

# STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN · VERKEHRSWESEN  
VERSORGUNGS-ANLAGEN

NR.

2 BERLIN  
2 FEBRUAR

1928

HERAUSGEBER:

PROFESSOR ERICH BLUNCK UND REG.-BAUMEISTER FRITZ EISELEN

ALLE RECHTE VORBEHALTEN / FÜR NICHT VERLANGTE BEITRÄGE KEINE GEWÄHR

## STADTBILDER AUS DEN VEREINIGTEN STAATEN NORD-AMERIKAS

Von Arch. Karlwilhelm Just, New York

Mit 8 Abbildungen

Hochhäuser können im Stadtbild recht eindrucksvolle Bilder ergeben. Ob es aber in U. S. A. wirklich der Fall ist, ist eine andere Frage. Es wird in amerikanischen Fachzeitschriften viel darum gestritten, ob man noch weiter Hochhäuser nebeneinander setzen soll oder nicht. Ehe man aber zu einem endgültigen Beschluß kommt, entsteht ein 20 Stockwerk hohes Gebäude nach dem anderen. Die bauenden Gesellschaften kümmern sich offenbar wenig um all die schönen Vorsätze, die am grünen Tisch erörtert werden.

In der Deutschen Phantasie stellt man sich die Städte Amerikas gern als vollständig kubistische Gebilde vor. Manche beifolgenden Abbildungen mögen vielleicht, oberflächlich betrachtet, sich mit dieser Vorstellung decken, zumal da die Bilder aus einer ziemlichen Entfernung aufgenommen sind. Wenn man jedoch in den Städten lebt, wohnt und arbeitet, kann man die Umgebung nicht mehr aus der Ferne betrachten, sondern steht ihr in ziemlicher Nähe gegenüber. Dann

sieht man nicht mehr die Gesamtwirkung, sondern nur noch die vielen Einzelheiten.

Die Lichtbildkunst hat es heute bis zu einer Fertigkeit gebracht, daß sie imstande ist, einen Gegenstand so darzustellen, daß der Beschauer durch das Bild genau den entgegengesetzten Eindruck gewinnt, den das Urmotiv an Ort und Stelle zu geben vermag. In einer Beziehung ist es sehr schön, Aufnahmen mit dem Gefühl zu betrachten: eine Photographie muß ehrlich sein; andererseits dienen die Aufnahmen dann wenig oder gar nicht dazu, Fehler, die vorhanden sind, bei anderen Anlagen zu vermeiden.

Zum Glück sind in deutschen Städten Stadterweiterungsämter tätig, die bei dem immer wachsenden wirtschaftlichen Aufstieg Deutschlands die Bautätigkeit in geordnete Bahnen lenken und der Welt zeigen, daß eine Stadt des 20. Jahrhunderts nicht nur an manchen Stellen, sondern überall befriedigend erscheinen kann. Die Einzelheiten, aus denen sich die Städte der Zukunft zu-



ABB. 1

WOHN-GEDEND IN LOS ANGELES, KALIFORNIEN





AUSSCHNITTE AUS DEM STADTBILD VON LOS ANGELES

ABB. 2 u. 3

Stadtbilder aus den Vereinigten Staaten Nord-Amerikas



ABB. 4

NEW YORK CITY, 42 STRASSE UND 6. AVENUE

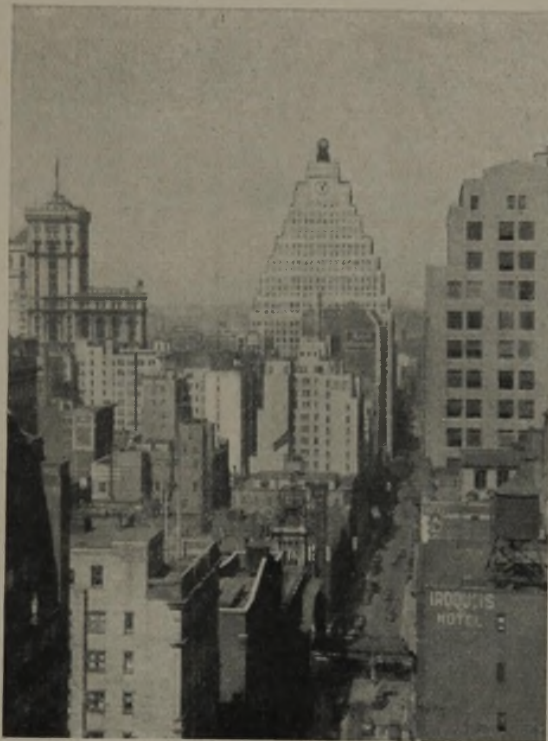


ABB. 5

NEW YORK CITY. 44. STRASSE. BLICK NACH WESTEN

sammensetzen werden, werden in Deutschland fast dieselben sein wie in U. S. A.: Bürohäuser, Fabriken, große Miethäuser, flache Dächer. Sie lassen sich aber sicherlich zu besseren Gesamtbildern zusammenfügen, als es beispielsweise in der ziemlich jungen Stadt Los Angeles im sonnigen Kalifornien geschehen ist. (Vgl. Abb. 1, S. 17 u. Nr. 2, 3, S. 18.) Selbstverständlich gibt es hier und da auch gute Blickpunkte, sogar sehr schöne. Im Verhältnis zur ganzen Stadt ist es aber wenig. Und dies Verhältnis sollte doch in einer Stadt des 20. Jahrhunderts das gleiche sein wie in einer mittelalterlichen, zum Beispiel Rothenburg oder San Gimignano.

Natürlich sind in U. S. A. auch Ämter tätig, die sich mit Stadterweiterungs- und Flächenaufteilungsplänen befassen. Nach meinem Empfinden wird aber etwas zu großzügig gearbeitet, so daß die vielen Kleinigkeiten, aus denen sich auch das menschliche Leben in Amerika zusammensetzt, übersehen oder nicht genügend beachtet werden. Der Mensch ist nun mal der Maßstab für seine

Umgebung, ob Vergangenheit oder Zukunft, gleich ob es der Mensch im einzelnen oder Mensch in der Masse ist. Unwillkürlich muß man an den beliebten Vergleich von quantitativer Qualität und qualitativer Quantität denken.

Wenn man in Deutschland ein gutes Bild oder einen günstigen Straßenzug einer amerikanischen Stadt sieht, stellt man sich unwillkürlich bei dem Gedanken an die ganze Stadt dieses Bild mit einigen Abweichungen vervielfacht vor, so daß im Gedankenbild eine schöne Stadt entsteht. Alle Bilder und Nachrichten können aber genau so wenig wie eine Sprache wörtlich übersetzt werden, um sie richtig aus ihrer Umgebung heraus zu verstehen. Bei dem Wort Amerika stellen sich in der Bauwelt sofort Gedanken an hohe Häuser, Wolkenkratzer und ähnliche Schöpfungen ein. Denkt man jedoch weiter und stellt sich eine amerikanische Stadt nur aus schönen Wolkenkratzern vor, ist man schwer im Irrtum. In einem zur ganzen Stadt verhältnismäßig kleinen Bezirk drängen sich die Hochhäuser dicht zusammen und



**NEW YORK CITY. UMGEBUNG DES GRAND CENTRAL PARKS**  
 Im Vordergrund Geschäftsgegend, an den Längsseiten des Parks Wohngegenden

ABB. 6

geben stellenweise recht wirkungsvolle Eindrücke. (Vgl. die Abb. 4—8, S. 19, 20 u. 21.) In dem anderen, weit größeren Teil der Städte Amerikas, wechseln sich in buntem Gedränge ein- bis sechsstöckige Häuser ab. Bald Läden, Garagen, Wohnhäuser, bald kleinere Werkstätten, bald roter Backstein, bald gelber Backstein, bald eine Mischung von beidem, bald Holz oder Beton. Bei der großen Vielheit im Material der Fassaden und bei der Unmenge der verschiedenen Bestimmungen der Bauten haben alle Gebäude etwas gemeinsam: das flache Dach. Fährt man mit der Hochbahn aus dem Geschäftsviertel heraus, überall sieht man auf die flachen Asphalttdächer. Das Ganze macht aber durchaus nicht einen orientalischen Eindruck. Ich kann das Gefühl der billigen Zweckmäßigkeit nicht loswerden; denn billiger als ein steiles Dach ist es auf alle Fälle, da es sonst nicht soviel ausgeführt wäre. Nur für bessere

Wohnhäuser, für Landsitze u. dgl. werden steile Dächer gewählt.

Auf die flachen Dächer werden Aufbauten der verschiedensten Art und Bestimmung gesetzt, so daß die kubistische Wirkung, die man sich in Deutschland meistens vorstellt, durch ein unendliches Durcheinander ersetzt wird. Oberlichter, Blechaufbauten für Aufzugsmotoren, Entlüftungsröhre, Schornsteine in allen Formen, Baustoffen und Größen, Wasserbehälter, Blechgesimse, Antennen und Reklamegerüste schmücken die Dächer.

Es ist die Frage, ob Städtebau bewußtes oder unbewußtes Schaffen, Wille oder Zufall ist. Die Stadtbilder der U. S. A.-Städte sind vollständiger Zufall. Die Straßenführungen sind natürlich angegeben und geplant, die Straßenwände wachsen, aber Niemand weiß wie und wohin. Freiheit ist sehr schön, wenn man aber ein Sklave der Freiheit wird, dann kann auch sie zur Bedrückerin werden!



**GESCHÄFTSVIERTEL VON PITTSBURGH**

ABB. 7



ABB. 8

SAN FRANCISCO. BLICK AUF DIE UNTERE STADT  
Städtebilder aus den Vereinigten Staaten Nord-Amerikas

## DEUTSCHLANDS RATIONELLE ENERGIEVERTEILUNG DIE STÄDTEPLANUNG MACHT EINER LANDESPLANUNG PLATZ

(BETRACHTUNGEN ZU DEN DENKSCHRIFTEN

ÜBER DIE DEUTSCHE GROSSGASVERSORGUNG\*)

Von Reg.-Baumstr. Dr.-Ing. L. Kuhberg, Berlin

Mit 5 Abbildungen

Die „Aktiengesellschaft für Kohleverwertung“ brachte im Juli 1927 eine Denkschrift über das Problem „Deutsche Großgasversorgung“ mit klaren Entwicklungsrichtlinien, gestützt auf reichliches detailliertes Zahlenmaterial. Man kann die Bedeutung der beabsichtigten zweckmäßigen Kohlenwirtschaft und vernünftigen Gaswirtschaft voll erfassen, da unsere Volkswirtschaft einer durchgreifenden Rationalisierung bedürftig ist und Ausgleich zwischen Bedarf und Überfluß immer noch heilsame Mittel waren. Die im September 1927 vom Verein der Gas- und Wasserfachmänner herausgegebene Denkschrift „Gasfernversorgung von den Kohलगewinnungsstätten aus“ behandelt dieses Problem fast durchweg in ablehnendem Sinn, obwohl sie eine Meinungsäußerung von Fachmännern ist, die zum Bau gehören! Dieses befremdet um so mehr, als selbst namhafte Führer der Wirtschaft — wie Dr. Silverberg oder Geheimrat Duisberg — davon überzeugt sind, daß unsere deutsche Industrie auf längere Sicht dem Preiskampfe des Auslandes nicht gewachsen ist, wenn ihr die fabrikatorisch bedeutungsvollen Möglichkeiten des Gasfernbezuges vorenthalten bleiben sollten. Sie sind der Meinung, daß die Gasfernversorgung einen derartigen mächtigen Impuls auf Handel und Wandel auslösen muß, daß alle Verkehrsmittel zur Bewältigung der Bewegungsarbeit volle Beschäftigung finden werden.

