

STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN, VERKEHRSWESEN U. VERSORGUNGS-ANLAGEN

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

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

Verbesserung des Güterverkehrs im Hafengebiet von Newyork.

Mitgeteilt von Oberbaudirektor G. Leo, Hamburg.



Die gewaltigen Wasserflächen der oberen Bucht von Newyork und des bis etwa 2 km breiten Hudsonflusses bilden bekanntlich einen ausgezeichneten Hafen und damit die Grundlage für das wirtschaftliche Gedeihen und Wachsen des Hafens und Newyorks mit umliegenden Städten. Sie stellen aber zugleich ein

schwer zu überwindendes Hemmnis dar für die Entwicklung des landfesten Personen- und Güterverkehrs zwischen den durch die Wasserflächen getrennten Gebietsteilen des Staats und der Stadt Newyork (Manhattan, Brooklyn, Richmond) und des Staates (Newjersey mit den Städten Jersey, Hoboken, Newark am westlichen Ufer des Hudson. (S. Plan Abb. 2, S. 26.)

Nur die Newyorker Zentralbahn dringt wie mit ihrem Personenverkehr (Groß. Zentralbahnhof) so auch mit dem Güterverkehr von den Neuengland-Staaten vom Norden her in Manhattan, das Stadtherz, ein.

Die gleichfalls von Norden kommende New Haven u. Hartford Bahn endigt bereits nördlich des Harlemflusses an seiner Einmündung in den Ostfluß mit dem Endgüterbahnhof Port Morris.

Die Long Island Bahnen finden ihr Ende in Brooklyn östlich des Ostflusses, und die Eisenbahnen aus dem industriereichen Westen Pennsylvaniens haben ihre Endgüterbahnhöfe am westlichen, linken Ufer des Hudsonflusses. Mit Fährschiffen werden die Güterwagen auf das andere Hudsonufer nach Manhattan und bis vor einer Reihe von Jahren auf 20 km langem Wasserwege durch den Ostfluß nach Port Morris zur Weiterbeförderung der Güter nach den Neuengland-Staaten gebracht. Die in starkem Wettbewerb miteinander stehenden Eisenbahngesellschaften haben es rechtzeitig verstanden, sich für diesen Verkehr in den Besitz eines großen Teils der Uferflächen am Hudson

zu setzen; sie haben sie damit dem Ozeanverkehr entzogen und belasten mit ihrem Fährverkehr die Hafensfläche in starkem, nachteiligem Maße.

Verlust an Zeit und Kosten war die Folge dieser durch die topographischen Verhältnisse verursachten, verkehrstechnisch unzweckmäßigen Verhältnisse. An ihrer Verbesserung wird seit über einem Jahrzehnt von den Hafenbehörden Newyorks und Newjerseys mit Nachdruck gearbeitet.

Den ersten Schritt zur Verbesserung des geschilderten Zustandes haben die Pennsylvania Bahn und die von ihr kontrollierte Long Island Bahn getan. Am Westufer des Hudson wurde der Greenville-Bahnhof (A) mit Anlegeplätzen für Leichter und Güterfahrtschiffe nebst Verschiebebahnhof neu erbaut. Die Bay-Ridgeline (B C) in Brooklyn wurde nach Beseitigung von mehr als 70 Planübergängen zu einer durchgehenden Güterlinie mit mehreren neuen Güterbahnhöfen ausgebaut. Anschließend an sie wurde eine Verbindungsbahn (C D) mit dem bekannten Viadukt und der Lindenthal'schen 300 m weitgespannten Höllentorbogenbrücke über den Ostfluß (s. Abb. 1) geschaffen, von der zwei Gleise die Güterverbindung mit Port Morris, zwei Gleise die Personenverbindung mit den Neuengland-Staaten bewirken.

Auf der 5 km langen Wasserstrecke zwischen Greenville (A) und Bay Ridge (B) vermitteln Fährschiffe den Güterverkehr.

Auf diese Weise ist eine wesentlich bessere Güterverbindung mit erheblich abgekürztem Wasserverkehr (5 statt 20 km) zwischen Newjersey und Port Morris und damit zwischen Pennsylvania und den Neuengland-Staaten geschaffen.

Eine zur Entlastung des Hafenverkehrs nötige Ersetzung der Fähren zwischen A und B durch einen Tunnel unter der oberen Bucht hat man vorerst der Zukunft überlassen.

Aber es sind noch viel weitergehende Maßnahmen

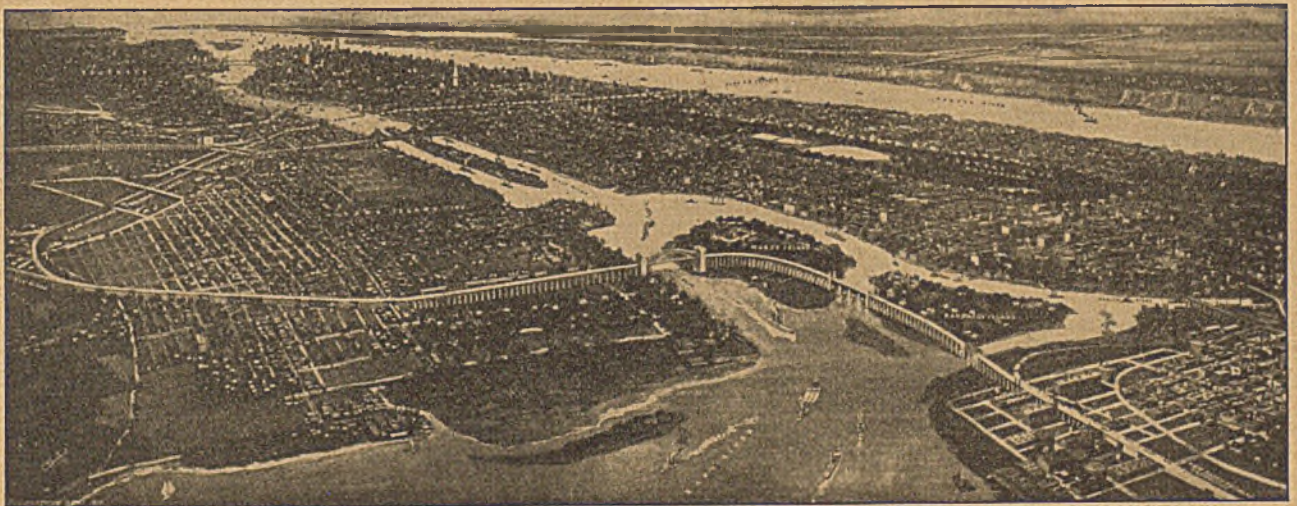


Abb. 1. Newyork (vom Norden gesehen) mit Verbindungsbahn und Höllentor-Brücke.

nötig, um den etwa 75 Millionen t Fracht im Jahr bewältigenden Eisenbahngüterverkehr zweckmäßig, einheitlich und wirtschaftlich zu gestalten. Diese Erkenntnis hat die beiden Staaten Newyork und Newjersey veranlaßt, eine gemeinsame Hafenbehörde mit einem Hafenbezirk (s. Plan, Abb. 2) zu begründen. Sie forderte im Dezember 1921 in einem Bericht u. a. eine technische und betriebliche Vereinigung der Güterendstationen im gesamten Hafengebiet mit Durchbeförderung der Güter an die Zielstationen ohne Umladung und unter tunlichster Vermeidung der Inanspruchnahme der dem Schiffsverkehr zu überlassenden Uferflächen. Zur Zusammenfassung und Vereinfachung des Güterverkehrs sind eine innere, eine mittlere und eine äußere Güterringlinie geplant. (S. Abb. 2.)

