

# BAUWIRTSCHAFT UND BAURECHT

# DBZ

FINANZIERUNG • WOHNUNGSWIRTSCHAFT  
BAUINDUSTRIE UND BAUGEWERBE  
RECHTSFRAGEN UND CHRONIK

64. JAHR 1930

22. JANUAR

BEILAGE ZUR DEUTSCHEN BAUZEITUNG NR. 7

B NR. 4

HERAUSGEBER REGIERUNGS-BAUMEISTER FRITZ EISELEN

ALLE RECHTE VORBEHALTEN • FÜR NICHT VERLANGTE BEITRÄGE KEINE GEWÄHR

BERLIN SW 48

## CHRONIK. NEUBAUTEN UND ENTWÜRFE



DAS ERSTE HOCHHAUS IN DRESDEN AM ALBERTPLATZ  
ARCHITEKT HERMANN PAULICK

AUFNAHME: MAX LÖHRIG, LEIPZIG

Ein amerikanisches Hochhaus-Hotel für Hamburg war nach einem vom Architekt BDA, Reg.-Baumeister a. D. Wilhelm Hallbauer, Hamburg, im dortigen Architekten- und Ingenieur-Verein gehaltenen Vortrag von dem deutschstämmigen Präsidenten eines amerikanischen Hotelkonzerns geplant, dem allein 450 Hotels in den U. S. A. unterstehen, und sollte nach den Plänen des Architekten errichtet werden. Zweck war, von dem amerikanischen Reiseverkehr nach Europa, der jetzt hauptsächlich über Frankreich geht (1928: 800 000 Personen), durch Vermittlung der Reisebüros einen Teil von etwa 100 000 bis 120 000 Menschen über Hamburg zu leiten, und dann dort den Amerikanern ein ihren gewohnten Ansprüchen entsprechendes Hotel zu sichern. Es sollten dabei die neuesten Gesichtspunkte zur Anwendung kommen, wie sie sich im amerikanischen Hotelbau, beeinflusst durch das amerikanische Zonenbaugesetz, herausgebildet haben. Im Gegensatz zum früheren reinen Turmhausprinzip wird der Baukörper in Teilkörper zerlegt, der sich durch die von einem Mittelbau als Kern ausstrahlenden hochgeführten Flügelbauten charakterisiert. Das Pennsylvania-Hotel in New York ist ein Beispiel für diese Bauweise.

Im Gegensatz zu den Appartement-Hotels, die, zu längerem Aufenthalt bestimmt, in ruhige bevorzugte Wohnlage, möglichst in die Nähe von Parks, zu legen sind und, in einzelne Gebäude zerlegt, eine Höhe von

6 bis 12 Stockwerken nicht überschreiten, handelte es sich hier um ein Reisenden-Hotel für kürzeren Aufenthalt, das daher in günstigste Verkehrslage zu legen ist, in Hamburg daher in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofes und in direkter Tunnelverbindung mit diesem gedacht war. Die Ausgestaltung war im übrigen geplant in dem Sinne, wie das in der „Deutschen Bauzeitung“ an Beispielen amerikanischer Hotels mehrfach vorgeführt worden ist. Eine derartige Anlage zwingt aus technischen und wirtschaftlichen Gründen zu starker Höhenentwicklung. Die Zahl der Wohngeschosse überschreitet bei neueren Beispielen zum Teil die Zahl 30.

Nach den Plänen der Architekten waren die Baukosten mit 34 Mill. M. einschließlich Gründung und Tunnelverbindung veranschlagt, dazu 5,5 Mill. M. für den Bauplatz und etwa ebensoviel für die Einrichtung, also zusammen 45 Mill. M. Bei einem Zimmerpreis von 2 Dollar ohne, 3 Dollar mit Bad wurde dabei eine gute Rentabilität errechnet. Die Amerikaner waren bereit, 50 Millionen Dollar für ein solches Hotel auszugeben.

