

# 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. MÄRZ 1934

54. JAHRGANG, HEFT 10/11

Alle Rechte vorbehalten.



Phot. Aero Materiel A/B Stockholm.

Flugbild von Norrmalm.

## WETTBEWERB FÜR EINE STÄDTEBAULICHE UMGESTALTUNG DES STADTTHEILES NORRMALM IN STOCKHOLM

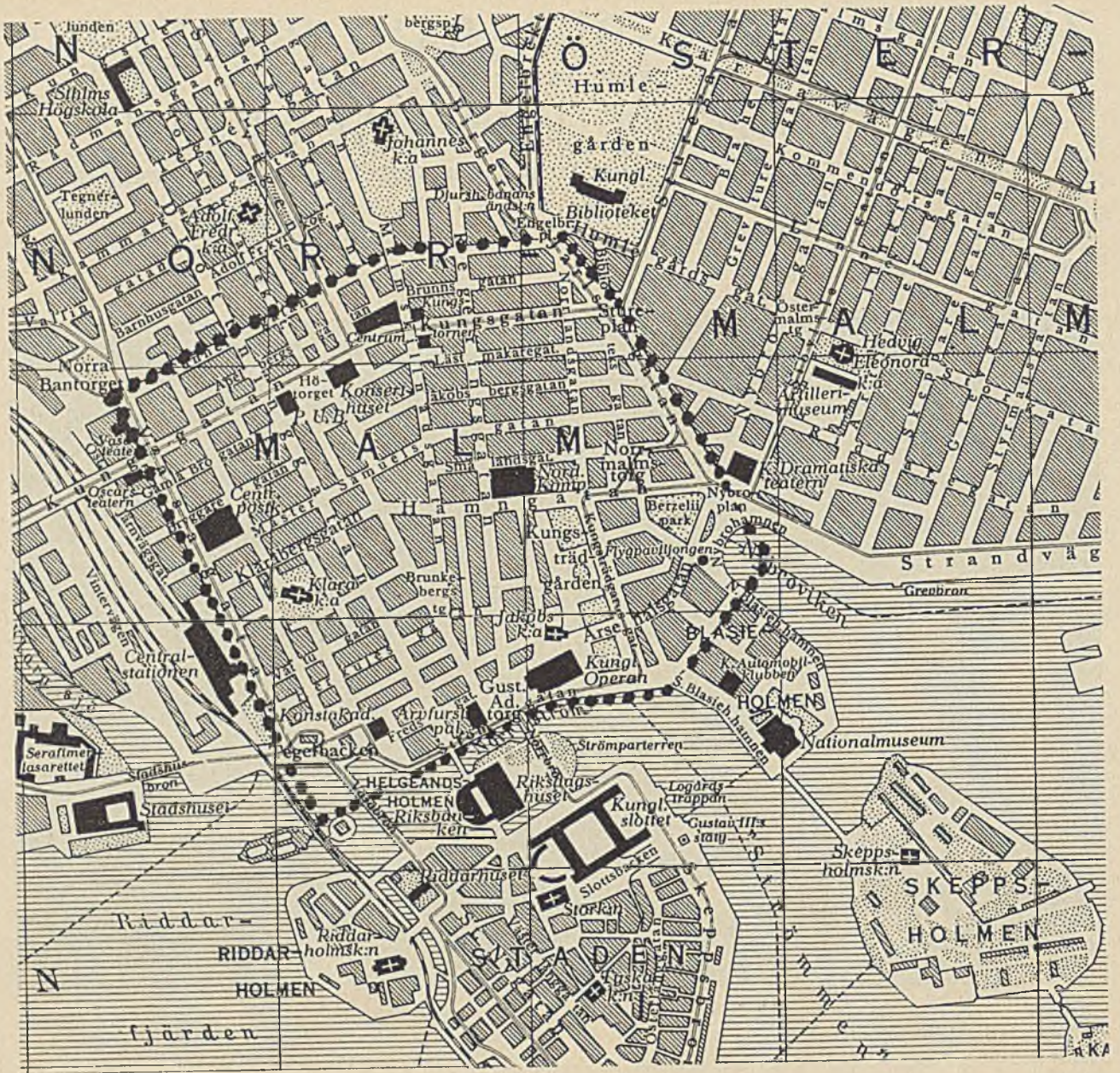
Von Regierungsbaurat Liebenthal, Königsberg i.Pr.

Stockholm, hervorgegangen aus den älteren Ansiedlungen Birka, die um das Jahr 800 entstand, und Sigtuna, die nach 1000 zum ersten Male genannt wurde, bildete sich gegen Ende des 12. Jahrhunderts als Inselstadt an den Ausmündungen des Mälarsees in die Ostsee. Frühzeitig wurde am nördlichen Mündungsstrom „Strömmen“ ein Turmbau angelegt, der später den Kern des heutigen Königsschlusses „Tre Kronor“ bildete. Die enge mittelalterliche Stadt, die im südlichen Anschluß an diese Befestigung entstand, ist nur in wenigen Bauten, aber fast vollständig in dem Straßennetz dieses Stadtteils, der heute Staden mellan broarna (die Stadt zwischen den Brücken) heißt, erhalten. Der sehr starke Verkehr, der jetzt von den nördlichen auf dem Festlande liegenden Stadt-

teilen Kungsholmen, Norrmalm und Östermalm nach dem südlichen Ufer, Södermalm, über die Stadtinsel führt, hat nicht wie anderwärts zur Zerstörung der altstädtischen Straßen geführt, da es möglich war, ihn durch Auffüllungen im Wasser des Mälars und der östlich die Insel begrenzenden Saltsjö (Salzsee) um diese herumzuleiten.

Anders im Norden und Süden der Stadt. Was in früheren Zeiten an Straßen hier entstanden war, mußte verschwinden, als im Anfang des 17. Jahrhunderts ein Stadtplan (Abb. S. 128) geschaffen wurde. In der nördlichen Vorstadt, dem Stadtteil Norrmalm, wurde er im Laufe von 20 Jahren im Wege der Enteignung und Umlegung durchgeführt. An der Stelle einer meist mit Holzhäusern bebauten ärmlichen Vorstadt





Oben: Plan von Norrmalm.  
Die punktierte Linie bezeichnet die Grenze des Wettbewerbsgebiets.



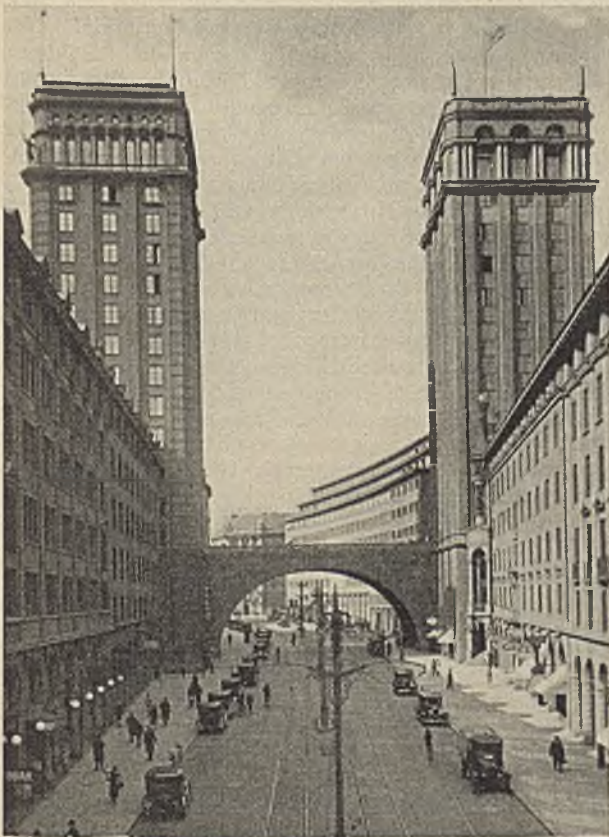
Links: Stadtplan von Stockholm.



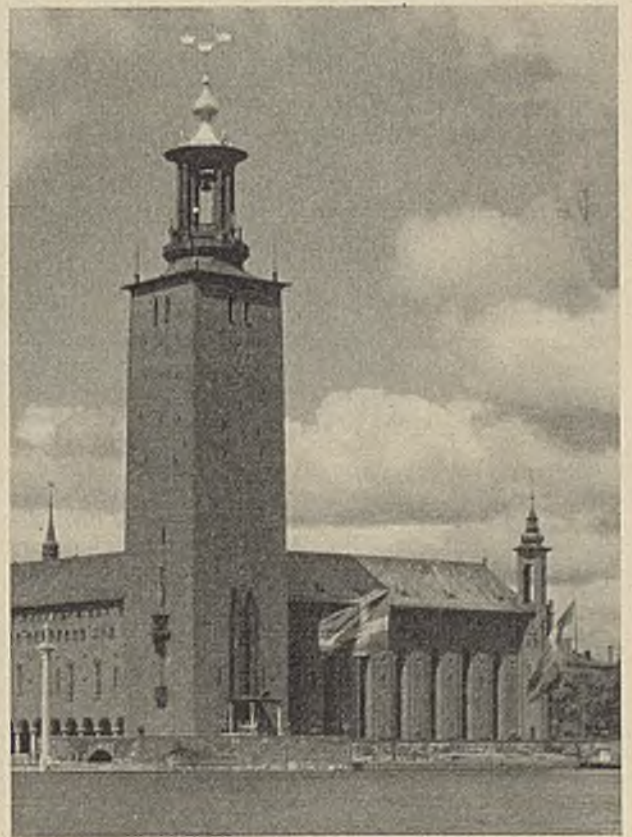


*Flugbild von Norrmalm und Blasie-Holmen.*

*Phot. Aero Materiel A/B, Stockholm.*



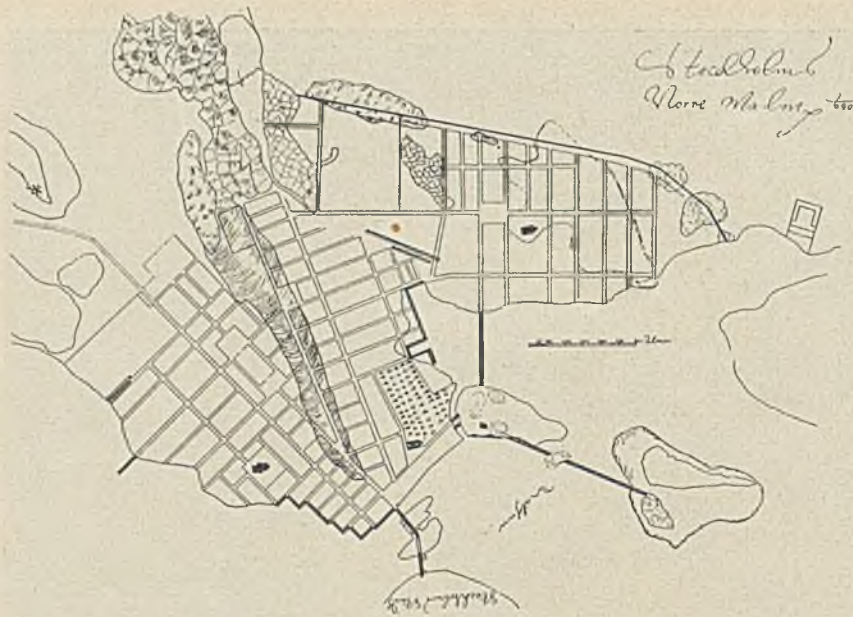
*Kungsgatan mit Königstürmen und Überführung der Malmkillnadsgatan.*



*Stadthaus, Ostseite.*

*Phot. Svenska Trafikförbundet, Stockholm.*





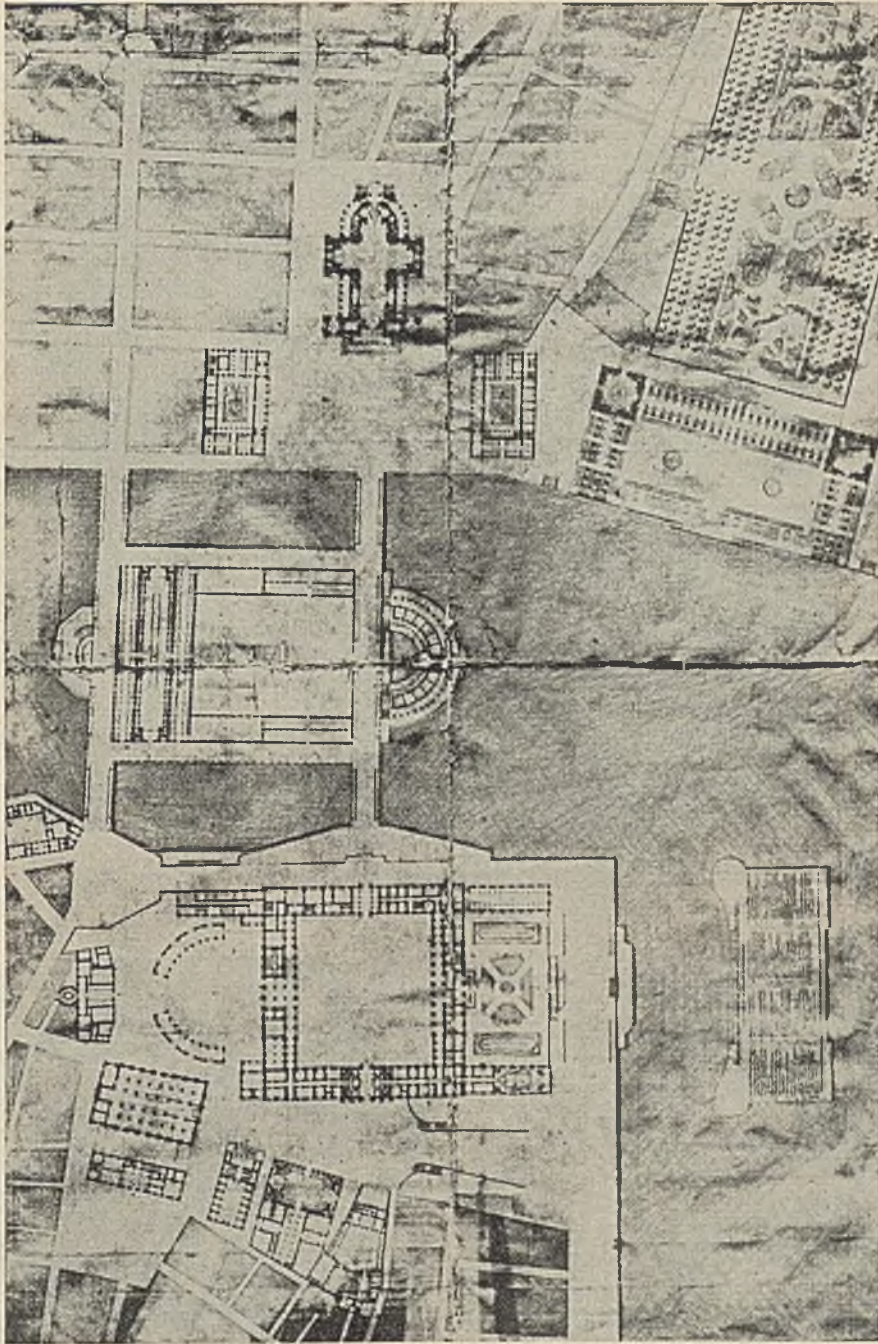
Plan des Stadtteils Norrmalm vom Jahre 1640.

entstand hier ein Wohnviertel der Wohlhabenden und des Adels, für das auf der engen Stadtinsel kein Raum war. Das Straßennetz war rechtwinklig, die Straßen hatten Breiten von 6 bis 8 m, die Hauptstraßen solche von 11 m. Die Baublöcke waren längliche Rechtecke von geringerer Tiefe, als man sie in den Stadtplänen dieser Zeit sonst anzutreffen gewöhnt ist. Die geringen Straßenbreiten und Blocktiefen dürfen wohl als eine Folge der Bodengestaltung angesehen werden, die den Straßenbau und die Einebnung größerer Flächen damals wie heute verteuerte. Stockholm steht auf dem felsigen Bette früherer Gletscher, einem Gelände, dessen äußerer Anblick dem einer Ansammlung vieler größerer und kleinerer Schildkrötenrücken gleicht, das keineswegs eben ist, aber auch eine Bebauung, wie man sie im Gebirge und Hügelland aus der Bodenform entwickelt hat, nicht erlaubt. Die Rechteckform des Bebauungsplanes erscheint hiernach nicht nur als Zeitstil, sondern auch als angemessene Form auf dem vorhandenen Gelände. Da, wo ein größerer Kieshügel einer Gletschermoräne sich findet, am Brunkeberg, hat man durch Drehung des Rechteckmusters diesem Hindernis Rechnung getragen. So entstand der spitzwinklige Zusammenschchnitt der beiden Rechtecksysteme im Stadtplan von Norrmalm, dessen Schwäche sich zeigte, als beim weiteren Wachsen der Stadt der Brunkeberg-Hügel zum Teil abgetragen und dann bebaut wurde, und dessen Verbesserung zu den Problemen des vorliegenden Wettbewerbs gerechnet werden darf. Dieser Stadtplan von 1640 ist zum größten Teil noch der heutige, obwohl seine Mängel schon frühzeitig erkannt wurden und es an Vorschlägen zu seiner Umgestaltung im Laufe der Jahrhunderte nicht gefehlt hat.

