

## Empfangsgebäude der Deutschen Reichsbahn Zur Hundertjahrfeier der Eisenbahn

Kürzlich konnte die deutsche Eisenbahn auf ihr hundertjähriges Bestehen zurückblicken. Am 7. Dezember 1835 ist die erste deutsche Eisenbahn auf der Strecke von Nürnberg nach Fürth eröffnet worden. Diese hundert Jahre schließen eine gewaltige technische Entwicklung in sich. Wenn von ihr die Rede ist, denkt man in erster Linie an die außerordentlichen Fortschritte, welche der Lokomotivenbau in dieser Zeitspanne aufzuweisen hat. Daß mit der Eisenbahn auch ein umfassendes hochbautechnisches Arbeitsgebiet verbunden ist, wird meistens vergessen oder nur nebenbei erwähnt. Dabei ist auch hier eine bedeutsame Entwicklung zu verzeichnen. Man denke nur an die vielen neuen Ausgaben, welche allein die Umstellung eines Teiles des Eisenbahnwesens auf elektrischen Betrieb gerade auch für den Hochbau mit sich gebracht hat. Und welche eine bedeutsame Spanne ist es von dem

ersten bescheidenen Betriebs- und Empfangsgebäude der Nürnberg-Fürther Ludwigsbahn bis zu einem unserer gewaltigen neuzeitlichen Hauptbahnhöfe! Diese Entwicklungsreihe bedeutet nicht nur einen Querschnitt durch die Geschichte der Stilwandlungen eines in bezug auf seine künstlerischen Auffassungen recht unruhigen und oft genug recht wenig abgeklärten Zeitalters, sondern vor allem auch einen solchen durch die innerhalb dieser Frist zu verzeichnenden fortschreitenden Erkenntnisse in technischer und bauartlicher Hinsicht, mit denen die Verwendung neuer Baustoffe (z. B. Beton, Eisen, Eisenbeton, Stahl usw.) vielfach Hand in Hand gegangen ist.

Es gab einmal eine Zeit, in der die Hochbauten der Eisenbahn kein besonderes Ansehen genossen. Sie teilten dieses Schicksal mit anderen Behördenbauten. Mit be-

(Fortsetzung auf Seite 1047)

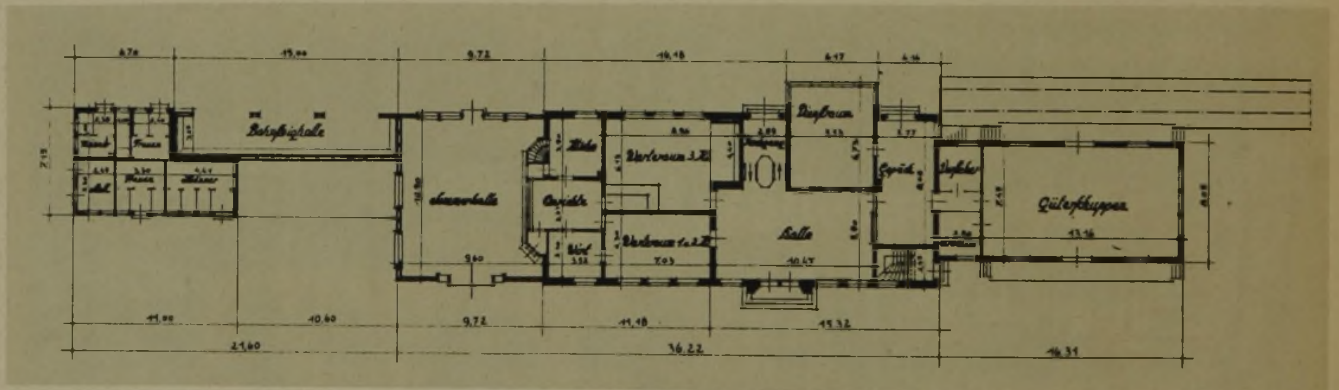


Riessersee, Empfangsgebäude. Entwurf: Reichsbahndirektion München

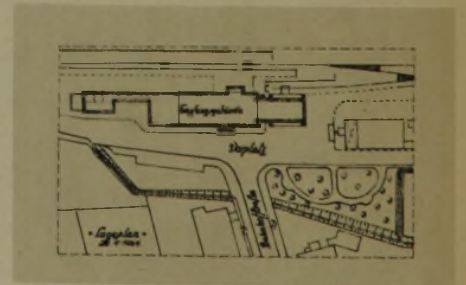


Behringersmühle, Empfangsgebäude. Entwurf: Reichsbahndirektion Nürnberg (Reichsbahnrat Dr.-Ing. Fackler). Links Bahnsteig-, unten Straßenseite





Kloster Wennigsen (Deister), Empfangsgebäude. Entwurf: Reichsbahndirektion Hannover (Reichsbahnoberrat Stendel). Oben Ansicht vom Vorplatz, darunter Erdgeschoßgrundriß 1 : 500 und Lageplan 1 : 2500

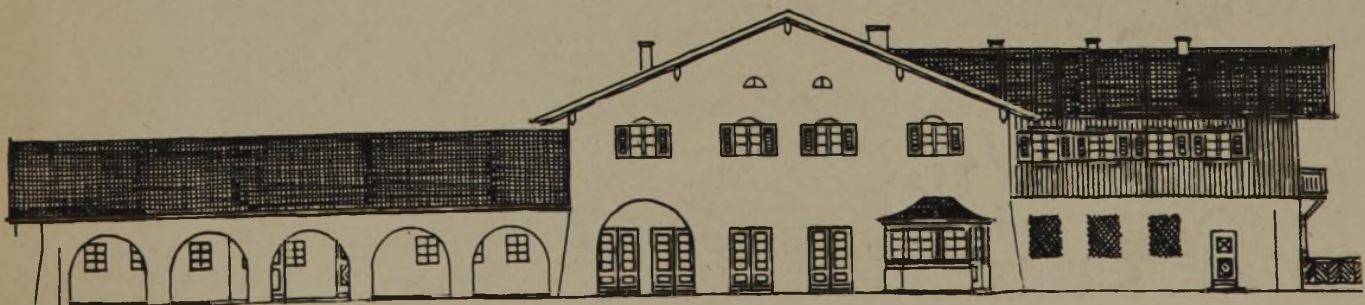
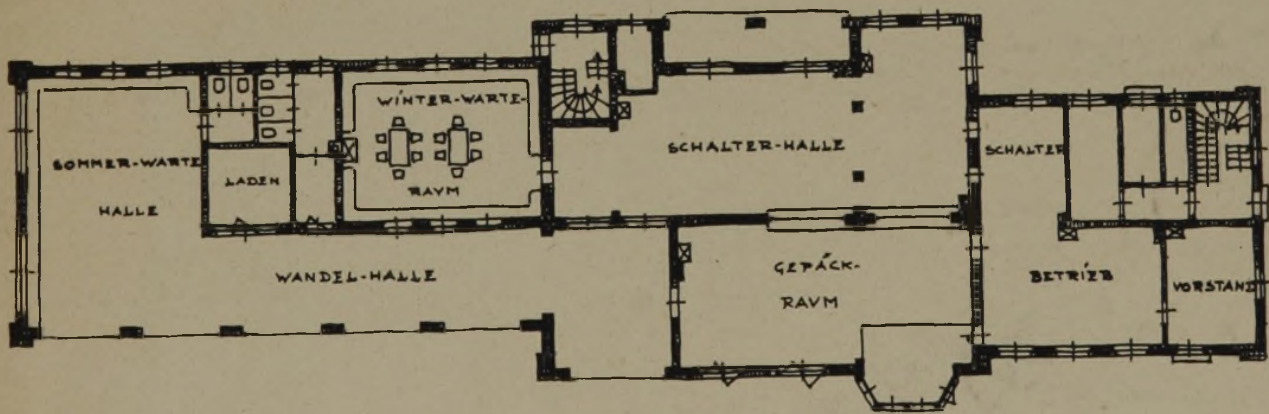


Gaissach, Betriebsgebäude. Entwurf: Reichsbahndirektion München (Reichsbahnoberrat Prof. G. W. Buchner)