Das große Projekt hat sich aber zerschlagen, da eine größere Höhenentwicklung als beim Ballinhaus nicht von der Städtebauabteilung der Finanzdeputation als zulässig bezeichnet wurde, so daß die Wirtschaftlichkeit bei starker Verringerung der Zahl der Wohngeschosse nicht mehr gegeben war. Die Frage der Zu-

lässigkeit einer weiteren Verkehrskonzentration an einer ohnehin schon stark belasteten Stelle, mit ihren in der amerikanischen City infolge der Hochhäuser jetzt schon katastrophal sich auswirkenden Schwierigkeiten, ist bei dieser Stellungnahme der Hamburger Baubehörde jedenfalls entscheidend gewesen. —

**Geplante Bauten in Holland.** In Holland ist der Bau einer Reihe bedeutender Bauten vorgesehen. An Stelle des abgebrannten Rathauses in Leyden wird ein neues durch den bekannten Architekten W. M. Dudok ausgeführt werden. Im Haag soll ein neues Museum nach den Plänen des Architekten Dr. Berlage zur Ausführung kommen, der mit seiner Amsterdamer Börse, die wir seiner Zeit in der „Deutschen Bauzeitung“ veröffentlicht haben, als erster die moderne Bewegung in der holländischen Architektur eingeleitet hat. —

## WOHNUNGSBAU

**Der Wohnungsbau seit 1919.** Bei Gelegenheit der Beratung der „Reichs-Richtlinien für das Wohnungswesen“, die der Reichstag kürzlich angenommen hat, machte Reichsarbeitsminister Wissell einige Angaben über die bisherigen Leistungen im Wohnungsbau.

Danach sind in den letzten zehn Jahren bis Ende 1929 in Deutschland 1,65 Mill. Wohnungen gebaut worden. Im Jahre 1926 wurde die Zahl 220 000 erreicht, 1927 506 000, 1928 350 000. Für das durch besonders schwierige Verhältnisse auf dem Kapital- und Weltmarkt gekennzeichnete Jahr 1929 sind die Zahlen noch nicht ganz festgestellt, es fehlen noch die Ergebnisse auf dem Lande und in den Kleinstädten. Begonnen waren bis Anfang November in 91 Groß- und Mittelstädten 116 717 Neubauwohnungen gegenüber 90 629 in der gleichen Zeit des Vorjahres. Der Zugang beträgt für die gleiche Zeit in 96 Groß- und Mittelstädten 98 560 gegenüber 96 662 von 1928. Die erstellten Wohngebäude verteilen sich wie folgt: 7,6 v. H. von öffentlichen Körperschaften und Behörden, 20,4 v. H. von gemeinnützigen Baugesellschaften, 72 v. H. durch private Bauherren. Für die Wohnungen ergeben sich als Vergleichszahlen 10,4, 30,0, 59,0.

Allerdings waren öffentliche Bauhilfen in starkem Maße erforderlich. Im Jahre 1928 sind in 95 Groß- und Mittelstädten Wohnungen und Wohngebäude zu 89 v. H. mit solcher Unterstützung gebaut, 1929 in den ersten neun Monaten 90 v. H. —

**Bautätigkeit im Oktober 1929.** (Aus „Wirtschaft und Statistik“ Nr. 24/1929.)

Im Oktober hat sich die rückläufige Bewegung am Wohnungsbaumarkt in den meisten Städten durchgesetzt, auch in der Mehrzahl derjenigen Großstädte, die bisher eine starke Aufwärtsbewegung verzeichnen konnten. Insgesamt hat die Zahl der zum Bau genehmigten und der begonnenen Wohnungen erheblich abgenommen, letztere war auch — zum erstenmal seit März dieses Jahres — geringer als im entsprechenden Monat des Vorjahres. Dagegen ist die Zahl der Bauvollendungen, wie regelmäßig gegen Ende des Jahres, bedeutend gestiegen und übertraf sogar das Ergebnis aller anderen Monate der Nachkriegszeit.

In den Groß- und Mittelstädten zusammen wurden 5296 Wohngebäude und 13 914 Wohnungen gegen 3577 bzw. 18 257 im Vormonat zum Bau genehmigt, also 8 bzw. 24 v. H. weniger. Das Ergebnis des Oktober 1929 wurde bei den Wohngebäuden um 19 v. H., bei den Wohnungen um 3 v. H. übertroffen. Es wurden also im Durchschnitt erheblich kleinere Wohnhäuser zum Bau genehmigt als im Vormonat oder als im Oktober 1928. In den Monaten Januar bis Oktober zusammen wurden in den Groß- und Mittelstädten 140 515 Bauerlaubnisse für Wohnungen erteilt gegenüber 104 225 in der entsprechenden Zeit des Vorjahres.