Alle Kreise der deutschen Bauwelt beschäftigen sich mehr und mehr mit dieser Frage in der Erkenntnis, daß, wenn das ganze Land neben der zum großen Teil durchgeführten Elektrifizierung mit einem zweiten wichtigen Energieträger — „der Wärme“ — versehen wird, sich für die Entwicklung des stadt- und landbaulichen Bildes ganz andere Entwicklungsmöglichkeiten ergeben. Die Industrien können sich auf dem flachen Lande an den Verkehrswegen und Energieleitungen ansiedeln und

in rentabler Weise entwickeln. Die Großstädte lichten sich, weil die Quellen der Kraft über das ganze Land verteilt werden und der ganzen Bevölkerung ihr Brot bringen.

Besonders bei der Anordnung und Ausgestaltung von Industriebauten und gewerblichen Anlagen werden ganz neue Grundsätze Anwendung finden, wenn alle bisher üblichen, umfangreichen, staubigen und russigen Kohlenfeuerungsstätten ersetzt werden durch einfache, staubfreie Gasfeuerungen.

Eine Neuerung auf dem Gebiete der Großkesselfeuerung brachte die Einführung der Kohlenstaubfeuerung. Diese neuzeitliche Feuerungsart beanspruchte den vierten bis fünften Teil der alten bisher üblichen Feuerungsanlagen. Die schlechtesten Kohlenarten werden mit verwendet, es werden viel höhere Temperaturen erzielt, die Rauch- und Rußentwicklung ist geringer, die Schlackenbildung entfällt gänzlich. In Deutschland waren im letzten Jahre 1926 über 600 Kohlenstaubfeuerungen in Betrieb mit einem Verbrauch von etwa 4 Mill. t Kohle. Diese Zahlen dürften im Jahre 1927 um etwa 30 v. H. gestiegen sein. Durch die Gasfernversorgung wird diese Feuerungsmethode mit der Ausnutzung der schlechten Kohlenarten sich erst voll auswirken, da sie, am richtigen Platz angewendet, ja das letzte verbindende Glied in der Energiekette des Landes ist. Man kann sagen, der Energiering ist geschlossen: In Zukunft wird die Kohle auf der Zeche entgast, d. h. alle die für Deutschland so wichtigen Bestandteile werden der Kohle auf der Zeche entzogen. Das Gas wird als Wärmeträger durch das ganze Land gedrückt, der Koks wird, soweit er nicht auf Hütten verbraucht wird, gemahlen und in Kraftwärmewerken, die geschickt innerhalb der Groß- und Industriestädte verteilt, für die Spitzen-

\*) Vgl. den Artikel desselben Verfassers „Deutsche Großgasversorgung und Städteheizung“ in der „Deutschen Bauzeitung“ Nr. 72 vom 7. September 1927.

belastungen dienen, verbrannt. Dort wird der Zusatzstrom für den Bedarf der Städte erzeugt und durch den Abdampf werden die den Kraftwerken naheliegenden Häuserviertel beheizt. Weiter entfernt liegende Häuserviertel erhalten eigene Wärmezentralen, die mit billigem Gas beheizt werden. Die sonstige Stromversorgung des flachen Landes erfolgt aus den großen Elektrizitätswerken, die unmittelbar bei der Kohle oder den Wasserkraften stehen. In diesen Werken können mit Hilfe der neuen Feuerungsarten minderwertige Kohlenarten oder gemahlene Kokssorten verfeuert werden. Wenn dieses Problem dereinst gelöst ist, so ergeben sich die weiteren materiellen und gesundheitlichen Vorteile, die vor allen Dingen den Großstädten erwachsen.

Es hat ja immer Menschen gegeben, die jedesmal, wenn eine Entwicklung sich anbahnte, ihre Interessen bedroht sahen und sich entgegenstemmten. Wie viele Städte Deutschlands gab es, die die Eisenbahn mit der schwarzen, schmauchenden, feuergefährlichen Lokomotive schmähten und glücklich waren, wenn sie es fertiggebracht hatten, daß der Bahnhof kilometerweit von ihrer ruhigen Ecke entfernt angelegt wurde. Heute rennen diese Städte vergebens nach dem Bahnhof, den Anschluß erreichen sie nicht mehr. Dieses Bild wird sich bei der Veranlagung des Deutschen auch bei der Großgasversorgung und wohl auch bei den zukünftigen, hiermit zu verbindenden Autoüberlandsstraßen wiederholen.

Es ist daher nicht weiter verwunderlich, wenn selbst die Leute vom Fach, die Gas- und Wasserfachmänner sich „entgegen“ einstellen. In der Schlußzusammenfassung ihrer Denkschrift wurden „Gruppengaswerke“ vorgeschlagen, um so durch Erzeugung von Gas um des Gases willen die Aufgaben zu lösen, die sich die Aktiengesellschaft für Kohleverwertung mit ihrem Plan der Zechengasfernversorgung durch Fernleitungen des als Nebenprodukt auffallenden Zechengases zum Ziel gesetzt hat.

Dabei wird die Existenz der Koks-Gas-Schere von dem Verein Deutscher Gas- und Wasserfachmänner bestritten, mit dem Hinweis, daß heute an vielen Orten tatsächlich der Gaskoks dem Zechenkoks gleichwertig sei; doch widerspricht sich die Denkschrift wenige Seiten später durch die Feststellung, daß der Preis des Gaskokses mehrere Mark unter dem des Zechenkokses liegt.

Was jedoch die Koksgasschere anbetrifft, so kann unmöglich die relativ geringfügige heutige Gasproduktion und deren stellenweise mehr oder minder glatter Absatz zum Vergleich herangezogen werden, wenn es sich um Erfüllung des gewaltigen Programms der Rationalisierung der Warmwirtschaft im Haushalt und in der Industrie handelt, das die Aktiengesellschaft für Kohleverwertung mit der Zechengasfernversorgung unter Herbeiziehung sämtlicher Kohlenreviere, bestehender wirtschaftlich arbeitender größerer Gaswerke wie auch von den Hüttenkokereien in Angriff genommen hat. Wenn das mit Gruppengaswerken gemacht werden soll, entsteht ein Gaskoksanfall, der unbedingt unverkäuflich bleiben muß. Auf den Zechen ist das Gas vorhanden und muß nur fortgeleitet werden, weil es beim Unterfeuerungs-Verbundofen im Zechenbetrieb selbst entbehrlich geworden ist und dort nicht mehr seinem hohen Heizwert entsprechend verbraucht werden kann. — Der gewaltige Anfall unverkäuflicher Gaskoksmengen würde aber bei

Gruppengasfernversorgung den Gaspreis derart hochtreiben, daß dann von einer Rationalisierung der Industriefeuerungsbetriebe sicher nicht mehr die Rede sein wird.

Auch mit den übrigen Nebenprodukten, deren Verkauf die heutigen Gaspreise zum Teil ermöglicht, liegt es ähnlich. Wir wissen heute den Weg, den die Stickstoffpreise — einst eine Hauptstütze der Rentabilität des Bergbaues — nach Erfindung des synthetischen Stickstoffs genommen haben. Wir sehen schon heute ein langsames aber stetes und darum gerade symptomatisches Abgleiten der Preise wichtigster Nebenprodukte der Gaswerke. (Man denke nur an Benzin- und Benzolpreise.) Wenn das synthetische Öl und andere neue Produkte der I. G.-Farben erst am Markte sind, dann kann man diesen Nebenprodukten schon heute die gleiche Zukunft weissagen!

Wenn nun noch heute von den Fachorganisationen gesagt wird, daß von der Aktiengesellschaft für Kohleverwertung noch keine Belege und Zahlen über die Frage des gleichmäßigen Heizwertes, des spez. Gewichtes und der konstanten Zusammensetzung gebracht ist, so dürfte man als Außenstehender die Ansicht der Aktiengesellschaft für Kohleverwertung vertreten. Im Ruhrgebiet sind schon seit über 17 Jahren die Ruhrgasfernleitungen mit über 500<sup>km</sup> Länge ohne Qualitätsbeanstandungen und ohne Unterbrechungen in Betrieb. Selbst während der Ruhrbesetzung und der Revolutionskämpfe hat diese Anlage gut gearbeitet. In diese geben 26 verschiedene Zechen Gas ab, ohne Unterbrechung und Qualitätsunterschied. Sie haben bewiesen, daß diese Frage lediglich von der Gewissenhaftigkeit der Ausführung abhängt. Es ist wohl selbstverständlich, daß alle kommunalen Verbände und interessierten Abnehmer nur dann Verträge abschließen, wenn die Lieferungs- und Qualitätsgarantien sowohl von der juristischen als auch von der technischen Seite festgelegt sind. Aber die Tatsache, daß schon viele industrielle Abnehmer und viele kommunalen Verbände bereits abgeschlossen haben, beweisen, daß diese Fragen kein theoretisch oder praktisch festzulegendes Problem in Zukunft mehr bilden wird\*).

In Abb. 1 ist die Behandlung des von der Koksofenbatterie abgesaugten Gases in die Fernleitung schematisch dargestellt. Man sieht rechts oben die Koksofenbatterie auf der Zeche, von welcher das Gas abgesaugt wird, in die Kondensation und von dort in die Reinigung geht, um dann im Gasbehälter gesammelt zu werden. Von hier geht das Gas unter normalem Druck zur Meßstation, wird in der Kompressorstation komprimiert, um endlich durch den Endkühler und die Feinwaschung in das Fernleitungshauptrohr einzutreten.

Abb. 2 zeigt eine Regler- und Meßstation, auf der das komprimierte, aus der Fernleitung kommende Gas auf den Betriebsdruck herabgeregelt und alsdann neu gemessen wird. Die skizzierte Anlage ist für eine Leistung von 3000<sup>cbm</sup> in der Stunde berechnet.

Abb. 3a ist eine schematische Darstellung des Platzbedarfs einer Fabrik, die mit Generatorgas angeschlossen ist. Diese Anlage ist gegenüberzustellen der

\*) Aus der Wirtschaftszeitung des „Berliner Lokal-Anz.“ entnehmen wir, daß Hannover als 1. deutsche Stadt ihr Gas aus dem Ruhrgebiet beziehen will. Auch in Süddeutschland beschäftigt man sich z. Zt. lebhaft mit der Frage der Ferngasversorgung. —

