

# STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN · VERKEHRSWESEN  
VERSORGUNGS-ANLAGEN

NR.

6 BERLIN  
JUNI 1929

HERAUSGEBER:  
PROFESSOR ERICH BLUNCK UND REG.-BAUMEISTER FRITZ EISELEN  
ALLE RECHTE VORBEHALTEN / FÜR NICHT VERLANGTE BEITRÄGE KEINE GEWÄHR

## DIE WOHNUNGSNOT IN ROM NACH DEM KRIEGE UND IHRE BEKÄMPFUNG DURCH DAS INSTITUT FÜR VOLKSWOHNUNGEN

Von Ingenieur Giulio Tian, Rom

Mit 17 Abbildungen

Vorbemerkung der Schriftleitung. Die nachstehende Veröffentlichung aus der Feder eines anerkannten italienischen Fachmannes wird für unsere Leser jedenfalls von Interesse sein. Wenn auch die Lösung, die der öffentliche Wohnungsbau hier gefunden hat, unter den besonderen italienischen Verhältnissen zu beurteilen ist und namentlich im Hinblick auf die architektonische Gestaltung der Bauten unserer heutigen Anschauung nicht entspricht, so handelt es sich doch um eine bedeutende Leistung. —

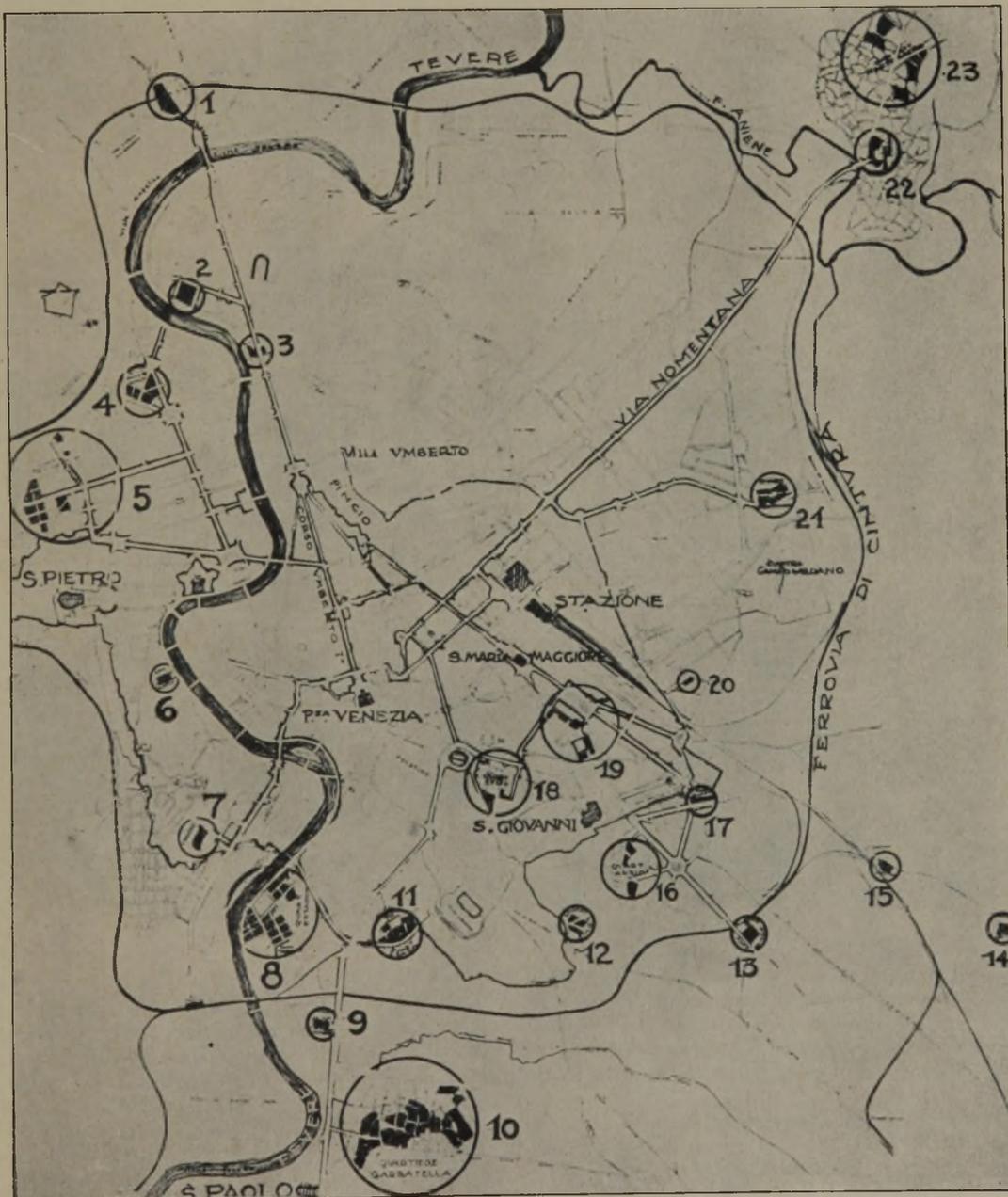
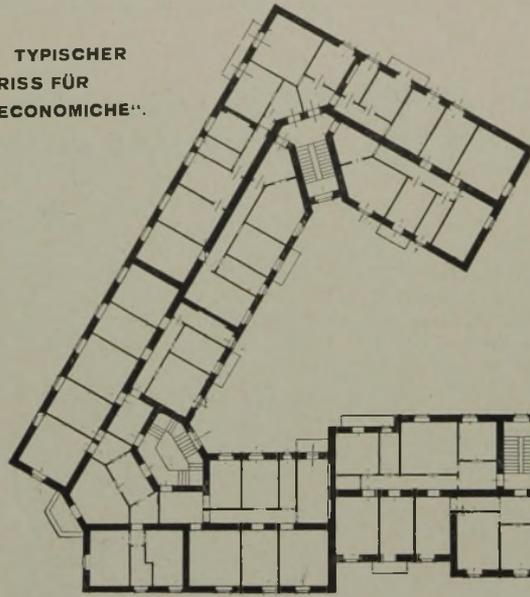


ABB. 1

PLAN VON ROM MIT EINTRAGUNG DER NEUEN WOHNVIERTEL

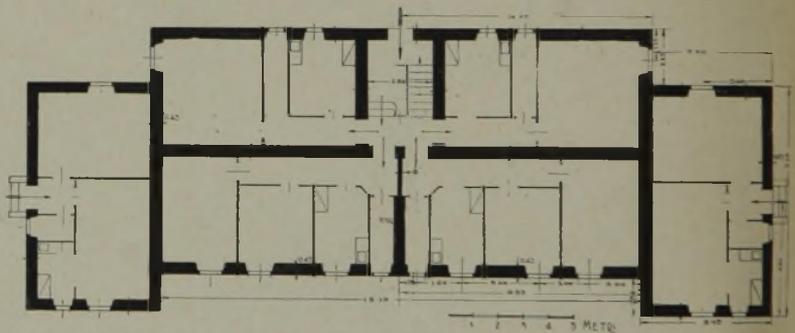
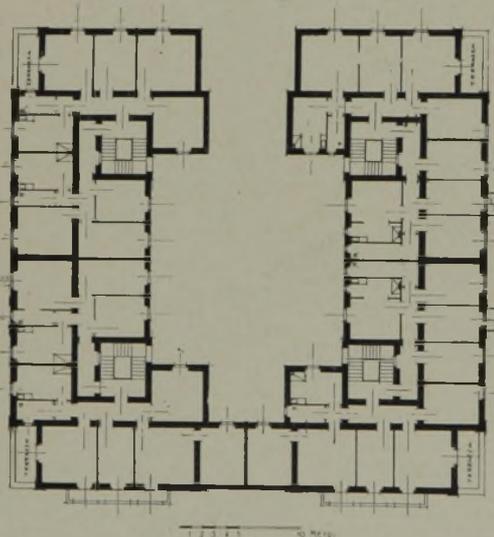
Die Wohnungsnot war gegen Ende des Krieges in Italien sehr scharf geworden, wie bei allen am Kriege beteiligten Völkern, durch den vollkommenen Stillstand des Bauens während der Kriegsjahre und die außerordentliche Preissteigerung für Baustoffe und Handarbeit, die der Krieg hervorgerufen hatte. Besonders nachdrücklich wurden in den großen Zentren die Folgen dieser peinlichen Lage empfunden, da der gesteigerte Andrang zu den Städten diese Not verschärft und die Folgen verhängnisvoller gestaltet hat.