Begonnen wurden in den 92 Städten, die hierüber Angaben liefern, 2756 Wohngebäude und 15 181 Wohnungen, d. h. 18 bzw. 12 v. H. weniger als im Vormonat. Bei den begonnenen Wohnhäusern ist also die durchschnittliche Größe etwas gestiegen, sie blieb jedoch bedeutend hinter der der Oktoberbauten 1928 zurück. Im Berichtsmonat war die Zahl der begonnenen Wohngebäude um 10 v. H. höher, die der Wohnungen aber um 4 v. H. niedriger als im Oktober des Vorjahres. In den ersten zehn Monaten zusammen wurden in den 92 Berichtsstädten 116 690 Wohnungen begonnen gegenüber 90 629 in der entsprechenden Zeit 1928.

Der Reinzugang betrug in den 96 Berichtsstädten 4361 Wohngebäude (34 v. H. mehr als im Vormonat und 45 v. H. mehr als im Oktober 1928) und 18 547 Wohnungen (27 v. H. bzw. 40 v. H. mehr). Infolge dieser bedeutenden Zunahme übertraf das bisherige Ergebnis der diesjährigen Bautätigkeit zum ersten Male das entsprechende des Vorjahres. In den Monaten Januar bis Oktober zusammen betrug der Reinzugang in den Groß- und Mittelstädten 98 519 Wohnungen gegen 96 562 von Januar bis Oktober 1928. Nach der bisherigen Entwicklung kann man wohl mit Sicherheit annehmen, daß auch im ganzen Jahre 1929 die Zahl der in Groß- und Mittelstädten fertiggestellten Wohnungen größer als im Jahre 1928 sein wird.

Im Gegensatz zur Wohnungsbautätigkeit hat die Bautätigkeit für öffentliche, gewerbliche und sonstige wirtschaftliche Zwecke im Oktober eine starke Belebung erfahren. Es wurden 882 Gebäude für solche Zwecke zum Bau genehmigt, d. h. 17 v. H. mehr als im Vormonat und 9 v. H. mehr als im Oktober 1928. Der Bau von 660 Gebäuden (in 92 Städten) wurde begonnen, 25 bzw. 16 v. H. mehr. Der Reinzugang ist von 600 auf 750 oder um 25 v. H. gestiegen und war um 38 v. H. größer als 1928.

In den 85 Groß- und Mittelstädten, die von den Gebäuden für gewerbliche und sonstige wirtschaftliche Zwecke auch die Größe des umbauten Raumes angeben, ist die Zahl der Bauerlaubnisse um 18 v. H., die Größe des umbauten Raumes von 0,96 Mill. cbm auf 1,25 Millionen cbm oder um 30 v. H. gestiegen. Das Ergebnis des Oktober 1928 wurde nach dem umbauten Raum um 7 v. H. übertroffen. Begonnen wurde in den 85 Städten mit dem Bau von 514 solchen Gebäuden mit 1,09 Mill. cbm gegen 401 Gebäude mit 0,68 Mill. cbm im Vormonat und 445 Gebäude mit 0,85 Mill. cbm im Oktober 1928. Die Größe des umbauten Raumes war also um 60 v. H. größer als im Vormonat und um 32 v. H. größer als im Vorjahr. Die Zahl der Fertigstellungen ist von 568\*\*\*) im September auf 590 im Oktober gestiegen, der umbaute Raum jedoch von 1,18 Mill. cbm auf 1,11 Mill. cbm oder um 6 v. H. gesunken. Der entsprechende Monat 1928 wurde aber um 0,11 Mill. cbm oder um 11 v. H. übertroffen.

Für 44 öffentliche Gebäude (im Vormonat für 50) mit 285 849 cbm umbautem Raum (290 200 cbm) wurden in 86 Groß- und Mittelstädten Baugenehmigungen erteilt, 34 (57) Gebäude mit 528 201 (411 067)\*\*\*) cbm wurden begonnen und 48 (38) mit 352 166 (409 200) cbm fertiggestellt. —

## BAUSTOFFE

**Die deutsche Kalkindustrie und das Baugewerbe.** In den ersten zehn Monaten des Jahres 1929 zeigt der Absatz gegenüber 1928 nur ein Gesamtmehr von 0,5 v. H., während das Haupterzeugnis, der Branntkalk, um 3,8 v. H. im Absatz zurückgegangen ist. An diesem Ausfall sind namentlich Baugewerbe, Kalksandsteinfabrikation und Landwirtschaft besonders beteiligt gewesen. Der Gesamtabsatz von Branntkalk war in 1000 t im Jahre 1928: 4236, 1929: 4071 (in den ersten zehn Monaten beider Jahre), von kohlen-saurem Kalk (gem. Kalkstein und Mergel) 911 bzw. 972, von Rohstein 2722 bzw. 2870. Bei den uns hier interessierenden Betrieben war der Absatz folgender in 1000 t:

