

DEUTSCHE BAUZEITUNG

58. JAHRGANG * No 84 * BERLIN, DEN 18. OKTOBER 1924

STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN, VERKEHRSWESEN U. VERSORGUNGS-ANLAGEN

SCHRIFTLEITUNG: REG.-BAUMEISTER a. D. FRITZ EISELEN

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

Das Vorort-Verkehrsproblem von New York und Umgebung.

Nach Bericht von D. L. Turner, mitgeteilt vom Oberbaudirektor Leo, Hamburg. (Schluß aus No. 1.)



ezüglich der baulichen Anordnung der zwei- und vierspurigen Bahnstrecken in Manhattan ist noch das Folgende zu bemerken:

Während der südliche Teil der Linien in Manhattan (südlich der 14. Straße im Westen und der Bowery-Straße im Osten) teils in größerer Tiefenlage im Tunnelbau, teils in offenem Einschnitt unter den vorhandenen Straßen

und der vorhandenen Bebauung durchzuführen ist, gibt es für die nördlichen Strecken folgende Möglichkeiten:

1. die Anordnung unter vorhandenen Straßen in der 3. und 9. Avenue,
2. die Anordnung in zwei neuen, 36 m breiten nordsüdlichen Straßendurchbrüchen, von denen der eine im Osten 14,58 km lang zwischen der 3. und 2. Avenue vom Harlem Fluß bis Houston Straße im Süden, der andere im Westen 10,52 km lang zwischen der 9. und 10. Avenue von der 14. bis zur 68. Straße sich erstreckt.

Diese zweite Möglichkeit gibt nun Turner Veranlassung, auf die Notwendigkeit der Entlastung der vorhandenen Straßen Manhattans hinzuweisen. Wie recht er damit hat, weiß jeder Besucher New Yorks. Insbesondere lehrt ihn der Augenschein, daß der ins Ungeheuerliche wachsende Kraftwagenverkehr trotz des in einigen Straßen bereits eingeführten Signalsystems bald nicht mehr zu bewältigen ist. Die Verkehrskommission wie auch Tuttle, der Oberingenieur der Stadt New York, haben daher schon vorgeschlagen, die Hochbahnen aus einzelnen Nordsüdstraßen unter Ersetzung durch Untergrundbahnen zu entfernen und die Straßen ihrem ursprünglichen Zweck, dem Straßen-

verkehr, wieder zuzuführen. Weiter ist vorgeschlagen, die Fahrdämme, die jetzt gleichzeitig schon 8 bis 8 Kraftwagen nebeneinander aufnehmen können, unter Hinzunahme der Fußwege zu verbreitern und letztere in Keller oder auf Privatgrund in Hausarkaden zu verlegen.

Turner schlägt nun vor (s. Abb. 1, S. 1 in Nr. 1), über jedem der neuen Straßendurchbrüche je eine neue Oberstraße mit geeignetem Rampenanschluß an das vorhandene Straßennetz auszuführen. Die untere Straße würde dem Lokalverkehr dienen; die obere ist wegen ihrer Überführung über die kreuzenden Querstraßen für den Schnellverkehr der Kraftwagen geeignet. Turner berechnet, daß die heutige Aufnahmefähigkeit der 14 vorhandenen Nordsüdstraßen von 86 Wagen durch die beiden Doppelstraßen um 36 Wagen, d. i. um 42 v. H., vergrößert wird.

Die Kosten der Oberstraßen werden geschätzt:
für den Bau auf 18 Mill. \$
für den Grunderwerb und die Entschädigungen auf 87 „ \$

zusammen auf: 105 Mill. \$

Hiervon sind aber von den Unternehmern der neuen Verbindungsbahn zu tragen rd. 58 „ \$

so daß für die Stadt verbleiben 47 Mill. \$
für eigene Aufbringung.

Diese immerhin beträchtlichen Kosten werden nach Turners Ansicht durch den Gewinn an Straßenverkehrsflächen aber mehr als aufgewogen.

Die Gesamtkosten der neuen Verbindungsbahnen ohne die Doppelstraße und unter Benützung vorhandener Straßen sind geschätzt auf 552 Mill. \$
die Kosten der Betriebsausrüstung auf 185 „ \$

zusammen auf 737 Mill. \$

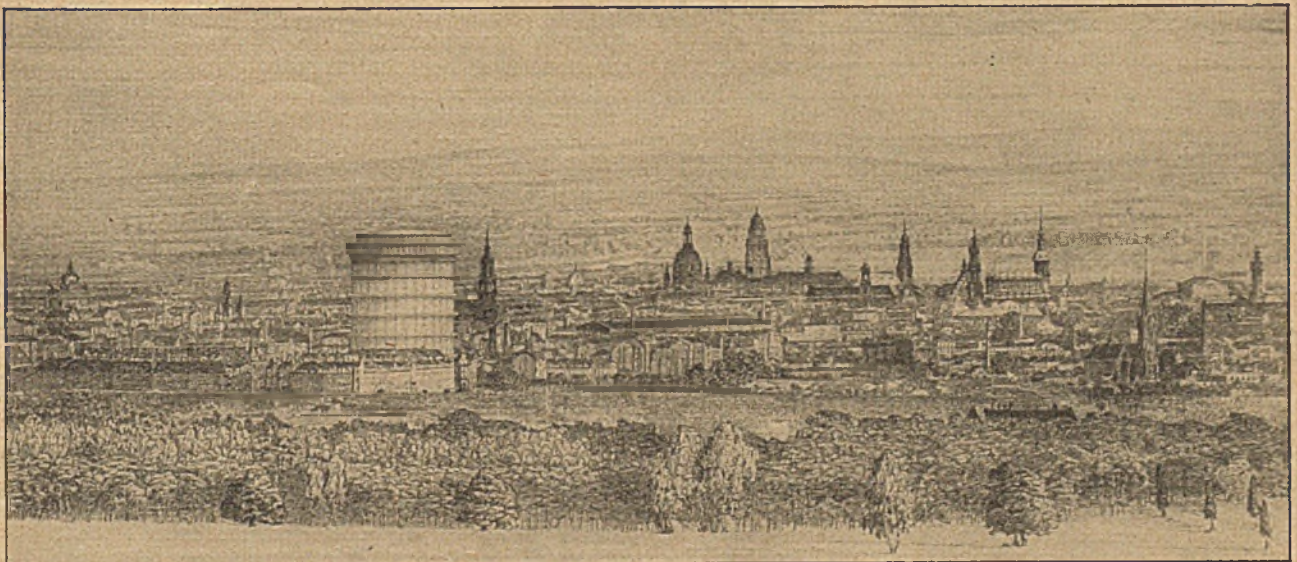


Abb. 7. Blick auf Dresden-Neustadt mit Entwurf zu einem Gasbehälter von Poelzig. Der Einfluß der Zeitverhältnisse auf die Gestaltung der städtischen Bebauungspläne. (Text a. f. S.)

Zum Vergleich wird angeführt, daß die Schnellbahnen (Hoch- und Untergrundbahn) in New York rd. 737 Mill. Dollar und nach heutigen Baukosten etwa 1,15 Milliarden Dollar gekostet haben.

Turner hält nun den gewöhnlichen Weg der langfristigen Anleihe zur Aufbringung der Kosten nicht für zweckmäßig, und er empfiehlt, die Kosten auf die Staaten New York und New Jersey, auf die Städte und Bahngesellschaften zu verteilen und das Geld durch Steuern und Beiträge in 8 Jahren einzubringen.

Er nimmt an, daß das neue Bahnsystem Eigentum der beiden Staaten New York und New Jersey

wird und daß es einer Betriebsgesellschaft vermietet wird. Um die auf die Eisenbahnen entfallenden Anteile der Baukosten und die Betriebsausrüstung, sowie die Betriebskosten zu decken, ist nach Schätzung Turners ein Einheitsfahrpreis von 10 cts. bei 400 000 Fahrgästen im Jahr ausreichend.

