

ZENTRALBLATT DER BAUVERWALTUNG

VEREINIGT MIT

ZEITSCHRIFT FÜR BAUWESEN

MIT NACHRICHTEN DER REICHS- U. STAATSBEHÖRDEN · HERAUSGEGEBEN IM PR. FINANZMINISTERIUM

SCHRIFTFLEITER: DR.-ING. NONN UND GUSTAV MEYER

BERLIN, DEN 7. FEBRUAR 1934

54. JAHRGANG, HEFT 6

Alle Rechte vorbehalten.

WETTBEWERB WASSERSPORTHAFEN BEI KLADOW

Von Vizepräsident Kühn, komm. Stadtbaurat in Berlin.

Inmitten schönster märkischer Flußlandschaft zwischen Spandau und Kladow, gegenüber dem idyllischen Lindwerder und Schwanenwerder, ist am sogenannten „Breiten Horn“, das auf dem rechten Havelufer bei km 161 der Kladower Seestrecke liegt, vor annähernd 40 Jahren durch Vorschüttung ein flaches Vorland entstanden. Die sich bis über 20 m aus dem Wasserspiegel erhebenden Ufer sind mit starken Kiefern und Eichen bestanden; eine malerische Schlucht durchbricht von Nordwesten her den Höhenzug des steil abfallenden rechten Havelufers und mündet hinter einem sich etwa 1200 m entlang ziehenden verschieden breiten Damm, der in rund 130 m Entfernung von der ursprünglichen Uferlinie diese begleitet. Da die Aufschüttungsarbeiten nie beendet wurden, sind zwischen Damm und Ufer zwei größere, jetzt stark verschilfte und verkrautete Wasserbecken übriggeblieben mit einer mittleren Wassertiefe von 0,50 m. Das nahezu hochwasserfreie Gelände zwischen diesen beiden Becken in der Ausmündungsrichtung der Schlucht ist dicht bewachsen; auf dem nordöstlichen Teile des Vorlandes am Horn sind freiere Flächen vorhanden. Der Damm weist Baumbestand auf. Das westliche Havelufer mit Steilabhang und Waldbestand, im Eigentum der Stadt Berlin, ist durch befestigte Straßen noch nicht erschlossen. Auf schmalen Feld- und Waldwegen gelangt man von der etwa 900 m entfernten Kladower Chaussee zu dem rund 160 000 qm großen Vorgelände, das nach dem geltenden Wasserrecht vom preußischen Staat als Eigentum beansprucht wird. Auf dem Vorland hat sich im Laufe der letzten Jahre das Leben einer der berühmten Zeltstädte entwickelt. Daneben bemühten sich kleinere Wassersportvereine, auf dem in so mancher Hinsicht idealen Gelände Pachtgrundstücke für Bootshäuser zu erhalten. So bestand trotz aller Bemühungen, in der von Jahr zu Jahr an Ausdehnung zunehmenden Zeltstadt Ordnung zu halten, die Gefahr einer regellosen und auf die Dauer überaus unschönen Ausnutzung eines an sich reizvollen Uferstreifens, die Gefahr, daß nach und nach die Benutzung dieses Geländes als idyllischer Wanderweg eingeschränkt und der Allgemeinheit verleidet würde. Schließlich wäre es auf die Dauer nicht möglich gewesen, den Ufersteilhang und den landeinwärts sich erstreckenden Wald, den die Stadt seinerzeit beim Ankauf des Rittergutes Kladow gleichzeitig erworben hat und den sie im Interesse der Erhaltung des Landschaftsbildes mit aller Energie gegen jede Verunstaltung zu schützen

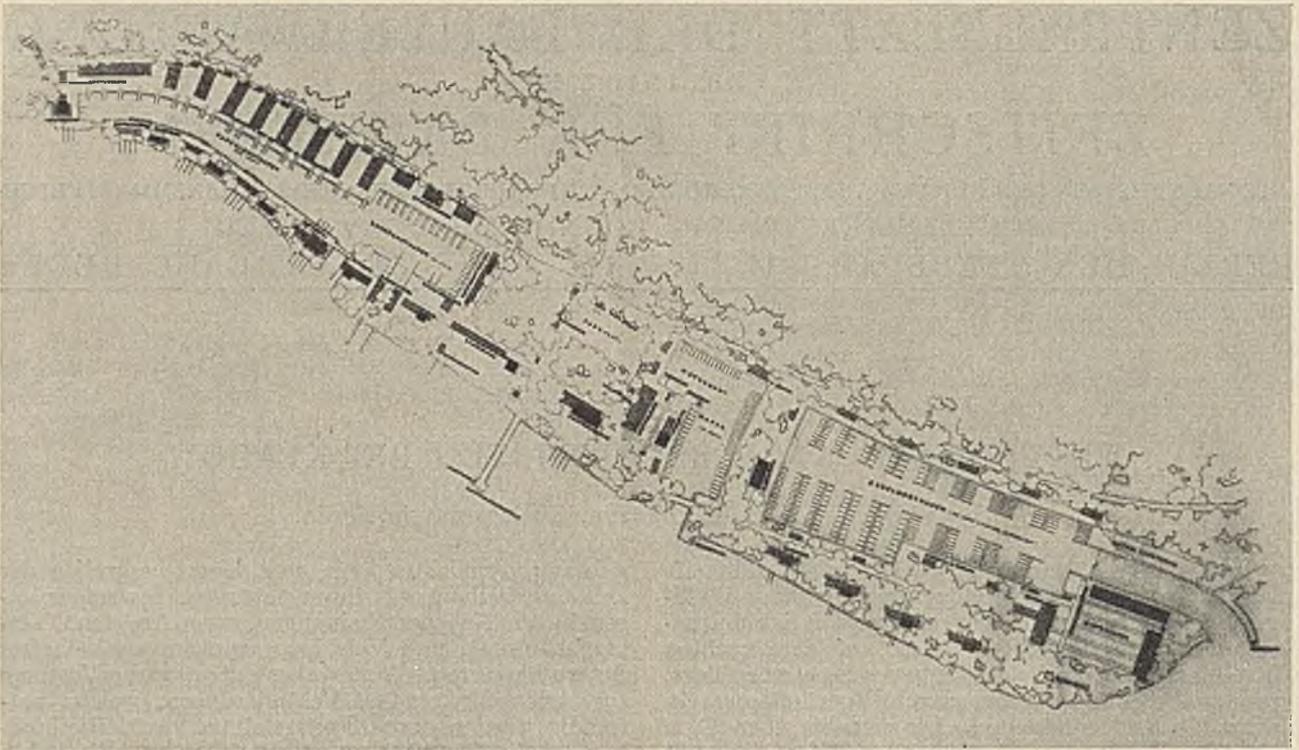
sich für verpflichtet hielt, vor dem Übergreifen der Zeltstadtsiedlung mit ihren naturgemäß weniger angenehmen Nebenerscheinungen, wie Aborten, Verkaufshäuschen und Volksbelustigungen zweifelhafter Art zu bewahren. Weiter aber gilt es, weise Vorsorge zu treffen für gewisse Veränderungen, welche notwendig werden durch Fertigstellung des Mittellandkanals, die für 1937 zu erwarten steht. Bis dahin müssen gewisse bisher hoffnungslos verstopfte Stellen der Wasserverkehrstraße gesäubert sein, um den neuen Großschiffahrtverkehr nicht zu gefährden.

So entstand auf Grund einer Anregung des Chefs der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen, des Regierungspräsidenten in Potsdam, und der Stadt Berlin im Jahre 1931 der Plan, gemeinsam an eine allen berechtigten wirtschaftlichen und städtebaulichen Wünschen Rechnung tragende Ausnutzung des Geländes am Breiten Horn heranzugehen, und zwar in Form einer Wassersportsiedlung. Beide Behörden veranlaßten gemeinsam unter Zurverfügungstellung entsprechender Mittel den Architekten- und Ingenieurverein Berlin, einen Wettbewerb zur Erlangung von Ideenskizzen für eine Wassersporthafenanlage auszuschreiben, um Anregungen für ihre wassersportliche und städtebauliche Gestaltung zu erhalten.

Das Preisgericht tagte Anfang Dezember 1933. Das Ergebnis ist kürzlich bekanntgegeben worden (vgl. Jahrg. 1933 d. Bl., S. 553 und 650).

Es waren 26 Entwürfe eingegangen, von denen allerdings nur 10 den Bedingungen der Ausschreibung entsprachen. Wenn auch der Wert der eingelieferten Arbeiten sowohl auf dem wassersportlichen Gebiete als auch in der städtebaulichen Anordnung ein sehr ungleicher ist — was bei der Schwierigkeit der Aufgabe und der Mannigfaltigkeit der im Programm versteckten Forderungen nicht Wunder nehmen kann —, so enthalten jedenfalls die durch Preise oder Ankäufe ausgezeichneten Entwürfe gute Gedanken und höchst beachtenswerte Anregungen, die bei späterer Ausführung der Anlage berücksichtigt zu werden verdienen.

Der besondere Wert des für die Wassersportanlage in Aussicht genommenen Geländes beruht in seinem malerischen, landschaftlich noch gänzlich unberührten Reiz: Unmittelbar aus dem Havelwasser erheben sich dichtes Gebüsch, kräftige Laubbäume, hinter dem Schilf und Rohrdickicht steigt steil die Uferlinie empor; unter dunklen Kiefern und starken Eichen, auf schattigem Höhenwege wandelnd, schaut der Spazier-



In der Mitte: Autoparkplatz mit Tankstelle, Hauptgaststätte, Badeanlage, Rettungsstation und Dampfersteg.
 Links: Hafsen für Ruder- und Paddelboote mit Klubhäusern und Bootschuppen. Rechts: Hafsen für Motorboote und Segler mit Werkstätten und Klubhäusern.