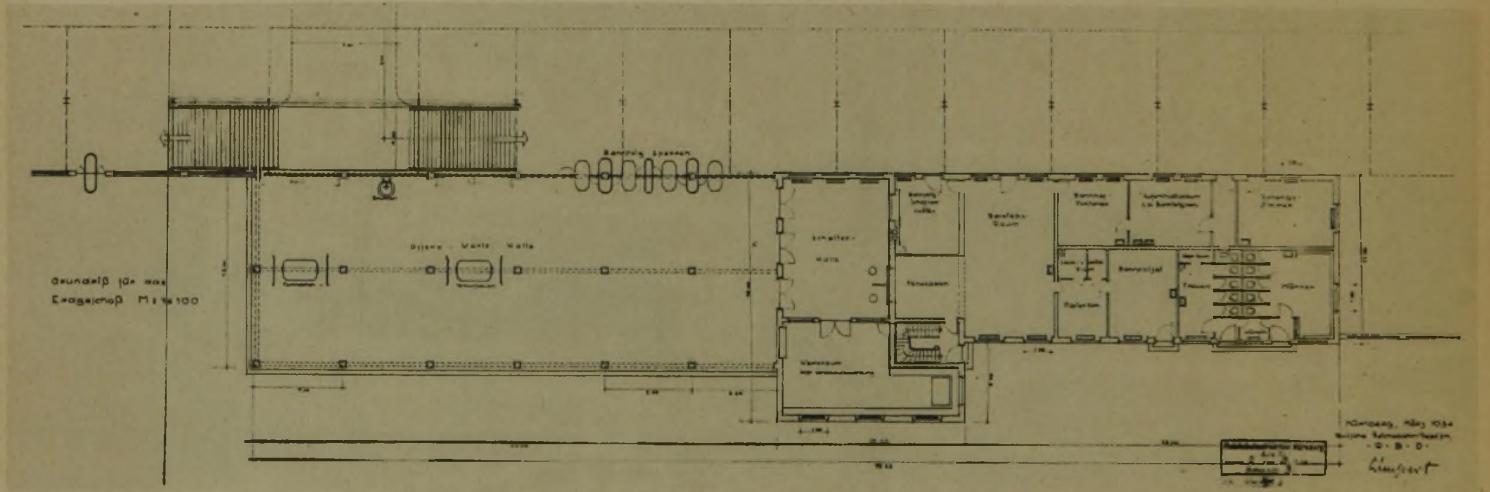
Mindelaltheim, Betriebsgebäude, Bahnseite. Entwurf: Reichsbahndirektion Augsburg



Lenggries, Betriebsgebäude. Entwurf: Reichsbahndirektion München (Reichsbahnoberrat Prof. G. W. Buchner). Rechts Ansicht vom Vorplatz, darunter Erdgeschoßgrundriß 1:300 und Bahnseite 1:300



Nürnberg-Dutzendteich.  
 Entwurf: Reichsbahndirektion  
 Nürnberg (Reichsbahnoberrat Limpert). Rechts Ansicht von der Straße, darunter Erdgeschoßgrundriß 1:500

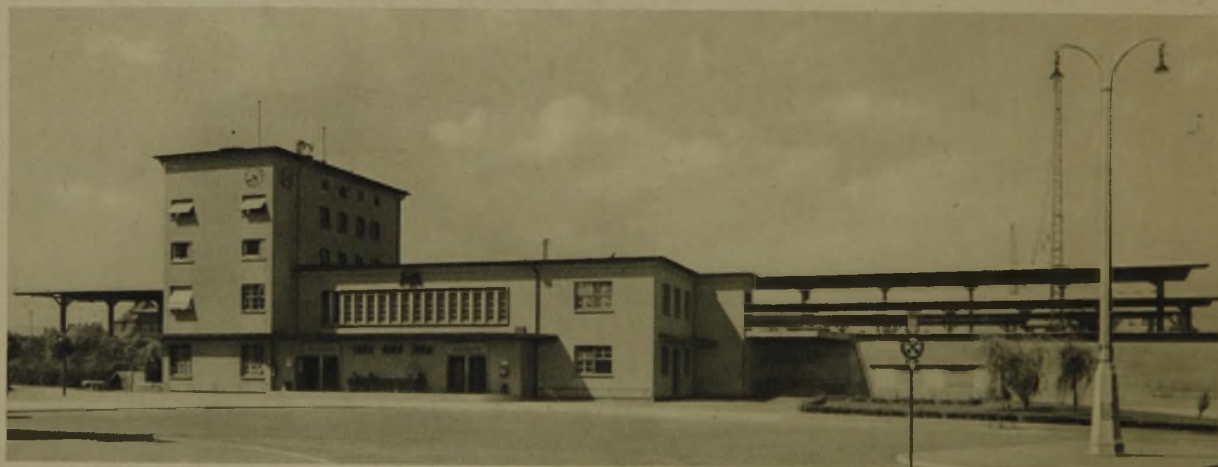


Brückenaustadt, Empfangsgebäude. Entwurf: Reichsbahndirektion Nürnberg (Reichsbahnoberrat Limpert)

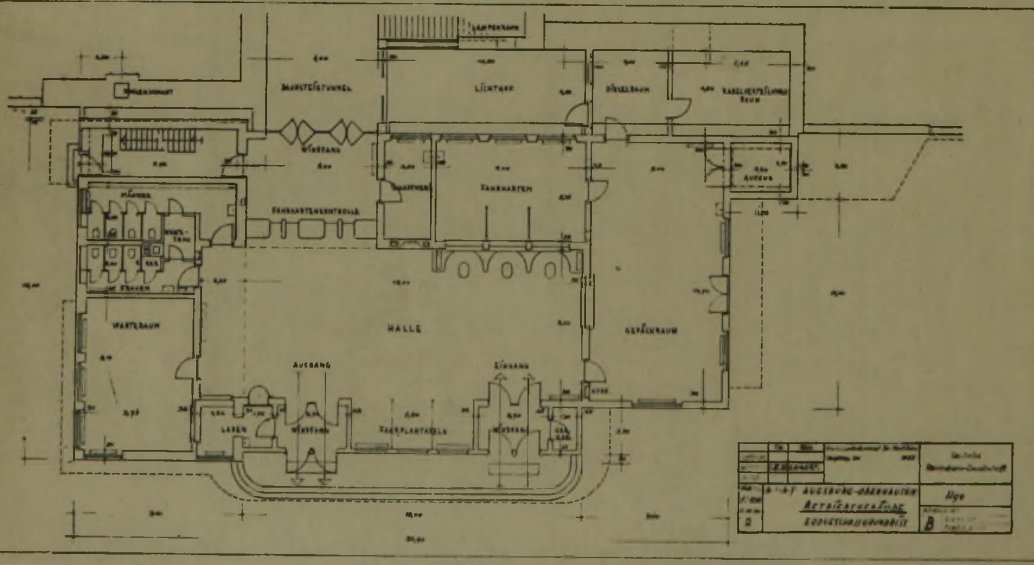




Leubaberg, Empfangsgebäude. Entwurf: Reichsbahndirektion Berlin



Augsburg-Oberhausen, Betriebsgebäude. Entwurf: Reichsbahndirektion Augsburg. Oben Ostseite, links Erdgeschoßgrundriß 1:400, unten Schalterhalle







Königsberg i. Pr., Empfangsgebäude. Entwurf: Reichsbahndirektion Königsberg. Oben Straßenseite, rechts Halle, unten links Mittelbau



Beuthen O.-S., Empfangsgebäude. Entwurf: Reichsbahndirektion Königsberg (Reichsbahnoberrat Richter)





sonderer Genugtuung kann aber zum Jubelfest der Eisenbahn festgestellt werden, daß es in dieser Hinsicht heute vielfach anders bestellt ist. Viele Bauten der Reichsbahn teilen sich heute mit Bauten der Post, der Reichsbank und anderer Stellen in den Vorzug, sowohl hinsichtlich ihrer baulichen und künstlerischen Gesamterscheinung, als auch ihrer technischen, bauartlichen und handwerklichen Einzelausbildung hohen Anforderungen zu entsprechen und dadurch für die privaten Bauten in Stadt und Land beispielgebend zu sein.

Wir führen hier eine Reihe von Betriebs- und Empfangsgebäuden vor, wobei absichtlich nicht nur solche ausgewählt wurden, die in neuerer Zeit entstanden sind, sondern auch solche, deren Entstehung schon einige Jahre zurückliegt. Gerade diese zeigen, daß die Grundsätze, die man heute für die Erstellung derartiger Bauanlagen z. B. hinsichtlich ihrer Erscheinungsform, ihrer Eingliederung in die engere und weitere Umgebung und in die Landschaft für richtig hält, bei der Reichsbahn schon seit geraumer Zeit maßgebend gewesen sind. Auch werden überwiegend kleinere und mittlere Bauanlagen gezeigt; denn sie lassen eher als Großbauten den Geist erkennen, der für die Regelbauten, d. h. für die große Masse der auf dem flachen Lande und in den kleinen Städten entstehenden Gebäude richtunggebend und entscheidend ist. Gerade sie bestimmen ja zu einem wesentlichen Teil das Gesicht der deutschen Landschaft, unmittelbar und auch mittelbar; denn sie üben, weil in weit größerer Zahl erstellt, als Vorbilder einen entscheidenden Einfluß zum Guten oder Schlechten auf die baulustige Bevölkerung und die verschiedenen Arten des Handwerks aus.

Ein glücklicher Grundsatz der Reichsbahn läuft darauf hinaus, ihre Empfangsgebäude nicht nach einem Schema zu errichten, sondern sie nach Bauweise und Baustoffen von Fall zu Fall der jeweiligen Landschaft anzupassen. Auf diese Weise wird der Grundsatz des Führers verwirklicht, daß die kennzeichnenden Unterschiede, die zwischen den einzelnen deutschen Stämmen — und Landschaften! — bestehen, nicht nur nicht unterbunden oder verwischt, sondern gepflegt und herausgehoben werden sollen. Daraus ergibt sich, daß wir bei diesen Gebäuden schon den verschiedenartigsten Baustoffen begegnen, z. B. bei Betriebsgebäuden, die in walddreicher Gegend stehen, dem Holz, in der norddeutschen Tiefebene meistens dem Ziegelstein als Verblender, am Main und dem Oberrhein dem roten Sandstein, in anderen Gegenden anderem Werkstein und auch Bruchstein, dann selbstverständlich dem Putzbau in seinen vielen Spielarten, und nicht selten auch einer geschickten Verbindung verschiedener Baustoffe.

