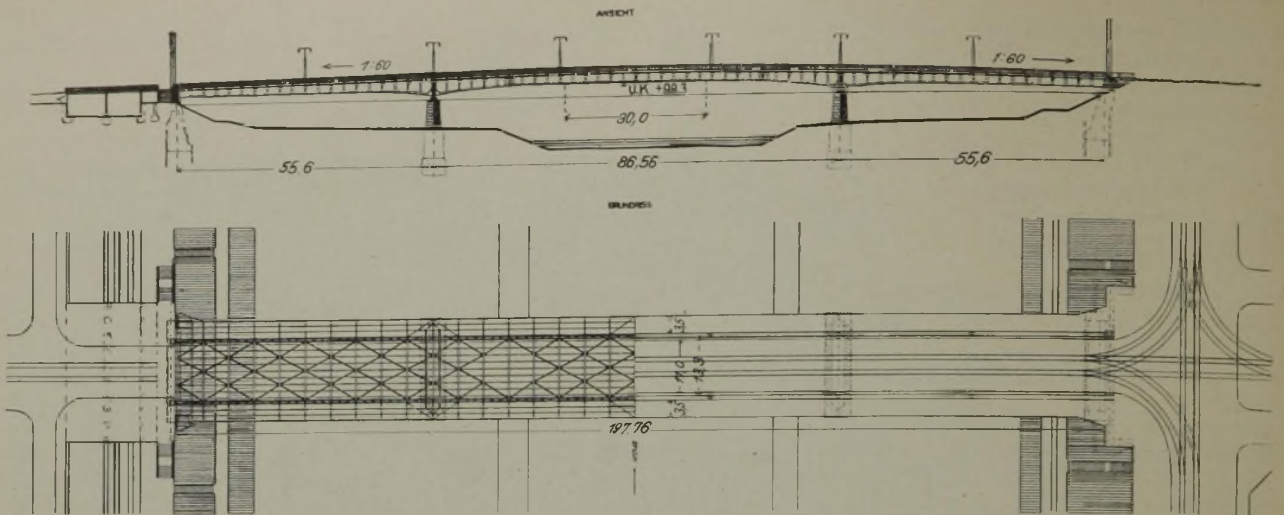


Abb. 4a u. b. Ansicht und Grundriß der Brücke. (Maßstab rd. 1 : 1600.)

Unverfüllte Ansicht

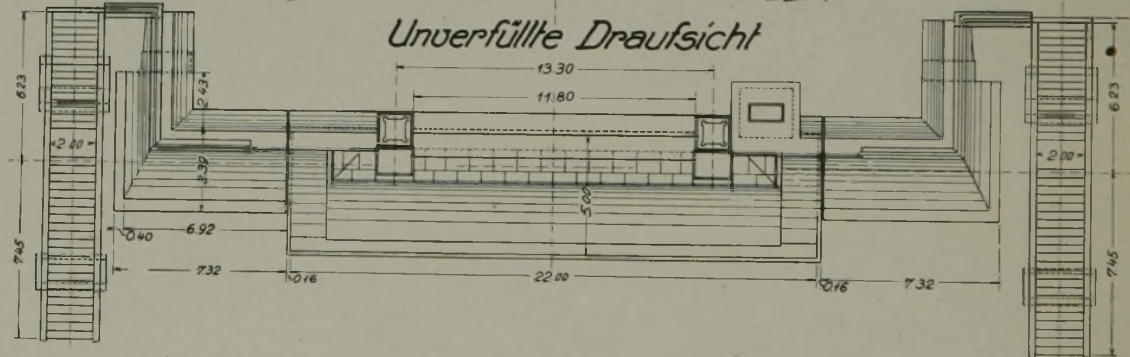
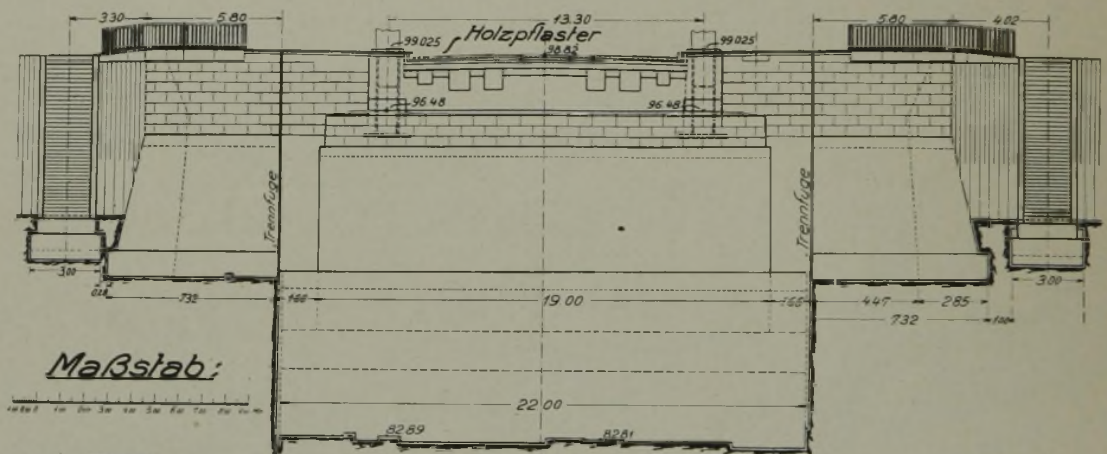