Die mittlere, etwa 99 km lange Linie ist oben geschildert; sie besteht bereits mit Ausnahme des Tunnels A B.

Vom inneren, 267 km langen Güterring ist über die Hälfte vorhanden. Ein Zweig ist für den Güteranschluß der zukünftigen Newyorker Hafenanlagen an der Jamaica - Bucht bestimmt. Der erst in fernerer Zukunft nötige äußere 114 km lange Ring ist neu zu erbauen und wird erhebliche Kosten verursachen. Die schwierigste und kostspieligste Aufgabe ist aber die Güterversorgung Manhattans vom Westen her.

Die Hafenbehörde hat hierfür ein besonderes unabhängiges System elektrisch und automatisch betriebener Gütergleise in Aussicht genommen, das von der Stadt Jersey aus unter dem Hudson hindurch mit einer Anzahl unterirdischer Güterstationen die Halbinsel Manhattan durchzieht.

Eine Voraussetzung dieser Pläne ist die betriebliche Vereinigung des Güterverkehrs im Hafenbezirk, die im Weltkriege durchgeführt war und sich durch bessere Ausnutzung des Hafens und durch Kostenersparnis bewährt hat.

Wie es bei allen Verkehrsplänen Newyorks der Fall zu sein scheint, ist ein Teil dieses Planes der Hafenbehörde nicht ohne lebhaften Widerspruch von verschiedenen Seiten geblieben.

Die Stadt Newyork erhielt i. J. 1921 die staatliche Vollmacht zur Erbauung eines Tunnels unter dem Narrows (E F); sie war im Begriff, eine Erweiterung der ihr erteilten Vollmachten zu beantragen und mit den Eisenbahnverwaltungen eine Verständigung über die Benutzung dieses Narrow-Tunnels zu suchen. Da erschien der oben behandelte Plan der Hafenbehörde mit dem Tunnelprojekt A B. Die Stadt widersprach letzterem Plan heftig, vor allem auch deshalb, weil der zur Stadt Newyork gehörige Stadtteil Richmond nicht an das geplante neue System der durchgehenden Güterringlinie angeschlossen wurde.

Aber der Staat berücksichtigte diesen Widerspruch nicht; er genehmigte den Plan der Hafenbehörde. Die

Eisenbahngesellschaften erklärten der Stadt Newyork im Januar 1922, daß für manche Jahre die bestehenden Verhältnisse bei Verstärkung des Fahrbetriebes den Verkehrsansprüchen genügt; sie seien nicht in der Lage, weitgehende Verpflichtungen, wie sie der Narrows-Tunnel erfordere, zu übernehmen, seien aber auch der Ansicht, daß der Plan der Stadt weder im Interesse der Öffentlichkeit noch der Eisenbahn liege. Nur die Ohio-Eisenbahngesellschaft beteiligte sich, ohne Übernahme irgendwelcher Verpflichtungen, an den weiteren Vorarbeiten der Stadt.

Wahrscheinlich scheuen die Eisenbahnverwaltungen nicht nur die Anlagekosten einer Tunnelverbindung überhaupt, sondern auch die erhöhten Betriebskosten infolge des größeren Umweges über Richmond.

Trotz dieser ablehnenden Stellungnahme der Eisenbahngesellschaften, und obwohl nach Erkundigungen an Ort und Stelle die Verwendung des Narrows-Tunnels nicht geklärt zu sein scheint, hat die Stadt Newyork mit dem Bau dieses Tunnels, der nur etwa die halbe Länge des geplanten Tunnels A B erhält, begonnen, in der Überzeugung, daß sie als Pionier auf dem Gebiet des Güter- und Personeneisenbahnverkehrs einen in Zukunft doch nötigen Schritt tut.

Die vorstehenden Ausführungen lassen erkennen, daß auch auf dem Gebiet des Güterverkehrs in Newyork und für seinen Westhafen große technische und organisatorische Aufgaben zu lösen sind, und wie diese Aufgaben durch die Zersplitterung der Gewalten auf Staaten und Städte sowie des Besitzes und Betriebes auf zahlreiche private Eisenbahngesellschaften*) erschwert werden, eine

Mahnung zur Zusammenfassung von Planungen auch in anderen wirtschaftlich und verkehrstechnisch zusammengehörigen Gebieten. —

*) Anmerkung der Schriftleitung. Die Nachteile der starken Zersplitterung des Bahnbesitzes und -Betriebes in Amerika werden jetzt auch dort anerkannt und haben große Pläne für eine weitgehende Konzentration hervorgerufen. Wie wir einer Mitteilung der „D. A. Z.“ vom 14. Oktober d. J. entnehmen, bestanden in Amerika vor kurzem etwa noch 2000 verschiedene Gesellschaften, davon 200 große, mit zusammen 425 000 km Länge, die nach einem schon 1922/23 aufgestellten Plane der „Kommission für den zwischenstaatl. Handel“, der Bundes-Aufsichtsbehörde für Eisenbahnen, in 19 große Systeme verschmolzen werden sollten. Inzwischen ist aber bereits von privater Seite die Initiative ergriffen worden. Im Osten und im Westen sind zwei große Eisenbahnsysteme geschaffen worden. Bei dem ersten, das 14 400 km umfaßt, bildet die Nickel Plate den Stamm. Dazu gehören die Erie, Pere Maquette, Cheesepeake & Ohio Bahn. Es verbindet Buffalo mit Chicago und das Seengebiet mit Pittsburgh, mit Newyork und mit St. Louis am Mississippi und stellt durch die Cheesepeake & Ohio auch eine Verbindung mit den südlicheren Häfen der Ostküste dar. Das westliche System, das sich an die Missouri-Pacific angliedert, umfaßt etwa 27 500 km und überdeckt im wesentlichen das Gebiet westlich und südlich von St. Louis bis nach San Francisco und anderen Häfen der Westküste. In Chicago und St. Louis berühren sich beide Systeme. Ihre Verbindung würde ein einheitl. System vom Atlantic bis Pacific schaffen. —



Abb. 2. Plan von Newyork und Umgebung mit den alten und den geplanten Eisenbahnlinien.