Urteil des Preisgerichts:

Der Entwurf ist geschickt in die Landschaft eingefügt. Die Aufschließung des Geländes für die Sportler, den Publikumsverkehr, sowohl vom Lande wie vom Wasser her, ist einwandfrei. Die Möglichkeit, den Uferweg wenigstens zum Teil unmittelbar am Wasser entlang zu führen, ist vorhanden. Sportlich ist die Unterbringung der leichten Boote, der Motor- und Segelboote in besonderen Häfen gutzuheißen. Die Zufahrt für die Segelboote an der Südostecke des Geländes am „Breiten Horn“ liegt segeltechnisch richtig. Ausbaggerungen und Aufschüttungen erscheinen ausgeglichen. Eine Bebauung in aufeinander folgenden Abschnitten ist ohne Schädigung der Gesamtanlage möglich, so daß die Anlage als durchaus wirtschaftlich angesprochen werden kann.

ERSTER PREIS. Verfasser: Dipl.-Ing. Rolf Doerfel, Berlin; Dipl.-Ing. Rolf Richter, Potsdam, und Regierungsbaumeister a. D. Erich Kotzwich, Neustadt a. d. Dosse.

gänger auf den blauen, von weißen Segeln und bunten Paddelbooten belebten Spiegel der Havel hernieder. Dieses landschaftlich breit und flach gelagerte Bild, sowohl vom Wasser als auch vom Lande aus gesehen, in seiner Natürlichkeit und Farbigkeit zu erhalten, war erste Pflicht des Bearbeiters. Es ist daher die Geschicklichkeit zu begrüßen, mit der einige Bearbeiter den vorhandenen Damm in seiner bisherigen Lage und mit seinem alten Baumwuchs bis zu einem gewissen Grade in ihre Neuanlage hinüberretteten. Zu loben ist weiter das Bestreben, dem Spaziergänger die Gelegenheit zu geben, seinen Weg unmittelbar am Hafenufer möglichst ununterbrochen fortzusetzen, während eine Führung des Spazierweges auf der Rückseite der Bootschuppen, die jede Aussicht auf das Wasser und die gegenüberliegenden Ufer versperren, wertlos ist; ein so gelegter Weg wäre nur als Wirtschaftsanhänger tragbar. Die Möglichkeit, den Fußweg für die Spaziergänger landeinwärts so weit den Hang hinaufzulegen, daß der Blick gerade über die Bootschuppen und die übrigen aussichthemmenden Anlagen hinweggleitet, bleibt erhalten; sie als abschließliche Lösung des geforderten öffentlichen Wanderweges am Ufer gelten zu lassen, müßte bei dem großen Mangel an wirklichen Uferwegen in Berlin abgelehnt werden. Zu beachten ist der — vielleicht etwas kostbare — Vorschlag eines bauwerkmäßig erhöhten Strandweges, unter dem die Boote aus den

zurückgelegten Bootshäusern durchgezogen werden (vgl. Entwurf Nitze und Zbrzezny, ein zweiter Preis). Zu durchdenken waren auch die Zugangswege zum Badestrand und zur Dampferanlegestelle; auch für die sonstigen vom erholungsuchenden Publikum zu benutzenden Wege, z. B. zu den Gaststätten, war eine Führung zu wählen, die eine Behinderung des Sportbetriebes möglichst vermeidet.

Von ausschlaggebender Wichtigkeit bei der Beurteilung war die sportliche Eignung der vorgeschlagenen Lösungen. Segeltechnisch am richtigsten liegt die Zufahrt und Ausfahrt für die Segelboote an der gegen die stärksten und häufigsten Winde am besten geschützten Stelle, also am Ostende des Geländes, wie z. B. beim ersten Preis angeordnet, auch bei einem zweiten Preis (Buzengeiger), der die sportlichen Belange gut beachtet. Ebenso richtig und zwangsläufig ergab sich dann die Unterbringung der Paddel- und Ruderboote am Westende. Räumliche Abtrennung des Motorboothafens von den übrigen Hafenbecken wie beim ersten und bei einem zweiten Preis (Buzengeiger) erscheint von Vorteil wegen der Feuergefahr und auch, um die öligen und fettigen Bestandteile, die in einem Motorboothafen unvermeidlich abfallen, von den anderen Sporthäfen fernzuhalten.

Die größere Zahl der Bewerber hat durch Ausbaggerung des Sumpfgeländes die Hafenbecken hinter

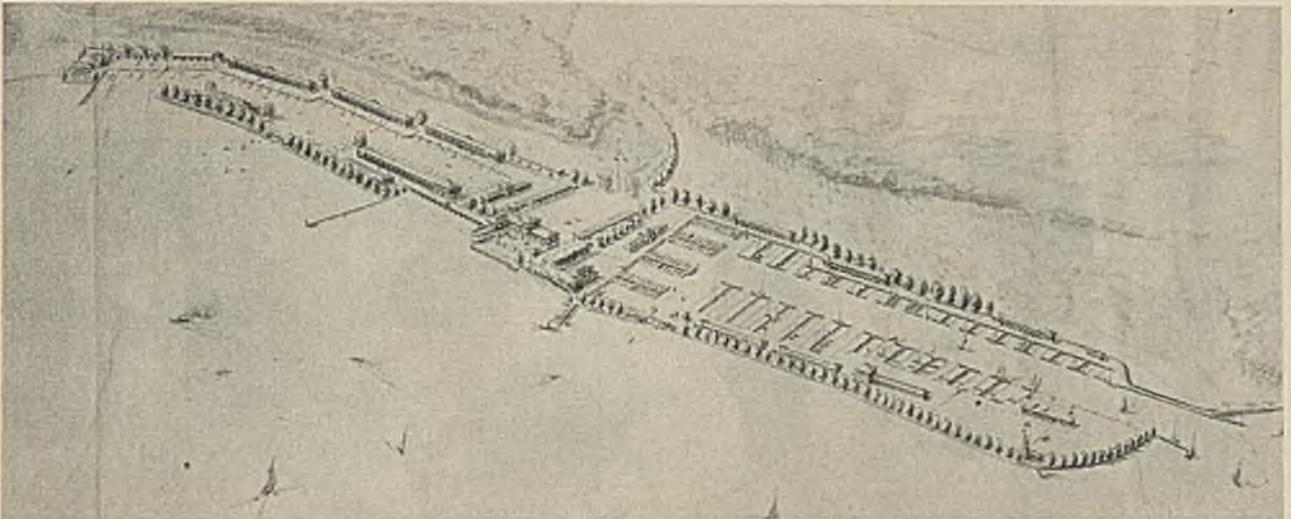


In der Mitte: Autoparkplatz, Gaststätte, Motorboot- und Ruderboot-Klubbücher, Verkaufstände, Dampfersteg. Links: Hafen für Ruder- und Paddelboote mit Klubbüchern und Werkstätten. Rechts: Hafen für Motorboote und Segler mit Werkstätten.

Urteil des Preisgerichts:

Die Gesamtanlage ist hinsichtlich des Verkehrs gelöst. Nicht befriedigen kann die Anlage der Seglerklubs unmittelbar am Breiten Horn, an das erfahrungsgemäß der Wasserkehr scharf heranrückt. Der Vorschlag, den Uferweg erhöht vor den Bootschuppen entlang zu führen, verdient hervorgehoben zu werden. Dieser Idee müßten bei der Durchführung allerdings starke landschaftliche Reize zum Opfer fallen. Durch die starken Eingriffe in die natürliche Uferlinie ist die Wirtschaftlichkeit der Anlage nicht gewährleistet.

EIN ZWEITER PREIS. Verfasser: Reichsbankbaudirektor a. D. Dr.-Ing. Philipp Nitze, Berlin, Mitarbeiter: Architekt Otto Zbrzezny, Berlin.



In der Mitte: Autoparkplätze mit Tankstellen, Gaststätte, Klubbücher und Dampfersteg. Links: Hafen für Ruder- und Paddelboote mit anliegenden Klubbüchern. Rechts: Hafen für Motorboote und Segler mit anliegenden Klubbüchern.

Urteil des Preisgerichts:

In der Gesamtanlage geht dieser Entwurf von richtigen Voraussetzungen aus in bezug auf die Leitung des Verkehrs für Sportler, Publikum und Dampfer. Der Verfasser verrät genaue Kenntnis der sportlichen Belange. Die Zufahrten zu den Häfen liegen richtig. Hervorzuheben ist die Führung des Spaziergängerweges oberhalb des Paddlerhafens; der Uferweg unmittelbar am Wasser entlang ist bei dieser Geländeaufteilung allerdings nicht durchführbar. Die Anlage ist wirtschaftlich. Leider steht die architektonische Durchbildung des Entwurfs nicht auf der Höhe der sonstigen Leistung.

EIN ZWEITER PREIS. Verfasser: Regierungsbauführer Günther Buzengeiger, Berlin.