Abb. 5a u. b Ansicht und Grundriß des rechten Wiederlagers. (Maßstab 1 : 300.)

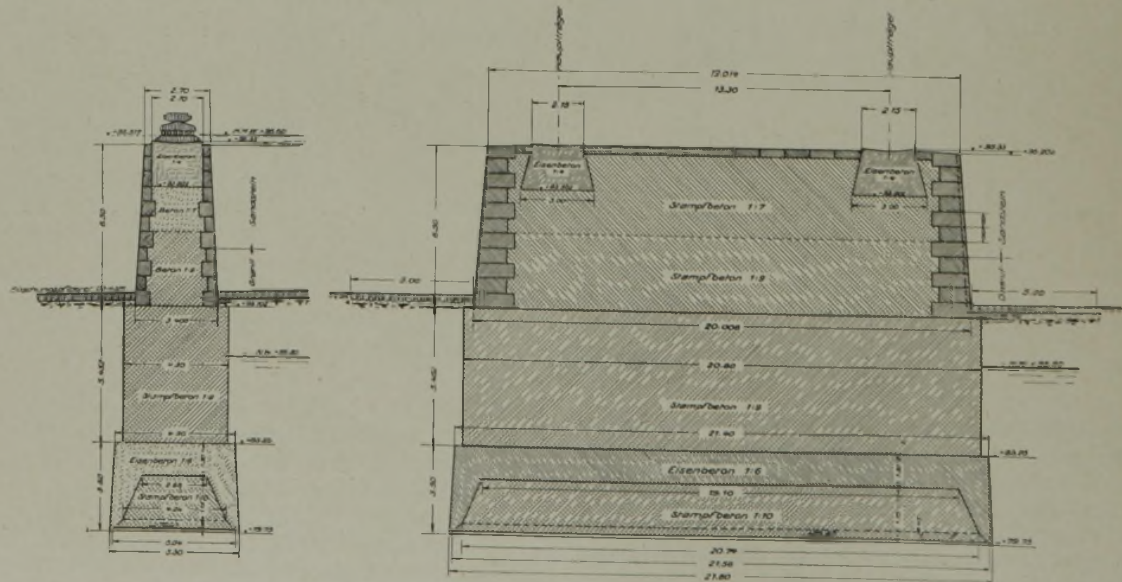


Abb. 6a u. b. Längs- und Querschnitt durch einen Stropfpeiler. (Maßstab 1 : 300.)

b₁. Schneide 0,3 m in das Erdreich eingedrungen, Niedrigwasser, Preßluft sei entwichen.

b₂. Wie vorher, jedoch mit Preßluft im Senkkasten. Zur äußeren Bewehrung der Schneiden wurden flach gelegte \square -Eisen N. P. 12 verwendet.