Im eigentlichen Spreelauf dürfte allerdings voraussichtlich zur Not die Höherlegung der Mühlendamm- und der Oberbaumbrücke ausreichen. In Anbetracht der von Jahr zu Jahr wachsenden Bedeutung des Westhafens empfindet es sich aber, großzügiger zu arbeiten und schon jetzt im Bebauungsplan einen späteren Durchstich vom Verbindungskanal nach der unteren Spree, mit einer großen modernen Schleuse daselbst, vorzusehen, um den jetzigen für die zukünftigen großen Schiffe wegen der scharfen Krümmungen gefährlichen und auch wegen der zahlreichen Ladestellen dort für den durchgehenden Verkehr schwer passierbaren Weg in günstiger Weise abzukürzen. Im Anschluß daran wäre die vom Westhafen über den Nordhafen nach dem Humboldthafen führende Strecke des Spandauer Verbindungskanals für das 1000-t-Schiff zu erweitern und die den bisher außerordentlich unglücklichen Eingang von der Spree zum Humboldthafen überbrückende Alsenbrücke entsprechend umzubauen. Projekte für die letztere sind bereits in Vorbereitung. Damit wäre die ungünstigste Spreestrecke zwischen dem Humboldthafen und der Charlottenburger Schleuse vermeidende Großschiffahrtsweg für 1000-t-Schiffe durch das Berliner Weichbild sichergestellt.

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit müßte dann noch der seit langem von der Regierung ins Auge gefaßte Plan des Neubaus der Mühlendamm Schleuse neben dem Inselfeichgrundstück oberhalb der jetzigen Schleuse erfolgen, da die Mühlendammbrücke, die zufolge ihrer beschränkten Durchfahrts höhe über dem Oberwasser den Schiffsverkehr stark drosselt, sich nach Lage der Straße nicht wesentlich heben läßt. Eine weitere Förderung und Vereinfachung des Wasserverkehrs ist zweifellos zu erwarten, wenn einmal der seitens der Stadt geplante, vom Tegeler Hafen ausgehende Indus-trickanal Tegel—Rosenthal mit seiner u. U. später über Pankow—Weißensee—Lichtenberg zur Oberspree bei Cöpenick als sogenannter Nordkanal fortzuführenden Verlängerung zur Ausführung gelangen sollte.

Wenn nun auch die heutige Zeit wenig dazu geeignet scheint, der praktischen Ausführung derartiger kühner Pläne vor der Hand näherzutreten — in Frage käme ja auch jetzt nur die Ausführung als Notstandsarbeit — so ist es doch gerade für den Generalplan außerordentlich wichtig, daß ein so wenig biegsames und daher für Bahnen und Straßen richtunggebendes Gebilde, wie es eine Wasserstraße darstellt, schon jetzt auf Grund eingehender Studien in seinen Grundzügen festgelegt wird. Das gilt in erhöhtem Maße für einen Kanal, der wie der geplante Nordkanal wegen der zu überwindenden Höhenunterschiede ein Schleusenkanal mit mehreren Haltungen sein muß, also nicht nur in wagrechter, sondern auch in lotrechter Richtung gebührende Berücksichtigung bei der Geländeaufteilung erfordert. Es ist nun nicht ganz so einfach, wie der Laie zunächst glauben könnte, einen sowohl für den Kanalschlauch mit seinen Böschungen, als auch für die Nebenanlagen wie Schleuse, Häfen, Gleisanschlüsse, Brücken mit Rampen usw. ausreichenden Geländestreifen von der Bebauung freizuhalten. Hierzu ist vielmehr nötig, das ganze Projekt wenigstens in seinen Grundzügen durchzuarbeiten. Abgesehen von der Linienführung muß genau festgelegt werden, wo z. B. die Schleusenanlagen mit ihren Vor-

häfen und etwaigen späteren Erweiterungen zu errichten sind, ob sofort oder auch für den späteren Ausbau große Flächen erfordernde Sparbeckenanlagen in Frage kommen oder nicht. Zu beachten ist dabei, daß die Lage der Schleusen auch den Flächenbedarf für den Kanal insofern beeinflußt, als es natürlich viel ausmacht, ob eine Parzelle gerade noch in die obere Haltung zu liegen kommt, oder bereits ins Unterwasser fällt; im letzteren Falle fällt der Gelände ein-schnitt natürlich tiefer und breiter aus und die vom Kanal beanspruchte Gelände fläche ist entsprechend größer.

Die Höhenlage der einzelnen Kanalhaltungen wiederum ist grundlegend für die den Kanal kreuzenden Straßen. So kann z. B. die durch die Mindestdurchfahrts höhe der Brücken nach unten begrenzte Straßenordinate hohe und störende Anschlußrampen oder gar eine kostspielige Umleitung der betreffenden Straßen erzwingen, sofern man an den Stellen, wo zwei Haltungen aneinandergrenzen, nicht vorzieht, statt der Straßenverlegung eine Verschiebung der Schleusen so weit vorzunehmen, daß sich die betr. Straße aus dem Oberwasser ins Unterwasser bringen läßt.

Es ist ferner darauf zu achten, daß die Wasserstraße durch eine zweckmäßige Linienführung die nutzbringende Lage zu den vorhandenen und geplanten Eisenbahnen erhält. Die Straßen beider Verkehrswege sind daher, soweit möglich, in solchem Abstände voneinander (etwa 150—200 m) zu führen, daß die sich zwischen und neben beiden Verkehrswegen ansiedelnden Industrien den vielseitigen Nutzen aus dieser Wechselwirkung ziehen können.

Daher ist in der Nähe der Wasserstraße auf die Sicherstellung genügend großer Gebiete für Industriezwecke im Bebauungsplan, unterschieden nach Flächen für die Großindustrie und solche Industrien, die rauch-, geräusch- und geruchlos arbeiten, rechtzeitig Bedacht zu nehmen; in weiterer Konsequenz davon sind in nicht zu großer Entfernung von den Arbeitsplätzen gesunde und geräumige Arbeitersiedlungen vorzusehen.

Man sieht also, wie eng alle wasserbaulichen und wasserwirtschaftlichen Aufgaben Groß-Berlins organisch miteinander verbunden sind; man sieht auch, wie sehr die Arbeit des Bauingenieurs mit der des Städtebauers verknüpft ist. Alle noch so schön ausgearbeiteten Siedlungspläne nützen schließlich nichts, wenn sie sich nicht sinnvoll in das Netz der Verkehrsbänder einfügen. Andernfalls laufen die Siedlungsgebiete Gefahr, daß sie früher oder später in brutaler Weise, entweder durch große Flächen beanspruchende wasserbauliche Anlagen oder durch an Höchststeigungen und Mindesthalbmesser gebundene Bahnanlagen, mit ihren Dämmen und Einschnitten oder auch nur durch Straßen- oder Flugplätze durchbrochen werden.

