



**5 JAHRE
EISENBAHN-BAUVEREIN
HARBURG**

E·G·M·B·H

1921-1926



RÜCKBLICK



AUF DIE SIEDLUNGSTÄTIGKEIT DES
EISENBAHN-BAUVEREINS HARBURG

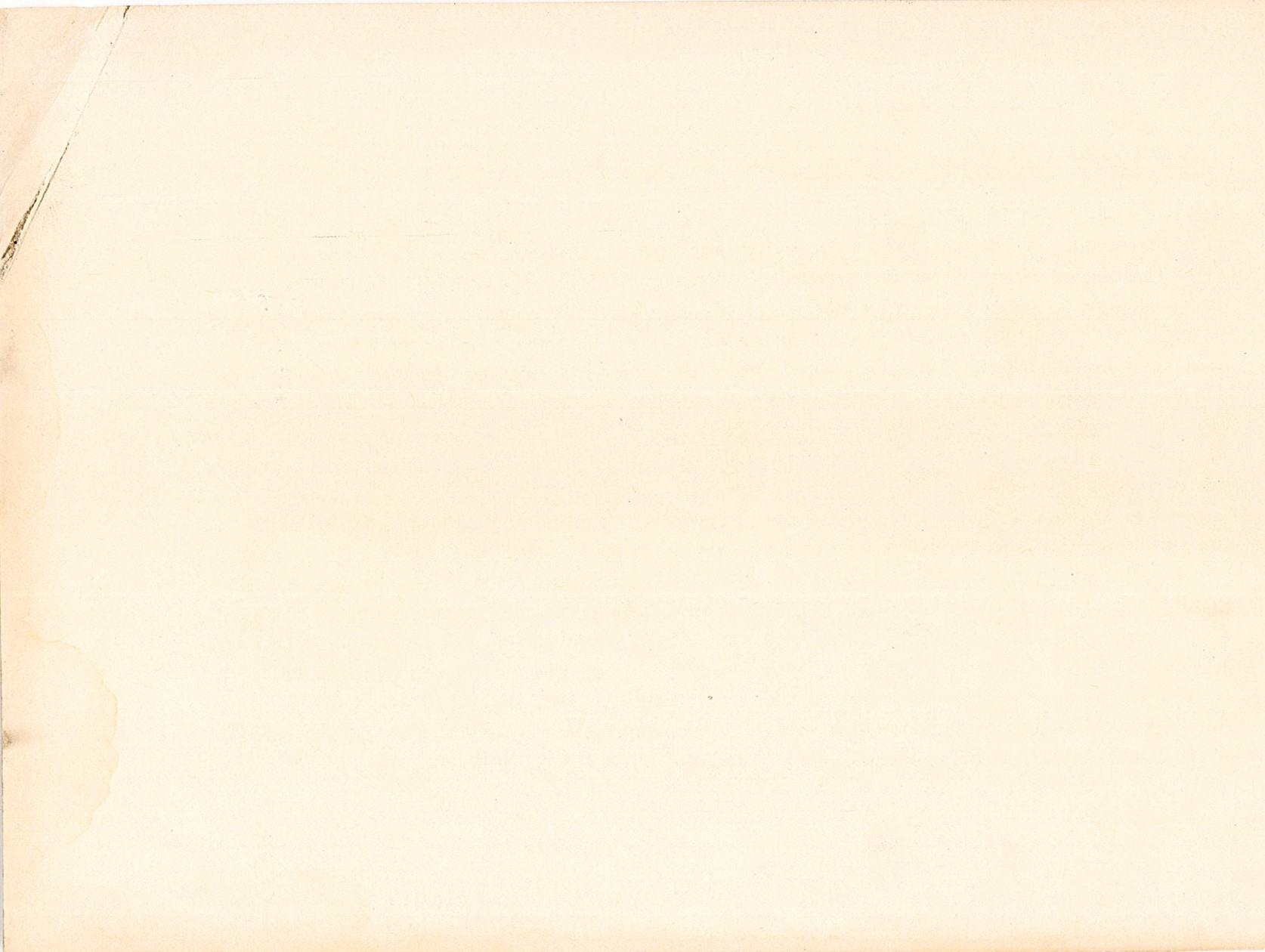
e. G. m. b. H.

1921 || 1926

VON OBERBAHNMEISTER PAUL RITTERBUSCH
UND OBERGÜTERVORSTEHER AUGUST MEYER

HARBURG (ELBE) / JUNI 1926

Im Selbstverlage des Eisenbahn-Bauvereins Harburg, e. G. m. b. H.



Wer bauen will, was jedem gefällt,
Vergeudet Zeit, Müh' und Geld.

Aller Anfang ist schwer. Dieses Sprichwort hat auch für das Gedeihen der Baugenossenschaften volle Bedeutung. Auch die Gründer des Eisenbahn-Bauvereins Harburg, e. G. m. b. H., haben die Richtigkeit dieses Wortes erkennen müssen. Es gab s. Zt. in Harburg schon einige Baugenossenschaften, von denen die eine sehr viele Eisenbahner zu ihren Mitgliedern zählte, sodaß es zweifelhaft erscheinen konnte, ob die Gründung einer neuen Baugenossenschaft überhaupt Zweck habe. Auf diesen Standpunkt stellten sich auch die Regierungsstellen, als der erste Schritt zur Gründung eines Eisenbahnbauvereins gemacht wurde.

Man wird sich fragen: Weshalb mußten die Regierungsstellen ihre Zustimmung zur Gründung des Eisenbahnbauvereins geben?

Es ist bekannt, daß während des Krieges 1914–1918 die Bautätigkeit vollständig geruht hatte. Auch während der Nachkriegszeit waren die Geldmittel zum Wohnungsbau knapp. Besonders die privaten Bauten ruhten vollständig, weil die Barmittel dazu verwandt werden mußten, notwendige Reparaturen, die während des Krieges zurückgestellt werden mußten, jetzt endlich ausführen zu lassen. Zudem waren für das Privatkapital die Zeiten nicht sicher genug, um das wenige vorhandene Geld in Hausbauten zu stecken. Hinzu kam noch, daß bei den niedrigen Wohnungsmieten das für die Wohnungen aufgewendete Geld sich nicht genug verzinste. Es blieb also nichts weiter übrig, als mit Hilfe von Staatsmitteln Wohnungen zu bauen. Die Wohnungsnot – als gefährlichste der Nachkriegs-krankheiten – die Ursache so vieler sozialer Nöte, trat plötzlich auf.

Während des Krieges hatten viele Leute geheiratet, ohne eine Wohnung zu beanspruchen, weil der Mann im Felde stand. Diesen und auch den in der Nachkriegszeit in erhöhter Zahl gegründeten Familien mußte Wohngelegenheit gegeben werden. In den Jahren 1914—1918 hatte keine Notwendigkeit bestanden, Wohnungen zu schaffen, es haben im Gegenteil noch sehr viele leer gestanden. Daher ist es auch verständlich, daß die Wohnungsnot ganz plötzlich und in gefahrdrohender Weise auftrat. Unter den Eisenbahnern in Harburg wurde die Not immer größer, sodaß sich schließlich auch die Regierungsstellen dieser nicht mehr verschließen konnten und dem Eisenbahnbauverein Unterstützung zusagten. Damit war die Grundlage für das Gedeihen des Eisenbahnbauvereins gegeben.

Schon im Jahre 1921 (am 21. 1. 1921) war eine kleine Gruppe von 18 tatkräftigen Männern zusammengetreten, um die Vorarbeiten für die Gründung der Baugenossenschaft in die Hand zu nehmen. Man war sich in diesem kleinen Kreise darüber klar, daß gesunde und geräumige Wohnungen geschaffen werden mußten, die den Wohnungsinhabern Lebens- und Schaffensfreude geben. Der sehnlichste Wunsch der 18köpfigen Gründerschar, Heimstätten (Einfamilienhäuser) zu bauen, konnte jedoch nicht erfüllt werden, weil die Eisenbahnverwaltung für solche Häuser keine Arbeitgeberzuschüsse gab. Die Vorarbeiten waren schwierig, insbesondere wollten die Verhandlungen mit den Behörden nicht weiter kommen — wie oben bereits ausgeführt — sodaß man erst im April zu einer Gründungsversammlung schreiten konnte.

Am 13. April 1921 fand in Dittmers Tivoli die Gründungsversammlung statt. Es waren 85 Mitglieder, die dem Bauverein beitraten. Die Versammlung gab dem Verein den Namen „Eisenbahn-Bauverein Harburg“. Am 16. Juli 1921 wurde der Eisenbahn-Bauverein vom Reichsverkehrsminister anerkannt. Dies war besonders wichtig, weil ohne behördliche Anerkennung ein Bauen damals fast ausgeschlossen war. Es war unmöglich, ohne Landes- und Gemeinde-Darlehen

sowie ohne Arbeitgeberzuschüsse zu bauen. Es war aber auch ebenso unmöglich zu bauen, wenn das Geld auch nur eines einzigen Geldgebers fehlte. Weder auf den Zuschuß der Gemeinde, noch des Staates, oder des Arbeitgebers konnte verzichtet werden. Wenn einer der Geldgeber versagte, dann nützten auch die übrigen Geldgeber nichts; denn dann konnte kein Bau zu Ende geführt werden. Die Finanzierung eines Bauvorhabens war damals eine noch größere Sorge als sie es heute ist. War die Finanzierung glücklich zustande gekommen, so wurde sie schon nach wenigen Wochen durch die stetige Preissteigerung überholt, und neue schwierige Verhandlungen mußten stattfinden.

Die Baukosten setzten sich zusammen aus dem rentierlichen Wert, dem Landesdarlehen, dem Gemeindepflichtdrittel und dem Arbeitgeberzuschuß. Das Landesdarlehen wurde vom Staat, das Gemeindepflichtdrittel von der Stadt bzw. Gemeinde und der Rest des fehlenden Geldes ausschließlich des rentierlichen Wertes vom Arbeitgeber gegeben. Unter rentierlichem Wert verstand man den Betrag, der von dem Bauherrn aufgebracht werden mußte und der als Grundlage für die Berechnung der Verzinsung, also der Wohnungsmiete, angesehen wurde. Fehlte auch nur einer der genannten Zuschüsse, so wurden die übrigen Darlehen nicht gegeben. Es war daher für den Eisenbahnbauverein besonders wichtig, daß der Reichsverkehrsminister die Genossenschaft anerkannte. Es gelang schon im ersten Jahre, den Bau von 20 Wohnungen sicherzustellen.

Von Zimmermanns Erben wurde das 96000 qm große Gelände am Reeseberg gekauft. Das Grundstück eignet sich sehr gut als Baugelände. Es liegt besonders für die Eisenbahner günstig, da es unmittelbar an den Bahnkörper angrenzt. Die Straßenbahn liegt ebenfalls in unmittelbarer Nähe des Siedlungsgeländes, sodaß auch die Verbindung mit der inneren Stadt eine sehr gute ist. Gesundheitlich ist die Lage des Geländes ebenfalls sehr günstig. Die Siedlung liegt im Südosten Harburgs auf einer der höchsten Erhebungen der Stadt. Die vorherrschenden nordwestlichen Winde treiben den Rauch der Fabriken und die giftigen Abgase der Elbe zu. Die Siedlung bekommt

die frischen Waldwinde aus dem freien Lande westlich Harburgs. Die hohe Lage verhindert auch, daß bei östlichen Winden Rauch und Qualm in die Siedlung geweht wird. Es gibt gesundheitlich kaum bessere Gebiete in der Stadt.