Für die Herstellung der beiden Senkkästen und ihre Absenkung auf die planmäßige Tiefe wurden nicht ganz 3 Monate benötigt. Die wasserpolizeiliche Vor-

ü. N. N., die des rechten auf + 79,75 m ü. N. N. Die unter der Vorlandfläche zweifach abgetreppten Pfeilerschäfte sind bis zur Vorlandhöhe in Gußbeton 1 : 9 hergestellt. Die sichtbaren Teile der Schäfte, die dank der rein zentrischen Belastung sehr schlank gehalten werden konnten und oben eine Breite von nur 2,7 m besitzen, bestehen zwischen den Verkleidungsflächen aus Stampfbeton 1 : 9 und 1 : 6.

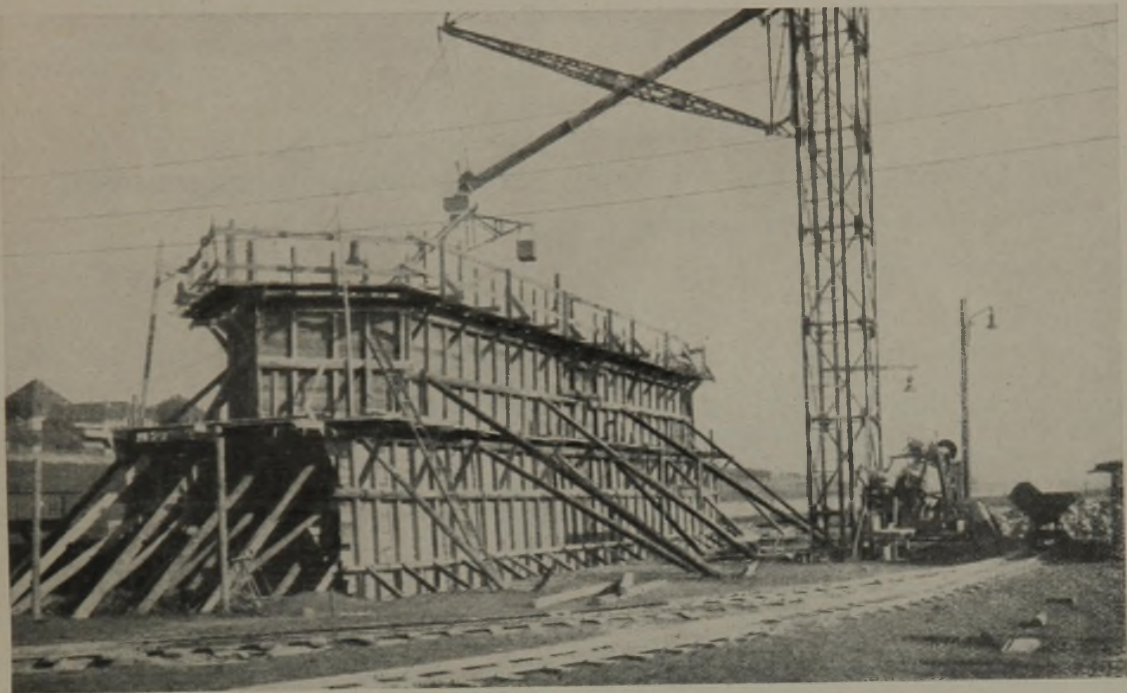


Abb. 7. Schalung und Betonierung des noch nicht abgesenkten Pfeilerfundamentes.