Es ist also für alle am Städtebau Beteiligten das Gebot der Stunde, in einheitlicher Zusammenarbeit die augenblickliche Ruhe im Bauwesen in weit vorausschauender Weise dazu zu benutzen, den nicht von heute auf morgen aufzustellenden Grundplan festzulegen, damit jede diesen Plan durchkreuzende Bebauung rechtzeitig vermieden werden kann. Dann wird auch künftig — und sei es auch erst nach einer Reihe von Jahren —, wenn die Notwendigkeit zum Bau großer Verkehrsanlagen eintreten sollte, auch die Möglichkeit zur Durchführung noch bestehen. —

Der Einfluß der Zeitverhältnisse auf die Gestaltung der städtischen Bebauungspläne.

Von Stadtbaurat Paul Wolf, Dresden. (Schluß aus No. 2.)



Wenig günstig ist die heutige Zeit für eine weitausschauende städtische Grundstücks-Politik. Solche Städte wie Essen, Frankfurt a. M., Hannover, Ulm usw., die in den Jahrzehnten vor dem Kriege durch eine weitausschauende Grundstücks-Politik eine bedeutende Bodenvorrats-Wirtschaft durchgeführt haben, sind heute in der angenehmen Lage, für Siedlungs- und Industriezwecke, für Friedhöfe, Spiel- und Sportplätze, Kleingärten usw. ausgedehnte Grundstücke zur Verfügung stellen zu können, während diejenigen Städte, die

eine solche Bodenvorrats-Politik unterlassen haben, heute mehr oder weniger auf schwerfällige Enteignungs-Verfahren oder schwierige Ankaufverhandlungen angewiesen sind. Aber auch die Städte, die über ausgedehnten Grundbesitz verfügen, dürfen nicht säumen, auch heute weiteren Grundbesitz zu erwerben, damit sie nicht in denselben Fehler verfallen, wie viele deutsche Städte in den 70er Jahren, die ihren überkommenen Grundbesitz damals zu einem großen Teil verschleudert haben, ohne neuen Grundbesitz sich zu sichern. Die Finanznot der Städte birgt die Gefahr in sich, daß man heute ähnlich verfährt.

lichen Verhältnisse nach dem Kriege führen mehr und mehr zu einer Bevorzugung der Feuerbestattung gegenüber der Erdbestattung. In Dresden wurden im letzten Jahre über 40 v. H. aller Toten feuerbestattet. Es ist im Rahmen dieser Ausführungen nicht möglich, auf diese Friedhofsfragen näher einzugehen; in Verbindung mit der Frage der Änderung des Bebauungsplanwesens aber möchte ich nicht verfehlen, auf die besondere Bedeutung der Feuerbestattung auch für den Städtebau hinzuweisen, die nicht zuletzt darin liegt, daß wir ganz erhebliche Friedhofsflächen sparen, wenn wir mehr als seither zur Feuerbestattung übergehen. Hier bietet sich dem Städtebauer und Architekten ein interessantes Neuland, wenn wir versuchen, auch hier zu neuen Lösungen zu gelangen. Die Abb. 15 u. 16, S. 31 zeigen einige Versuche, die sich in dieser Richtung bewegen, und zwar Abb. 15 ein neues Urnenfeld im städtischen Urnenhain in Dresden-Tolkewitz, und Abb. 16 eine Ideenskizze für eine Massenunterbringung von Ascheresten, unter völligem Verzicht auf Einzelbestattung.

Dringend erforderlich ist es, daß wir die künftig für unsere Städte notwendigen Friedhofsflächen bebauungsplanmäßig festlegen und möglichst heute schon diese Gelände von seiten der Städte erwerben. Wir alle wissen aus unserer Praxis, wie schwierig die Beschaffung von geeignetem Friedhofsgelände ist und zu welchen Fehlern es führt, wenn wir nicht rechtzeitig diese Flächen unseren Städten sichern. Eine mäßige Dezentralisation der städtischen Friedhöfe — etwa wie in München, je einen für die Nord-, West-, Süd- und Oststadt — halte ich für die beste Lösung. Die Aktionsradien der Friedhöfe sollten nicht mehr als 3 km betragen. Für die künftig anzustrebenden trabantenartigen, halbländlichen Vororte wird es sich außerdem empfehlen, jeweils besonders kleine Friedhöfe bei diesen vorzusehen.

In Verbindung mit der Friedhofsfrage sei auf die Richtlinien aufmerksam gemacht, die im „Reichsausschuß für Friedhof und Denkmal“ für Anlage und Gestaltung der Friedhöfe aufgestellt sind. Leider fehlt z. Z. noch ein Einheitsmaß für die Bemessung des für eine Stadt erforderlichen Umfangs der Friedhofsflächen. Es wäre dringend erwünscht, wenn wir auch hinsichtlich der in unseren Bebauungsplänen vorzusehenden Friedhofsflächen einen Maßstab zur Hand hätten, wie wir ihn bereits für den Umfang der erforderlichen Spiel- und Sportplätze ermittelt haben. Wenn auch dieses Einheitsmaß für den Friedhof deshalb nicht genau festgesetzt werden kann, weil wir nicht wissen, welchen Prozentsatz künftig die Feuerbestattung ausmachen wird (die ja erheblich kleinere Flächen beansprucht, als die Erdbestattung), so müssen wir doch zu einem ungefähren Einheitsmaß gelangen. Auf Grund überschlägiger Berechnungen und unter der Annahme, daß die Feuerbestattung künftig 50 v. H. aller Bestattungen beträgt, habe ich für ein Stadtgebiet von je 100 000 Menschen den Bedarf an Friedhofsflächen mit etwa 40 ha ermittelt. Urnenfriedhöfe können nach meiner Meinung künftig auch in Verbindung mit Kirchen oder Parkanlagen vorgesehen werden, namentlich in peripheren Stadtgebieten.

Es erübrigt sich, in unserem Kreise besonders zu betonen, daß wir den öffentlichen Gebäuden in Verbindung mit unseren Bebauungsplänen von vornherein die richtige Stelle anweisen müssen. Wohl schwerlich werden wir in den nächsten Jahrzehnten öffentliche Gebäude im Umfange der Vorkriegszeit errichten; um so mehr wird es unsere Aufgabe sein, diese wenigen Bauten so zu gestalten, daß sie im Stadtbild hervorragend in Erscheinung treten und sich nicht wirkungslos im Bilde der Stadt verlieren. Durch Zusammenfassen zusammengehöriger Gebäude zu ganzen Gruppen und Formen werden wir schließlich zu besonders bedeutsamen Lösungen gelangen (Abb. 12, S. 29).