Auf diesem Gelände wurde eine neue Straße, die Zimmermannstraße, ausgebaut. Im ersten Jahre wurden 5 zweigeschossige Vierfamilienhäuser (Zimmermannstraße Nr. 6, 8, 10, 12 und 14) mit je 4 Dreizimmerwohnungen errichtet. Schon bei diesen Bauten zeigte es sich, daß die Leitung des Eisenbahnbauvereins bestrebt war, solide und gesunde Wohnungen zu bauen. Auch die Behörden wurden hierauf aufmerksam und in der Sitzung der städtischen Kollegien am 10. 12. 1921 wurde die solide Bauweise unserer Häuser gerühmt. In dem Sitzungsbericht heißt es: „Es sind die solidesten Häuser, die bis jetzt in der Nachkriegszeit in Harburg entstanden sind.“ Die Ersaßbauweise wurde nur da angewandt, wo es sich um weniger wichtige Innenwände handelte und soweit dieses in der schweren Zeit der Materialknappheit nicht zu umgehen war. Anfang Oktober waren die Häuser rohbaufertig, und am 1. Januar 1922 konnten die ersten Mieter des Eisenbahnbauvereins die Wohnungen beziehen.

Es war ein schöner Erfolg, den die Leitung des Eisenbahn-Bauvereins im ersten Jahre ihrer Arbeit buchen konnte. Aber die Arbeit ruhte nicht. Schon gegen Ende des Jahres 1921 wurden von der Stadt die Mittel für weitere 24 Wohnungen bewilligt. Die Stadt Harburg gab den Gemeindegzuschuß und außerdem die Hälfte der Ueberteuerungskosten. Die zweite Hälfte der Ueberteuerungskosten übernahm das Reichsverkehrsministerium. Im März 1922 wurde mit dem Bau begonnen. Es wurden die drei Achtfamilienhäuser Zimmermannstraße 2/4, 16/18 und Sophienstraße 6/7 gebaut. Den Bemühungen des Vorstandes gelang es, noch für ein weiteres Bauvorhaben für dieses Jahr die Mittel zu beschaffen. Ende Juni konnte mit dem Bau weiterer 12 Wohnungen, Zimmermannstraße 3/5 und 7, begonnen werden. Im September 1922 wurden dann die Zuschüsse für noch zwei weitere

Wohnungen durch die Eisenbahndirektion Altona zur Verfügung gestellt, so daß im Jahre 1922 im ganzen 38 Wohnungen gebaut werden konnten. Mit dem Zuschuß für die beiden letzten Wohnungen wurde das Zweifamilienhaus Reeseberg 43 begonnen. Es bot sich hier gleich die Gelegenheit, für den Eisenbahnbauverein ein Geschäftszimmer einzurichten. Schon lange hatte es sich nachteilig bemerkbar gemacht, daß dem Vorstände für seine umfangreichen Arbeiten kein geeigneter Raum zur Verfügung stand, in dem die Bauakten und der sonstige Schriftwechsel aufbewahrt werden konnten. Die Geschäfte wurden bis dahin in den Räumen der Bahnmeisterei A geführt, was auf die Dauer aber nicht tragbar war. Es wurde in dem Hause Reeseberg 43, das 2 Vierzimmerwohnungen bekam, ein Zimmer im Erdgeschoß für das Geschäftszimmer freigehalten. Dadurch wurde die Erdgeschoßwohnung nur eine Dreizimmerwohnung. Es war aber endlich erreicht, daß ein Geschäftszimmer eingerichtet werden konnte, in dem jetzt auch regelmäßig Dienstags und Freitags Geschäftsstunden abgehalten wurden.

In den beiden ersten Jahren waren 58 Wohnungen gebaut worden, eine Leistung, auf die man stolz sein kann und die auch von allen Seiten anerkannt wurde. Leider brachte das nächste Jahr (1923) eine Enttäuschung: Die Eisenbahnverwaltung konnte keine Zuschüsse mehr zur Verfügung stellen, weil alle vorhandenen Mittel durch die Ruhrbesetzung vollständig in Anspruch genommen waren. Eigene Gelder standen dem Eisenbahn-Bauverein nicht zur Verfügung, um die hierdurch entstandene Lücke auszufüllen. Auch auf dem privaten Geldmarkt war kein Geld zu bekommen. So hatte es den Anschein, als ob dieses Jahr ohne Bautätigkeit vergehen sollte. Nach den schönen Erfolgen des Vorjahres war das ein hartes Geschick für den Vorstand. Nach langen Verhandlungen erklärte sich die Reichsbahndirektion Altona endlich bereit, einen Arbeitgeberzuschuß für 8 Wohnungen zu gewähren, und $\frac{2}{3}$ der Ueberteuerungskosten zu tragen, wenn die Stadt Harburg das restliche Drittel hergeben wollte. In diesem Augenblick versagte jedoch die Stadt. Die Geldentwertung hatte einen solchen Umfang angenommen und schritt mit solch rasender Schnelligkeit vorwärts, daß der Magistrat

der Stadt Harburg sich nicht entschließen konnte, eine Zusage zur Hergabe des fehlenden Drittels zu machen. Die Verhandlungen verzögerten sich immer mehr, bis die Reichsbahndirektion im August einen endgültigen Bescheid verlangte, ob die Wohnungen gebaut werden könnten oder nicht. Ein Vorschuß zur Beschaffung von Baustoffen war bereits gezahlt, der zum Erwerb von Mauersteinen diente. Wenn keine feste Zusage gemacht werden konnte, verlangte die Reichsbahndirektion den Vorschuß wieder zurück. Es schien, als ob das Bauvorhaben nun doch wieder zurückgestellt werden mußte. Die Finanzierung der Bauten war nur möglich, wenn der Eisenbahnbauverein eigenes Geld geben konnte. Barmittel in der erforderlichen Höhe besaß jedoch niemand, auch von privater Seite war kein Geld zu bekommen. Da fanden sich 8 Mitglieder des Bauvereins, die es auf sich nehmen wollten, mit eigener Arbeit das fehlende Drittel des Baugeldes aufzubringen. Die Reichsbahndirektion Altona erklärte sich in dankenswerter Weise mit dieser Lösung einverstanden, und so konnte am 20. September 1923, nachdem die schönste Bauzeit des Jahres nutzlos verflossen war, endlich mit dem Bau der ersten 8 Eigenheime begonnen werden. An dieser Stelle sei hervorgehoben, daß die acht Siedler, für die die Eigenhäuser gebaut wurden, hart arbeiten mußten, um die Verpflichtungen, die sie auf sich genommen hatten, auch zu erfüllen, um die Bauten durchführen zu können. Es muß anerkannt werden, daß es nur durch die willige Mitarbeit dieser Genossen möglich war, das Jahr 1923 nicht ohne Bautätigkeit vergehen zu lassen.

Bekanntlich begann schon gegen Ende des Jahres 1923 die Stabilisierung der Mark. Alle Welt atmete auf, auch die Baugenossenschaften konnten froher in die Zukunft schauen. Aber man hatte sich doch etwas gefäuscht. Durch die neue Hauszinssteuer war zwar der Grundstock für das Bauen gelegt. Sie allein reichte jedoch nicht aus, um Häuser damit zu bauen. Die Beschaffung der fehlenden Gelder schien unmöglich; denn die Inflation hatte alle Mittel verschlungen, so daß von privater Seite kein Geld zu bekommen war. Es gelang trotz der Hindernisse:

die Finanzierung für 24 Wohnungen durchzuführen. Vom Magistrat der Stadt Harburg wurden für das Jahr 1924 Hauszinssteuerhypothecken für 24 Wohnungen bewilligt. Die restlichen Gelder gab die Reichsbahndirektion Altona, sodaß das Bauvorhaben gesichert war. Durch den Ruhrkampf und die schwierige wirtschaftliche Lage, die den Verkehr stark in Mitleidenschaft zog, sah sich die Reichsbahn jedoch gezwungen, die Zusage zurückzunehmen. Wenn das Bauvorhaben nicht in Frage gestellt werden sollte, mußten andere Geldquellen gesucht werden. Es gelang nach vielen Mühen von der städtischen Spar- und Leihkasse einen Kredit von 50000 Goldmark zu bekommen, mit dem die Bauten zu Ende geführt werden konnten. Es wurden die Häuser Zimmermannstraße 9, 11, 13, 15, 17 und 19 gebaut und noch am 1. Dezember 1924 bezogen. Damit waren 90 Wohnungen fertiggestellt.

Erfolgreicher war das Jahr 1925 — das erfolgreichste in unserm bisherigen Wirken —. Vom Magistrat der Stadt Harburg wurden Hauszinssteuerhypothecken für 36 Wohnungen und für 9 Einzelhäuser bewilligt. Die fehlenden Geldmittel für die 36 Wohnungen bekamen wir von der Reichsbahndirektion Altona und von der Arbeiterpensionskasse Berlin, die uns schon früher durch Hergabe von erststelligen Hypothecken auf den rentierlichen Wert unser Bauvorhaben unterstützt hatte. Für die 9 Einzelhäuser wurden die fehlenden Gelder z. T. von den Eigenheimbewerbern aufgebracht, z. T. wurde uns von der Kreissparkasse des Landkreises Harburg weitgehend Kredit eingeräumt, sodaß es uns möglich war, das Ziel, das am Anfang des Jahres gesteckt war, vollständig zu erreichen. Am 1. Dezember konnten sämtliche Wohnungen bezogen werden. Außerdem bauten wir noch auf Grund der Beamtsiedlungsverordnung 3 Siedlungshäuser für abgebaute Beamte, die mit Hilfe der Niedersächsischen Heimstätte Hannover finanziert wurden. Es war also ein Bauvorhaben von zusammen 48 Wohnungen gesichert. Wir haben außer diesen Wohnungen noch in 4 Häusern Dachgeschoßwohnungen ausgebaut, sodaß im ganzen 52 Wohnungen im Jahre 1925 errichtet wurden. Es

ist uns gelungen, auch dieses Programm vollständig abzuwickeln, so daß wir am Schlusse des Jahres 1925 über 142 Wohnungen verfügen konnten, worunter sich 20 Eigenheime in Einzelhäusern befanden. Wir haben im Jahre 1925 gebaut: An der Sophienstraße die Häuser Nr. 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 und 15 und an der Friedrich-List-Straße das Haus Nr. 23. Außerdem wurden die Einzelhäuser Friedrich-List-Straße 2, 5, 7, 9, 11, 12, 14, 16 und 18 für Eigenheimbewerber des Eisenbahn-Bauvereins errichtet. Für abgebaute Beamte wurden auf Grund der Beamtensiedlungsverordnung die drei Einfamilienhäuser in der Friedrich-List-Straße Nr. 3, 8 und 10 geschaffen. Da von vielen Mitgliedern kleinere Wohnungen zu billigen Mietpreisen verlangt wurden, sind die Häuser Sophienstraße 9, 10, 13, und 14 als Zweizimmerwohnungshäuser gebaut. In diesen Häusern sind auch die Dachkammern zu einer Dachgeschoßwohnung vereinigt. Diese Wohnungen sollen als Notwohnungen betrachtet werden, die in Zeiten besserer Wohnungsverhältnisse wieder aufgelöst werden sollen. Es kann dann jeder Wohnung in diesen Häusern noch eine Dachkammer zugeteilt werden.