Der großartigste und künstlerisch bemerkenswerteste dieser Vorschläge ist der Entwurf, den der Architekt des königlichen Schlosses Nicolaus Tessin im Jahre 1712 für die Anlage eines Monumentalplatzes mit Palästen und Kuppeldom gegenüber dem Schlosse aufstellte (Abb. S. 129). Der Plan wurde nicht ausgeführt. Nur ein Abglanz von ihm erscheint in der Gestaltung verwirklicht, die dem heutigen Gustav-Adolfs-Torg im Jahre 1800 durch Ausbau der Norrbro (Nordbrücke), des erbfürstlichen Palais und des alten Opernhauses gegeben wurde. Für den Stadtteil von größerer praktischer Bedeutung

wurde ein Vorschlag, den bald nach der Einführung einer erweiterten kommunalen Selbstverwaltung im Jahre 1863 ein städtisches Komitee unter Führung des Reichsgerichtsrats Lindhagen im Jahre 1866 vorlegte (Abb. S. 130). Ein alter, schon im 17. Jahrhundert von dem Architekten de la Vallée vertretener Plan wird hier wieder aufgenommen: eine große, in nordsüdlicher Richtung den Stadtteil durchschneidende Prachtstraße, die Vorläuferin des heutigen Sveavägen, die zusammen mit einem in ostwestlicher Richtung verlaufenden Straßendurchbruch ein den ganzen Stadtteil aufteilendes Riesenkreuz bildet. Obwohl auch dieser Plan zunächst liegen blieb, ist dann während der letzten Jahrzehnte, die für Stockholm eine große Bevölkerungszunahme und schnelles Wachstum brachten, in der Anlage von Sveavägen und des sehr bekannt gewordenen Durchbruchs der Kungsgatan mit den Königstürmen (Kungstorne) (Abb. S. 127) ein Teil seiner Absichten verwirklicht worden. Nach der Ausführung der Kungsgatan beschränkte man sich, während in den übrigen Stadtgebieten und auch am Rande des Stadtteils Norrmalm eine große Reihe von umfangreichen Umgestaltungen vorgenommen wurden, im Norrmalmgebiet zunächst auf Planungen und Untersuchungen, wobei die Neuordnung der Bahnanlagen als für das Wettbewerbsgebiet wichtigste besonders genannt sein möge. Finanzielle Erwägungen mahnten zu vorsichtigem Vorgehen, da Norrmalm inzwischen zum Teil teuerstes Geschäftsviertel geworden war. Auch war man sich bewußt, bei Veränderungen im unteren Teile von Norrmalm an die eigentlichsten Werte des Stockholmer Stadtbildes zu rühren, nämlich den berühmten Blick auf die Stadt bei Einfahrt von See her sowie die Umgebung des Schlosses und des neugeschaffenen prächtigen Stadthauses. Im Jahre 1928 wurde ein vom Stadtplanamt (Stadsplanekontor) aufgestellter „Generalplan für Stockholms dichter bebaute Stadtteile“ veröffentlicht, aber zunächst nur an wenigen Stellen des Gebiets in Kraft gesetzt. In diesem Generalplan wurde der alte Gedanke der Durchlegung von Sveavägen bis zum Gustav-Adolfs-Torg in Verbindung mit einem Zentralplatz in der Mitte des Stadtteils wieder aufgenommen. 1930 wurde in einem internationalen Wettbewerb die Teilfrage der Weiterleitung des Nordsüdverkehrs am Ostrande des Stadtteils nach Süden durch eine Brücke





*Plan des Architekten Nicolaus Tessin für die Ausgestaltung von Norrmalm-Torg (dem heutigen Gustav-Adolfs-Torg) 1712.*

oder einen Tunnel bearbeitet, aber nicht endgültig entschieden\*). Endlich im Mai des Jahres 1931 entschloß sich die städtische Verwaltung, die Gesamtheit der den Stadtplan von Norrmalm betreffenden Fragen zum Gegenstand eines öffentlichen internationalen Wettbewerbs zu machen. Die Ausschreibung erfolgte nach gründlicher Vorbereitung im März 1932 mit Termin zum 1. März 1933. Das Ergebnis wurde auf S. 34 und 45 d. Bl. veröffentlicht.

Das Preisgericht setzte sich zusammen aus sechs Fachrichtern: den Schweden, Professor Ragnar Östberg, Erbauer des Stadthauses, Professor E. G.

Asplund und Professor Carl Bergsten sowie dem Direktor des Stadtplanamts A. Lilienberg; dem Deutschen, Professor Hermann Jansen und dem Engländer, George L. Pepler, Leiter der Abteilung für Städtebau im Londoner Wohlfahrtsministerium; ferner Stadtrat H. Sandberg, Stadtrat Dr. Yngve Larsson und Redakteur Gustav Ahlbin vom Svenska Dagbladet. An Preisen waren ausgesetzt 20 000, 15 000 und 10 000 Kronen sowie 5000 Kronen für jeden beschlossenen Ankauf.

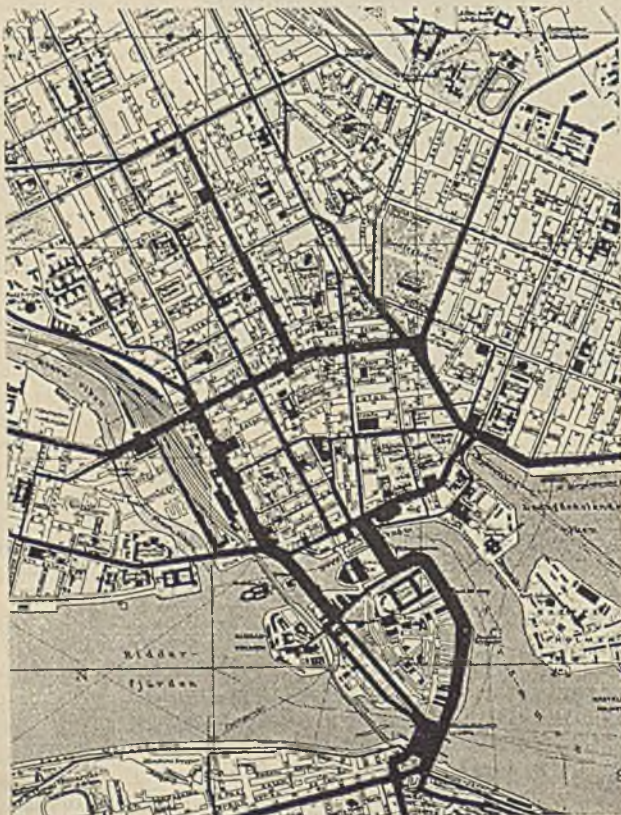
Die sehr sorgfältig bearbeiteten und reichlichen Unterlagen umfaßten außer Plänen im Maßstab 1:20 000, 1:6000 und 1:1000 Angaben über die geplanten Untergrundbahnen, zahlreiche Flugaufnahmen und

\*) Vgl. Jahrg. 1929 d. Bl., S. 524; 1930, S. 247, 358 u. 883; 1931, S. 62 u. 130.





*Ausschnitt aus dem Stadtplanentwurf des Stadtkomitees von 1866.*



*Gegenwärtige Straßenverkehrsdichte.*

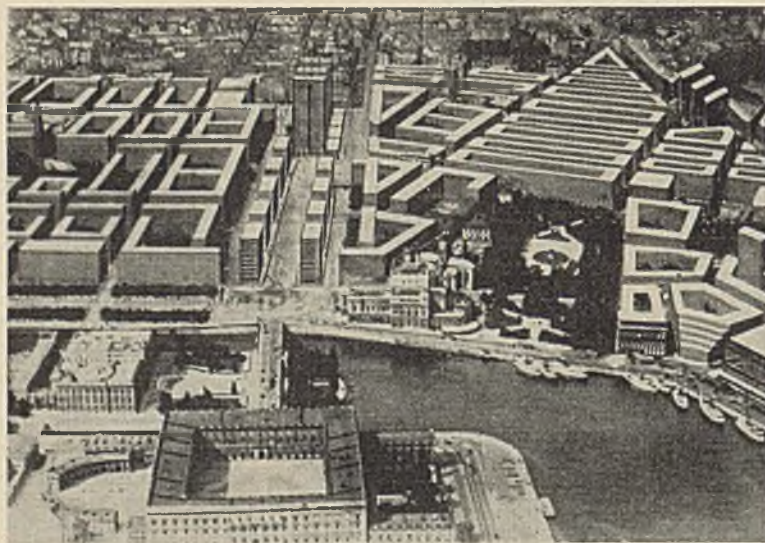
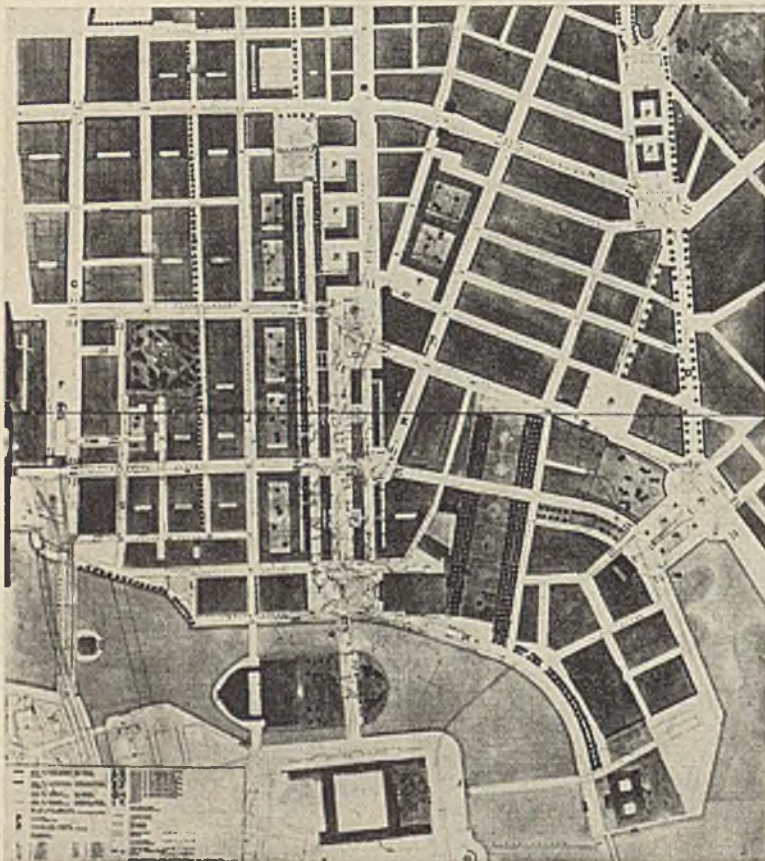


*Verkehrsdichte, errechnet für 1943.*









EIN PREIS VON 15 000 Kr.

Verfasser: Stadtbaurat Dr. Paul Wolf und Architekt Hans Richter, Dresden, in Zusammenarbeit mit Dipl.-Ing. Sven Brolin, Stockholm.

Phot. Bild-Centralen, Stockholm.

### Urteil des Preisgerichts:

Die Verkehrskapazität der Vasa- und der Birger Jarlsгатan ist erhöht worden durch niveaufreie Kreuzungen oder durch Ringverkehrsplätze, in die andere Verkehrswege einmünden. Als Fortsetzung des Gustav Adolfs torg nach Norden hin werden drei breite Straßenzüge hinauf zur Klarabergsgatan vorgeschlagen, von denen der westliche nach dem Hötorget weitergeht und der mittlere nach einem Ringverkehrsplatz an der Kreuzung zwischen der Klarabergsgatan und dem von Norden her hinabgeführten Sreavägen. Der östliche dieser drei Straßenzüge ist in ein niedrigeres Niveau verlegt worden. Diese Straßenzüge haben gute Verbindung mit den angrenzenden Stadtteilen und würden daher voraussichtlich ein gutes Geschäftszentrum bilden. Indessen dürften diese drei Parallelstraßen durchaus nicht notwendig sein, und durch sie ginge Boden verloren, ohne daß man doch zu der Bildung eines größeren öffentlichen Platzes gelangte, den der Stadtteil benötigt.

Der ost-westliche Durchgangsverkehr, der im allgemeinen gut in Kreuzungspunkten von dem nord-südlichen abgesondert worden ist, wird bedien von Kungsgatan, Klarabergsgatan-Hannngatan, Herkulesgatan, die eine Fortsetzung durch den Kungsträdgården und den Berzeliuspark nach dem Nybroplan erhält, sowie von der Strömgatan, die verbreitert und unter die Norrbo geführt wird. Besonders beachtenswert ist der neue Straßenzug Nybroplan-Tegelbacken, der klar und direkt die östlichen und westlichen Stadtteile Stockholms verbindet. Er wird kreuzungsfrei mittels eines verhältnismäßig kurzen Tunnels unter dem Straßenzug des Sreavägen hindurchgeführt und schließt sich gut an Kungsträdgården an. An diese Ost-Weststraße ist auch die Regeringsgatan durch einen Ringverkehrsplatz in vortrefflicher Weise angeschlossen, was zur Folge hat, daß der Verkehr der Regeringsgatan nach Tegelbacken hin nicht den Gustav Adolfs torg zu passieren braucht. Die Hindurchführung des Straßenzuges durch den Kungsträdgården dürfte zu akzeptieren sein, da die Passage der Arsenalsgatan eingezoogen ist.

Was das Bedürfnis nach Geräumigkeit betrifft, so ist der Vorschlag für die Gebiete westlich und östlich des großen Zentralstraßenzuges nach ganz verschiedenen Methoden ausgearbeitet. Westlich von diesem Straßenzug ist eine große Anzahl Straßen eingezoogen worden. Trotz der vielen Straßenverbreiterungen würde die Geräumigkeit in diesem Teil recht gering sein, und die großen Baublockbildungen würden vermutlich nachteilig auf das Geschäftsleben einwirken. Östlich von dem neuen nord-südlichen Straßenzug dagegen sind allzu zahlreiche Straßenerweiterungen vorgenommen worden. Die große Umgestaltung der Partie zwischen Stureplan-Engelbrektsplan und Norrlandsgatan stellt zwar erwünschte Verbesserungen dar, dürfte sich aber in der Durchführung zu kostspielig stellen.

Die Sanierung kann im allgemeinen als für einen Citybezirk befriedigend betrachtet werden. Die Höfe sind gut zu größeren Einheiten mit guter Durchlüftung zusammengehalten, die Kosten der Durchführung dürften aber auch hier recht groß sein. Die große Auflockerung der Zentralpartie, welcher Auflockerung höhere Gebäudetypen (18 Stockwerke) entsprechen, ist eine an sich richtige und gute Idee. Zweifelhast erscheint es jedoch, ob nicht die vorgeschlagene Durchführung dieser Idee mittels dreier breiter Parallelstraßen die gewonnenen Freiflächen allzu sehr zersplittert. Außerdem scheint es wünschenswert, daß die Hochhäuser nur um das Zentrum von Norrmalm herum verlegt werden.

Diese großen Umgestaltungen in der Zentralpartie sowie die vielen Detailänderungen in dem Stadtteil westlich davon haben jedoch zur Folge, daß die Durchführung des Vorschlags mit sehr hohen Kosten verknüpft und schwer zu realisieren wäre.

Dem Vorschlag ist eine interessante Beschreibung beigegeben.

3. Kurze Beschreibung und Begründung des Entwurfs in deutsch, englisch, französisch oder einer der drei nordischen Sprachen“.

Zum Einlieferung, dem 1. März 1933, gingen 350 Entwürfe nebst 100 dazugehörigen Vorschlagsvarianten ein. Davon stammten 42 vH aus Deutschland, rund 15 vH aus den skandinavischen Ländern, ebenso viele aus England, etwa 10 vH aus Amerika. Geringer war die Zahl der Eingänge aus Frankreich, der Schweiz, Österreich, Holland und anderen Ländern.

Dem Gutachten des Preisgerichts entnehmen wir das Folgende:

„Nach Prüfung des vorliegenden Materials hat das Preisgericht gefunden, daß folgende Gesichtspunkte bei der Beurteilung der Wettbewerbsvorschläge richtunggebend sein müssen.

Innerhalb des Stadtteils Nedre Norrmalm sind einige der vornehmsten repräsentativen Plätze und Straßenzüge der Stadt gelegen, und der Stadtteil ist infolge seiner Lage nunmehr der eigentliche Stadtkern Stockholms. Der bald dreihundertjährige Stadtplan desselben stimmt nicht mit dem Charakter dieses Stadtteils überein. Die Straßen des Stadtteils sind zu eng für den großen örtlichen Verkehr, den das moderne



EIN PREIS VON 15000 Kr.

Verfasser: Architekten Bertram S. Hume  
und Raymond C. Erith, London.

Phot. Bild-Centralen, Stockholm.

### Urteil des Preisgerichts:

Der Verfasser hat insofern das Programm mißverstanden, als er offenbar der Meinung gewesen ist, daß eine Brücken- oder Tunnelverbindung in der Fortsetzung der Bürger Jarlagatan zwischen Blasieholmen und Skeppsbron nur für die Straßenbahn bestimmt sei, wodurch er zu der Annahme gekommen ist, daß der übrige Straßenverkehr von den Bürger Jarlagatan her für alle Zukunft über die Norrbro geleitet werden müsse. Die im Programm enthaltene Voraussetzung, daß die Verbindung Blasieholmen-Skeppsbron künftig einmal für den gesamten Fahrverkehr verwendet werden wird, bedeutet für den Vorschlag eine Möglichkeit zu großen Verbesserungen, ohne daß an demselben bedeutendere Änderungen vorgenommen zu werden brauchen.

Der Sveavägen ist in grader Führung bis zum Gustav Adolfs torg in einer Breite von 33 Meter fortgeführt und hat eine gute Entlastung nach dem Nybroplan und Tegelbacken hin erhalten. Die vorgeschlagene Straßenführung setzt eine beträchtliche Abtragung des vorhandenen Geländes (bis zu 7 Meter) voraus, und der Anschluß der Straße an kreuzende Straßen hat Schwierigkeiten bereitet. So hat die Hamngatan westlich von der Regeringsgatan eine Steigung von 1:12 erhalten, was für eine Hauptstraße als zu steil bezeichnet werden muß.

Als Verkehrswege in ost-westlicher Richtung sind Kungsgatan und Hamngatan mit den Fortsetzungen dieser letzteren westwärts in der Klarabergsgatan und einer neuen breiten Diagonalstraße nach der Gegend nördlich vom gegenwärtigen Tegelbacken (dem „Vasa torg“ des Vorschlags) gedacht. Südlich von diesen zentralen Verkehrs wegen wird ost-westlicher Verkehr durch die verbreiterten Straßen Arsenal- und Fredsgatan vermittelt. Einer örtlichen Ost-Westverbindung, die auch in vorzüglicher Weise Verkehr von der Regeringsgatan her aufnimmt, dient die verbreiterte Herkulesgatan.

Für die Kreuzung zwischen Sveavägen, Hamngatan, Klarabergsgatan und der neuen Diagonalstraße wird ein größerer Verkehrsplatz („Centralplan“) vorgeschlagen, der als Verteilungsplatz für den nord-südlichen Verkehr des nördlichen Teils des Sveavägen mittels der Diagonalstraße und der Hamngatan dienen soll. Der Sveavägen südlich vom „Centralplan“ erhält dadurch hauptsächlich örtliche Bedeutung, was mit Rücksicht auf die Belastung des Gustav Adolfs torg von Wert ist, und weiterhin erhält er eine sehr gute Verbindung mit dem übrigen Straßennetz. Der südliche Teil des Sveavägen hat daher alle Voraussetzungen, die vornehme zentrale Geschäftsstraße zu werden, die Norrmalm zu brauchen scheint. Die Diagonalstraße wird einen sehr guten Verkehrs weg darstellen und wird, wenn die unzweckmäßige Bebauung auf dem „Vasa torg“ und südlich von der „Stads-husgatan“ beseitigt wird, eine schöne Straße werden, die sich sanft zum Riddarfjärden hinabsenkt.