Wird es so durch Beschreitung neuer Wege möglich sein, die Erweiterung unserer heutigen überlieferten Stadtbilde im nächsten Menschenalter und darüber hinaus in eine planmäßige, erträgliche, z. T. sogar gute Form zu leiten, so müssen wir doch heute schon ernsthaft die Frage uns vor Augen halten: Wie können wir einem weiteren, ins Uferlose gehenden Wachstum unserer Großstädte Einhalt gebieten?

Mehr und mehr haben wir auch heute einsehen gelernt, daß die Wohnungs- und Siedlungsfrage eigentlich nur in Verbindung mit der Arbeitsfrage gelöst werden kann, und daß wir danach streben sollen, für die letztere eine Lösung zu finden, die nicht ein weiteres Anwachsen der Großstädte bedingt. Eine Abwanderung größerer Massen von Großstadtbewohnern auf das flache Land oder Ansiedlung derselben in neu zu gründenden Mittelstädten wäre wohl zweifellos die besten Lösung. An und für sich

hat der ursprüngliche Gartenstadtgedanke, wie ihn Ebenezer Howard schon vor Jahren vertreten hat und wie er in reiner Form zuerst in der englischen Gartenstadt Letchworth verwirklicht worden ist, auch heute noch seine Berechtigung, wenn gleichzeitig mit der Ansiedlung von Menschen auch die Ansiedlung von Industrien ins Auge gefaßt wird. Jedoch eine Abwanderung der Industrie-Arbeiter auf das Land und gehöftartige Ansiedlung derselben als Ackerbürger in neu anzulegenden kleinen Gütern von wenigen Morgen Fläche, etwa durch Aufteilung der großen Güter in zahlreiche kleine Güter, wie das nach der Revolution von der damaligen Reichsregierung beabsichtigt war, stößt auf große Schwierigkeiten verschiedener Art. Wenn eine Entsedelung der Großstädte überhaupt durchführbar erscheinen sollte, so würde es vor allem darauf ankommen, wer der Träger dieses Siedlungs-Unternehmens ist. Bei unseren wirtschaftlichen Verhältnissen während der Dauer der Jahre, in denen wir unter der Auswirkung des Friedensvertrages von Versailles stehen werden, wird sicher ohne gesetzliche Maßnahmen und ohne finanzielle Unterstützung von Reich, Staat und Gemeinden, lediglich auf privatkapitalistischem oder genossenschaftlichem Weg eine Neuansiedlung von Städtern auf dem Land oder in einer Landstadt nicht durchgeführt werden können. Auf der anderen Seite erscheint es mir unmöglich, daß das Reich und die einzelnen Länder eine solche Siedlungspolitik selbst praktisch in allen Einzelheiten durchführen können. Die beste Lösung wäre vielmehr nach meiner Meinung die, daß die Städte, vor allen Dingen die Großstädte, mit Unterstützung von Reich und Ländern auf dem Wege der Selbstverwaltung solche Neugründungen schaffen. Volkswirtschaftlich richtig wäre es, wenn dabei in erster Linie Brachland urbar gemacht oder wenigstens minderwertiges Kulturland in seiner Produktion gesteigert würde. Die Städte werden selbst Interesse daran haben, daß die brennende Wohnungs- und Siedlungsfrage gründlich gelöst wird.

Diese Lösung könnte dadurch erfolgen, daß in etwa 70 km Entfernung von einer Stadt eine Tochterstadt, Abb. 13, S. 29, gegründet wird. Das Gelände müßte sogleich in den Besitz der Mutterstadt kommen und die Ansiedlung nach einem einheitlichen Bebauungsplan und nach bodenreformerischen Grundsätzen erfolgen. Den Ansiedlern muß nicht allein Gelegenheit zu landwirtschaftlicher Betätigung, sondern auch Arbeit in neu anzusiedelnden Industrien geboten werden. Die höchst mögliche Einwohnerzahl wäre von vornherein durch entsprechende Bebauungsplan- und Bauordnungs-Vorschriften festzulegen und das zur Siedlung gehörige Ackerland als landwirtschaftlicher Gürtel rings um die Siedlung herum zu bestimmen. Um diesen ersten Gürtel würde sich ein zweiter legen, der als landwirtschaftlicher Betrieb dauernd im Besitz der Mutterstadt verbleibt. Die Haupttätigkeit der Siedler wird in der ersten Zeit darin bestehen, daß sie diesen landwirtschaftlichen Gürtel urbar machen, der für alle Zukunft der Gemüseversorgung der Bewohner der Mutterstadt dienen soll. Später würden sie als Handwerker und Industrie-Arbeiter ihren Erwerb finden und gleichzeitig Garten- oder auch eine kleine Ackerwirtschaft betreiben können. An der Schaffung von Industrie-Orten mit billigen Lebensbedingungen und daher billigeren Löhnen hätte die Industrie der Mutterstadt sicher Interesse. Große Industrie-Betriebe derselben würden zweckmäßig dorthin Teilbetriebe verlegen, kleine Industrien sich neu ansiedeln. Gleichzeitig könnte man aber auch eine ausgedehnte Heimindustrie organisieren und alte Zweige unserer handwerklichen Volkskunst wieder neu aufleben lassen. Diese Erzeugnisse würden einen nicht ganz unwesentlichen Faktor für den Handel mit dem Ausland ergeben und die Siedlerfamilien vor allem im Winter beschäftigen. Weiterhin könnte aber mit dieser Tochtersiedlung die Lösung der Frage von Erholungs- und anderen Heimen, von Waldschulen, Lungenheilstätten usw. verknüpft und auch die Verlegung der Alters- und Pflegeheime, der Armen- und Asylhäuser, der Spezialabteilungen von städtischen Krankenhäusern usw. in Erwägung gezogen werden. Es ist ohne weiteres klar, daß die heutige Zersplitterung auf diesem Gebiet auf die Dauer höchst unwirtschaftlich ist und ein zentralisierter Betrieb billiger arbeiten würde. Die Lebensmittelversorgung dieser Wohlfahrtsanstalten würde aus den eigenen landwirtschaftlichen Betrieben erfolgen können. Kommunalpolitisch würde die Tochtersiedlung, der von vornherein ein gewisses Selbstverwaltungsrecht gegenüber der Mutterstadt einzuräumen wäre, nur so lange in Abhängigkeit von letzterer bleiben, bis das Gebiet ausgebaut ist, d. h. bis die durch den Bebauungsplan festgelegte höchste Ausdehnung erreicht ist. Auch nach dieser Zeit werden die landwirtschaftlichen Betriebe und die

Wohlfahrtsanstalten, die örtlich mit der Tochterstadt verbunden sind, im dauernden Besitz der Mutterstadt verbleiben, damit sie für alle Zukunft den Bewohnern der Mutterstadt dienstbar gemacht werden können. Die Durchführung einer solchen Tochttersiedlung außerhalb des Weichbildes der Mutterstadt in weiterer Entfernung von derselben würde natürlich eine Ergänzung der Städteordnungen bedingen, wenn diese Siedlungen zunächst kommunalpolitisch bei der Mutterstadt verbleiben sollen.