ABB. 2. TYPISCHER GRUNDRISS FÜR „CASE ECONOMICHE“. 1 : 600



d. h. in Häusern, in denen die Zahl der Mieter das zwei- oder mehrfache der Zahl der vermieteten Wohnräume war. Im Jahre 1920 schätzte dieselbe Kommission die Zahl der neuzubauenden Wohnungen auf 80 000, um der Bevölkerungszunahme von 1911 bis 1920 zu entsprechen. Mit anderen Worten, man mußte wesentlich mehr als die doppelte Zahl von Wohnungen bauen, als in den sieben Jahren von 1914 bis 1920 neu geschaffen worden waren.

Gegen das Ende des Krieges war die Lage des Instituts für Volkswohnungen in Rom (L'Istituto per le case popolari) eine ziemlich bescheidene. Im Jahre 1903 begründet unter dem Einfluß bedeutender Persönlichkeiten, besonders von Luigi Luzzati, mehrmaligem Finanzminister und Schöpfer des italienischen Gesetzes für die Schaffung billiger Wohnungen (Legge italiana sulle case popolari), hat das Institut zunächst nur eine beschränkte Tätigkeit entwickeln können. Den stärksten Antrieb zur Schaffung von Volkswohnungen gab dann das Gesetz vom 11. Juli 1907, das dem Institut die Berechtigung gab, die Hälfte der Steuern auf Bauland der Hauptstadt für seine Zwecke zu verwenden. Diese Steuer bestand von



TYPISCHER GRUNDRISS FÜR „CASE RAPIDE“. 1 : 300. ABB. 4

TYPISCHER GRUNDRISS FÜR „CASE POPOLARI“. 1 : 600. ABB. 3 (LINKS)

Rom ist von den italienischen Städten von dieser Krise wohl am schärfsten betroffen worden, besonders da man dort schon vor dem Kriege einen empfindlichen Wohnungsmangel zu verzeichnen hatte. Im Gegensatz dazu standen andere große Städte, wie Mailand, kurz vor dem Kriege im Zeichen eines starken Wohnungsüberschusses. In Rom hielt sich aber, seit der letzten Krise im Jahre 1887, der Bau von Miethäusern unter dem der Bevölkerungszunahme entsprechenden Bedarf. Denn die Kapitalisten hatten keinerlei Neigung, ihre Tätigkeit wieder aufzunehmen, nachdem der intensive Wohnungsbau vom Jahre 1887 sein Ende gefunden hatte.

Die städtische Kommission hat ihre Erhebungen im Jahre 1911 mit dem Ergebnis abgeschlossen, daß 158 642 Einwohner der Hauptstadt, also fast 50 v. H. der Gesamtbevölkerung der Stadt, in unzureichenden Wohnungen lebten,

1907 bis 1925 und brachte dem Institut eine Reineinnahme von fast 6½ Mill. Lire.

Ende 1918 war die Besitzlage des Instituts folgende:

Vermietete Wohnungen . . . . .	2648	
Bewohnte Räume . . . . .	8472	
Kapital, festgelegt im Wohnungsbau		18 908 170 Lire
Desgl. in Grund u. Boden . . . . .		80 275 "
		zus. 18 988 445 Lire

Von 1918 bis 1922 war die Tätigkeit des Instituts eine sehr lebhaft. In dieser Zeit ist das wichtigste Gesetz in bezug auf den Wohnungsbau für die minderbemittelte Bevölkerung erlassen worden — das Gesetz vom 30. November 1919, dessen Hauptbestimmungen folgende sind:

1. Beihilfen des Staates zur Zahlung der Zinsen und der Amortisation der für die Errichtung von Volkswohnungen gegebenen Darlehen. (Diese Staatsbeihilfe tritt hier erstmalig in der italienischen Gesetzgebung auf.)

2. Schaffung einer Abteilung für Kredite auf Immobilien bei dem „Istituto Nazionale di Credito per la Cooperazione“ zum Zwecke, die Möglichkeit der Gewährung von Darlehen zum billigen Zinssatz zu vergrößern.

3. Entlastung von Staatssteuern und Abgaben.

Zwischen 1925 und 1928 hat dann das Institut seine lebhafteste Tätigkeit entwickelt, durch die ein entscheidender Schritt zur Beseitigung der Wohnungsnot vorwärts getan worden ist. Es hat in dieser Zeit einen wohltätigen mäßigenden Einfluß geübt während der Periode des Übergangs



ABB. 5

WOHNVIERTEL TRIONFALE MIT MIETSKASERNEN



ABB. 6

GARTENSTADT AM MONTE SACRO

Ende 1922, nach Bewilligung weiterer 20 Mill. Lire durch die „Cassa Depositi e Prestiti“, desgl. von 15 Mill. Lire Staatsbeihilfe und durch mehrere Anleihen bei der „Immobilien - Abteilung des Istituto Nazionale“ war die Besitzlage des Instituts für Volkswohnungen folgende:

Vermietete Wohnungen . . . . .	3 901	
Bewohnte Räume . . . . .	12 567	
Kapital, festgelegt in Bauten . . . . .		72 728 922 Lire
Kapital, festgelegt in Grundstücken . . . . .		1 497 097 "
		zus. 74 226 019 Lire

von der staatlichen Zwangswirtschaft zum gewöhnlichen Recht und zur Freiheit in der Wohnungswirtschaft, ein Übergang, den Italien als eines der ersten unter den Völkern Europas durchzuführen sich anschickt.

Die Tätigkeit des Instituts für Volkswohnungen in Rom hat in dieser Zeit bestanden in der Errichtung riesiger Baublöcke von Volkswohnungen und solchen zu billigen Mieten, die in verschiedenen Stadtteilen Roms regelrechte kleine

Städte bilden, wie diejenigen des Viertels Garbatella nahe der St. Paulskirche und im Testaccio zwischen Aventin und Tiber (vgl. den Gesamtplan Abb. 1, S. 61).

Die 23 neuen Wohnquartiere, die das Institut errichtet hat, sind nach allen Richtungen und in

des Stadtteils Trionfale in der Nähe des Vatikans (Nr. 5 des Gesamtplans), dann die beiden kleineren Blöcke der Gärten Aliberto (Nr. 6 im Plan) und der Via Dandolo (Nr. 7 im Plan) am Fuße des Janiculus.

Jenseits des Tiber wachsen ferner heran das große Wohnviertel des Testaccio (Nr. 8 im Plan)



VOLKSWOHNUNGSHAUS IM VIERTEL VON APPIO

ABB. 7



VOLKSWOHNUNGSHAUS MIT SPIELPLATZ IM VIERTEL VON APPIO

ABB. 8

allen Teilen des neuen Rom verstreut, mit einziger Ausnahme der dreieckigen Fläche, die begrenzt wird vom Corso Umberto, der Straße des 20. September und der Via Nomentana und dem Tiber mit dem Anio (vgl. Plan Abb. 1).