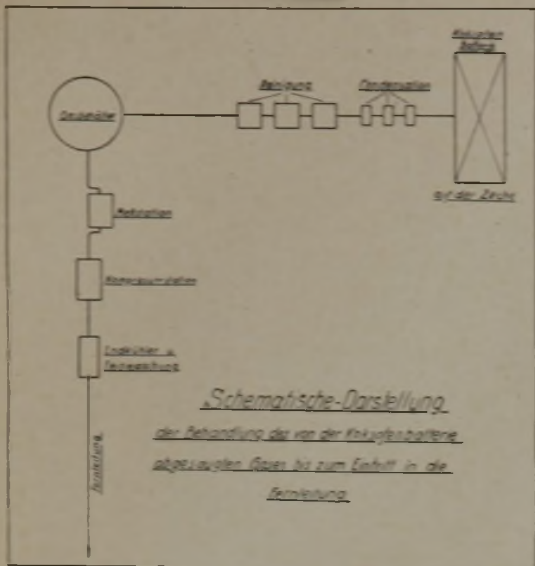


ABB. 1. SCHEMA

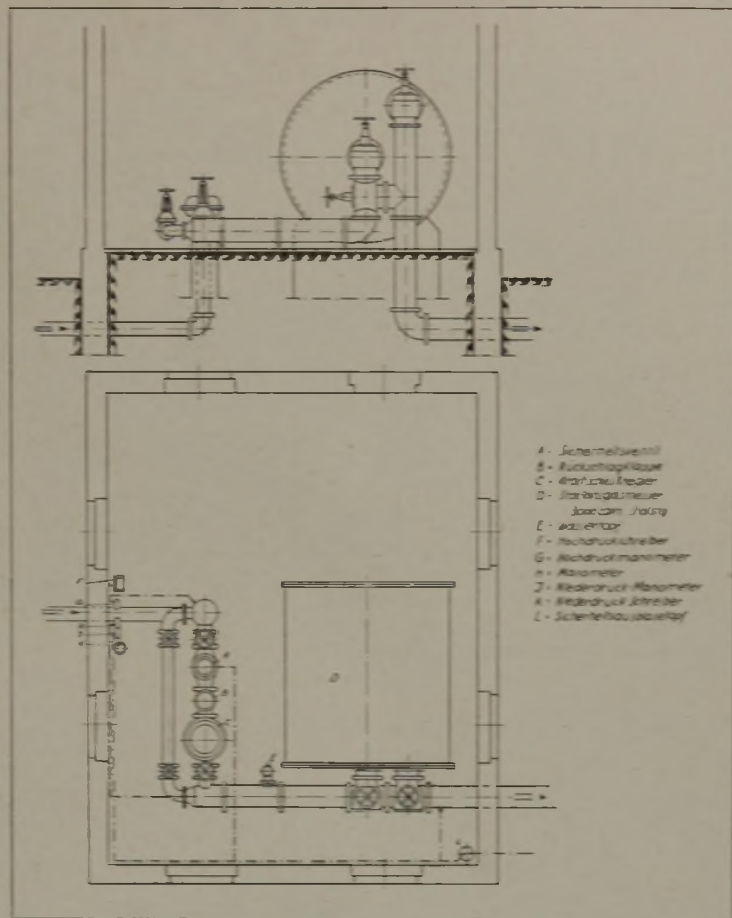


ABB. 2  
REGLER- UND GASMESSERANLAGE FÜR 3000 cbm STUNDENLEISTUNG

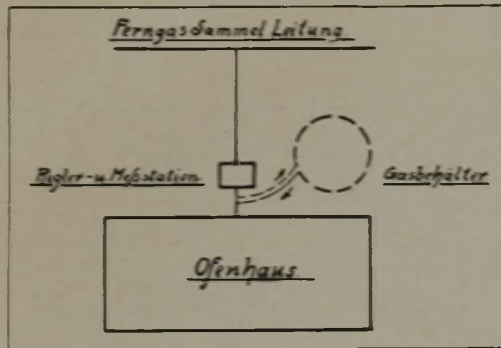


ABB. 3b. ANLAGE BEI BENUTZUNG VON FERNGAS

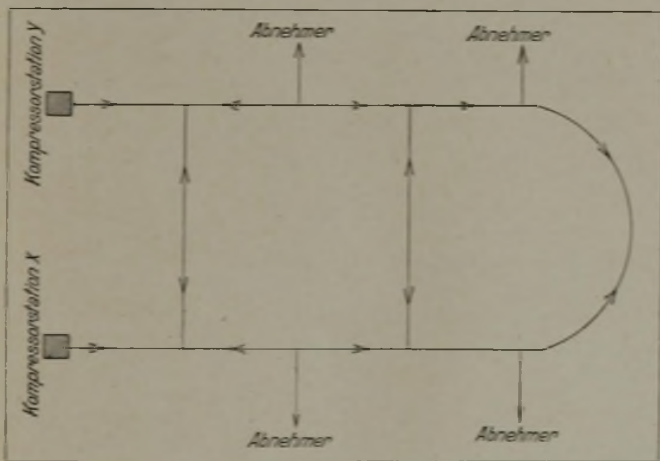


ABB. 4. PRINZIP EINER RINGLEITUNG

ABB. 3a (RECHTS)

ANLAGE BEI BENUTZUNG VON GENERATORGAS

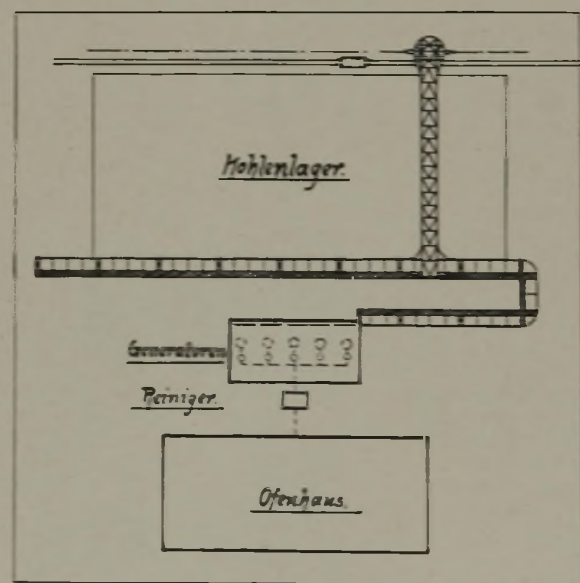


Abb. 3b, aus der zu ersehen ist, wieviel geringer der Platzbedarf beim Anschluß an die Ferngasleitung ist. Man sieht die Ferngassammelleitung. Das Gas durchschreitet die auch schon unter Abb. 2 erwähnte Regler- und Meßstation und wird unmittelbar der Feuerstelle (Ofenhaus) oder falls dieses ruht, dem Gasbehälter zugeführt.

Abb. 4 stellt rein schematisch das Prinzip einer Ringleitung dar. Aus ihr ist zu ersehen, wie z. B. ein Ausfall der Kompressorstation X keinem der Abnehmer fühlbar zu werden braucht, weil das ganze Leitungssystem, dem Gesetz der Gasmechanik folgend, automatisch von der Kom-

pressorstation Y weiter beliefert wird. Es ist dies eine für die Sicherheit der gleichmäßigen Belieferung vorteilhafte Anordnung. —

Nun kommt bald die Zeit, in welcher die Städtebauer von ganz anderen Gesichtspunkten ihre Planungen machen werden. Das Städtebaugesetz hat bald gänzlich seine Gültigkeit verloren — die Kirchturmspolitik ist zwangsläufig dem Tode geweiht —. Die Eisenbahnverwaltung und Regierung haben nicht nur Verbindungen von Städten zu Industriepätzen zu schaffen, sondern Streuverbindungsnetze, um die vielen verstreuten Kleinindustrie-

plätze in sich pulsieren zu lassen und darüber hinaus mit den Großhandelsplätzen die Ausfuhr zu verbinden.

Besonders aber ist es von Wichtigkeit, daß alle Architekten und Ingenieure sich mit diesem Problem vertraut machen. Nicht nur die Stadt- und Straßenplanungen werden sich ändern, besonders auch werden die Projekte von industriellen und gewerblichen Anlagen von dem neuen Gesichtspunkt aus zu behandeln sein. Bisher wurde fast immer nach Möglichkeit nur eine Kohlen- und Kraftzentrale angelegt, und die Transmissionsbänder und Maschinen liefen durch das ganze Gebäude mit großen Kraftverlusten durch. In Zukunft wird der schmauchende — meist häßlich wirkende — Fabrikschornstein entfallen und mit ihm die schädliche Staub- und

Rußplage. — Bei der Stahlproduktion hat sich bereits an mehreren Stellen erwiesen, daß der mit dem Rußniederschlag einer Kohlenfeuerung entstehende Qualitätsverlust bis zu 20 v. H. der Produktion durch Ferngasanschluß aufgehoben wurde. Es wird nicht mehr alles auf eine Zentrale zugeschnitten, sondern man wird durch die bequem mit geringen Kosten geleitete Wärme die Möglichkeit haben, viele kleine Unterezentralen in den verschiedenen Arbeitsgebieten anzulegen. Transmissionen, Fahrbänder, Aufspeichern und Fernleiten von Kraft und Strom verschwinden. Ganz neue Wege eröffnen sich den Architekten und Ingenieuren: Neue Bauplanungen, neue Maschinen und Arbeitsmethoden sind zu entwerfen, um die Arbeitsvorgänge zu rationalisieren und Deutschlands Wirtschaftskraft im Konkurrenzkampf zu stärken!

## WIRD DER POTSDAMER PLATZ IN BERLIN ERNEUT UMGESTALTET?

Von Mag.-Oberbaurat R. Blunck, Berlin

Mit 8 Abbildungen

Die Vorlage des Magistrats Berlin an die Stadtverordneten, wonach ein Teil des Baulandes des Hausgrundstücks Bellevuestr./Ecke Friedrich-Ebert-Straße im Tauschwege erworben werden soll, hat wieder einmal die Aufmerksamkeit auf den Potsdamer Platz gelenkt, da der Austausch mit einer im Verkehrsinteresse erforderlich werdenden Umgestaltung dieses Platzes begründet wird. Der jetzige Zustand des Potsdamer Platzes kann allerdings als nach allen Richtungen hin befriedigend nicht angesehen werden; besonders verfehlt erscheint die letzte Lösung in ästhetischer Hinsicht, denn die „Grünflächen“ in der Mitte des Platzes sehen während des größten Teiles des Jahres sehr unschön aus, so daß schon aus diesem Grunde eine baldige Umgestaltung des Platzes begrüßt werden mußte.

Wenn man die öffentlichen Plätze Berlins in den letzten Jahrzehnten betrachtet, ist man versucht, in Anlehnung an das bekannte Wort, die Bücher betreffend, von ihnen zu sagen: Sie haben ihre Schicksale, die Plätze! Bei manchen dauert es recht lange Zeit, bis sie überhaupt freigelegt und für die öffentliche Benutzung hergerichtet werden, aber Ruhe ist ihnen alsdann nicht gegönnt, denn bei sehr vielen von ihnen — bei dem einen früher, bei dem anderen später — stellt sich im Laufe der Zeit die Notwendigkeit der Umgestaltung heraus. Bald geschieht dies, weil die Grünanlagen überständig geworden sind oder ein Wechsel in den Anschauungen über den Stil der gärtnerischen Anlagen und ihre Zweckbestimmung eingetreten ist. Wie ein Kleid der Mode angepaßt und dementsprechend umgearbeitet werden muß, so sind auch die gärtnerischen Anlagen in gewisser Hinsicht der Mode und dem Wechsel der Anschauungen unterworfen. Sehr häufig sind es aber auch die Anforderungen des mit der Zeit gewachsenen Verkehrs — vielleicht verursacht durch eine Verschiebung der Geschäftsgegend, wodurch aus einem Gartenplatz ein Verkehrsplatz wird — die eine Änderung in der Einteilung usw. bedingen.