Die beigegebenen Beispiele bedürfen zum großen Teil keiner besonderen Erläuterung. Das kleine Empfangsgebäude der Station Riessersee der Linie Garmisch—Reutte (Seite 1039) ist ein Putzbau mit starker Verwendung von Werkstein (Kalkstein), während die Giebel mit Holz verkleidet sind. In seiner ganzen Formgebung will das kleine Bauwerk der oberbayerischen Landschaft Rechnung tragen.

Die oberfränkische Wesensart kommt in dem als Holzbau errichteten Betriebsgebäude Behringersmühle in der Fränkischen Schweiz (Seite 1039) zum Ausdruck, das sich auszeichnet in die wundervolle Umgebung einfügt.

Die Eigentümlichkeit eines anderen deutschen Gaus kennzeichnet das Empfangsgebäude in Kloster Wennigsen, 30 km von Hannover gelegen, das mit einem starken Ausflugsspitzenverkehr zu rechnen hat (Seite 1040). Die Ansichtsflächen der massiven Um-

fassungswände sind mit Klinkern in märkischem Verbands ausgeführt, das Dach ist mit grauen holländischen Pfannen eingedeckt. Die Sommerhalle und die Bahnsteigsitzhalle weisen Holzriegelwerk mit äußerer und innerer waagrecht Stülpschalung auf.

Das Betriebsgebäude in Gaissach (Seite 1040) ist ein Beispiel für ein kleines Bahnhofsgebäude, das in gebirgiger Gegend steht und ausgesprochen ländliches Gepräge hat, ohne die Zweckbestimmung als Bahnhof zu verleugnen. Wie unterschiedlich und mit wie verschiedenartiger künstlerischer Auffassung dieselbe kleine Bauaufgabe gelöst werden kann, erkennt man, wenn man dieser Lösung das Empfangsgebäude von Mindelaltheim gegenüberstellt (Seite 1041).

Ein schon etwas umfangreicheres Bauvorhaben lag bei dem Betriebsgebäude in Lenggries (Obb.) zugrunde, bei dem im Sommer mit einem starken Ausflugs-, im Winter mit einem starken Sportverkehr zu rechnen ist (Seite 1041).

Einer der neuesten und zugleich fesselndsten Bahnhofsbauten ist das Empfangsgebäude in Nürnberg-Dutzendteich (Seite 1042). Es handelt sich um den Bahnhof des Reichsparteitags, der ja an die Reichsbahn ganz gewaltige Anforderungen zu reibungsloser Abwicklung des ungeheuren damit verbundenen Verkehrs stellt, was besonders auch für den Bahnhof Dutzendteich gilt, in dessen Nähe sich die großen Aufmarschplätze und Hallen (Zeppelinwiese, Luitpoldarena, Kampfbahn, künftige Kongreßhalle usw.) befinden. Demgemäß wick das Bauvorhaben in diesem Falle von den sonst üblichen Anforderungen stark ab. Den größten Teil des Jahres über hat der Bahnhof nur den üblichen Berufs- und Ausflugsverkehr zu bewältigen, während er in der Zeit der großen Parteiveranstaltungen einer außergewöhnlich starken Beanspruchung gewachsen sein muß. Man hat bewußt davon abgesehen, die Menschenmassen durch geschlossene Räume zu führen. Auf der anderen Seite mußte aber Vorsorge getroffen werden, daß sich diese bei schlechtem Wetter oder plötzlich auftretenden Witterungsunbilden schützen konnten. Man hat dies auf die Weise erreicht, daß man eine große offene Säulenhalle mit einer Grundfläche von 450 qm errichtete, die das glatte Durchfluten auch eines gesteigerten Massenverkehrs zuläßt. Außerhalb des Gebäudes sind nach Osten und Westen hin etwa 200 m lange Sperranlagen mit 18 Hilfsschaltbuden vorhanden, durch welche die Menschenmassen auf schnellstem Wege die überdachten Bahnsteige erreichen können (der Hauptbahnsteig ist auf 220 m Länge überdacht). Das Betriebsgebäude enthält neben der Halle u. a. einen Schalteraum (65 qm) für den Regelverkehr und einen Warteraum (60 qm), der während der Zeit der Parteiveranstaltungen zur Aufbewahrung von Handgepäck benutzt wird. Sehr gefällig ist die äußere Gestaltung der Bauanlage, ein in zartem Grün abgetönter Putzbau mit roten Sandsteinverblendungen, der sich in die Wald- und Wasserlandschaft des Dutzendteiches gut einfügt. Ausgezeichnet ist auch die Wirkung der großen Halle mit ihren Sandsteinpfeilern und ihrer sichtbaren Holzbauart.

Das Empfangsgebäude Brückenau-Stadt ist durch einen Erweiterungs- und Umbau aus zwei alten Gebäuden entstanden (Seite 1042). An das zweistöckige Hauptgebäude schließt sich die eingeschossig gehaltene Ladehalle an. Im Äußeren des durch gute Verhältnisse ausgezeichneten Bauwerks ist die kennzeichnende Erscheinung des Bahnhofsgebäudes einer kleinen Stadt in bester Weise erreicht.

Bei der Gestaltung des Betriebsgebäudes in Bad Tölz (Seite 1043) waren für die Ausbildung eines Uhrturmes,

in dessen Erdgeschoß der Haupteingang liegt, städtebauliche Überlegungen entscheidend. Dieser liegt nämlich in der Achse der Hauptzugangsstraße, die vom Ort zum Bahnhof führt. Der Bahnhofplatz ist z. Zt. noch unbebaut. Für seine Ausbildung wird der Turm entscheidend sein, d. h. man wird diesem seine beherrschende Stellung dadurch belassen, daß die umliegenden Platzwände durch möglichst ruhig wirkende Gebäude abgeschlossen werden.

Während die Errichtung des Empfangsgebäudes in Bad Tölz schon einige Jahre zurückliegt, stammt dasjenige von Freiburg-Wiehre aus neuester Zeit (Seite 1043). Es handelt sich um den Freiburger „Ski-bahnhof“, der den großen Ausflugsverkehr in das Höllental und das Feldberggebiet zu bewältigen hat. Hieraus erklärt sich die Schaffung einer besonders geräumigen Schalterhalle (mit hohem Seitenlicht), durch welche die Scharen der Ausflügler reibungslos hindurchfluten können. Um die Schalterhalle ordnen sich die benötigten Räume verschiedener Zweckbestimmung. Die Außenflächen der Gebäudeteile sind in silbergrauem Edelputz gehalten, die Fenster mit gelb-grünen Kunststeinumrahmungen versehen, die Dächer mit braun engobierten Ludovici-Pfannen gedeckt.

Das Empfangsgebäude von Neubabelsberg bei Berlin (Seite 1094) stellt mit seinen wohlabgewogenen Baumassen und in der ganzen Art seiner Ausbildung ein vortreffliches Beispiel für einen schönen und zweckmäßigen Vorortbahnhof der Reichshauptstadt dar.

Aus neuerer Zeit stammt das Betriebsgebäude in Augsburg-Oberhausen (Seite 1044). Es bildet den städtebaulichen Abschluß eines großen Platzes und nimmt für seine nähere Umgebung eine beherrschende Lage ein. Aus diesem Grunde wurde es mit einem turmähnlichen Abschluß versehen, der Wohnungen enthält und dessen Erstellung lediglich auf baukünstlerisch-städtebauliche Gründe zurückzuführen ist. Der Bahnhof ist gleichzeitig der Verkehrsmittelpunkt der Vorstadt Oberhausen und hat neben einem größeren Ausflugsverkehr vor allem den umfangreichen Berufsverkehr dieser Industriestadt zu bewältigen. Bei der Ausbildung des Äußeren hat man im übrigen auf möglichst ruhige Linienführung und Formgebung Wert gelegt.

Einer der schönsten Bahnhöfe in ganz Deutschland ist der Hafbahnhof in Friedrichshafen (Seite 1045). Der turmartig auf 22 m höher geführte Bauteil an der Westseite der Bauanlage sichert dieser das städtebauliche Übergewicht gegenüber dem in seiner Nachbarschaft liegenden 93 m langen, sogenannten „Salzstadelgebäude“. Die Wirtschafts- und Warteräume sind dem für Friedrichshafen kennzeichnenden Sommerstoßverkehr angepaßt. So ist z. B. für die Hauptreisezeit in Höhe der erhöht liegenden Bahnsteige ein großer, durch zwei Geschosse gehender Speisesaal, für den Winterverkehr im Erdgeschoß ein kleiner Wirtschaftsraum vorgesehen. Da der Hafbahnhof Grenzbahnhof gegen die Schweiz und Österreich ist, mußten u. a. auch entsprechende Räume für Zollabfertigung untergebracht werden.