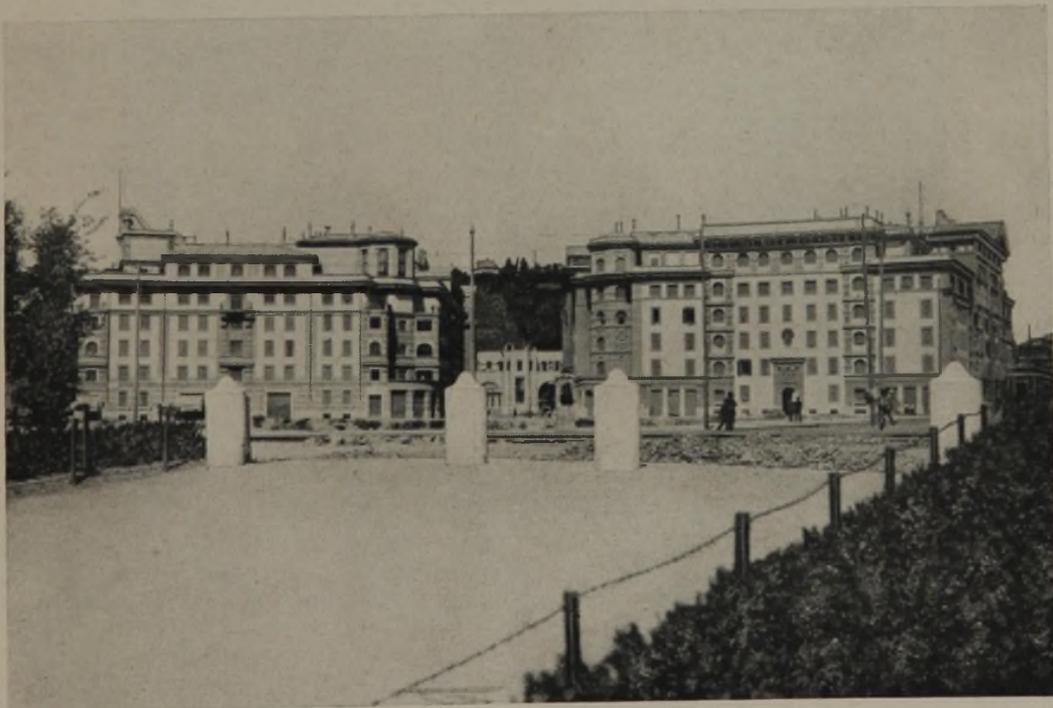
Jenseits des Tiber vom Ponte Molle bis St. Paul hat man das Quartier am Ponte Molle (Nr. 1 im Gesamtplan) angelegt, ferner die beiden Viertel der Piazza d'Armi (Nr. 4 des Gesamtplans),

zwischen dem Fluß und dem Aventin, das Viertel Santa Saba (Nr. 11 im Plan) in der Nähe der Thermen des Caracalla, das Viertel Ostiense (Nr. 9 im Plan) und weiterhin die Gartenstadt von Garbatella bei der St.-Paul-Kathedrale (Nr. 10 im Plan). Rings um die Kathedrale von St. Johannes vom Lateran sind zerstreut die Wohnviertel der Porta Latina (Nr. 12 im Plan), Appio (Nr. 16 und 17 im Plan), Monte Celio (Nr. 18 im



ABB. 9 (RECHTS)  
WOHNSTRASSE  
MIT VOLKS-  
WOHNUNGEN (IM  
HINTERGRUND  
ST. PETER)

ABB. 10 (UNTEN)  
WOHNBAUTEN  
NACH DEM  
„SPARSAMEN“  
TYP IM VIERTEL  
MONTE MARIO



Plan) nahe dem Colosseum und des Esquilin (Nr. 19) zwischen den Kirchen St. Johannes vom Lateran und Santa Maria Maggiore. Die Zahlen 21 bis 23 im Gesamtplan bezeichnen endlich die

Wohnviertel des Instituts im Norden der Stadt, nämlich Portonaccio nahe dem Bahnhof gleichen Namens und die beiden großen Blöcke der Gartenstadt des Monte Sacro.



**ABB. 11 (OBEN)**  
**WOHNBAUTEN**  
**NACH DEM „SPAR-**  
**SAMEN“ TYP**  
**IM VIERTEL**  
**MONTE MARIO**



**ABB. 12 (LINKS)**  
**HOF EINES HAUSES**  
**MIT BILLIGEN**  
**WOHNUNGEN**  
**IM APPIO-VIERTEL**

Von 1925 bis 1927 sind in Rom für 291 Mill. Lire Volkswohnungen gebaut worden; es ist das die Periode der intensivsten Bautätigkeit. Während einiger Monate des Jahres 1926 sind am Tage etwa 600 000 Lire verbaut worden, womit im Monat etwa 500 Wohnungen dem Markt zugeführt wurden; in den ersten drei Monaten 1927 hat man den Familien des Volkes mehr als 2000 Wohnungen liefern können.

Die ausgeführten Bauten lassen sich in drei verschiedene Typen teilen:

1. Die Häuser mit „Volkswohnungen“ (Case popolari), im eigentlichen Sinne bestimmt für die Arbeiterklasse. Sie werden aber auch von den Kleinbürgern sehr begehrt. (Grundrißtyp Abb. 3, S. 62.)

2. Die Häuser mit billigen Wohnungen (Case economiche), die ausschließlich für den mittleren Bürgerstand bestimmt sind und für Angestellte. Sie unterscheiden sich von den Volkswohnungen hauptsächlich durch die Abmessungen der Räume, durch den Schmuck, der sowohl für das Äußere wie das Innere feiner durchgebildet ist, durch die bessere Beschaffenheit der Türen und Fenster, durch fließendes Wasser und Baderaum in jeder Wohnung. (Grundrißtyp Abb. 2, S. 62.)

3. Die „Schnellen“ Häuser (Case rapide), so genannt, weil sie sehr schnell und in sehr einfachen Bauweisen errichtet worden sind. Grundrißtyp Abb. 4, S. 62.)

Die Abb. 5 u. 6, S. 63, zeigen zwei Häuserwohnviertel des Instituts, die im äußersten Stadtgebiet



**ABB. 13 (OBEN)  
HÄUSER NACH DER  
SCHNELLBAUWEISE  
IM VIERTEL  
GARBATELLA**



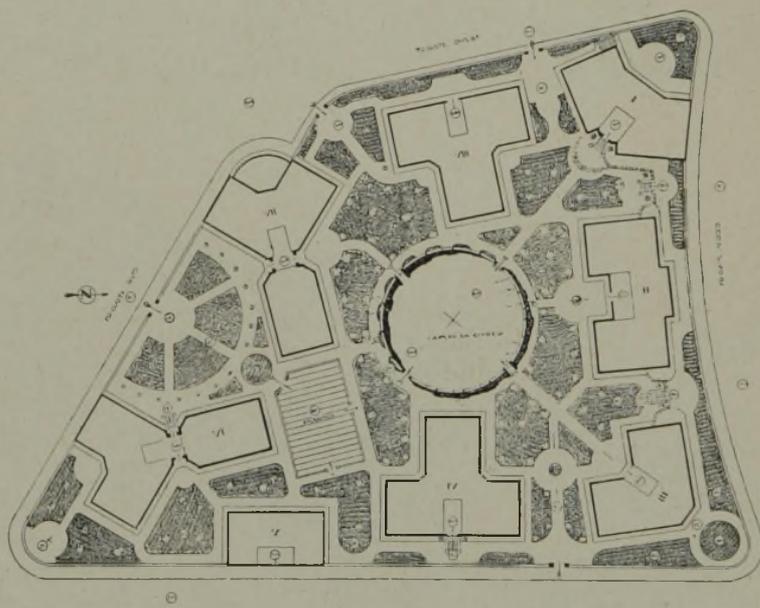
**ABB. 14 (LINKS)  
WOHNBARACKEN  
AM LINKEN  
TIBERUFER**

**ABB. 15 (UNTEN)  
ERSATZ FÜR DIE  
WOHNBARACKEN**





**ABB. 16 (OBEN)  
VERKÄUFLICHE  
HÄUSER IN DER  
GARTENSTADT  
GARBATELLA**



**ABB. 17 (LINKS)  
GESAMTPLAN DER  
WOHNHAUSGRUPPE  
VON PORTONACCIO**

gelegen sind. Abb. 5 zeigt die Häusergruppe des großen Wohnviertels Trionfale in der Nähe des Vatikans, das mit ausschließlich großen Etagenhäusern oder sogenannten „Phalanstères“\*) (Mietskasernen) bebaut. Abb. 6 gibt die Gartenstadt vom Monte Sacro wieder, dicht am Anio. Abb. 7 zeigt ein Haus des Typs „Volkswohnung“ im Quartier Appio, Abb. 8 den Hof eines anderen Hauses desselben Typs und desselben Viertels mit Kinderspielplatz. Abb. 9, S. 64, stellt eine Wohnstraße dar zwischen zwei großen Gebäuden im Charakter der Volkswohnung (im Hintergrund die Kuppel von St. Peter).