Blicken wir zurück auf das, was in den verflossenen 5 Jahren an Eisenbahn-Bauvereinsarbeit geleistet worden ist, so können wir mit dem bisherigen Ergebnis zufrieden sein. 142 Wohnungen sind bis heute geschaffen worden. 142 Eisenbahnerfamilien ist eine gesunde und freundliche Wohnung gegeben, in der sie sich wohl fühlen und nach der schweren und verantwortungsvollen Arbeit ausruhen können. Jeder Mieter verfügt über ein Stück Gartenland, auf dem Gemüse und ein gut Teil Kartoffeln geerntet werden können. Außerdem gehört zu jeder Wohnung ein massiver Stall von etwa 7,0 qm Grösse. Dadurch ist es den Mietern ermöglicht, Kleintierzucht zu betreiben zur Verbesserung ihrer Lebensverhältnisse und auch den nötigen Dünger für die Düngung des Gartenlandes zu gewinnen. Die meisten Mieter haben sich in ihren Gärten Obstbäume angepflanzt, die immer wieder die Pflege durch guten Ertrag lohnen. Der durchweg gute, zum Teil sogar mustergültige Zustand der Gärten und Wohnungen zeigt uns, daß wir etwas Gutes und Nütliches geschaffen haben. Die vielen An-

erkennungen aus Fach- und Laienkreisen, das freundliche Aussehen unserer Siedlung, das immer wieder die Aufmerksamkeit der Vorübergehenden auf sich zieht, zeigt uns, daß wir auf dem rechten Wege sind. Freilich kommen auch einmal Unzufriedenheiten vor, aber wir können doch mit Freude feststellen, daß es kaum einen Mieter in unserer Genossenschaft gibt, der sich nicht wohl fühlt. Es ist unser sehnlichster Wunsch, daß es auch fernerhin so bleiben möge, und daß sich nicht nur unsere Mitglieder, die bereits als Mieter eine Wohnung inne haben, sondern auch bald alle Eisenbahn-Bauvereinsmitglieder, deren Zahl rund 450 beläuft, in unseren Genossenschaftswohnungen wohl und heimisch fühlen. Erst dann, wenn alle Eisenbahner in guten und gesunden Wohnungen untergebracht sind, haben wir unser Ziel — den Eisenbahnern das Leben in gesunden Wohnungen zur Freude zu machen — voll erreicht.

Wir sind uns aber auch bewußt, daß wir ohne die Mithilfe der Behörden die Leistungen nicht hätten vollbringen können. Dem Magistrat der Stadt Harburg und vor allen Dingen dem Bearbeiter der Siedlungsangelegenheiten der Stadt — dem Herrn Stadtsyndikus Tilemann — sei auch an dieser Stelle gedankt für die tatkräftige und stets bereitwillige Unterstützung und Beratung. Ohne die uneigennütige Hilfe des Herrn Syndikus Tilemann hätten wir nicht das leisten können, was wir geleistet haben. Auch danken wir dem Herrn Regierungspräsidenten in Lüneburg für die Unterstützung mit Landesdarlehen und für die Bereitstellung von Mitteln aus dem Staatlichen Wohnungsfürsorgefonds. Zu besonderem Dank sind wir der Reichsbahndirektion Altona verpflichtet, die unsere sämtlichen Bauvorhaben — mit Ausnahme des Jahres 1924 — mit Arbeitgeberzuschüssen bzw. Hypothekendarlehen unterstützt hat. Ebenso sei der Arbeiterpensionskasse gedankt, die durch Hergabe von Hypotheken in schwerster Zeit unsere Arbeit gefördert hat. Zu Dank verpflichtet uns auch das Entgegenkommen der Kreissparkasse des Landkreises Harburg, die stets bereit war, uns durch Gewährung von Krediten — nicht nur in der Inflations-

zeit, sondern auch in der wirtschaftlich schweren Zeit der Jahre 1924–1925 — tatkräftig zu unterstützen. Auch der Städt. Sparkasse sei für die vorübergehende Bereitstellung von Barmitteln gedankt. Nicht vergessen wollen wir, dem Verband der Baugenossenschaften Deutschlands in Merseburg zu danken für die Belehrungen und Beratungen, die wir uns zu jeder Zeit von dort holen konnten.

Die Aufteilung des Gesamtgeländes ist aus dem angehefteten Lageplan zu ersehen. Die angeschlossenen Bilder, die nach eigenen Aufnahmen hergestellt sind, zeigen die äußere Gestaltung der verschiedenen Haustypen. Der Bebauungsplan ist so aufgestellt, daß ein Teil der Siedlung — und zwar die Friedrich-List-Straße und der östliche Teil der Sophienstraße — mit Einzelhäusern bebaut wird, die später von den Hausanwärttern erworben werden können. Damit ist auch den berechtigten Wünschen der Mitglieder in dieser Richtung Rechnung getragen. Auf dem übrigen Teil des rund 10 Hektar großen Geländes werden ausschließlich Genossenschaftshäuser erbaut. Die Wohnungen werden unter den Mitgliedern verlost.

Die innere Ausgestaltung der Häuser geht aus dem jedem Typ beigefügten Grundriß hervor. Jede Wohnung in den Genossenschaftshäusern hat eine Größe von rund 70 qm Wohnfläche. Die Wände des Hausflurs sind aus Gründen der Reinlichkeit in 1.50 m Höhe mit Wandplatten bekleidet, die Fußböden mit Terrazzo belegt. Die Wohnungen bestehen aus einer Küche, zwei Stuben, einer Kammer und einer bewohnbaren Bodenkammer mit Zubehör. Die Zimmer sind so geordnet, daß sie vom Flur aus zugänglich sind, und daß eine gute Durchlüftung der Wohnung ermöglicht ist. Der Flur ist auf ein Mindestmaß beschränkt. Große Fenster, die mit der Gestaltung der Fassaden in Einklang gebracht sind, sorgen für Luft und Licht, und Loggien, die in sämtlichen Wohnungen vorgesehen sind, ermöglichen jedem Bewohner einen kurzen Austritt ins Freie, was besonders bei Familien mit kleinen Kindern angenehm empfunden wird. Ein reichlich grosser Bodenraum ist vorhanden, sodaß es jedem Mieter möglich ist, auch bei schlechtem Wetter die Wäsche trocknen zu können. Die Kellerräume

sind hell und haben eine Größe von etwa 16 qm. Zum Teil sind den Mietern zwei Keller zugewiesen, so daß ihnen genügend Raum zur Ausführung kleiner handwerksmäßiger Arbeiten zur Verfügung steht. Die Gärten liegen unmittelbar hinter den Häusern und sind leicht zu bestellen, und kann jede freie Minute zur Gartenarbeit verwandt werden.

Die Entwürfe zu den Genossenschaftshäusern in der Zimmermann- und Sophienstraße sind von Herrn Regierungsbaurat Eitner, Mitglied der Reichsbahndirektion Altona, aufgestellt worden. Die gute Entwurfslösung geht aus den beigefügten Bildern hervor. Auch die Bewohner haben oft ihren Dank für die zweckmäßige Anordnung der Räume ausgesprochen; sie fühlen sich wohl und wohnen gern in unseren Wohnungen. Herrn Regierungsbaurat Eitner sei daher auch an dieser Stelle nochmals herzlichst für die mühevollen Arbeit gedankt.

Die Entwürfe für die Einfamilienhäuser in der östlichen Sophienstraße und in der Friedrich-List-Straße sind — abgesehen von drei Häusern für abgebaute Beamte, wofür die Niedersächsische Heimstätte in Hannover die Zeichnungen lieferte — von Herrn Oberbahnmeister Ritterbusch gefertigt.

Sämtliche Bauten leitete seit Gründung des Eisenbahn-Bauvereins der Oberbahnmeister Ritterbusch.

Ohne Unterstützung leistungsfähiger Firmen wäre es uns jedoch nicht möglich gewesen, die Arbeit zu schaffen. Wenn auch der Eisenbahn-Bauverein bestrebt war, durch engere Ausschreibungen billige Preise zu erzielen, so muß doch lobend hervorgehoben werden, daß sämtliche Firmen die ihnen übertragenen Arbeiten zur vollsten Zufriedenheit ausgeführt haben. Die Maurer-, Zimmerer- und Tischlerarbeiten für 46 Wohnungen in der Zimmermann- und Sophienstraße wurden von der Firma Carl Schütt, Harburg, ausgeführt.

Die Firma H. Todt, Harburg, hatte die gleichen Arbeiten für 56 Wohnungen in der Zimmermann- und Sophienstraße. Beide Firmen waren stets bestrebt, nur gute Arbeiten zu leisten und

sind den eingegangenen Vertragsverpflichtungen durch pünktliche Einhaltung der gestellten Fristen stets nachgekommen. Die Firma Aug. P r i e n, Harburg, führte im ersten Baujahre 8 Wohnungen ebenfalls zur vollsten Zufriedenheit aus. Auch die Bauhütte, Harburg, hatte in den Jahren 1923–1924 für 8 Wohnungen in der Zimmermannstraße und für 8 Einzelhäuser in der östlichen Sophienstraße und Friedrich-List-Straße die Maurer-, Zimmerer- und Tischlerarbeiten. Die Dachdeckerarbeiten für sämtliche Häuser in der Zimmermannstraße, sowie im östlichen Teil der Sophienstraße und für 6 Einzelhäuser in der Friedrich-List-Straße wurden von der Firma Dachdeckermeister Johann Meyer, Harburg, gewissenhaft unter Verwendung von nur bestem Material ausgeführt. Im westlichen Teil der Sophienstraße wurden die Dachdeckerarbeiten von der Firma Otto Herrmann jun., Harburg, für 40 Wohnungen, ebenfalls prompt und gewissenhaft erledigt. Der letztgenannten Firma sind auch für 64 Wohnungen in der Zimmermann- und Sophienstraße und für 19 Einzelhäuser in der Sophien- und Friedrich-List-Straße, die gesammten Klempner- und Mechanikerarbeiten übertragen worden. Diese sind sauber vollendet, und es sind viele Neuerungen, die durch die Firma empfohlen wurden mit gutem Erfolg angewandt. Die Glaserarbeiten sind größtenteils von der Firma Adolf Bertram, Harburg, in jeder Beziehung sorgfältig erledigt. Die Lichtleitungsanlagen wurden hauptsächlich von der Firma Heinrich Elebe, Harburg, fachmännisch und zweckmäßig ausgeführt. Auch das Städtische Elektrizitätswerk, Harburg, hat in 28 Wohnungen die elektrischen Anlagen eingebaut. Die Arbeiten sind ebenfalls gut und schnell fertig geworden. Bei den Malerarbeiten wurden die Firmen Gebrüder Lütjens, Johannes Boldt & Sohn, Malerei-Gesellschaft Harburg, Heinrich Eddelbüttel, Platte Nachf. und Heinrich Nietmann beschäftigt. Sämtliche Firmen sind bestrebt gewesen, gutes Material zu verwenden und eine saubere, geschmackvolle Arbeit zu liefern. Die Töpferarbeiten für 24 Wohnungen wurden der Firma Ofenmeyer, Harburg, übertragen. Das verwendete Material war gut, und die Arbeiten sind fachmännisch ausgeführt worden. Die Firma

F. A. G. Voß, Harburg, hat in 120 Wohnungen die Töpferarbeiten zu unserer vollsten Zufriedenheit erledigt und hat uns manchen Ratschlag zur Verbesserung der Ofenanlagen gegeben. An den ausgeführten Ofen- und Herdanlagen sind fast keine Reparaturen notwendig gewesen – ein Zeichen für die Güte des Materials. Das Städtische Gas- und Wasserwerk sorgte für schnelle Herstellung der Hausanschlüsse für die Einführung von Gas und Wasser.