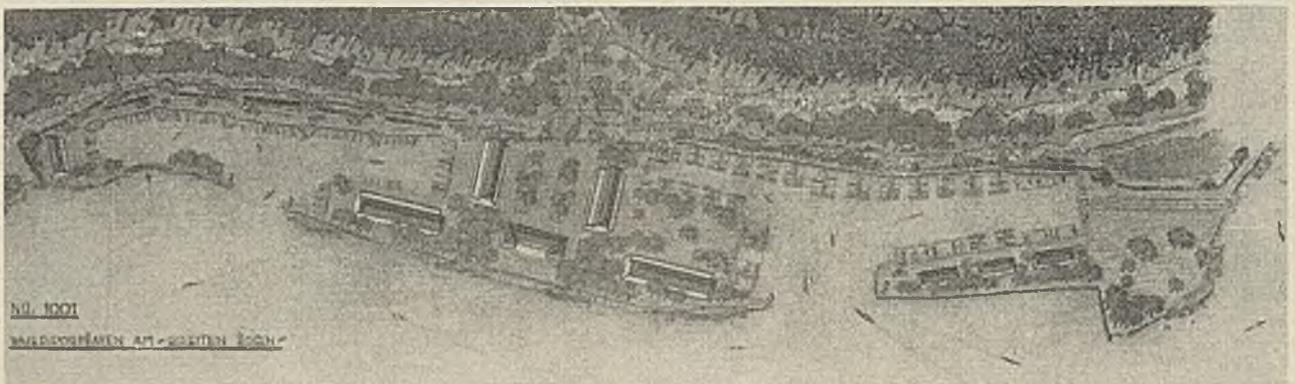


In der Mitte: Gaststätte und Klubbüser. Davor: Hafen für Ruder- und Paddelboote mit Halle für 800 Paddelboote, 1000 Paddelbootkästen und Klubbüser. Dahinter: Hafen für Motorboote und Segler mit Klubbüsern und Winterschuppen.

Urteil des Preisgerichts.

Die Gesamtanlage nimmt auf den Verkehr die erforderliche Rücksicht. Die Führung des Uferweges am Segelboothafen ist nicht zu beanstanden, dagegen die Weiterführung hinter den Ruderbootschuppen. Der Eingriff in den natürlichen Uferverlauf durch Unterteilung des Segelboothafens und Anordnung einer besonderen Male ist durchführbar, erscheint aber unwirtschaftlich. Auch die Massierung der Bootschuppen für das Winterlager beeinträchtigt, besonders vom Wasser her, das landschaftliche Bild. Architektonisch-künstlerisch zeigt der Entwurf sonst eine gute Haltung.

EIN DRITTER PREIS. Verfasser: Regierungsbaumeister a. D. Dr.-Ing. Hans Reichow, Hellerau-Dresden.

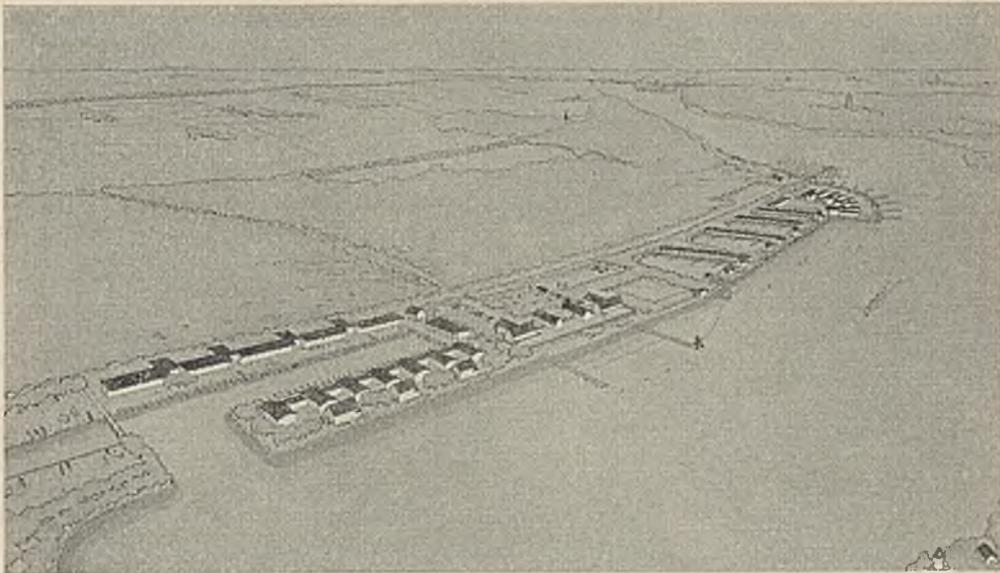


In der Mitte: Gaststätte und Bootshäuser. Links: Hafen für Ruder- und Paddelboote. Rechts: Hafen für Motorboote und Segler.

Urteil des Preisgerichts:

Der Entwurf geht in der Hauptsache von den wassersportlichen Belangen aus. Die Erhaltung der natürlichen Uferschönheiten ist geglückt. Der hinter den Schuppen reizlos durchgeführte Uferweg könnte in dem westlichen Hafenbecken unmittelbar am Ufer entlang geführt werden. Die Zufahrt zu dem Segelboothafen ist zwar ausreichend bemessen, dürfte aber zweckmäßiger von der Ostseite her erfolgen, dort wo die Slipanlagen liegen. Die Winterlagerung von Booten ohne Schuppen ist nicht im Sinne des Programms. Künstlerisch und architektonisch kann der Entwurf nicht befriedigen.

EIN DRITTER PREIS. Verfasser: Architekt Paul F. Karchow, Berlin.

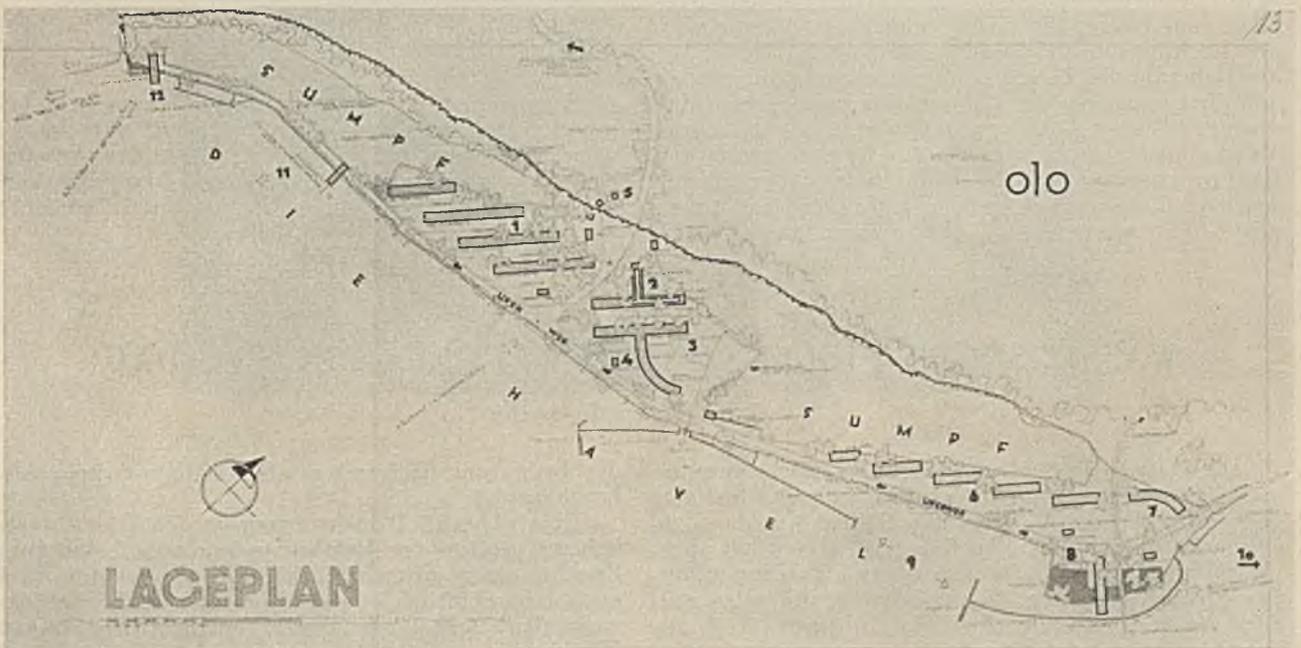


In der Mitte: Gaststätte mit Dampfersteig. Links: Hafen für Paddler mit Boots- und Klubhäusern. Rechts: Hafen für Motorboote und Segler mit Winterlagerplätzen und Klubhäusern. Ganz rechts: Bootshäuser für Ruderer.

Urteil des Preisgerichts:

Der Entwurf, der in der Gesamtanlage gut ist, geht in der Organisation des Verkehrs von unrichtigen Gesichtspunkten aus. Die Führung der Uferstraße im westlichen Teil ist zu beanstanden. Die Dampferstation liegt falsch; dem Freibad kommt zu starke Bedeutung zu. Die Anordnung der Stege zu den einzelnen Hafenbecken zur Hauptwindrichtung ist unzuweckmäßig. Die Massierung der Gruppenhäuser für Ruderer am Breiten Horn ist wegen des starken Dampferverkehrs dort nicht zu empfehlen, sie wären besser am Hafen der Paddler untergebracht. Die starken Eingriffe in die natürlichen Ufer machen das Projekt unwirtschaftlich. Architektonisch und künstlerisch steht der Entwurf auf beachtlicher Höhe.

EIN DRITTER PREIS. Verfasser: Dipl.-Ing. Albrecht Proskauer, Berlin.