Von den Häusern des sparsamen Typs geben die Abb. 10 und 11, S. 65 und 66, ein bemerkenswertes Beispiel im Viertel Monte Mario. Die Wohnungen haben zwei bis sechs Räume, und im VI. Geschoss hat man Ateliers für junge Künstler eingerichtet. Abb. 12, S. 66, schließlich zeigt den charakteristischen Hof eines Hauses des Typs mit billigen Wohnungen im Appio-Viertel.

In Abb. 13, S. 67, sind mehrere Häuser der Schnellbauweise dargestellt, im Viertel von Garbatella nahe St. Paul, das zu den bestgelungenen des Instituts gehört. Hier sind bereits mehr als 10 000 Personen untergebracht.

\*) Anmerkung der Schriftleitung. Gemeindegäuser im System des französischen Sozialisten Fournier mit einer sehr großen Zahl von Geschossen und Wohnräumen.

Das römische Institut hat auch sonst auf dem Gebiete der Verbesserung der Unterkunftsverhältnisse für Arbeiter Initiative gezeigt durch Niederlegung der Baracken, die in so großer Anzahl um die Hauptstadt herum entstanden sind und in denen unter den ungünstigsten hygienischen Bedingungen mehr als 40 000 Menschen wohnten. Die Abb. 14 u. 15, S. 67, zeigen eine Reihe solcher Baracken längs des linken Ufers des Tiber und die gesunden und freundlichen Wohnungen, die jetzt, nach Niederlegung der Baracken im Jahre 1927, an derselben Stelle entstehen.

Eine der bedeutsamsten und bemerkenswertesten Taten bleibt aber, daß das Institut, im Einvernehmen mit dem Staat, während des Jahres 1926 unternommen hat, die Verhältnisse des Immobilienmarktes zu verbessern, während der schon einsetzenden Übergangsperiode von der staatlichen Zwangswirtschaft zum gewöhnlichen Recht und der Freiheit in der Wohnungswirtschaft, die 1930 voll in Kraft getreten sein wird.

Das Institut hat innerhalb weniger Monate eine beträchtliche Anzahl — etwa 1400 — Wohnungen zum Verkauf zu sehr mäßigem Preis bereitgestellt. Natürlich sind weit vom Stadtzentrum abgelegene, aber mit diesem durch Straßenbahn verbundene Geländeflächen ausgewählt worden, die aber bereits mit den öffentlichen Versorgungseinrichtungen — Wasser, Be-

leudtung, Kanäle — eingerichtet sind. Die Hauptgruppe dieser Häuser liegt im Viertel Garbatella und in der Gartenstadt des Monte Sacro sowie in Portonaccio (Nr. 10, 21 u. 22 im Gesamtplan, Abb. 1).

Der Gesamtplan dieser Gruppen ist Gegenstand sehr sorgfältigen Studiums gewesen und ist elegant gelöst von den Direktoren des römischen Instituts selbst, Architekt Alberto Calza Bini, Vorsitzenden des Verwaltungsrates und Ingenieur Innocenzo Constantini, der das Institut mit so viel Erfolg seit mehr als 20 Jahren leitet.

Abb. 17, S. 68, stellt den Gesamtplan der Wohngruppe von Portonaccio dar, die längs der Eisenbahn von Rom nach Florenz auf einem stark hügeligen Gelände errichtet wurde, in dessen Mitte ein großer Spielplatz angeordnet ist. Hier hat man mehrgeschossige Wohnhäuser völlig verbannt. Das römische Institut, das nicht auf Gewinn spekuliert, war jedenfalls auch die geeignetste Stelle, um gegen diese traurige Folge der städtischen Zusammenhäufung anzukämpfen.

Graf von Nadaillac, der einen sehr scharfen Kampf gegen den Geburtenrückgang in Frankreich geführt hat, bezeichnet als eine der Hauptursachen der Unfruchtbarkeit, die übertriebene Entwicklung der Städte in den letzten Zeiten. Er führt an, daß in der Zeit von 1770—1896 in Frankreich das Verhältnis der Geburten von 580 auf 220 für je 10 000 Einwohner gefallen sei.

Und ein typischer Krebschaden der Großstadt ist die Entstehung solcher Mietskasernen, die Techniker und Hygieniker mit aller Kraft zu bekämpfen suchen. Als einer der graziösesten Lobsprüche, die im Hinblick auf eine menschliche Zusammenballung ausgesprochen worden ist, kann derjenige von Madame Staël über Weimar bezeichnet werden, der besagt: „Ce n'est pas une ville, c'est une campagne ou il y a des maisons.“

Abb. 16, S. 68, zeigt einige dieser verkäuflichen Häuser in der Gartenstadt Garbatella. In kurzer Zeit sind 1595 solcher Häuser erbaut worden mit zusammen 5407 Räumen. Es sind 60 Mill. Lire verausgabt worden, von denen ein Fünftel, d. h. 12 Millionen vom Staat als verlorener Zuschuß, 12 Millionen von den Interessenten aufgebracht sind. Die übrigen drei Fünftel sind zu amortisieren mit den Zinsen der ersten vorgestreckten Summe. Der zukünftige Besitzer ist also etwa

20 Jahre einfacher Mieter und zahlt einen Mietpreis, der wesentlich unter demjenigen liegt, den er für eine elende städtische Wohnung zahlt.

Die nachstehende Zusammenstellung gibt die Herstellungskosten für diese Wohnungen in den Hauptquartieren der Hauptstadt an:

Stadtviertel	Umbauter Raum in cbm	Zahl der Wohnungen	Zahl der Räume	Herstellungskosten in Lire	
				f. d. Raum	für 1 cbm
Monte Sacro	83 453	253	1013	10 540	130
Portonaccio	55 391	212	663	11 340	135
Porta Latina	60 875	195	690	12 930	145
Garbatella I	8 411	24	78	9 490	115
Garbatella II	29 369	81	335	10 700	130
Trionfale	11 719	20	130	12 580	140
Im Mittel				11 100	130

Wenn wir den Besitz des Institutes im Jahre 1928 mit der Lage im Jahre 1918 und 1922 vergleichen, über die wir im Anfang Angaben gemacht haben, so ist ein beträchtlicher Fortschritt zu verzeichnen. Im Jahre 1922, nach 20jährigem Bestehen, war das Anlagekapital 74 Millionen, 1928, also nur 6 Jahre später, 590 Millionen. Dieser Betrag setzt sich wie folgt zusammen:

Vermögen des Institutes:

	Lire
1. Volkswohnungen, sparsame Wohnungen und Ersatzwohnungen für Baracken	286 775 000
2. Häuser zum Verkauf	83 770 000
3. Häuser in Verwaltung und Gartenstadt Anio	18 915 000
Gesamtsumme Lire	389 460 000

Darin Wohnungen, Räume, Einwohner:

	Wohnungen	Räume	Einwohner
zu 1)	8067	29 299	46 000
zu 2)	2317	8 239	14 000
zu 3)	3000	4 377	14 000
zusammen:	13 384	41 915	74 000

Diese Zahl von 74 000 Einwohnern bedeutet reichlich ein Fünfzehntel der Gesamtbevölkerung Roms, die also vom Institut in Volkswohnungen untergebracht worden sind. Indem dessen Präsident dem Chef der Regierung den Dank für die bedeutende Unterstützung aussprach, die er vom Staat erhalten hat und noch für sein weiteres Programm erhalten wird, führte er gleichzeitig aus, daß er noch 5000 Wohnungen mit 18 000 Räumen bauen wolle, um die Familien aufzunehmen, die noch unter sehr wenig günstigen hygienischen Bedingungen wohnen. —

## EIN NEUES PRINZIP DER GELÄNDEERSCHLISSUNG

Von Baurat Hans Ludwig Sierks\*), Dresden

Mit 7 Abbildungen

**Vorbemerkung der Schriftleitung:** Vielerorts, vor allem in Siedlungen des Ruhrbezirks, hat man versucht, tiefe Baublocks dadurch auszunutzen, daß man einzelne kleine Gruppen auf dem Hintergelände unterbrachte und durch schmale Stichstraßen zugänglich machte. In nachstehendem Artikel ist versucht worden, diese Bauweise in ein System zu bringen und dadurch noch zu erweitern, daß zwei Reihen rückwärtiger Hausgruppen geschaffen werden. Die Fälle, die der Verfasser aus seiner Praxis erwähnt und die Ersparnisse an Straßenbaukosten, die nach seinen Angaben durch Anwendung dieses Systems gemacht wurden, sind sehr beachtlich.