Auch der Potsdamer Platz hat natürlich im Laufe der Jahre — er besteht ungefähr 100 Jahre — mancherlei Veränderungen über sich ergehen lassen müssen. Vor dem Jahre 1823 kann von einem Potsdamer Platz noch keine Rede sein, denn außerhalb des alten Potsdamer Tores, das im Zuge der von Friedrich Wilhelm I. erbauten Ringmauer stand, war damals weder ein Platz noch eine platzartige Erweiterung vorhanden. Erst der Entwurf Schinkels zum Umbau des Potsdamer Tores — ausgeführt im Jahre 1823 — sieht dort eine Platzanlage vor und ist somit gewissermaßen der erste Bebauungsplan des Potsdamer Platzes. Nach dem Erläuterungsbericht kam es dem Künstler „vorzüglich darauf an, die höchst unangenehme Beengung außerhalb des Tores zu ändern, damit die neue Toranlage, welche hohen Bestimmungen gemäß den Charakter einer Barriere erhalten sollte, ein heiteres Aussehen

gewönne. Der Ankauf von Gärten und anderen Grundstücken zunächst vor dem Tore, welcher zu diesem Zwecke geführt hätte, wurde verhältnismäßig für die Anlage zu kostspielig, und deshalb mußte auf ein anderes Mittel, die Räumlichkeit vor dem Tore herbeizuführen, gedacht werden. Dieses Mittel fand sich in der Form des großen Leipziger Platzes, womit die Stadt gegen das Tor endigt. Dieser Platz bildet ein Achteck, in welches die Leipziger Straße ausmündet, in deren fortgesetzter Richtung man zu dem Tor an entgegengesetzter Seite des Platzes gelangt. Das alte Tor, welches aus zwei in der Stadtmauer aufgeführten Teilen bestand, lag nicht in der Peripherie des Achtecks; durch ein Zurückrücken des neuen Tores in die Stadt hinein in die westliche Seite des Achtecks gewann der Leipziger Platz eine ganz regelmäßige Form, und das Tor einen bedeutenden Vorplatz an der Außenseite. Die Stadtmauer wurde in Kreisform an das Tor geführt, welches durch ein großes eisernes Gitter gebildet wird. Innerhalb dieses Gitters liegen an jeder Seite des Tores das Wachthaus und das Zollhaus, mit vier-säuligen dorischen Portiken am Giebel gegeneinandergekehrt. Der neu gewonnene Platz vor dem Tore ist mit einem Baumkranz bepflanzt worden.“ Soweit der Erläuterungsbericht. (Vgl. Abb. 1 u. 2, S. 25.)

Der von Schinkel 1823 aufgestellte Bebauungsplan für den Potsdamer Platz — oder wie er vor 1851 hieß „Platz vor dem Potsdamer Tor“ — ist, wie es auch jetzt noch häufig zu gehen pflegt, s. Zt. nur teilweise zur Ausführung gekommen, wahrscheinlich werden die im Bericht erwähnten „kostspieligen Landerwerbungen“ die Ursache gewesen sein. Nach Abb. 3 u. 4, S. 25, die den Zustand des Platzes um die fünfziger Jahre darstellen, ist lediglich die östliche Hälfte des Planes ausgeführt worden, während man die Ausgestaltung des westlichen Teiles, auf dem die Ring'sche Apotheke noch bis zum Jahre 1872 weit in den Vorplatz hineinragte, der Zukunft überließ. Hierbei blieb es während langer Jahre, obwohl die Verhältnisse in der Gegend des Potsdamer Tores sich im Laufe der nächsten Jahrzehnte wesentlich änderten, denn die Bautätigkeit setzte auf den angrenzenden, außerhalb der Stadtmauer gelegenen Grundstücken mehr und mehr ein, und die Innenstadt begann sich mit Riesenschritten über das Tor hinaus auszudehnen. Ferner wurde im Jahre 1858 die Potsdamer Eisenbahn eröffnet, was natürlich zur Vergrößerung des Verkehrs wesentlich beitrug. Auch der Abbruch der Stadtmauer im Jahre 1866 — hierdurch standen die Schinkel'schen Torbauten von dieser Zeit ab ganz frei für sich — hat an dem Zustande des Platzes nichts geändert.

Erst nachdem 1875 die gesamte Straßenbaulast vom Staat auf die Stadtgemeinde übergegangen war, wurde der Vorplatz nach jahrelangen Erörterungen zwischen den beteiligten Behörden im Jahre 1880 im Zusammenhange mit dem Ausbau des Straßenbahnnetzes nach einem einheitlichen Plan reguliert. Mit der weiter zu-



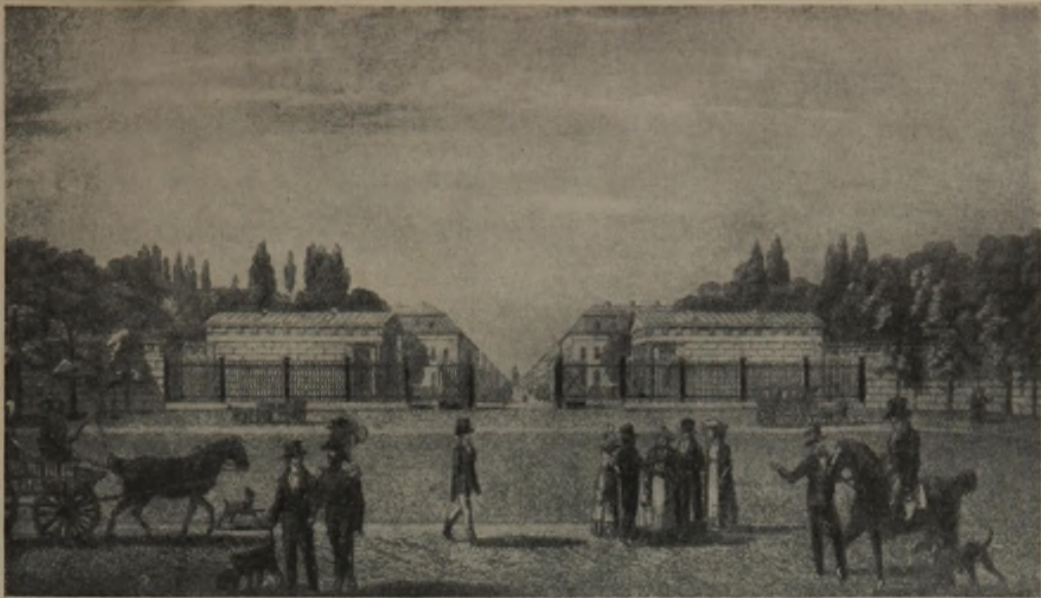


ABB. 1

DER POTSDAMER PLATZ NACH SCHINKELS ENTWURF

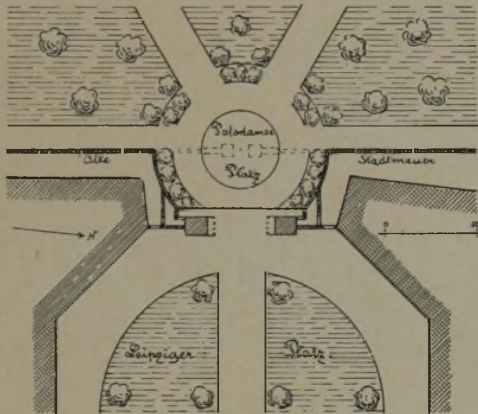


ABB. 2. LAGEPLAN SCHINKELS

ABB. 3 (RECHTS). LAGEPLAN A. D. JAHRE 1866

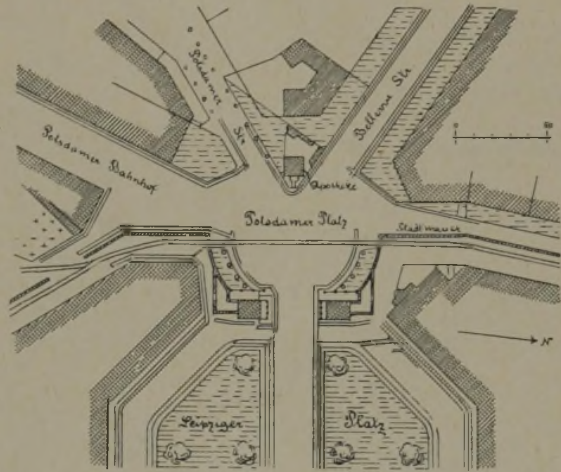


ABB. 4

DAS POTSDAMER TOR UM DAS JAHR 1833

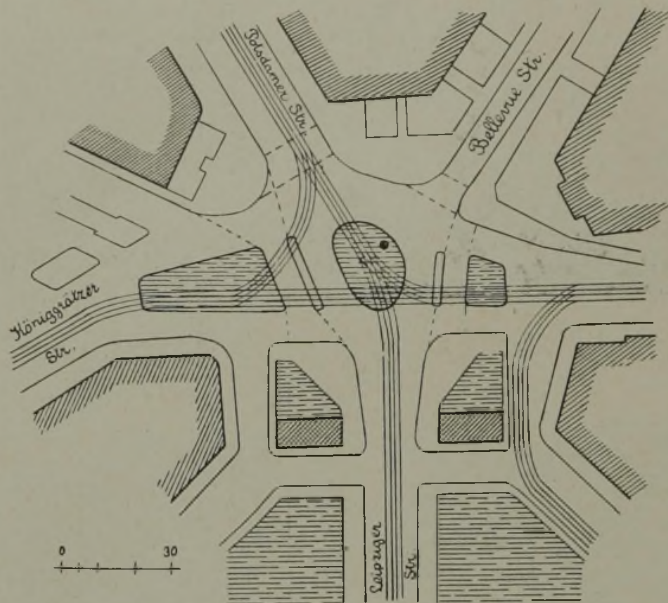
Nach einer von Barber gest. Zeichnung von Hintze. (Aus Gr. Berliner Kalender 1913, Verlag K. Siegismund)

ABB. 1-4. DER POTSDAMER PLATZ IM VORIGEN JAHRHUNDERT

nehmenden Bebauung des Außengeländes — der Zug nach dem Westen machte sich immer mehr geltend — wuchs aber auch der Verkehr derart, daß bereits im Jahre 1898 zu einer weiteren grundlegenden Umgestaltung des Platzes nach einem Plane von Gottlieber geschritten werden mußte. Diese Neuanlage ist in der „Deutschen Bauzeitung“ 1898, S. 205 ff., eingehend beschrieben worden. Schon damals begann man, auf die Ausnutzung des durch das Zurückrücken des Tores von Schinkel neu geschaffenen „bedeutenden

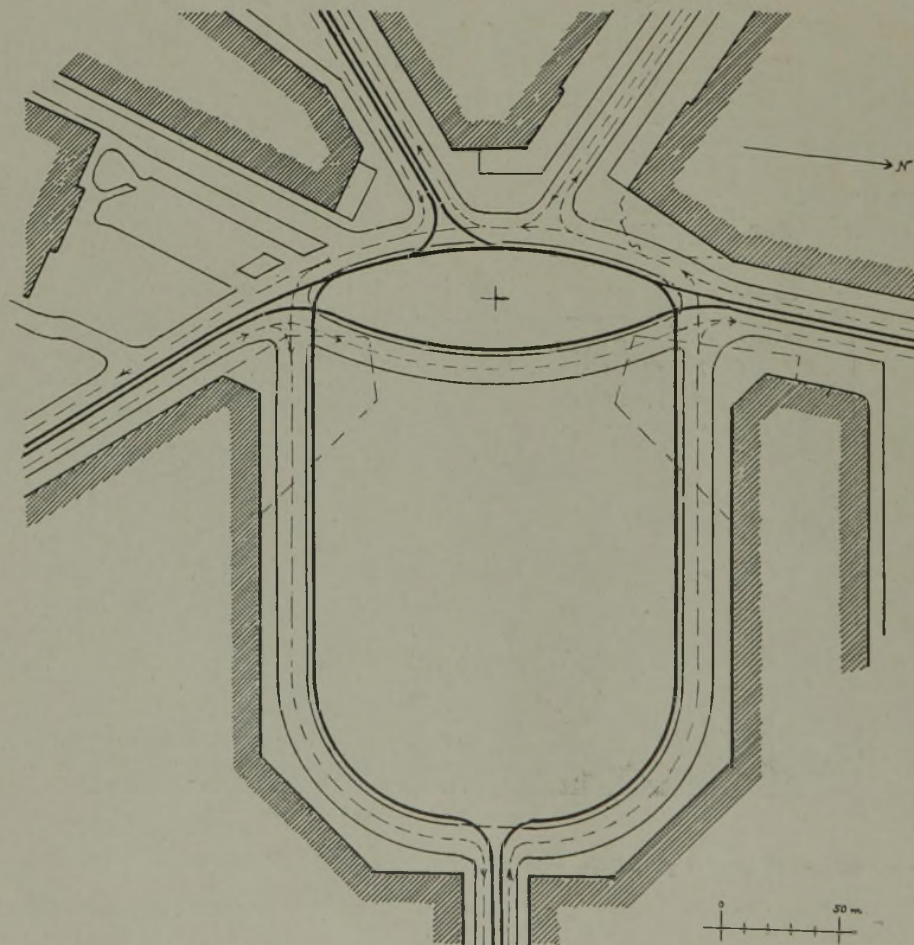
Vorplatzes an der Außenseite“ für den Fuhrwerksverkehr zu verzichten, indem man die Bürgersteige an dieser Stelle bis an die Fluchten der Bürgersteige der Friedrich-Ebert-/Königgrätzer Str. vorzog und den Fuhrwerksverkehr überwiegend auf dem außerhalb der früheren Stadtmauer liegenden Gelände zu regeln versuchte. Eine völlig befriedigende Lösung des schon damals schwierigen Verkehrsproblems war aber auch dieses Mal nicht gefunden, denn schon seit 1907 mußte der Fahrverkehr durch Polizeibeamte nach Hupen-