	Branntkalk		Kohlensaurer Kalk		Rohsteine	
	1929	1928	1929	1928	1929	1928
Baugewerbe . . . . .	1455	1616	9	8	371	298
Kalksandsteinfabrikation . . . . .	206	232	—	—	—	—
Schwemmsteinfabrikation . . . . .	80	28	—	—	—	—

Im Baugewerbe ist der Rückgang an Branntkalk 9,9 v. H. Er wird durch die auffallende Steigerung des Absatzes von Rohsteinen um 24,5 v. H. nicht ausgeglichen. Es macht sich hier das ungünstige Baujahr 1929 stark geltend, unter dem auch die Kalksandsteinfabriken haben leiden müssen.

Die Ausfuhr von Kalkerzeugnissen hat sich im Berichtsjahr um 23,3 v. H. gesteigert, vor allem in Branntkalk und Rohsteinen. Die Einfuhr ist um 13,5 v. H. zurückgegangen, die Einfuhr von gemahlenem Branntkalk allerdings um 23,7 v. H. gestiegen. Wenn es bei den steigenden Absatzschwierigkeiten im Inland nicht gelingt, die Ausfuhr wesentlich zu steigern, so

\*\*) Berichtigte Zahlen.

wird die deutsche Kalkindustrie in eine schwierige Lage geraten.

Noch ungünstiger als die Absatzverhältnisse sind aber die Gewinnverhältnisse infolge weiterer Belastungen in der Kalkindustrie gewesen, die durch Preiserhöhungen nicht ausgeglichen werden konnten. (Nach BPD). —

**Die rheinische Schieferindustrie im Jahre 1929.** Das Jahr 1929 war für die rheinische Industrie das schlechteste seit Kriegsschluß. Ab 1. Januar 1929 wurden die Moselgruben stillgelegt und bis in den Mai hinein lag infolge des langanhaltenden Frostes die ganze Industrie still. Auch das Sommer- und Herbstgeschäft war sehr mäßig, so daß der Absatz etwa 40 v. H. unter dem des Vorjahres liegt, was einem Rückgang des Absatzes um etwa 1,5 Mill. M. entspricht. Die Produktion war über 75 v. H. geringer als 1928. Infolgedessen sind für 1930 weitere Einschränkungen vorgesehen.

Abgesehen von den obenerwähnten Gründen liegen sie in den hohen Gesteinskosten der Betriebe. Die Sozialbeiträge für die knappschaftliche Versicherung machen im Durchschnitt über 55 v. H. der Löhne aus und belasten die Produktion mit über 25 v. H., infolgedessen ist mit der knappschaftsfreien thüringischen Schieferindustrie nicht mehr, und noch weniger mit der französischen, belgischen und luxemburgischen ein Wettbewerb möglich. Dementsprechend ist auch die ausländische Einfuhr mit rd. 20 Mill. kg etwa dieselbe geblieben wie 1928, worunter natürlich die rheinische Schieferindustrie zuerst leidet. Der Zoll von 0,85 M. je 100 kg, d. h. etwa 7 v. H. des Verkaufspreises, gewährt dagegen keinen ausreichenden Schutz. Eine wesentliche Zollheraufsetzung wird gefordert. (Nach BPD.) —

## NORMENWESEN

**Einheitliche Benennung der Bodenarten und Aufstellung der Schichtenverzeichnisse.** Der „Deutsche Ausschuß für Baugrundforschung“ bei der „Deutschen Gesellschaft für Bauingenieurwesen“, Berlin, macht hierfür Vorschläge, die nicht sowohl eine umfassende Einteilung der Bodenarten vom wissenschaftlichen Standpunkt, als den praktischen Zweck verfolgen, in die Schichtenverzeichnisse der Bohrmeister und Bohrfirmen, die die Grundlage für die weitere Auswertung der Bohrungen bilden, statt einer großen Anzahl der bisher üblichen Benennungen nur wenige klare und eindeutige aufzunehmen und den Verzeichnissen eine einheitliche und übersichtliche Form zu geben. Allerdings können solche Verzeichnisse sich nicht ausschließlich auf Baugrundfragen beschränken, sondern müssen auch die Belange des Brunnenbaues, Bergbaues, Wasserbaues, der Kulturtechnik, der Steinbruch- und Sandgrubenindustrie berücksichtigen, wenn man ihre Einführung durchsetzen will. Es war ferner auf die Personen Rücksicht zu nehmen, die sich vorwiegend mit solchen Aufgaben beschäftigen, also Bohrmeister und Bohrfirmen. Auf diese Weise sind praktische Tabellen entstanden, wobei für die Bodenarten usw. bestimmte Abkürzungen vorgesehen sind. Die Tabellen sind für 0,50 M. das Stück von der Gesellschaft im Ingenieurhaus, Berlin, zu beziehen, auch werden nach dorthin kritische Äußerungen erbeten. —