Man erkennt, daß es sich um technisch gesunde und großzügige Pläne zur Verbesserung des immer stärker und schneller anwachsenden Vorortverkehrs der wachsenden Weltstadt handelt und man wird dem Grundgedanken dieser Pläne, nämlich die Schaffung einer den Vorortverkehr über das Herz der Weltstadt verteilenden Verbindungseisenbahn anstelle einer Ausdehnung der städtischen Schnellbahnen in die Vororte zustimmen können. Aber man wird daran zweifeln müssen, daß es gelingen wird, die politische Schwierigkeit der Vereinigung der verschiedenen Staaten und Städte, der zahllosen sich bekämpfenden privaten Eisenbahngesellschaften in absehbarer Zeit zu überwinden, und trotz Steigerung der Baukosten und der Löhne auf fast das Doppelte der Vorkriegszeit die nötigen großen Geldmittel für die Elektrisierung der Dampfeisenbahnen, die Anlage neuer Zentralbahnhöfe und für das neue Bahnsystem aufzubringen.

Wie schwierig aus wirtschaftlichen und politischen Gründen heute die Förderung von Verkehrsplänen in den Vereinigten Staaten ist, sieht man an der Lage so mancher anderen Verkehrspläne.

Die Entwicklung der Schnellbahnen New Yorks ist seit Jahren fast zum Stillstand gekommen, weil das Festhalten an dem zu niedrigen 5-cents-Einheitsarif die wirtschaftliche Entwicklung der Verkehrsunternehmen hemmt und weil die Stadt New York sich durch Schaffung städteigener Bahnen von den privaten Bahngesellschaften wie auch von der staatlichen Verkehrsbehörde freizumachen wünscht. Die Stadt ist dabei in ihren Mitteln selbst außerordentlich beschränkt, und sie hat infolge des Krieges zahlreiche Aufgaben nachzuholen.

Der Absicht der Hafenbehörde, die Städte und Staaten New York und New Jersey zu gemeinsamem Vorgehen zwecks Weiterentwicklung des Eisenbahngüterverkehrs zu vereinigen und die Güterbahnen New Jerseys mit denen Brooklyns zu verbinden, stellt die Stadt New York ein anderes Projekt mit einem bereits in Angriff genommenen Tunnel unter den Narrows entgegen. (Wir kommen hierauf zurück.)

Der Verkehr zwischen New York und New Jersey wird zwar durch die im Bau befindlichen Wagentunnel verbessert, aber sie reichen nicht annähernd aus und Lindenthal kämpft seit langen Jahren und mit ungebrochener Energie für den Riesenplan einer Brücke über den Hudson für Eisenbahnen, Schnellbahnen und Straßenverkehr.

Angesichts dieser fast überwältigenden Fülle von Aufgaben, zu denen noch die Hafenerweiterungspläne kommen, und bei den angedeuteten wirtschaftlichen und politischen Schwierigkeiten kann man mit einer baldigen Verwirklichung der außerordentlich weitgehenden Turner'schen Vorschläge nicht rechnen.

Trotzdem sind aber die Gedanken und Vorschläge Turners von großem Wert zur Gewinnung klarer einheitlicher Richtlinien für die wohl erst allmählich mögliche Entwicklung des Vorortverkehrs in New York und Umgebung und sie sind auch für den deutschen Verkehrsengeieur wegen der klaren Erfassung und Auswertung der verkehrsstatistischen Grundlagen von hohem Interesse. —



Abb. 8. Beispiel der Erschließung eines Geländes mit unmäßig breiten Straßen nach älterem Bepbauungsplan.

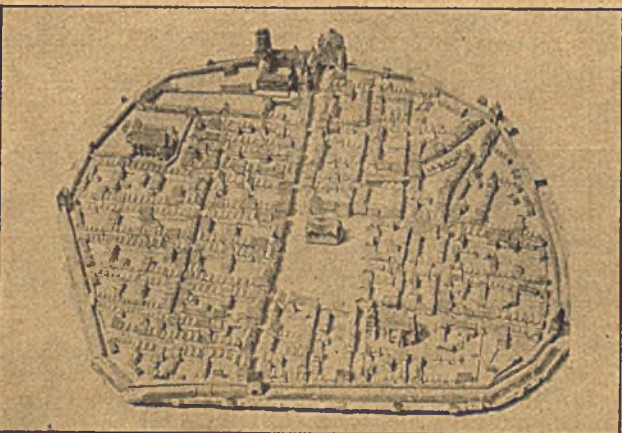


Abb. 9. Dresden-Altstadt im XV. Jahrhundert nach altem Modell.

Der Einfluß der Zeitverhältnisse auf die Gestaltung der städtischen Bepbauungspläne.

Von Stadtbaurat Paul Wolf, Dresden. (Fortsetzung aus No. 1.)



ie Grundlagen des deutschen Städtebaues der nächsten 30 Jahre, d. h. während der Dauer der Belastung durch den Friedensvertrag von Versailles, werden beherrscht sein durch die unter dem Druck der finanziellen Verhältnisse gebotene Sparsamkeit bis zum Äußersten. Natürlich dürfen wir keine falsche Sparsamkeit walten lassen; falsche Sparsamkeit wäre es, wenn wir die

zu schaffenden technischen Neuanlagen so ausführen würden, daß zwar augenblicklich in der Anlage eine Verbilligung, in der dauernden Unterhaltung jedoch eine ständige Verteuerung eintreten würde. Wir müssen daher heute in den Städten Alles von dem Gesichtspunkte aus betrachten, daß die Herstellungskosten verbilligt, aber auch die dauernd den Haushaltsplan der Stadt belastenden Unterhaltungskosten auf ein Mindestmaß eingeschränkt werden. Unsere Wohn-

straßen müssen wir so schmal anlegen, wie wir es verkehrstechnisch überhaupt verantworten können. Werfen wir einen Blick auf das riesenhafte Netz unserer heutigen städtischen Straßen, so können wir feststellen, daß fast allenthalben an den Straßenbreiten der Wohnstätten hätte gespart werden können. Diesen Luxus der unnötig breiten Wohnstraßen werden wir uns in den nächsten Jahrzehnten nicht mehr leisten können, denn sie erfordern nicht allein

daß bis heute erst die Millionenstadt Schnellbahnen aufzuweisen hat. Schnellbahnen werden nur dann die ihnen gestellten Aufgaben lösen und eine Verzinsung des Anlagekapitals erreichen können, wenn sie die Brennpunkte des täglichen Verkehrs berühren und also auf ein ständige und dauernd starke Benutzung rechnen können. Wo das letztere nicht der Fall ist, wird man, namentlich wenn es sich um kürzere Strecken handelt und auch noch besonders hohe

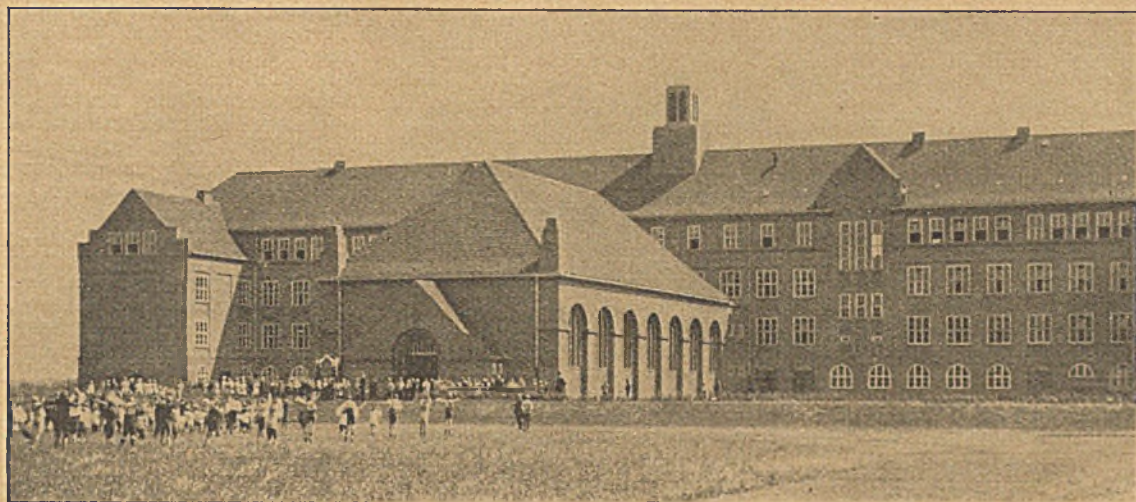


Abb. 10. Schule mit Spielwiese in Hannover-Kleefeld. (Die vor der Spielwiese gepl. Erweiterung fehlt noch).