Bei dem Empfangsgebäude des Bahnhofs in Beuthen (Seite 1046), das mit seinen schlichten Formen, seiner handwerksgerechten Ausführung, seinen gut verteilten Baumassen ein Musterbeispiel für ein neuzeitliches, städtisches Bahnhofsgebäude bezeichnet werden kann, ist der Turmbau, der in der Achse der verkehrsreichen Bahnhofstraße liegt, der beherrschende Mittelpunkt der Bauanlage. Seine städtebauliche Aufgabe und Wirkung ergibt sich eindeutig aus der Abbildung. In dem Gebäude befindet sich ein Reichsbahngasthof (sonst nur noch in Stuttgart). Das Äußere ist mit Bucaklinkern aus Calau in der Lausitz verblendet, die eine hellrote bis dunkelrote Färbung zeigen; die Öffnungen sind mit Eisenklinkern umrahmt.

Mit dem Neubau des Empfangsgebäudes in Königsberg i. Pr. (Seite 1046) ist auch der große Bahnhofplatz, der Reichsplatz, einer den neuesten Verkehrsanforderungen entsprechenden Ausbildung unterzogen worden. Die besonders durch den Mittelbau überaus stattlich wirkende Außenseite ist mit blau-bunten Klinkern in kleiner oldenburgischer Größe verblendet, wobei auch solche aus dem Werk Cadinen dazwischengeschossen sind. Gesimse und sonstige Bauteile sind aus deutschem Travertin hergestellt. Das große Bildwerk, das den Mittelgiebel über dem mächtigen Spitzbogenfenster beherrscht, stellt den Vater Kronos dar, der die vorwärts stürmenden Rosse zügelt.

Dr.-Ing. A. Gut, München.

## Neue Bücher

Lieferung durch den Buchhandel oder die Deutsche Bauzeitung

Seehafenbau. Von Dr.-Ing. e. h. F. W. Otto Schulze, Geh. Regierungsrat, ord. Professor an der Technischen Hochschule Danzig. Band III (Schlußband). Besondere Hafnbauwerke. Lieferung 3 (Bogen 11 bis 15). 1935. 240 Seiten mit Abbildungen. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin. Geheftet 5,70 RM. (168)

Die 3. Lieferung bringt zunächst noch verschiedene Beispiele neuzeitlicher Hellanlagen, um dann ausführlich auf die Schiffsausbesserungsanstalten einzugehen. Die baulichen und die maschinlichen Einrichtungen und der Kraftbedarf zum Aufschieben von Schiffen werden vor allem an den Beispielen der Staatswerft Emden und der Längsaufschlepe im Fischereihafen Lorient (Bretagne) behandelt. — Ihrer Bedeutung entsprechend werden weiterhin die Schwimm- und Trockendocke eingehend beschrieben. Nach der einführenden Betrachtung über die Entwicklung der verschiedenen Dockformen werden die maßgebenden bauartlichen und die betrieblichen

Gesichtspunkte zum Füllen und Entleeren am Beispiel mehrerer großer Schwimmdocke erläutert. Ebenso werden bei den Trockendocken die verschiedenartigen Ausbildungsmöglichkeiten am Beispiel neuerer Anlagen in den wichtigsten Seehäfen besprochen und auch auf die Wahl des Verschlusskörpers der Docke des Näheren eingegangen. Für den Betrieb ist ferner die Lage des Pumpensumpfes und der Pumpstelle und deren Einrichtung von großer Bedeutung. — In dem folgenden Kapitel „Bewegliche Brücken und Tunnel“ werden diese Hafnbauwerke so weit behandelt, als ihre Kenntnis für den Hafeningenieur zur Aufstellung allgemeiner Entwürfe von Wichtigkeit ist. An Hand zweckmäßig ausgewählter Beispiele aus den letzten Jahren werden die verschiedenen Bauarten der Klapp-, Roll- und Drehbrücken, sowie der Hub- und Fährbrücken kurz erläutert. Schließlich wird auf den Entwurf der Unterwassertunnel und die Bauausführung im Schildvortrieb ausführlich eingegangen.

Sommer

Beseitigung von Elendsvierteln und Verfallwohnungen. Herausg. vom Internationalen Verband für Wohnungswesen, Frankfurt/Main. Band 1: 221 Seiten mit 40 Abbildungen. — Band 2: 87 Seiten mit 81 ganzseitigen Plänen. 21×29 cm. Verlag Julius Hoffmann, Stuttgart. Band 1 und 2 steifgeheftet zusammen 16 RM, Band 1 und 2 in einem Leinenband 20 RM. (191)

Die Bilder des ersten Bandes zeigen u. a. Elendsviertel aus europäischen und überseeischen Städten. Knapp gehaltene Erläuterungen geben Aufschluß über durchgeführte und geplante Gesundheitsabsichten. Was besonders wertvoll erscheint, sind Angaben über die Art der Geldbeschaffung, über Eigentumsverhältnisse, Entzeignungsmöglichkeiten, Hinweise auf bestehende Gesetze und deren notwendige Ergänzung, Miethöhe der Wohnungen na $\frac{1}{2}$  erfolgter Gesundung u. v. a., kurzum, alle bisher gemachten Erfahrungen auf diesem Gebiete sind in übersichtlicher Weise dargelegt. Darüber hinaus sind die Möglichkeiten künftiger Gesundheitsmaßnahmen erwogen. — Ebenso verschieden wie die Gesetzesmaßnahmen der einzelnen Länder sind die von den einzelnen Städten getroffenen oder geplanten Bauvorhaben. Die Planbilder in Band 2 geben hier Einblicke. — Das gut ausgestattete Werk behandelt eine der dringlichsten Aufgaben. Sein Erscheinen muß zu einem Zeitpunkt besonders begrüßt werden, in dem die Frage der Gesundung durch die Forderungen des Verkehrs, durch die außerordentliche Steigerung der Zahl der arbeitstäglichen Zulassungen von Kraftfahrzeugen in Deutschland besonders stark in den Vordergrund gerückt wird. Heilig

Zweipfälzische Siedlungswettbewerbe und ihr Ergebnis. Herausgegeben vom Reichsheimstättenamt der NSDAP und der DAF. 91 Seiten und 1 Plan. Verlag der Deutschen Arbeitsfront G. m. b. H., Berlin. (174)

Es ist dem Reichsheimstättenamt mit der vorliegenden Veröffentlichung gelungen, ganz ausgezeichnete, gründlich durchgearbeitete Unterlagen für Werksiedlungen zugänglich zu machen. Dies ist von allgemeiner Bedeutung und geht insofern über das Einzelfach hinaus, als die Planung von Werksiedlungen der Ausgangspunkt für die neuen Dorfanlagen für nicht rein bäuerliche Bevölkerung bilden. In der Einleitung wird aus einem Vortrag von Dr. Ludowici u. a. folgender Satz angeführt: „Sozialismus heißt nicht enteignen, sondern Eigentum schaffen, vor allem anderen am deutschen Grund und Boden.“ Auch wird hier betont, daß die zu planenden Siedlerstellen den sozialen Forderungen entsprechend in ihren Haupträumen ungefähr 30 vH größer sein sollen als bisher üblich. Diese hier zugrunde liegenden Forderungen sind entscheidend für das ganze Gesicht neuer Werksiedlungen, weil sie nicht nur die wirtschaftlichen Mindestgrößen berücksichtigen, sondern auch die rein menschlichen Gesichtspunkte, d. h. die gefühlsmäßigen Werte mit einbeziehen. Die aufgestellten Forderungen der Pla-

## Männer vom Bau



Baurat Mehrtens, der bisherige Leiter des Kölner Städtebauamtes, wurde vor kurzem vom Führer zum ordentlichen Professor in der Abteilung für Bauwesen der Technischen Hochschule zu Aachen ernannt.

nungen sind vielseitig und scharf umrissen durch die Einteilung in eine Bauplanung, eine Bodenplanung, in eine Planung für die Kleintierhaltung und zuletzt in eine Kreditplanung. Für den Architekten ist die ihm fernerliegende Bodenplanung, welche hier vom gärtnerisch-landwirtschaftlichen Fachmann durchgearbeitet ist, besonders bemerkenswert, weil sie in übersichtlicher Anordnung in Tafelform den ganzen hierhergehörigen Stoff erklärt. Besonders hervorzuheben ist, daß es sich nicht um Musterentwürfe, welche überall ausgeführt werden könnten, handelt, sondern um besondere Planungen für bestimmte Baustellen. Dieses verhältnismäßig kleine Heft bildet hiermit eine sehr gründliche Erweiterung auf dem Gebiet der Werksiedlungsplanung. Loeffler

Besitz- und siedlungsgeschichtliche Statistik der brandenburgischen Ämter und Städte 1540 bis 1800. Von Berthold Schulze. Heft 7 der Einzelschriften der Historischen Kommission für die Mark Brandenburg und die Reichshauptstadt Berlin. Bei-band zur Brandenburgischen Ämterkarte. Mit 31 Karten und 2 Kunstdrucktafeln. Berlin 1935. Im Kommissionsverlag von Gsellius. 4,50 RM. (62)