**Richtlinien für Probelastungen des Baugrundes.** Von derselben Stelle sind auch Richtlinien für Probelastungen, und zwar zunächst nur bei Flachgründungen, aufgestellt und von dort ebenfalls zu 0,50 M. das Stück zu beziehen. Besonders wichtig ist die richtige Bemessung der Größe der Probelastungsfläche. Zu kleine wirken nicht genug nach der Tiefe und können bei zu großer Belastung zu Gefügestörungen unter dem Lastkörper führen, so daß daraus keine Schlüsse gezogen werden können; zu große liefern zwar gute Ergebnisse, verursachen aber zu hohe Kosten, um sie in großem Maßstabe ausführen zu können. Zahlreiche gleichartige Versuche sind aber nötig, um sichere, heute noch fehlende Aufschlüsse darüber zu gewinnen, wie aus der Einsenkung des Probelastungskörpers auf diejenigen des Bauwerkes selbst geschlossen werden kann.

Die Aufgabe ist also, in möglichst zahlreichen Fällen bei gutem und schlechtem Baugrund Probelastungen mit verschiedenen großen Flächen auszuführen, wobei vorgeschlagen werden: a)  $1000 \text{ cm}^2 = 0,1 \text{ m}^2$ ; b)  $5000 \text{ cm}^2 = 0,5 \text{ m}^2$ ; c)  $10000 \text{ cm}^2 = 1,0 \text{ m}^2$ . Nötig ist ferner, am Bauwerk selbst von Beginn bis zur Fertigstellung bei fortschreitender Last wiederholt die Einsenkungen sorgfältig zu messen unter Feststellung der zugehörigen

Last. Nur aus diesem Vergleich lassen sich sichere Aufschlüsse gewinnen.

Die Richtlinien selbst sehen zunächst eine Beschreibung der Baustelle und des Bodens vor (Bezeichnung nach obigem Merkblatt) mit Angabe seiner mechanischen Eigenschaften, der Mächtigkeit der Schichten, der Höhenlage des Grundwasserspiegels usw. Genauere Angaben werden dann über die Durchführung der Probelastung gemacht, die in Höhe der zukünftigen Bauwerkssohle durchzuführen ist. Die Belastungsplatten können quadratisch oder kreisförmig sein, müssen aber genügend stark, d. h. starr sein. Die Belastungen sollen sich nur allmählich mit nicht mehr als  $0,5 \text{ kg/cm}^2$  der einzelnen Stufen folgen und in genügenden Abständen, so daß die Setzungen Zeit haben (namentlich bei tonigem Boden wichtig), sich voll auszuwirken. Erwünscht ist, die bleibende Zusammendrückung des Bodens durch Belastung und Wiederentlastung festzustellen. Behandelt werden ferner der Belastungsmechanismus, die Beobachtung der Einsenkungen, die Messungen am Bauwerk.

Die Mitwirkung aller Praktiker wird erbeten, während der Ausschuß seinerseits auch seinen Rat für die zweckmäßige Durchführung von Versuchen zur Verfügung stellt. —