**JETZIGER ZUSTAND DES  
POTSDAMER PLATZES**



**ABB. 5**

**VERSUCH FÜR EINE  
GESTALTUNG DES  
VEREINIGTEN LEIPZIGER  
UND  
POTSDAMER PLATZES**



**Abb. 6 (UNTEN)**



ABB. 7

POTSDAMER PLATZ MIT BLICK NACH DEM POTSDAMER BAHNHOF (Jetziger Zustand)

signalgebung derartig geregelt werden, daß immer nur ein Straßenzug zur Durchfahrt über den Platz freigegeben wurde, während der andere gesperrt war.

Im Jahre 1924 wurde der Platz dann — vorläufig zum letzten Male — nach den neuesten Grundsätzen der Verkehrsregelung umgestaltet. Die Regelung bestand im Wesentlichen darin, daß man, um den reinen Kreuzungsverkehr durchführen zu können, die Bellevuestr. für die Einfahrt auf den Potsdamer Platz verschloß und damit die Platzanlage grundsätzlich auf den Rang einer gewöhnlichen Straßenkreuzung ohne Platzbildung herabdrückte — wenig unterschieden von anderen normalen belebten Kreuzungen, wie z. B. Lützow-/Potsdamer Str. —, nur daß man hier die Fahrverkehrsarten trennen konnte und den Fuhrwerksverkehr nicht auf dem kürzesten

Wege — dieser blieb der Straßenbahn vorbehalten —, sondern, jeweils der Plattform entsprechend, an einen Kreisverkehr anklingend, in leichtem Bogen über den Platz führte (Abb. 5, S. 26, u. Abb. 7 u. 8, a. d. S.). Indem man sich so über die Tatsache, daß der Potsdamer Platz doch eigentlich ein — wenn auch kleiner — Platz ist, hinsichtlich des Verkehrs möglichst hinwegsetzte, suchte man folgerichtig auch die Platzflächen, soweit sie nicht von den Fahrdämmen und unmittelbaren Überwegen in Anspruch genommen wurden, geflissentlich zu unterdrücken. Wenn dies auch der Fläche nach natürlich unmöglich war, so war man doch bestrebt, sie wenigstens praktisch als nicht vorhanden zu kennzeichnen und unbenutzbar zu machen, indem man sie „unnahmbar euren Schritten“ zum größten Teil in Rasen verwandelte. Wenn es an sich schon zweckwidrig



ABB. 8

POTSDAMER PLATZ MIT BLICK IN DIE LEIPZIGER STRASSE (Jetziger Zustand)

Photo. Adolf Dinges, Berlin

Derzeitige Verkehrsregelung und Verkehrsturm

erscheint, bei einem Verkehrsplatze die durch die Freifläche gewonnene überschüssige Fläche nicht in irgend einer Form für die Öffentlichkeit nutzbar zu machen, so kommt hier noch hinzu, daß die Grünflächen an dieser Stelle, da geeignete Pflege unmöglich, während der Hälfte des Jahres einen höchst unerfreulichen Anblick bieten, der auch durch die einfassenden, zum meist lückenhaften Hecken nicht verbessert wird. Selbstverständlich müssen bei einer Platzeinteilung die zwingenden Forderungen des Verkehrs in vollem Umfange erfüllt werden, aber im übrigen sind im Sinne der Stadtbaukunst die Plätze einer Stadt als Raumgestaltungen gewissermaßen mit den Sälen eines Gebäudes zu vergleichen, und wie zur völligen Fertigstellung eines Saales auch eine entsprechende tektonische Ausbildung des Fußbodens gehört, so muß auch die Flächeneinteilung eines Platzes eine seiner Bedeutung entsprechende tektonische Fassung erhalten. Hierbei kommt es natürlich nicht auf völlige Symmetrie und regelmäßige geometrische Figuren an, die bei ausgedehnten Anlagen von dem Beschauer doch nicht wahrgenommen werden könnten; aber bei einem Platze von dem Range des Potsdamer erscheint es erforderlich, ihn künftig, soweit es die örtlichen Verhältnisse zulassen, nach einem gewissen Gleichmaß tektonisch und monumental zu gliedern; hiermit können solche Grünflächen, wie sie z. Zt. vorhanden sind, nicht vereinbar sein. Hoffentlich wird bei der zu erwartenden Neugestaltung, die anscheinend darauf abzielt, den Ringverkehr auszubilden, die Stadtbaukunst mehr als bisher zu ihrem Rechte kommen.

Wird aber der Potsdamer Platz in seiner bisherigen Form, auch wenn er an der Ecke der Bellevuestr./Friedr.-Ebert-Str. um ein geringes vergrößert wird, auf die Dauer dem sich ständig steigenden Verkehr genügen können? Wird man nicht in absehbarer Zeit an dieser Stelle noch mehr Bewegungsfreiheit zur Bewältigung des wachsenden Verkehrs haben müssen, zumal sich den Plänen für die Durchlegung einer Straße im Zuge der Jäger-/Französischen Str. durch die Ministergärten große, fast unüberwindliche Schwierigkeiten entgegenzustellen scheinen? Bei der Prüfung dieser Frage drängt sich einem der Gedanke auf, daß man eine großzügigere Lösung für den Potsdamer Platz versuchen sollte. Es ergibt sich da m. E. als Natürlichstes eine Vereinigung des Leipziger Platzes mit dem Potsdamer Platz zu einer einheitlichen großartigen Platzanlage, die dann größere Möglichkeiten für eine einwandfreie Lösung der Schwierigkeiten (etwa nach Abb. 6, S. 26) in sich schließen würde; es ist ein Vorschlag, der schon 1910 bei dem Wettbewerb Groß-Berlin in dem mit dem IV. Preise ausgezeichneten Entwurf „Wo ein Wille, da ein Weg“ (Verfasser Havestadt und Contag, Bruno Schmitz, Otto Blum) gemacht worden ist. Wenn man den jetzigen Plan des Potsdamer und Leipziger Platzes aufmerksam betrachtet, so springt das Unnatürliche der beiden unorganisch hintereinander liegenden, z. T. jetzt völlig willkürlich erscheinenden Platzformen in die Augen, und man fragt sich, wie es möglich war, daß diese gekünstelten Platzformen so lange aufrechterhalten werden konnten. Eine Erklärung hierfür läßt sich wohl nur darin finden, daß man sich über die völlig veränderten Verhältnisse dieses Stadtteils anscheinend früher niemals genaue Rechenschaft abgelegt hat. Eine gewisse Entschuldigung gibt ja allerdings die geschichtliche Entstehung der beiden Plätze. Der Leipziger Platz ist bei der Neuschaffung der Friedrichstadt entstanden. Es war augenscheinlich ein Lieblingsgedanke des damaligen Planverfassers, jeweils am Ausgange der großen Hauptstraßenzüge vor der Stadtmauer — da, „wo die Stadt gegen das Tor endigte“ — noch einmal die Straße zu einem Platz zu erweitern, der dann vermittels der anschließenden Toranlage eine regelmäßige, ziemlich geschlossene Form erhalten konnte. So sind neben dem Oktogon (Leipziger Platz) am Westende der Leipziger Straße auch das Carré (jetzt Pariser Platz) am Westende der Linden und das Rondell (jetzt Belle-Alliance-Platz) am Südende der Friedrichstraße entstanden. Bestimmend war in allen drei Fällen für die Anordnung der Plätze offenbar die Tatsache, daß die Stadt damals noch mit Mauer und Toren versehen war, und daß außerhalb der Tore die Stadt tatsächlich aufhörte und die freie Natur (Wald oder Felder und Gärten) begann, Bedingungen, wie sie auch jetzt noch für den Pariser Platz in gewissem Umfange zutreffen. Der Plan des Potsdamer Platzes nach Schinkel sollte, wie oben bereits erwähnt, das Ziel haben, „die höchst unangenehme Be-

engung außerhalb des Tores zu ändern“, eine Aufgabe, die der Meister für die damaligen idyllischen Lebens- und Verkehrsverhältnisse mit bescheidenen Mitteln in liebenswürdiger Form zu lösen wußte. Er konnte natürlich nicht ahnen, daß sich bereits nach verhältnismäßig kurzer Zeit die Bedingungen, aus denen heraus er seinen Plan (Abb. 2) geschaffen hatte, von Grund aus ändern sollten. Schon in der letzten Hälfte des vorigen Jahrhunderts, als die von Innen nach Außen fortschreitende Bebauung weit über die Tore und alte Stadtgrenze hinauszugreifen und der Außen- und alte Stadtgrenze hinauszuweichen und der Außenbezirk vollkommen mit der eigentlichen Stadt zu verwachsen begann, schon damals hätte eine Lösung für diese veränderten Verhältnisse im Sinne einer planvollen Stadterweiterung — der Stadtbaukunst — gefunden werden müssen; mit dem Abriß der Stadtmauern und der unmittelbar anschließenden Ausbreitung der Stadt nach Westen hin hatte die Einschnürung der Westseite des Leipziger Platzes zur Oktogonform völlig ihre Berechtigung verloren. Es ist zu bedauern, daß damals nicht vorausschauend dem Ausdehnungsdrange nach dem Westen hin durch entsprechende Abänderung des Stadtplanes Rechnung getragen worden ist; allerdings gab es damals noch keine eigentliche Stadtbaukunst, und es lag auch noch kein so dringendes Verkehrsbedürfnis vor. Außerdem haben wohl immer wieder die zur Veränderung erforderlichen „kostspieligen Grundstücksverkäufe“ die Entschließungen, mehr als es richtig war, beeinflusst.