Es ist immerhin von beträchtlicher Bedeutung, wenn wir versuchen, über die notwendigen Bebauungsplanfragen des Alltags hinaus, das Problem der Entlastung der Großstädte zunächst theoretisch-wissenschaftlich zu klären, um dann in letzter Stunde zu prüfen, ob es noch möglich ist, dem weiteren verhängnisvollen Anwachsen unserer Großstädte Halt zu gebieten. Wohl möglich, daß die planmäßige Entsiedlung der Großstädte die große städtebauliche Tat des 20. Jahrhunderts sein wird und daß nur durch sie dem weiteren Zerfall unserer Kultur Einhalt geboten werden kann. Indessen müssen wir diese zunächst rein theoretisch zu klärende Frage trennen von unserer praktischen Arbeit des Tages, die heute unter dem Zeichen finanzieller Bedrängnis und verhängnisvollster Wohnungsnot steht. Dilettantenhaftes Spiel mit solchen Problemen wäre ebenso verwerflich, wie wenn wir heute in unserer praktischen städtebaulichen Arbeit die durch die Kriegszeit und die Verhältnisse nach dem Kriege in mancher Hinsicht völlig veränderten Grundlagen des Städtebaues unberücksichtigt lassen wollten.

Ich habe bis jetzt nur gesprochen vom Städtebau im engeren Sinne, d. h. von Grundlagen für die städtebaulichen Aufgaben der einzelnen Städte. Wie aber die Urzelle der Stadt, das einzelne Wohnhaus, nur denkbar ist als Funktion eines ganzen Baublocks, Bauquartiers und schließlich des gesamten Organismus einer Stadt, so ist ein einzelnes Stadtgebilde nur Funktion in der Gesamterscheinung eines Landes. In den dichtbevölkerten Teilen unseres Reiches, vor allem in den Industriebezirken, kann es nicht als Utopie angesehen werden, wenn wir die Forderung erheben, früher oder später auch die gesamte städtebauliche Entwicklung eines Landes in den Bereich unserer städtebaulichen Erwägungen zu ziehen, nicht etwa in dem Sinne, als wollten wir ein ganzes Land in lauter Bauquartiere aufteilen, vielmehr in dem Sinne, daß eine gewisse planmäßige Förderung

einzelner Handelszentren, Industriezentren, Wohnzentren und landwirtschaftlichen und forstwirtschaftlichen Gebieten, je nach ihrer geographischen, topographischen und wirtschaftlichen Lage erfolgt, und außerdem die, die einzelnen Städte und Dörfer späterhin verbindenden Verkehrslinien planmäßig festgesetzt werden. Im dichtbevölkerten Ruhrkohlenbezirk ist man ja bereits schon seit Jahren am Werke, das gesamte Gebiet in diesem Sinne planmäßig zu gestalten.

Auch Abb. 14, S. 29, darstellend die Bevölkerungsdichte des Freistaates Sachsen, zeigt, wie naheliegend diese Frage für dichtbevölkertes Land ist.

Auf der im Juli d. J. in Amsterdam stattfindenden Internationalen Städtebautagung steht die Frage der Landesplanung in Beziehung zu großen Städten („Überlandplanung“) besonders zur Erörterung*).

Ich habe versucht, in großen Zügen ein Bild zu geben, von dem Einfluß der Zeitverhältnisse auf die Gestaltung der städtischen Bebauungspläne und den Städtebau. Die im Vorjahre veranstaltete internationale Städtebauausstellung in Göttingen hat leider gezeigt, daß Deutschland, das vor dem Kriege führend auf dem Gebiete des Städtebaues gewesen ist, heute, von einzelnen Ausnahmen abgesehen, im allgemeinen auf diesem Gebiete von anderen, namentlich germanischen Ländern überholt worden ist. Dies mag zum großen Teil an unserem allgemeinen wirtschaftlichen Niedergang liegen, zu dem wir vorerst durch die Folgen des Krieges verurteilt sind; zum Teil aber ist die Schuld sicher bei uns selbst zu suchen, weil wir Deutsche es wieder einmal nicht zu verstehen scheinen, die veränderten Verhältnisse klar und kühl zu überschauen und die unerbittlichen Folgerungen daraus zu ziehen; weil wir Deutsche in den Jahren nach dem Kriege auch auf dem Gebiete des Städtebaues entweder wieder in das Reich der Träume und Phantasien uns begeben haben, oder aber tatenlos die Hände in den Schoß legen und der Ent-

wicklung der Dinge ihren Lauf lassen. Wir müssen in unseren Arbeiten klar trennen die notwendigen Forderungen des Tages von den Zukunftsplänen. Letztere können und müssen auch einmal in weitere Ferne schweifen und sich mit neuen Problemen betassen. Erstere aber müssen klar und zielbewußt gestellt werden, dabei aber doch Schritt für Schritt jenem weitergesteckten Ziele näher kommen, von denen sie ein kleines Teilglied bilden. —

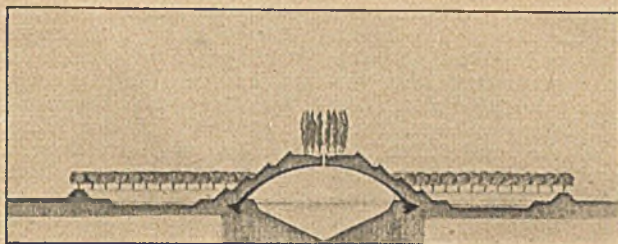


Abb. 15. Ideenskizze für Massenbeisetzung von Aschenresten unter völligem Verzicht auf Einzelbestattung.

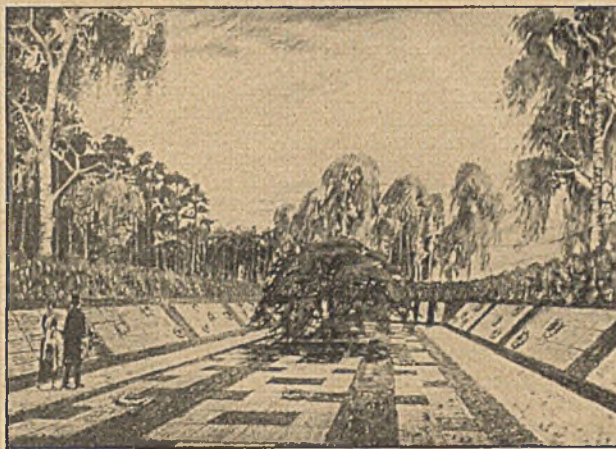


Abb. 16. Neues Urnenfeld vom Urnenhain in Dresden-Tolkewitz.