Der „Vasa torg“ und der Nybroplan haben für den großen Verkehr, der dort zu erwarten ist, nicht genügende Geräumigkeit erhalten. Der letztgenannte Platz ist außerdem so ausgebildet worden, daß ein Teil des Theatergebäudes (Dramatiska teatern) geopfert werden mußte.

Die Sanierung wird hauptsächlich durch die vorgeschlagenen Straßenerweiterungen erreicht, während Bauart und Ausgestaltung der Höfe nicht ausführlich angegeben sind, aber doch auf allzu dichte und lichtarme Bebauung hindeuten. Die Bebauung im Kungsträdgården und im Berzeliuspark kann nicht akzeptiert werden.

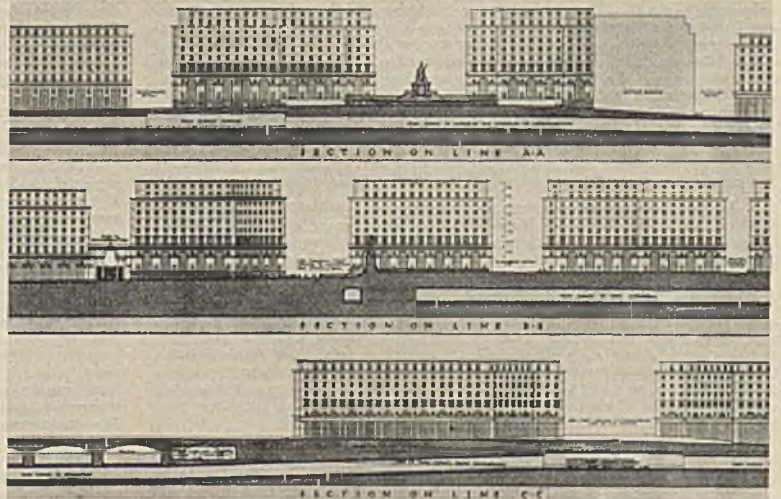
Der Vorschlag ist ansprechend durch sein klares und gutes Verkehrssystem und seine feste Formbildung sowie durch die in der Hauptsache so gute Anpassung des Stadtplans an die Bedürfnisse des Gebiets. Der Verfasser weist auf die Möglichkeit eines sukzessiven Ausbaues hin.

Geschäftsleben erzeugt. Er ist nicht durch geeignete Straßenzüge bequem von anderen Stadtteilen her zugänglich, seine Bebauung ist zu dicht, seine Wohnungen und Arbeitslokale oft schlecht belichtet.

Der neue Stadtplan muß in bezug auf Straßennetz und Bebauung die Eigenschaft des Stadtteils als City-Gebiet zu klarem und logischem Ausdruck kommen lassen. Die erforderlichen Maßnahmen müssen sukzessiv durchgeführt und Straßenverbreiterungen in dem Maße vorgenommen werden können, wie vorhandene Gebäude durch neue ersetzt werden, d. h. durch sog. Selbstregulierung. Schließlich müssen die Kosten der Durchführung des neuen Stadtplans in

angemessenem Verhältnis sowohl zu den Bedürfnissen und ökonomischen Möglichkeiten des Wirtschaftslebens als auch zu den Finanzen der Kommune stehen.

Das Geschäftsleben innerhalb des Stadtteils leidet unter einem gewissen Mangel an guten Geschäftslagen, die gegenwärtig nur an der Peripherie des Stadtteils, in der Kungsgatan und Hamngatan sowie am Norrmalmstorg, zur Verfügung stehen. In den seit alters bestehenden Geschäftstraßen, Regeringsgatan und Drottninggatan, leidet der Handel in gewissem Grade darunter, daß diese Straßen so schmal sind, daß längere Aufenthalte mit Kraftwagen dort nun nicht mehr







Phot. Bild-Centralen, Stockholm.

**EIN PREIS VON 15000 Kr.** Verfasser: Architekten Charles A. Platt, William Platt, Geoffrey Platt, John M. Gates, Newyork.

#### Urteil des Preisgerichts:

Die Vasagatan ist dadurch verbessert, daß der ost-westliche Verkehr in der Klarabergsgatan über dieselbe und in der Karduansmakargatan-Jakobsgatan unter dieselbe geführt wird. Der Befriedigung der mehr bedeutenden örtlichen Verkehrsbedürfnisse dient in nord-südlicher Richtung der Sveavägen, der mit verminderter Breite südwärts durch die verbreiterte Malmkillnadsgatan zum Brunkebergstorg hinabgeführt ist. Die Kreuzung mit der Hamngatan ist durch Senkung dieser letzteren Straße niveaufrei gestaltet worden. Die Verbindung zwischen den verschiedenen Verkehrswegen an diesem Punkt ist jedoch unbefriedigend. Beim Gebäude der Telegraphenverwaltung mündet der Sveavägen in eine große Platzanlage in der Achse der Norrbro gerade hinauf vom Gustav Adolfs torg her. Dieser Platz ist dadurch gebildet worden, daß die Malmtorsstraße beibehalten ist, und von der Mündung der Malmkillnadsgatan auf den Brunkebergstorg aus ist eine Parallelstraße zur Malmtorsgatan nach der Fassade des Opernhäuses hin geführt worden. Die zwischenliegenden Gebiete sind freigelegt worden.

Als durchgehende ost-westliche Verkehrswege sind gedacht Kungsgatan, die westlich vom Hötorget auf 22 Meter verbreitert wird, sowie Hamngatan-Klarabergsgatan und Fredsgatan mit ihrer Fortsetzung in der Arsenalsgatan. Außerdem ist die Strömgtatan unter den nördlichen Teil der Norrbro unterführt worden.

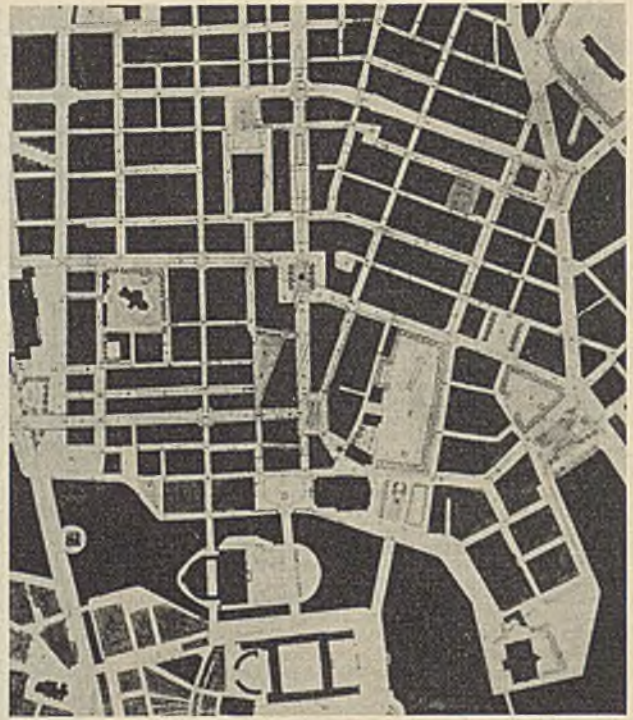
Von dem neuen Zentralplatz aus geht westwärts ein breiter, mit Anlagen versehener Straßenzug. Dieser Verkehrsveg ist durch Abbruch der Häuserblocks zwischen Jakobsgatan und Karduansmakargatan erhalten worden. Der Straßenzug würde einen großartigen Ausblick auf den Mälarsee und das Stadthaus eröffnen, doch dürfte seine Breite allzu beträchtlich sein. Die Herkulesgatan ist für Ortsverkehr ausgebildet und über den Zentralplatz hin mit der Regeringsgatan verbunden, welche letztere Straße wie auch die Drottninggatan mit Rücksicht auf die örtlichen Verkehrsbedürfnisse etwas verbreitert worden ist. Die Verbreiterung der letztgenannten Straße gibt zu Bedenken Anlaß.

Die Nebenstraßen innerhalb des Gebiets sind auf eine im allgemeinen befriedigende und zweckmäßige Weise erweitert worden.

Der Verfasser unterläßt es, eingehende Sanierungsbestimmungen für die inneren Teile der Häuserblocks vorzuschlagen. Der Stadtteil würde nach Durchführung der vorgeschlagenen Regulierungen ziemlich gut den Ansprüchen des Geschäftslebens genügen und im allgemeinen auch gute Lagen für Kontore und Verkaufsläden bieten.

Der Verfasser hat seine Maßnahmen auf die Gegend am Gustav Adolfs torg konzentriert, der nordwärts bis zum Gebäude der Telegraphenverwaltung hin mit diesem als Hintergrund erweitert worden ist. Es ist hierdurch ein großes, offenes Gebiet erhalten worden mit dem Schloß als beherrschendem Bau nach Süden hin. Diese Platzbildung, die auf eine außerordentliche Weise den Stadtteil nach Süden hin aufschließt und der Stadt das große zentrale freie Platzgebiet, dessen sie bedarf, schaffen würde, ist von besonderem Interesse.

gestattet sind. Dem Bedürfnis nach wenigstens einer weiteren, zweckmäßig ausgebildeten modernen Geschäftstraße im Zentrum des Stadtteils muß folglich genügt werden. Bei der Ausgestaltung dieser Straße muß darauf gesehen werden, daß sie sich gut an bereits vorhandene Geschäftstraßen anschließt, und daß sie die gegenwärtigen Geschäftslagen soweit als möglich



Phot. Bild-Centralen, Stockholm.

**Ursprünglich preisgekrönter Entwurf zweier schwedischen Architekten in Stockholm, der aber später ausscheiden mußte.**

#### Aus dem Urteil des Preisgerichts:

Die Verkehrsverhältnisse in der Vasagatan sind in den Straßenkreuzungen mit Kungsgatan, Klarabergsgatan und der verbreiterten Karduansmakargatan verbessert worden. Die Verkehrskapazität der Bürger Jarlsatan ist durch eine Erweiterung des Sturplans erhöht worden. Der Sveavägen ist zum Gustav Adolfs torg hin verlängert worden mit verminderter Breite auf der Strecke vor der Mündung auf den Platz, er ist aber in recht hohem Grade von dem Straßensystem im übrigen absondelt worden, weshalb er nicht so geeignet sein wird, den örtlichen Verkehrsbedürfnissen des Stadtteils zu dienen, wie offenbar beabsichtigt ist, doch dürfte diesem Fehler leicht abgeholfen werden können. Die Hamngatan-Klarabergsgatan sowie die verbreiterte Arsenalsgatan und eine neue Straße an der Jakobskirche durch die Baublocks Jakob Större und Jakob Mindre und die verbreiterte Karduansmakargatan bedienen den ost-westlichen Verkehr.

In die Kreuzung zwischen Sveavägen und Klarabergsgatan-Hamngatan ist ein größerer Verkehrsplatz verlegt worden. Ebenso ist ein Verkehrsplatz an der Kreuzung zwischen Regeringsgatan, Sveavägen und Karduansmakargatan vorgesehen, wodurch der Verkehr sowohl der Regeringsgatan wie des Sveavägen westwärts nach Tegelbacken geführt werden kann, was in vorteilhafter Weise den Gustav Adolfs torg entlasten dürfte. Neben diesem Platz ist auch eine neue Straße an der Jakobskirche vorbei nach der Arsenalsgatan hin angelegt, wodurch eine Verbesserung des ost-westlichen Durchgangsweges erhalten wird. Der Gustav Adolfs torg würde des weiteren entlastet werden durch die vorgeschlagene Brückenverbindung von Skeppsbron nach dem Standbild Karl XII. hin mit Verkehrsplatz auf dem Karl XII:s torg. Diese Brückenanlage, die mit Rücksicht auf das freie Stadtbild hier nicht erwünscht ist, empfiehlt sich auch vom Verkehrsgesichtspunkt aus nicht, da die drei Verkehrsplätze, Gustav Adolfs torg, Kreuzung Karduansmakargatan-Sveavägen und Karl XII:s torg, infolge allzu geringen Abstandes voneinander gegenseitig ihre Verkehrsleistung beeinflussen würden. Die Brückenanlage würde außerdem eine erhebliche Verkleinerung des Parkgebietes von Kungsträdgården mit sich bringen.

Die Kreuzungen zwischen den verschiedenen Straßen und die Verkehrswege sind im allgemeinen sorgfältig durchdacht, und die vorgeschlagenen Verkehrsanordnungen werden voraussichtlich in guter und harmonischer Weise funktionieren. Die Ausgestaltung des Sveavägen zwischen der Kungs- und der Karduansmakargatan sowie auch der größere Verkehrsplatz sind mit guten Maßverhältnissen und architektonischer Festigkeit ausgeführt, wohingegen der kleinere Verkehrsplatz und seine Ausmündung auf den Gustav Adolfs torg wie auch der Durchbruch nach der Jakobskirche hin architektonisch keine gute Lösung bezeichnen. Von den übrigen Straßen des Stadtteils sind gewisse auf eine im allgemeinen wohlüberdachte Weise verbreitert worden. Der Stadtteil würde der Hauptsache nach wohl geeignet für das Geschäftsleben werden, und der untere Teil des Sveavägen hätte die Voraussetzungen dazu, eine vorzügliche Geschäftsstraße zu werden.

Der Entwurf ist verkehrstechnisch solid und läßt sich gut in einzelnen Etappen ausführen. Er ist außerdem in ökonomischer Hinsicht wohlüberdacht.

ergänzt, nicht aber sie zerstört. Vom Verkehrsgesichtspunkt aus ist es erwünscht, daß sie — gleichzeitig damit, daß sie gute Verbindungen mit den Knotenpunkten des durchgehenden Verkehrs besitzt — gleichwohl in möglichstem Maße von anderem Verkehr als dem, der durch die eigenen Bedürfnisse der Gegend erzeugt wird, entlastet werden kann.





Phot. Bild-Centralen, Stockholm.

*EIN ANKAUF.* Verfasser: Architekt Hans Holzbauer und Dipl.-Ing. Franz Stamm, Berlin-Holzhausen a. Ammersee.

Gleichzeitig ist zu beachten, daß der Stadtteil gegenwärtig eine bedeutende Anzahl kleiner Geschäfte, Handwerksbetriebe, kleinere Industrien, Lagerlokale und Garagen beherbergt, und daß dieses Bedürfnis auch in Zukunft bestehen bleiben wird.

Der Norrström und seine Ufer geben dem repräsentativsten und reizvollsten Teil des Stockholmer Stadtbildes seine eigenartige Form. Durch den Kungsträdgården wird das Gefühl des freien Raums über dem Wasser des Hafens tief in den Stadtteil hinein vermittelt. Diese Werte dürfen bei der bevorstehenden Regulierung nicht beeinträchtigt werden. Maßnahmen, die beispielsweise auf eine Bebauung des Kungsträdgården, des ganzen Gebiets oder von Teilen desselben, abzielen, können nicht gebilligt werden.

Der Gustav-Adolfs-Torg ist durch seine Lage dem Strömen und dem Schloß gegenüber, dessen Nordfassade durch das mächtige Bauwerk der Norrbro auf eine dominierende Weise mit dem Platz verbunden ist, der vornehmste Monumentalplatz der Stadt. Besonders nach der Bebauung der letzten Jahrzehnte hat jedoch der Platz eine allzu geringe Tiefe. Gleichzeitig damit, daß eine Erweiterung oder Öffnung nordwärts architektonisch betrachtet von außerordentlichem Werte sein würde, spricht hierfür auch der Wunsch, die natürliche Aufgabe des Platzes, ein Mittelpunkt für das Leben und Treiben der Stadt zu sein, wieder zu ihrem Recht kommen zu lassen. In Verfolgung eben dieses Zieles müssen dem Platz gute Verbindungen mit dem Stadtteil im übrigen gegeben werden, mit Rücksicht aber auf seinen Charakter als Monumentalplatz wie auch auf seine eben angegebene Aufgabe, den Bedürfnissen des örtlichen Verkehrs zu dienen, muß er vor allzu umfangreichem und schwerem Verkehr geschützt werden.

Vom Verkehrsgesichtspunkt aus muß und kann die Regulierung Normalms der Hauptsache nach auf



Phot. Bild-Centralen, Stockholm.

*EIN ANKAUF.* Verfasser: Regierungsbaumeister Dipl.-Ing. H. Reissinger, Düsseldorf.

die eigenen Bedürfnisse des Stadtteils beschränkt werden. Es handelt sich darum, das Gebiet leicht zugänglich von verschiedenen Seiten her zu machen und besonders sein Straßennetz in gute Verbindung mit den durchgehenden Hauptverkehrsstraßen und den Verkehrsplätzen an seinen Grenzen zu setzen. Die neuen oder regulierten Straßenzüge, die erforderlich sind, müssen, da der Ortsverkehr selbstverständlich in großem Umfange von übergreifender Natur ist, in zweckmäßiger Weise durchgehend gemacht werden. Hierfür spricht natürlich auch das Bedürfnis nach bequemem Wegen für durchgehenden Omnibusverkehr. Für die Verbindungen des Stadtteils mit der Stadt im übrigen dürfte man in Zukunft auch, wie in dem Wettbewerbprogramm vorausgesetzt wird, mit durch Tunnel geleiteten Lokalbahnen rechnen können.

Was den durchgehenden Verkehr in nord-südlicher Richtung betrifft, so dürfte dieser wie bisher der Hauptsache nach in den großen tangentialen Straßenzügen auf der West- und Ostseite des Stadtteils vor sich gehen, nämlich der Vasagatan, fortgesetzt mittels einer neuen Brückenverbindung über den Norrström nach der Altstadt und weiter nach Süden hin, sowie der Birger Jarlsgatan, diese in Zukunft auf die Weise, wie das Wettbewerbprogramm angibt, mit neuer Ausfahrt nach Süden durch einen Verkehrsweg über Blasieholmen nach Skeppsbron versehen. Auf wahrscheinlich beträchtliche Zeit hin dürfte der östliche Zweig des nordsüdlichen Durchgangverkehrs indessen darauf angewiesen sein, über den Gustav-Adolfs-Torg und die Norrbro Skeppsbron zu erreichen, und eventuell wird auch, wie der Blasieholms-Wettbewerb vom Jahre 1930 ergab, eine neue Verbindung Blasieholmen—Skeppsbron zunächst auf den Straßenbahnverkehr beschränkt werden, womit natürlich eine für den übrigen Straßenverkehr wertvolle Entlastung der zentralen Überfahrt nach der Altstadt erreicht würde.





Phot. Bild-Centralen, Stockholm.