höhere Herstellungskosten, sondern belasten auch den Stadtsäckel dauernd in heute nicht zu verantwortender Weise. Wo unnötig breite bestehende Wohnstraßen neu befestigt werden, sollte man nicht versäumen, sie auf das notwendige Maß einzuschränken und den überflüssigen Teil des Straßenquerprofils entweder den Vorgärten zuzuweisen oder durchgehende Rasenstreifen anzupflanzen. Abb. 8, hierneben, zeigt ein vornehmes Wohnviertel in Dresden, das nach einem im Jahre 1899. aufgestellten Bebauungsplan erschlossen wurde und in dem (dem damals allgemein üblichen System entsprechend) alle Wohnstraßen mindestens 20 m breit angelegt sind, während eine Breite von 10 m vollständig genügt hätte. Man hätte für das umränderte Gebiet rund 310 000 M. an Straßenbaukosten und dabei dauernd jährlich 6000 M. an Unterhaltungskosten sparen können.

Auch bei der Planung neuer Verkehrsanlagen werden wir uns in den nächsten Jahrzehnten auf das notwendige Maß beschränken, dabei aber alle Möglichkeiten für die Zukunft in vollem Maße vorbehalten müssen. Das gilt sowohl hinsichtlich der Wasserstraßen und Häfen, als auch der Gestaltung der Eisenbahnanlagen für den Personen- und Güterverkehr. In vielen Großstädten sind z. B. die Vorortverkehrsanlagen noch lange nicht genügend ausgenutzt.

Die Schnellbahnfrage bedarf in den Großstädten unter den heutigen Verhältnissen besonders sorgfältiger Erwägung. Bis jetzt gibt es überhaupt nur 8 Städte, die Schnellbahnen besitzen, 6 ausländische, deren Bevölkerungszahl zwischen 1 und 7 Millionen Einwohnern schwankt, und 2 deutsche: Berlin und Hamburg. Man kann also sagen,



Abb. 11. Kiosk mit Reklame-Aufbau in Dresden. Arch.: Paul Wolf, für den Kiosk unter Mitw. von Hirschmann.

Kosten für Durchbrüche, Tunnel usw. aufzuwenden sind, oder wenn starke ästhetische Bedenken in Frage kommen, von der Anlage besonderer Schnellbahnen absehen zugunsten einer schnellfahrenden, in eigenem Gleiskörper gebetteten Straßenbahn, die später gegebenenfalls in eine Schnellbahn umgewandelt werden kann.

Auf die Frage des Verkehrs sowie auch auf den Einfluß der Entwässerung der heutigen Gestaltung des Bebauungsplanes näher einzugehen, kann ich mir an dieser Stelle versagen.

Die Möglichkeit zu sparen ist dann weiterhin in besonderem Maß in den öffentlichen Grünanlagen der Städte gegeben. Nach meiner Meinung dürfen wir im Städtebau in den nächsten Jahrzehnten „dekoratives Grün“ nur noch in ganz besonderen Fällen neu beschaffen. Den ungewöhnlichen Luxus der mit Blumen bepflanzten Rasenstreifen, wie er sich vor dem Kriege besonders in den westlichen Berliner Vorortgebieten herausgebildet hatte, wird bei künftigen Straßen- und Platzanlagen eine Unmöglichkeit sein, wir werden uns vielmehr daran gewöhnen müssen, die Nutzgrünflächen — ich rechne hierzu sowohl die Kleingartenanlagen, als auch die Sport- und Spielplätze — mit den einfachsten sachlichsten Mitteln so zu gestalten oder zu beeinflussen, daß sie auch gleichzeitig dekoratives Grün, wenn auch in anderem Sinn als das seither üblich gewesen ist, darstellen.

Um so mehr aber müssen wir im volkswirtschaftlichen und volksgesundheitlichen Interesse der Spiel- und Sportplatzfrage erhöhte Aufmerksamkeit schenken. Eine erfreuliche Erscheinung in unserer vielbewegten Zeit bildet die Tatsache, daß mit Beendigung des Krieges die

Turn- und Sportbewegung einen ungewöhnlichen Aufschwung genommen hat. Die meisten Turn- und Sportvereine haben ihre Mitgliederzahl gegen die Zeit vor dem Kriege verdoppelt oder vervielfacht. Durch die unerhörten Kräfteverluste infolge des Krieges und die während desselben von seiten unserer Feinde betriebene Aushungerungspolitik Deutschlands einerseits und den Fortfall der all-

aber Spiel- und Sportplätze, in ausreichendem Maße zu schaffen. Die Leibesübungen treibenden Verbände Deutschlands haben nach dem Krieg der Reichsregierung und den Landesregierungen einen Entwurf für ein Spielplatzgesetz vorgelegt, in dem als Mindestforderung für den Kopf der Bevölkerung einer Stadt 3 qm Spielplatzfläche verlangt wurden. Für die Durchführung dieser Forderung

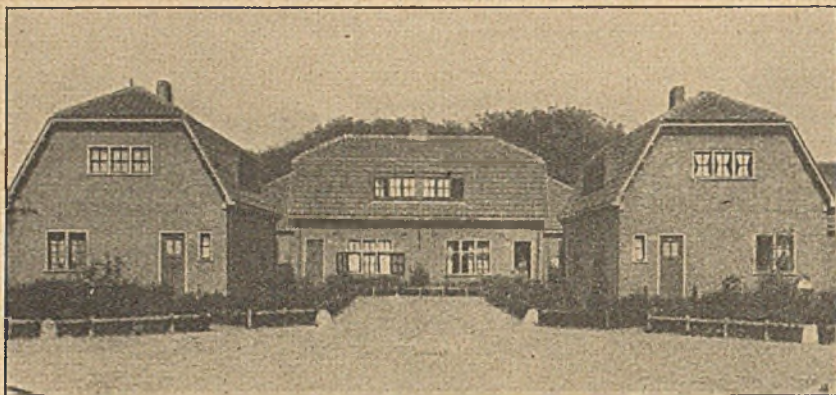


Abb. 1. Aus der Siedlung Ostzaan bei Amsterdam. Erbaut vom Gemeinde-Wohnungsamt.

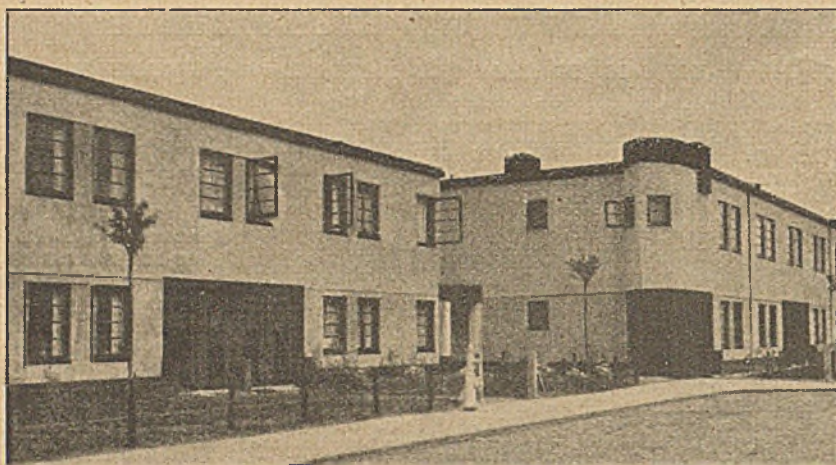


Abb. 2. Häuser in Watergraafsmeer. Arch. W. Greve.