## STÄDTISCHE VERSORGUNGSANLAGEN

**Berliner Gasversorgung.** Einem Prospekt der „Berliner Städt. Gaswerke A.-G.“ entnehmen wir folgende Angaben: Seit 1826 versorgte die „Englische Gasgesellschaft“ die Stadt mit Gas. Verhandlungen der Stadt mit der Gesellschaft über Verbesserung und Ausdehnung der städt. Beleuchtung führten zu keinem Ergebnis, so daß die Stadt 1842 beschloß, den bisherigen Vertrag nicht zu verlängern und keinen neuen abzuschließen, vielmehr die öffentliche Beleuchtung durch Schaffung eigener Gasanstalten selbst in die Hand zu nehmen. Nach dem Entwürfe von Bachmann entstanden und wurden 1847 in Betrieb genommen die beiden Gasanstalten am Stralauer Platz für die Stadthälfte nördlich der Spree, und an der Gitschiner Straße für die Stadthälfte südlich der Spree. Mit 2019 öffentlichen Gasflammen wurde der Betrieb begonnen. Bereits 1856 mußte die dritte Gasanstalt im Norden der Stadt zwischen Müllerstraße und Nordhafen eröffnet werden, und von 1862 ab wurden alle drei Anstalten sämtlich durch Neubauten vergrößert. Dann kam 1872 die Errichtung der vierten Gasanstalt in der Danziger Straße. Dann kamen die Bedürfnisse der Nachbargemeinden dazu, die zum Teil von Berlin mit befriedigt wurden. In Wilmersdorf-Schmargendorf wurde eine fünfte Gasanstalt errichtet, dazu eine Gasbehälteranlage auf Charlottenburger Gebiet in der Augsburger Straße, die im Herbst 1895 dem Betriebe übergeben wurde. Aber auch damit konnte der steigende Bedarf nicht mehr gedeckt werden, so daß 1902 das für eine gewaltige Bedarfssteigerung berechnete Gaswerk Tegel in Angriff genommen werden mußte. Während dieser Zeit wurden außerdem von den Nachbargemeinden zum Teil unabhängige Anlagen errichtet, so in Charlottenburg, Neukölln, Lichtenberg.

Als 1920 die Gemeinde Groß-Berlin geschaffen wurde, wurden außer den schon genannten Anlagen der eingemeindeten Nachbarorte Gaswerke in Spandau, Köpenick, Tegel, Wittenau, Friedrichshagen, Hermsdorf und Heiligensee mit den Berliner städt. Gaswerken vereinigt, so daß nunmehr im ganzen 17 Werke vorhanden waren. Von diesen wurden jedoch 9 als unwirtschaftlich stillgelegt, so daß jetzt nur noch folgende Werke in Betrieb stehen: Danziger Straße, Charlottenburg, Neukölln, Lichtenberg, Holzmarktstraße, das im April 1929 von der „Gasbetriebsgesellschaft A.-G.“ übernommen wurde, Weißensee und Tegel, letzteres das bisher größte. Sie genügen nicht nur einem gesteigerten Bedarf auf längere Zeit, sondern würden auch einer weiteren Umstellung der Industrie auf Verwendung des Gases statt fester Brennstoffe genügen.

Im Herbst 1925 wurde dann der Betrieb der städt. Werke in die Form einer Aktiengesellschaft übergeführt, die die Gaswerke der Stadt Berlin auf 50 Jahre gepachtet hat, aber der Stadtgemeinde ein Einfluß auf Geschäftsgebarung und Preisgestaltung verblieben ist.

Die Gaserzeugung belief sich im ersten Betriebsjahr der städt. Werke auf 4,5 Mill. cbm, 10 Jahre später

auf 14, im Jahre 1870/71 auf 35,5, 1890/91 bereits über 100 Mill. cbm und erreichte 1928 fast 0,5 Milliarden cbm. Diese Steigerung ist einerseits auf die Bevölkerungszunahme, andererseits aber auch auf die steigende Verwendung des Gases zurückzuführen. Betrag der Verbrauch im Jahre 1850 etwa 20 cbm auf den Kopf der Bevölkerung, so sind es jetzt 150 cbm.

Neben der „Berliner Stadt Gaswerke A.-G.“ besteht als Rechtsnachfolgerin der früheren „Englischen Gasgesellschaft“ noch die „Gasbetriebs A.-G.“, an deren Aktienkapital die Stadt Berlin auch erheblich beteiligt ist. Zusammen mit dieser Gesellschaft war die Gaserzeugung in Groß-Berlin im Jahre 1928 auf 0,75 Milliarden cbm gestiegen. —

## VERKEHRSWESEN

Über die Verkehrsbedeutung der Privat- und Kleinbahnen bringt das „Berliner Tageblatt“ in seiner Abteilung „Handel und Verkehr“ vom 2. Januar 1930 einen interessanten Artikel von Dr. Alfred Schwonn, dem wir folgende Zahlenangaben entnehmen: Nach der Statistik der Reichsbahn gibt es in Deutschland noch 95 Gesellschaften, die als Privatbahn im engeren Sinne bezeichnet werden können. Hierzu gehören alle Bahnen im Privatbesitz und -betrieb, die dem allgemeinen Eisenbahngesetz von 1838 und nicht dem preuß. Kleinbahngesetz von 1892 usw. unterstehen und die in ihren Tarifen im Güterverkehr an die Tarife der Reichsbahn gebunden sind und dazu nur Zuschläge nehmen dürfen, die zwischen 1 und 2 Pf./100 km liegen. Die Kleinbahnen, die mehr lokaler Bedeutung sind, bilden dagegen ihre Tarife selbst lediglich nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten.