Bei der Ausgestaltung des Gustav-Adolfs-Torg und der Gegend um ihn herum muß hierauf Rücksicht genommen werden.

Es erscheint wichtig, die Sammelplätze städtischen Verkehrs, die sich im gegenwärtigen Sveavägen, in der Kungsgatan und im Hötorget herausgebildet haben, mit den zentralen Teilen Nedre Normalms zu verbinden. Dem durchgehenden nord-südlichen Verkehr, der sich eventuell in den zentralen Straßenzügen der Stadt ansammeln wird, muß ein bequemer Abfluß nach Osten und Westen geschaffen werden. Mit Rücksicht auf die Bedeutung der Regeringsgatan für den Verkehr auf der Ostseite des Brunkeberg-Rückens wäre darauf zu sehen, daß auch diese Straße eine bequemere Verbindung mit Tegelbacken erhält, als das gegenwärtige Straßennetz sie bietet.

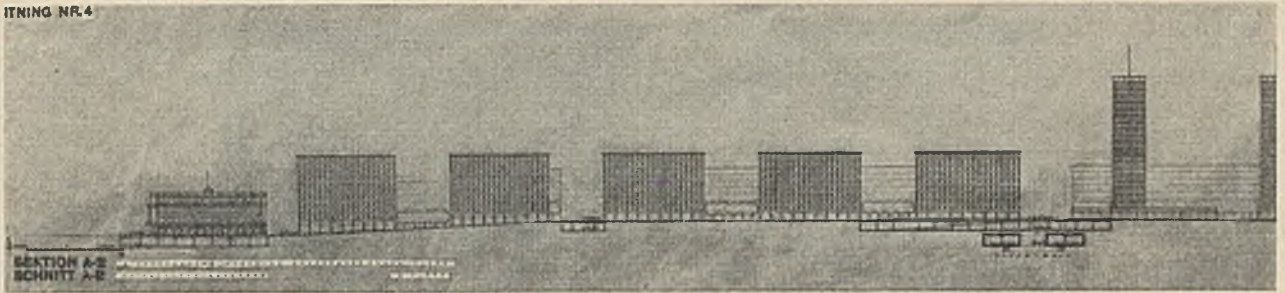
Für den durchgehenden ost-westlichen Verkehr, der sich nicht des Straßenzuges der Kungsgatan und der übrigen großen Durchgangstraßen in derselben Richtung nördlich des Wettbewerbgebiets bedient, dürften die regulierten oder neuen Straßenzüge, die durch die eigenen Bedürfnisse des Stadtteils bedingt werden, genügen. Durch einen solchen, für den örtlichen Verkehr geeigneten Verkehrsweg muß eine möglichst klare und bequeme Verbindung zwischen Nybroplan und Tegelbacken geschaffen werden.

Als grundlegende Voraussetzung für die künftige Ausgestaltung der Bebauung dürfte damit zu rechnen sein, daß die totale Gebäudemasse in Normalm im Verhältnis zu dem gegenwärtigen Bestand gemäß dem geltenden Stadtplan und den jetzigen Bestimmungen nicht vermehrt werden darf, und daß sie aus ökonomischen Gründen auch nicht beträchtlich vermindert werden kann. Die größere Geräumigkeit und die besseren Belichtungsverhältnisse, die erwünscht sind, müssen also durch eine andere Anordnung dieser Gebäudemasse erreicht werden. Hierbei die Bebauung vollständig oder fast vollständig auf Hochhäuser zu konzentrieren, um eine wesentliche Vermehrung der Freiflächen innerhalb des Stadtteils zu ermöglichen,

stößt auf nahezu unüberwindliche Schwierigkeiten ökonomischer und praktischer Art, da der Grund und Boden nur in geringerer Ausdehnung in der Hand der Stadt ist und die Ungelegenheiten während einer wahrscheinlich beträchtlichen Übergangszeit notgedrungen sehr groß sein werden. Auch andere Bedenken müssen gegen eine so durchgreifende Umwandlung der Stadt geltend gemacht werden. Vorschläge in dieser Richtung sind demnach utopisch. Andererseits sind die leichter durchführbaren Vorschläge, die von kleinen Straßenverbreiterungen und in entsprechendem Maße niedrigeren Haushöhen ausgehen, oft unbefriedigend rücksichtlich der Bedürfnisse nach Geräumigkeit und Belichtung. Die Lösung darf auch nicht gesucht werden in einem System von Erweiterungen aller Straßen und offenen Plätze, sondern eher durch eine Betonung von Hauptverkehrswegen und Hauptverkehrsplätzen sowie durch Selbstregulierung wichtiger Sekundärstraßen zu größerer Breite, während dagegen das Straßennetz im übrigen nur geringeren Berichtigungen unterworfen wird. Damit wird auch am besten den Bedürfnissen nach Lokalen für kleine Geschäfte, Handwerksbetriebe usw. genügt, von denen oben gesprochen worden ist. An die Ausgestaltung der Bebauung dürften übrigens hinsichtlich der Belichtung kaum dieselben Anforderungen gestellt werden können wie im allgemeinen, wenn es sich um neue Wohngebiete handelt. Der Citycharakter des Stadtteils und die ökonomischen Verhältnisse machen die Durchführung eines Systems von Zeilenhaus- oder von konzentrierter Bebauung unmöglich. Der Forderung nach zusammenhängenden und geräumigen Hofflächen muß Genüge geleistet, und die Belichtungsverhältnisse dürfen nicht, im Vergleich zu den nunmehr üblichen Forderungen, verschlechtert werden.

Der Umbau des Stadtteils würde nach einem solchen System sukzessiv im Laufe mehrerer Jahrzehnte geschehen können und auf eine ökonomische Weise das gewünschte Resultat ergeben, ohne daß das Leben der Stadt allzu großen Störungen ausgesetzt würde“.





Aus dem Vorschlag Wolf-Richter-Brolin.

Das Urteil des Preisgerichts ist in Heft 4 d. Bl. auf S. 45 veröffentlicht worden. Ein zunächst preisgekrönter Entwurf zweier schwedischer Architekten mußte nachträglich ausscheiden, da ein Verfasser vor kurzem noch in Arbeitsgemeinschaft mit einem Preisrichter gestanden hatte.

Die Entwürfe waren bis zum 15. Januar in Stockholm ausgestellt. Auf rund  $1\frac{1}{2}$  km Wand sah man das Ergebnis der fast über ein Jahr sich erstreckenden Arbeit eines beträchtlichen Teils der Architektenschaft der ganzen Welt, geleistet in einer Krisenzeit der Arbeitslosigkeit, die verhältnismäßig vielen die so eingehende Beschäftigung mit der Aufgabe ermöglicht haben muß. Die Erwartungen, mit denen der Besucher die Ausstellung betrat, waren entsprechend groß. Man kann nicht sagen, daß diese Erwartungen enttäuscht wurden, doch ergab schon der erste Rundgang durch die Räume, daß kein Entwurf eine vollständige Lösung der gestellten Aufgabe bot. Man versteht, daß das Preisgericht einen ersten Preis nicht verteilt und keinen Entwurf als für die Ausführung völlig geeignet empfohlen hat.

Es ist ferner eine überraschende Unklarheit unter den Bewerbern über die Grenzen des praktisch und finanziell Ausführbaren erkennbar. Zwar ließ das Programm in dieser Beziehung große Freiheit, doch mußte einfaches Nachdenken ohne alle Kostenberechnungen ebenso wie ein Blick auf den unter genauer Kenntnis der örtlichen Verhältnisse aufgestellten Generalplan von 1928 und schließlich der Vergleich mit ausgeführten Stadtregulierungen der letzten Zeit es wahrscheinlich machen, daß ein Neubau des ganzen Stadtteils außerhalb aller Möglichkeiten liegt. Ein Entwurf für die Umgestaltung des Kerns der schwedischen Hauptstadt durfte nicht mit amerikanischen Verhältnissen, auch nicht mit Möglichkeiten, wie sie der Erneuerer des Pariser Stadtplans Hausmann hatte, oder gar mit den Bedingungen russischer Städtegründungen von heute rechnen, wie es augenscheinlich eine größere Anzahl von Teilnehmern getan hat. Es sieht so aus, als ob es vielen und auch manchen deutschen Architekten nur darauf angekommen ist, ihren Träumen Gestalt zu geben. Das vielgeschossige Turmhaus verschiedener Grundrißformen spielt in diesen Utopien eine große Rolle, daneben weitmaschige Rechteckschemata und Zeilenbausysteme, nach mehr oder weniger vollständigem Abbruch des Stadtteils wie auf Neuland errichtet. In dieser Märchenwelt finden sich die amüsantesten Entwürfe des Wettbewerbs. Auf S. 138 wird eine solche Utopie gezeigt, die unter den Besuchern der Ausstellung besonders lebhaftes Interesse erweckte und vermutlich mit Recht einem bekannten französisch-schweizerischen Architekten zugeschrieben wird.

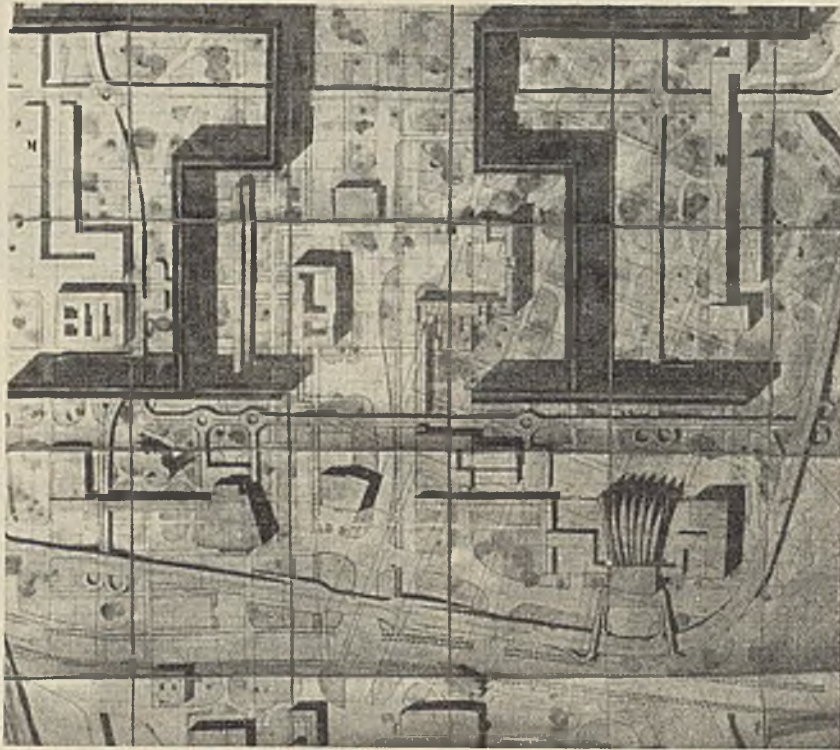
Der Augenschein und die den Teilnehmern am Wettbewerb übergebene Karte des Stadtteils mit den

eingetragenen Grundstückswerten und Baujahren zeigt, daß Normalm trotz aller Enge der Straßen und Höfe ein behagliches und zum Teil elegantes Geschäftsviertel mit zahlreichen modernen und sehr wertvollen Gebäuden ist und keine zum Abbruch reife verfallene Gegend.

Eine Anzahl von weniger radikalen Entwürfen hat diesem Umstand zwar Rechnung getragen, hat aber immer noch Anordnungen vorgeschlagen, zu deren Verwirklichung die Enteignung oder Umlegung größerer Teile des Bezirks erforderlich ist. Auch diese Entwürfe gehen für die Stockholmer Verhältnisse noch zu weit. Es ist eine Eigentümlichkeit der geltenden schwedischen Stadtplangesetze, daß die Kosten für einfache Straßendurchbrüche, besonders wenn sie allmählich erfolgen, für die Stadt verhältnismäßig niedrig bleiben. Dagegen belasten Veränderungen, die die Enteignung von zahlreicheren Grundstücken voraussetzen, die Stadt zunächst sehr stark. Entwürfe wie der ursprünglich preisgekrönte schwedische, die durch Beachtung dieser örtlichen Bedingungen sich als sparsam und durchführbar empfehlen, mußten bei der Beurteilung in den Vordergrund treten, während andere, zum Teil ideenreichere, mangels dieser Kenntnis zurückstanden.

Bei internationalen Wettbewerben ist es meist von besonderem Interesse zu beobachten, wie verschieden die Einstellung ist, mit der die Angehörigen der einzelnen Nationen an die Aufgabe herangehen. In dieser Ausstellung konnte man eine solche Beobachtung am deutlichsten bei dem Teil des Programms machen, der sich auf die Schaffung von Licht und Luft innerhalb der Baublöcke bezieht. Hier ist gerade von deutschen Architekten eine sehr große und gründliche Arbeit geleistet worden. Die Möglichkeit der Auflockerung der Bebauung durch Einführung innerer Baufuchtlinien oder auf andere Weise ist in vielen Entwürfen grundsätzlich untersucht und in ihrer Wirkung für Teile des Wettbewerbsgebietes dargestellt worden. Von dieser Arbeit muß man leider sagen, daß sie zum großen Teile nicht die verdiente Beachtung gefunden hat. Es ist bezeichnend, daß z. B. der preisgekrönte englische Entwurf sich bezüglich dieses Teiles des Programmes mit folgenden Sätzen im Erläuterungsbericht begnügt: „Wir müssen betonen, daß die Höhe der Gebäude auf unserem Plan nur eine allgemeine Angabe ist. Die eventuelle Zahl der Stockwerke, besonders in den engeren Straßen, muß notwendigerweise abhängen von den individuellen Umständen, die in jedem Baublock vorliegen. Dasselbe gilt natürlich von den Maßen der Höfe innerhalb der Gebäude; bei der beschränkten uns zur Verfügung stehenden Kenntnis halten wir es für eine Zeitverschwendung, diese im einzelnen auszuarbeiten.“ Der ursprünglich preisgekrönte schwedische Entwurf ist, was diesen Teil der Aufgabe anbelangt, noch zurück-





Vorschlag eines  
unbekannten  
Architekten.

Phot. Svenska Dagbladet,  
Stockholm.

haltender. Es wird die Mehrzahl der deutschen Wettbewerbs Teilnehmer überraschen, daß das Preisgericht auf diesen Teil der Aufgabe offenbar ein verhältnismäßig geringes Gewicht gelegt hat. Zum Verständnis muß darauf hingewiesen werden, daß die Art, in der nach den schwedischen Vorschriften die Aufstellung und Durchführung eines Stadtplanes erfolgt, wesentlich von der deutschen Übung abweicht. Soweit es wenigstens das in Frage stehende Stadtgebiet betrifft, ist das Vorgehen folgendermaßen: Block für Block wird laufend von dem Stadtplanamt bearbeitet, und für jede einzelne Gruppe von Grundstücken werden individuelle Pläne mit Angabe der Hofgrenzen und Bauungshöhen entworfen, die dann von der staatlichen Aufsichtsbehörde in einem kurzfristigen Verfahren festgestellt werden. Das Interesse für grundsätzliche Lösungen mußte daher in diesem Falle in Schweden geringer sein als im gleichen Falle bei uns.

Als ein wichtiges Ergebnis des Wettbewerbs kann die Antwort angesehen werden, die die Teilnehmer und das Preisgericht auf die alte Frage bezüglich der Weiterführung der Straße Sveavägen nach Gustav-Adolfs-Torg gegeben haben. Diese Frage hat die schwedische Öffentlichkeit und Architektenschaft in letzter Zeit lebhaft beschäftigt. Es heißt, sie sei die eigentliche Veranlassung zur Ausschreibung des Wettbewerbs gewesen. Nun zeigt es sich, daß etwa 90 vH der Teilnehmer sich für die Durchführung von Sveavägen ausgesprochen haben; unter den vom Preisgericht ausgezeichneten Arbeiten dagegen machen die Anhänger dieses Gedankens nur die Hälfte aus. Hierzu gehören der deutsche Entwurf Wolf-Richter, der englische Hume-Erith und in gewissem Sinne der von Reissinger, während der Entwurf der Amerikaner Platt und Gates und der von Holzbauer und Stamm den Tessinschen Plan einer Vergrößerung des Gustav-Adolfs-Torg zu einem Prachtplatz in abgeänderter Form aufnehmen.

Ich selbst möchte meine Stimme für die Durchführung von Sveavägen abgeben, und mir scheint auch

die Frage, wie Sveavägen in den Gustav-Adolfs-Torg einzuführen ist, durch den Wettbewerb eine klare Beantwortung gefunden zu haben. Es gibt hier nur zwei Möglichkeiten: Erstens die Einführung in die Nordostecke des Platzes und die Verlegung der Norrbro in diese Achse, wie sie der Entwurf von Hume-Erith vorsieht; ein kluger Vorschlag, dessen Verwirklichung nur daran scheitern muß, daß man sich zum Abbruch der historischen Brücke wohl nicht entschließen wird. Zweitens die Einführung in der Achse der Norrbro, das heißt in Platzmitte, wie im Entwurf Wolf-Richter. Dann ist die geradlinige Durchführung von Sveavägen in ganzer Länge nicht möglich, und diese Straße muß in ihrem Lauf versetzt, geknickt oder geschwungen werden. Ich glaube, daß in diesem letzteren Sinne die schließliche Lösung des alten Problems gefunden werden wird. Daß es auf andere Weise nicht geht, haben die ergebnislosen abweichenden Versuche vieler Wettbewerbarbeiten bewiesen.

Gegen die vom Preisgericht anscheinend besonders begrüßten Vorschläge zur Vergrößerung des Gustav-Adolfs-Torg, die in den Entwürfen Platt-Gates und Holzbauer-Stamm vorgeschlagen sind, möchte ich Bedenken äußern. Wird der Platz als Grünplatz angelegt, so erscheint er in der Nähe des Kungsträdgården (Königsgarten) nicht ausreichend begründet. Als Architektur- oder Verkehrsplatz dagegen ist er zu groß, und die Ausbildung seiner Wände muß, da es sich nur um Geschäftshäuser handeln kann, schwer in Harmonie mit den alten Gebäuden am jetzigen Gustav-Adolfs-Torg zu bringen sein. Eine geringe Erweiterung des Platzes etwa um ein Drittel oder die Hälfte seiner Breite nach Norden in Verbindung mit der Einführung von Sveavägen dürfte meines Erachtens das Richtige sein.