Das Werk gibt einen Einblick in die starke gebietliche Zerrissenheit, die als Nachwirkung aus der Vergangenheit noch vor kurzem unseren Heimatgau Brandenburg gekennzeichnet hat. Die Zahl der staatlichen „Ämter“ mit ihren zerstreuten besitzrechtlichen Ansprüchen an Dörfern, Vorwerken, Kolonien geht innerhalb eines verhältnismäßig kleinen Landes in die Hunderte; neben den „Ämtern“ erscheinen die Städte, die kirchlichen und weltlichen Einrichtungen als weitere Besitzer. Dank seiner wissenschaftlichen Gründlichkeit wird dieses Buch als Nachschlagewerk nicht mehr entbehrt werden können. — Der Zahlenteil ist ergänzt durch einen, dem Umfang nach kleinen, der Bedeutung nach besonders reizvollen Anhang über den Verlauf der alten märkischen Handelsstraßen. Hierbei werden auch straßenbautechnische Dinge gestreift. Dieser Anhang hat in einem Zeitalter wie dem jetzigen mit seinen großartigen Versuchen eines Umbaus des deutschen Wirtschaftsaufbaus einen besonderen Reiz. Bedauerlicherweise ist unserem „Beiband“ die ergänzende Ämterkarte nicht beigegeben. Grantz

## Wir lesen

in der Berliner Börsenzeitung vom 3. Dezember, morgens, einen Aufsatz „Der Schlafod hinter dem Steuerrad“, in dem bemerkenswerte Ausführungen über die

### Gefährlichkeit langer grader Straßen

gemacht werden: „... neuere Untersuchungen haben den Beweis erbracht, daß unter bestimmten Bedingungen beim

Fahrer eine Art „Dämmerzustand“ auftreten kann, der ihn weitgehend seiner physischen und psychischen Reaktionsfähigkeit beraubt. Die Hauptschuld am Zustandekommen solcher Dämmerzustände tragen ständig sich wiederholende, gleichförmige Sinneseindrücke: das monotone Trommeln des Motors, das taktmäßige Vor-

überhuschen von Bäumen und Telegraphenstangen, das ununterbrochene Hineinstürzen der Fahrbahn in die Vorderräder usw., was alles zusammen auf die Dauer von förmlich hypnotischer Wirkung ist, wenn die Aufmerksamkeit des Fahrers nicht durch irgendwelche abwechslungsbringenden äußeren Ereignisse stets von neuem wachgerüttelt wird. Danach müßten also kilometerlange Gerade, auf denen der Wagen scheinbar ohne Aufhören „von allein“ dahinrollt, für den Kraftfahrer so ziemlich das Gefährlichste sein, was es überhaupt gibt — eine Schlußfol-

gerung, die durch die Unfallstatistik in vollem Umfang bestätigt wird. In Oberitalien und Nordspanien beispielsweise gibt es Strecken, die wegen ihrer häufigen Unfälle weit und breit berüchtigt sind, obwohl sie auf den ersten Blick einen denkbar harmlosen Eindruck machen. Beim Bau der „Reichsautobahnen“ werden deshalb übermäßig lange Gerade vermieden, zumal sich eine dann und wann durch leichte Kurven aufgelockerte Straße weit harmonischer in das Landschaftsbild einfügt, als ein wie mit dem Lineal gezogener Asphalt- oder Betonstrich.“

## Weihnachtsaufgabe Lösung



Den ersten Preis erkannte die Schriftleitung dem Entwurf von Dipl.-Ing. Theodor Sohm, Bochum (oben links und Mitte) zu. Den zweiten Preis erhielt Baumeister Hiller, Oppeln OS (oben rechts).

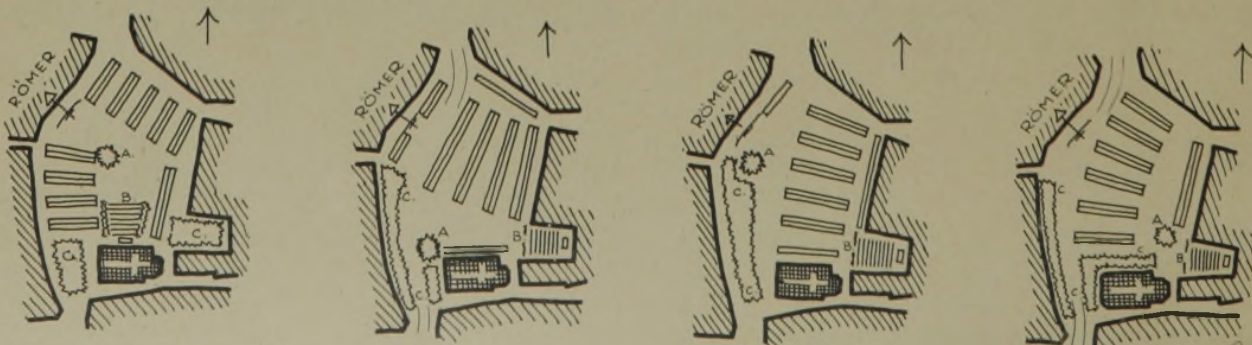
Erst seit der Nationalsozialismus die alten Volksbräuche wieder in pflegliche Betreuung nimmt, lebt das Herkommen des Weihnachtsmarktes wieder mehr auf und wird von den Stadtverwaltungen gefördert und zusammengefaßt. So erhielt z. B. Berlin einen großen Weihnachtsmarkt im Lustgarten, der ein ständiger Brauch zu werden verspricht und, über eine große Fläche ausgedehnt, in der Vorweihnachtszeit die großen und kleinen Kinder anzieht. Andere Städte haben sich den alljährlichen Weihnachtsmarkt von Alters her bewahrt, wo er auf dem alten Marktplatz stattfindet.

Viel zu wenig beachtet wird aber hierbei, daß die Aufstellung und Einordnung der vielen Budenreihen in dem umgebenden Platzraum eine räumliche Aufgabe darstellt, sozusagen „Städtebau im Kleinen“. Es genügt nicht, wie es auf dem einzigartig schönen Römerberg in Frankfurt heute geschieht, wenn die Verkaufsbuden irgend nur in Reihe und Glied aufgestellt werden. Das mag für einen Lebensmittelmarkt zweckmäßig sein. Der Weihnachtsmarkt soll aber mehr sein als eine Summe

von Verkaufsbuden, er soll als Volkstummelplatz der Weihnachtsstimmung Raum geben. Dazu gehört neben den Buden und Tannenbaumverkaufsständen der große Lichterbaum, welcher der leuchtende Mittel- und Anziehungspunkt für den ganzen Weihnachtsmarkt wird. Ihn umgibt die bunte Lichtfülle der Buden, gegen die die Wände aufgestellter Tannenbäume dunkel abstechen. Den Höhepunkt für die Kinder bildet das Kasperltheater. Über allem leuchten von unten auf die alten Häusergiebel, sie schauen verwundert auf das wimmelnde Getriebe herab, das sich erst nach Eintritt der Dunkelheit füllt.

Es läßt sich also aus der räumlichen Anordnung der Buden unter Benutzung der steigenden Wirkung des Helldunkel ein Aufbau erstellen, wie er in seiner märchenentrückten Stimmung an eine Bühnenbildgestaltung erinnert. Die beiden Lösungen der Aufgabe, die wir oben abbilden, haben diese Absicht durchaus verstanden und den Weihnachtsmarkt sowohl in sich räumlich als auch bezogen auf den umgebenden Platzraum entworfen. Die Reihe von Musterlösungen (unten) möge zeigen, wie vielfältig sich ein solcher alter Stadtplatz für den Weihnachtsmarkt ausgestalten läßt, und daß sich Möglichkeiten genug finden, die langweilige Aufstellung, wie sie heute vorgenommen wird, durch eine reizvolle Ausnutzung des Raumbildes zu ersetzen. Bgt.

## WEIHNACHTSMARKT AUF DEM RÖMERBERG IN FRANKFURT A.M.



A= WEIHNACHTSBAUM, B= KASPERL THEATER, C= WEIHNACHTSBAUM VERKAUF.

# Bauwirtschaft und Baugewerbe

Wöchentliche Beilage der Deutschen Bauzeitung • Heft 52/1935

## Gesamtwirtschaft

### Der Arbeitseinsatz im November

Mit dem Abbau der Außenarbeiten, zu dem die Jahreszeit mehr und mehr zwingt, gingen die Beschäftigungsmöglichkeiten zurück und die Zahl der Arbeitslosen bei den Arbeitsämtern nahm — nach dem Bericht der Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung — im November um 156 000 zu. Ende November waren 1 985 000 Arbeitslose gemeldet. Am gleichen Stichtag des Vorjahres wurden rund 370 000 Arbeitslose mehr gezählt und auch im Jahre 1929 war die Arbeitslosenzahl Ende November mit über 2 Millionen noch etwas höher als in diesem Jahr. Das Ansteigen der Arbeitslosenzahl machte sich überwiegend bei den jahreszeitabhängigen Berufsgruppen bemerkbar. In ihnen stieg die Arbeitslosenzahl um rund 21,1 vH des Bestandes, während in den übrigen Berufsgruppen nur eine Steigerung um rund 4,3 vH eingetreten ist. Insbesondere die Landwirtschaft, die Industrie der Steine und Erden und die Bauwirtschaft setzten Arbeitskräfte frei.