Es gibt zur Zeit 4709 km Betriebslänge von Privatbahnen, davon 900 km schmalspurig, und 282 Kleinbahnen mit zusammen 9780 km Betriebslänge. Beide zusammen machen mit 14 400 km Betriebslänge 27 v. H. der Betriebslänge der Reichsbahn aus, die für das Vergleichsjahr 1927 53 546 km betrug. Im genannten Jahr betrug das Anlagekapital der Privat- und Kleinbahnen 1 Milliarde M. (Reichsbahn 24,4 Milliarden). An Personen wurden 1927 befördert 179 Mill. oder 9,4 v. H. des Verkehrs der Reichsbahn, die Menge der verfrachteten Güter war 83,5 Mill. t oder 17 v. H. der Reichsbahn. Die Verkehrsleistung in Personen- und Tonnenkilometern ist aber wesentlich geringer wegen der kurzen Beförderungstrecken. Es stehen der Reichsbahnleistung von 45 500 Mill. an Personenkilometern nur 2774, also 6 v. H., den 73 Milliarden Tonnenkilometern nur 1348,5 Mill. tkm, also 1,85 v. H. gegenüber. Die Gesamteinnahmen der Privat- und Kleinbahnen betragen 235 Mill. M. (davon 1,55 Mill. M. aus dem eigenen Kraftwagenverkehr, 5,6 Mill. M. aus Nebenbeteiligung an Hafenanlagen usw.) oder 4,66 v. H. der Reichsbahneinnahmen. Davon entfallen etwa 50 v. H. auf Personenverkehr, bei der Reichsbahn nur 29 v. H. —

**Berliner Verkehr im 2. und 3. Vierteljahr 1929.** Güterverkehr in den städtischen Häfen und Ladestraßen:

Zeitraum	Gütereingang mit Schiff			Gütereingang mit Bahn			zus.
	Schiff	Bahn	zus.	Schiff	Bahn	zus.	
Westhafen							
I. Quartal	262 146	36 206	298 352	26 372	2 262	28 634	
II. Quartal	280 930	45 820	326 750	34 276	4 573	38 849	
Osthafen							
I. Quartal	180 275	15 714	195 989	3 438	64 041	67 479	
II. Quartal	202 046	23 358	225 404	4 610	65 966	70 576	
Übrige Hafen- und Ladestraßen							
I. Quartal	535 992	3 653	539 645	164	1 159	1 323	
II. Quartal	647 230	3 406	650 637	210	2	212	
Ges.-Summe in t	2 108 618	128 157	2 236 775	69 070	138 953	207 523	

Nach Mitteilung der Berliner Hafen- und Lagerhaus-A.-G. wurden in den städtischen Häfen und Ladestraßen im 2. Vierteljahr rund 1,1, im 3. Vierteljahr rund 1,3 Mill. t Güter verladen, wovon 91 v. H. auf den Gütereingang kamen. Davon entfallen 89,1 v. H. auf Schiffsladungen, der Rest auf Bahnladungen.

Gegenüber 1928 ist der Gesamtverkehr gestiegen im 1. Quartal um 10,3, im 2. Quartal um 37,4 v. H., jedoch ausschließlich im Gütereingang. Der Versand war nicht unerheblich schwächer.

Der Straßenverkehr im Oktober 1929. Nach Mitteilung der „Berliner Verkehrs-A.-G.“ wurden im Oktober 1929 von den Berliner Straßenverkehrsmitteln insgesamt 147 339 464 Personen befördert, oder 4 752 886 Fahrgäste im Tagesdurchschnitt, das ist ein Rückgang gegenüber dem Vormonat um 15,1 v. H.

Es entfallen davon auf:

Straßenbahn	72,5 Millionen	oder 49,1 v. H.
Stadt-, Ring- und Vorortbahnen	37,5 „	oder 25,5 v. H.
Hoch- und Untergrundbahnen	18,9 „	oder 12,8 v. H.
Omnibus	18,6 „	oder 12,6 v. H.