Ein weiteres sicheres Ergebnis des Wettbewerbs ist der Vorschlag eines Zentralplatzes inmitten des Stadtteils, in dem die Mehrzahl



der Entwürfe übereinstimmt. Fest steht ferner, daß den Zugang zu diesem Platz im Osten die erweiterte Hamngatan bilden muß, während in bezug auf die Weiterleitung des Verkehrs nach Westen die Meinungen geteilt sind. Die meisten Entwürfe benutzen im Anschluß an den Generalplan von 1928 die erweiterte Klaraberggatan und schaffen außerdem eine südliche Querverbindung zwischen Nybroplan und Tegelbacken. Der Entwurf Hume-Erith setzt an die Stelle dieses doppelten Straßenzuges seine vom Zentralplatz nach dem Südende der Vasagatan verlaufende „Diagonalstraße“, eine ausgezeichnete und innerhalb des Wettbewerbs einmalige Idee, die noch dadurch an Reiz gewinnt, daß der Turm des neuen Stadthauses den Blick durch diese Straße nach dem Mälar zu abschließt.

Es scheint überhaupt, als ob dieser Entwurf, der die notwendigen Veränderungen im Stadtteil Normalm auf eine zugleich sparsame und — ich möchte sagen: zarte Art zu erzielen unternimmt, trotz mancher Schwächen im einzelnen der Lösung

am nächsten kommt. Daß die Form, die die Verfasser ihrem Zentralplatz geben, die Vorstellung eines klassizistischen Architekturplatzes hervorruft und die beigegebenen Schnittzeichnungen folgerichtig die etwas konventionelle Formensprache Londoner Citybauten zeigen, stimmt nachdenklich. Man wünscht den schwedischen Architekten an dieser bedeutsamen Stelle die Möglichkeit freier Entfaltung ihrer Kräfte. Zwar zeigt das Beispiel der Kungsgatan, daß auch unter ähnlichen Bedingungen, wie sie an einem Platze von der Art des Hume-Erithschen herrschen würden, ein eindrucksvolles Stadtbild entstehen konnte. Dennoch ist zu hoffen, daß es dem Stadtplanamt bei der endgültigen Gestaltung des neuen Zentrums und seiner Zugangsstraßen gelingen wird, schon in der Anlage des Platzes die Voraussetzungen zur Entfaltung einer freien und beschwingten Baukunst etwa in dem Geiste zu schaffen, wie er sich so eindrucksvoll in den schönen neuen Brückenbauten an der Peripherie der schwedischen Hauptstadt offenbart.

## DIE ODER ALS WASSERSTRASSE

Von Ministerialrat Krieg<sup>1)</sup>.

Viele historischen Erinnerungen sind mit dem Odergebiet verknüpft: Stettin und der Dreißigjährige Krieg, Küstrin und Friedrich der Große, Breslau und der Aufruf „An mein Volk“, die Dreikaiserecke, Oberschlesien und der Versailler Vertrag, Annaberg im Polenaufstand. Unsere Aufgabe beschränkt sich darauf, die Oder als die Schifffahrtstraße der bedrängten Ostmark zu schildern.

Es ist kein Zufall, daß die meisten großen Städte an Flüssen liegen. Der Wert der fließenden Welle für menschliche Siedlungen ist schon frühzeitig erkannt worden. Der Aufgabenkreis der Wasserwirtschaft ist in dauernder Entwicklung begriffen. Als Wasserspender (für Mensch und Tier, Wirtschaft, Industrie und Landeskultur) und Vorfluter (für Abwässer) sind die Ströme gleich wichtig. Ihre Gefälle werden in Wasserkraftanlagen nutzbar gemacht, und schließlich werden die Ströme als billige Wasserstraßen volkswirtschaftlich ausgenutzt.

Daneben verursachen die Wasserläufe bei Hochwasser vielfach beträchtlichen Schaden; denn der Wasserkreislauf, dessen Träger die Ströme zum Teil sind, spielt sich außerordentlich unregelmäßig ab. Die Aufgabe der Staatsregierung ist es, die verschiedenen Belange an einer geregelten Wasserwirtschaft auszugleichen und die Flüsse vom Quellgebiet bis zur Mündung zu pflegen. Ihre Bedeutung geht über einzelne Landesteile hinaus. Aus diesem Grunde sind die größeren deutschen Schifffahrtstraßen in die einheitliche Leitung des Reiches, und zwar in die des Reichsverkehrsministeriums übergegangen, ohne daß es bisher gelungen ist, reichseigene Behörden dafür einzurichten. Die Verwaltung geschieht durch die Länderbehörden auftragsweise.

Von dem 860 km langen Oderlauf liegen die obersten 100 km in der Tschechoslowakei und verzehren  $\frac{2}{3}$  des gesamten 634 m betragenden Gefälles. Die links den Sudeten entstammenden Nebenflüsse sind mit ihren oft plötzlich zu Tal stürzenden Hochfluten für die Wasserführung der Oder von entscheidender Bedeutung und zwingen ihr vielfach den Cha-

rakter eines Gebirgsflusses auf. Das Gefälle nimmt von der Reichsgrenze von 1 : 2700 ziemlich gleichmäßig ab, um oberhalb Stettin nur noch 1 : 100 000 zu betragen. Das Niederschlagsgebiet beträgt bei Küstrin 54 000 km<sup>2</sup> und wird durch die dort hinzukommende Warthe verdoppelt. Von den drei Mündungen in die Ostsee, Peene, Swine, Dievenow, ist die Swine bei weitem die wichtigste. Auf der Seewasserstraße Stettin—Swinemünde können nunmehr, nach der in den letzten Jahren durchgeführten grundlegenden Verbesserung, 8 m tiefgehende Schiffe verkehren<sup>2)</sup>. Die neue Befahrung, insbesondere die Portalfeuer im Haß, erleichtern die Schifffahrt außerordentlich.

Noch im 18. Jahrhundert war die Oder ein verwilderter Wasserlauf, der oft zum Schaden der Landeskultur seinen Weg verlegte. Erst Friedrich der Große verbesserte den Abfluß durch Beseitigung zahlreicher Wehre und Ausführung vieler Durchstiche (Abb. 1). Dazu kamen die großzügigen Siedlungsarbeiten im Oder- und Warthebruch. Die Schifffahrt gewann durch diese Maßnahmen nur geringe Vorteile. Die Oder leidet unter besonders starkem Wasserwechsel. Ihr fehlt ein natürliches Ausgleichbecken, wie es der Rhein im Bodensee besitzt. Die Jahreswassermenge der Oder würde für eine gute Schifffahrtstraße ausreichen, wenn der Abfluß gleichmäßiger erfolgte und

<sup>2)</sup> Vgl. Zentralblatt der Bauverwaltung 1930, S. 674: „50jähriges Bestehen der Kaiserfahrt“.

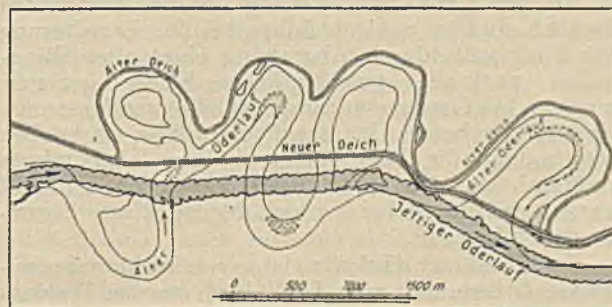


Abb. 1. Geradelegung der Oder bei Tschicherzig.

<sup>1)</sup> Auszug aus dem am 29. Januar d. J. im Architekten- und Ingenieur-Verein Berlin gehaltenen Vortrag.



nicht zwischen 2 300 und 18 m<sup>3</sup> in der Sekunde schwankte.

Im 19. Jahrhundert wurde im Belange der Schifffahrt der Strom mit Hilfe von Buhnen, von denen es heute in der Oder rund 10 000 gibt, reguliert und oberhalb Breslau bis Cosel kanalisiert. Gleichzeitig wurde auch das Deichwesen in geordnete Bahnen gelenkt. In den letzten Jahrzehnten ist auf Grund verschiedener preußischer Gesetze die Oder weiter ausgebaut worden. Im Unterlauf, wo durch Teilung des Stromes in verschiedene Arme und durch Ablagerung von Sandmassen sich für Schifffahrt und Landeskultur unhaltbare Zustände entwickelt hatten, ist durch folgerichtige Durchführung der Zweiteilung die Vorflut zum Dammschen See erleichtert und die Entwässerung des Oderbruches und die Schifffahrtstraße im Anschluß an den Hohenzollernkanal wesentlich verbessert worden. Durch Anlage von Überlaufpoldern an der mittleren und oberen Oder und durch die seitens der schlesischen Provinzialverwaltung in den Nebentälern errichteten 19 Staubecken mit 116 Mill.m<sup>3</sup> Inhalt sind die Hochwassergefahren örtlich gemildert worden. Der erleichterte Wasserabfluß trägt aber dazu bei, die für die Schifffahrt und die Landeskultur verhängnisvollen Trockenperioden zu verschärfen.

Die 22 Staustufen zwischen Ransern (unterhalb Breslau) und Cosel wurden mit Schleppzugschleusen versehen, die im allgemeinen 180 m lang und 9,6 m breit sind. Die beiden Schleusen in Ransern haben größere Abmessungen erhalten, um den 1000 t-Schiffen den Weg zu öffnen. Auch bei den neuen Brückenbauten ist auf dieses Schiffsmaß Rücksicht genommen worden. In Cosel wurde ein leistungsfähiger Hafen errichtet. Die Stadt Breslau wurde durch den sogenannten Großschiffahrtweg und später durch die Breitenbachfahrt umgangen. Die Stauwerke bestehen, abgesehen von den alten, festen Mühlwehren in Ohlau, Brieg und Breslau und dem Segment- und Schützenwehr in Ransern aus Nadelwehren. Diese sind zwar in der Anlage billiger, im Betrieb aber teuer und un bequem, insbesondere bei Frostwetter.

Wenn auch die Kanalisierung die Fahrwassertiefe stets gewährleistet, so sind doch mit ihr Nachteile verbunden, z. B. der Verlust der treibenden Strömungskraft, der durch die leichtere Bergfahrt kaum aufgewogen wird, ferner der Aufenthalt an den Schleusen und schließlich die vielfach schädlichen Eingriffe in die Landeskultur.

Die Oder ist trotz ihrer Mängel zum wertvollsten Verkehrsweg des deutschen Ostens geworden. Bildet sie doch den süd-nordwärts gerichteten Zubringer zum Seehafen Stettin, und übernimmt sie doch auch den östlich gerichteten Berliner Wasserverkehr. Der früher starke Warthe- und Netzeverkehr hat infolge des polnischen Korridors nur noch geringe Bedeutung.

An der Mündung der Netze in die Warthe bei Zantoch sind im vorigen Jahre bei der Erweiterung des Flußprofils durch Abgrabung eines alten Ringwalles wertvolle geschichtliche Funde gemacht worden. Die Grabungen wurden geleitet von Museumsdirektor Professor Unverzagt, der dabei feststellen konnte, daß die Burg im Laufe der Jahrhunderte zwölfmal zerstört und zwölfmal wieder errichtet wurde, weil gerade bei Zantoch der wichtigste Stromübergang bestand.

Der Breslauer Hafen weist einen nicht unbedeutenden Ortsverkehr auf. In Maltsch werden Waldenburger Kohlen umgeschlagen. Bezeichnend und wichtig für die Oder ist der Umstand, daß ihr bedeutend-

ster Binnenhafen an ihrem äußersten oberen Ende bei Cosel liegt. 1913 betrug der Umschlag dort 3,7 Mill. t, wovon rund 2 Mill. t auf Kohle entfielen. Im Verhältnis zur Gesamtkohlenproduktion Oberschlesiens von rund 20 Mill. t ist der Wassertransport von 10 vH auffallend gering gegenüber dem Ruhrgebiet, wo 40 vH den Wasserstraßen anvertraut werden.

Die weitere Verkehrsentwicklung auf der Oder wird durch ihre Unzuverlässigkeit unterhalb Breslau beeinträchtigt. Die Spanne zwischen den Grenzfällen von Hochwasser und Niedrigwasser hat anscheinend in letzter Zeit noch zugenommen, so daß die freie Oder oft monatelang wegen Wassermangels nicht befahren werden kann. Bis fast 1000 beladene Schiffe bedecken zu solchen Zeiten den Stromschlauch. Der Umfang des Oderverkehrs ist, wie die Beobachtungen ergeben, unmittelbar von dem Zustand der Schiffbarkeit abhängig. Ein Beweis für die Lebenskraft der Oder-schifffahrt ist in der Tatsache zu erblicken, daß sie trotz der Ungunst der Verhältnisse und trotz des Wettbewerbs von Eisenbahn und Kraftfahrt nicht zum Erliegen gekommen ist.

Die verheerenden Schwankungen der Wasserführung sollen durch Staubecken ausgeglichen werden, die in der Lage sind, Hochwassermengen für trockene Zeiten aufzuspeichern und dadurch die Ursachen der Mißstände zu bekämpfen. Seit einer Reihe von Jahren hat sich die zu diesem Zwecke errichtete Edertalsperre zur Verbesserung der Weser-Wasserstände durchaus bewährt.

Der mittlere Jahresbedarf der Oder an Zuschußwasser ist zu rund 300 Mill. m<sup>3</sup> ermittelt. Das erste große Becken im Odergebiet ist im vorigen Jahre an der Glatzer Neiße bei Ottmachau nach fünfjähriger Bauzeit fertiggestellt worden. Der 2 000 ha große See kann 143 Mill. m<sup>3</sup> Wasser aufnehmen, wovon 95 Mill. für Zuschußwasser und 43 Mill. als Hochwasserschutzraum bestimmt sind. Da mit einem m<sup>3</sup> sekundlichen Abfluß der Wasserspiegel der Oder um 1 cm gehoben werden kann, wird man z. B. bei einem Zuschuß von 30 m<sup>3</sup>/sek. die Tauchtiefe 40 tagelang um 30 cm vermehren können.

Das Abschlußbauwerk mußte aus Mangel an festem Felsenuntergrund aus einem Erddamm von 6,5 km Länge gebildet werden<sup>3)</sup>. Im Osten des Beckens unterhalb des Damms liegt Ottmachau mit seinen weithin sichtbaren Kirchen und dem alten Humboldtschen Schlosse, dem ehemaligen Bischofsitz. Für die gefahrlose Abführung des Hochwassers ist an der Südseite eine 200 m breite Flutmulde angeordnet. Ein Teil des Hochwassers kann durch den an der Kreuzungsstelle von Damm und Neiße errichteten Grundablaß mit seinen sechs Hochwasserstollen und zwei Turbinenstollen abgeleitet werden. Die Stollen führen tunnelartig unter dem Damm hindurch, so daß dieser in fast normaler Höhe über das sattelartige Bauwerk geschüttet werden konnte. Dadurch wurde ein gleichmäßiges Setzen der Erdmassen erreicht. Das Bauwerk, das durch Längs- und Querfugen in zwölf einzelne Blöcke zerlegt wurde, enthält rund 110 000 m<sup>3</sup> Eisenbeton bei rund 10 000 m<sup>2</sup> Grundfläche. Bei ihm waren 800 Mann beschäftigt, während bei der gesamten Staubeckenanlage bis 3000 Mann tätig waren. In der auf dem Bauwerk errichteten Maschinenhalle aus Stahl und Glas sind die Bewegungsvorrichtungen für die Ventile und die elektrischen Anlagen untergebracht. Insgesamt wurden rund 7 Mill. m<sup>3</sup> Erde bewegt.

<sup>3)</sup> Vgl. a. Jahrg. 1925 d. Bl., S. 600 und 1926, S. 210.





Abb. 2. Staubecken im Odergebiet.

In dem ungewöhnlich trockenen Sommer 1933 konnte das Becken nur zu einem Teil gefüllt werden, so daß die festgekommenen Oderschiffe nur durch Abgabe kleiner Wellen in Gang gesetzt werden konnten.

Ein weiteres Becken ist bei Sersno an der Klodnitz, wo von den Grubenverwaltungen bedeutende Sandmengen gewonnen werden, und ein drittes bei Turawa an der unteren Malapane in Ausführung begriffen. Das Becken bei Sersno, dessen Baufortschritt von der Sandentnahme abhängig ist, wird im Jahre 1944 etwa 50 Mill. m<sup>3</sup> fassen. Auch für die Trinkwasserversorgung Oberschlesiens und für die Klärung des verschmutzten Klodnitzwassers wird die Anlage von besonderem Wert sein.

Das Becken bei Turawa wird rund 90 Mill. m<sup>3</sup> Zuschußwasser aufspeichern können. Beide Becken werden wie in Ottmachau durch Erddämme abgeschlossen werden.

Ein viertes Becken von rund 40 Mill. m<sup>3</sup> Inhalt ist im Tale der Weistritz bei Domanze in Aussicht genommen. Nur mit Hilfe der genannten vier Anlagen wird die Oder zu einer zuverlässigen Wasserstraße zu machen sein, auf der Schiffe mit voller Ladung ohne Aufenthalt werden verkehren können. Die Landes-

kultur wird außerdem durch Milderung der Hochwasser- und Eisgefahren besondere Vorteile haben.

Das zweite große Verkehrsproblem Schlesiens ist die frachtbilligere Verbindung des oberschlesischen Industriegebietes mit der Oder. Nach jahrelangen Untersuchungen über die zweckmäßigste Lösung ist kürzlich der Bau eines zeitgemäßen Kanals (der hundert Jahre alte Klodnitzkanal ist gänzlich unzureichend), zwischen Cosel und Gleiwitz (42 km) begonnen worden. Dieser Kanal, bei dessen Ausführung eine beträchtliche Zahl Erwerbsloser Arbeit und Brot findet, wird wesentlich zur Belebung der Wirtschaft beitragen. Ist doch die deutsche Ausfuhr Oberschlesiens infolge der Zerreißung des Industriegebietes von 38 auf 7 vH der Produktion zurückgegangen. Durch den Kanal wird auch der Öffentlichkeit deutlich vor Augen geführt, welch hohen Wert die Reichsregierung auf Erhaltung und Stärkung des deutschen oberschlesischen Wirtschaftsgebiets legt.

Sieben Staustufen mit je zwei einschiffigen Schleusen von 72 m Länge und 12 m Breite werden die Höhe von 44 m überwinden. Der Kanal wird eine Erniedrigung der Transportkosten und dadurch eine wesentliche Belebung der Oderschifffahrt und der oberschlesischen Industrie herbeiführen. Die Anfangs zu erwartenden Ausfälle an Einnahmen der Reichsbahn werden nach Erstarkung der Wirtschaft durch Erhöhung des allgemeinen Verkehrs mehr als ausgeglichen werden.