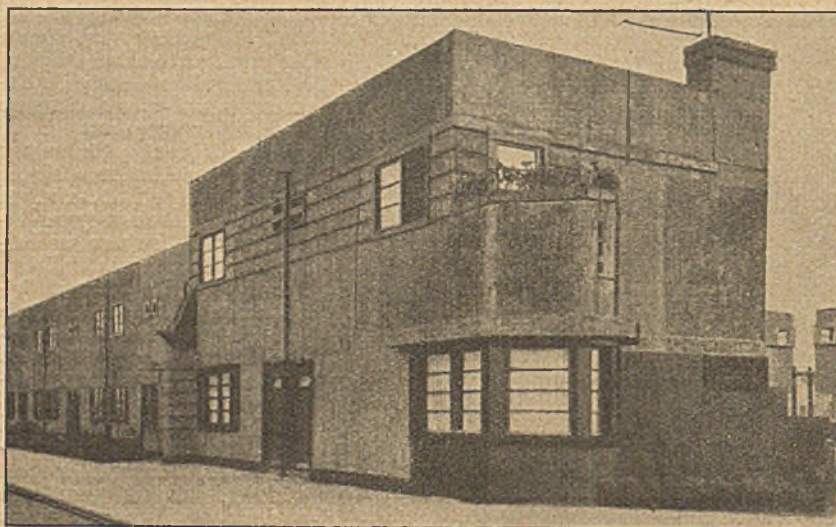


Abb. 3. Häuser in Watergraafsmeer, Amsterdam. Arch. D. Greiner. Vom internationalen Städtebau-Kongreß in Amsterdam.

gemeinen Wehrpflicht andererseits ist die Pflege der Leibesübungen im Interesse der Volksgesundheit und Wiedererstarkung unserer Rasse eine nationale Pflicht geworden. Da wir vorläufig wohl nur in seltenen Fällen in der Lage sein werden, neue Hallenschwimmbäder und Turnhallen zu bauen, so müssen wir in erster Linie unser Augenmerk darauf richten, Schwimmbäder unter freiem Himmel, verbunden mit Sonnenbädern und Sportluftbädern, vor allem

Erholungsparkanlagen und verbindende Grünstreifen, wie wir sie vor dem Kriege als richtig und erstrebenswert erkannt haben, werden wir in den nächsten Jahrzehnten schwerlich durchführen können; trotzdem müssen wir uns in unseren Bebauungsplänen in weitgehendem Maß die Möglichkeit zur Schaffung auch solcher Anlagen für die Zukunft vorbehalten und, wie bereits erwähnt, zweckmäßig diese Flächen für die nächsten Jahrzehnte als Kleingarten-Ländereien verwerten. (Abb. 1 und 2 in Nr. 1.)

Es erübrigt sich, heute die Notwendigkeit der Anlage von Kleingärten besonders zu begründen. Das Bedürfnis nach Kleingärten, das schon vor dem Kriege im Wachsen begriffen gewesen ist, im großen und ganzen aber doch einen nur verhältnismäßig kleinen Teil der Bevölkerung der Städte bewegte, ist zu einem wahren Hunger nach Gartenland gesteigert worden, der u. a. in der Errichtung besonderer städt. Kleingartenstädter Ausdruck gefunden hat. Und dieses Moment hat heute eine derartige Bedeutung für die Städte erlangt, daß es nach meiner Ansicht geeignet erscheint, einschneidende Umwandlungen in der Gestaltung der künftigen Stadtform zu bewirken. Der hohe Wert, der der gärtnerischen Bodenbearbeitung durch die Stadtbevölkerung in erzieherischer, gesundheitlicher und volkswirtschaftlicher Beziehung innewohnt, rechtfertigt durchaus diese Maßnahmen. Wie bei der Gestaltung der Spiel- und Sportplätze, so müssen wir auch für die Kleingärten künftig anstreben, das Land bebauungsplanmäßig als Freifläche auszuweisen, damit diese Gärten nicht bei fortschreitender Bebauung immer wieder eingezogen, der Schweiß und die Spargroschen der Kleingärtner umsonst aufgewandt und die Wege von den Wohnungen zu den Gärten verlängert werden.

In der Geschäftsstadt, der Altstadt, werden wir zwar in den nächsten Jahrzehnten große Sanierungen wohl kaum finanzieren können. Das darf uns aber keineswegs abhalten, unseren Blick auch in dieser Hinsicht in weitere Ferne zu richten und schon heute in vorausschauender Weise zu versuchen, Altstadt-Verbesserungen planmäßig zu lösen, überhaupt die innere Stadterweiterung in die Aufgaben unserer Gesamtpläne einzubeziehen. Die ungesunden und unwürdigen Zustände in den Altstädten liegen nicht zuletzt

in den verbauten ungesunden Hofanlagen. Wenn wir mittelalterliche Stadtpläne betrachten (Abb. 9, S. 10), so können wir in vielen Fällen feststellen, daß die Höfe damals durchaus nicht diese ungesunden Formen zeigten, wie sie sich heute darstellen; die schlechten Hofverbauungen der Altstädte sind vielmehr vorwiegend eine Errungenschaft des 19. Jahrhunderts. Es sollte daher unser Bestreben sein, im Laufe einer längeren Entwicklungsperiode da, wo vorläufig und noch auf länger hinaus mit der Beibehaltung altstädtischer Wohnblöcke zu rechnen ist, die Hofräume nach und nach wieder von diesen neueren Zutaten zu befreien, um Licht und Luft von den Hofseiten aus nach den Altstadt-Wohnungen zu führen. Das würde allerdings bedingen, daß ganze Baublöcke und Altstadt-Viertel durch gemeinnützige Genossenschaften oder am besten durch die Stadt selbst aufgekauft und verwaltet würden. Ich möchte hier darauf hinweisen, daß z. B. die Stadt Liverpool in den letzten 10 Jahren vor dem Krieg ihre sog. „slums“ mit beträchtlichen Kosten beseitigt bzw. saniert und dort vorwiegend Gelegenheitsarbeiter für den benachbarten Hafen angesiedelt hat. Für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Altstadt-Gebieten wird es nicht immer möglich sein, Straßendurchbrüche bis zum Mittelpunkt der Altstadt herbeizuführen, in manchen Fällen wird es sich vielmehr empfehlen, die Lösung durch Umgehungsstraßen zu bewerkstelligen.

In Verbindung mit der Altstadt-Frage muß ich hier wenigstens erwähnen die Frage der Errichtung von Hochhäusern. Es scheint heute nachgerade zum guten Ton zu gehören, daß in jeder größeren Stadt ein oder mehrere Hochhaus-Pläne aufzutauchen. Wenn auch bislang in Deutschland von einer Verwirklichung der zahlreichen Hochhaus-Pläne wenig zu verspüren ist, so ist es doch freudig zu begrüßen, daß wir Deutsche nach dem Krieg mit der uns eigenen Gründlichkeit das Problem des Hochhauses erfaßt und gefördert haben und sich dieses Problem vor allem auch in städtebaukünstlerischer Hinsicht einer Reife nähert, wie sie dem Amerikaner bislang versagt geblieben ist. In diesem Zusammenhang in diesem Kreis das Problem des Hochhauses weiter zu erörtern, erübrigt sich schon deshalb, weil wir auf der Nürnberger Tagung 1921 diesen Gegenstand bereits besonders erörtert haben. Für das Gesamtproblem der Stadtform interessiert uns aber auch das Hochhaus, und ich möchte hier der Meinung Ausdruck geben, daß es durchaus keine Utopie ist, wenn wir Städtebauer uns schon heute den künftigen Zustand der Altstädte vergegenwärtigen, wie er einmal eintreten wird, wenn an Stelle der jetzigen überlieferten Zeugen früherer Jahrhunderte in der City völlig neuartige Gebilde entstehen werden, die sich als einheitliche, groß angelegte Bank- und Geschäftshaus-Viertel darstellen und deren stark betonte Dominanten dann die an einzelnen besonders markanten Punkten sich erhebenden Hochhäuser einst bilden werden.