Im ganzen verkehrten im Oktober 93 Straßenbahn-, 53 Omnibuslinien (davon 43 Stadt- und Vorort- und 10 Ausflugslinien) sowie 4 Linien der U-Bahnen.

Die Zahlen des Umsteigeverkehrs im Oktober sind 25 556 469 Personen, oder im Tagesdurchschnitt 824 402, und zwar für sämtliche Verkehrsmittel untereinander. Im eigenen Betrieb waren sie noch höher, nämlich 29 744 197 Personen. —

Eine Arbeitsgemeinschaft internationaler Verkehrsrechtsbeistände hat sich gebildet, um auch in Fällen, wo der Verkehrsinteressent Ansprüche an ausländische Transportanstalten hat, über die die einheimischen Verkehrsspezialisten nicht genügend unterrichtet sind, die Ansprüche mit Sicherheit vertreten zu können. In der Arbeitsgemeinschaft sind Vertreter jedes europäischen Staates vorhanden. Für Deutschland ist Vertreter der bekannte Verkehrssyndikus W. Brodbeck, Stuttgart, der die Übermittlung solcher Ansprüche an das Ausland übernimmt. —

## STATISTIK

**Deutsche Wirtschaftszahlen 1929.** In der vom „Statistischen Reichsamte“ herausgegebenen Zeitschrift „Wirtschaft und Statistik“ werden für die Zeit vom April bis einschl. Oktober 1929 Wirtschaftszahlen mitgeteilt, von denen einige, die auch Baukreise interessieren, hier herausgegriffen seien:

I. Bautätigkeit, d. h. Bauvollendungen in 96 Groß- und Mittelstädten über 50 000 Einwohnern, und zwar 1. insgesamt, 2. Wohngebäude, 3. Wohnungen:

	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober
1.	1 663	2 335	2 190	2 822	2 946	3 858	5 111
2.	1 283	1 891	1 660	2 274	2 474	3 258	4 961
3.	5 898	8 598	8 047	10 459	11 568	14 590	18 547

II. Großhandelsindexziffer (1913 = 100 gesetzt):

137,1	135,5	135,1	137,8	138,1	138,1	137,2
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

III. Indexziffer der Lebenshaltungskosten (ohne Wohnung, 1913/1914 = 100):

153,6	153,5	153,4	154,4	154,0	153,6	153,5
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

**Berliner Wirtschaftszahlen.** Dem Amtsblatt der Stadt Berlin vom 29. Dezember 1929 entnehmen wir folgende Zahlen über die Kohlenversorgung Berlins im 2. und 3. Vierteljahr 1929.

Nach den Feststellungen der Reichsbahndirektion Berlin und des Reichskommissars für die Kohlenverteilung betrug die Kohlenzufuhr (ohne die Dienstkohle der Eisenbahn): 2. Vierteljahr 2663 042 t, 3. Vierteljahr 2 038 877 t. Davon waren: Steinkohlen 1 652 122 t bzw. 1 526 850 t, d. h. 69,9 bzw. 65,1 v. H. des Gesamteinganges. Bei den zugeführten Braunkohlen waren 99 v. H. Briketts.

Zur Bahn kamen in den genannten beiden Quartalen nach Berlin 51,3 bzw. 56,1 v. H. Die Braunkohlen kamen, wie bisher, fast ausschließlich auf der Bahn an, die Steinkohlen zu 50,4 bzw. 52,5 v. H., davon die Hälfte aus Deutsch-Oberschlesien, 44 v. H. aus Westfalen, der Rest aus Niederschlesien, England und Sachsen. Auch von zu Wasser nach Berlin beförderten Steinkohlen stammten 55 v. H. aus Deutsch-Oberschlesien, 24,4 bzw. 26,1 v. H. aus England, 17,5 bzw. 16,2 v. H. aus Westfalen.

Von den mit der Eisenbahn hier eingetroffenen Kohlen gingen 11,1 bzw. 7,1 an die Berliner Gaswerke. Gegenüber den gleichen Abschnitten des Vorjahres ist für das 1. Quartal eine Steigerung der Kohlenzufuhr um 24,8, für das 2. Quartal um 33,1 v. H. festzustellen. Besonders stark haben dabei die Schiffseingänge zugenommen, und zwar um 35,7 und 34,5 v. H. —