Eine volle Ausnutzung der schlesischen Wasserstraßen mit ihrem Kahnraum, den Umschlageinrichtungen, dem anschließenden Verkehrsnetz zu Land wird erst eintreten, wenn die Oder mit der Donau verbunden wird. Die natürlichen Bedingungen dieses uralten Planes sind günstig. Ist doch die Mährische Pforte in der Einsenkung zwischen Sudeten und Beskiden mit einer Höhe von + 275 NN die niedrigste Wasserscheide zwischen Nord- und Ostsee einerseits und dem Schwarzen Meer andererseits und liegt sie doch 130 m niedriger als der Rücken zwischen Main und Donau.

Die Verbindung des deutschen Wasserstraßennetzes mit der Donau würde einen neuen zusätzlichen Verkehr ins Leben rufen und die Ablenkung der Gütertransporte auf ausländische Bahnen und insbesondere über den Hafen Gdingen eindämmen. Möge es gelingen, diesen großzügigen Plan, der ganz Mitteleuropa und vor allem dem Odergebiet zum Nutzen gereichen würde, zu verwirklichen und damit den Schlußstein in das Gebäude der Oderwasserstraße einzufügen.

## ARBEITSBESCHAFFUNG IN DEN VERSCHIEDENEN LÄNDERN\*)

Die Frage der Arbeitsbeschaffung steht heute im Mittelpunkt der gesamten Wirtschaftspolitik, und zwar nicht nur in Deutschland, sondern in der ganzen Welt. Dies ist darin begründet, daß wir eine Weltwirtschaftskrise von nie gekanntem Ausmaß erleben, eine Krise, die alle Länder der Erde in Mitleidenschaft gezogen und sie zu Abwehrmaßnahmen gezwungen hat. Diese setzten verhältnismäßig spät ein, weil die Regierungen fast aller Länder mit Recht eine gewisse Scheu vor Eingriffen in das Wirtschaftsleben hatten und weil sie auf Grund der in der Vergangenheit ge-

sammelten Erfahrungen annahmen, daß jede große Krise als eine Reinigungskrise die heilenden Kräfte in sich trage und in kurzer Zeit selbsttätig zur Gesundung des erkrankten Wirtschaftskörpers führen werde. Als aber die Krise kein Ende nahm und tödlich zu werden drohte, griff eine Regierung nach der anderen ein, um Arbeitsgelegenheit zu schaffen. Die Regierungen betreten damit Neuland, sie mußten neue Wege gehen und neue Verfahren erproben, sie erlitten dabei auch mancherlei Fehlschläge. Heute aber kann gesagt werden, daß das neue Gelände erkundet ist und jede Regierung bei der Krisenbekämpfung festen Boden unter ihren Füßen hat. Das ist vor allem der ebenso klugen und vorsichtigen wie

\*) Bericht über einen Vortrag in der „Arbeitsgemeinschaft für Industrie-reform“, den der ehemalige wissenschaftliche Hilfsarbeiter im Reichskommissariat für Arbeitsbeschaffung (RAM) Gebhardt gehalten hat.



entschlossenen und tatkräftigen Arbeit der deutschen Reichsregierung zu verdanken, die alle gefährlichen Versuche vermied und trotzdem auf dem Gebiet der Arbeitsbeschaffung bahnbrechend geworden ist. Die letzte Übersicht des Internationalen Arbeitsamtes über die Arbeitslosigkeit zeigt, daß die deutsche Regierung im Jahre 1933 bei weitem am erfolgreichsten gearbeitet hat. Wenn sich die Regierungsmaßnahmen der verschiedenen Länder außerordentlich ähnlich sind, so ist das einerseits in der Natur der Dinge begründet, andererseits in dem deutschen Beispiel, das in jüngster Zeit selbst in den Vereinigten Staaten von Nordamerika nach vorherigen gefährlichen Versuchen in immer größerem Umfang Nachahmung findet. Zwei Maßnahmen der Krisenbekämpfung haben sich herausgeschält, die Geldentwertung und die Arbeitsbeschaffung durch Erteilung von Aufträgen der öffentlichen Hand. Das heutige Deutschland, belehrt durch die traurigen Erfahrungen der Nachkriegsinflation, lehnte Währungsexperimente von Anfang an mit größter Entschiedenheit ab, andere Länder wie England und die Vereinigten Staaten müssen erst die verderblichen Wirkungen der Inflation, die das Vertrauen zur Macht und zur Gerechtigkeit der Regierung untergräbt und zum Chaos führen kann, am eigenen Leibe spüren, um auf den gangbaren Weg praktischer Wirtschaftslenkung zurückzufinden.

Vertrauen ist der Leitstern des Wirtschaftslebens, Schaffung von Vertrauen ist der Kompaß, der eine Regierung bei der Krisenbekämpfung führen muß, soll sie nicht kläglich Schiffbruch leiden.

Inflation aber bedeutet Umwertung aller wirtschaftlichen Werte, organisierten Diebstahl, Betrug an den Konsumenten und wirtschaftlich Schwächsten. Wenn sie trotzdem als Mittel der Krisenbekämpfung empfohlen und angewandt wird, so deshalb, weil sie wie eine Pumpe wirkt, die die entwerteten Waren auf den Weltmarkt pumpt, dadurch ihren Absatz fördert, die Produktion im eigenen Lande anregt und somit die Arbeitsgelegenheit schafft. Nun wehrt sich aber jedes Land durch Schutzzölle usw. gegen das Valutadumping anderer Länder, und deshalb kehrt jede Regierung, auch die englische und nordamerikanische, wie wir es jetzt erleben, nach einiger Zeit doch zu einer stabilen Währung zurück. Die Inflation erweist sich eben doch nur als eine Morphiumspritze, die zunächst die Lebensgeister anregt, dann aber zu um so nachhaltigerer Erschlaffung und Lethargie führt. Vor allem Japan wendet die Inflation als Waffe in dem Kampf um den Weltmarkt erfolgreich an. Es darf aber nicht verkannt werden, daß es daneben auch ernste und wahre Arbeitsbeschaffung nach deutschem Muster betreibt.

Scheidet man die Inflation als Mittel der Krisenbekämpfung aus dem Kreis der Betrachtungen aus, so verbleibt die Arbeitszeitverkürzung und die Arbeitsbeschaffung als solche, die ja bereits zu einem festumrissenen Begriff geworden ist. Verkürzung der Arbeitszeit ist ja selbstverständlich das nächstliegende Mittel, um der Erwerbslosigkeit weiter Schichten zu begegnen. Sie wird überall und stets zunächst aus sozialen und Solidaritätsgründen angewandt werden. Sie vermag aber keine Heilung zu bringen, da sie den Unternehmergeinn, der in der Krise ohnedies gleich Null ist, noch weiter senkt und die Kaufkraft der Arbeitnehmer nicht erhöht. Auf Steigerung des Verdienstes bei Arbeitgeber und Arbeitnehmer aber kommt es an. Verkürzung der Arbeitszeit bedeutet nicht Schaffung neuer, sondern

lediglich Streckung vorhandener Arbeitsgelegenheit und somit keine eigentliche Arbeitsbeschaffung. Nur wenn sie mit großzügigen Siedlungsmaßnahmen wie großstädtischen und landwirtschaftlichen Siedlungen verknüpft ist, führt sie zu wahrer Krisenbekämpfung.

Als eigentliche Arbeitsbeschaffung hat sich in allen Ländern die Erteilung von Aufträgen der öffentlichen Hand, also des Reiches, der Länder, der Gemeinden und Gemeindeverbände, herausgestellt. Diese Aufträge sollen zu einer Mehrbeschäftigung und damit zu einer besseren Ausnutzung der Kapazität der Betriebe führen, sie sollen diese wieder rentabel machen und die berühmte „Initialzündung“ auslösen, also einen Mechanismus in Gang setzen, der das gesamte Wirtschaftsleben anregt. Dabei fällt der Erhöhung der Massenkauftkraft durch Schaffung von Verdienst für Massen von bisher Arbeitslosen eine entscheidende Rolle zu.

Die Maßnahmen der Erteilung öffentlicher Aufträge sind begrenzt, und sie finden sich im großen und ganzen in den Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen aller Länder wieder, wobei allerdings das Schwergewicht verschieden gelagert ist. Allen voran steht der Wegebau. Dieser ist besonders „arbeitsintensiv“, d. h. er schafft mit verhältnismäßig wenig Geldmitteln für besonders viele Erwerbslose neue Arbeitsgelegenheit. Er bewirkt dies auch verhältnismäßig schnell und hat den Vorzug, daß die aufgebrachten Mittel teils direkt, teils indirekt bis zu 70 vH wieder in die Staatskasse zurückfließen und für weitere Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen verfügbar werden. So sehen wir ein umfangreiches Wegebauprogramm im Arbeitsbeschaffungsprogramm aller Länder ohne jede Ausnahme. Zu diesem Wegebau gesellt sich in einigen Ländern wie Deutschland, Italien, Österreich und Ungarn der Bau von Autostraßen.

Die zweite große Arbeitsbeschaffungsmaßnahme umfaßt die sogenannte Reagrarisierung, die Zurückführung der überschüssigen Industriebevölkerung auf das Land, also die innere Kolonisation. Dazu gehören Meliorationen, also Schaffung von Nutzland durch Urbarmachung bisher unbewohnter Gebiete, Flußregulierungen und Brückenbauten. Es sind naturgemäß die Industriestaaten, die sich dieser Aufgabe besonders widmen. Neben Deutschland vor allem Italien, Großbritannien und die Niederlande, aber auch Brasilien, Bulgarien und Griechenland. Die Anlage von Kanalisation und Wasserleitungen ist das dritte große Projekt, das in den Arbeitsbeschaffungsplänen aller Regierungen wiederkehrt. An vierter Stelle steht der Ausbau der Verkehrsmittel, der Eisen- und Straßenbahnen, der See- und Luftschiffahrt und des Postwesens. Auch diese Maßnahme kehrt in Zeiten der Not fast in allen Ländern wieder. Ähnlich ist es mit der Erschließung der Wasserkräfte und der Elektrifizierung. Hier sind es vor allem die Vereinigten Staaten und Schweden, die umfangreiche Projekte durchführen. Daneben sind aber auch Frankreich, Großbritannien, Italien, Spanien, Österreich und die Tschechoslowakei zu nennen.

Auch die Förderung des Wohnungsbaues und die Errichtung öffentlicher Gebäude kehrt allenthalben in den Arbeitsbeschaffungsprogrammen wieder, besonders in Belgien, Danzig, Bulgarien, Frankreich, Großbritannien, Irland, Italien, Portugal, in der Tschechoslowakei und in den Vereinigten Staaten. Viele Staaten haben einen Mehrjahresplan zur



Arbeitsbeschaffung aufgestellt und sind mit seiner Durchführung beschäftigt. Neben dem russischen „Fünfjahresplan“ gibt es solche Pläne auch in Frankreich, Großbritannien, Italien und vor allem in Japan. Meist heißen sie „Pläne zur wirtschaftlichen Aufrüstung“. — Italien hat mit der Arbeitsbeschaffung großen Stils den Anfang gemacht. Es vertrat den Grundsatz, die Arbeitslosigkeit durch rechtzeitige vorbeugende Maßnahmen nicht erst voll zur Entstehung gelangen zu lassen. Erfolg: Das dichtbevölkerte Italien hat nur eine Million Arbeitslose und hat auch in den vergangenen Jahren nie mehr gehabt. Frankreich hat ein riesiges Arbeitsbeschaffungsprogramm beim Wiederaufbau der zerstörten Gebiete und bei dem Ausbau seines Festungsgürtels, der bekanntlich riesige Ausmaße trägt, durchgeführt. Darauf ist es neben seiner glücklichen wirtschaftlichen Gliederung zurückzuführen, daß es nur 287 000 Arbeitslose zählt. England hat vor mehreren Jahren äußerst kostspielige Versuche der Arbeitsbeschaffung unternommen. Es hat dabei große Fehler gemacht und viel Lehrgeld bezahlt, ohne entsprechende Erfolge zu erzielen. Es ist daher von dem System der Arbeitsbeschaffung teilweise abgekommen und verläßt sich hauptsächlich auf die Inflation. Es hat aber trotz Inflation und dadurch bewirkter Ausfuhrförderung immer noch 2,3 Millionen Arbeitslose gegenüber 3,7 Millionen in Deutschland. Die Stimmen, die eine Arbeitsbeschaffung nach deutschem Muster fordern, werden in England immer vernehmlicher. Rußland hat eine „versteckte“ Arbeitslosigkeit von etwa

20 Millionen Erwerbslosen. Es handelt sich um frühere Bauern, die durch Rationalisierung und Mechanisierung in der Landwirtschaft ihre Beschäftigung verloren haben, ohne in der Industrie eine andere zu finden. Ohne regulär zu arbeiten, werden diese mit „durchgefüttert“. Die Vereinigten Staaten sind bereits mehrmals erwähnt. Roosevelt hat sich in den letzten Monaten schließlich zum deutschen Verfahren der Arbeitsbeschaffung, wenigstens teilweise, bekehren lassen, er hat sich aber auch den russischen Maßnahmen der Planwirtschaft mit weitgehenden Eingriffen in das Wirtschaftsleben angenähert, nachdem er ursprünglich den englischen Weg der Geldentwertung beschritten hatte.

Die Finanzierung der Arbeitsbeschaffung erfolgte immer noch ganz überwiegend durch Anleihen, nur in Ausnahmefällen wie in Belgien durch besondere Arbeitsbeschaffungssteuern und auch nur in ganz beschränktem Umfang durch Geldschöpfung. Nirgend ist, wie von den Gegnern der Arbeitsbeschaffung prophezeit, als deren Folge eine Inflation eingetreten. Man kann im Gegenteil unter Hinweis auf Großbritannien und die Vereinigten Staaten sagen, daß diejenigen Regierungen, die keine Arbeitsbeschaffung durchführen wollen, eine Inflation herbeigeführt haben.

Der Gedanke der Arbeitsbeschaffung hat sich durchgesetzt und hat die Welt erobert. Daß Deutschland ihm die Form gegeben hat, in der ihm dies gelang, erfüllt uns mit besonderem Stolz. Deutschland in der Arbeitsbeschaffung voran! Z.

## M I T T E I L U N G E N

### Ausstellungen, Versammlungen.

#### *Frühjahrsausstellung der Akademie der Künste.*

Die preußische Akademie der Künste wird von Mitte April bis einschließlich Pfingsten eine Ausstellung von Werken der Malerei und Bildhauerkunst veranstalten, zu der wiederum freie Einsendungen zugelassen sind.

Die Anmeldung der Kunstwerke hat bis spätestens 22. März, die Einlieferung selbst in der Zeit vom 8. bis 24. März zu erfolgen. Die Beschickung kann nach Maßgabe der Bestimmungen erfolgen, die bei der Akademie der Künste, Berlin W 8, Pariser Platz 4, gegen Erstattung einer Verwaltungsgebühr von 0,30 Reichsmark erhältlich sind.

#### *Internationaler Straßenkongreß und Internationale Ausstellung für Straßenbauwesen in München.*

Der VII. Internationale Straßenbaukongreß, zu dem schätzungsweise 8000 Straßenbaufachleute aus aller Herren Länder erwartet werden, findet vom 3. bis 8. September d. J. in München statt. Es ist das erste Mal, daß dieser Kongreß, der seit 1908 in verschiedenen Weltstädten abgehalten worden ist, nach Deutschland verlegt worden ist. Der erste Straßenbaukongreß ist im Jahre 1908 in Paris<sup>1)</sup> veranstaltet worden. Im Anschluß daran wurde die „Internationale Ständige Vereinigung der Straßenbaukongresse“ gegründet. Der zweite Kongreß ist dann in Verbindung mit der Weltausstellung 1910 in Brüssel<sup>2)</sup>, der dritte 1913 in London<sup>3)</sup> abgehalten worden. Für den vierten Kongreß, der für das Jahr 1916 geplant gewesen war, hatte man schon damals München in Aussicht genommen; aber

der Krieg machte diesen Plan zunichte. Er wurde dann im Jahre 1923 in Sevilla<sup>4)</sup> nachgeholt. Zum fünften Kongreß versammelten sich die Straßenbauer der Welt in Mailand<sup>5)</sup>, zum sechsten in Washington<sup>6)</sup>. Auf dem letzteren wurde auch Deutschland wieder in seine vollen Rechte als Mitglied eingesetzt und gleichzeitig der Beschluß gefaßt, den siebenten Kongreß in München abzuhalten.

Das vom Reichsverkehrsminister herausgegebene Programm sieht Veranstaltungen der verschiedensten Art vor, vor allem die sachlichen und fachlichen Beratungen in der Technischen Hochschule, ferner Besichtigungen, Empfänge, Ausflüge und im Anschluß Besichtigungsreisen von acht- bis vierzehntägiger Dauer. Am 19. September wird der Kongreß mit einem besonderen Festakt in Berlin geschlossen.

Eine besondere Note gibt dem Kongreß die Verbindung mit einer Internationalen Straßenbauausstellung, die vom 3. bis 17. September stattfinden soll. Sie ist dem Charakter nach als Industrieausstellung geplant, wobei die Industrie messeartig zeigt, was sie an Neuem vorzuführen hat. Nun hat der Reichskanzler Adolf Hitler persönlich veranlaßt, daß diese Industrieausstellung zu einer großen volkstümlichen Straßenausstellung allgemeiner Art erweitert wird, die vom Juni bis zum September dauern wird. Auf dieser Ausstellung, die unter der unmittelbaren Leitung des Generalinspektors für das deutsche Straßenbauwesen Dr.-Ing. Todt, steht und die vom Reichsministerium für Volksaufklärung und Propaganda besonders gefördert wird,

<sup>1)</sup> Zentralblatt der Bauverwaltung 1908, S. 86; — <sup>2)</sup> ebenda 1909, S. 511 u. 1910, S. 280; — <sup>3)</sup> ebenda 1913, S. 232 u. 368; — <sup>4)</sup> ebenda 1923, S. 358 u. 364; — <sup>5)</sup> ebenda 1925, S. 284, 471 u. 579; — <sup>6)</sup> ebenda 1928, S. 821 u. 1930, S. 900.



soll vor allem die Straße in deutscher Gestalt, in deutscher Geschichte und in ihrer deutschen Aufgabe gezeigt werden. Die geschichtliche Abteilung wird das Kernstück dieser Ausstellung bilden und zum Straßenbau Adolf Hitlers überleiten. Im Zusammenhang mit dieser soll veranschaulicht werden, wie der geniale Gedanke des Führers es ermöglicht hat, nicht nur eine größtmögliche Zahl von ungelerten Arbeitern durch den Straßenbau wieder in Arbeit zu bringen, sondern auch den Konkurrenzkampf zwischen Eisenbahn und Auto zu lösen, indem die Deutsche Reichsbahn zur Trägerin des Verkehrs auf den künftigen Autobahnen bestimmt wurde. Während im Hauptraum der großen Ausstellungshalle des Münchener Ausstellungsgeländes der Werdegang der Reichsautobahn von der Gesamtplanung bis zur letzten Einzelheit zur Darstellung gelangen soll, werden in anderen Abteilungen z. B. die „Straße im Gebirge“, „Straße und Landschaft“, „Straße und Naturschutz“ usw. abgehandelt. Eine andere Abteilung betrifft das Thema „Verkehr und Technik“, wieder eine andere „Auto und Straße“ (Wartung und Sicherung der Straße, Straßenbauauforschung), eine dritte die „Stellung der Straße im Wirtschaftsleben und in der Wirtschaftsplanung“. Für die Kraftwagenindustrie ist ein eigener Raum vorgesehen. Ferner ist beabsichtigt, ein Straßenbaulaboratorium im Betrieb vorzuführen. Reichspost und Reichsbahn werden mit eigenen Ausstellungen vertreten sein. Auf dem freien Gelände wird eine Anzahl von „Bauhöfen“ eingerichtet, wo die Straßenbaumaschinen aller Art zur Aufstellung und Vorführung kommen. Durch diese vielseitige und großzügige Ausstellung, an der sich nach dem ausdrücklichen Wunsch des Führers auch die Künsterschaft beteiligen soll, wird dem auf dem Kongreß zahlreich vertretenen Ausland der Nachweis erbracht werden, daß Deutschland unter der Führung seines Reichskanzlers auf dem Gebiete des Straßenbaues, insbesondere des Autostraßenbaues, bahnbrechend und führend für die ganze Welt geworden ist.