Bei der Erörterung der Geschäftsstadt muß ich ganz kurz auch das Problem der Reklame streifen, das heute durch das Streben nach Wiederaufbau des Wirtschaftslebens ganz besondere Bedeutung erlangt hat. Die Reklame tritt heute im Bilde der Städte chaotisch auf. Aber wie es auf anderen Teilgebieten des Städtebaues möglich gewesen ist, an Stelle des Chaos Ordnung und Disziplin zu schaffen, so muß und wird es auch gelingen, die Reklame in geordnete Bahnen zu lenken. Dabei dürfen

wir aber nicht lediglich negieren, sondern wir müssen die Kraft zu neuer schöpferischer Gestaltung auch auf diesen Gebieten finden und neue Wege beschreiten. Die Reklame in ihrer bunten, vielgestaltigen Erscheinung ist in hohem Maße geeignet, dem Straßenbilde, insbesondere dem Bilde

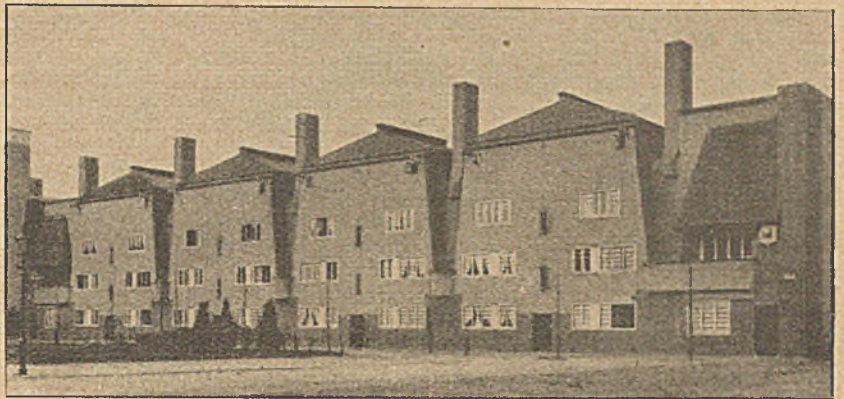


Abb. 4. Häuserreihe in Amsterdam-Zuid, Arch. M. de Klerk †.



Abb. 5. Häusergruppe am Amstelveenscheweg, Arch. van Epen.



Abb. 6. Häusergruppe in der Schalksburgerstraat, Arch. J. Gratama.
Häusergruppen aus Amsterdam.
Vom Internationalen Städtebau-Kongreß in Amsterdam.

der Großstadt, eine interessante charakteristische Note zu geben. Ich erinnere hierbei an die Reklame an den Messehäusern in Leipzig während der Messezeit und verweise besonders auf Wien, wo nach dem Kriege in den Verkehrs- und Geschäftsstraßen, insbesondere im inneren Altstadtkern, eine bunte Fülle verschiedenartigster Reklamen entstanden ist, die — obschon sie in den Einzelformen solten befrie-

digend gelöst und noch weniger in ihrer Gesamterscheinung diszipliniert ist — dennoch in ihrer Gesamtwirkung dem Wiener Straßenbild zur Zeit eine ganz besondere Note, namentlich nach Eintritt der Dunkelheit verleiht, wenn die buntenfarbigen Lichtreklamen in Wirkung treten: Vermag die Reklame aber dem Stadtbild schon in solch ungelösten Formen eine gewisse Note zu geben, so wird dies noch in viel höherem Maße der Fall sein, wenn es uns gelingt, durch befriedigende künstlerische Gestaltung der Reklame im einzelnen und durch Schaffung disziplinierter Gesamterscheinungsformen die Reklame in gesetzmäßige Bahnen zu lenken, sei es durch rhythmische Gestaltung im Gesamtbilde der Straßen, sei es durch Konzentration der Reklame an einzelnen verkehrsreichen Punkten der Stadt in neuartigen Gebilden (Abb. 11, S. 11). Die Reklame ist letzten Endes ein Ausdruck der Kraft von Handel und Industrie, sie sollte nicht grundsätzlich bekämpft werden, sondern wir müssen versuchen, sie einer reifen Lösung zuzuführen.* Es erscheint mir durchaus möglich, und ich habe dies in meiner früheren Tätigkeit in Hannover auch planmäßig durchzuführen begonnen, daß die Reklame im Rahmen einer künstlerischen Gestaltung zu einer nicht unerheblichen Einnahmequelle für eine Stadt werden kann. Allerdings bestehen in dieser Hinsicht (wie z. B. bei uns in Dresden) noch erhebliche Vorurteile, die nach meiner Meinung aber sicher bei fortschreitender Großstadtentwicklung allmählich einer anderen Auffassung Platz machen werden.

Bei der Anlage der Industrie-Viertel müssen wir uns vergegenwärtigen, daß fast in allen Städten die in den Jahrzehnten vor dem Kriege entstandenen industriellen Werke zu einem großen Teil ungünstig vor allem zu den Wohnvierteln liegen, namentlich deshalb, weil sie häufig auf der, der vorherrschenden Windrichtung einer Stadt zugekehrten Seite sich befinden und so Rauch und Ruß der Fabriken die Wohnviertel belästigen. Die schweren gesundheitlichen Schäden, die in den letzten Jahrzehnten beim Bau der Städte dadurch verursacht wurden, daß man

die Industrieviertel häufig auf der Frischluftseite der Stadt anlegte, liegen auf der Hand. Betrachten wir z. B. von einem Turme aus das Bild einer Stadt, so gewahren wir, wie die dicke Rauchsäulen sich von solchen im Westen angelegten Industriequartieren nach der Stadt zu wälzen. Da in Deutschland die Westwinde vorherrschen, so gehört die Industrie eben nach der Ostseite. Vor dem Krieg konnten wir wohl mit der Möglichkeit einer Verlegung solcher industriellen Werke rechnen und zahlreiche Fabriken in den Städten hatten sich bereits zu diesem Zweck Gelände in anderer Lage der Stadt erworben, wo ihnen Gleis- und Wasseranschluß geboten wurde. Indessen ist heute unter den veränderten Verhältnissen mit einer völligen Verlegung eines industriellen Werkes kaum zu rechnen. In fast allen Fällen ist es vielmehr eine Lebensfrage für die Fabrik, daß ihr im Anschluß an ihre bestehenden Gebäude-Anlagen eine angemessene Erweiterungsmöglichkeit geschaffen wird, umso mehr, als auch viele Industrien bereits entsprechende Gelände erworben haben. Dagegen werden wir das Entstehen neuer Betriebe auf der der vorherrschenden Windrichtung zugekehrten Seite der Stadt unter allen Umständen verhindern müssen, was am besten dadurch geschehen kann, daß durch günstigere Gestaltung der Ansiedlungs- und Ausnutzungsmöglichkeiten den Werken ein starker Anreiz geboten wird, sich in den neu festzusetzenden Industrie-Vierteln anzusiedeln. Diese neuen Industriegelände müssen daher unter sorgfältiger Prüfung der Eisenbahnanschluß-Verhältnisse und gegebenenfalls auch der Möglichkeit des Hafenschlusses ausgewählt werden.

In Städten mit bedeutsamer, alter, künstlerischer Kultur, werden wir außerdem die Einfügung, namentlich hoher Industriebauten in das Stadtbild, sorgfältig prüfen müssen. Abb. 17, S. 9, zeigt eine solche Untersuchung, die mein Amtsvorgänger Poelzig darüber angestellt hat, wie der von ihm entworfene riesige Gasbehälter von 150 000 cbm Inhalt in Dresden-Neustadt sich dem gesamten Stadtbild einfügt. (Schluß folgt.)