Wir hoffen, daß sich eine recht rege Aussprache an die Ausführungen des Verfassers anknüpfen wird; denn manche Punkte bedürfen u. E. noch der Klärung. Beispielsweise scheint uns notwendig, eingehend zu untersuchen, wie sich die Kosten der Hausanschlüsse gestalten und wie weit die Länge der Entwässerungsleitungen sich in der notwendigen Tiefenlage des Straßenkanals auswirkt. In ebenem Gelände oder bei Gefälle von der Straße abwärts ergibt sich doch die Möglichkeit starker Verteuerung, wenn man nicht auf die Kellerentwässerung der zweiten und dritten Hausreihe verzichten will.

Ein anderer Punkt betrifft den Verkehr und die Anforderungen an die Stichstraßen. Da das Hintergelände nur mit freistehenden, allenfalls mit Doppelhäusern erschlossen werden soll, muß doch auch mit Garagen gerechnet werden.

\*) Verfasser der Werke: „Wirtschaftlicher Städtebau und angewandte kommunale Verkehrswissenschaft“ und „Grundriß der sicheren, reichen, ruhigen Stadt“, Verlag Kaden & Comp., Dresden.

Bei der großen Verwirrung in der Frage fahrbarer oder nicht fahrbarer Zuwege wäre es sehr erwünscht, wenn sich zu den dankenswerten Ausführungen des Verfassers recht viele Fachleute äußern würden, damit dieses Problem, das durch das Ergebnis des Reichswettbewerbs nicht klarer geworden ist, bald einer Lösung zugeführt wird. —

In meinem Buche „Wirtschaftlicher Städtebau“, das zur Begründung der technisch-rationalistischen Auffassung vom Städtebau und zur Bekämpfung der herrschenden romantisch-sentimentalen Geisteshaltung geschrieben wurde, habe ich mich eingehend mit dem schädlichen Einfluß der Straßenlasten auf unsere Volkswirtschaft befaßt und ausgeführt, daß der vermeidbare Teil der Straßenlasten als ebenso hoch anzunehmen ist wie die Reparationsleistungen Deutschlands — daß sie mithin eine Art innerer Reparation darstellen. Ich habe weiterhin den Vampyrcharakter der Straßenlasten gekennzeichnet und nachgewiesen, daß sie nicht, wie z. B. die Reparationsverpflichtungen an den ehemaligen Feindbund, in die Reihe der bloß wertlosen und zeitlich begrenzten, sondern in die Reihe der wertefressenden und noch dazu zeitlich unbegrenzten Ausgaben gehören. Wenn eine Straße einmal gebaut worden ist, erheischt sie gebieterisch ihren alljährlichen Tribut vom Steueraufbringen der Allgemeinheit in Gestalt des Unterhaltungsaufwandes, und zwar einerlei,

ob sie notwendig oder überflüssig ist, während z. B. alle wertvollen Ausgaben für soziale und kulturelle Zwecke vermeidbar, mindestens aber bescheidbar sind. Aus diesem Gegensatz ergibt sich die traurige Tatsache, daß die Kommunalverwaltungen um des Gleichgewichts im Haushaltplan willen die zuletzt genannten produktiven Aufwendungen immer in der stärksten Weise kürzen müssen, um den Anforderungen der Straßen gerecht werden zu können. Meine beweiskräftigen Darlegungen gipfeln daher in der Forderung, daß jedes laufende Meter an Straßenlänge und jedes Dezimeter an Straßenbreite, das gespart werden kann, auch gespart werden muß.

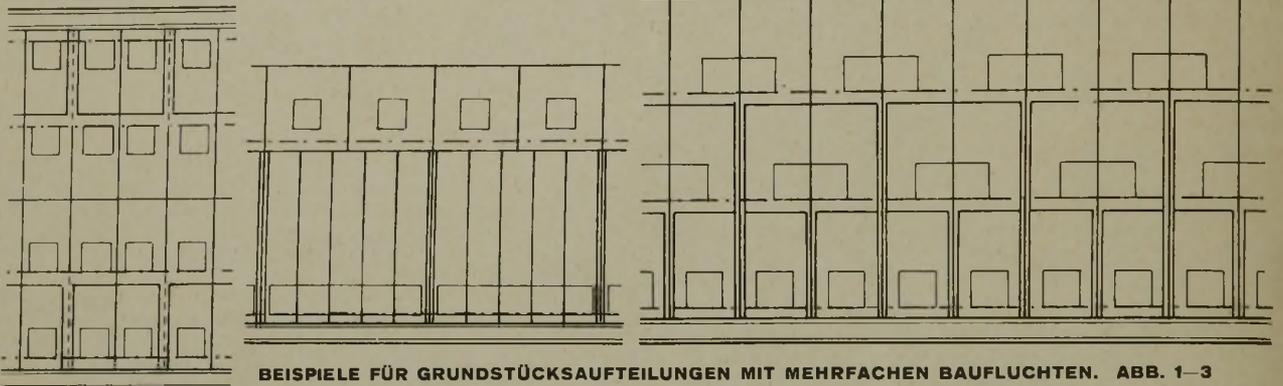
Diese Forderung ist nicht nur zeitgemäß angesichts der gegenwärtigen allgemeinen finanziellen Notlage, sondern gilt für alle Zeiten, weil durch die Beschränkung der Straßenlasten auf das äußerste Maß keinerlei wertvolle Interessen der Allgemeinheit eingeeengt werden können und auf alle Fälle das Maß der menschlichen Zwangsarbeit vermindert wird.

Wir müssen aber immer aufs Neue bei jeder Aufstellung eines Bebauungsplans sorgfältig untersuchen,

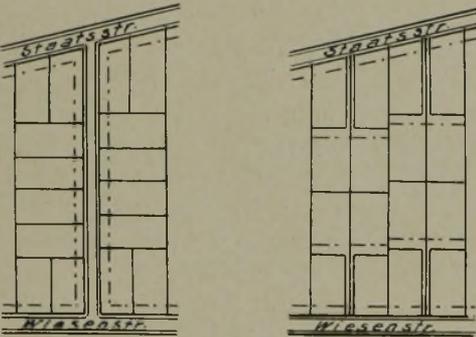
daß, wie die Abb. 1—7 zeigen, ein schmaler Streifen der nur gewissermaßen hinten liegenden Grundstücke bis zur Straße führt und sonach dem Grundstück als Zugang und zugleich zur Verlegung einer Heimschleuse und aller Erdleitungen dient. Wie dieser Zugang zu gestalten und rechtlich zu sichern ist und insbesondere wie breit er sein soll, sind Fragen zweiten Ranges.

Läßt man die Grundstücke mit ihrer ganzen Breite an die Straßen grenzen, so kann an einer Straßenseite nur eine Hausreihe errichtet werden, sofern man — wie es schon selbstverständlich ist — Hinterhäuser um ihrer vielen sozialen Nachteile willen ausschließt. Das Gelände ist dann nach dem Prinzip der einfachen Bauflucht erschlossen und die Einflußzone der Straße reicht nur bis zur rückwärtigen Grenze der Grundstücke, ist also sehr schmal. Je schmaler aber eine Einflußzone ist, um so mehr Verkehrslinien braucht man, in diesem Falle also Straßen, und um so größer ist folglich der Aufwand, der zur Erschließung eines Geländes nötig ist.