## Konstruktion und Ausführung.

*Neuauflage des Normblatts Din 1302 „Mathematische Zeichen“.*

Der Deutsche Normenausschuß hat in seinen Grundnormen auch eine Reihe von Einheiten, Formelzeichen und Benennungen festgelegt. Genannt seien hier die Normblätter Din 1301, Einheiten, Kurzzeichen, 1302, Mathematische Zeichen, 1303, Vektorzeichen, 1304, Formelzeichen, alle vier vom Ausschuß für Einheiten und Formelgrößen (AEF), ferner Din 1350, Zeichen für Festigkeitsberechnungen, Formelzeichen, Mathematische Zeichen, Maßeinheiten, Zeichen für Formstahl, Stabstahl und Bleche, nebst Beiblatt, Zeichen für Festigkeitsberechnungen, besondere Zeichen für Bauingenieurwesen sowie Din 1044, Zeichen im Eisenbetonbau.

Von diesen ist Din 1302, Mathematische Zeichen, im Dezember 1933 neu erschienen (ein Blatt an Stelle von zwei Blättern der früheren Ausgabe). Die Fassung der Neuauflage ist stellenweise eingehender und klarer; von den vorgenommenen Ergänzungen seien hervorgehoben:

$\hat{=}$  bedeutet „entspricht“. „1 cm  $\hat{=}$  500 kg“ heißt also „1 cm in der Zeichnung entspricht 500 kg“. Anzuwenden z. B. für die Maßstabsbezeichnung von Kräfteplänen.

$\leq$  soll wie üblich „kleiner oder gleich“, „höchstens gleich“ bedeuten; entsprechend  $\geq$ .

Für die Binomialkoeffizienten ist die gebräuchliche Bezeichnung  $\binom{n}{p}$ , sprich „n über p“, angegeben; es ist

$$\text{also } \binom{n}{p} = \frac{n!}{p!(n-p)!}$$

Für die Ableitungen der Funktion  $f(x)$  nach der Veränderlichen  $x$  werden die bekannten Bezeichnungen  $f'(x)$ ,  $f''(x)$  ...  $f^{(n)}(x)$  festgelegt, für die partiellen Ableitungen der Funktion  $\varphi(xy)$  nach  $x$  oder  $y$ :  $\varphi_x$ ,  $\varphi_y$ , für die partiellen Ableitungen zweiter Ordnung:  $\varphi_{xx}$ ,  $\varphi_{xy}$ ,  $\varphi_{yx}$ ,  $\varphi_{yy}$ . Auch die geläufigen Bezeichnungen  $\pi = 3,14159$ ,  $i$  (ausnahmsweise  $j$ ) =  $\sqrt{-1}$ ,  $e = 2,71828$  werden hier genormt.

Für die übrigens wenig angewandte Einteilung des rechten Winkels in 100 Teile — Neugrade — werden, abweichend von den älteren Ausgaben von Din 1350, festgelegt:  $g$  = Neugrad,  $c$  = Neuminute,  $cc$  = Neusekunde, also z. B.  $50^g = 45^\circ$ ,  $46^g 97^c 69^{cc} = 46,9769^\circ = 42^\circ 16' 45'' = 42,2792^\circ$ .

rad „Radiant“ bezeichnet den Winkel vom Bogen  $l$  beim Halbmesser  $l$ .  $1 \text{ rad} = 57^\circ 17' 44,8''$ .

An Stelle der Fassung „%, vH.: Hundertstel, vom Hundert, Prozent“ ist getreten „%: Hundertstel, vom Hundert (Prozent)“. Man soll also schreiben %, aber lesen „vom Hundert“, eine recht gute Lösung, da kein triftiger Grund dafür zu erkennen ist, daß das Zeichen % beim Lesen durch ein Fremdwort wiedergegeben werden müßte, die Abkürzung vH ist demnach entbehrlich.

*Dr.-Ing. Elrb.*

*Normblattentwurf Din E 1050 „Berechnungsgrundlagen für Stahl im Hochbau“.*

Bei der Bearbeitung dieses Entwurfs wurde die Frage der Güte des Baustahls eingehend erörtert. Verhandlungen zwischen der Stahl herstellenden und der Stahlbau-Industrie führten zu der Vereinbarung, daß in Zukunft von den Stahlbaufirmen nur noch ein Flußstahl verwendet wird, der den Bedingungen für St 37. 12 gemäß Din 1612 entspricht, d. h. für den eine Mindestzugfestigkeit von  $3700 \text{ kg/cm}^2$  verbürgt wird. Unter Zugrundelegung dieser Mindestfestigkeit konnten die Grundzahlen für die zulässige Beanspruchung von  $1200$  und  $1400 \text{ kg/cm}^2$  auf  $1400$  und  $1600 \text{ kg/cm}^2$  für Belastung ohne und mit Wind erhöht werden. Die Verwendung von Walzträgern aus Stahl in Handelsgüte St 00.12 im allgemeinen Hochbau wird durch diese Entscheidung nicht berührt, jedoch dürfen Tragteile aus St 00.12 höchstens mit  $1400 \text{ kg/cm}^2$  beansprucht werden. Auf Grund dieser neuen Regelung konnten die Bestimmungen über Spannungserhöhung der preußischen Bestimmungen von 1925 gestrichen werden.

Der Normblattentwurf Din E 1050 „Berechnungsgrundlagen für Stahl im Hochbau“ wird im „Bauingenieur“ 1934, Heft 5/6, zur Kritik veröffentlicht. Etwaige Einsprüche sind in doppelter Ausfertigung bis zum 1. Mai 1934 an die Geschäftsstelle des Deutschen Normenausschusses, Berlin NW 7, Dorotheenstraße 40, einzureichen.

## Wettbewerbe.

*Neuer Marktbrunnen in Stuttgart.*

Zur Errichtung eines künstlerisch ausgestatteten Brunnens in der südlichen Ecke vor dem Rathaus schreibt die Stadtverwaltung Stuttgart unter allen in Württemberg ansässigen oder daselbst geborenen,



reichsdeutschen, der Reichskammer zugehörigen Bildhauern und Architekten einen Wettbewerb aus. Ausgesetzt sind drei Preise von 1500, 1000 und 500 RM, ferner 1000 RM für etwa vier Ankäufe. Eine anderweitige Verteilung der Gesamtsumme ist vorbehalten. Preisrichter sind u. a. Studienrat Dr. Kleinert, Prof. Waldschmidt, Prof. Habich, Architekt Dr.-Ing. Schwaderer und Oberbaurat Dr.-Ing. Schmidt, sämtlich in Stuttgart. Unterlagen sind für 5 RM, die bei Einreichung eines Entwurfes zurückgezahlt werden, vom städt. Hochbauamt Stuttgart, Markthalle, Zimmer 87, zu beziehen.

#### *Parkanlage in Elmshorn.*

Der 68 ha große Park der Stadt Elmshorn, bestehend aus Forst, Rosengarten, Schonung und Teichanlage, soll zu einem Volkspark als Erholungs- und Ausflugstätte zusammengefaßt und ausgestaltet werden. Zugelassen sind alle selbständigen Architekten und Gartenarchitekten, die nachweislich seit dem 1. Oktober 1933 oder länger in der Provinz Schleswig-Holstein, in Hamburg oder Lübeck ansässig sind. Einlieferfrist: 30. März d. J. Zur Verfügung stehen vier Preise von 400, 300, 200 und 100 RM. Im Preisgericht u. a. Stadtbaurat Dr. Gensel, Elmshorn, Gartendirektor Tutenberg, Altona, Architekt Fritz Höger, Hamburg, Baurat Dr. Grethe, Hamburg, und Gartenarchitekt Harry Maß, Lübeck. Unterlagen für 2 RM beim Stadtbauamt Elmshorn.

### Buchbesprechungen.

#### *Grundstück und Gebäude in der Steuerbilanz.*

Von Dr. Fritz Strauß, Rechtsanwalt und Notar in Berlin. Berlin-Charlottenburg 1933. „Die Grundstückswarte“, Verlag Rosenthal u. Drews, Berlin-Charlottenburg 2. 68 S. in kl. 8°. Steif geh. 3 RM.

Die kleine Schrift gibt ebenso wie die vom gleichen Verfasser stammende und in demselben Verlag erschienene Broschüre „Die Einkommensteuer des Hausbesitzers“ wertvolle Einblicke in die verschiedenen Bewertungsfragen des Haus- und Grundbesitzes. Nicht nur der praktische Architekt, Grundstücksverwalter oder Sachverständige wird daher manches Wissenswerte aus ihr schöpfen können, sondern auch der mit Sanierungsaufgaben betraute Städtebauer. Bildet doch die Bewertungsfrage das Kernstück des an sich so schwierigen und für jede Sanierungsaufgabe entscheidenden Problems der Enteignung und Entschädigung.

*Dr.-Ing. Reichow.*

#### *Das städtische Siedlungswesen.*

Von Dr.-Ing. E. Neumann, Professor für Stadtwirtschaft an der Technischen Hochschule Stuttgart. Stuttgart 1933. Konrad Wittwer. VI u. 56 S. in 8° mit 20 Abb. im Text. Geh. 3,20 RM.

Die Schrift gibt einen kurzen wissenschaftlichen Abriss über Städtebau und Landesplanung — offenbar einen Auszug dessen, was der Verfasser seinen Studierenden vorträgt. Als knappes Gerippe mit Zahlen und ausgezeichnetem Nachweis des einschlägigen Schrifttums ergänzt es eine gleichfalls aus städtebaulichem Lehrbetrieb hervorgegangene Schrift von Otto Bünz\*). Aber während Bünz die fast unbegrenzte Verbundenheit des Gebietes mit Volkswirtschaft und Soziologie mit einer für den Studierenden zunächst fast erdrückenden Gründlichkeit in der Aufweisung neuer Probleme zur Leitlinie macht, gibt Neumann unter Berücksich-

tigung nationalwirtschaftlicher und bevölkerungspolitischer Belange ein knappes, praktisches Handbuch als Ersatz für die vorhandenen, bei dem schnell entwickelten Stoff meist überholten Standartwerke des Städtebaues. Insofern wird seine Schrift allgemein begrüßt werden.

*Dr.-Ing. Reichow.*

#### *Grundzüge des Fabrik- und Stahlbaues.*

Von Alfred Weiske und Hans Novsky. Dritte vollständig umgearbeitete und vermehrte Auflage der Baukunde für Maschinentechniker von A. Weiske. Leipzig und Berlin 1933. B. G. Teubner. IV u. 231 S. in 8° mit 348 Abb. Geb. 9 RM.

Das vorliegende Buch ist auch in seiner neuen erweiterten Form in erster Linie für die Ausbildung und Praxis des Maschineningenieurs bestimmt. Die Fragen des allgemeinen Bauwesens sind daher nur grundsätzlich behandelt. Im ersten Teil — „Fabrikbau“ — werden die wichtigsten hochbautechnischen Grundlagen des Fabrikbaues dargestellt. Ausgehend von den Fragen des Baugrundes und der Gründung werden die Werkstoffe und die einzelnen Bauteile in ihrer von der Art der Verwendung abhängigen Ausführungsform besprochen. Als Abschluß des ersten Teils sind die für die Planung und den Bau von Fabrikanlagen maßgebenden Gesichtspunkte übersichtlich dargestellt. Im zweiten Teil des Leitfadens wird ein Sondergebiet des Fabrikbaues — der Stahlbau — mit seinen statischen Grundlagen und in den zweckmäßigen Ausführungsformen der einzelnen Bauteile behandelt.

Der Leitfaden soll dem Maschineningenieur die wichtigsten Kenntnisse der baulichen Grundlagen im Fabrikbau übermitteln, deren Vorhandensein die Voraussetzung für eine erfolgreiche Zusammenarbeit mit dem Baufachmann ist. Durch klare und systematische Durcharbeitung in der Behandlung des Stoffes, unterstützt durch eine große Anzahl von Abbildungen wird das Buch seiner Aufgabe in hohem Maße gerecht. Darüber hinaus hat aber das Werk auch dem Baufachmann etwas zu sagen, indem es in die besonderen baulichen Belange von Fabrikanlagen einführt.

*Otto Barthel.*

#### *Baustoffkunde.*

Von Martin Girndt. 11. völlig umgearbeitete Auflage. Leipzig und Berlin 1933. B. G. Teubner. VII. u. 196 S. in 8° mit 148 Abb. Geb. 8 RM.

Der Entwicklungsgang der Baustofflehre hat sich derart gewandelt, daß neben den Fragen der Herstellung und Gewinnung der Baustoffe die Untersuchung der wirtschaftlichen Ausnutzung und Verwendung in den Vordergrund tritt. Normen, Prüfverfahren und Vorschriften über Güte und Bemessung sind das Ergebnis. Sie sollen Fehler, Mängel und damit die baldige Zerstörung der Baustoffe verhüten. Wichtig ist daher für den Praktiker die Kenntnis des „Krankheitslehre“ der Baustoffe, wie Girndt dieses Teilgebiet bezeichnet. In Würdigung dieser Tatsachen wurde der bekannte Leitfaden von Martin Girndt völlig neu bearbeitet. Aus der großen Anzahl der auf dem Markt vorhandenen Baustoffe werden die allgemein bekannten und wichtigen Baustoffe nach Vorkommen, Gewinnung und Eigenschaften behandelt, und daraus die Fehler, Mängel, Erkrankungen und Verwitterungen des Baustoffes abgeleitet. Die besonders häufig vorkommenden und gefährlichen Bauschäden werden grundlegend besprochen und ihre Bekämpfung und Verhütung nach den verschiedensten

\*) „Städtebau und Landesplanung“, Berlin: 1928. Carl Heymanns Verlag.



Verfahren untersucht. Ein ausgewähltes Bildmaterial ergänzt und erweitert die Ausführungen. Ein besonderer Abschnitt ist jeweils der Prüfung des Baustoffes gewidmet. In übersichtlicher Form werden unter Bezugnahme auf die behördlichen Bestimmungen die einzelnen Verfahren gebracht, die sowohl für eine handwerkliche Probe, wie auch für eine technische Vollprüfung anzuwenden sind. Mit der vorliegenden elften Auflage des bei Teubner erscheinenden Lehrbuches ist ein gründliches und neuzeitliches Bildungs- und Nachschlagewerk geschaffen, das allen Studierenden und Praktikern des Bauhandwerks eine wertvolle Einführung in die wichtigen Fragen der Baustofflehre geben kann.

Otto Barthel.

### Das neue Italien.

Von Kuno Renatus. München 1933. C. H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung. 75 S. in gr. 8° mit 107 Abb. nach Aufnahmen von Axel von Graefe. Steif geb. 4,80 RM, geb. 6 RM.

Am 30. Oktober 1922 übernahm Mussolini nach dem berühmten Marsch auf Rom die Leitung der Regierung: das vorliegende Buch unternimmt es, die Summe aller aufbauenden Leistungen zu ziehen, die der junge faschistische Staat in den zehn Jahren seines Bestehens vollbracht hat. Für uns Deutsche ist das Buch heute um so lesenswerter, als der Verfasser es vor dem Umsturz in Deutschland abgeschlossen hat und die Aufnahmen im Sommer 1932 gemacht waren. So haben wir es mit einer geschichtlich objektiven Darstellung zu tun, nicht mit einer „schnell zusammengeschnittenen Arbeit der Tageskonjunktur“ (Renatus).

Italien kann, geopolitisch gesehen, eher mit deutschen Verhältnissen verglichen werden, als daß die ungeheuren Räume Rußlands oder Nordamerikas Vorbild für die deutschen Bedingungen und Entwicklungen sein könnten. Das ist der Ausgangspunkt des Verfassers, der dann in lebendiger und oft leicht witziger Sprache den Sprung durch die Jahrzehnte 1912—1922—1932 schildert. Da er keine doktrinaire Meinung bilden will, so geht er von den Dingen und Tatsächlichkeiten aus, um erst gegen Schluß den neuen Staatsgedanken zu erklären. Die Abschnitte über den Geist des Faschismus (Gewalt und Mythos, Ausöhnung mit der Kirche) und über die Träger des neuen Lebens (Balilla) sind besonders fesselnd.

Dem Bestreben, das sichtbare Werk darzustellen, dient auch der angefügte Bilderteil. Man sieht, wie unbarenes Land gewonnen wird, zum Beispiel aus den

Pontinischen Sümpfen, und neue Städte dort entstehen. Straßenbau, Forstwirtschaft, Industrieanlagen, Häfen und Schifffahrt, das neue Rom, archäologische Bestrebungen, soziale Fürsorge und Dopolaro sowie schließlich die Jugendbewegung: das sind die Themen, die durch Wort und Bild Anschauung gewinnen. Das Gebiet der Baukunst wird zwar, dem Gesamtplan des Buches gemäß, nur gestreift, doch zeigen die paar Beispiele, daß Italien in diesem Punkt erst in den Anfängen steckt und hierin für deutsche Maßstäbe keineswegs vorbildlich ist. P. O. Rave.