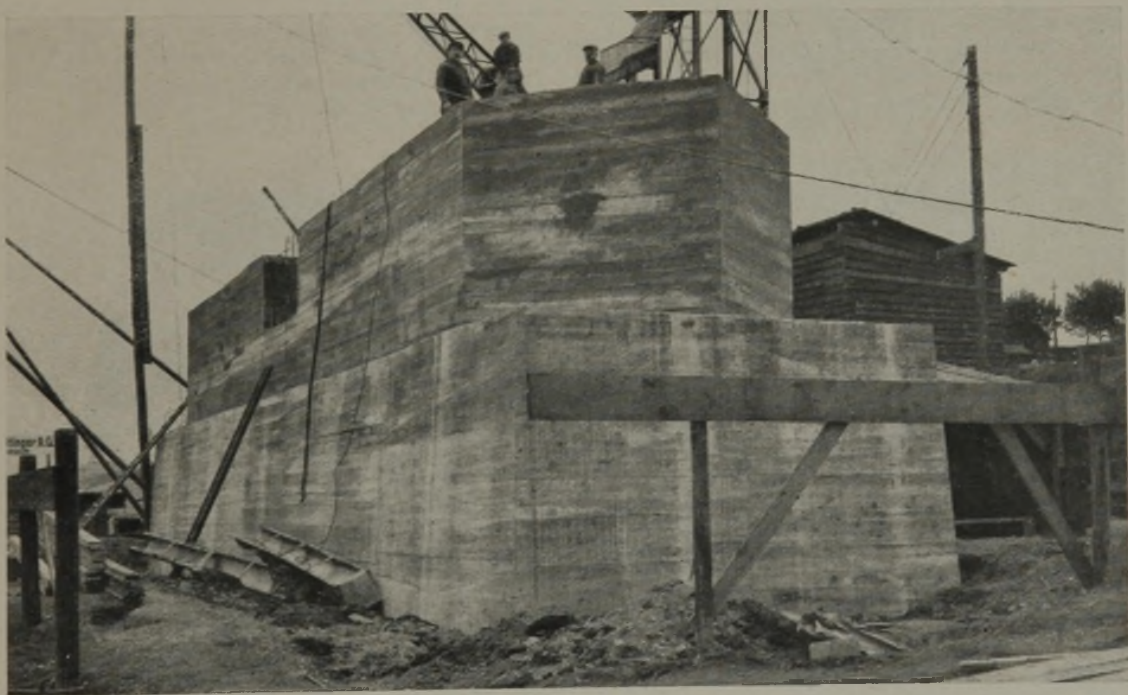


Abb. 8. Ausgeschaltetes, noch nicht abgesenktes Pfeilerfundament.

schrift, daß vom 1. Dezember ab mit Rücksicht auf Hochwassergefahr keine Arbeiten im Flußbett vorgenommen werden durften, zwang zur äußersten Beschleunigung der Fundierungsarbeiten und dank der vorzüglichen Einrichtung der Bauunternehmung gelang es auch tatsächlich, die Pfeilerfundamente in den Monaten September, Oktober und November des Jahres 1925 abzusenken. Die Arbeitsräume der Senkkästen wurden dann alsbald mit Beton 1 : 10 ausgefüllt.

Die Sohle des linken Pfeilers liegt auf + 79,5 m

In die Pfeilerköpfe sind aus Eisenbeton hergestellte Auflagerquader unsichtbar eingebaut. Ihre Oberkante liegt auf + 95,33 m ü. N. N. Die flußaufwärts gerichteten Pfeilerkanten sind zum Schutze gegen Treibeis mit flußeisernen Winkeln bewehrt.

Die Widerlager wurden in offener Baugrube zwischen Spundwänden mit Wasserhaltung gegründet. Die beim rechten Widerlager verwendeten hölzernen Spundwände ließen sich aber infolge der zahlreich im Untergrund vorhandenen Findlinge und alten Uferbau-

steine sehr schlecht schlagen, waren infolgedessen nicht dicht zu bekommen und erschwerten die Wasserhaltung außerordentlich. Man nahm deshalb beim linken Widerlager eiserne (Larßen) Spundwände. Hölzerne wie eiserne Spundwände blieben im Boden stecken. Die Sohle des linken Widerlagers liegt auf + 85,8 m ü. N. N. oder gleich + 0,88 m a. P., die des rechten auf + 85,67 m ü. N. N. oder gleich + 0,75 m a. P.

Wie bei den Pfeilern sind auch bei den Widerlagern besonders hergestellte Quader aus Eisenbeton als Brückenaufleger unsichtbar eingelassen.