Das Baugewerbe ist in Anbetracht der Jahreszeit gut beschäftigt, da noch neue Bauvorhaben in Angriff genommen werden konnten. Die außergewöhnlich starke Bautätigkeit dieses Jahres bringt es notwendigerweise mit sich, daß mit der teilweisen Unterbrechung dieser Arbeiten durch die Witterungslage die Zugänge an Arbeitslosen gerade aus dem Baugewerbe und seinen Nebenzweigen verhältnismäßig groß sein werden. Bisher konnte der größte Teil der durch Fertigstellung von Bauten zur Entlassung gekommenen Arbeitskräfte wieder untergebracht werden. Die Industrie der Steine und Erden setzte nach Ablauf ihres jahreszeitlich bedingten Arbeitsganges zahlreiche Arbeitskräfte, vor allem in der Ziegelindustrie, frei. Infolge der guten Beschäftigung in der Bauwirtschaft ist der Arbeitseinsatz erheblich günstiger als zur gleichen Zeit des Vorjahres. Die Tätigkeit der übrigen Betriebe dieser Gruppe war nur wenig verändert. Bei der keramischen Industrie und in der Glasindustrie blieben die mit dem Weihnachtsgeschäft verbundenen Auftriebserscheinungen weiter wirksam.

### Die Berliner Leerraumzählung

Mit der diesjährigen Personenstandsaufnahme hat das Statistische Amt der Stadt Berlin eine Zählung der vorhandenen Leerräume verbunden. Danach bestand Mitte Oktober 1935 in Berlin ein Angebot von 15 181 leerstehenden Wohnungen und von 19 440 leerstehenden Geschäftsräumen. Diese Ergebnisse zeigen gegen die Zählung vom Vorjahr (10. Oktober 1934) einen starken Rückgang, und zwar bei den Wohnungen um 13 316, bei den Geschäftsräumen um 5822. Daraus ergibt sich also eine wesentliche Entlastung des Markts der gewerblichen Räume, aber zugleich eine starke Anspannung am Wohnungsmarkt. Während im Vorjahr das Wohnungsangebot verglichen mit dem vorhandenen Wohnungsbestand noch 2,1 vH betrug, ist dieses Verhältnis gegenwärtig auf 1,1 vH gesunken. Der Rückgang zeigt, wie dringend nötig eine Vermehrung des Wohnungsangebots durch Umbau großer Wohnungen und vor allem durch Neubau von Klein- und Mittelwohnungen ist.

## Behördliche Bauförderung

### Die Baubelebung im Saarland

Nach Mitteilungen von Regierungsrat Dr. Kurth vom Reichskommissariat für die Rückgliederung des Saarlands hat der erste Jahresplan des für die Gemeinden und Kreise des Saarlands aufgestellten Arbeitsbeschaffungsplans Gesamtkosten von 44,7 Millionen RM vorgesehen, die in der Hauptsache durch öffentliche Stellen und Banken bereitgestellt werden. In Ergänzung dieser Mittel hat die Reichsregierung zur Belebung der Bauwirtschaft einen Reichszuschuß von 11 Millionen gegeben. Diese Mittel werden in Höhe von 40 vH der Kosten für Instandsetzung und ähnliche Arbeiten an Gebäuden gewährt. Man hofft, durch diese Zuschüsse etwa 25 Millionen Baumittel in Bewegung zu bringen. Daneben läuft eine Förderung des Baus von Kleinsiedlungen und Eigenheimen. Dazu tritt die Errichtung der neuen Zollämter und Zöllnerwohnungen, für welche die Reichsfinanzverwaltung einen Betrag von 3,5 Millionen RM ausgeben wird. Der Saarbergbau hat für die ersten zwei Jahre Aufwendungen für die Wiederherstellung und den Ausbau der Gruben in Höhe von 74 Millionen RM vorgesehen. Für die nächsten sechs Monate sind dafür allein etwa sechs Millionen Ziegelsteine erforderlich, etwa ein Siebentel der saarländischen Erzeugung des Jahres 1934. Auch die Reichsbahn hat für den Bau von Beamtenwohnungen erhebliche Beträge bereitgestellt.

## Baugeldwesen

### Nochmals dreijährige Hypothekenstundung

Mit Rücksicht auf die Lage am Kapitalmarkt, dessen Mittel für die Deckung des Reichsbedarfs herangezogen werden müssen, hat die Reichsregierung durch das „Dritte Gesetz über einige Maßnahmen auf dem Gebiet des Kapitalverkehrs“ vom 13. Dezember 1935 die Hypotheken-Stundungsfristen um weitere drei Jahre verlängert. Gleichzeitig hat aber der Schuldnerschutz eine nochmalige Lockerung erfahren. Die der allgemeinen Stundung unterliegenden Hypotheken und Grundschulden, deren Kündigungsschutz am 30. Juni 1936 abgelaufen wäre, genießen also nunmehr einen Kündigungsschutz bis 30. Juni 1939. Die zinsgesenkten Hypotheken und Grundschulden, deren Kündigungsschutz bisher bis Ende 1935 ausgedehnt war, können nicht vor dem 31. Dezember 1938 gekündigt werden. Die Aufwertungshypotheken, für welche die Stundungsfrist noch bis Ende 1936 läuft, werden von der Neuregelung nicht betroffen. Die Reichsregierung hat sich aber bei ihnen entsprechende Maßnahmen vorbehalten. Nicht berührt von der Maßnahme werden sodann alle Hypotheken, die erst nach dem 11. November 1932 ausgeliehen worden sind, ferner alle landwirtschaftlichen Hypotheken, weil sie sowieso nicht vor dem 1. April 1940 gekündigt werden können.

Ausnahmen von der Stundung sind künftig nicht nur bei besonders schlechter Lage des Gläubigers zulässig. Vielmehr muß jetzt auch die Lage des Schuldners geprüft werden. Das Gericht soll den Antrag des Gläubigers

auf Beendigung der Stundung nur dann ablehnen, wenn der Schuldner nachweist, daß er auch bei Einsatz aller Kräfte zur Rückzahlung außerstande ist. Ist in solchem Fall der Schuldner beschränkt zahlungsfähig, so kann das Gericht ihm eine Zahlungsfrist bis zu einem Jahr bewilligen, oder aber das Gericht kann mit Zustimmung des Gläubigers auch Teilzahlungen festsetzen oder aber eine Fälligkeitshypothek in eine Tilgungshypothek umwandeln. Von den Gläubigern wird jedoch erwartet, daß sie in Fällen, in denen eine sachliche Notwendigkeit zur Kündigung des Kapitals nicht besteht, das Kapital dem Schuldner auch weiterhin lassen.

### Sparkassen und Hausbesitzer

Im Anschluß an unsere Mitteilung im letzten Heft über das Kreditabkommen zwischen der Städtischen Sparkasse in Essen und dem dortigen Haus- und Grundbesitzerverein sei noch mitgeteilt, daß ähnliche Abmachungen zur Geldbeschaffung für Hausinstandsetzungsarbeiten auch in andern Städten schon getroffen worden sind, allerdings nicht mit den Sparkassen. So besteht eine Abmachung z. B. in München zwischen dem Hausbesitzerverein und den Brandkassen und Feuerversicherungsanstalten. Der Essener Fall ist der erste, bei welchem eine Sparkasse als Kreditgeber auftritt.

### Neue Darlehen der Deutschen Centralbodenkredit-AG.

In den ersten neun Monaten 1935 hat die Bank nach Mitteilung des Vorstands rund 500 neue Darlehn im Betrag von 11 Millionen RM, hauptsächlich für die Beleihung von Kleinwohnungen und Eigenheimen gegeben. Durch gleichzeitig erfolgte Rückzahlungen früherer Darlehn hat sich der Gesamtbestand an Darlehn von 1437 Millionen Ende 1934 auf 1405 Millionen RM Ende September 1935 vermindert. Davon waren 1072 Hypothekendarlehn, während auf Gemeindedarlehn 333 Millionen RM entfielen.

### Richtlinien

#### Neuerungen in der privaten Feuerversicherung

Die privaten Feuerversicherungsunternehmen haben beschlossen, Sachschäden, die durch Absturz von Flugzeugen entstehen (Brand-, Explosions- oder Trümmerschäden), prämienfrei in die Feuerversicherung einzuschließen. Ferner haben die Gesellschaften die Neuwertversicherung landwirtschaftlicher Gebäude, die bisher auf hartgedeckte Gebäude beschränkt war, auch auf weichgedeckte Gebäude ausgedehnt.

#### Zur Zahlungsweise der Behörden

Die Wirtschaftsgruppe Bauindustrie und die Reichsgruppe Handwerk haben gemeinsam eine Eingabe an die wichtigsten Behörden gerichtet, in welcher gebeten wird, die Abschlag- und Schlußzahlungen rascher zu leisten. Durch die Verzögerung in der Leistung der Abschlag- und Schlußzahlungen, die oft viele Monate beträgt, werden den Unternehmungen des Baugewerbes monatlang Beträge vorenthalten, deren die Betriebe dringend bedürfen. Durch die Verzögerungen werden die Betriebe in vielen Fällen außerstand gesetzt, ihren eigenen Verpflichtungen nachzukommen. Sie sind gezwungen, ihren Kredit bei den Banken bis aufs äußerste anzuspannen und zusätzliche Zinskosten zu tragen, die eine schwere Belastung der Betriebe bedeuten.