### Österreichischer Eisenbeton-Ausschuß.

Mitteilungen über Versuche. Heft 14: Zielsichere Betonbildung. Von Dr. Rudolf Tillmann, Ignaz Zeissl und Ottokar Stern. — Balkenversuche des „n-Ausschusses“. Von Dr. F. Gebauer. — Versuche an Betonbalken mit hochwertigen Stahleinlagen und an Platten mit Tragnetzbewehrung. Von Dr.-Ing. Rudolf Saliger. Wien 1933. Verlag des Österr. Ingenieur- und Architekten-Vereins. 147 S. in 8° mit 63 Abb. und 4 Tafeln. Steif geb. 10 RM.

Für die Baupraxis ist der erste Teil des Heftes von Bedeutung. In diesem wird ein Verfahren angegeben zur Vorausbestimmung des Bedarfs an Zement und Wasser bei gegebener Zement- und Zuschlagmarke und geforderter Betonsteife und Würfelfestigkeit, wobei die Sternsche Kornpotenzwaage benutzt wird. Für die normale Baustelle dürfte dieses Verfahren noch zu umständlich und zeitraubend sein, werden doch häufig nicht einmal die vorgeschriebenen Baustoffprüfungen ausreichend durchgeführt.

Die Berichte über die Zahl „n“ geben eingehende Versuche an Eisenbetonbalken wieder, die, wie der Berichtersteller sagt, einen wichtigen Baustein zu dem neu zu errichtenden Gebäude der Theorie des Eisenbetons beitragen sollen. Endgültiges über die vielumstrittene Zahl „n“ kann aus den Versuchen nicht gefolgert werden.

Die Versuche an Betonbalken mit hochwertigen Stahleinlagen bestätigen die Richtigkeit der nach den deutschen Bestimmungen zulässigen Eisenspannungen und der für Preußen zugelassenen Spannung des Iste-Stahls von 1800 kg/cm<sup>2</sup>; liegt der Bewehrungsanteil unter 1 vH, so wird eine bis zu 25 vH steigende Erhöhung der zulässigen Eisenspannung befürwortet. Bei Tragnetzbewehrung von Platten kann nach den Versuchen die zulässige Eisenspannung erhöht und zu 1800 kg/cm<sup>2</sup> angenommen werden. Sarrazin.

## AMTLICHE NACHRICHTEN

### Preußen.

Zum Provinzialkonservator der Provinz Oberschlesien ist der Regierungsbaurat Pick in Oppeln bestellt worden.

Versetzt: der Regierungsbaurat (W) Jentsch vom Wasserbauamt in Steinau a. d. Oder an das Hafenbauamt in Kolberg; — die Regierungsbaumeister (H) Dr.-Ing. Dalldorf von Berlin nach Lötzen, Schwarz von Berlin nach Stuhm und Rüsing von Breslau nach Lauenburg.

Überwiesen unter Wiederaufnahme in den Staatsdienst: die Regierungsbaumeister (W) Kurt Fritsch dem Wasserbauamt in Halle a. d. Saale, Wulff Niebuhr dem Wasserbauamt in Gleiwitz, Erich Seiler dem Hafenbauamt in Pillau.

Aus dem Staatsdienst entlassen auf eigenen Antrag: der Regierungs- und Baurat (W) Helbig bei der Regierung in Düsseldorf zwecks Übertritts in den Dienst der Provinzialverwaltung der Provinz Brandenburg als Landesbaurat; — der Regierungsbaumeister (M) Pistorius beim Maschinenbauamt in Stettin-Bredow zwecks Übertritts in den Dienst der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Die Staatsprüfung haben bestanden: die Regierungsbauführer Erwin Speker, Karl Normann, Kurt Schulz (Hochbaufach); — Josef Colbus, Walther Raetsch (Wasser- und Straßenbaufach); — Erwin Milde (Maschinenbaufach).

In den dauernden Ruhestand versetzt auf Antrag: der Regierungsbaurat (W) Dr.-Ing. Helmrich, Kulturbaubeamter in Liegnitz.



Der Regierungs- und Baurat (W) Schasler bei der Verwaltung der Berliner Wasserstraßen (Polizeipräsidium) in Berlin ist gestorben.

Das Neubauamt für die Kanalisierung der Mittelweser ist aus Zweckmäßigkeitsgründen statt in Langwedel in Verden a. d. Aller eingerichtet worden.

\*

*RdErl. d. FM. vom 19. 2. 1934, betr. VOB — Änderung der Technischen Vorschriften XVII Elektrische Anlagen (V 11 Nr. 553 Td.—8).*

Der Herr Reichsminister der Finanzen hat in seinem RdErl. vom 6. Februar 1934 — O.6100 Bh II—9/34 I B Bau — bei Neudrucken der VOB um Berücksichtigung folgender Änderungen gebeten:

a) Starkstromanlagen.

1. In der Vorbemerkung, Zeile 2, in dem Abschnitt A Werkstoffe, Zeile 1, in dem Abschnitt B Ausführung, Zeile 1, in Ziffer 6, Zeile 3 und in dem Abschnitt C Nebenleistungen Ziffer 7a, Zeile 5, ist die Abkürzung „V. D.E.“ zu ersetzen durch „VDE“.

2. Die Fußnote zu der Vorbemerkung erhält folgende Fassung:

„\*) Die Vorschriften des VDE sind als Sammelband oder als einzelne Sonderdrucke von der Geschäftsstelle des VDE, Berlin-Charlottenburg 4, Bismarckstr. 33, zu beziehen.

Die DIN VDE-Normblätter sind von der Beuthverlag G.m.b.H., Berlin SW 19, Dresdener Str. 97, zu beziehen.“

b) Schwachstromanlagen.

1. In der Vorbemerkung a allgemein ist das Datum „21. Juni 1924“ abzuändern in „15. Februar 1927“.

2. In der Vorbemerkung b im besonderen und in B Ausführung Ziffer 3a Zeile 1 ist die Abkürzung „V.D.E.“ zu ersetzen durch „VDE“.

3. Die Fußnote zu der Vorbemerkung b im besonderen erhält folgende Fassung:

„\*) Die Vorschriften des VDE sind als Sammelband oder als einzelne Sonderdrucke von der Geschäftsstelle des VDE, Berlin-Charlottenburg 4, Bismarckstr. 33, zu beziehen.

Die DIN VDE-Normblätter sind von der Beuthverlag G.m.b.H., Berlin SW 19, Dresdener Str. 97, zu beziehen.“

4. In B Ausführung Ziffer 3c ist der Satz 2 zu streichen.

Ich ersuche, die VOB nach Vorstehendem zu berichtigen.

Im Auftrage

Eggert.

An die RegPräs. u. d. Präs. d. Pr.Bau-u.FinDir.

\*

*RdErl. d. FM. v. 22. 2. 1934, betreffend schwierige statische Berechnungen (V 19. 2420. 1).*

Das Gesetz über baupolizeiliche Zuständigkeiten vom 15. 12. 1933 (GS. S. 491; Zentralbl. d. Bauverw. S. 671 u. 674) hat in den Landkreisen die Erteilung der Bauerlaubnis und die baupolizeilichen Abnahmen vom 1. 4. 1934 ab den Kreispolizeibehörden übertragen. Soweit die preußischen Staatshochbauämter oder die kommunalen Kreisbauämter, die den Kreispolizeibehörden bei der technischen Bearbeitung der ge-

nannten Baupolizeigeschäfte zur Seite stehen, nicht in der Lage sind, die anfallenden schwierigen statischen Berechnungen selbst verantwortlich nachzuprüfen, sind diese Standsicherheitsnachweise der Vorschrift in Ziff. III des Runderlasses des Ministers für Volkswohlfahrt vom 3. 12. 1926 — II 9 Nr. 486 — (VMBL. Sp. 1129; Zentralbl. d. Bauverw. 1927, S. 63) entsprechend der Staatlichen Prüfungsstelle für statische Berechnungen bei der Preussischen Bau- und Finanzdirektion, Berlin NW 40, Invalidenstr. 52, vorzulegen.

Ebenso ist zu verfahren

a) wenn die Bauanträge dem Genehmigungsverfahren nach § 16 der Reichsgewerbeordnung unterliegen und

b) wenn eine Ortspolizeibehörde auf Grund der Ermächtigung aus § 1 Abs. 2 obengenannten Ges. Baugenehmigungsbehörde ist und ihr ein Preussisches Staatshochbauamt bei der technischen Bearbeitung zur Seite steht.

Die Vorstände der Preussischen Staatshochbauämter und der kommunalen Kreisbauämter müssen in jedem Einzelfalle selbst entscheiden, ob sie sich die Prüfung der „schwierigen“ statischen Berechnungen zutrauen oder nicht. Eine statische Berechnung wird nicht schon dadurch zu einer „schwierigen“, daß sie auf eigene Verantwortung durch einen Prüfer nach der Anweisung vom 3. 12. 1926 geprüft worden ist. Die Staatliche Prüfungsstelle wird deshalb solche Standsicherheitsnachweise zur Eigenbearbeitung an die einsendenden Stellen zurückgeben, wenn es sich tatsächlich um einfache und in konstruktiver Beziehung leicht zu überschende Berechnungen handelt. Sollen dagegen bei Bauten neuere Konstruktionen in Stahl, Eisenbeton, Holz und dergl. ausgeführt werden, zu deren Beurteilung große Erfahrungen und weitgehende Kenntnisse auf dem Gebiete der Bautechnik Voraussetzung sind, wird die Staatliche Prüfungsstelle einzuschalten sein.

Die Prüfungsgebühren der Staatlichen Prüfungsstelle sind, soweit Verwaltungsgebühren nach Tarifstelle 2 oder 13 der Verwaltungsgebührenordnung erhoben werden, neben diesen als bare Auslagen unter Beachtung der Bestimmungen in Tarifstelle 2e und 13II, 8 einzuziehen. In den Fällen des zweiten Absatzes Buchstabe b dieser Verfügung sind die Vorschriften der §§ 3 und 4 der Gebührenordnung für die Inanspruchnahme der Staatlichen Prüfungsstelle vom 13. 11. 1923 — II 9 Nr. 675 — (Zentralbl. d. Bauverw. S. 563) zu beachten.

Im Auftrage

Kayser.

An sämtl. RegPräs., den Verbandspräs. in Essen, den OberPräs. in Charlottenburg, die Landräte, die PolVerwaltungen der Stadtkreise und die Preuß. Staatshochbauämter.

Deutsches Reich.

Reichsbahngesellschaft. Ernannt: a) in der Hauptverwaltung zum Reichsbahnoberrat: Reichsbahnrat Dr.-Ing. Hardt; — zum Reichsbahnrat: Reichsbahnoberamtmann Marschner; — b) in der Betriebsverwaltung zum Direktor bei der Reichsbahn: die Reichsbahnoberräte Krefß in Stettin und Brademann in Berlin; — zum Reichsbahnrat: Reichsbahnbaumeister Kreidler bei der RBD Karlsruhe, Reichsbahnamtmann Gummich, Vorstand des Betriebsamts Glogau 2, die technischen Reichsbahnoberspektoren Ernst Schmidt, Vorstand des Betriebsamts Goldap, und Toedt, Vorstand des Be-



triebsamts Lüneburg, sowie technischer Reichsbahninspektor Radtke bei der RBD Berlin.

Versetzt: Direktor bei der Reichsbahn Hilleke, Abteilungsleiter der RBD Wuppertal zum RZB in Berlin; — die Reichsbahnoberräte Eggert, Dezernent der RBD Köln, als Dezernent zur Oberbetriebsleitung Ost in Berlin, August Hammer, Vorstand des Betriebsamts Kassel 2, als Dezernent zur RBD Halle (Saale), Paulsen, Vorstand des Betriebsamts Berlin 4, als Dezernent zur RBD Erfurt, Bokelberg, Vorstand des Betriebsamts Halberstadt, als Dezernent zur RBD Frankfurt (Main), Riemenschneider, Vorstand des Betriebsamts Sorau, als Dezernent zur RBD Köln, Schulte, Vorstand des Betriebsamts Küstrin, als Dezernent zur RBD Altona, Rabenalt, Vorstand des Betriebsamts Oppeln 1, als Dezernent zur RBD Berlin, Spanaus, Vorstand des Betriebsamts Gera, als Dezernent zur RBD Mainz, Riemann, Vorstand des Betriebsamts Beuthen (Oberschles.), als Dezernent zur RBD Hannover, Wendland, Vorstand des Betriebsamts Breslau 1, als Dezernent zur RBD Münster (Westf.), Bühl, Vorstand des Betriebsamts Frankfurt (Main) 1, als Dezernent zur RBD Dresden, Heyden, Vorstand des Betriebsamts Köln-Deutz 2, als Dezernent zur RBD Wuppertal, Hieber, Vorstand des Betriebsamts Osnabrück 1, als Dezernent zur RBD Augsburg, Dr.-Jng. Nierhoff, Vorstand des Betriebsamts Köln, als Dezernent zur RBD Erfurt und Nagel, Dezernent der RBD Erfurt, als Dezernent zur RBD Mainz; — die Reichsbahnräte Schneider, bisher beim Betriebsamt Friedrichshafen, zur RBD Altona, Löble, Vorstand des Betriebsamts Detmold, als Dezernent zur RBD Erfurt, Bruno Zimmermann, Vorstand des Betriebsamts Marienburg, als Dezernent zur RBD Kassel, Ammon, Vorstand des Betriebsamts Calw, als Vorstand zum Betriebsamt Ludwigslust 1, Hübner, Vorstand des Neubauamts Hamburg-Barmbeck, als Vorstand zum Betriebsamt Berlin 4, Elimar Hoffmann, bisher bei der RBD Stettin, als Vorstand zum Schmalspurbahnamt Beuthen (Oberschlesien), Stroh, Vorstand des Neubauamts Bergedorf, als Vorstand zum Betriebsamt Oppeln 1, Kellberg, Vorstand des Betriebsamts Weimar, als Vorstand zum Betriebsamt Kassel 2, Schenkelberg, Vorstand des Betriebsamts Neiße, als Dezernent zur Obersten Bauleitung für den Bau einer Kraftfahrbahn in Breslau, Achtelik, bisher bei der RBD Halle (Saale), als Vorstand zum Betriebsamt Breslau 1, Richter-Devroe, bisher bei der RBD Breslau, als Vorstand zum Betriebsamt Gera, Kirsch, Vorstand des Betriebsamts Wesel, als Vorstand zum Betriebsamt Frankfurt (Main) 1, Höpner, bisher beim Betriebsamt Dresden 3, als Vorstand zum Betriebsamt Marienburg, Hacke, bisher bei der RBD Frankfurt (Main), als Vorstand zum Betriebsamt Detmold, Bettmann, Vorstand des Betriebsamts Ludwigslust 1, als Vorstand zum Betriebsamt Küstrin, Dr.-Ing. Ballof, bisher bei der RBD Essen, als Vorstand zum Betriebsamt Osnabrück 1, Renz, bisher bei der RBD Hannover, als Vorstand zum Betriebsamt Halberstadt, Meißner, bisher beim Betriebsamt Chemnitz 1, als Vorstand zum Betriebsamt Schweidnitz, Winde, Vorstand des Betriebsamts Wittenberge 1, als Dezernent zur RBD Breslau und Borchert, Vorstand des Betriebsamts Schweidnitz, als Vorstand zum Betriebsamt Sorau; — der Reichsbahnbaumeister Kukielka, bisher bei der RBD Kassel, zur RBD Stettin.

Ausgeschieden: Reichsbahnrat Adams, bisher beim Betriebsamt Duisburg 3.

Gestorben: Reichsbahnoberrat Weikusat, Dezentent der RBD Königsberg (Pr.).

## Bayern.

Durch Entschließung des Reichsstatthalters in Bayern wird auf Vorschlag der bayerischen Staatsregierung mit Wirkung vom 1. Februar 1934 der mit Titel und Rang eines Regierungsoberbaurates ausgestattete Bauamtsdirektor und Vorstand des Straßen- und Flußbauamtes Ingolstadt Josef Unterberger zum Regierungsoberbaurat in etatmäßiger Weise befördert.

Mit Wirkung vom 1. März 1934 wird der mit Titel und Rang eines Oberregierungsrates ausgestattete Regierungsbaurat I. Kl. bei der Regierung von Schwaben und Neuburg Eduard Dürst zum Bauamtsdirektor und Vorstand des Straßen- und Flußbauamtes Bamberg in etatmäßiger Weise ernannt; der Regierungsbaurat I. Kl. bei der Sektion für Wildbachverbauungen in Rosenheim Karl Martin in gleicher Diensteseigenschaft an die Regierung von Schwaben und Neuburg in etatmäßiger Weise berufen und der Regierungsbaurat I. Kl. beim Straßen- und Flußbauamt Speyer Hugo Graßl in gleicher Diensteseigenschaft an die Sektion für Wildbachverbauungen in Rosenheim.

Dem wegen Erreichung der gesetzlichen Altersgrenze mit Wirkung vom 1. März 1934 in den dauernden Ruhestand tretenden Leiter der Versuchsanstalt und Auskunftsstelle für Maltechnik an der Technischen Hochschule München, ao. Professor Geheimen Regierungsrat Dr. Alexander Eibner, wurde aus diesem Anlasse die Anerkennung seiner langjährigen und vorzüglichen Dienstleistung ausgesprochen.

## Sachsen.

Straßen- und Wasserbauverwaltung. Versetzt wurde der Regierungsbaurat Hase von der sächsischen Wasserbaudirektion Dresden zum Straßen- und Wasserbauamt Dresden.

## Württemberg.

Der Reichsstatthalter hat im Namen des Reichs den mit der Versehung der Vorstandstelle des Technischen Landesamts beauftragten Baurat Bauder mit der Amtsbezeichnung „Präsident“ zum Vorstand des Technischen Landesamts in der Dienststellung eines Präsidenten ernannt.

## Hessen.

Versetzt wurden auf Grund des § 5 des Gesetzes zur Wiederherstellung des Berufsbeamtentums vom 7. April 1933 die Regierungsbauräte Adolf Engel beim Hochbauamt Bingen in die Stelle eines Regierungsbaurats beim Hochbauamt Schotten, Otto Braun beim Hochbauamt Friedberg in die Stelle eines Regierungsbaurats beim Hochbauamt Mainz.

In den Ruhestand versetzt wurde auf Nachsuchen unter Anerkennung seiner dem Staate geleisteten Dienste der Vorstand des Betriebsamts bei dem hessischen Staatsbad Bad Nauheim, Oberbaurat Eugen Berck in Bad Nauheim, mit Wirkung vom 1. April 1934.