Die bei der Gründung der Pfeiler und Widerlager vorgefundenen Bodenverhältnisse entsprachen den festgestellten Bohrergebnissen. Schichten von Sand und Kies in verschiedenartigster Zusammensetzung wechselten mit mehr oder minder starken Lettenbänken ab. Die Fundamentsohlen stehen überall auf tragfähigem und genügend mächtigem Kiessand. Bei den Widerlagern ist die größte Bodenpressung zu 4 kg/qcm, bei den Pfeilern zu 5,30 kg/qcm errechnet, eine Belastung, die den gegebenen Bodenverhältnissen und der tiefen Grubführung der Fundamente entspricht. —

(Schluß folgt.)

Neuzeitliche Hilfsmittel im Dienste der Landes- und Stadterweiterungsplanungen.

Luftbildvermessungswesen und Reliefierung des Geländes.

Von Vermessungsrat Rohleder, Höchst a. M. (Hierzu in dieser Nr. 4 Abbildungen.)

(Schluß aus Nr. 16.)

Das Luftbild-Meßverfahren ist nach Vorstehendem auf gewisse Anwendungszwecke beschränkt. Es ist in erster Linie dazu berufen, die früheren topographischen Aufnahme-Methoden zu ersetzen. Das sind also: Ergänzung und Fortführung des Kartenwerkes der Landesaufnahme, Meßtischblätter, Generalstabskarten und die neue allgemeine Wirtschaftskarte 1:5000, die z. Zt. erst in wenigen Einzelblättern vorhanden ist. Es ist auch berufen, in den Vorprojekten zur Landesplanung und Stadterweiterungsplanung ein bedeutsames Hilfsmittel dauernd zu bleiben.

Darf man so das Luftbild-Meßverfahren als eine wesentliche Bereicherung der kartlichen Grundlagen für Landes- und Stadterweiterungsplanungen betrachten, so wird man noch auf ein gleich wichtiges Hilfsmittel in der Bearbeitung dieser Probleme hinweisen müssen. Es ist die Reliefierung des Geländes nach dem Wenschow-Verfahren. Das Meßtischblatt im Maßstab 1:25 000 gibt dem Fachmann noch einen einigermaßen klaren Einblick in die

Geländeformation. Doch auch hier wird ein größeres Gebiet erst in seinen Höhen und Tiefen fühlbar, wenn man sich durch Studium der Höhenkurven und der eingeschriebenen Höhen von der dritten Dimension eine Vorstellung gemacht hat. Schwieriger wird selbst schon dem Fachmann die plastische Vorstellung des Planungsgebietes, wenn das Gebiet ausgedehnt wird oder in einem noch kleineren Maßstab kartlich dargestellt ist. Die Stadterweiterung großer Städte und die Landesplanung greifen im allgemeinen aber auf solche ausgedehnten Bezirke über. Ein Blick auf die beigegebenen Abbildungen zeigt klarer als alle Worte, daß die Wirklichkeit schon halber Erfolg ist. Für die Landesplanung in stark bewegtem Gelände, Abb. 9, unten, Gmünden, dürfte ein Gelände-Relief unentbehrlich sein, denn mit unübertrefflicher Klarheit zeigt es die oft nur wenigen Wege für Verkehrsstraßen, für Wasserwege, für Eisenbahnen und dergl. mehr. Es besitzt auch für den Laien eine Beweiskraft, die selbstverständlich eine zweidimensionale Karte bei weitem nicht in gleicher Wirkung geben kann.



Abb. 9. Relief vom Maingebiet bei Gmünden. Ausgeführt in 1:25 000 nach dem Wenschow-Verfahren von der deutschen Hochbild- u. Kartographischen-Relief-Gesellschaft m. b. H., München.