### Bautätigkeit

#### Starke Zunahme der Wohnungsteilungen

In den Großstädten sind in den letzten Wochen die Wohnungsteilungen wieder in größerem Umfang in Angriff genommen worden, nachdem sie eine Zeitlang fast zum Stillstand gekommen waren. Die Ursache sind natürlich die neuen Reichszuschüsse an die Hausbesitzer. Die bei den vergebenden Stellen eingegangenen Anträge auf Gewährung von Zuschüssen sind so zahlreich gewesen, daß einem großen Teil derselben wegen Erschöpfung der Mittel nicht mehr hat entsprochen werden können. Obwohl die Mietpreise der Umbauwohnungen immer noch verhältnismäßig hoch sind, werden die durch den Umbau geschaffenen Klein- und Mittelwohnungen stark gesucht. Vielfach gelingt die Geldbeschaffung für die Umbauten, soweit die Kosten durch den Reichszuschuß nicht gedeckt werden, mit Hilfe der bauausführenden Unternehmer. (Vgl. unsere Mitteilung unter „Sparkassen und Hausbesitzer“.)

#### Werksiedlung in Köthen

Die Junkers-Werke haben in Köthen eine größere Werksiedlung geschaffen, die 691 Wohnungen umfaßt. Am 22. November wurde das Richtfest begangen. Von den gesamten Stellen werden 259 als Kleinsiedlungen erbaut.

### Bauabsichten

#### Die Aufgaben des Ruhrsiedlungsverbandes

Die wirtschaftlich und bevölkerungspolitisch gesunde Besiedlung des Ruhrbezirks bezeichnete Oberbürgermeister und Staatskommissar Dillgardt (Duisburg) in einem Rundfunkvortrag als die Aufgabe des 1920 errichteten Ruhrsiedlungsverbandes. Mitglieder des Verbandes sind die 27 Stadt- und Landkreise von der holländischen Grenze bis Hamm, und von der Lippe bis südlich der Ruhr. Neben dem Straßenbau, bei dem die Strecken vom Verband gebaut und von den Provinzen unterhalten werden, steht die Landesplanung im Vordergrund. Auf Grund des Wohnsiedlungsgebietsgesetzes ist der Ruhrbezirk zum Wohnsiedlungsgebiet erklärt worden, in welchem der Verband als Ansiedlungsbehörde die Errichtung von Bauten außerhalb von geschlossenen Ortschaften regeln kann. Die gesetzlichen Wirtschaftspläne teilen das Gebiet in Wohnflächen, Erholungsflächen, Verkehrsflächen, land- und forstwirtschaftliche Flächen. Der überkommene Flachbau wird auch in den größeren Städten weitergeführt. Ein wesentlicher Teil des Bodens wird aber auch für echte Kleinsiedlungen mit ausreichender Landzulage bereitgestellt. Dabei ist die Hauptaufgabe des Verbandes, Ordnung in die Bebauung zu bringen. Das hat die Errichtung eines neuen planvollen Netzes von sog. Verbandsstraßen erforderlich gemacht, da die frühern Straßen und Wege meist nach rein örtlichen Bedürfnissen gebaut worden waren. Bisher hat der Verband 177 km solcher Straßen fertiggestellt mit einem Aufwand von 54 Millionen RM. Im Verbandsstraßenplan ist nun noch der Bau von etwa 500 km Straßen vorgesehen, die in drei Bauabschnitten in Angriff genommen werden sollen. Ein vierjähriger Sofortplan von 50 km Länge ist schon in diesem Jahr in Arbeit genommen worden.

#### Eigenheimbauten der Mannesmannröhren-Werke

Die Werksabteilung der Mannesmannröhren-Werke in Düsseldorf-Rath hat in Gemeinschaft mit der Rheinischen Heimstätte die Vorarbeiten für die Errichtung einer

großen Eigenheimsiedlung für ihre Werkangehörigen begonnen. Mit der Errichtung der Eigenheime wird im nächsten Frühjahr begonnen werden. Die Werke verfügen schon bisher über eine große Zahl Werkwohnungen und Siedlungen bei den einzelnen Werkabteilungen. Das neue Vorhaben wird die Sesshaftmachung der Stammarbeiter auf eigenem Boden zum Ziel haben.

#### **Hafenarbeitersiedlung bei Wilhelmsburg**

In der Nähe von Wilhelmsburg ist der Grundstein für eine geschlossene Großsiedlung für die Hamburger Hafenarbeiter gelegt worden. Hierfür wurden zunächst 180 000 qm Land erworben, auf denen mit dem Bau von 120 Siedlereinzelstellen begonnen wird. Ein zweiter Bauabschnitt soll 360 Siedlerstellen umfassen.

#### **Siedlungen im Hamburger Gebiet**

Nachdem erst kürzlich unweit von Husum mit der Einweihung des „Hermann-Göring-Koogs“ wertvolles Neuland der wirtschaftlichen Nutzung und Siedlung zugänglich gemacht werden konnte, ist jetzt mit dem fortschreitenden Deichbau auf der „Finkhaus“- und „Paddelack“-Hallig ein neuer Koog so weit gefördert worden, daß die Besiedlung beginnen kann. Auch hier wird ein neues Dorf entstehen, das voraussichtlich 52 Siedlungshäuser besitzen wird. Man unterscheidet dabei zwischen sogenannten „Vollwirtschaften“ und „Aufbauwirtschaften“, d. h. solchen, die so viel nutzfähigen Boden haben, daß darauf ein Voll-dasein ohne weiteres möglich ist, und anderen, bei denen noch im Wege der Aufbauwirtschaft noch nicht kulturfähiges Neuland in kulturfähigen Zustand versetzt werden muß. Man kann damit rechnen, daß die ersten Siedlungshäuser schon zum nächsten Frühjahr bezogen werden.

Ein großzügiger Siedlungsplan soll im übrigen auch in der nächsten Nähe von Hamburg, bei Billstedt und Bramfeld durchgeführt werden. Hier wurde eine Wald- und Gartenvorstadtgemeinschaft begründet, deren Ziel es ist, 30 000 Menschen eine gesunde Ansiedlungsmöglichkeit zu bieten. Zunächst ist in Glinda der Bau von 500 Wohnhäusern bereits vergeben worden. Der erste Abschnitt dieser neuen Großsiedlung soll schon im Sommer 1937 erreicht werden.

#### **Schleswig-Holstein**

Durch Eingreifen des Oberpräsidenten ist es der Heimstätte Schleswig-Holstein GmbH, Wohnungs- und Kleinsiedlungstreuhandstelle in Kiel, ermöglicht worden, die Geldaufbringung für 1600 Siedlungswohnungen sicherzustellen.

#### **München**

Auf Anregung des Oberbürgermeisters wird die Allianz- und Stuttgarter Lebensversicherungs-AG in den nächsten Monaten eine große Wohnhausanlage in Neubarlaching erbauen. Die Großsiedlung wird 34 Häuser mit 204 Kleinwohnungen umfassen. Die Wohnungen sollen vor allem Angehörige der minderbemittelten Volkskreise aufnehmen. Die meisten dieser Wohnungen haben 2 Zimmer, Küche und Bad bei einer nutzbaren Fläche von 43 bis 63 qm.

#### **Ausland**

#### **Vor dem Ende des Bau-Aufschwungs in England?**

In einer Rede sprach der britische Schatzkanzler Chamberlain davon, daß die gegenwärtige Belebung der Bauwirtschaft nicht mehr lange anhalten dürfte. Es be-

stehe die Gefahr, daß das Land „überbebau“ werde. Aus diesem Grund sei der von Staats wegen geförderte Ausbau der Eisenbahnanlagen im ganzen Land, der jetzt in Gang komme, geeignet, die bisherige Rolle der Bauwirtschaft in der Wirtschaftsbelebung zu übernehmen.

#### **Englische Zementindustrie senkt die Preise**

In dem Bestreben, die regierungsseitigen Maßnahmen zu unterstützen und der Privatinitiative Nachdruck zu verleihen, hat die englische Zementindustrie einen Preisnachlaß von 1 bis 2 Shillings je Tonne vorgenommen. Dieser Preisnachlaß folgt gleichzeitig dem Nachlassen der Löhne der in der Zementindustrie beschäftigten Arbeiter. Allerdings ist dieser Preisschnitt abhängig gemacht worden von dem Nichteintritt eines Bergarbeiterstreiks. Es ist vorgesehen, daß der Preis wieder auf die frühere Höhe festgesetzt wird, wenn ein Kohlenstreik eintreten würde.

#### **Baustoffwirtschaft**

#### **Amtliche Erhebung über die Nutzholzvorräte**

Auf Anordnung des Reichs- und Preußischen Wirtschaftsministers und im Einvernehmen mit dem Reichsforstmeister führt das Statistische Reichsamt für den 1. Januar 1936 eine umfassende Erhebung durch, die die gesamten Vorräte der Wirtschaft an Sägerundholz, Blöcken, Stangen, Schwellenholz, Grubenholz, Papierholz, sonstigem Schichtnutzholz, Telegraphenstangen, Masten, Schnittholz (Bauholz, Bauware, Tischlerware), Faßdauben und Sperrholz ermitteln soll, die am Stichtag im Deutschen Reich lagern oder gerade versandt werden, soweit sie sich nicht im Eigentum der Forstverwaltungen befinden. Es ist — abgesehen davon, daß Nichtbeantwortung strafbar ist — eine Ehrenpflicht aller an der Erhebung beteiligten Firmen, für eine eingehende Beantwortung und pünktliche Einsendung des ihnen Ende Dezember zugehenden Fragebogens Sorge zu tragen, um eine schnelle Durchführung dieser im Rahmen der wirtschaftspolitischen Maßnahmen der Reichsregierung erforderliche Feststellung zu sichern.