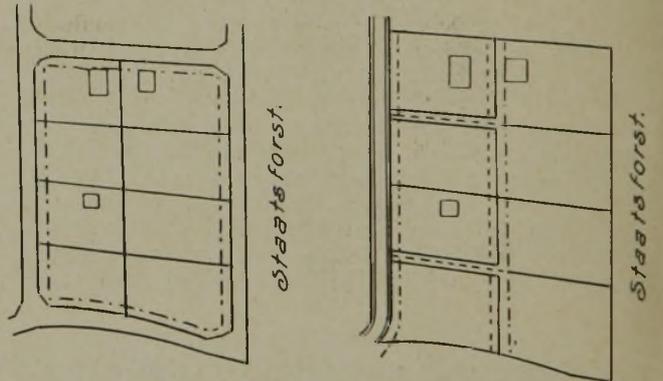
Aber nicht jedes rückwärtig gelegene Wohnhaus ist als Hintergebäude mit all seinen sozialen und hygienischen Schäden anzusprechen, und insbesondere trifft



BEISPIELE FÜR GRUNDSTÜCKAUFTEILUNGEN MIT MEHRFACHEN BAUFLUCHTEN. ABB. 1—3



(LINKS) ABB. 4. URSPRÜNGLICH GEPLANTE  
ABB. 5. DURCHFÜHRTE AUFTEILUNG



URSPRÜNGLICH GEPLANTE. ABB. 6 (LINKS)  
DURCHFÜHRTE AUFTEILUNG. ABB. 7

welches Maß an Straßenlängen zur Erschließung des Geländes tatsächlich nötig ist. Die Erringung der größtmöglichen Spanne zwischen Nutzen und Aufwand ist eines der Hauptziele städtebauwissenschaftlicher Forschungstätigkeit. Je weniger Geld ein Volk oder auch nur eine Kommunalverwaltung für den Bau und die Unterhaltung seiner Straßen auszugeben hat, um so mehr kann es auf die Förderung sozialpolitischer und kultureller, also auch baukünstlerischer Arbeiten verwenden. Den Nutzen immer mehr vergrößern und, wenn er feststeht, den zur Erzielung des Nutzens erforderlichen Aufwand immer mehr verkleinern ist Dienst der Städtebauwissenschaft am Volke und als solcher Dienst an der Menschheit.

Unsere Bebauungspläne fußen auf der richtigen und immer Gültigkeit behaltenden Anschauung, daß jedes Grundstück einen unmittelbaren Zugang von einer öffentlichen Straße aus haben muß und Hinterhäuser nicht statthaft sind. Damit ist aber nicht gesagt, daß ein Grundstück so, wie es jetzt üblich ist, immer mit seiner ganzen Breite an die Straße grenzen muß; es genügt vielmehr, wenn es eine unmittelbare, wenn auch nur schmale Straßenfront hat. Wir haben keine Ursache, päpstlicher als der Papst sein zu wollen. Das kann man sehr einfach in der Weise erreichen,

dieser Begriff nicht auf die in den Abb. 1 bis 5 enthaltenen rückwärtigen Wohngebäude zu, weil die zu ihnen gehörenden Grundstücke unmittelbar an eine Straße grenzen. Sie bedeuten lediglich die Belegung einer Straße mit mehrfachen Baufluchten und mithin eine Geländeerschließung, die gegenüber der seitherigen Methode nur einen Bruchteil der Straßenkosten und des Straßenlandes erfordert, weil die Breite der Straßeneinflußzonen um die Tiefe der quasi hintenliegenden Grundstücke vermehrt wird. Das ist ein beispielloser Fortschritt in der Erkenntnis und Erarbeitung des vorerwähnten städtebaulichen Zieles, nämlich der größtmöglichen Spanne zwischen Nutzen (Baulandbeschaffung) und Aufwand (Straßenbauausgaben).

Den rückwärtig von der ersten Bauflucht errichteten Wohngebäuden haften nicht nur die Mängel und Nachteile der Hinterwohngebäude nicht an, sondern es sind ihnen sogar beträchtliche Vorzüge der größeren Abgeschlossenheit, Abgeschiedenheit, Ruhe und Staubfreiheit eigen. Auch das Prinzip als solches gewährt neben der alles andere erdrückenden Frage der Wirtschaftlichkeit noch einen sehr wesentlichen Vorteil gegenüber der seitherigen Übung mit einfachen Baufluchten insofern, als es einem Grundstücksbesitzer jetzt viel leichter möglich ist, seinen Wunsch nach

einem größeren Garten, einem Lagerplatz oder Werkstättenbau zu erfüllen.

Obwohl das Prinzip der mehrfachen Bauflucht noch eine völlig neue städtebauwissenschaftliche Errungenschaft darstellt, kann ich doch schon einen praktischen Fall hinsichtlich seiner Aufnahme in der Bürgerschaft einer Stadt anführen. In Themar hatte die Stadtverwaltung das in Abb. 4 und 5 dargestellte Grundstück zur Bebauung erworben. Sie beabsichtigte, das Grundstück in üblicher Weise durch eine Querstraße, wie sie in der Abb. 4 angegeben ist, zu erschließen. Diese Querstraße hätte bei 8<sup>m</sup> Breite eine Landfläche von 1080 q<sup>m</sup> und ein Straßenherstellungskapital von mindestens 20 000 M. verschlungen. Auf Grund meines nach dem Prinzip der mehrfachen Bauflucht ausgearbeiteten Gesamtbebauungsplanes hat die Stadtverwaltung die Querstraße fallen lassen und das Grundstück jetzt so, wie es die Abb. 5 zeigt, erschlossen. Der Unterschied stellt sich wie folgt dar: Jede Parzelle ist durch das gewonnene Straßenland jetzt um rd. 75 q<sup>m</sup> im Durchschnitt größer als nach der alten Aufteilung und mit etwa 1400 M. Straßenkosten weniger belastet. Die Stadt spart für alle Zeiten die Unterhaltungskosten und die indirekten Erneuerungskosten für eine 135<sup>m</sup> lange Straße, deren Bau bei 25 M./q<sup>m</sup> 27 000 M. erfordert hätte. Allein durch die abgeänderte Erschließung eines einzigen Grundstückes machten sich die Ausgaben für den Generalbebauungsplan der Stadt (4400 M.) schon sechsfach bezahlt. Besonders interessant war mir aber die Mitteilung eines Mitgliedes der Stadtverwaltung, der zufolge das Interesse der Siedler für die Grundstücke der zweiten Bauflucht ebenso groß, wenn nicht sogar größer ist, als für die der ersten Flucht. Demnach scheint sich das Prinzip der mehrfachen Bauflucht sehr leicht einzubürgern.

Ein weiteres Beispiel der Wirtschaftlichkeit der mehrfachen Bauflucht ist in den Abb. 6 und 7 enthalten. Die erste stellt einen Ausschnitt aus dem alten, von der Verwaltung nunmehr dem Papierkorb überantworteten Bebauungsplan dar. Die Besitzer der acht Bauplätze des mit Straßen umsäumten Blocks hätten nach diesem Entwurf zusammen 2640 q<sup>m</sup> Straßenland abzutreten gehabt und rd. 66 000 M. für die erstmalige Herstellung der Straßen aufwenden müssen. Jede Parzelle wäre durch die Straßen im Durchschnitt um 550 q<sup>m</sup> verkleinert und außerdem mit 8250 M. Straßenherstellungskosten belastet worden.