1 Mietlände und Bootsverleih, 2 Jugendherberge, Gasthaus, 3 Werkstätte und Winterstand, 4 Klubhäuser, 5 Verkaufslände, 6 Bootshäuser, 7 Werkstätte und Winterstand, 8 Gaststätte, 9 Hafenanlegeplätze, 10 Bojenfeld für Segelboote, 11 kl. Strandbad, 12 Gaststätte.

Urteil des Preisgerichts:

Der Entwurf ist beachtenswert wegen der konsequenten Durchführung des Uferweges unmittelbar an der Harz und der damit verbundenen Erhaltung der landschaftlichen Reize. Der Entwurf weist starke architektonische Werte auf. Die Erhaltung der beiden Sumpfbeckens verstößt gegen den Zweck des Programms und mügt den Verfasser, wassersportlich unzuweckmäßige und unwirtschaftliche Uferanlagen zu schaffen. Die vorgesehene Überquerung des Uferweges durch die Sportler ist sehr nachteilig.

EIN ANKAUF. Verfasser: Regierungsbauführer Adolf Lott, Berlin.

dem vorhandenen Damm angeordnet (z. B. erster Preis). Der Vorschlag irgendwelcher Anlagen von Bootstegen, Bojenfeldern usw. am offenen West-Süd-West-Ufer kann keinesfalls gutgeheißen werden. Es findet sich auch der Gedanke (z. B. bei Ankauf Lott), das Sumpfgelände unverändert zu lassen, und die außerhalb in der Havel gedachten Bootanlagen durch Molen zu schützen. Zum Teil tritt der gleiche Gedanke bei dem Entwurf von Reichow auf. Doch auch diese Lösungen können nicht sonderlich empfohlen werden; sie sind platzraubend, sie fördern die Mückenplage und sind wahrscheinlich kostspielig und besonders im Hinblick auf die spätere Unterhaltung nicht wirtschaftlich. Bei manchen Entwürfen ist das Freibad nicht genügend von den Hafeneinfahrten und dem Dampfersteg abgerückt. Zweckmäßig wird die Dampferanlegestelle nicht zu weit nach Westen geschoben, da dort das Wasser immer flacher wird, der Steg also immer länger in den Fluß getrieben werden müßte. Eine ganz an das Ostende geschobene Lage wie etwa bei dem Entwurf von Proskauer kann als zu wenig zentral allerdings auch nicht gutgeheißen werden, da hierbei die Verbindung mit den am Westende untergebrachten Sportlern (Paddlern und Ruderern) ungünstig ist, die richtig in der Mitte angeordneten Gaststätten ebenfalls schlecht zu erreichen sind und besonders die für den Ausflügler wichtige Orientierung vom Dampfersteg über die Sportanlagen und Gaststätten zur Kladower Chaussee und umgekehrt sehr erschwert wird.

Bei den meisten Entwürfen ist der ländliche Charakter der leichten flachen Bauten, wie sie dem aufgeschütteten Boden und seiner nicht allzu weitreichenden Tragfähigkeit — hier fast ein Vorteil — zugemutet werden können, gut getroffen. Es ist Rücksicht darauf genommen worden, daß der schöne Ausblick vom Wasser auf das Ufer nicht durch zu dichte und hochragende Bebauung gestört wird. Ebenso hat die Mehrzahl der Bewerber darauf Acht gegeben, daß dem Spaziergänger vom Ufer aus nicht der freie Blick über die Wasserfläche verbaut wird. Eine zu starke Massierung, wie sie z. B. in dem Entwurf von Reichow vorgesehen ist, könnte leicht vermieden werden. Ebenso würde es bei dem Entwurf von Nitze und Zbrzezny wohl als Verbesserung anzusehen sein,

wenn die marktplatzartige Umbauung des großen, inmitten des Geländes angelegten Hofes mit eng aneinandergerückten Gaststätten, Klubhäusern, Werkstätten, Bootschuppen etwas dezentralisiert und gemildert würde. Die in dem Entwurf von Proskauer den Paddlerhafen auf fast 150 m beiderseitig ohne jede Unterbrechung einrahmende Bebauung sperrt auf dieser Strecke jede Aussicht.

Entsprechend der flachen leichten Bauart ist bei fast allen Entwürfen die allmähliche Ausbaumöglichkeit gegeben, so daß nach dieser Seite hin der Forderung der Wirtschaftlichkeit genügt würde. Ebenso dürfte der Gedanke der Wirtschaftlichkeit bei den Entwürfen am besten berücksichtigt sein, die einen Ausgleich in Ausbaggerung und Aufschüttung angestrebt haben (wie z. B. beim ersten Preis). Besondere Molenanlagen (z. B. Ankauf Lott) erscheinen zu aufwendig. Nicht zu billigen ist die kostspielige Ausbaggerung des östlichen Sumpfgeländes, um daselbst ein teures Schwimmbad anzulegen — wozu ist die Havel da?

Im übrigen kann auf die ausführliche Besprechung der mit Preisen und durch Ankauf ausgezeichneten Entwürfe Bezug genommen werden.

Bei gut durchdachter Unterteilung der Gesamtanlage unter Sportklubs, -vereine und Bootstandvermieter könnte anderen Orts eine wohltuende Auflockerung der bereits allzuweit vorgeschrittenen Abschnürung des Publikums vom Ufer eintreten, das z. B. in Pichelswerder, Spandau, Wannsee und Beclitzhof auf lange Strecken mit Bootswerften, Bootständen und -schuppen, Klub- und Sporthäusern lückenlos besetzt ist. Ebenso dürfte es für den gesamten Verkehr auf dem Wasser — sowohl Schleppschiffahrt, Güter- und Schiff-Fernverkehr als auch Dampfer- und Vergnügungsverkehr — nur von Vorteil sein, wenn durch die geplante Neuanlage eine gewisse Verteilung des Wassersportverkehrs erreicht würde.

Aus vorstehenden Überlegungen heraus und besonders zur Linderung der Arbeitsnot wäre es zu wünschen, wenn auf dem Wege über das Arbeitsbeschaffungsprogramm Mittel zur Inangriffnahme dieses großzügig gedachten Planes flüssig gemacht werden könnten.

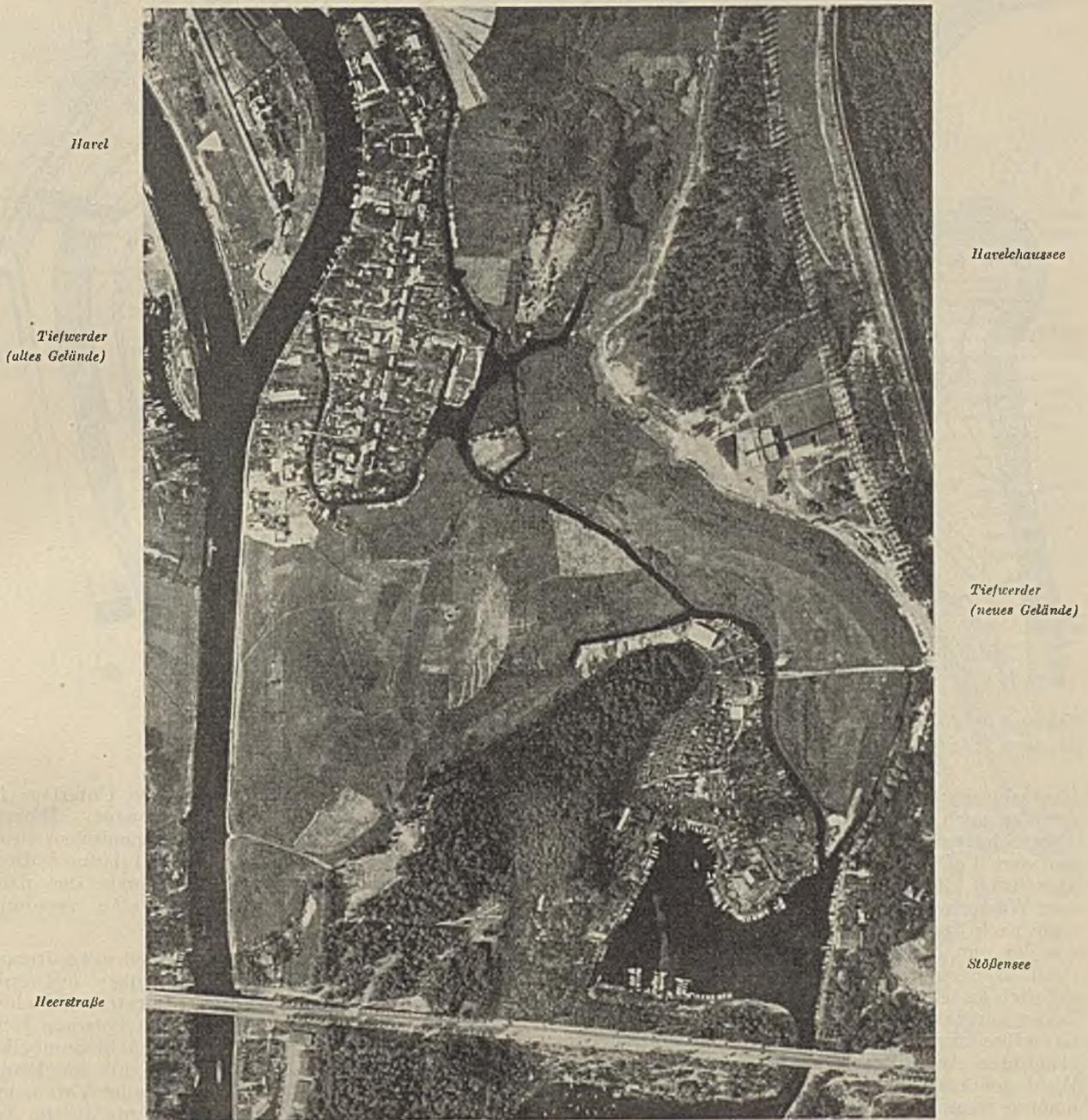
WASSERSPORT-SIEDLUNG „TIEFWERDER“ BEI SPANDAU

Von E. H. Zilch, Berlin.