Die Baumaterialienhandlungen M. F. Elgehausen und Delmes & Co. lieferten Kalk, rote Ziegelsteine, Zement und andere Baustoffe in guten Qualitäten. Außer 20 Wohnungen in der Zimmermannstraße sind sämtliche Häuser mit weißen Kalksandsteinen errichtet worden. Die Kalksandsteine haben sich sehr gut bewährt. Die Mieter erfreuen sich absolut trockener Räume, ein Beweis, daß die weißen Kalksandsteine für den Wohnungsbau ebenso vorteilhaft sind, wie die roten Ziegelsteine. Vor diesen haben sie noch den Vorzug, daß sie etwa 30 % billiger sind. Die gesamte Kalksandsteinlieferung geschah durch das Hartsteinwerk, Harburg. Die erforderlichen Bauhölzer und Fußböden wurden von den Harburger Hobelwerken Meyer & Wilkening einwandfrei geliefert. Auch von der Firma Hermann Kahl, Hamburg, wurde für einen großen Teil unserer Häuser Bauholz, Fußboden, Deckenschalung usw. beschafft. Die Firma hat die ihr gestellte Aufgabe voll und ganz erfüllt. Für 40 Wohnungen in der Sophienstraße und für 3 Einzelhäuser für abgebaute Beamte in der Friedrich List-Straße hat die Niedersächsische Heimstätte, Hannover, das gesamte Bauholz billig und gut geliefert.

Für die Anfuhr der Baumaterialien sorgten die Fuhrunternehmer Jonny Pahl, Friedrich Nieber, Louis Hagel und Eddelbüttel Nachf. Da die Straßen noch nicht befestigt waren, haben die Fuhrunternehmer zum Teil unter schwierigsten Verhältnissen ihre Aufgabe erfüllen müssen.

Der Ausbau der Zimmermann-, Sophien- und Friedrich List-Straße mußte nach den Bestimmungen der Hannoverschen Städteordnung auf Kosten des Eisenbahn-Bauvereins bewirkt werden. Sämtliche

Erdarbeiten, der Einbau von Schlacke und Steinschlag zur Befestigung der Fahrbahn und das Verlegen der Bordsteine, sowie das Verlegen der Zementplatten auf den Fußwegen und die Pflasterung der Regengrinnen hat die Firma Emil Heuer, Harburg, ausgeführt. Unsere Straßen machen auf jeden Besucher einen sauberen und ordentlichen Eindruck, was der sorgfältigen und einwandfreien Arbeit der obengenannten Firma zu verdanken ist.

Um die Anlage der Vorgärten und die gartentechnische Gestaltung der in der Zimmermann- und Sophienstraße liegenden Grünplätze hat sich Herr Gartenbahnmeister Sieh in Eidelstedt verdient gemacht. Die geschaffenen Anlagen passen gut in das Gesamtbild der Siedlung und machen einen guten Eindruck auf die Besucher.

Fünf Jahre Eisenbahn-Bauvereinstätigkeit liegen hinter uns. Vielen Eisenbahnern ist eine Stätte der Erholung von des Tages Last und Mühen geschaffen worden, aber noch bleibt vieles zu leisten. Unser Ziel geht dahin, allen unseren Mitgliedern das zu geben, was die Vorbedingung für alle Lebenswünsche ist: Ein Heim, in dem sie sich wohl und behaglich fühlen, dassie die Sorgen und Nöte des schweren Berufs vergessen läßt und ihnen Schaffensfreude für neue Arbeit gibt.



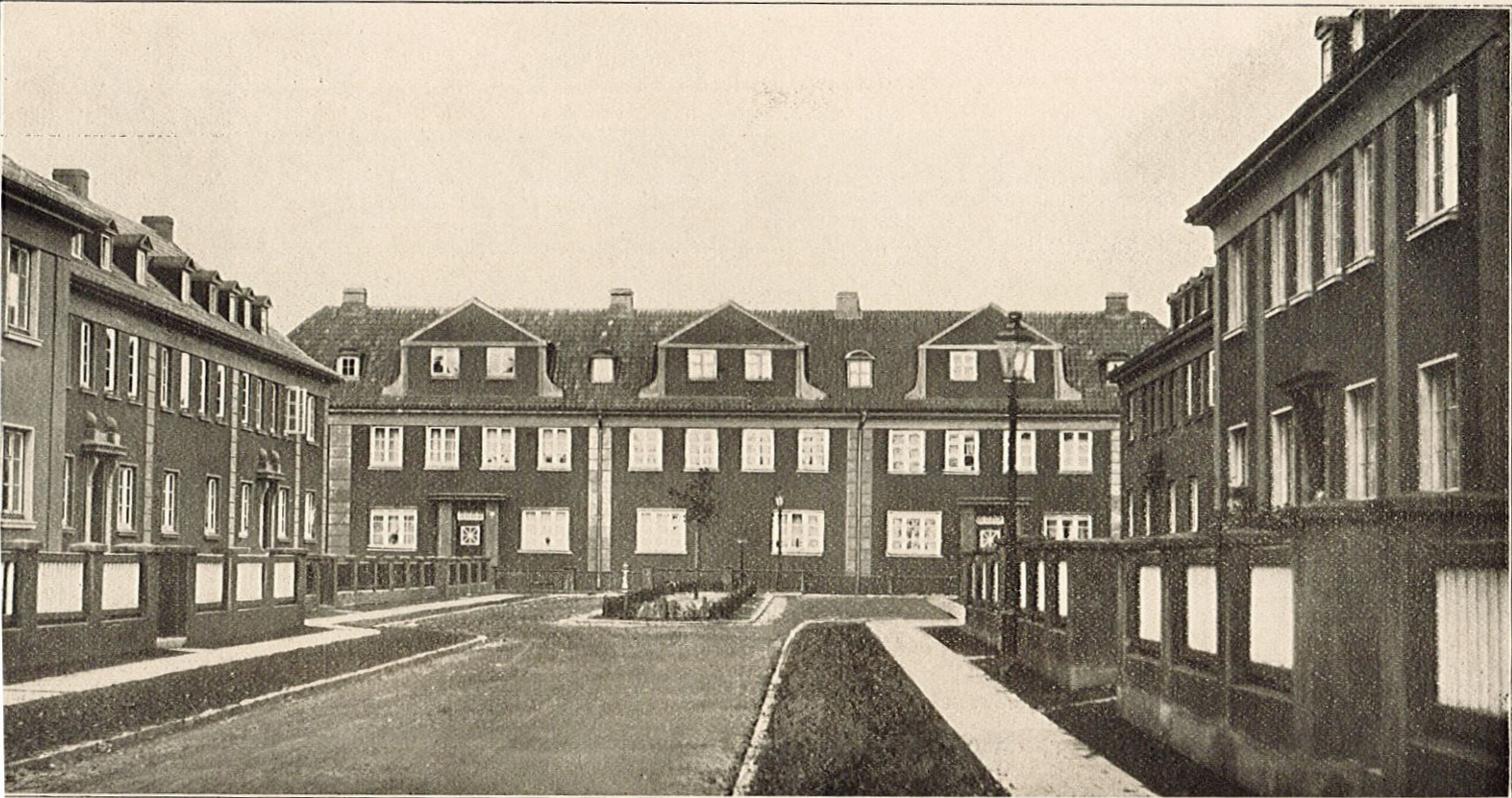


Gesamtansicht der Siedlung
vom Hauptbahnhof Harburg aus gesehen.