Es ist klar, daß mit der Schaffung einer großen einheitlichen Platzanlage (vgl. Abb. 6) allerdings auch die Schinkelschen Torhäuschen in Fortfall kommen müßten. So oft in früheren Jahren die Anregung hierzu gegeben worden ist, sind stets Verteidiger der Schinkelschen Kunst auf dem Plan erschienen, die für das unbedingte Belassen der Häuschen an ihrer jetzigen Stelle mit mehr oder weniger großer Wärme eingetreten sind. Aber erweist man eigentlich dem Gedächtnis des großen Meisters wirklich einen Dienst, wenn man sich so lebhaft dafür einsetzt, diese Bauten für alle Ewigkeit an ihrem bisherigen Platze zu erhalten? Die Torbauten sind unter ganz anderen Verhältnissen hinsichtlich des Verkehrs und der Umgebung entstanden, als sie jetzt an dieser Stelle vorhanden sind, und sind natürlich auf die damalige Umgebung nach Maßstab und Größenverhältnissen abgestimmt (Abb. 4). Die Aufgabe, hier eine Toranlage „mit dem Charakter einer Barriere“ zu errichten, könnte heute gar nicht mehr gestellt werden, und an sich haben ein Wacht- und Zollhaus an dieser Stelle jetzt gewiß keine Berechtigung mehr. Schinkel selbst würde heute wohl sicher der Erste sein, der bei den völlig veränderten Verhältnissen für eine Beseitigung „der höchst unangenehmen Beengung“ eintreten würde.

Es kann nicht im Sinne einer wohlverstandenen Denkmalpflege liegen, das Alte auf jeden Fall zu erhalten, denn eine lebendig wachsende, verkehrsreiche Stadt kann kein Museum alter Baudenkmäler sein. Die Torbauten können ihrem Maßstabe nach an ihrem jetzigen Standort und in ihrer jetzigen Umgebung nicht günstig wirken und vermögen daher sicherlich auch dem Laien keine günstige Vorstellung von der Kunst Schinkels zu geben. Man sollte sich daher, gerade, um das Gedächtnis des Meisters als großen Baukünstlers zu erhalten, von Sentimentalität freimachen und sich mit dem Verschwinden der Torhäuschen an dieser Stelle befreunden. Dies schließt natürlich nicht aus, daß man bemüht sein müßte, sie an anderer Stelle wieder erstehen zu lassen, allerdings denke ich mir das auf geeigneter Weise als seiner Zeit bei der Versetzung der Königskolonnaden geschehen ist. Aber sollte es nicht möglich sein, in dem neuen großen Berlin, wo nach allen Seiten neue Bauungspläne mit Platzanlagen und Grünflächen aufgestellt werden müssen, als Abschluß eines bebauten Ortsteils gegen eine Grünanlage einen geeigneten Platz zu finden, wo hinsichtlich des Verkehrs und der Umgebung dieselben idyllischen Verhältnisse herrschen von 1823 am Potsdamer Tor, wohin die Schinkelschen Torbauten mit veränderter Zweckbestimmung nach Maßstab und sonstiger Anordnung passen würden, um — dort neu erstellt — bei ihrer idealen Schönheit dem Beschauer eine wahre Vorstellung von der hohen Kunst des Meisters zu geben? Sollte ein solches Vorgehen nicht schließlich doch erstrebenswerter sein, als sie an ihrer jetzigen Stelle wirkungslos als störende Museumsstücke und als Merkwürdigkeiten zu erhalten? —

# ENTWURF EINES GESETZES ÜBER DIE ERWEITERUNG DES STADTKREISES BRESLAU

NACH DER VORLAGE AN DEN PREUSS. LANDTAG

Mit 1 Abbildung

Dem preuß. Landtage ist Ende v. J. ein Gesetzentwurf zugegangen, der die Erweiterung des Stadtkreises Breslau vorsieht, nach Maßgabe der beigegebenen Karte, hierunter. Es sollen eine große Zahl von Landgemeinden und Gutsbezirken ganz oder teilweise zugeschlagen werden, die dem Landkreise Breslau bzw. dem Landkreise Neumarkt bisher zugehörten. Außerdem soll auch die Stadtgemeinde Hundsfeld und der größere Teil des Gutsbezirks gleichen Namens, beide zum Landkreise Öls gehörend, einverleibt werden. Der Provinzialausschuß der Provinz Niederschlesien hat sich durch Beschluß vom 9. August 1927 bereits mit der kommunalen Neuabgrenzung der Stadt Breslau einstimmig einverstanden erklärt. Der

heizbaren Raum), also das Bild stärkster Zusammendrängung auf kleinstem Raum. Innerhalb der gegenwärtigen Weichbildgrenze waren nur noch 499 ha als reines Bauland verfügbar.

Die Stadt hat in ihrer gegenwärtigen Entwicklung das Weichbild bereits überschritten (Häfen, Werftanlagen, Sport- und Spielplätze, Industrieunternehmungen). Die nötige Bewegungsfreiheit muß daher durch Erweiterung des Stadtgebietes geschaffen werden, wobei der Umfang der etwaigen Eingemeindungen sich in erster Linie nach siedlungstechnischen Gesichtspunkten bestimmt, wobei man ein ständiges Anwachsen der Bevölkerungsstärke annehmen darf. Im Erweiterungsbezirk wird außerdem eine wesentlich niedrigere



KARTE VON BRESLAU MIT UMGEBUNG

preuß. Staatsrat hat keine Veranlassung gefunden, gegen den Gesetzentwurf Einwendungen zu erheben.

Bekannt sind die scharfen Auseinandersetzungen, die sich an die Eingemeindungspläne der Stadt Breslau knüpften. Wir haben dem Für und Wider in unserer Beilage „Stadt und Siedlung“ mehrfach Raum gegeben\*). Aus der Begründung zu dem Gesetzentwurf ist Folgendes zu entnehmen: Die Einwohnerzahl (Wohnbevölkerung) der Stadt Breslau betrug nach der Volkszählung vom 16. Juni 1925 bereits 557 159, während das Stadtgebiet nur 4920 ha umfaßte, was gegenüber anderen Großstädten rd. die dreifache Durchschnittswohndichte ergibt (115 Einwohner je ha). Auch in bezug auf die Wohndichte zur bebauten Fläche steht Breslau mit 571 Einwohnern erheblich über dem Durchschnitt (219). Dazu kommen hohe und dichte Bebauung und das Überwiegen kleinster Wohnungen (1916 von 1000 Wohnungen im Durchschnitt 731 Kleinstwohnungen mit nur 1 u. 2 heizbaren Räumen, 22,4 v. H. aller Breslauer Wohnungen bestanden nur aus einem

und in der Ausnutzung der Bauflächen wesentlich beschränktere Bebauung Platz greifen müssen, dazu erweist sich eine Ergänzung der jetzt unzureichenden Grünflächen als nötig.

Bezüglich der Frage, in welcher Richtung sich Breslau entwickeln soll, wird auf ein von den Städtebauern Prof. Dr.-Ing. Jansen, Berlin, u. Muesmann, Dresden, erstattetes Gutachten Bezug genommen. Im Norden und Nordosten setzt das Überflutungsgebiet des Weidetales verhältnismäßig enge Grenzen, im Osten gilt das gleiche vom Niederungsgebiete der Oder und Ohle, die nicht besiedelt werden dürfen, weil sie Breslau aus dem Grundwasser den nötigen Wasserbedarf liefern. Im Südosten schnüren die Brockauer Eisenbahnanlagen und das Überschwemmungsgebiet der Ohle diese siedlungsfähige Fläche auf ein schmales Band ein, im Süden und Südwesten würde die Besiedlung die wertvolle landwirtschaftliche Nutzung beeinträchtigen, außerdem keine Möglichkeit für Industrieansiedlungen und Schaffung von Arbeitsgelegenheit bieten. Es bleibt also die Entwicklung

\*) Vergl. Stadt u. Siedlung 1926, S. 27.

nach Westen und Nordwesten im Gebiet zwischen Oder und Berliner Eisenbahn als besonders günstig.

Dieses Gebiet wird von 2 Bahnlinien erschlossen, die heute schon einen lebhaften Vorortverkehr zwischen Herrenprotsch und Deutsch-Lissa einerseits und der Stadt Breslau andererseits vermitteln. Die Entfernung der beiden Orte voneinander ist 4,5 km vom Mittelpunkt der Stadt 10 km, also bestehen keine verkehrstechnischen Schwierigkeiten bei gesundheitlich günstigen Verhältnissen, daher sind hier die natürlichen Ansatzpunkte für eine Ansiedlung der Breslauer Einwohner. Außerdem sind dort große Flächen zusammenhängenden Grundbesitzes vorhanden, die Bodenqualität ist für die Landwirtschaft nicht besonders günstig, ein Hauptverkehrsstrahl ist schon vorhanden, weitere Erschließung ist daher leicht möglich.

Ferner hatten sich die hauptsächlichsten Industrieunternehmungen, die in absehbarer Zeit nicht zu verlegen sind, gerade im Westen angesiedelt. Aus den stark bevölkerten Quartieren der Nikolai-Vorstadt sind daher nach hier Arbeiter umzusiedeln. Die dort zu bebauenden Flächen liegen dann auch günstig gegenüber den Fabrikanlagen und vor dem Wind, während die Stadt Breslau jetzt stark unter Rauch- und Rußbelästigung leidet.

Erforderlich ist ferner die Ausdehnung städt. Gebietes in nordwestlicher Richtung zur Verbesserung der Breslauer Schifffahrtsverhältnisse, insbesondere für Hafenanlagen. Die Breslauer Handelskammer hat sich durch ein Gutachten vom 17. Jan. 1927 in dieser Richtung ausgesprochen.

Es ist also nach dem Plan im Westen und Nordwesten eine Erweiterung des Breslauer Stadtbezirkes

in stärksten Ausmaßen vorgesehen, während im Süden und Südwesten nur unerhebliche Erweiterungen in Frage kommen. Im Norden sind lediglich, entsprechend der schon eingetretenen Entwicklung, die vorgelagerten Landgemeinden und Gutsbezirke als städt. Vororte einzuzugemeinden.

Über den Umfang der Gebietsveränderung haben sich Breslau und die Landkreise Breslau, Neumarkt und Ols bereits geeinigt. Wenn man auch zweifelhaft sein kann, ob für den nächsten Bedarf eine Eingemeindung in diesem Umfange nötig ist, hat doch die Regierung keine Veranlassung, dem zu widerstreben, da auch die Lebensfähigkeit des Restkreises Breslau nicht in Frage gestellt ist.

In der Begründung werden dann für die einzelnen in Betracht kommenden Gebiete die für Einbeziehung in die Stadtgemeinde Breslau sprechenden Gründe noch im einzelnen erörtert. Erwähnt sei nur noch, daß das Gutachten der Handelskammer damit schließt, daß für die Ansiedlung von reinen industriellen Unternehmungen die Nutzbarmachung des Masselwitzer Gebietes schon in nächster Zeit von großer Dringlichkeit sei, während sich für den gesamten Wasserverkehr, wenn anders mit einer Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse zu rechnen ist, schon in absehbarer Zeit die Notwendigkeit der Erweiterung der Breslauer Hafenanlagen ergeben würde. Mit Ausnahme des im Preisausschreiben für den Generalbebauungsplan vorgesehenen allgemeinen Projekts liegen bisher Pläne für die Entwicklung des Hafens nicht vor, die Stadt Breslau müsse sich aber rechtzeitig durch entsprechende Pläne die Entwicklungsmöglichkeit sichern.

— Fr. E. —

## DER FLUGHAFENBAU AUF DEM IV. INTERNATIONALEN

### LUFTFAHRT-KONGRESS, ROM

Von Arch. Rudolf Wilhelms, Rom

Auf dem Kongreß, der vom 24. bis 30. Oktober v. J. in Rom in der Villa Corsini tagte, an dem zum erstenmal auch Deutschland, Österreich und Ungarn teilnahmen, waren insgesamt 52 Herren der ganzen Welt vertreten und tauschten ihre gesammelten Erfahrungen über den Luftverkehr aus. Aus den Verhandlungen sei hier lediglich über Konstruktion und Anlage von Zivil-Flughäfen berichtet. Es sprachen über dieses Thema:

1. Der deutsche Dr.-Ing. L. Adler, Bln.-Tempelhof;
2. Der ungarische Dr.-Arch. E. Faludi, z. Z. Rom;
3. Der ital. Ing. Tarantini, Rom;
4. Der ital. Ing. Tiriani, Rom.