Demgegenüber erfordert mein Entwurf (Abb. 7) nur 572 q<sup>m</sup> Straßenland und 14 500 M. einmalige Straßenbaukosten von den Besitzern der acht Bauplätze. Hier ist also jeder Bauplatz durch die Straßen nur um 71,5 q<sup>m</sup> kleiner und nur noch mit 1787,50 M. Straßenherstellungskosten belastet. Der Unterschied ist so augenfällig, daß die Besitzer der acht Grundstücke zweifellos gern allen Maßnahmen zustimmen werden, die zur Erzielung dieses Nutzens notwendig sind. Die Verwaltung aber erspart auf dieser kleinen Fläche für alle Zeiten die Unterhaltungs- und Erneuerungskosten einer Straße von 260<sup>m</sup> Länge, und das ist wieder Grund genug für

sie, um die Initiative in dieser Angelegenheit zu ergreifen.

Mehr als drei Gebäudereihen kann man nicht an eine Straßenseite legen, weil anderenfalls der Zugang zu den rückwärtig gelegenen Grundstücken seinen privaten Charakter verlieren und den einer öffentlichen kleinen Wohnstraße in Sackgassenform annehmen müßte. Mit höchstens drei Baufluchten muß es sein Bewenden haben. Das Prinzip der mehrfachen Bauflucht verkörpert zur Zeit das Höchstmaß an Wirtschaftlichkeit bei der Erschließung von Bauland. Es ist ohne weiteres überall dort anwendbar, wo große Geländeflächen einem Eigentümer gehören und die offene Bauweise vorgeschrieben ist. Bei geschlossener Bauflucht ist sie überhaupt nicht und bei der Gruppenbauweise nur dann anwendbar, wenn die Gruppen lediglich aus zwei Gebäuden bestehen — es sei denn, daß man die zurückliegenden Bauplätze größer macht als die der ersten Bauflucht (Abb. 2).

Wenn das Plangebiet sich aber aus vielen kleinen oder schmalen Grundstücken mit verschiedenen Besitzern zusammensetzt, entstehen zunächst gewisse Schwierigkeiten, weil die Besitzer der an den Straßen gelegenen Grundstücke es in der Hand haben, die hinten liegenden Grundstücke abzuriegeln. Trotzdem darf keine ernstlich um das Wohl ihrer Stadt besorgte Verwaltung zögern, auch hier das Prinzip der mehrfachen Bauflucht gegen alle Widerstände durchzusetzen, um die unproduktiven Straßenlasten auf das Äußerste zu beschränken. Man wird in diesen Fällen den Bebauungsplan zunächst nach dem Prinzip der einfachen Bauflucht so aufzustellen haben, daß möglichst kein Grundstücksbesitzer von dem Wohlwollen oder Verständnis seines Nachbarn für öffentliche Belange abhängig ist. Der Verwaltung, als obergeordnetem, objektiven Organ, erwächst dann die Aufgabe, durch Verhandlungen mit den Grundstücksbesitzern jede zweite Straße zu beseitigen, ohne daß jemand benachteiligt wird. Man kann annehmen, daß ihr dies immer gelingen wird; denn der Nutzen für jeden Grundstücksbesitzer ist in seiner Größe zu augenfällig. Zunächst aber muß man den Besitzern durch die Geländeerschließung nach dem Prinzip der einfachen Bauflucht zeigen, daß es kein Pochen auf zufällige, nur durch den Bebauungsplan entstandene Sondervorteile des einen gegenüber dem anderen gibt, daß der Plan vielmehr jederzeit veränderbar ist.

Vielleicht haben wir mit dem Prinzip der mehrfachen Bauflucht ein oder sogar das Mittel in die Hand bekommen, um dem verständlichen Streben der Grundstücksbesitzer nach der geschlossenen Bauweise und überhaupt nach allen Maßnahmen, die zum Schaden der Allgemeinheit auf eine Geländeauschlachtung anstatt eine ordnungsgemäße Ausnutzung abzielen, einen entscheidenden Schlag zu versetzen und die offene und Flachbauweise in ungeahnter Weise zu fördern. Das wäre dann ein Erfolg, den ich noch über den der Verringerung der Straßenlasten stellen würde. —

## VERMISCHTES

**XII. Internationaler Wohnungs- und Städtebau-Kongreß vom 12. bis 22. September 1929 in Rom.** Wie wir in Nr. 26/27 vom 30. März d. J. schon berichtet haben, findet unter dem Schutze des Gouverneurs von Rom, der Verwaltungen der wichtigsten Städte Italiens und Institute für Volkswohnbauten dieser Kongreß in Rom statt, der veranstaltet wird vom Internationalen Verband für Wohnungswesen und Städtebau, Präsident Dr. Raymond U n w i n. Die Verhandlungen beginnen am 12. September in Rom, nicht wie ursprünglich vorgesehen in Mailand. Verhergehende Kongresse waren: 1915 Paris, 1914 London, 1919 Brüssel, 1920 und 1921 London, 1922 Paris, 1923 Göteborg, 1924 Amsterdam, 1925 New York, 1926 Wien, 1928 Paris.

Das Programm sieht vor: 1. Die historische Entwicklung des Stadtplanes von Rom und dessen Bedeutung für moderne Städtebauer. 2. Die zeitgemäße Neuplanung alter und historischer Städte. 3. Planungsmethoden für die Erweiterung von Städten mit besonderer Berücksichtigung der alten und historischen Städte. 4. Die Finanzierung der Arbeiter- und Mittelstandswohnungen mit besonderer Berücksichtigung der Kapitalbeschaffung. 5. Die Planung von Wohnhausbaugruppen in großen Städten.

Die Jahresversammlung des internationalen Verbandes für Wohnungswesen und Städtebau wird während der Kongreßperiode in Rom stattfinden. An Besichtigungen und Studienfahrten sind vorgesehen: Besichtigung der Wohnbauanlagen in Rom, Studienfahrt nach dem alten Ostia, Städtebaufahrt in Rom, Studienfahrt nach Neapel, Besuch von Capri, Besuch von Pompeji (oder des Vesuvs). Hinzu kommen Empfänge durch die Stadtverwaltungen, ein Gartenfest im Palatino usw. Am 20. Sept. wird der Kongreß nach Mailand verlegt. Am 22. September Studienfahrt nach dem oberitalienischen Seengebiet.

Es empfiehlt sich, daß Teilnehmer ihre Anmeldung rechtzeitig vornehmen, um die Fahrtermäßigung nach Rom beziehen zu können. Die Anmeldungen zum Kongreß sind (in Maschinenschrift) an Mr. H. Chapman, Organisationssekretär des Internationalen Verbandes für Wohnungswesen und Städtebau, 25, Bedford Row, London W. C. 1, zu richten. Der Kongreßbeitrag beträgt 1 Pfund, der Beitrag für eine begleitende Dame 10 Schilling. Es empfiehlt sich, das Programm und das Anmeldeformular sich schicken zu lassen, in dem auch weitere Angaben über Hotelzimmer, die reserviert werden, usw. enthalten sind und über die ungefähre Höhe der Kosten, die sich bei den einzelnen Veranstaltungen ergeben. —

## ZEITSCHRIFTENSCHAU

bearbeitet im Deutschen Archiv für Siedlungswesen, Berlin

### Städtebau. Gesamtgestaltung.

73. Rationaler oder funktioneller Städtebau? Von Stadtbau-dir. Bronner, Karlsruhe.

Bauamt und Gemeindebau, 11. Jahrg., Nr. 5 vom 22. Februar 1929.

Bei der Vielgestaltigkeit der im Städtebau sich aufwerfenden Probleme erschöpft die Anwendung einer einzigen Methode nicht die Möglichkeiten und Notwendigkeiten der sicheren Lösung. Der Städtebau schließt alle Methoden in sich, die auf der Grundlage der Ordnung und Regelung der von ihm zu befriedigenden Bedürfnisse aufgebaut sind. Deshalb ist auch die exakteste Methode nur Hilfsmittel. Die Meisterung der Aufgabe liegt letzten Endes auf dem Gebiet der schöpferischen Gestaltung, deren Wesen ebenso sehr im Rationalen wie im Intuitiven wurzelt. In der Synthese beider, in der Zusammenfassung des einzelnen zum großen Ganzen wird immer die letzte Kunst, das höchste Können im Städtebau sich erweisen müssen. —

74. Deutscher Städtebau und Volkswirtschaft. Von Stadtbtr. Schleicher, Stuttgart. Bauamt und Gemeindebau, 11. Jahrg., Nr. 7 und 8 (März/April 1929).