Entwurf: Reg.-Baurat Eilner
Bauleitung: P. Ritterbusch

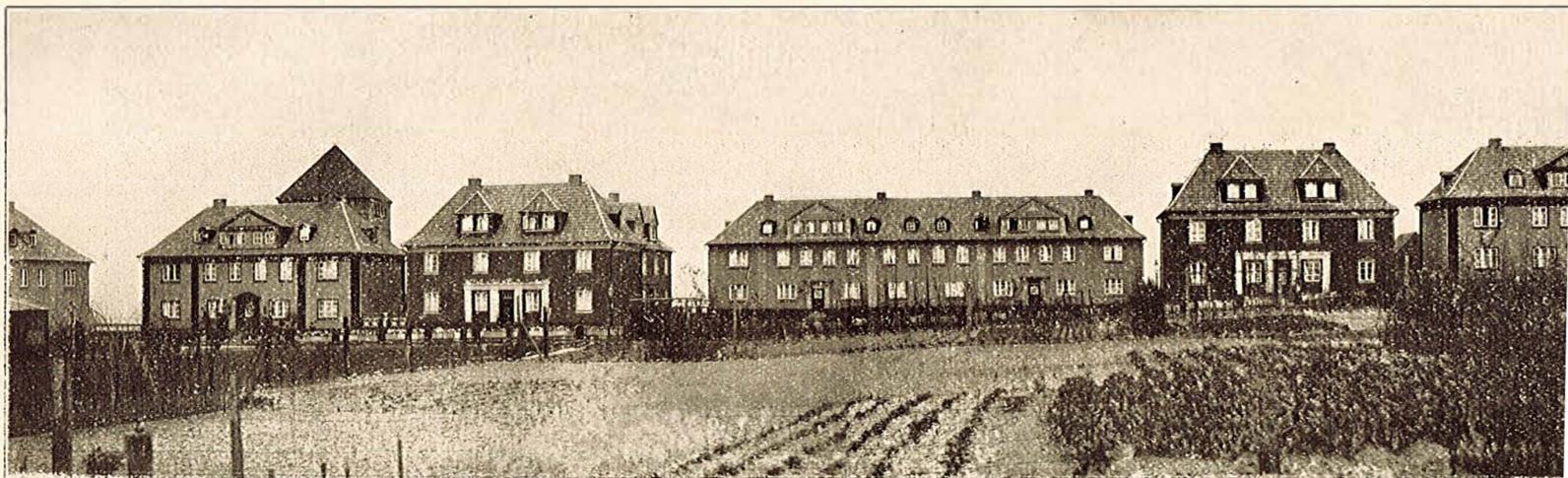
Zimmermannstraße



Entwurf: Reg.-Baurat Eitner
Bauleitung: P. Ritterbusch

Freier Platz in der Zimmermannstraße

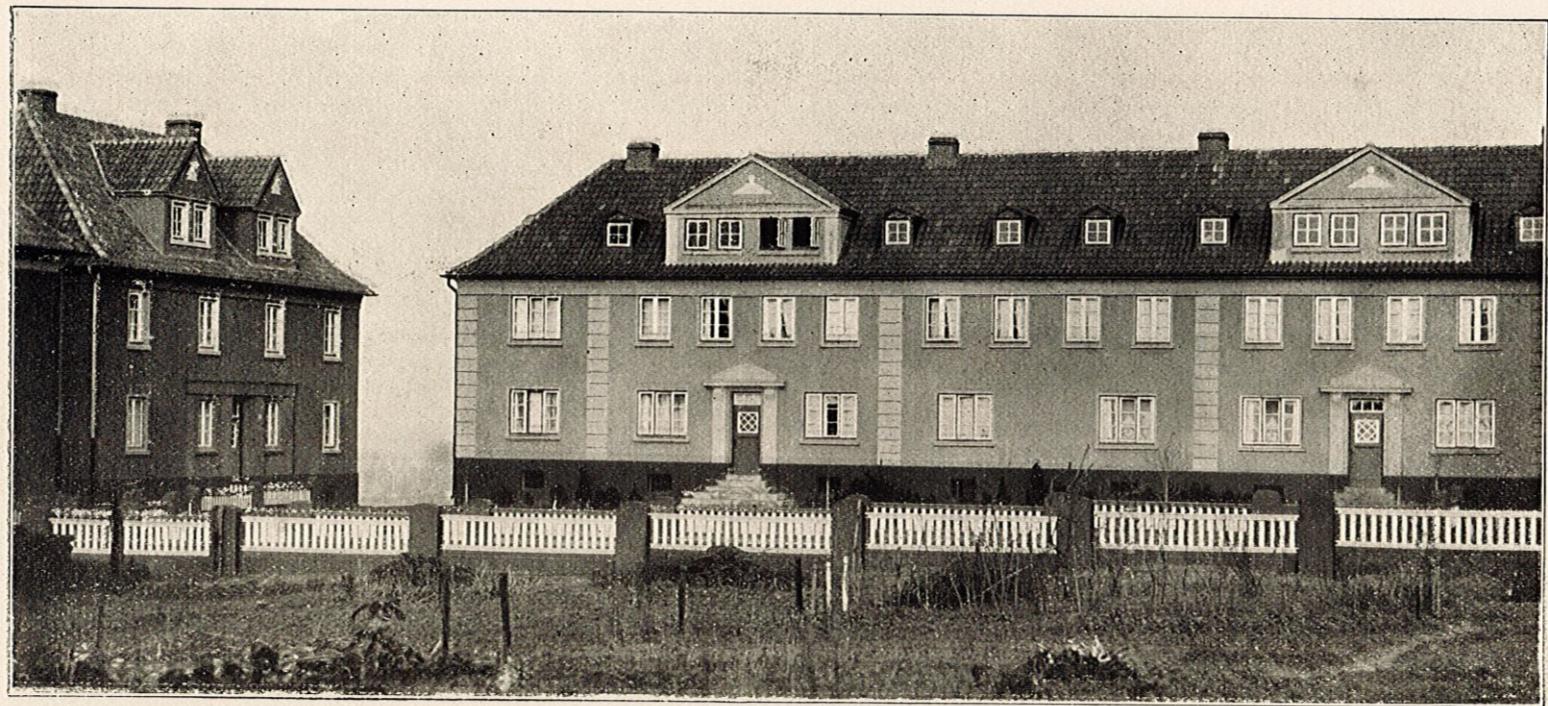
Bauausführung: H. Todt, Harburg



Entwurf: Reg.-Baurat Eilner
Bauleitung: D. Rillerbusch

Bauausführung: H. Todt,
C. Schür

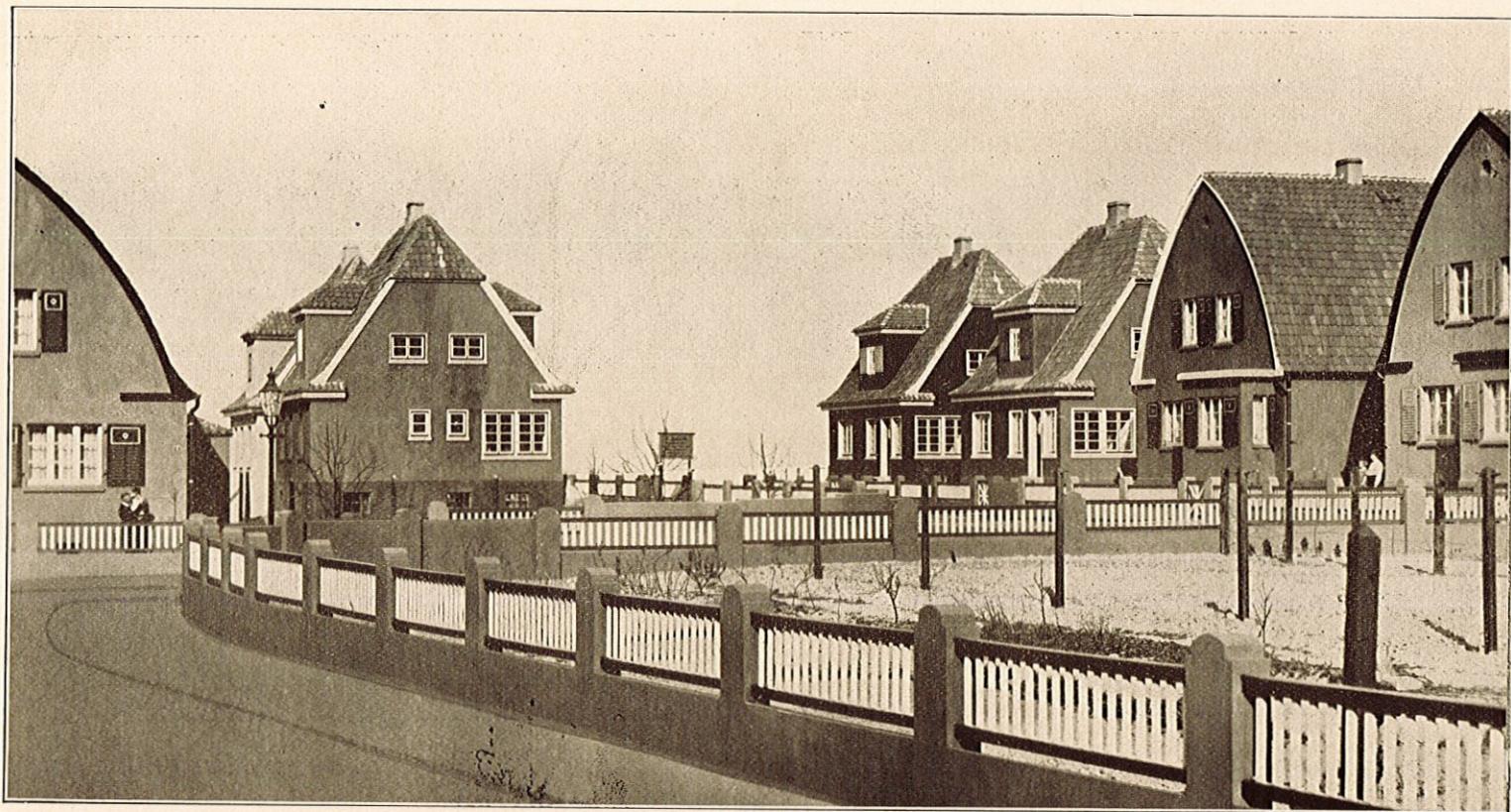
Westliche Sophienstraße



Entwurf: Reg.-Baurat Eilner
Bauleitung: P. Ritterbusch

Bauausführung: H. Todt, Harburg

Freier Platz in der westlichen Sophienstraße



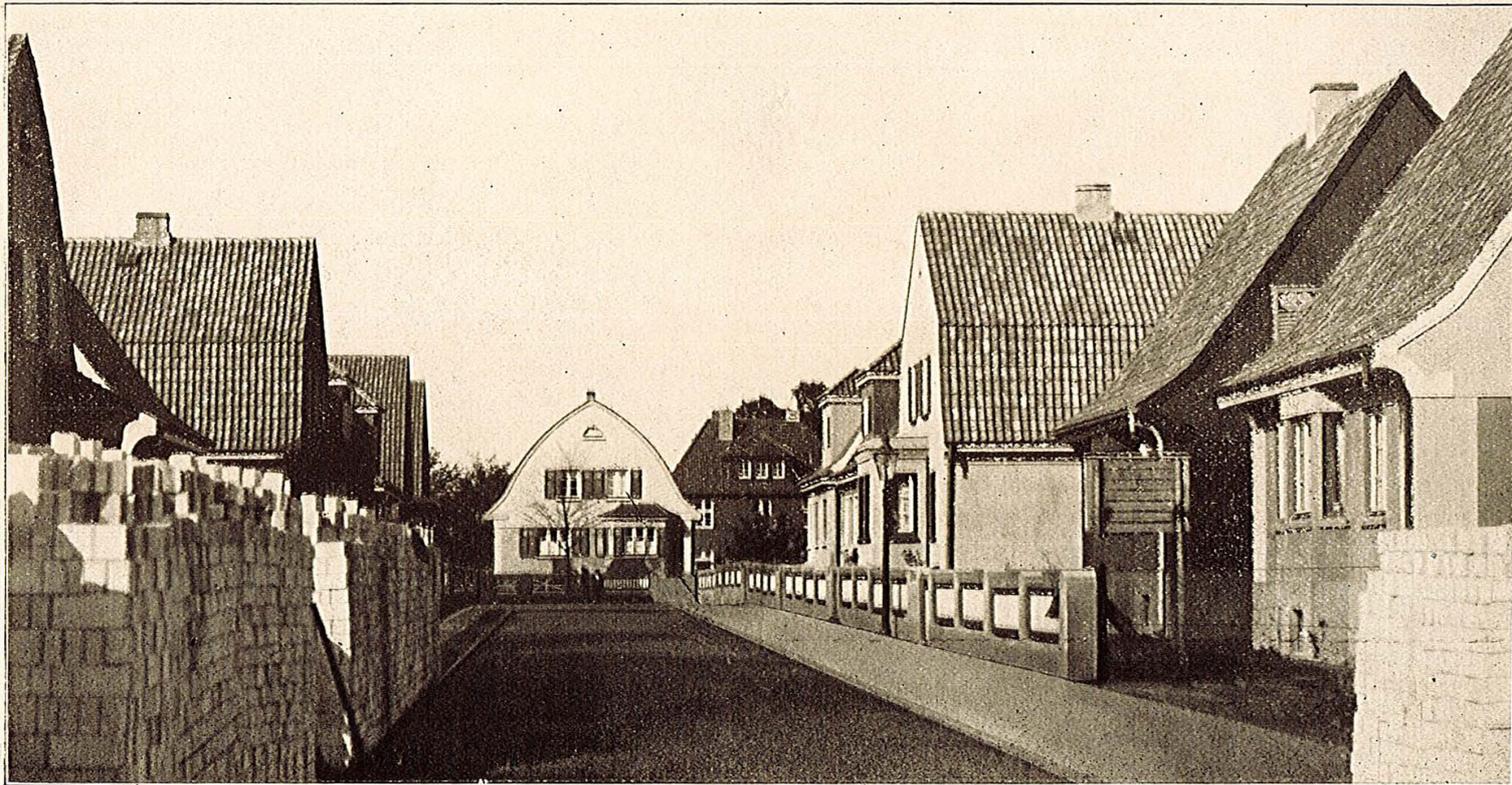
Entwurf: Niedersächsische Heimstätte Hannover
Bauleitung: P. Riederbusch