Eine deutsche Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau.

Die Forderungen, die das neuzeitliche Verkehrswesen an die Straßen stellt, die Übelstände, die sich aus diesem Verkehr für die Straßen entwickelt haben, die Notwendigkeit, durch geeignete Maßnahmen die Weiterentwicklung dieses Verkehrs zu fördern und dabei die jetzigen Übelstände zu beseitigen, haben am 21. Oktober d. J. in Berlin zur Gründung einer Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau*) geführt, in der sich weite Kreise der Technik und Wirtschaft, der Behörden und Gemeinden zu gemeinsamer Arbeit vereinigten, um Straßenbaukonstruktionen zu finden und deren Bau zu fördern, die in bau- und verkehrstechnischer wie wirtschaftlicher Beziehung den berechtigten Ansprüchen des Automobilverkehrs genügen.

Die Herren Geh. Reg.-Rat Prof. Dr.-Ing. Brix, Berlin. Geh. Reg.-Rat Prof. Otzen, Hannover, Baurat Dr. Rie-

pert, Berlin, die als vorbereitender Ausschuß, unterstützt von weiteren Kreisen, die Gründungsversammlung einberufen hatten, wurden als vorläufiger Vorstand bestätigt; außerdem wurde dieser durch Zuwahl von Vertretern der am Automobilverkehr und am Straßenbau interessierten Kreise auf 21 Personen erweitert. Es sollen nunmehr Arbeitsausschüsse für die verschiedenen Fragen gebildet werden.

Die Versammlung wurde mit einem einleitenden Vortrag von Prof. Dr.-Ing Brix eröffnet, der eine Übersicht über die Entwicklung des Automobilverkehrs und die damit eng zusammenhängende Frage des Straßenbaues gab. Schon vor 16 Jahren wurde auf dem Internationalen Straßenkongreß in Paris auf die Aufgaben hingewiesen, die sich aus der Zunahme des Automobilverkehrs für unsere Straßen ergeben, und ein Vortrag befaßte sich schon mit der „Straße der Zukunft“, die

*) Anmerkung der Schriftleitung: Vgl. den Bericht über die inzwischen abgehaltene Tagung in No. 1 u. 2 der Städtebaubelage. —

*) Vgl. unsere kurze Mitteilung in No. 20 der Konstruktionsbeilage. —

diesem Verkehr genügen sollte. Die Leitsätze, die damals für eine solche Straße aufgestellt wurden, konnten jedoch nur sehr allgemein gehalten sein, da man noch sehr ungeklärten Fragen gegenüberstand. Es wurden aber schon Versuche empfohlen, um für eine entsprechende Lösung die nötigen Unterlagen zu schaffen.

Der 2. Kongreß 1910 in Brüssel beschäftigte sich schon mit Einzelfragen, stellte fest, daß die Oberflächenteerung sich endgültig in den Straßenbau eingeführt habe, behandelte die Staubbekämpfung usw. Es wurden schon Richtzahlen für zulässige Geschwindigkeiten und Belastungen für Automobile gegeben. Die Geschwindigkeiten wurden damals noch wesentlich niedriger angenommen, es fehlte eben noch an Erfahrungen, in welchem Maße durch den Verkehr der Kraftwagen die Abnutzung und Zerstörung der Straßendecken erfolgt.

Der 3. Kongreß in London 1913 stand unter dem Zeichen der Verkehrsumwälzungen, die England durch die Kraftfahrzeuge erfahren hatte. Man zählte dort bereits 220 000 Kraftwagen, d. h. doppelt soviel als in Frankreich, jedoch nur ein Drittel der in den Vereinigten Staaten vorhandenen Kraftwagen. Die Unterhaltungskosten der Straßen hatten sich dadurch in 20 Jahren in England verdoppelt. Es wurde gefordert, daß die Landstraßen sich dem Automobilverkehr anpassen müßten. Versuchsstrecken für Straßenbefestigungen verschiedener Art konnten vorgeführt und über die Erfahrungen konnte berichtet werden. Der Kongreß befaßte sich bereits eingehend mit der Frage der Verkehrsregelung und mit wirtschaftlichen Fragen.

Im vorigen Jahre fand dann erst infolge des Weltkrieges der 4. Kongreß in Sevilla statt, zu dem Deutschland keine Einladung erhalten hat. Es konnten dort die großen Fortschritte mitgeteilt werden, die der Straßenbau in verschiedenen Ländern im vergangenen Jahrzehnt gemacht hat. Die amerikanischen Erfahrungen mit Betonstraßen, die Erfahrungen namentlich Englands mit der Benutzung von Bitumen und Asphalt für die Straßendecke kamen zur Besprechung, ferner die Anwendung neuer Maschinen im Straßenbau. Ein Hauptthema bildete die Entwicklung des Motortransportes auf der Straße und die sich daraus ergebenden Notwendigkeiten. Der Kongreß zeigte die weitgehenden Pläne, Bestrebungen und Erfolge auf dem Gebiete des Straßenbaues und des Automobilverkehrs, Fortschritte, die wir Deutsche in verschiedenen Ländern durch Reparationszahlungen unterstützen, während wir selbst in Bau und Erhaltung der Straßen sehr zurückgekommen sind. Es ist höchste Zeit, daß wir uns im Straßenbau ebenfalls zur Tat aufraffen.

Redner gab dann ein Bild von der fortschreitenden Mechanisierung des Straßenverkehrs durch die Lastkraftwagen. Dadurch gewinnen die Straßen nicht nur als Zubringer zu Wasserstraßen und Eisenbahnen, sondern als selbständiges Verkehrsmittel erhöhte Bedeutung. Redner läßt dafür eine Reihe von Zahlenangaben sprechen: Deutschland besaß 1914 im ganzen 23 000 Motorfahräder, 60 000 Personenautomobile, 9000 Lastkraftwagen. Im Jahre 1923 waren diese Zahlen gestiegen auf 39 000, 83 000, 44 000. Im Jahre 1923 war die Gesamtzahl der Kraftfahrzeuge auf 220 000 gewachsen, hatte damit also denselben Umfang erreicht wie zehn Jahre vorher in England. Im Jahre 1923 war die Zahl der Kraftfahrzeuge (ohne Kraftfahräder) in Amerika 15 Millionen, in England 655 000, Frankreich 460 000, Deutschland 152 000, Italien 83 000.