Die Vorträge der ersten beiden Herren waren entschieden die interessantesten, und ihre aufgestellten Bedingungen und Begründungen stimmten in allen wesentlichen Punkten überein und sagten folgendes aus:

Wir befinden uns heute mit dem Luftverkehr auf demselben Standpunkt, auf dem der Eisenbahnverkehr vor 80 Jahren stand. Auch damals beschäftigte man sich eifrig mit ähnlichen Problemen bezüglich der Linienführung und der Anlage von Bahnhöfen. Wie bei der Eisenbahn, so ist es für jede Stadt und jeden Ort vorteilhaft, an die Linie des Luftverkehrs angeschlossen zu sein, und es müssen dafür Flughäfen vorgesehen werden.

Auch im Luftverkehr muß in Zukunft ein Ortsverkehr von einem durchlaufenden Verkehr (für große Strecken) unterschieden werden. Für den letzteren, den internationalen Luftverkehr, würde es genügen, wenn im Innern eines Staates nur wenige Großstädte angeschlossen werden, während für die kleineren und mittleren Städte ein System von Verbindungslinien mit genannten Großflughäfen eingerichtet werden muß.

Bei den weiten Linien empfiehlt sich eine Vereinfachung, indem man die Flughäfen der internationalen Linien auf halber Straße zwischen zwei nicht zu sehr entfernten Großstädten anlegt und die Verbindung der Häfen mit den Städten mittels Auto u. dgl. herstellt. Als Beispiel wären hier in Deutschland die beiden Universitätsstädte Halle und Leipzig anzuführen, wo der Apparat des Flugdienstes Berlin—München bis zum letzten Jahr noch abwechselnd landete, während heute beide Städte in ihrer Mitte einen gemeinsamen Flughafen haben. Ebenso im

Rheinland, wo der Flughafen für Essen und Mülheim in der Mitte zwischen beiden Städten angelegt ist.

Neben dem Weit-Verkehr gewinnt mit dem wachsenden Aufschwung und dem Volkstümlichwerden der Luftfahrt auch ein lokaler Verkehr zwischen den einzelnen Städten eines Staates immer mehr an Wichtigkeit. Dieser Lokalverkehr muß wie bei der Eisenbahn auf der Basis eines festen Stundenplanes organisiert werden, oder wie der Droschkenverkehr einer Stadt, von Privatunternehmen, auf Verlangen einzelner Reisender. Ein derartiger Verbindungsdienst wurde im vorigen Jahr in Philadelphia anlässlich der Jubiläums-Ausstellung von demselben Unternehmer eingerichtet, der auch den Verkehrsdienst der Untergrundbahn, der Elektrischen und der Autobuslinien unterhält.

In Zukunft wird jede Stadt von mittlerer Wichtigkeit auch ihren Flughafen neben einer Eisenbahnstation haben müssen. Diese haben folgende Bedingungen zu erfüllen:

Lage der Flughäfen. Der Flughafen muß in allernächster Nähe der Stadt liegen, am besten wäre die Lage im Zentrum, und er muß schnell und mühelos mit den gewöhnlichen Straßenverkehrsmitteln zu erreichen sein. Es geht nicht an, daß man durch Eisenbahnverkehr mehrere Stunden Wartezeit versäumt. Auch Städten, die bereits einen Militärflughafen besitzen, empfiehlt es sich, in nächster Nähe der Stadt noch einen (Privat-) Zivil-Flughafen anzulegen. Den Flughafen im Zentrum einer Stadt zu errichten, wird wohl bei den meisten Fällen wegen Platzmangels unmöglich sein. Berlin gehört zu den wenigen Bevorzugten, in dem ehem. großen Exerzierplatz Tempelhof seinen Flughafen im Herzen der Stadt zu haben. Bei Städten, die große Wasserflächen in unmittelbarer Nähe haben, kann der Luftfahrtendienst mittels Wasserflugzeugen wahrgenommen werden, und die am Meer liegenden Städte können einen Teil ihres Hafens als Flughafen benutzen. Auch kann hierbei die Hafenverwaltung die Verwaltung des Flughafens (Direktion, Zoll, Polizei usw.) mitübernehmen und wird so bedeutend die Kosten verringern. Als Beispiele wären hier New York, Chicago und Washington zu nennen.

Erfordernisse der Zivil-Flughäfen. Neben der Bedingung in nächster Nähe der

Stadt müssen noch andere Erfordernisse, die zur Anlage eines guten Flughafens gehören, erfüllt werden. Dazu gehört: grünes Profil des Geländes, entsprechende Bodenbeschaffenheit und günstige meteorologische Verhältnisse. Die normalen Maße für einen Landungs- und Abfahrtsplatz sind  $1000 \cdot 1000 \text{ m}^2$  Fläche. Man muß jedoch meistens das anliegende Feld mit in Rechnung ziehen. Wenn an den Grenzen des Flugplatzes Bäume oder Häuser mit mehr als  $12 \text{ m}$  Höhe stehen, so müssen die  $1000 \text{ m}$  in Beziehung zur Höhe des Hindernisses vermehrt werden. Bei Wasserflughäfen sind  $1500 \cdot 1500 \text{ m}^2$  Wasserfläche erforderlich.

Die Normen über Größe des Platzes und des erforderlichen Luftraumes sind in den einzelnen Staaten noch verschieden. Die deutschen Normen verlangen folgende Lage und Bedingungen.

Der erforderliche Luftraum hat die Form eines Keiles: 1. Der Rumpf des Keiles ist gerade; 2. Das Zentrum der kleineren unteren Basis ist das Zentrum des Flugplatzes; 3. Die Seitenfläche des Keiles hat eine Steigung zum Gelände von 1:15; 4. Der Strahl der unteren Basis hat eine Länge von  $500 \text{ m}$ , derjenige der oberen Basis von  $10 \text{ km}$ . Nach dieser Vorschrift würde sich ein Gebäude von  $60 \text{ m}$  Höhe, im Zentrum eines Flugplatzes von  $1200 \text{ m}$  Seitenlänge gelegen, außerhalb der Flugzone befinden.

Man hat auch darauf zu achten, daß sich nicht in unmittelbarer Nähe des Flugplatzes Hügel, Wälder, Häuser mit mehreren Stockwerken befinden, von denen die Winde gegen den Flugplatz hinabwehen, da letztere ein Hindernis für Abflug und Landung sein können.

Form des Platzes. Nach gemachten Erfahrungen ist die Form eines Flugplatzes immer am günstigsten, die sich einem Vieleck oder einem Kreis nähert, weil auf diesen Feldern der Abflug nach allen Seiten vorgenommen werden kann. Diese Kreisform ist auch für den ankommenden Piloten sehr wichtig, der für die Orientierung den Flugplatz erst einmal umfliegen kann. Auch bei nächtlicher Beleuchtung ergeben sich bei unregelmäßigen Formen manche Irrtümer, wogegen die Kreisform stets einen klaren Überblick gibt. Sehr vorteilhaft ist, um das Zentrum des Platzes einen Kreisring mit etwa  $50 \text{ m}$  Dm und  $2 \text{ m}$  Breite zu legen, der vom ankommenden Piloten schon bei größeren Entfernungen gesichtet wird. So hat man z. B. auf dem Flugplatz Essen-Mülheim in einem bestimmten Abstand vom Zentrum eine Straße in Form eines Kreisringes angelegt, die gestattet, sich von einer Seite auf die andere des Flugfeldes zu begeben, ohne dabei das Feld zu betreten. Wenn der erforderliche Platz von  $1000 \cdot 1000 \text{ m}^2$  wegen Platzmangels, z. B. im Innern einer Stadt, unmöglich ist, so hat man bei der Anlage darauf zu achten, daß das Maß von  $1000 \text{ m}$  wenigstens in der Richtung der gewöhnlichen Winde vorhanden ist.

Ausbildung des Platzes. Der Boden muß dauerhaft und auch gleichzeitig elastisch sein. Beim Abflug darf die Maschine nicht in den Erdboden einsinken, und bei der Landung muß der Boden den Stoß etwas mildern. Das Beste ist bepflanzter Boden, während Beton und Schlacke den Boden zu hart oder zu staubig machen. Koksschlacke soll überhaupt gemieden werden, da sich von dieser ein leichtes Pulver bildet, das jeder Windstoß in den Motor bringt und sehr schädlich für diesen ist. Es ist wichtig, das Feld auch in trockenen Zeiten feucht zu halten. Bei sehr viel Regen ist für richtige Entwässerung zu sorgen. Ebenfalls ist für gleichmäßigen Graswuchs Sorge zu tragen, und wenn nötig, muß nachgesät werden. Da besonders das Schwanzende beim Abflug meistens Schaden anrichtet und den Erdboden aufreißt, empfiehlt es sich, Abflugbahnen doch in Beton herzustellen.

Anordnung der Gebäude. Die Anordnung der Gebäude hat mit ganz besonderer Sorgfalt zu geschehen, die für den zukünftigen Aufschwung des Flugplatzes maßgebend ist, da etwaige spätere Veränderungen nur mit großen Kosten vorgenommen werden können. Beim Lageplan sind vor allem die Zufahrtsstraßen in Betracht zu ziehen, und bei steigendem Verkehr ist noch mit Abfahrtsstraßen vom Platz zu rechnen.

Die Gebäude für die Verwaltung dürfen, wenn irgend möglich, nicht in einer Ecke des Platzes, sondern sollen in der Mitte einer Seitenfront errichtet werden. Rechts und links des Verwaltungsgebäudes sind die

Flugzeughallen und Reparaturwerkstätten anzuordnen. Vor den Hallen empfiehlt es sich, Betonfußboden anzubringen.

In dem Verwaltungsgebäude müssen eine Billettverkaufsstelle, eine Zoll- und Paßrevisionsstelle, die Post, Luftpolizeibüro, Radio-Telegraphenbüro, Gepäck- und Güterabfertigung, weiter ein Wartesaal für das reisende Publikum, Restaurant, ein Hotel für Gäste und auch für auswärtige Piloten untergebracht werden. Vor dem Verwaltungsgebäude befindet sich ein großer Betonboden (die Bahnsteighalle), vor den die Apparate vorgefahren und beladen bzw. entladen werden. Dr. Faludi verlangt in seinem Vortrag, daß auch dieser „Bahnsteig“ überdeckt ist, damit Ein- und Aussteigen bei Regenwetter auch im Trockenen vorgenommen werden kann.

Bei den bis jetzt gebauten Flughäfen ist jedes Flugzeug in einer Halle untergebracht. Das ist Bedingung bei Flugzeugen aus Holz. Es ist empfehlenswert, die Hallen in Anbetracht evtl. Heizungsanlagen nicht zu hoch zu konstruieren. Es ist vorteilhafter, die Dachkonstruktion in Eisen herzustellen, da die Konstruktion in Eisenbeton bei großen Spannweiten wegen des großen Eigengewichtes sehr teuer wird. In enger Verbindung mit den Hallen müssen die Reparaturwerkstätten sein, die z. B. in Le Bourget, Paris, unmittelbar an die Hinterfront der Hallen angebaut sind. Herr Dr. Adlers persönliche Meinung ist, daß in Zukunft bei dem kolossalen Aufschwung und Immergrößerwerden der Flugzeuge, die Apparate in Metall nicht mehr in Hallen gestellt, sondern wie die Schiffe im Freien verankert werden.