Friedrich-List-Straße — Zustand 1925

Bausausführung: Carl Schüll, Harou



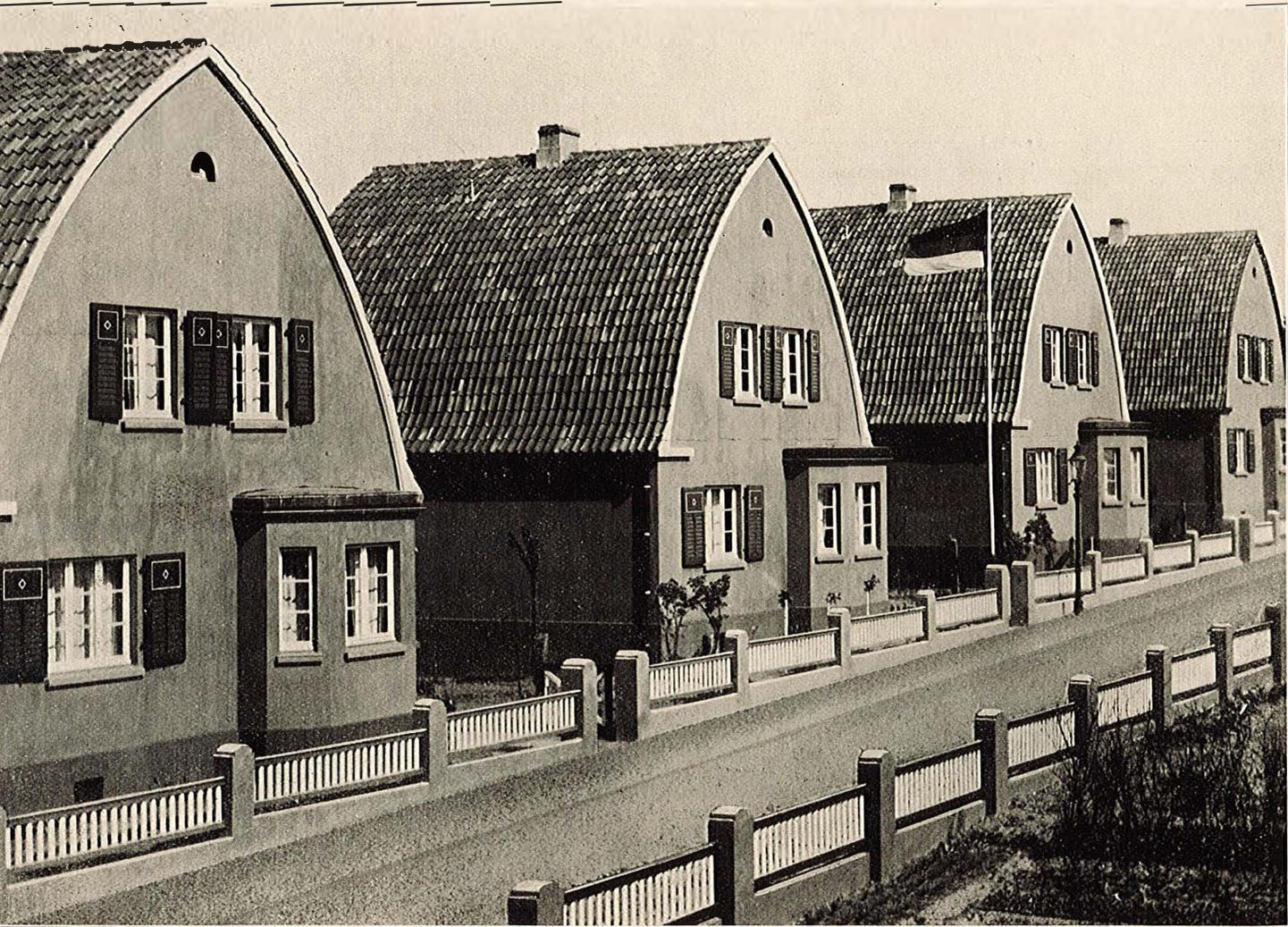
Blick in die
Friedrich-List-
Straße
vom Reeseberg



Entwurf und Bauleitung: P. Ritterbusch

Bauausführung: Carl Schütt, Harburg

Blick in die Friedrich-List-Straße von der Sophienstraße



Östliche
Sophienstr.