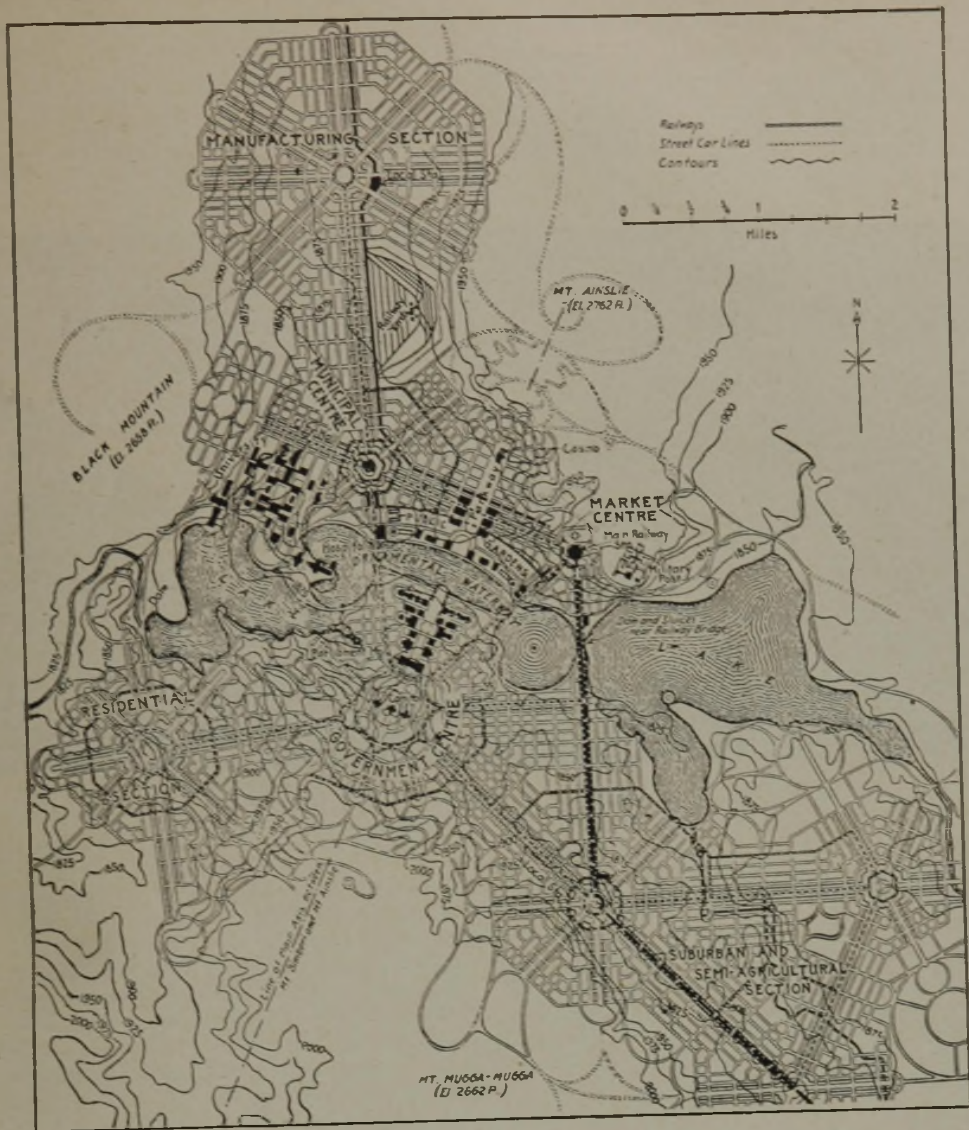


Abb. 10. Bundeshauptstadt Canberra in Australien. Entwurf Arch. Walter B. Griffin, Chicago.



Abb. 10. Geländere relief der Bundeshauptstadt Canberra mit Bebauungsplan. Ausgef. in 1:20 000 von der Deutschen Hochbild- und Kartograph.-Reliefges. m. b. H., München.

In dem Gelände-Relief der australischen Bundeshauptstadt Canberra*), Abb. 11, S. 131, tritt z. B. die das ganze Gelände beherrschende Lage des Kapitols wesentlich überzeugender hervor, als in dem zwei-dimensionalen Griffin'schen Plan, Abb. 10, S. 131. Auch die geschickte Führung der Eisenbahn, der Hauptverkehrsstraßen, die Einfügung der Wohnstraßen in das

naturgetreu dargestellt werden, alle Hochbauten wie Brücken, Krane, Aussichtstürme, Schornsteine werden durch kleine Metallmodelle aufgesetzt, Gewässer werden durch Bemalung oder kleinste Glasperlen in den Aushöhlungen wiedergegeben.

