

DEUTSCHE BAUZEITUNG

59. JAHRGANG * No 1 * BERLIN, DEN 3. JANUAR 1925

HERAUSGEBER: PROFESSOR ERICH BLUNCK, ARCH.

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

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

Rückblick und Ausblick!



licken wir auf das Jahr 1924 zurück, so sind es hauptsächlich drei Momente, die von bestimmendem Einfluß auf unser gesamtes Wirtschaftsleben und damit auch auf die Bautätigkeit gewesen sind: die Auswirkung der gegen Ende 1923 einsetzenden Stabilisierung der Mark, der Kapitalmangel und die damit verbundene Kreditnot, und die, teils aus dem bewußten Willen unserer Gegner, teils aus unserer eigenen Wirtschaftslage sich ergebende, auf vielen Gebieten noch immer andauernde Abschließung Deutschlands vom Weltmarkt. Als weiteres Moment kommt das Dawes-Gutachten hinzu, das im verflossenen Jahre erst seinen Schatten vorauswarf, im Jahre 1925 aber in seiner vollen Schwere zur Wirkung kommen wird.

Für die Bautätigkeit im besonderen sind als weitere wichtige Momente zu verzeichnen: die Erhebung der Mietzinssteuer und die damit gewonnene Möglichkeit der Gewährung von Mietzinssteuer-Hypotheken für Neubauten, die fortschreitende, wenn auch zu langsame Annäherung der Mieten an den Friedenswert, die allmähliche Lockerung der Zwangswirtschaft im Wohnungswesen. Als ein allerdings teuer erkaufter Gewinn ist ferner die nun wohl allgemeine klare Erkenntnis zu buchen, daß man sich mit den „billigen“ Ersatzbauweisen auf falschem Wege befand, und die sich ebenfalls immer mehr bahnbrechende Einsicht, daß wir es uns bei unserer Wirtschaftslage auf die Dauer nicht leisten können, die baureifen Straßen liegen zu lassen, um draußen im Flachbau Wohnungen und Eigenhäuser für die unbemittelte Bevölkerung zu schaffen. —

Nach dem Zahlentaumel des Jahres 1923 hat uns die Stabilisierung der Mark erst wieder einen klaren Blick über unsere Wirtschaftslage gestattet, die riesigen Scheingewinne sind zumeist in Nichts zerflattert, haben sich in ungeheure Vermögensverluste verwandelt. Eine starke Verteuerung der Lebenshaltung setzte ein, die sich nach anfänglichen Sprüngen und Schwankungen auf ziemlich gleichbleibender Höhe hielt, die vom Statistischen Reichsamt, nach allerdings stark angezweifelteten Berechnungsmethoden und beeinflusst durch die niedrigen Mieten, zum 1,22 fachen des Friedenspreises festgestellt worden ist. In der Bautätigkeit liegt der Satz der Verteuerung jedenfalls höher. Nachdem in der letzten Zeit der Inflation Forderungen gestellt wurden, die bis zu einem Vielfachen des Friedenspreises anstiegen, da ja Niemand wußte, welchen Wert das Geld von heute, morgen haben würde, hat sich auch hier ein nahezu konstantes Maß herausgebildet, das heute i. M. mit dem 1,5 fachen des Friedenspreises, in den besetzten rheinischen Gebieten mit dem 1,7 fachen anzunehmen ist.

Diese hohen Baukosten haben zwar die noch immer vorhandenen begüterten Bauherren nicht vom Bauen zurückgeschreckt und so sehen wir auf dem Gebiete des Eigenausbaues fast überall im vergangenen Jahr eine besonders rege Tätigkeit, und wer unsere und andere Fachzeitschriften durchblättert, findet in ihnen auch Werke, die im Reichtum ihrer Anlage und Ausstattung nicht hinter üppigen Anlagen aus der Friedenszeit zurückstehen. Aber Reich, Staat und Gemeinden haben sich in ihrer Bautätigkeit weitgehende Zurückhaltung auferlegt, selbst angefangene Bauten wurden z. T. stillgelegt; auch die eine Zeitlang nach Beendigung des Krieges außerordentlich rege Bautätigkeit der Industrie, der Banken und sonstiger Großunternehmungen hat stark abgeflaut, wenn auch auf diesen Gebieten im vergangenen Jahre noch eine Reihe hochbedeutender Werke zu Ende geführt worden sind. Es sei hier z. B. nur hingewiesen auf die großen Kontorhaus-Bauten in Hamburg und Düsseldorf, auf die großen Messebauten, die in Leipzig, Köln, Frankfurt a. M., Berlin fertiggestellt bzw. neu eingeleitet worden sind, und, um auch die öffentliche Bautätigkeit nicht außer acht zu lassen, auf die großen Postbauten in München, Nürnberg, Leipzig usw.; auf die Vollendung der großen Bahnhofserweiterung in Frankfurt a. M., schließlich auch aus dem Gebiete des Bauingenieur-Wesens auf die Vollendung und Inbetriebnahme des großen Kraftwerkes am Walchensee, des Hafens in Königsberg, die Verlängerung der Nord-Süd-Untergrundbahn in Berlin, die energische Förderung der Bauarbeiten am Main-Donau- und Neckar-Kanal u. A.