Entwurf u. Bauleitung:
P. Ritterbusch

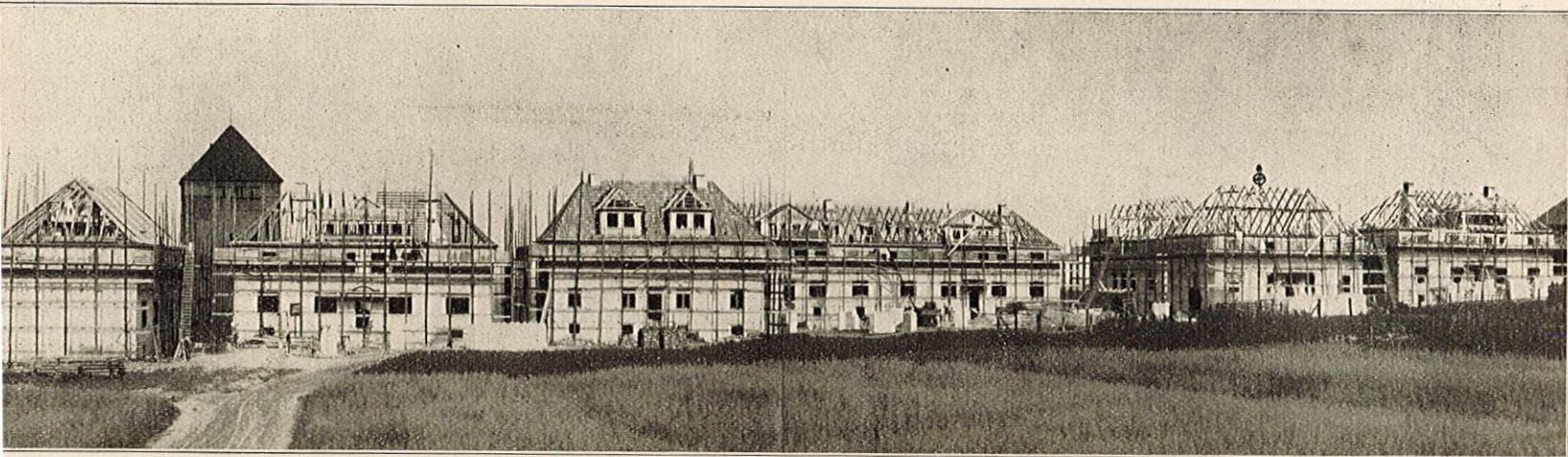
Bauausführung:
Bauhütte Harburg



Entwurf und Bauleitung: P. Ritterbusch

Bausausführung: Bauhütte Harburg

Östliche Sophienstraße



Entwurf: Reg.-Baurat Eitner
Vorbereitung: P. Ritterbusch

Bauausführung: H. Todt, Harburg
C. Schütt, Harburg

Westliche Sophienstraße im Bau 1925



Entwurf und Bauleitung: P. Ritterbusch

Bauausführung: C. Schütr, Harbu

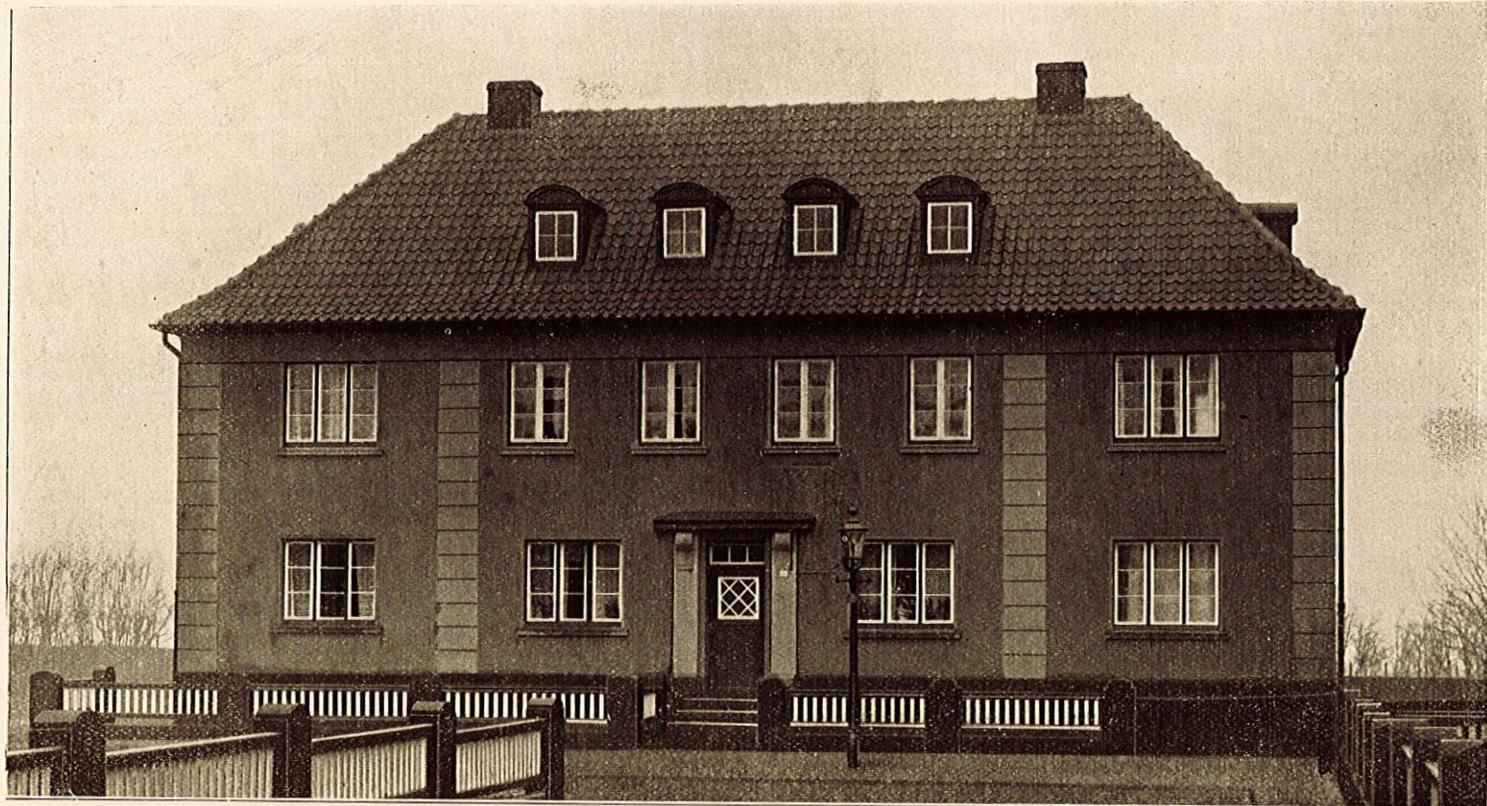
Friedrich-List-Straße im Bau 1925



Bauleitung und Entwurf: P. Ritterbusch

Friedrich-List-Straße im Bau 1925

Bauausführung: C. Schütt, Harburg

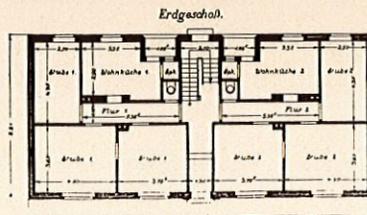


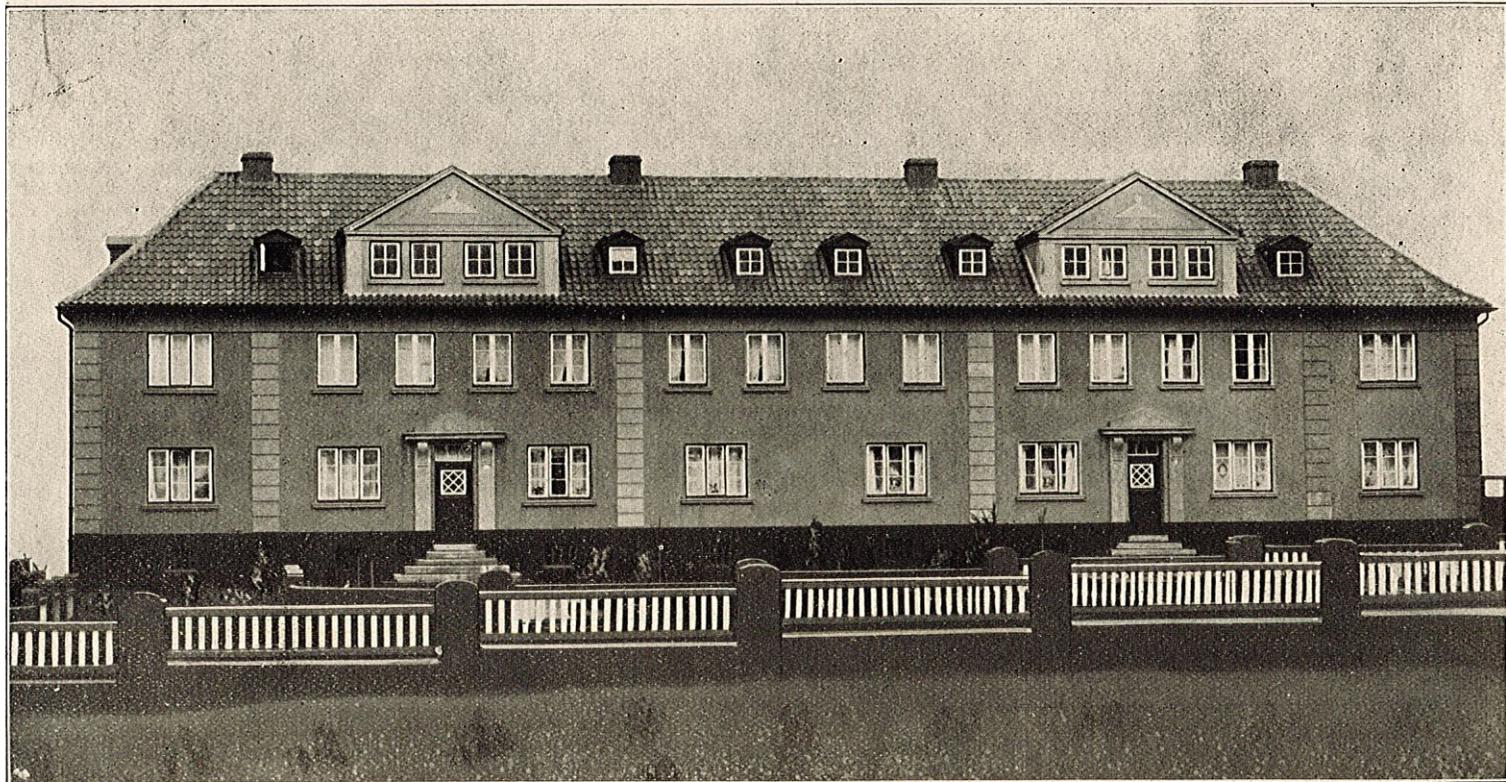
Entwurf: Reg.-Baurat Eißner
Bauleitung: P. Ritterbusch

Bauausführung: C. Schütt, Harburg

Vierfamilienhaus

Friedrich-List-Straße 23

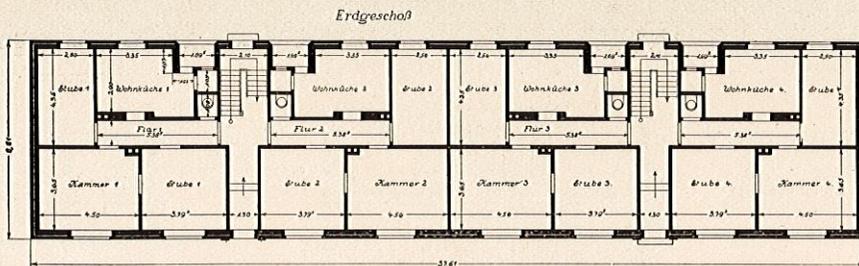




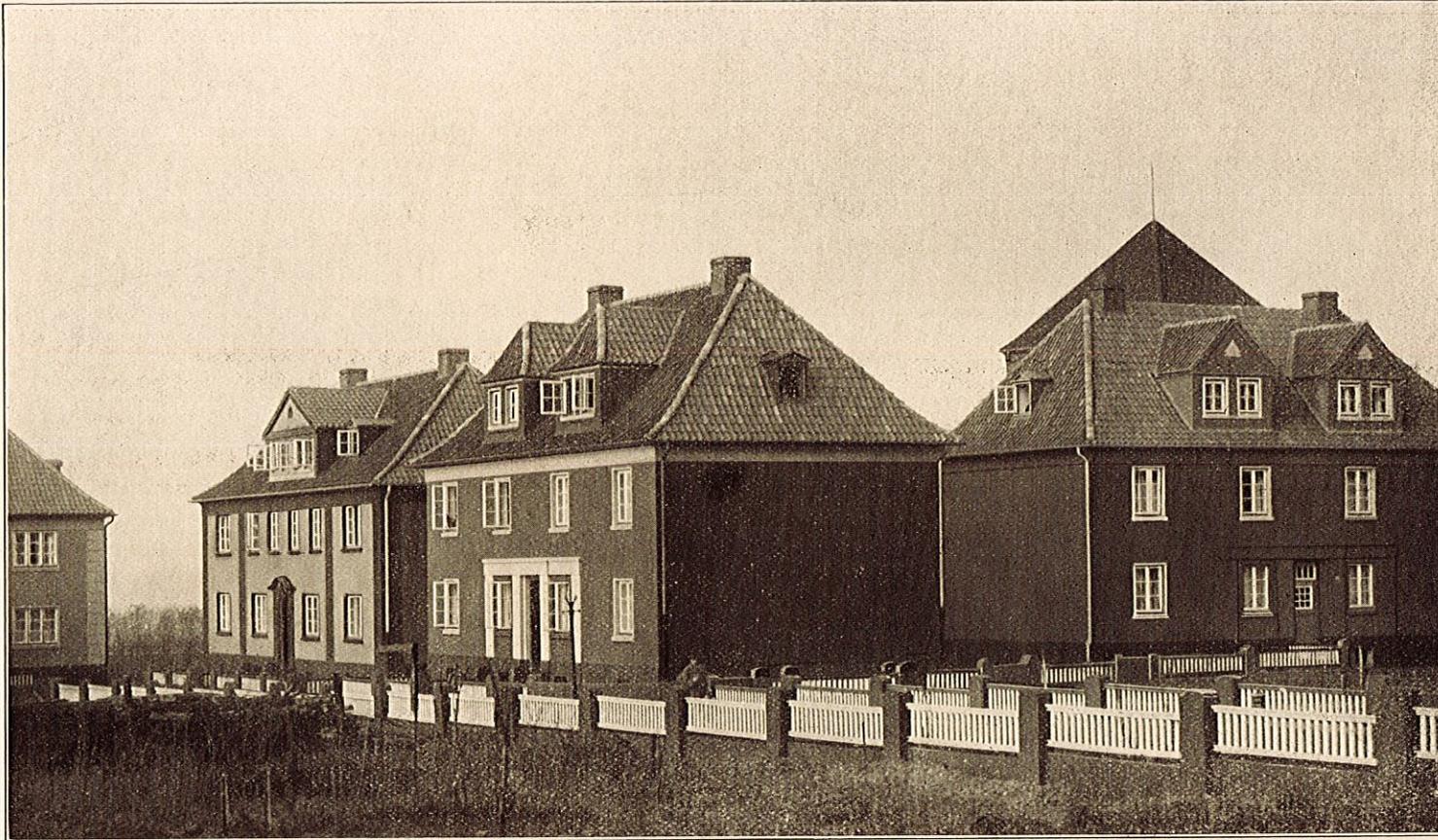
Entwurf: Reg.-Baurat Eilner
 Bauleitung: P. Ritterbusch

Bauausführung: H. Todt, Harburg

Achtfamilienhaus



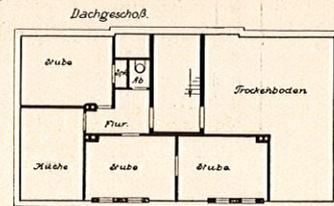
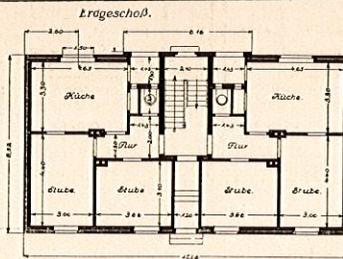
in der Sophienstraße



Entwurf: Reg.-Baurat Eilner

Dreizimmerwohnhaus in der Sophienstraße

Bauausführung: C. Schütt, Harb.

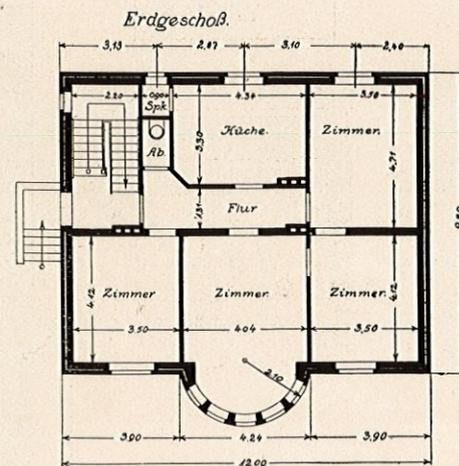


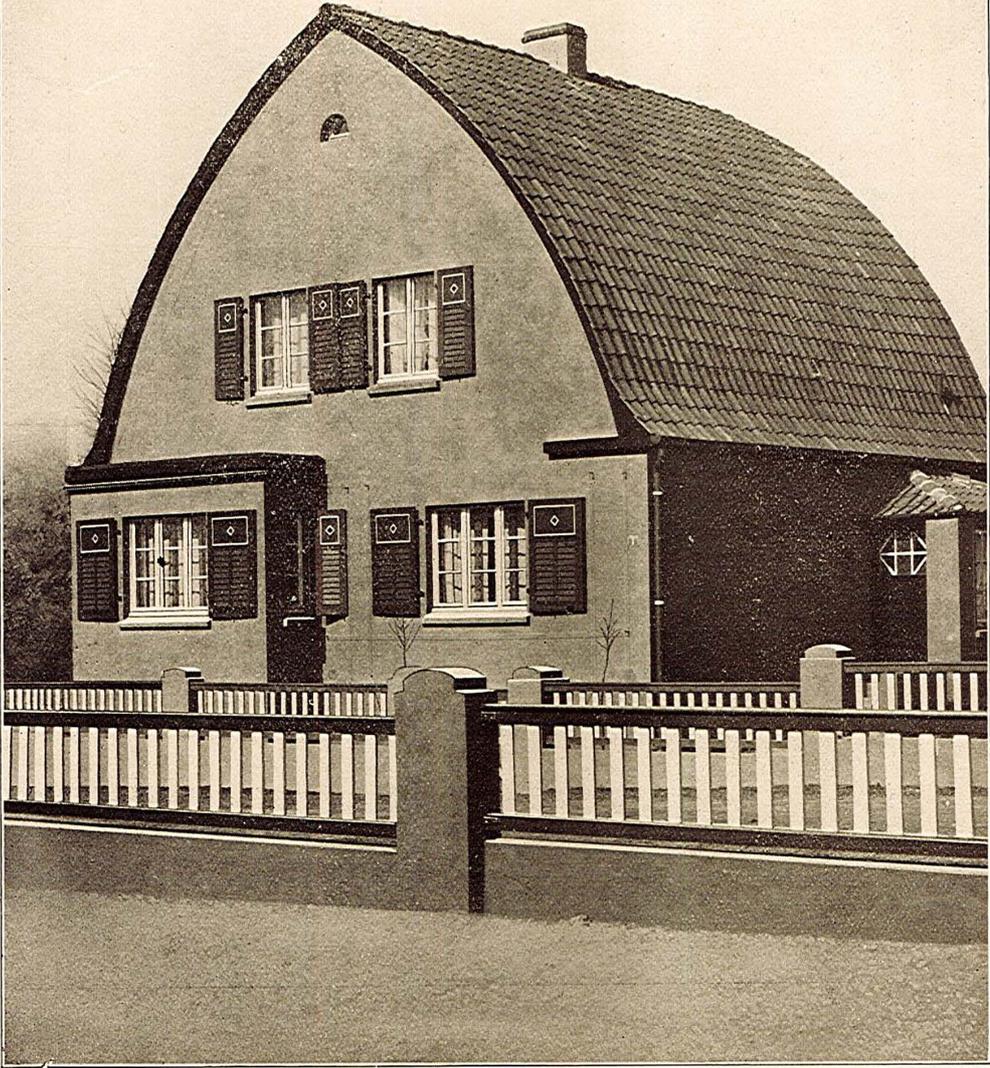


Entwurf: Reg.-Baurat Eilner
Bauleitung: P. Ritterbusch

Bauausführung† H. Todt, Harburg

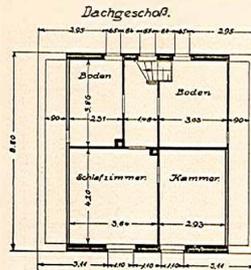
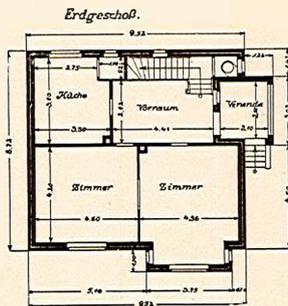
Zweifamilienwohnhaus Reeseberg 43