Vom internationalen Städtebau-Kongreß in Amsterdam 1924.

Vom Geh. Oberbaurat Dr.-Ing. e. h. J. Stüb ben in Münster i. W. (Fortsetzung aus No. 1.)



ie Verkehrsverhältnisse in New-York sind, trotz aller Anstrengungen, unbefriedigend. Namentlich die Wolkenkratzer bilden in Verbindung mit der ungeheuren Zunahme der Kraftwagen die Ursache der ungelösten Verkehrsüberhäufung in der City. Stärkere Einschränkungen der Gebäudehöhen und neuartige Verkehrsstraßen sind eine Notwendigkeit. Nur Dezentralisation kann dauernd helfen; sie muß vorbereitet werden durch solche Planungen für das unerschlossene Gebiet, die der Wiederholung der bisherigen Übelstände und Zusammenballungen vorbeugen. Die Industrie, deren Entwicklung dadurch beleuchtet wird, daß in dem Jahrzehnt von 1910 bis 1920 die Zahl der Fabriken im New Yorker Gebiet von 19 000 auf 57 000 angestiegen ist, beginnt die überfüllten Stadtteile zu verlassen: ein Vorgang, der begünstigt zu werden verdient. Hierfür ist die Aufschließung der New Jersey Wiesen als eines neuen Industriegebietes von großer Wichtigkeit. Die örtlichen und wirtschaftlichen Unterlagen, einschließlich Feststellung der Bodenwerte, für die Bestimmung neuer Trabantenstädte mit Wohn- und Industrievierteln, sowie für Schulanstalten und Erholungsanlagen sind inzwischen fertiggestellt. Während man in Deutschland in der Freiflächen-Forderung bisher nicht über etwa 17 v. H. der bebauten Stadtfläche hinausgegangen ist, verlangt man jetzt in Amerika für 150 Einwohner (auf 1 ha Stadtboden) 4000 qm Freiflächen oder 40 v. H. Für jede Million Bewohner hat man ferner etwa 350 qkm Wasserbeschaffungsgebiet als notwendig berechnet.

Die Abteilung für Rechtsfragen leitet F. B. Williams; es handelt sich besonders um Gesetzesvorschläge für die rechtzeitige und leichtere Beschaffung der Freiflächen, für die wirksame Festsetzung der Benutzungszonen und für die Bildung zweckmäßiger Siedlungsverbände.

Auch für die Ausarbeitung verbessernder Eingriffe in das Bau- und Straßenwesen Manhattans hat sich eine freiwillige Gruppe von sechs erfahrenen Architekten gebildet, deren Arbeit Erfolg verspricht.

In der Schlußsitzung des Kongresses fand die Besprechung über Parke und Erholungsflächen statt, wofür die Arbeiten von Greber und Cleynert,

mehr aber die ausgezeichneten Vorberichte von Schumacher und Hubbard als Unterlage dienten. Über den Inhalt berichtete kurz Frau Hubbard. Ein Adernetz von Grünzügen soll nach Schumacher alle öffentlichen Grünräume in der Stadt und ihrer Umgebung verbinden. Sportanlagen, Spielplätze, Parke, sodann Pachtgärten für die Gartenlosen, Acker- und Gemüseland am Stadtrand sind für die Bewohner ein Bedürfnis und zugleich für die Verwirklichung des Gedankens der Trabantenstädte von größter Wichtigkeit. Hubbard unterscheidet die „Reservation“, einen im öffentlichen Eigentum stehenden ländlichen Besitz, oft im Zusammenhang mit Wald und Wasserversorgung, in Zukunft bestimmt für Erholungszwecke und dauernde Landnutzung; ferner ländliche und städtische Parkanlagen, Bezirkssportplätze für Erwachsene, Spielplätze für die Schuljugend und Kinderspielplätze, sodann aber das Netz der „Parkwege“, das möglichst alle Erholungsanstalten und Grünflächen untereinander und besonders den Stadtkern mit der ländlichen Umgebung verbindet. Es braucht kaum erwähnt zu werden, daß die Besprechung eine in allen Teilen zustimmende war, wenn auch manchmal die Äußerungen es an sachlichem Ernst und Gehalt fehlen ließen: eine Erscheinung, die aus dem Umstande erklärlich ist, daß die Anwesenden doch nur zum Teil als Städtebauer im eigentlichen Sinne anzusprechen waren.

Die wichtigen Abhandlungen von Sentenac über Abwässerbeseitigung und von Verwilghen betreffend die Fürsorge für Straßen und Schnellverkehrsmittel aller Art in den der Überlandplanung bedürftigen Bezirken sind leider nicht zur Besprechung gelangt. Im ganzen aber herrschte eine erfreuliche Übereinstimmung. Es bewährte sich die Beschränkung der ganzen Tagung auf die grundsätzliche Frage der Großstadterweiterung und Überlandplanung, oder, um ein treffendes Wort des Österreicher Theodor Bach zu verwenden, auf die Frage der „Großstadtewende“).

Auch die mit dem Kongreß verbundene Ausstellung von Plänen, die nachstehend besonders besprochen werden soll, war dieser Beschränkung unterzogen. Ein dritter Artikel sei einigen der besichtigten holländischen Neusiedelungen gewidmet.

Den Schluß dieses Berichtsabschnittes möge eine kurze Mitteilung über die Satzungen der Internationalen Vereinigung für Städtebau,

* Auf Vorschlag des Verfassers hat die Sächsische Arbeitsgemeinschaft der Freien deutschen Akademie des Städtebaues Richtlinien ausgearbeitet, über die Gestaltung der Reklame im Bilde der Städte, Dörfer und Landschaften“.

5) Vergl. Deutsche Bauzeitung 1924, Hauptblatt, No. 58—59.

Überlandplanung und Siedlungswesen (International Federation for town and country planning and garden cities) bilden. Der Sitz der Vereinigung ist London. Die Leitung liegt in den Händen des Vorsitzenden und seiner Stellvertreter, eines Beirats und eines Arbeitsausschusses. Mitglieder können sein Vereine in den verschiedenen Ländern, Behörden und andere Körperschaften sowie Einzelpersonen, letztere gegen einen Jahresbeitrag von 1 £. Der Beirat besteht aus Vertretern der Körperschaften und Behörden und aus zwölf von der Generalversammlung zu wählenden Mitgliedern. Er ernennt den

deren alsbaldige befriedigende Regelung allem Anschein nach in Bälde bevorsteht.

So liegt bei den Städtebaukongressen die Sache anders als bei den „internationalen Architektenkongressen“, von denen Deutsche, Österreicher, Russen und Türken als „baukunstfeindlich“ ausgeschlossen sind; sie werden sich dort hoffentlich nicht aufdrängen. —

2. Die Ausstellung.

In der im Amsterdamer Stadtmuseum veranstalteten Ausstellung von Plänen waren außer Deutschland in alphabetischer Reihenfolge beteiligt: Belgien, Dänemark, Eng-

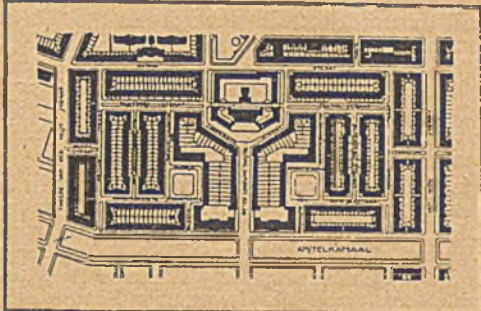


Abb. 7. Aus der Städterweiterung A-Süd. Dreigeschossiger Hochbau.