Noch immer ist auch im verflossenen Jahre die Beschaffung neuer Wohnungen zur Ausfüllung der Lücken, die die Lahmlegung der Bautätigkeit im Kriege zunächst geschaffen und die der Mangel an Mitteln und eine zu spät als falsch erkannte Wohnungspolitik bisher nicht auszufüllen gestattet hat, die wichtigste Aufgabe der ganzen Bautätigkeit gewesen. Hier hat man zu neuen, Erfolg versprechenden Mitteln gegriffen, ohne jedoch bisher die letzten Konsequenzen zu ziehen. Die Verteuerung des Bauens, die zu späte und nicht ausreichende Bereitstellung von Mitteln, das Festhalten an Bestimmungen, die eine freie Entfaltung der privaten Bautätigkeit noch immer behindern, haben daher dazu geführt, daß die Tätigkeit im Wohnungsbau mehrfach hinter den Erwartungen, z. T. auch hinter derjenigen von 1923 zurückgeblieben ist, wenn auch in einzelnen Städten schöne Erfolge aufzuweisen sind. Wir müssen es uns versagen, hier auf diese Frage näher einzugehen, bringen aber an anderer Stelle in dieser und den folgenden Nummern kurze Berichte aus einer Anzahl deutscher Großstädte, in denen, teils durch leitende Persönlichkeiten der städtischen Verwaltung, teils durch im bauwirtschaftlichen Leben stehende Architekten, die Leistungen des Jahres 1924 auf diesem Gebiete und die Pläne und Aussichten für 1925 näher erläutert werden. Es sind darnach z. T. sehr umfangreiche Wohnungsbauprogramme für 1925 aufgestellt und in ihrer Durchführung finanziell gesichert. —

Wir haben schon kurz die Beziehungen Deutschlands zum Auslande gestreift. Haben auch verteuerte Produktion und besondere Maßnahmen des Auslandes die Absatzmöglichkeiten unserer Industrie im vergangenen Jahre vielfach beschränkt, so ist doch andererseits auch draußen die Erkenntnis gewachsen, daß ein Zusammengehen in vielen Fragen möglich und im eigenen Interesse nötig ist. Jedenfalls hat uns das vergangene Jahr in der Annäherung und in der Wiederanknüpfung zerrissener Beziehungen immerhin ein kleines Stück vorwärtsgebracht, das gilt auch auf dem Gebiete der Technik und des Bauwesens. Der Städtebau-Kongreß in Amsterdam, der Welt-Kraft-Kongreß in London, Gemeinschaftsreisen deutscher Fachgenossen nach England zum Studium der Fortschritte und Pläne auf dem Gebiete des Straßenbaues, vor allem im Hinblick auf den

Kraftwagen-Verkehr, die Eisenbahntechnische-Tagung in Berlin u. a. sind Etappen auf diesem Wege. Erfreulicherweise mehrten sich auch wieder die Aufträge an deutsche Großbauunternehmen aus dem Auslande, und der deutsche Architekt und Ingenieur haben hier und da auch wieder als Städtebauer oder bei anderen Aufgaben dort ein lohnendes Feld für ihre Tätigkeit gefunden. —

Ganz besonders schwer hat unser Baugewerbe und haben die im freien Berufsleben stehenden Architekten und Ingenieure unter dem Darniederliegen der Bautätigkeit und den Zwangsmaßnahmen gelitten, denen diese und der Wohnungsbau im besonderen unterworfen worden ist und unter denen dieser z. T. noch steht. Die unzureichende Bautätigkeit und die heutige Richtung unserer Lohnpolitik haben bereits zu einem starken Abwandern von gelernten Bauarbeitern in andere lohnendere Betriebe geführt und haben zugleich die Heranbildung eines ausreichenden tüchtigen Nachwuchses verhindert, so daß es im vergangenen Jahre stellenweise schon an den nötigen Kräften gefehlt hat, um selbst die eingeschränkten Bauprogramme voll durchzuführen. So ist die Frage des bauhandwerklichen Nachwuchses zu einer brennenden geworden, die im kommenden Jahre unsere vollste Aufmerksamkeit verdient. Unter den im freien Berufsleben stehenden Architekten und Ingenieuren hat auch im vergangenen Jahre neben einer kleineren Zahl immer noch gut beschäftigter, eine große Zahl solcher gestanden, die nur mühsam ihr Leben gefristet, oder sich notgedrungen z. T. auch anderen Berufen zugewendet haben. Für den jungen Nachwuchs aus den technischen Hochschulen und den Baugewerkschulen, der seine Vorbildung abgeschlossen hatte, fehlte vielfach das Feld zu praktischer Betätigung. Hier muß und kann bis zu gewissem Grade Wandel geschaffen werden, wenn aus der Not geborene Einrichtungen die auf eine Art Verstaatlichung bzw. Verstädtlichung auch privater Bauaufgaben, vor allem des Wohnungsbaues, hinauslaufen, wieder abgebaut, wenn die Mittel, die jetzt für den Wohnungsbau flüssig gemacht werden, nicht, wie es vielfach geschieht, einseitig und vorwiegend an unter städtischer Aufsicht stehende oder gemeinnützige Baugesellschaften, die diesen Namen nicht immer mit Recht führen, vergeben, sondern auch dem Unternehmertum und dem privaten Bauherrn in stärkerem Maße zugänglich gemacht werden. Einige Städte, namentlich in Süddeutschland, sind hier schon mit gutem Beispiele vorangegangen. Eine weitgehende Förderung der privaten Bautätigkeit wird daher zu den vornehmsten Aufgaben des Jahres 1925 gehören. —