Die plastische Darstellung des Stadterweiterungsgebietes und der Planungen des Städtebaues sind, da

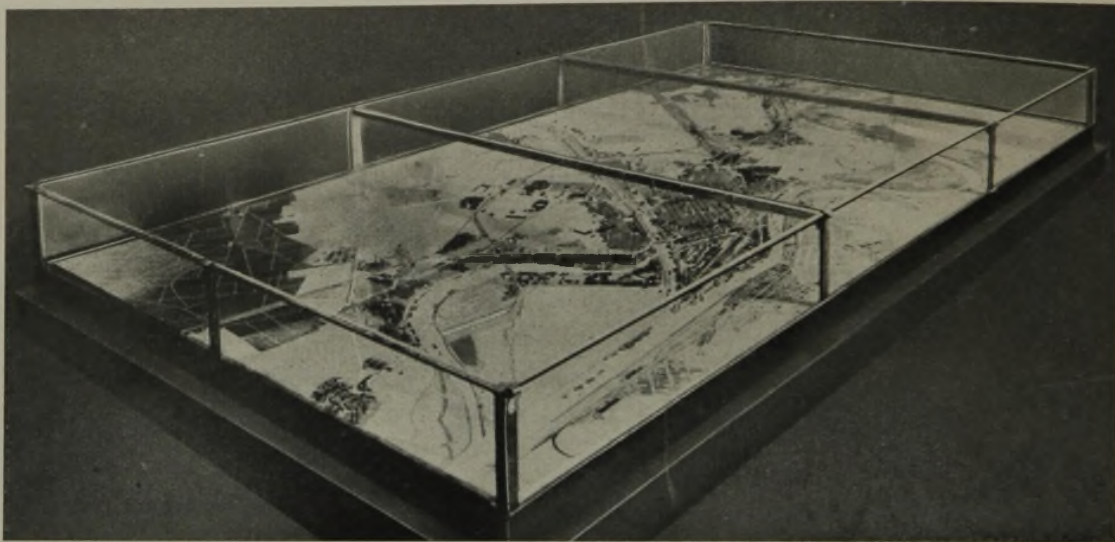


Abb. 12. Relief der Stadt Mannheim. Ausgeführt in 1:25 000 von der Deutsch. Hochbild- u. Kartographischen-Relief-Gesellschaft m. b. H., München.

koupierte Gelände wird erst am Relief auch den Laien verständlich gemacht.

Ein besonderer Vorzug des Wenschow-Verfahrens ist neben seiner Preiswürdigkeit, daß man von dem Urmodell durch Herstellung einer Prägeform Vervielfältigungen herstellen kann. Es gibt alle Linien des flachen Planes wieder, läßt sich kolorieren, berichtigen und ergänzen. Bei Stadtdarstellungen, Abb. 12, oben, in großen Maßstäben kann die Bewachung plastisch

die Entscheidung über die Entwürfe letzten Endes von Laien zu treffen sind, für die Stadtverwaltungen außerordentlich wichtig. Sie klären manche Zweifelsfragen, sind aber auch oft ein Prüfstein dafür, ob ein im ebenen Plan dargestellter Entwurf auch tatsächlich durchgeführt werden kann, gegebenenfalls, ob nicht andere Wege besser zum Ziele führen. Auch hierfür ist Plan und Gelände-Relief der australischen neuen Landeshauptstadt Canberra ein treffendes Beispiel. —

Vermischtes.