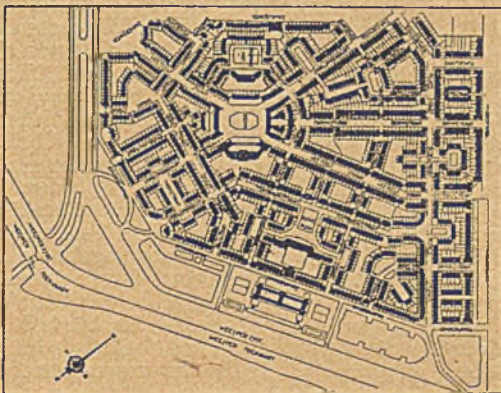


Abb. 9. Siedlung Watergraafsmeer. 900 Betonwohnungen.

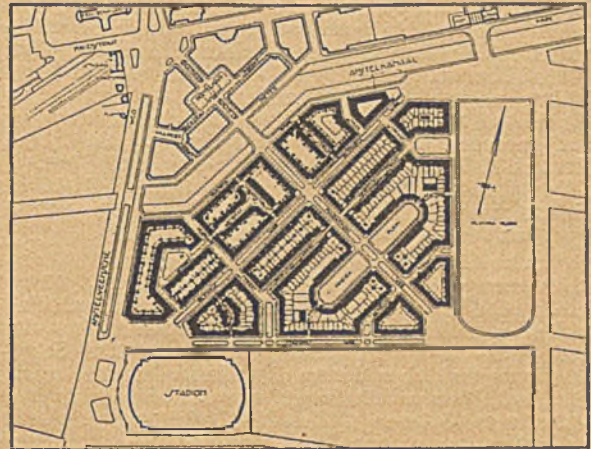
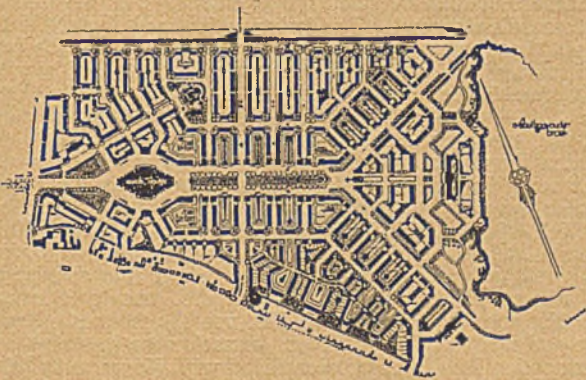


Abb. 8. Stadtteil am Stadion. Dreigeschossiger Hochbau.



Abb. 10. Siedlung Buiksloterham. 1397 Wohnungen.

Abb. 11 (links). Siedlung Nieuwendam. 1000 Wohnungen.

Städterweiterungs- und Siedlungspläne in Amsterdam.

Aus: „Amsterdam Stads-ontwikking Volkshuisvesting“. Veröff. der Gemeinde 1924.

Arbeitsausschuß²⁾, den Schatzmeister und Schriftführer. Ein internationaler Kongreß soll zukünftig in Zwischenzeiten von nicht weniger als zwei Jahren stattfinden. Die Verhandlungssprachen sind englisch, deutsch und französisch; außerdem ist die Sprache des Versammlungsortes zugelassen, wenn diese eine andere ist. — Das Vorherrschen des englischen Einflusses erklärt sich daraus, daß die erste Versammlung während des Krieges in London stattgefunden hat und von der englischen Gartenstadt-Gesellschaft angeregt worden war. Die Zuziehung Deutscher und Österreicher geschah zum ersten Male im vorigen Jahre in Gothenburg; Franzosen und Belgier nahmen damals zwar an der Ausstellung, nicht aber an der Versammlung Teil. Den maßgebenden englischen Männern, wie Howard, Unwin, Purdom, Champman, liegt augenscheinlich jede deutsche Feindschaft fern. Daß den deutschen und österreichischen Teilnehmern der volle, ihnen billigerweise zustehende Einfluß gewährt wird, ist eine Frage,

land, Frankreich, Holland, die Tschechoslowakei und die Vereinigten Staaten. Zuerst möge über die Vorfürhungen der außerdeutschen Länder, dann über diejenige aus Deutschland hier berichtet werden.

Belgiens Ausstellung beschränkte sich auf eine Sammlung von Plänen aus Antwerpen, betreffend die älteren Parkanlagen und die neueren im Städterweiterungsgebiete geschaffenen Parke, sowie auf die vom Verfasser dieser Zeilen seinerzeit entworfene, stellenweise abgeänderte Umwandlung der bisherigen Stadtumwallung teils in Baublöcke teils in ausgedehnte Wasser- und Grünflächen³⁾.

Aus Dänemark waren vortreffliche Pläne der Stadt Kopenhagen und ihrer weiteren Umgebung ausgestellt, die Überlandplanung neuer Verkehrsstraßen sowie die bestehenden und in Aussicht genommenen Grünflächen veranschaulichend, letztere in amerikanischer Art durch ein System von Parkwegen miteinander verbunden.

²⁾ Die bisherige Zusammensetzung siehe in der Fußnote zu S. 8 in Nr. 1.

³⁾ Vgl. Jahrg. 1915 des Zentralbl. d. Bauv. No. 20. —

England und Wales waren in vorzüglicher Weise vertreten durch eine große Zahl von Plänen, die zunächst eine Übersicht darboten über die gesamten Landbezirke, mit deren Entwurfbeurteilung die gegenwärtig bestehenden 26 sogenannten Joint-Committees befaßt sind, sodann die von sechs derartigen Vereinigungen zur Zeit vorliegenden Entwürfe und von acht anderen die bisherigen Vorarbeiten veranschaulichten. Die fertigen Entwürfe bezogen sich auf die geplanten Verkehrsstraßen, Industriegelände, Wohnsiedelungen, Erholungs- und Landwirtschaftsflächen der Bezirke Doncaster (von Abercrombie und Johnson), Mansfield (von W. Thompson) und Rotherham (von W. R. Davidge), die ausgedehnten Planarbeiten und Vorschläge für West-Middlesex sowie auf die in Aussicht genommenen Straßennetze der Bezirke South Tees-Side und Groß-London. Umfangreiche Planunterlagen und Statistiken zeigten die vorbereitenden Untersuchungen für die Planung der Umgebung von Manchester und der Industriegegenden Dee-Side, Nordost-Surrey, West- und Ost-Kent, Süd-Wales, nördliches Tyne-Ufer und Themse-Tal. Das Ganze lieferte ein außerordentlich vielseitiges und lehrreiches Bild dieser freiwilligen und anscheinend erfolgreichen Gemeinsamkeitsbestrebungen.

Frankreich brachte ebensowenig wie Belgien Darstellungen von der Wiederherstellung kriegszerstörter Gebiete. Die Vorführungen beschränkten sich auf eine wertvolle Sammlung von Übersichtsplänen über die Wasser-, Gas- und Elektrizitäts-Versorgung des Seine-Departements und über dessen Bevölkerungsdichte, sowie der Straßenbahnen nebst einem Diagramm der Fahrzeiten nach den verschiedenen Teilen des Departements. Dazu kamen zahlreiche schöne Zeichnungen von historischen Parkanlagen in Paris, Versailles und Nancy und außerdem von modernen Parks und Gartenplätzen der französischen Hauptstadt.

Besonders reichhaltig war, wie zu erwarten stand, die Ausstellung aus Holland selbst. Sie bestand aus den Lageplänen von 18 Städten, veranschaulicht durch viele Photographien und schöne Fliegeraufnahmen, ferner aus einer bemerkenswerten Sammlung photographischer Bilder der dem Naturschutz unterworfenen Teile von Stadtumgebungen und ehemaligen Befestigungsanlagen, aus Entwürfen neuer Stadtparke in Amsterdame, im Haag (Verf. Westbroek), in Rotterdam („Kralingsche Plas“ von Granpré, Verhagen und Klynen), Renkum und Apeldoorn (Verf. van Nes), z. T. unter Benutzung und Schonung alter Naturschönheiten, endlich aus den vorbereitenden Studien für Überlandplanungen („Gewestelijke Plannen“), in den Bezirken von Amsterdam, Haag, Rotterdam und Utrecht. Bevölkerungsstatistiken, topographische Aufnahmen, behaute Stadtteile, ausgeführte und geplante Neusiedlungen, Fahrzeitdiagramme und Flugbilder sind die wesentlichen Bestandteile dieser ausgedehnten Studienblätter.