Die Havelgewässer bei Pichelsdorf, Pichelswerder und Tiefwerder gehören infolge ihrer äußerst günstigen Lage zum Westen Berlins und Süden Spandaus zu den meist überlaufenen Ausflug- und neuerdings auch Ansiedlungsgebieten. Da man in etwa 30 Minuten mit der Straßenbahn, der Vorort-Schnellbahn oder mit dem Autobus von der Berliner Innenstadt an die Havel gelangen kann, haben sich zwar durch die ständige Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auch die Reiseziele des Großstädtlers am Feierabend oder zum Wochenende nach den weiter auswärts gelegenen Ortschaften ausgedehnt. Die Beanspruchung des Geländes um Pichelsdorf wurde dadurch jedoch nicht wesentlich eingeschränkt, denn schließlich mußte auch der Durchgangsverkehr hier seinen Weg nehmen. Selbst im Falle einer stets günstigeren Entwicklung des Verkehrs nach den weitergelegenen Vororten wird

der Bedeutung Tiefwerders als Ausflugsort kein Abbruch getan.

Eine Anzahl Wassersportsiedler in den westlichen Vororten der Reichshauptstadt hat sich zum Zwecke einer wirtschaftlichen, sportgerechten und auch landschaftlich wie städtebaulich nicht zurückstehenden Aufteilung ihres Geländes organisiert. Hinter diesem zeitgemäßen Vorgehen der Sportler und Siedler wollten auch die Grundstückbesitzer nicht nachstehen. Und so schlossen sich diese drei Gruppen zusammen in einem Verein, der gleich nach seinen ersten Zusammenkünften an die praktische Arbeit ging. Diese bestand vor allem in der planmäßigen Aufteilung des den Mitgliedern gehörigen, zum Teil auch schon ausgiebig benutzten Geländes. Für die fachmännische Beratung, d. h. für sämtliche architektonische, hoch- und tiefbautechnische Arbeiten,



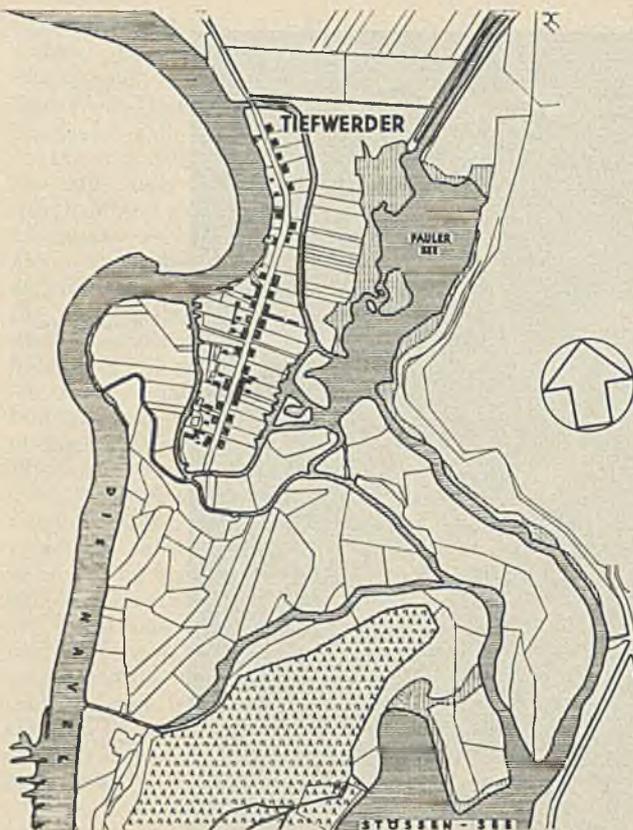
Flugbild.

wurden die Architekten Dr.-Ing. Max Säume und Dipl.-Ing. Günther Hafemann, Zehlendorf, herangezogen. Diesen gelang es nun, nach einer Anzahl Vorstudien Pläne vorzulegen, die nicht allein den Vereinsmitgliedern zusagten, sondern auch ihre restlose Genehmigung bei den zuständigen Gemeinde- und Bezirksverwaltungen wie auch bei den Behörden der Hauptstadt fanden.

Schon vor einer Reihe von Jahren, als die „Weekend-Bewegung“ noch nicht bekannt war, entdeckten Ausflügler, die wahrscheinlich zum Schwimmen oder Angeln von Spandau nach Pichelsdorf wanderten, die ausgezeichnete Ansiedlungsmöglichkeit längs der Havel, ihrer Nebenarme, Flußgräben und kleinen Seen. Wie so oft wurde auch hier zuerst eine primitive Laubensiedlung geschaffen, deren Einzelparzellen

jeder in seinen abendlichen Ruhestunden selbst bebaute. Die Hauptbeschäftigung bestand hier allerdings nicht im Gartenbau, wofür der Boden auch viel zu morastig war, sondern im Bau von Booten und Wassersportgerät. Damit verschlechterten sich die landschaftlichen Reize in diesem Teil der Havelufer zusehends. Denn zu jedem Unterkunftshaus der Sportler und Siedler gehörten ein oder mehrere Schuppen für Boote und Werkstätten. Das somit entstandene Durcheinander von Wasser und wahllos bebauten Landflächen vereinbarte sich in neuerer Zeit nicht mehr mit der modernen Wochenend-Bewegung und den Zielen erholungs- und sportbedürftiger Großstadtbewohner.

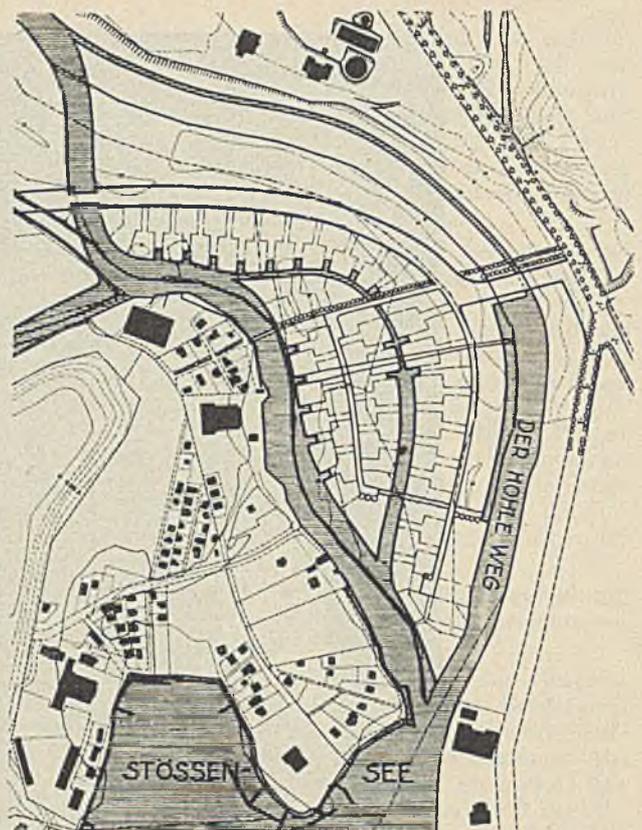
Wie ein alter Geländeplan aus dem Jahre 1878 zeigt, ist die Gegend um Tiefwerder vorwiegend



Zustand im Jahre 1878. Nach einer alten Feldmessung.
M. etwa 1:15 000.

Überschwemmungsgebiet gewesen und als solches wird es auch heute noch amtlich bezeichnet. Auf diesem hatten sich zwischen dem Havel-Hauptfluß und dem Faulen See einige Fischer und Kleinbauern angesiedelt, die ihre mühselig erarbeiteten Erträge auf dem Wasserwege oder längs der Havel auf dem Landwege nach Spandau auf den Markt brachten. Schon aus der nun über ein halbes Jahrhundert alten Gelände Vermessung ist zu ersehen, wie völlig unübersichtlich die Besitzverhältnisse auf diesem Grund und Boden zur damaligen Zeit lagen. Der größte Teil der Grundbesitzer, denen ein Stück Land zwischen der genannten Ansiedlung und dem südlicher gelegenen Wald gehörte, mußte, um den Acker zu bestellen, mehrere fremde Grundstücke passieren. Dieses Mosaik von großen und kleinen Feldern hat aber bis heute kaum eine Änderung erfahren, es sei denn, daß durch rücksichtslose Grundstücksspekulationen der Nachkriegszeit ein noch wilderes Chaos entstanden ist.