#### **Zur Ziegelknappheit**

In einzelnen besonders stark beschäftigten Gebieten der Ziegelindustrie, z. B. am Berliner Markt, ist in letzter Zeit von der Bauwirtschaft über Ziegelknappheit geklagt worden und es ist sogar von beabsichtigter Zurückhaltung mit dem Ziel einer Preissteigerung gesprochen worden. Von unterrichteter fachlicher Seite wird dem entgegengehalten, daß in den Haupterzeugungsgebieten die Verladungen unmittelbar aus dem Ofen erfolgen und Vorräte nicht vorhanden sind. Eine gewisse Verknappung an einzelnen Plätzen besteht allerdings und kann auch aus den schwächer beschäftigten Ziegeleige-bieten wegen der Frachtkosten nicht ausgeglichen werden. Nach einer Darstellung im „Baukurier“ waren die für den Berliner Markt liefernden Werke etwa bis Mitte Juli d. J. gezwungen, ihre Erzeugung zu stapeln. Dann aber setzten Anforderungen, besonders durch behördliche Bauten und für Bauten der Wohnungsfürsorge-Gesellschaft, in einem nicht erwarteten Umfang ein, so daß zum Teil die notwendigen Fachkräfte und sogar die Transportmittel nicht rechtzeitig in ausreichendem Maße beschafft werden konnten. Die Ziegelindustrie legt daher großen Wert darauf, daß die Erfahrungen dieses Jahres für das nächste Jahr ausgenutzt und alle Zusammendrängungen größerer Bauten durch geeignete Maßnahmen vermieden werden.

## Zementindustrie

In den Gesamtverhandlungen der Zementindustrie in der zweiten Dezemberwoche kam man über die grundsätzliche Festlegung der einzelnen Forderungen nicht hinaus. Der Westdeutsche Verband verlangt den Absatzanteil, der auf ihn nach dem Ergebnis der Zementenquete entfallen würde, falls der gesamte deutsche Absatz aufgeteilt würde. Nun scheint allerdings dieses Mal bei der Verbandserneuerung nicht so sehr die Frage des Aushandelns des Absatzausgleiches im Vordergrund zu stehen als vielmehr die Lösung des Außenseiterproblems, für die von der Industrie eine Zwangsregelung gefordert wird. Da nach dem Verbandsvertrag des Westdeutschen Zementverbandes die Mitgliedswerke in ihrem Verkauf für Lieferungen nach dem 1. Januar frei sind, wenn der Verband nicht bis zum 15. Dezember erneuert worden ist, so wird nunmehr eine vorläufige Regelung angestrebt, die die Hinausschiebung der Freigabe des Verkaufs um einen Monat vorsieht. Zu diesem Zwecke ist auf den 16. Dezember eine Gesellschafterversammlung einberufen worden. Man darf wohl damit rechnen, daß ein entsprechender Beschluß zustande kommt, der die Möglichkeit für eine ungestörte Fortsetzung der Erneuerungsverhandlungen für einige Wochen gewährt.

## Bitumenpreise für 1936

Die Deutsche Bitumenkonvention hat dieser Tage in einer Sitzung beschlossen, die Verkaufspreise für Bitumen auch für das Jahr 1936 unverändert beizubehalten. Die Verkaufsbedingungen werden in gewisser Hinsicht abgeändert werden, wobei insbesondere die Klausel hinsichtlich der Lieferungsbehinderung bei Schwierigkeiten in der Rohstoffbeschaffung genauer festgelegt werden dürfte. Der Bitumenkonvention gehören zur Zeit drei Werke an, und zwar die Rhenania-Ossag Mineralölwerke in Hamburg, die Ebano-Asphaltwerke-AG in Hamburg und die Deutsche Gasolin-AG in Berlin. Die Mineral- und Asphaltwerke AG Hamburg-Berlin ist zu Beginn d. J. aus der Konvention ausgeschieden, hat sich aber verpflichtet, die Konventionspreise und Bedingungen trotzdem innezuhalten.

## Verlängerung des Dachpappenkartells

Über die Verlängerung des zu Ende des Jahres gekündigten Kartells Deutscher Dachpappenfabrikanten haben in den einzelnen Gruppen erfolgreiche Vorverhandlungen stattgefunden. Insbesondere hat sich in der Gruppe Rheinland-Westfalen der einzige Außenseiter mit Wirkung ab 1. Dezember der Gruppe angeschlossen und man hofft ferner, mit den drei Werken, die ihre Mitgliedschaft gekündigt hatten, zu einer Einigung zu kommen, so daß die Kündigungen zurückgenommen werden. Mitte Dezember ist eine gemeinsame Sitzung der Kartellgruppen vorgesehen, bei der voraussichtlich eine Verlängerung um zwei Jahre, also bis Ende 1937, beschlossen werden wird.

## Verlängerung des Mosaik- und Wandplattenverbandes

Der Mosaik- und Wandplattenverband in Berlin wurde gemäß Beschluß der letzten Mitgliederversammlung um drei Jahre verlängert. In einer Sitzung dieses Verbandes mit den Vertretern des Reichsverbandes Deutscher Fliesengeschäfte, Sitz München, wurde der bisherige Mantelvertrag vorläufig bis zum 28. Februar 1936 verlängert, da die Festsetzung der Preisnachlässe und Verkaufsbedingungen für 1936 noch nicht vollkommen erledigt ist. Eine wichtige Frage bleibt noch die Regelung der Fabrikläger, die höchstens die Funktion der Auslieferungsläger erhalten sollen, im übrigen aber nicht die

Rechte der Fliesengeschäfte übernehmen dürfen. Die Verhandlungen hierüber sind noch nicht abgeschlossen.

## Holzmarkt

Die Rundholzverkäufe, beziehungsweise die forstseitigen Zuteilungen von Rundholz an die Betriebe sind jetzt voll im Gange. Durch die Festsetzung der Einschlagshöhe auf 150 vH der Normaljahresmenge werden alle Betriebe ihren Bedarf in Baurundholz genügend decken können. Die Preise für Rundholz in Bauholzbeschaffenheit entsprechen der durchschnittlichen Bewertung des Vorjahres. Mit der Stetigkeit der Rundholzpreise ist zugleich auch die Grundlage für eine weiterhin feststehende Preislage am Bauholzmarkt gesichert.

## Gipsabsatz

Durch die Jahreszeit bedingt, sank am Südharz im November der Gipsabsatz etwa auf 90 vH des Vormonats. In der württembergischen Gipsindustrie war der Absatz befriedigend. Hierbei waren hauptsächlich öffentliche Aufträge ausschlaggebend.

## Unternehmungen

### Portland-Zementwerke Heidelberg-Mannheim-Stuttgart AG

Die Gesellschaft bezeichnet die Entwicklung des Geschäftsjahres 1935 als nicht unbefriedigend. Zwar hatte sie durch die zu Jahresanfang erfolgte Preissenkung einen beachtlichen Mindererlös zu verzeichnen, doch konnte ein gewisser Ausgleich durch den Mehrabsatz erzielt werden. Im Inlandgeschäft ist eine Umsatzsteigerung von rund 20 vH erzielt worden. Der Auslandsabsatz konnte wesentlich höher gesteigert werden. Die Lage des Unternehmens ist nach wie vor gut, es kann auch für 1935 wieder mit einem befriedigenden Ergebnis gerechnet werden. (Im Vorjahr 7 vH Dividende.)

### Ferdinand Bendix Söhne AG

In der Generalversammlung der Ferdinand Bendix Söhne AG für Holzbearbeitung in Landsberg a. d. W. wurde die Liquidationsbilanz vom 19. Juni 1935 genehmigt. Die Liquidation konnte auch im abgelaufenen Geschäftsjahr nicht beendet werden, weil die aus dem noch großen Vorrat an Möbelteilen fertiggestellten Möbel nur langsam zu annehmbaren Preisen verkauft werden können. Mit den Banken sind Verhandlungen über die Höhe der Ausfallforderungen geführt worden, die bisher aber noch keine Verständigung herbeigeführt haben.

## Marktzahlen

### Großhandelskennzahlen

1913 = 100	19. Nov.	27. Nov.	4. Dez.	11. Dez.
Baustoffpreise . . .	111,0	111,2	111,2	111,1
Sämtliche Preise . . .	103,0	103,0	103,4	103,3

### Kursdurchschnitte der Berliner Börse

Aktien	22. Nov.	29. Nov.	6. Dez.	13. Dez.
Bauunternehmen . . .	107,2	107,0	107,7	106,7
Baustoffunternehmen . . .	100,5	100,6	101,9	101,1
Sämtliche Aktien . . .	106,5	106,3	107,0	105,8

### Börsenkennzahlen

	11.—16. Nov.	18.—23. Nov.	25.—30. Nov.	2.—7. Dez.
Hypothekenb.-Pfandbr. . .	96,09	96,07	96,05	96,02
Off.-rechtl. Pfandbr. . .	94,72	94,69	94,71	94,74
Kommunalobligationen . .	93,51	93,52	93,51	93,51