Die Tschechoslowakei war vertreten durch Darstellung von Naturschutzbezirken sowie durch Grünflächenpläne für Prag und Brünn.

Die Ausstellung der Vereinigten Staaten bestand aus Planaufnahmen und Entwürfen zu Grünflächen und Wohnvierteln in Minneapolis, Kansas City und Palos Verdes, einem vorläufigen Überland-Entwurf für die Umgebung von Buffalo und das Niagara-Ufer, dann aber sehr wertvollen Plänen von Milwaukee, Philadelphia, Boston und New York. Von Milwaukee war namentlich ein schöner Gesamtentwurf zu sehen, der das Grünflächensystem (mit verbindenden und die Stadt umkreisenden Parkwegen von zusammen 125 km Länge) und neugeplante Wohn- und Industrieviertel darstellt; von Philadelphia die schon früher bekannt gewordenen Verbesserungen des Straßennetzes und zahlreiche Pläne betreffend den großartigen „Fairmount Parkway“; aus Boston das gleichfalls nicht unbekannt gebliebene, vorbildlich wirkende „Recreation System“ sowie Vorschläge für die Anlage neuer Radialstraßen und für

Vermischtes.

Die zukünftige städtebauliche Entwicklung der Stadt Hagen i. W. Die städtischen Körperschaften in Hagen i. W. haben nach den Mitteilungen der Tagespresse neue Baufluchtlinienpläne für das dortige Stadtgebiet genehmigt, die auf die weitere städtebauliche Entwicklung dieses Gemeinwesens von starkem Einfluß sein werden. Um dem rasch steigenden Verkehr Rechnung zu tragen, werden im Innern der Stadt neue Straßenzüge und neue Plätze geschaffen. Dem Wochenmarkt wird eine neue Stätte zugewiesen, und eine noch fehlende Markthalle soll erstehen. Für wichtige Verkehrssecken werden Hochhäuser vorgesehen. Die Pläne wollen ferner Diagonalstraßen schaffen, die in Hagen, wo sich die Straßen fast alle rechtwinklig schneiden, nahezu fehlen. Sie sind als Verkehrsbänder gedacht zur Erzielung

die Vereinigung bestehender Verkehrswege zu einem Ringstraßenzuge; aus New York endlich neben einer Reihe statistischer Vorführungen über Bevölkerung, Wohndichtigkeit, Verhältnis zwischen Einwohnerzahl und Grünflächen, Fahrzeiten und Fahrpreisen, neue Zonenpläne für die Umgestaltung, eine die Überfüllung der City veranschaulichende Darstellung des Theaterviertels von Manhattan unter Angabe der Zahl der Sitzplätze, ferner aber höchst ausziehende Vorschläge für die Lösung der bedrohlichen Schwierigkeiten des Straßenverkehrs: ausgekragte Balkenwege und obere Laubengänge (portici) für Fußgänger, Kreuzungsbrücken für die Querrichtung, zweigeschossige Untergrundstraßen. Das ganze gewaltige Bild der Neunmillionenstadt entrollt sich vor unseren Blicken. — Diese Ausstellung Amerikas war von so packender Wirkung, daß sie den Betrachter mit einer Art von Sehnsucht erfüllte, bei Gelegenheit des demnächstigen, in New York stattfindenden Kongresses das Wohn-, Verkehrs- und Bauwesen der Neuen Welt aus eigener Anschauung auch noch einmal kennen zu lernen.

Aber auch die Beteiligung Deutschlands war in hohem Grade sehenswert. Gustav Langen (Berlin) hatte den wohldurchdachten Idealplan eines Industrieplatzes mit ländlicher, zum Teil ebenfalls gewerblicher Umgebung vorgeführt. Die Städte Kiel, Hamburg, Essen, Düsseldorf und Köln waren durch eine Fülle lehrreicher Pläne und Planstudien ihrer Erweiterungsbestrebungen und ihrer Grünpolitik vertreten, und zuletzt, keineswegs zumindest, fesselte die reichhaltige Ausstellung des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk, die wiederholt von dessen Direktor R. Schmidt erläutert wurde, in starker Weise die Aufmerksamkeit der Besucher. Von Kiel war die Darstellung der Bau- und Nutzungszonen nebst den geplanten Freiflächen und dem „Kulturgürtel“ (nach Entwürfen L. Migge's) zu sehen, von Hamburg waren es die Entwürfe zum neuen Stadtpark und zur Schiffbarmachung der oberen Alster und deren Uferbebauung, von Düsseldorf der weitblickende Muesmann'sche Plan zur Festlegung ausgedehnter Freiflächen in der Stadtumgebung verbunden mit dem Ausbau der Nachbarorte in Gestalt von Trabantenstädten. Essens umfangreiche Plansammlung war geschichtlicher, statistischer und baulicher Art und gab eingehende Auskunft über die Zoneneinteilung nebst den Flächen für Industrie und Landwirtschaft. Ähnliches gilt für Köln, von wo besonders die Schumacher'schen Entwürfe für die baulichen und Grünanlagen auf dem Gelände des bisherigen Festungsrayons und die Nutzungszonen des Außengebietes mit Beifall betrachtet wurden. In ausgezeichnete Weise hatte schließlich der Ruhr-Siedlungsverband seine bahnbrechenden Arbeiten durch eine große Zahl von Plänen und Statistiken veranschaulicht. Die geplanten Industrie- und Wohngelände, die Erholungsanlagen, die dauernden Landwirtschafts- und Waldflächen, die Ergänzung des Netzes der Verkehrsstraßen, die zur Freihaltung für zukünftige Bahnen aller Art bestimmten „Verkehrsbänder“ des über 125 km Länge sich erstreckenden, 3840 qkm großen Verbandsgebietes waren in ausdrucksvollen, umfangreichen Planentwürfen dargestellt; sie wurden durch das gesprochene Wort des Verfassers auf wirksame Art erläutert und dem Verständnis auch der minder vorbereiteten Besucher nahegebracht. Der erfreulich tiefe Eindruck, den diese tatkräftigen Maßnahmen auf die Ausländer machten, war ein Zeichen dafür, daß nicht zahme Unterwürfigkeit, sondern nur aufrechtes Selbstbewußtsein imstande ist, uns die erneute Achtung der Nationen zu erwerben. Ein von Rachedurst, Raubgier und Machtdünkel erfüllter, dennoch aber in Angst vor kommenden Dingen zitternder Feind wird die vermeintliche Beute freiwillig nicht aus den Krallen lassen; die deutsche Faust wird zu geeigneter Zeit nachhelfen müssen. Bis dahin aber sei es Deutschlands Wahrspruch: Luctor et emergo, post tenebras spero lucem. — (Schluß folgt.)

einer bessern und kürzern Verbindung der Vororte mit der Innenstadt. Das Theater soll einen kleinen Vorplatz erhalten, und der Rathausvorplatz soll erweitert werden. Der Stadthalle gegenüber erhalten Finanz- und Zollamt für ihren Neubau einen Bauplatz, der den großen Platz vor der Stadthalle, die „Springe“, würdig abschließen wird. —

Inhalt: Das Vorort-Verkehrsproblem von New York und Umgebung. (Schluß). — Der Einfluß der Zeitverhältnisse auf die Gestaltung der städtischen Bebauungspläne. (Fortsetzung). — Vom internationalen Städtebau-Kongreß in Amsterdam 1924. (Fortsetzung). — Vermischtes. —

Vorlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H. in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Fritz Eiselen in Berlin.
Druck: W. Büxenstein, Berlin SW 48.