Ausgehend von der Erkenntnis, daß das Hauptübel der unorganischen Geländeaufteilung die vielen größeren und kleineren Wasserarme, stille Gewässer, Sumpfgräben und Pfützen sind, gingen die Architekten daran, schon in der Entwicklung ihrer ersten Entwürfe die Wasserstraßen auf ein Mindestmaß zu beschränken, soweit es sich eben mit der Absicht, ein Gelände für eine Wassersportsiedlung zu schaffen, vereinbaren läßt. Daß man sich auch bereits sehr intensiv mit der Verbesserung des Bodens auf dem morastigen und wasserreichen Untergrund Tiefwerders beschäftigt, beweisen mehrere in der letzten Zeit vorgenommene Versuche der Grundstückbesitzer. So ist beispielsweise ein Verfahren erprobt worden, das ermöglicht, flüssiges Müll auf dem morastigen Boden bis zu 2 m aufzuschütten, das nach kurzer Zeit voll-



Siedlungsplan (vgl. Übersichtsplan).
M. etwa 1:6 300.

kommen erhärtet und eine gediegene Unterlage für Aufschüttung von Kulturboden bietet. Hiervon mußte jedoch in erster Linie aus hygienischen Gründen Abstand genommen werden, weil dadurch die in diesem Gelände verteilten Tiefbrunnen der nahegelegenen Charlottenburger Wasserwerke versumpft worden wären.

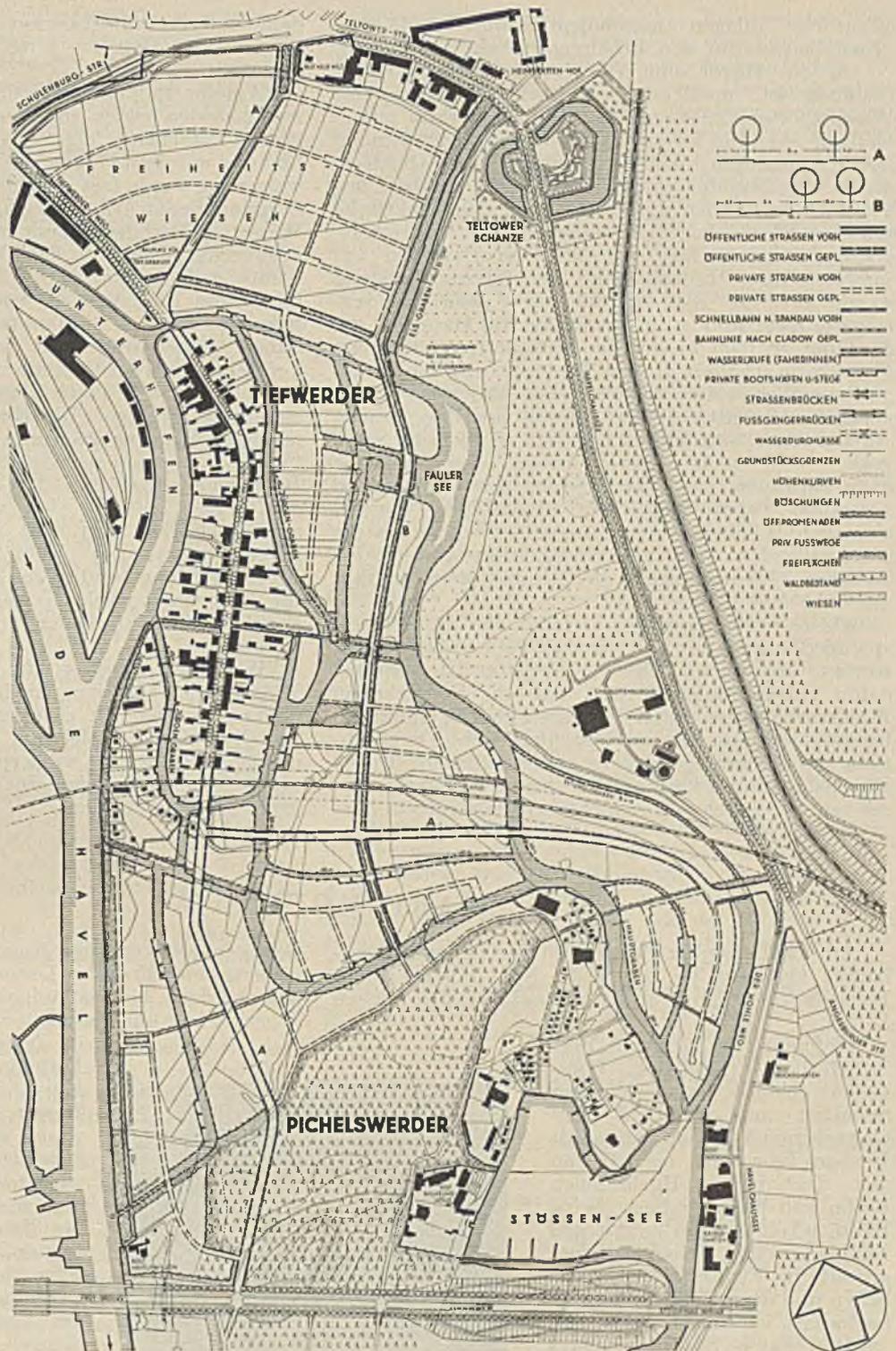
Die Eisenbahn wird in nächster Zeit notgedrungen ihren Weg von Pichelswerder aus über Tiefwerder nehmen müssen, um in die entfernten Havelorte Gatow, Kladow, Krampnitz bis nach Potsdam-Wildpark gelangen zu können. Es ist nicht unmöglich, daß man dazu übergehen wird, sich mit den Plänen eines Viadukts zu beschäftigen, der aller Voraussicht nach weniger Kosten verursachen würde als die Aufschüttung eines 20 bis 25 m hohen Bahndammes.

Die Zerschneidung des Geländes, die früher oder später durch die Bahnverlegung erfolgen wird, wurde in dem Plan von Dr.-Ing. Säume und Dipl.-Ing. Hafemann in besonderem Maße berücksichtigt. Danach hätte die Bahn nicht mehr wie bisher sechs, sondern höchstens nur drei bis vier Wassergräben zu überqueren. Verkehrstechnisch wichtig sind weiterhin die im neuen Plan vorgesehenen Land- und Wasserstraßen. Eine wichtige Entlastung für die Heerstraße, der großen Ausfallstraße für den westlichen Vorort- und Fernverkehr, würde der Ausbau des Tiefwerder Weges zu einer Hauptverkehrsstraße bedeuten. Dieser Weg, der augenblicklich von der Spandauer Außenstadt an Eisenbahn-, Fabrik- und Hafengelände vorbei in die jetzige Siedlung „Tiefwerder“ führt, läuft sich auf den sumpfigen Wiesen tot. In dem Entwurf ist vorgesehen, daß dieser Weg, ausgebaut zu einer regulären Straße, durch die Felder und Wiesen

WASSERSPORT-
SIEDLUNG
PICHELSDER-
TIEFWERDER.

Übersichtsplan.
M. 1:10000.

Entwurf: Dr.-Ing. Max Säume
und Dipl.-Ing. Günther Hufemann,
Berlin-Zehlendorf.



und den Naturschutzwald von Pichelswerder bis an die Heerstraße heranführt. Eine Abzweigung erfährt diese Straße dann am Südende der Siedlung Tiefwerder; diese ist als Querverbindung zwischen dem Tiefwerder Weg und der schon bestehenden Havelchaussee geplant. Letztere wird, da kein besserer Weg vorhanden ist, heute als Hauptzufahrtsweg für die südöstlichen Stadtteile Spandaus benutzt; sie geht unweit der Bahn Pichelswerder—Spandau am Charlottenburger Wasserwerk vorbei durch die Ausläufer des Grunewalds nach der ehemaligen Festungs-

anlage „Teltower Schanze“ und mündet dann in die Stadtstraßen.

Als Hauptachse Tiefwerders ist eine Promenade auffällig, die vom Naturschutzwald Pichelswerders durch das gesamte Sportsiedlungsgelände führt und den Wald mit den vielfältigen Anlagen der Siedlung sowie der Vorstadt verbindet. Ein Spazierweg, der für die erholungsuchenden Städter und ansässigen Siedler von größter Bedeutung sein wird, denn außer den genannten Wald-, Wasser- und Grünanlagen werden sich nach der Spandauer Altstadt zu weitere

öffentliche Anlagen anschließen. Damit würde eine „Ausfallstraße für den Erholungsverkehr“ entstehen.

Da die Havel eine Wasserverkehrsstraße erster Ordnung ist, muß eine unmittelbare Anlage des Wassersportgeländes an dem Hauptwasserarm unterbleiben. Weil die Be- und Entwässerungsverhältnisse auf dem gesamten, mehrere hunderttausend Quadratmeter umfassenden Siedlungsgelände denkbar ungünstig sind, haben die Architekten das Praktische mit dem Nützlichen verbunden und die Wasserflutgräben teilweise mit den Wassersportstraßen zusammengelegt. Entsprechend der Zusammenlegung wurde auch die Zahl der kleinen Wasserläufe verringert. Zwei direkte Zufahrtstraßen zur Havel hat die Siedlung an dem breiten im Unterhafen endigenden Wasserarm erhalten. Um die Durchspülung der neu regulierten Wasserläufe sicherzustellen, ist jeweils vor der geplanten Bahnstrecke und unweit der Frey-Brücke ein Wasserzu- und -abfluß angelegt. Außer den Spülgräben sind noch weitere Gräben vorgesehen, die dazu beitragen, eine Versumpfung des Geländes zu vermeiden. Zur Aufnahme überfälliger Wassermengen des Überschwemmungsgebietes genügen die anschließenden Seen vollständig. Der Unterschied zwischen Niedrigwasser und Hochwasser beträgt ungefähr 1,50 m.