Australische Bundeshauptstadt Canberra. In dem Aufsatz über den Bau dieser neuen Hauptstadt in Nr. 11 ist die Einwohnerzahl von Melbourne mit 800 000, Sidney ungefähr mit 600 000 angegeben. Wir erhalten von einem Leser, der selbst 10 Jahre in Australien gelebt hat und nach seiner Angabe rege Beziehungen nach drüben hat, die Mitteilung, daß diese Angaben wesentlich zu niedrig gegriffen seien. Nach der Zählung vom 31. Dezember 1924 habe die Bewohnerzahl von Melbourne bereits 885 700, von Sidney 1 012 700 betragen und werde jetzt auf über 900 000 bzw. 1 200 000 geschätzt. Unseres Wissens standen die obigen Zahlen in einer Propagandaschrift für die Stadt Canberra, die möglicherweise schon einige Zeit zurückliegt. —

Die Amerikafahrt deutscher Architekten und Ingenieure ist am 9. August d. J. mit dem Lloyd-Dampfer „München“ von Bremen aus angetreten worden, und zwar unter Beteiligung von 117 deutschen Fachgenossen mit Damen. Auf Einladung des Norddeutschen Lloyd fand am Vorabend der Reise ein Festessen im Hag-Hause statt, an dem zunächst Ghr. Stimming namens des Lloyd die Teilnehmer begrüßte, ihnen bei der Absicht, neue Eindrücke im fremden Lande aufzunehmen, besten Erfolg wünschte, aber auch darauf hinwies, daß bei der Verwertung dieser Eindrücke zu berücksichtigen sei, daß jedes Land sein eigenes Leben, seine eigenen Gesetze besitze, daß man daher dortige Erfahrungen nicht ohne weiteres auf das eigene Land übertragen könne. Er wies dann noch auf die Beziehung des Norddeutschen Lloyd zu Technik und Architektur hin und wünschte den Teilnehmern eine glückliche Fahrt.

Namens des „Verbandes Deutscher Architekten und Ingenieur-Vereine“ dankte Ghr. Dr.-Ing. E. h. S c h m i c k, München, der die Amerikafahrt deutscher Arch. u. Ing. als ein Zeichen geistigen Strebens unter den Kollegen und

darüber hinaus als eine Tat kennzeichnete. Er ging dann auf die Vorgeschichte der Reise ein, zu der der Norddeutsche Lloyd die Anregung gegeben habe, die freudig aufgegriffen und in der Zusammenarbeit von Vertretern des Verbandes, des B. D. A., der Freien Deutschen Akademie des Städtebaus dann im einzelnen besprochen und festgelegt wurde, wobei von vornherein die Zuziehung der deutschen Kollegen in Österreich und Böhmen angestrebt wurde. Das Entgegenkommen des Lloyd in bezug auf den niedrigen Fahrpreis, Übernahme der gesamten Reisesorgen, Beschaffung guter Führungen durch Fachgenossen habe die Reise dann aber erst ermöglicht. Dafür wird dem Nordd. Lloyd der besondere Dank ausgesprochen und seiner zielbewußten Arbeit, seinen alten Platz unter den ersten Schiffahrtsgesellschaften der Welt wieder einzunehmen, bester Erfolg gewünscht. Redner widmete dann den Teilnehmern an der Reise Worte des Abschiedes und wünschte ihnen, die als erste große Gesellschaft von Architekten und Ingenieuren hinüber führen, glückliche Fahrt und ein erfolgreiches Studium der Leistungen Amerikas auf technischem Gebiete. Nach dieser Richtung könnten wir von diesem Lande, das aus dem Kriege, der uns von aller Welt abschneidet, unermeßliche Vorteile für seine Entwicklung gezogen hat, mancherlei lernen. Zum Schluß gab er den Reisenden auf den Weg die Mahnung mit: „Gedenke, daß du ein Deutscher bist“, und zwar „ein deutscher Architekt und Ingenieur“. Unter diesem Leitgedanken erhoffe er aus der Aussprache mit Deutsch-Amerikanern und Deutschen in Amerika wertvolle Aufklärungen und auch für das Vaterland im Sinne wahrer Volkspolitik entsprechenden Nutzen. —

Inhalt: Die Friedrich-Ebertbrücke in Mannheim. — Neuzeitliche Hilfsmittel im Dienste der Landes- und Stadterweiterungsplanungen. (Schluß.) — Vermischtes. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H. in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Fritz Eiselen in Berlin.
Druck: W. B ü x e n s t e i n, Berlin SW 48.

*) Anmerkung der Schriftleitung: Vgl. Stadt u. Siedlung Nr. 11, 1927.