Der Aufsatz gibt eine Übersicht über die wichtigsten Meinungsäußerungen in der Literatur zu diesem Thema. —

75. Die zukünftige Form deutscher Siedlungen. Von Reg.-Brt. Hans Eitel, Würzburg. Bauamt und Gemeindebau, 11. Jahrg., Nr. 9 vom 19. April 1929.

Erörterung der zur Durchführung eines hinreichenden Schutzes gegen Fliegerangriffe erforderlichen bautechnischen und städtebaulichen Maßnahmen. —

76. Dekonzentrierte Großstadt. Von Stadtbaurat Ewald Figge, Hagen (Westf.).

Westf. Wohnungsblatt, 19. Jahrg., Nr. 8 vom 25. April 1929.

Die dekonzentrierte Großstadt geht über die Trabantenstadt, die die ausgleichenden Bedingungen für Arbeit und Erholung städtebaulich möglichst vollkommen schaffen will, darin hinaus, daß sie bodengebundene Eigenart erhalten, die in der Überlieferung liegenden Kräfte nutzbar machen, den Zusammenhang der Bürgerschaft mit ihrem Gemeinwesen und den Willen dieser Bürgerschaft zur Selbständigkeit schöpferisch machen will. —

77. Das künftige Berliner Schnellbahnnetz. Eine Denkschrift der Berliner Verkehrs-A.-G. für den Vollausbau und ein Bauprogramm für die nächsten fünf Jahre.

Deutsche Bauzeitung, 65. Jahrg., Nr. 54 v. 27. April 1929, Beilage „Stadt und Siedlung“ Nr. 4. —

78. Industrie und Kleinstadt im Münsterland. Von Heinrich Solinus.

Westf. Wohnungsblatt, 19. Jahrg., Nr. 8 vom 25. April 1929.

Der Aufsatz gibt einen Überblick über Bedingungen für die Ansiedlung von Industrie und über den Einfluß der Industrie auf die Gestaltung von Wohnsiedlungen. Als Beispiel ist der Ort Emsdetten, eine Textilwerksiedlung, herangezogen. —

79. Der Bebauungsplan für die Kleinstadt. Von Arch. C. Ch. Lörcher, Berlin.

Bauwelt, 20. Jahrg., Nr. 16 vom 18. April 1929.

Ein guter Bebauungsplan muß auf seine Wirtschaftlichkeit hin genau durchgerechnet werden. —

### Städtebau. Einzelgestaltung.

80. Organisation der Bautätigkeit der Stadt Frankfurt a. M. Von Stadtrat E. May, Frankfurt a. M.

Baumeister, 27. Jahrg., Nr. 4 (April 1929).

Der Aufsatz gibt mit seinen zahlreichen Plänen und Ansichten einen guten Überblick über die neuen Frankfurter Siedlungen. —

81. Die Wohnformen: Flach-, Mittel- oder Hochbau? Von Dr.-Ing. E. h. W. Gropius.

Das neue Berlin, Nr. 4 (April 1929).

Die Siedlungsdichte ist nicht durch Begrenzung der Höhen, sondern durch Begrenzung der kubischen Baumassen in ihrem Verhältnis zum aufgewendeten Bauland zu regeln, und Mindestforderungen für die Besonnung durch Vorschrift über den Lichteinfallswinkel von Hauswand zu Hauswand sind aufzustellen. —

82. Amerikanische Citybildung der Zukunft. Von Arch. Karl Wilhelm Just, Dresden.

Deutsche Bauzeitung, 65. Jahrg., Nr. 54 vom 27. April 1929, Beilage „Stadt und Siedlung“ Nr. 4.

Auflockerung der Stadt durch wesentliche Verbreiterung der Straßenflächen und lotrechte Entwicklung der Gebäude, ähnlich dem Vorschlag von Le Corbusier für Paris. —

83. Neue Grundriß-Studien. Von Arch. B. D. A. Alexander Klein.

Baugilde, 11. Jahrg., Nr. 8 vom 25. April 1929.

Der Aufsatz zeigt den Einfluß der Wohnungsgrundrisse auf den Bebauungsplan. —

84. Siedlungen von Adolf Loos und Leopold Fischer.

Nr. 2. Beschreibung der Siedlung Dessau-Ziebigk. —

85. Der Platz der Republik. Aus dem Vortrage über städtebauliche Probleme der Großstadt, gehalten am 8. März von Martin Wagner.

Das neue Berlin, Nr. 4 (April 1929).

Pläne zur Neugestaltung, nebst Erläuterung, von Hugo Häring. —

86. Städtebauliche Aufgaben der Stadt Berlin. Von Mag.-Baurat Felix Unglaube.

Tonindustrie-Zeitg., 55. Jahrg., Nr. 50 vom 15. April 1929.

Die zukünftige bauliche Entwicklung Berlins unter besonderer Berücksichtigung des Verkehrsproblems. —

87. Umgestaltung von Verkehrsplätzen in der Altstadt von Essen. Von Prof. Ehlgötz, Berlin.

Bauamt und Gemeindebau, 11. Jahrg., Nr. 8 vom 5. April 1929. —

88. Verkehrs-Reform. Das System „Straßenkreuzung ohne Fahrkreuzung“ als Grundlage des neuen Verkehrsprojektes für Havanna, die Hauptstadt von Cuba. Von Fritz Malcher.

Städtebau, 24. Jahrg., Nr. 4. —

89. Grünflächen im Bebauungsplan. Zum Kampf des Verkehrs gegen die Grünflächen. Von Dr.-Ing. Gobbin, Oppeln.

Bauamt und Gemeindebau, 11. Jahrg., Nr. 4 vom 8. Februar 1929.

Neue künstliche Gartenschöpfungen sind nicht nur finanziell untragbar, sondern auch grundsätzlich verfehlt, wenn mit den einfachen Elementen von Kleingarten, Wiese, Fußweg, Bach, Sportplatz Besseres erreicht werden kann. Es gibt wohl wenige Anlagen, die bei geringen Anlagekosten so große bleibende Werte schaffen wie Grünflächenanlagen, und unter ihnen insbesondere der Kleingarten. Der Kleingarten ist die wichtigste, weil mit dem geringsten Aufwand zum größten Erfolg führende künstliche Grünfläche. —

90. Die neuen Frei- und Grünflächen der Stadt Hindenburg (O.-S.). Von Gartenbau-direktor Gustav Allinger, Berlin.

Baugilde, 11. Jahrg., Nr. 7 v. 10. April 1929. —

91. Der Sportpark Breslau-Leerbeutel.

Von Mag.-Ob.-Baurat Richard Konwiarz, Breslau. Deutsche Bauzeitung, 65. Jahrg., Nr. 28 vom 6. April 1929. —

### Landesplanung.

92. Landesplanung. Ihre städtebauliche, wirtschaftliche und bevölkerungspolitische Bedeutung. Von Geh. Reg.-Rat F. W. Fischer, Minist.-Rat im preuß. Ministerium für Volkswohlfahrt, Berlin.

Deutsches Wohnungs-Archiv, 4. Jahrg., Nr. 5 (März 1929).

Schles. Heim, 10. Jahrg., Nr. 4 (April 1929).

Der Verfasser gibt einen kurzen Überblick über die Entwicklung des Landesplanungsgedankens und erörtert Aufgabe und Erfolg der Landesplanung. —

Monatsbeilage zur Deutschen Bauzeitung Nr. 50. Inhalt: Die Wohnungsnot in Rom nach dem Kriege und das Institut für Volkswohnungen — Ein neues Prinzip der Geländeerschließung — Vermischtes — Zeitschriftenschau

Verlag Deutsche Bauzeitung G. m. b. H., Berlin — Für die Redaktion verantw.: Fritz Eiselen, Berlin — Druck: W. Büxenstein, Berlin SW 48