Als erstes unbaureifes Gelände für die Wassersportsiedlung ist der Teil nördlich vom Stößensee bestimmt. Hier haben sich auch die ersten Landbesitzer damit einverstanden erklärt, daß die verwickelten Besitzverhältnisse durch Umlegung der Grundstücke bereinigt werden, um somit die praktische Durchführung des Siedlungsgedankens zu ermöglichen. Dieses allgemeine Einverständnis war um so leichter zu erreichen, als es sich ja hier nicht um Wohngebiete han-

delt, deren Grundstückswerte immer höher steigen könnten, sondern um reine Erholungs- und Sportgebiete.

Wie der Teilplan auf S. 68 zeigt, ist die Aufteilung zwischen den beiden größeren Wasserläufen in gleichgroßen Parzellen erfolgt, von denen jede direkte Verbindung mit dem Wasser hat. Der Hauptdurchgangswasserweg wurde fast gleichmäßig verbreitert; die Anlieger an diesem Wasserweg haben ihren Anschluß zum Wasser in Verbindung mit einem kleinen Hafen, der notwendig ist, damit der Durchgangsverkehr dieser Straße nicht gestört wird. Zu jedem Kleinhafen gehören drei Ansiedler, die wiederum auf der anderen Seite direkten oder indirekten Zugang zum Landweg haben. Dieses wiederholt sich in der gleichen Form auf dem gesamten Gelände und gibt damit der Siedlung ein charakteristisches, aus der Notwendigkeit entstehendes Gepräge. Die Einmündung der verkehrsreicheren Wasserwege wurde auf 15, 20 bis 25 m verbreitert, um einen reibungslosen Zu- und Abgang der Boote zu gewährleisten. Der „Hohle Weg“, der östlichste Graben, ist nur bis zur querliegenden Landstraße schiffbar und läuft dann als schmaler Spülgraben weiter. Der „Hohle Weg“ ist infolge seiner besonderen Lage und wegen des guten Wasserstandes für Motorbootverkehr freigegeben und wird voraussichtlich auch als Hafen für diese Boote ausgebaut werden.

Wenn die Arbeiten für den Ausbau des ersten Teils dieser Wassersportsiedlung bald in Angriff genommen werden, ist zu erwarten, daß zur Eröffnung der Olympischen Spiele auf dem nahegelegenen Stadiongelände auch die wassersportlichen Einrichtungen und Anlagen Tiefwerders eine nicht geringe Anziehungskraft ausüben werden.

KARL HOFMANN †

Am 29. Dezember 1933 schied der Geheime Oberbaurat Professor Dr.-Ing. e. h. Karl Hofmann in Darmstadt aus einem an Arbeit und Erfolgen reichen Leben.

Hofmann, am 20. April 1856 in Herborn (Reg.-Bez. Wiesbaden) geboren, hat nach seiner Schulzeit auf der Real- und Gewerbeschule seiner Vaterstadt Herborn von 1875 bis 1878 an den Technischen Hochschulen Berlin und Wien studiert. Seine Bautätigkeit begann er mit den Neubauten der Provinzialirrenanstalt in Eichberg bei Wiesbaden und des städtischen Krankenhauses in Worms; von 1886 bis 1897 war er Stadtbaumeister in Worms und kam dann nach Darmstadt in sein Doppelamt als Professor an der Technischen Hochschule und als Oberbaurat in der Hochbauabteilung des Ministeriums. Zur selben Zeit wurde der Oberbürgermeister von Wormshessischer Finanzminister. Dessen großes Verdienst war es — bezeichnend für den Umschwung, der jetzt nach trostloser Zeit im künstlerischen Empfinden



sich geltend zu machen begann —, daß er sofort den bisherigen landfremden Leiter des Hochbauwesens entließ und dem „bodenständigen“ — das viel gebrauchte Wort ist hier am Platze — neuen Professor Hofmann

im Nebenamt die künstlerische Leitung des staatlichen Hochbaues übertrug. Und da in Hessen auch das Gemeindebauwesen auf dem Lande von den staatlichen Hochbauämtern betreut wird, war Hofmann auf dem rechten Platz, um mit Hilfe der Baubeamten, die ihm gerne folgten und die schließlich alle seine Schüler waren, das ganze Land mit seinem Geiste, dem des Landes selbst, zu durchdringen.

Zahllos waren die Bauten, die von ihm selbst entworfen und ausgeführt wurden und die unter seiner Leitung entstanden, von den großen Rheinbrücken bis zu den Krankenhäusern, Verwaltungsgebäuden, Friedhofanlagen, einfachen Gehöften und Forstwartshäusern.

Mit dem Wormser Dom wird sein Name auf alle Zeiten

verbunden sein. Die Wiederherstellung war sein Lebenswerk, seit 1892 war er Dombaumeister. An die formulierten Grundsätze der Denkmalpflege hat er sich dabei nicht allzuviel gehalten. Er trug seine Grundsätze in sich und hat Großartiges geleistet. Welch' ein Unternehmen allein, den ganzen Westchor Stein für Stein abtragen und nach neuer Fundierung wieder aufbauen zu lassen.

Sein Unterricht an der Hochschule war nicht theoretisch und auch nicht eigentlich historisch. Aber er griff aus dem Leben. Und seine Schüler hatten das Gefühl, daß ihnen Brauchbares für die Praxis gegeben wurde. Er war ihnen der „Altmeister“.

MITTEILUNGEN

Hochschulen.

Regierungs- und Baurat Dr. med. h. c. Ernst Lucht zum Ehrensensator der Universität Greifswald ernannt.

Rektor und Senat der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald haben am 14. Dezember 1933 den Regierungs- und Baurat Dr. med. h. c. Ernst Lucht, Vorstand des Universitätsbauamtes in Greifswald, zum Ehrensensator dieser Universität ernannt und die Ernennung wie folgt begründet:

„Beim Abschluß seiner während dreier Jahrzehnte ausgeübten Leitung der Bauverwaltung unserer Universität danken wir ihm für alles, was er uns gewesen ist. Über das Maß einer mit Geschick und Erfolg geführten amtlichen Tätigkeit hinaus hat er mit Rat und Tat das Gedeihen unserer Universität und zahlreicher ihrer Einrichtungen gefördert und gesichert.

Seine im Dienst zugezogene schwere Erkrankung hat ihn nie gehindert, mit weitem Blick für die künftige Entwicklung der Universität den Boden zu bereiten. So wird seine Arbeit auf lange Jahre hinaus unsere Arbeit ermöglichen und erleichtern. Sein Wirken bleibt der Universität Greifswald unvergänglich verbunden.“

Lucht ist 1909 zum Dr. med. h. c. promoviert. 1927 ernannte ihn die Stadt Greifswald zum Ehrenbürger der Stadt.

Technische Hochschule Dresden.

Am 25. Januar fand in der Bauingenieurabteilung der Technischen Hochschule Dresden eine akademische Feier zu Ehren des achtzigsten Geburtstages des Geheimen Rats Professor Dr.-Ing. e. h. Hubert Engels statt.

Bei dieser Gelegenheit wurde die von den früheren Schülern des Altmeisters auf dem Gebiete des Wasserbaues gestiftete Denkmünze in Bronze an diejenigen Studierenden verliehen, die im Laufe des letzten Jahres die besten Studienerfolge aufzuweisen hatten, nämlich Dipl.-Ing. Helmut Hüms und Dipl.-Ing. Oskar Nissen, der zur Zeit bei den Junkers-Werken in Dessau tätig ist. Außerdem wurde in diesem Jahre die Denkmünze in Silber verliehen an Regierungsbaurat Rudolph „in Würdigung seiner Verdienste um den sächsischen Wasserbau“.

Tagungen.

Der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft

tagte am 23. und 24. Januar in Berlin. An den Sitzungen nahmen erstmalig teil die von der Reichsregierung neuernannten Mitglieder Dr. Krupp von Bohlen und Halbach, Präsident des Reichsstandes der Deutschen Industrie, und Dr.-Ing. Todt, General-

Sein Einfluß ging weit über die Grenzen des Hessenlandes hinaus. Überall zog man ihn gern zu Rate, besonders bei Wiederherstellungsarbeiten, so bei der Michaeliskirche in Hamburg, aber auch sonst in schwierigen Fragen. Bei Wettbewerben fehlte sein Name selten unter den Preisrichtern. Er war Mitglied der preußischen Akademie der Künste und außerordentliches Mitglied der preußischen Akademie des Bauwesens. Die Technische Hochschule Hannover verlieh ihm die Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber. Orden und Ehrenzeichen in großer Zahl wurden ihm zuteil. Er selbst blieb der bescheidene, gütige, fromme Mann — immer sich selber treu.

W.

inspektor für das deutsche Straßenwesen. Von den turnusmäßig zu Ende des vorigen Jahres ausgeschiedenen Mitgliedern wohnten die wiederernannten Mitglieder Fabrikdirektor Köhler, Präsident der Industrie- und Handelskammer für Oberfranken, Kaufmann Münchmeyer, Hamburg, Staatssekretär a. D. Dr. Stieler und Frhr. von Wilmowsky, Landrat a. D., den Beratungen wieder bei.

Zu Beginn der Tagung wurde die Neuwahl des Präsidiums und der Ausschüsse vorgenommen. Zum Präsidenten des Verwaltungsrats wurde einstimmig der bisherige Präsident Dr. C. F. von Siemens wiedergewählt. Zum Vizepräsidenten wurde Dr. Frhr. von Schröder, Köln, einstimmig gewählt.