Das gestattet einen Ausblick in die Zukunft und weist auf die großen Verpflichtungen hin, die wir gegen Straße und Automobil haben. Es ist anzunehmen, daß in wenigen Jahren die Zahl der Automobile in Deutschland sich verfünffachen wird. Jetzt besteht die dringende Notwendigkeit, der Verbesserung des Umbaues oder gar des Neubaus von Straßen, und im Hinblick auf künftige Entwicklung müssen wir nun Vorsorge treffen.

Das Land mit dem ausgedehntesten Straßennetz ist Amerika. Es besitzt etwa 4 Millionen km Landstraßen, die rund mindestens 500 Millionen Dollar, also über 2 Milliarden Goldmark, für das Jahr an Unterhaltungskosten. Ebenso viel hat Amerika für den Bau neuer Straßen ausgegeben. Der Staat Illinois allein hat 100 Millionen Dollar zum Ausbau seiner Straßen bewilligt und führt große Versuche mit verschiedenen Befestigungsweisen auf Versuchsstrecken durch. Allein an Betonstraßen sind bis 1923 in Amerika 35—40 000 km ausgeführt worden. Solche Leistungen sind nur möglich mit dort im weitesten Umfange benutzten Maschinen.

Ganz Europa hat zur Zeit etwa 1,8 Millionen km Straßen, die etwa 1 Milliarde G.-M. jährliche Unterhaltungskosten benötigen, während ihr Bau vielleicht 40—50 Milliarden G.-M. im Ganzen erfordert hat. England mit Irland

mit einem Landstraßennetz von rund 400 000 km hat etwa 360 Millionen G.-M. jährlicher Unterhaltungskosten, und Deutschland gab kurz vor dem Kriege für 200 000 km Straßen etwas über 100 Millionen G.-M. aus. Will Deutschland in straßenbautechnischer Beziehung wieder auf die Höhe kommen, so sind jährlich ungefähr 200 Millionen Mark auf Umbau und Unterhaltung, 100—150 Millionen M. auf den Neubau von Automobilstraßen nach einem einheitlichen Plan zu verwenden. Dafür würden nach Ansicht des Redners einheitliche Kraftfahrzeug-Steuern, die nicht über die Sätze des Auslandes hinausgehen, ausreichen, wenn sie nicht verzettelt werden. Die großen Ausgaben für die Unterhaltung sind aber nur dann wirtschaftlich angewendet, wenn die Straßen gleichzeitig verbessert werden.

In anderen Ländern regt es sich bereits seit einigen Jahren stark auf dem Gebiete des Straßenbaues. In Spanien soll, von Barcelona ausgehend, eine Rundstraße durch das ganze Land für Automobilkraftwagen von etwa 300 km Länge erbaut werden. Eine große Verkehrsstraße wird von London nach Manchester und Liverpool gebaut, ebenso von Mailand nach den oberitalienischen Seen mit Anschluß an Schweizer Straßen. In den Vereinigten Staaten sind in den letzten Jahren Straßen von ungefähr der halben Gesamtlänge aller deutschen Straßen gebaut worden. In allen Kulturländern bestehen bereits Privat- und Studiengesellschaften für Straßenbau und besonders in Frankreich und England außerdem von staatswegen Zentralbehörden für Straßenbau.

Auch bei uns wächst das Interesse an der Straße und die Erkenntnis von ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung. Die Straße ist das allgemeine Sorgenkind, dabei erwartet man aber von ihr auch viel. Es haben sich Verbände innerhalb der an den Straßen beteiligten Interessenten gebildet, Versuchsstraßen werden geplant, neue Konstruktionen und Baumethoden vorgeschlagen. Man fühlt allgemein, daß wir vor einer Umwälzung stehen, ähnlich wie bei der Einführung der Eisenbahnen vor nunmehr fast hundert Jahren. Deshalb dürfen wir unsere Kräfte nicht zersplittern, wir müssen vielmehr alle zusammenfassen für das gemeinsame Ziel, eine gute Straße, zu schaffen. Diese Gesichtspunkte haben zu dem Vorschlag geführt, eine Studiengesellschaft in Berlin ins Leben zu rufen, die ein Sammelpunkt für alle diese Bestrebungen sein soll.

Über die wichtigsten Aufgaben der Studiengesellschaft verbreitete sich dann noch Gehrt, Prof. Otzen. Zunächst sind die Anforderungen festzustellen, die berechtigterweise von den Nutznießern der Straße, der Automobilindustrie, dem Autohandel und den Autofahrern, an diese zu stellen sind, und diese berechtigten Ansprüche sind dann von der Studiengesellschaft weitgehend zu unterstützen. Die zweite Aufgabe ist die Untersuchung der Straßen in bezug auf ihre Benutzbarkeit für die neuen Verhältnisse, die Anpassungsmöglichkeit an diese oder die Notwendigkeit des Neubaus. Die technischen Aufgaben sind also nach Umbau und Neubau zu gliedern, mit weiterer Unterteilung nach den Haupt-Baustoffgruppen: Stein, Teer, Asphalt, Beton. Die Reihenfolge der hierbei zu leistenden Arbeiten wird sich gliedern in Berichterstattung, wissenschaftliche Untersuchungen an Probekörpern in Laboratorien, Herstellung von Probestrecken und praktischer Straßenbau, wobei für die letztere Tätigkeit und zum Teil auch schon für die vorletzte die Studiengesellschaft nur beratend und materialliefernd in Frage kommt. Aus den Berichten und Studien soll dann durch die Studiengesellschaft ein Werk über den modernen Straßenbau geschaffen werden, dem so leicht nichts Gleichwertiges in anderen Ländern an die Seite gestellt werden könnte.

Im allgemeinen Interesse, dem des deutschen Straßenbaues und der deutschen Wirtschaft ist zu wünschen, daß sich die Hoffnungen verwirklichen, die sich an die Gründung der Studiengesellschaft knüpfen.

Die Gründung der Studiengesellschaft fand nach diesen Ausführungen, denen sich auch ein Vortrag über Automobile anschloß, allseitige Zustimmung. Die Satzungen wurden in ihren Hauptzügen dargelegt und es wurde dann den Vorschlägen auf Ergänzung des vorläufigen Vorstandes zugestimmt. Rasche Bildung der Arbeitsausschüsse und energische Inangriffnahme der Arbeit in diesen wurde allseitig gewünscht.

Inhalt: Verbesserung des Güterverkehrs im Hafengebiet von Newyork. — Die Entwicklung der Berliner Wasserstraßen und ihre Beziehung zum Generalbebauungsplan. (Schluß) — Der Einfluß der Zeitverhältnisse auf die Gestaltung der städtischen Bebauungspläne. (Schluß). — Eine deutsche Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau.

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