Entwurf und Bauleitung: P. Rillerbusch

Bauausführung: Bauhütte Harburg



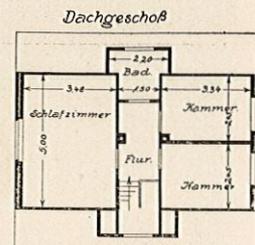
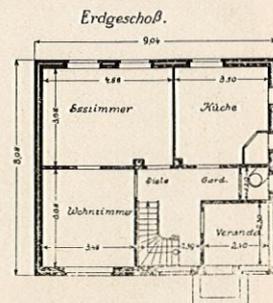
Einfamilienwohnhaus Friedrich-List-Straße 1



Entwurf: Niedersächsische Heimstätte Hannover

Bauleitung: P. Ritterbusch

Friedrich-List-Straße 6

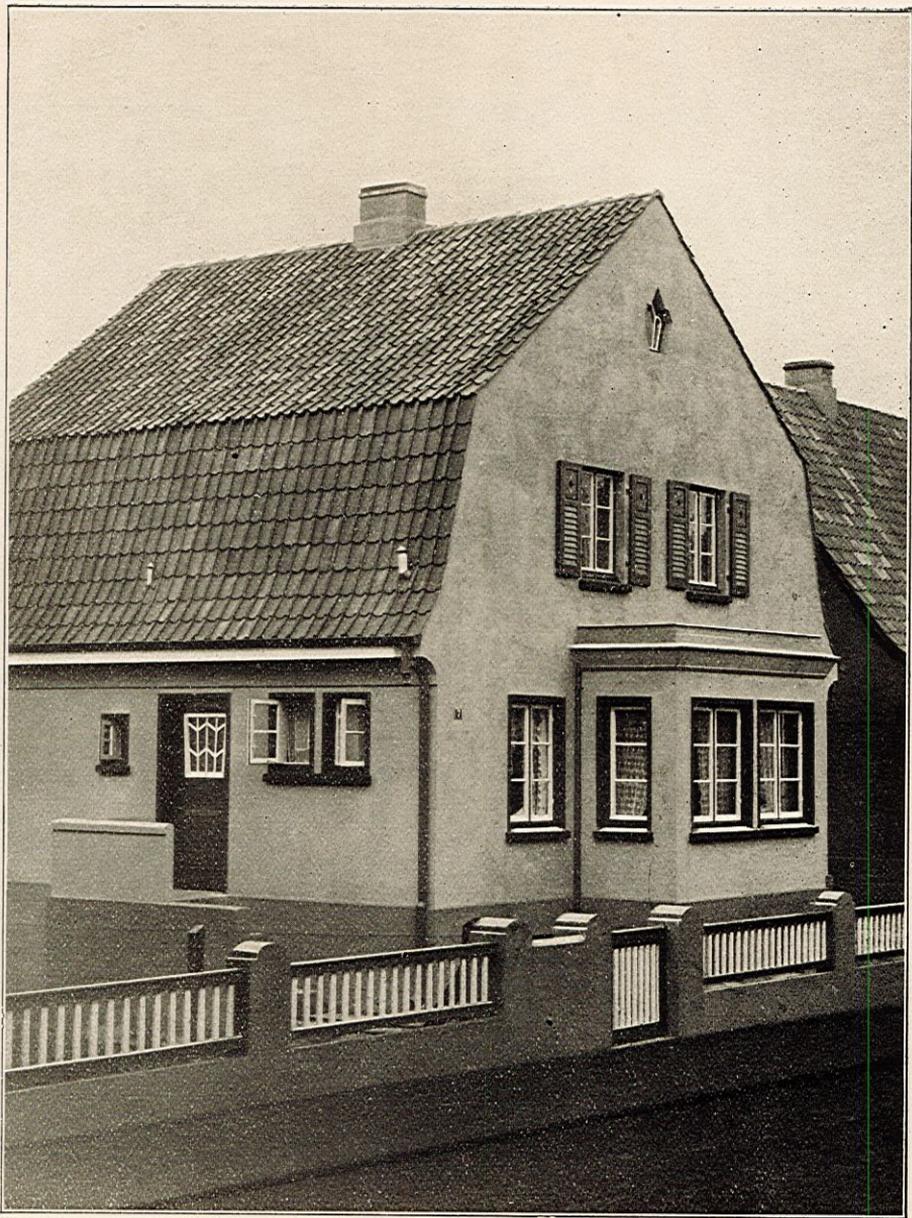




Entwurf und Bauleitung: P. Ritterbusch

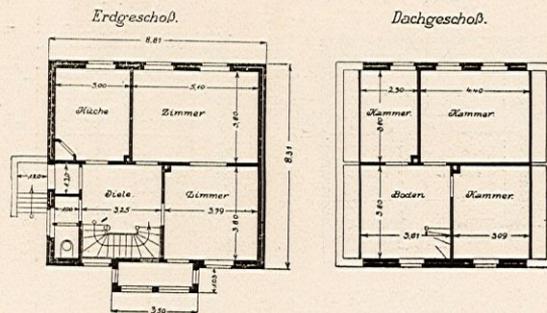
Einfamilienwohnhaus Friedrich-List-Straße

Bauausführung: C. Schüff, Harburg



Entwurf und Bauleitung: P. Ritterbusch

Bauausführung: C. Schütt, Harburg

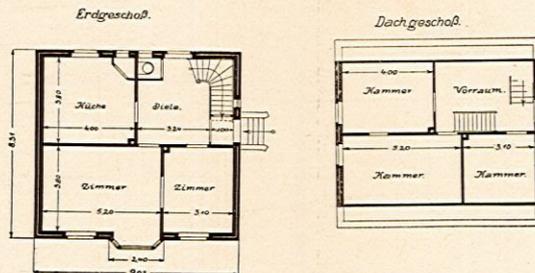


Einfamilienwohnhaus Friedrich-List-Straße 7



Entwurf und Bauleitung: P. Rilterbusch

Bauausführung: C. Schütt, Harburg



Friedrich-List-Strasse 11



Einfamilien-
wohnhaus
Friedrich-List-
Straße 2

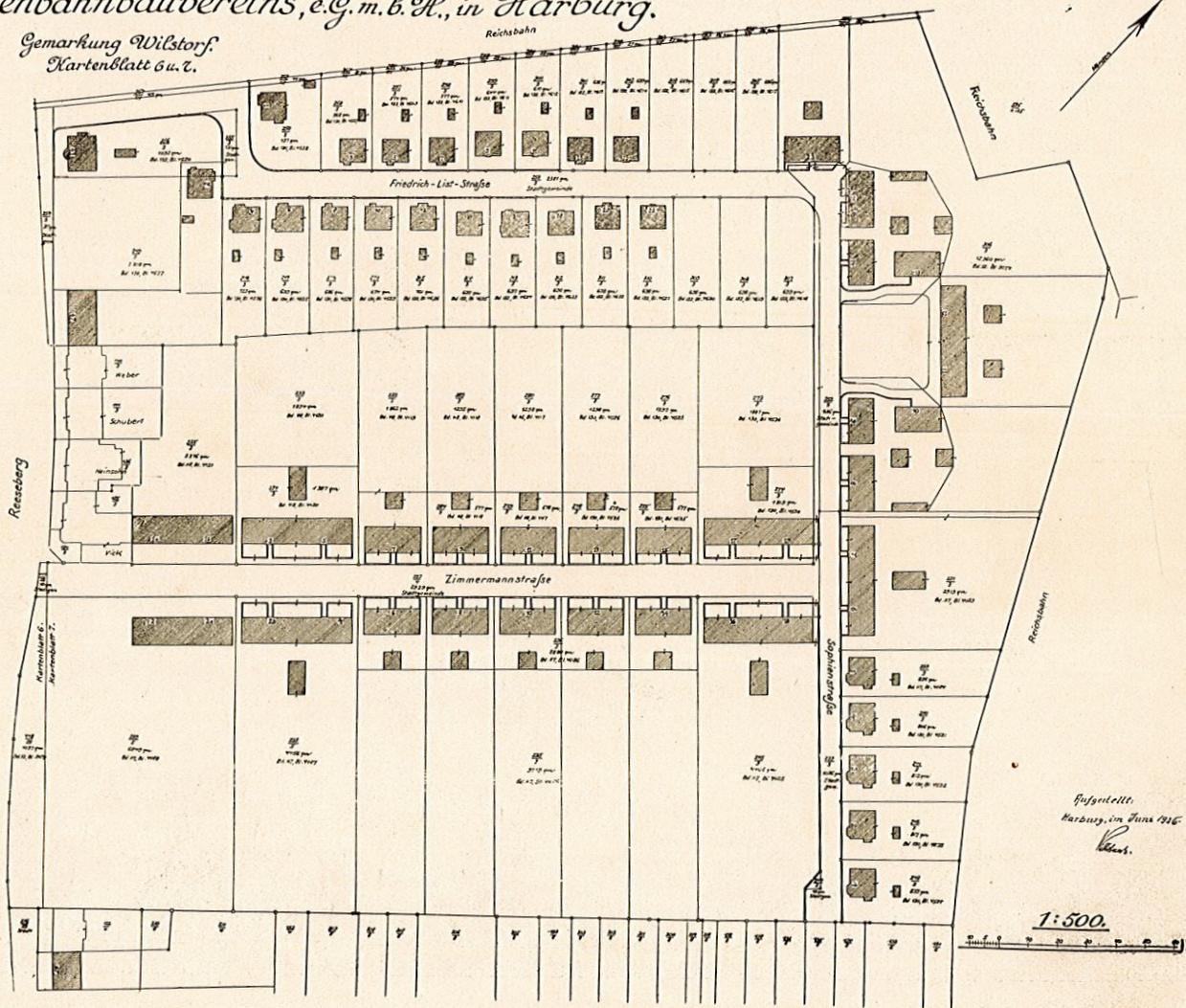
Entwurf und Bauleitung:
P. Rillerbusch

Bauausführung:
C. Schüll, Harburg

Grundbesitz des Eisenbahnbauvereins, e. G. m. b. H., in Harburg.

Gemarkung Wilstorf
Kartenblatt 6 u. 7.

Reichsbahn



Besitzverhältnisse
Harburg, im Juni 1916
Klein.

1:500