Der Verwaltungsrat verschaffte sich zunächst einen Überblick über die finanzielle Lage der Reichsbahn und konnte mit Befriedigung feststellen, daß die Entwicklung der Einnahmen im Dezember 1933 ein erfreulicheres Bild zeigt.

In seinem Technischen Ausschuß beschäftigte sich der Verwaltungsrat eingehend mit den Fragen der Zugsicherung und den Maßnahmen, die schon seit Jahren zu ihrer weiteren Verbesserung getroffen worden sind. Die auf einem Teil der Strecken ausgeführten neuen Einrichtungen haben sich in der Praxis so bewährt, daß der Verwaltungsrat ihrer beschleunigten weiteren Einführung seine Zustimmung geben konnte. Bei den in Aussicht genommenen höheren Geschwindigkeiten wird diese Maßnahme besondere Bedeutung gewinnen. Auch der Fortschritt im Einsatz von Wagen, die die Unfallgefahr abschwächen, wurde eingehend erörtert.

Der Verband der Zimmermeister von Groß-Berlin und Umgegend

hatte am 24. Januar zu einer Holztagung nach dem Meistersaal eingeladen. Außer den Meistern waren auch die Poliere und die Gesellen zu der reichen Vortragsfolge erschienen. Der Vorsitzende berichtete über die Holzfragen und das Vorurteil, das immer noch bei der Bauherrschaft und den Architekten vorherrscht, wenn für ein Holzhaus die Entscheidung fallen soll. Regierungsbaumeister Sautter sprach über die Wärmehaltung durch Verwendung von Holzleichtbauplatten. Professor Liese von der Forstakademie Eberswalde zeigte in wirkungsvollen Lichtbildern Schwammbildungen und führte in seinem Vortrag aus, in welcher einfacher Form bei genügender Beobachtung eine Schwammverhütung bei Neubauten möglich ist. Ferner wurde in einem Lichtbildervortrag die Verwendungsfähigkeit des Holzes im modernen Holzbau an Aufnahmen aus Hahnenklee, Clausthal und anderen deutschen Orten in ihrer vielfältigen Ausführung gezeigt.

Erste Schulungstagung der Deutschen Gesellschaft für Gartenkultur.

Am 26. Januar fand in Berlin die erste Deutsche Gartenkulturtagung statt. Die Deutsche Gesellschaft für Gartenkultur (im Kampfbund für deutsche Kultur) stellt die Zusammenfassung aller nichtberufständischen Gartenbauvereine dar und hat die Aufgabe, „alle Bestrebungen zu unterstützen, die geeignet sind, den deutschen Menschen mit der Heimat und dem deutschen Boden enger zu verbinden und Verständnis zu wecken für die Aufgaben und Arbeiten des Gärtners und des Bauern“. Dazu gehören u. a. die Förderung deutschen garten- und landschaftskünstlerischen Schaffens und aller Bestrebungen zum Schutz und zur vorbildlichen Gestaltung des Stadt- und Landschaftsbildes in heimatlichem Sinne; die Förderung der Blumen- und Pflanzenpflege in Schule, Heim und Garten und Unterstützung aller Bestrebungen zur Erforschung gärtnerischen Pflanzenlebens auf wissenschaftlicher Grundlage.

Art, Umfang und Bedeutung der vielseitigen Aufgabengebiete fanden ihren Ausdruck in den Vorträgen und Berichten der Schulungstagung. In knapper Form wurde von berufenen Fachleuten eine Fülle wertvoller Anregungen gegeben, mit erfreulicher Betonung des Schlichten, Wahren, Naturhaften und Heimatlichen. Hier können nur die Vorträge aus den Gebieten der Garten-, Park-, Friedhof- und Landschaftsgestaltung kurz erörtert werden. Garten und Heim: Klare Aufzeichnung der grundlegenden Gestaltungsforderungen bei der Planung, Anlage und Einrichtung des Haus-, Wohn- und Siedlergartens, Erfüllung der vielseitigen Zweckforderungen für die Benutzbarkeit (besonders für die Kinder und die Hausfrau), dabei gestaltungsmäßige Einheit von Haus und Garten und Berücksichtigung der Nachbarschaft und der umgebenden Landschaft. — Öffentliche Grünflächen: Parkanlagen, Dauerkleingartensiedlungen, Freilichttheater, Spiel- und Sportplätze in sinnvoller Planung, Anlage und Pflege nach neuesten städtebaulichen und in bestem Sinne sozialen Gesichtspunkten, bessere Verteilung der grünen Erholungsgebiete inner- und außerhalb der Städte, engste Zusammenarbeit mit Städtebau und Landesplanung, mit Heimat- und Naturschutz. — Friedhof und Denkmal: Darlegung der trotz aller erfreulichen Teilerfolge anhaltenden Unkultur auf den Gebieten der Friedhof- und Denkmalgestaltung; Vorschläge zur Besserung, Einführung gewisser grundlegender einheitlicher Vorschriften erscheint unerlässlich. — Historische Parkanlagen und Gärten: Mehr Verantwortungsbewußtsein bei ihrer Pflege und Weiterentwicklung, bei Eintritt naturbedingter oder anderer wesentlicher Veränderungen (Eingehen alter Bäume u. a. m.), ergänzende Gestaltungsmaßnahmen in geschichtlich und künstlerisch einwandfreier Form. — Landschaftsgestaltung: Jedes neue Vorhaben bei guter und zweckmäßiger Eigenlösung so in seine Umgebung hineingestalten, daß die Erhaltung der alten oder die Schaffung einer neuen heimatlichen Schönheit bewußt erstrebt wird. Nicht die Bereitstellung neuer Mittel um der landschaftlichen Schönheit willen, sondern vielmehr die grundsätzliche Mitberücksichtigung heimatlicher Landschaftschönheit bei allen Aufgaben und Arbeiten, die in Stadt und Land ausgeführt und im Bilde der Landschaft sichtbar werden. Die Wirtschaft muß in sich so gesund

und naturverbunden entwickelt werden, daß geradezu mit innerer Notwendigkeit wieder Bilder heimatlich wirkender Schönheit heranwachsen, wobei die Freude an der Schönheit an sich ein Übriges dazu tun wird. Das Ziel: Förderung heimatlicher Landschaftschönheit im Rahmen der Wirtschaft, in Anpassung an die natürlich und künstlich gegebenen Verhältnisse, unter Berücksichtigung der landschaftlichen Einheit und im Glauben an die Rückwirkung der Umgebung auf den Menschen — im Sinne des Führerwortes: „Wir werden nicht nur ein Deutschland der Macht aufbauen, sondern auch ein Deutschland der Schönheit!“ Die zur Zeit wichtigsten Aufgaben sind: Reichsautobahnen, Flußregulierungen und die Gesamtheit der Aufgaben, die vom Arbeitsdienst und in anderer öffentlicher Form durchgeführt werden. — Landesplanung, Siedlung und Naturschutz: Eindrucksvolle Bekräftigung dieser heimatlichen Gestaltungsgesinnung mit besonderen Hinweisen auf Fehler und weitere Gefahren heimatlandschaftlicher Art in der Umgebung von Großstädten, vor allem durch planlose Siedlung, rücksichtslose Abriegelung von Ufergelände und Wanderwegen und Zerstörung oder Entwertung von Naturschutzgebieten u. a. wertvollen naturhaften Landschaftsbildern. Hier berühren sich die Aufgabengebiete des Heimat- und Naturschutzes mit denen der heimatlichen Landschaftsgestaltung.

Auffallend und besonders erfreulich war der verantwortungsbewußte deutsch-heimatliche Ton, der einheitlich aus allen Darlegungen erklang. Und der gleiche Ton erklang auch bei den Veranstaltungen der feierlichen Kundgebung im Herrenhause, sowohl aus dem Munde des Reichsleiters des Kampfbundes für deutsche Kultur, Alfred Rosenberg, als auch des Sonderbeauftragten für bäuerliches Brauchtum, für Sitte und Gesittung, des Reichskommissars Dr. Metzner, und auch der Führerpersönlichkeiten der Deutschen Gesellschaft für Gartenkultur, die mit Recht auf eine segensreiche Auswirkung ihrer gutbesuchten Schulungstagung hoffen darf.

Meyer-Jungclaussen.

*

Der Zementabsatz im Jahre 1933.

Nach Mitteilung des Deutschen Zementbundes ist der Zementabsatz im Dezember 1933 auf 96 000 Tonnen gesunken gegenüber 314 000 Tonnen im November. Für das Jahr 1933 ergibt sich ein Zementversand von 3 478 000 Tonnen gegenüber 2 796 000 Tonnen im Jahre 1932.

Wettbewerbe.

Neubau der schweizerischen Lebensversicherungs- und Renten-Anstalt in Zürich.

Bei dem allgemeinen Wettbewerb (vgl. 1933 d. Bl., S. 298) wurde von der Erteilung eines ersten Preises abgesehen. Preise wurden zuerkannt den Architekten A. und H. Oeschger, Zürich (7200 Fr.); Gebr. Bräm, Zürich (7000 Fr.); Dr. Roland Rohn, Zürich (6500 Fr.); Hs. Gachnang, Oberrieden (5500 Fr.); Emil Hostettler, Bern (4800 Fr.), und E. Streubel, Zürich (4000 Fr.). Zum Ankauf wurden empfohlen: zu je 2000 Fr. die Entwürfe der Architekten Otto Honnegger, Zürich, Roelly, Ascona, und Gebr. Hungerbühler mit Oskar Stock, Zürich; zu 1500 Fr. die Arbeit des Architekten H. Bender, Zürich.