Die Benzintankstellen müssen vor den Hallen und unter der Erdoberfläche liegen, und zwar so, daß das die Halle verlassende Flugzeug sich unmittelbar über der Tankstelle befindet. In weiterer Verbindung mit den Flugzeughallen stehen die Autogaragen und die Sanitätsstation. In den Garagen muß auch ein Posten für die Dampf- oder Autowalze vorgesehen werden, die nach starken Regen- oder Schneefällen das Gelände glatt walzt. Um dem Piloten und den Reisenden den Namen der Stadt anzuzeigen, ist nötig, daß der Name in  $10 \text{ m}$  großen Lettern über das Feld geschrieben ist.

Beleuchtungsanlage. Von besonderer Wichtigkeit für den Flug bei Nacht, trübem und nebligem Wetter ist eine genügende und gut sichtbare Beleuchtung des Flughafens. Dieselbe hat drei Zwecke zu erfüllen:

1. Dem ankommenden Piloten schon auf  $50 \text{ km}$  Entfernung anzuzeigen, nach welcher Richtung er sich zu wenden hat.
2. Bei der Annäherung des Flugzeuges dem Piloten einen Überblick über Form und etwaige Hindernisse des Flughafens anzuzeigen.
3. Die Stelle anzugeben, wo der Apparat landen muß.

Für den ersten Zweck bedient man sich großer Scheinwerfer von mehreren Millionen Kerzenstärke; diese müssen jedoch so aufgestellt werden, daß sie den anfliegenden Piloten nicht blenden. Bei größeren Abständen von einem Flughafen zum nächsten empfiehlt es sich, auf der Strecke in gewissen Abständen sichtbare Lichtsignale anzubringen. Außerdem muß der Stadtname durch Lichtschrift (System Morse) schon von weitem zu lesen sein.

Um dem Piloten eine allgemeine Übersicht von oben über den Flughafen zu geben, müssen alle über das Gelände herausragenden Punkte, wie Flugzeughallen, Gebäude, Radiotürme usw. mit roten Warnungssignalen kenntlich gemacht werden. Auch alle übrigen Hindernisse, z. B. in der Nähe des Hafens befindliche Kirchtürme, Hochhäuser usw. müssen mit Warnungssignalen versehen werden. (Neon-Röhren.)

Der Ort und die Richtung der Landungsstelle sind bis heute durch zwei weiße Hauptlichter kenntlich gemacht, zwischen die der Apparat bei der Landung einlaufen muß, indem er sich dabei nach einem in gewisser Entfernung aufgestellten, roten Signal richtet. In der Zukunft wird man jedoch die Richtungsangabe der Landungsstelle automatisch mit gleichzeitiger Windrichtungsangabe regeln. Die Platzbeleuchtung muß mit gedämpftem Licht geschehen, da ein starkes Licht gleichfalls den Piloten blenden würde.

Nachrichtendienst. Von großer Wichtigkeit ist auch ein sicherer exakter Nachrichtendienst. Jeder

Flughafen muß neben einer genügenden Anzahl von Telefonverbindungen auch eine eigene Telegraphenanlage haben und wenn irgend möglich, mit der Post pneumatisch verbunden sein. Um sich mit anderen Flughäfen zu verständigen, um meteorologische Daten

zu empfangen und um dem im Flug befindlichen Piloten nötigenfalls Befehle oder Nachrichten zukommen zu lassen, ist unbedingt eine Radioanlage erforderlich. Ein gutes Instandsein derselben wird eine wesentliche Bedingung für die Sicherheit des Flugverkehrs sein.

## BODENBESITZ, STADTERWEITERUNG UND WOHNUNGSFÜRSORGE IN SOWJET-RUSSLAND

Im jüngsten Heft des in London erscheinenden „Bulletin of the international Federation for housing and townplanning“ findet sich ein vom „Volkskommissar des Innern“ A. Beloborodow erstatteter Bericht über russische Eigentumsverhältnisse und Baufragen, dem die meisten der nachfolgenden Angaben, die allgemeines Interesse besitzen, entnommen sind.

Bekanntlich hat die Sowjetregierung allen Grund und Boden, mit oder ohne Schadloshaltung der bisherigen Besitzer, als ihr staatliches Eigentum erklärt. Das Nutzungsrecht steht nach gesetzlichen Vorschriften auf dem Lande den Landwirten, im Bereich der Stadtgemeinden den Gemeindeverwaltungen, für staatliche Unternehmungen (Eisenbahnen, Häfen, militärische Anlagen) den Sowjets zu. Der Gemeindeboden dient entweder für kommunale Zwecke und Bauten (Verwaltung, Wohlfahrt, Fabriken, Steinbrüche, Viehweiden usw.) oder zur allgemeinen Benutzung durch die Bürgerschaft (Straßen, öffentliche Gärten, Sportplätze usw.), oder er wird endlich privaten Anstalten und einzelnen Privatpersonen zur Nutzung übergeben, sei es unentgeltlich, sei es gegen Pachtzahlung, sei es auf Grund des „Baurechts“.

Das unentgeltliche Nutzungsrecht gilt für alle Grundstücke, die mit Privatgebäuden bereits besetzt oder deren Zubehör sind. Die Gemeinde hat das Recht, die Grenzen dieser Grundstücke in gewissem Umfange zu regeln, auch von der unbebauten Freifläche dem Nutznießer denjenigen Teil gegen Entschädigung zu entziehen, der die für die betreffende Bauzone festgesetzte Norm überschreitet. Die Verpachtung findet statt bei landwirtschaftlich genutzten oder sonstigen unbebauten Grundstücken innerhalb des Stadtgebietes für einen solchen Zeitraum, daß sie schätzungsweise beim Eintritt der städtischen Bebauung zur Verfügung stehen. Tritt dieser Zeitpunkt früher ein, so kann die Entziehung gegen Schadloshaltung stattfinden.

Die neu zu bebauenden städtischen Grundstücke werden einzelnen Bürgern oder Vereinigungen auf der Grundlage des Baurechts durch Vertrag gegen Zahlung überlassen. Das „Baurecht“ ist das dingliche und in der Regel auf 60 Jahre (für Holzbauten auf 40 Jahre) befristete Recht, Bauten in Gemäßheit der (gestaffelten) Bauordnung nach genehmigtem Plan zu errichten und zu benutzen. Dieses Recht kann veräußert, verpfändet und vererbt werden; bei seinem fristgemäßen Erlöschen hat die Gemeinde den noch vorhandenen Gebäudewert zu ersetzen. Somit entspricht das Sowjet-Baurecht ziemlich genau unserem Erbbaurecht mit seinen Vorteilen und Nachteilen.

Die Feststellung des Stadtbauplans und die Ausführung der Stadterweiterung unterscheidet sich wenig von den in anderen Ländern zu treffenden Maßnahmen. Selbstverständlich sind bei der Art und der Ausdehnung des Planes und bei seiner Ausführung die besonderen Verhältnisse eines jeden Ortes sorg-

fältig zu berücksichtigen. Über eine Hauptfrage, die vielleicht als die Hauptfrage zu bezeichnen ist, enthält der Beloborodow'sche Bericht leider keine Angaben, nämlich über die Aufbringung der Straßenbaukosten und die Anliegerbeiträge. Die finanziellen Schwierigkeiten werden nur angedeutet; der Ersatz des Bodeneigentums durch das Erbbaurecht wird sie vermutlich steigern. Vielleicht würde die Anwendung unserer Städtebaugesetze, insbesondere des in Aussicht stehenden neuen preußischen Gesetzes, auch für Rußland erhebliche Erleichterungen schaffen können. Das Verfahren bei notwendiger Hinausschiebung der Stadtgrenze und deren Anpassung an die Wohn- und Wirtschaftsbedürfnisse scheint in der russischen Gesetzgebung wohlgeordnet zu sein.

Der Weltkrieg und der ihm folgende Bürgerkrieg und mehr noch das Ruhen aller Bautätigkeit verschulden es, daß der Wohnungsmangel in den russischen Städten auf ein Fünftel aller vorhandenen Wohnungen eingeschätzt wird. Die Versorgung der gesamten städtischen Bevölkerung mit dem gesundheitlich als notwendig, aber auch als genügend betrachteten Wohnraum von 8 qm für jede Person wird, so heißt es, in den nächsten zehn Jahren einen Aufwand von 10 bis 12 Milliarden Rubel notwendig machen. Der Sowjetstaat will sich auf die Fürsorge für die Arbeiterbevölkerung beschränken und hat dafür in zehnjährigem Bauplan die Schaffung von 54 Millionen Quadratmeter Wohnfläche mit einem Kostenaufwand von 2 bis 2½ Milliarden Rubel vorgesehen. Im Jahre 1925 wurden für diesen Zweck rund 124 Millionen, im Jahre 1926 rund 205 Millionen Rubel ausgegeben. Es handelt sich dabei nicht allein um die unmittelbare staatliche Bautätigkeit, sondern außerdem um die geldliche Unterstützung von Gemeinden und Baugenossenschaften sowie um die Wiederbelebung des privaten Wohnungsbaus. Um das Privatkapital anzuziehen, wird den privaten Erbauern von Häusern — abweichend von den sonstigen Sowjetgrundsätzen — das Recht der freien Ausnutzung des neuen Wohnraumes ohne alle Beschränkung bezüglich der Miete und der Wohnungsgröße zugestanden; daneben werden ihnen wesentliche Steuererleichterungen eingeräumt. Der Boden wird überall im (Erb-) Baurecht den Bauenden überwiesen.

Es gibt gegenwärtig mehr als 1600 Arbeiterwohnbau-Genossenschaften mit einem Anteilekapital von rund 7 Millionen Rubel. In Moskau ist die Beteiligung der Arbeiter an diesen Genossenschaften sehr stark; zu ihnen gehören etwa 50 v. H. aller Metallarbeiter. Im ganzen ist annähernd ein Zehntel aller russischen Industriearbeiter in den Baugenossenschaften vereinigt. Der Staat unterstützt sie beispielsweise durch Lieferung von Bauholz aus den staatlichen Wäldern beträchtlich unter dem Marktpreise und gewährt ihnen die nötigen langfristigen Kredite durch die neu errichtete „Zentralbank für Kommunalwirtschaft und Wohnbauwesen“. —  
J. St ü b b e n.

### VERMISCHTES

**Siedlungspolitik und Stadterweiterung in Frankfurt a. M.** Wir werden darauf aufmerksam gemacht, daß die städt. Baugruppe Grethenweg-Kranichsteinerstraße Arch. B. D. A. Ernst B a l s e r zum alleinigen Verfasser hat, also ohne Mitwirkung des städt. Hochbau-

amtes von ihm erbaut worden ist. Die Unterschriften S. 12 u. 15 wären dementsprechend richtigzustellen. Es liegt hier ein Herstellungsfehler vor, nicht eine unrichtige Angabe des Verfassers des betr. Aufsatzes. —  
Die Schriftleitung.

Inhalt: Stadtbilder aus den Vereinigten Staaten Nord-Amerikas — Deutschlands rationelle Energieverteilung. Die Städteplanung macht einer Landesplanung Platz — Wird der Potsdamer Platz in Berlin erneut umgestaltet? — Entwurf eines Gesetzes über die Erweiterung des Stadtkreises Breslau — Der Flughafenbau auf dem IV. internationalen Luftfahrt-Kongreß, Rom — Bodenbesitz, Stadterweiterung und Wohnungsfürsorge in Sowjet-Rußland — Vermischtes —