Durch diese unzureichende Beschäftigung konnten sich auch die im freien Berufsleben stehenden Architekten und Ingenieure einer wichtigen Errungenschaft, die ihnen das Jahr 1923 noch kurz vor Toresschluß gebracht hat, leider nur in beschränktem Maße erfreuen, nämlich der Wiederumstellung ihrer Gebührenordnung, die der sprunghaften Entwertung in der Inflationszeit nicht hatte folgen können, auf Goldbasis und der nach jahrzehntelangem Streben endlich erreichten Anerkennung derselben als „übliche Vergütung“ wenigstens durch die vom Reichsfinanzministerium vertretenen Bauverwaltungen. Zwar bedeutet das bisher Erreichte noch keinen vollen Erfolg und die als Kompromiß entstandene Fassung der Gebührenordnung entspricht noch keineswegs allen berechtigten Ansprüchen der freien Berufe, immerhin ist aber eine bedeutungsvolle Grundlage geschaffen, auf der sich im Jahre 1925 weiterbauen läßt.

Hat das Jahr 1924 mit Bezug auf den Umfang der Bautätigkeit auch die Hoffnungen nur z. T. erfüllt, so ist es doch reich gewesen an Plänen, für die gute Lösungen auf dem Wege des Wettbewerbes gesucht wurden. An diesen, teils internationalen, teils deutschen Wettbewerben ist die Beteiligung unter den obwaltenden Verhältnissen vielfach eine sehr große gewesen. Den Höhepunkt, jedenfalls unter den deutschen Wettbewerben, dürfte dabei, abgesehen von dem Fassaden-Wettbewerb der D. A. Z. mit über 500 Entwürfen, der Ideen-Wettbewerb um die Umgestaltung des Münsterplatzes in Ulm mit 450 eingereichten Entwürfen erreicht haben, wobei der Reiz dieser rein idealen Aufgabe neben der unfreiwilligen Muße so vieler tüchtiger Kräfte noch in besonderem Maße mitgesprochen haben dürfte. Leider lassen die Sorgfalt der Vorbereitung, die Höhe der Preise, die Behandlung der Bewerber auch jetzt noch öfter die nötige Rücksicht vermissen, während gerade in der heutigen Zeit die ausschreibenden Stellen sich dessen bewußt sein müßten, daß selbst im günstigsten Falle die ausgesetzten Preise nicht entfernt ein Äquivalent sein können, einerseits für den eigenen Gewinn, andererseits für den ungeheuren Aufwand an Kraft, baukünstlerischem Können und technischem Wissen, den solche Aufgaben oft erfordern, so daß den Bewerbern wenigstens weitestgehende Erleichterungen gewährt und Rücksichten entgegengebracht werden müßten. Nach dieser Richtung müßten auch die Preisrichter ganz besonders ihren Einfluß geltend machen. Wir möchten hoffen, daß diese Erkenntnis sich im Jahre 1925 noch stärker als bisher durchringen möge, daß andererseits Staat, Gemeinden und Private auch 1925 durch Ausschreibung interessanter Wettbewerbe, die notleidenden freien Berufe weiter unterstützen, und wenn diese zur Verwirklichung kommen, dann auch einen Preisträger zur weiteren Bearbeitung der Aufgabe heranziehen möchten.

Unser Rückblick auf das Jahr 1924 würde unvollständig sein, wollten wir nicht auch der technischen Leistungen und baukünstlerischen Strömungen des vergangenen Jahres in Deutschland mit einigen Worten gedenken. Die Zeit eines Jahres ist allerdings für die Gebiete des Bauingenieurwesens und der Architektur zu kurz, um daraus ein bestimmtes Fazit ziehen zu wollen, denn weder pflegen auf diesen Gebieten mit einem Schlage grundlegende Fortschritte und epochemachende Erfindungen, wie wir sie auf dem Gebiete des Maschinenbaus und der Elektrotechnik wieder erlebt haben, an die Öffentlichkeit zu treten, noch vollzieht sich eine sprunghafte Wandlung in baukünstlerischen Anschauungen. Wir können daher nur verzeichnen, daß das Jahr 1924 auch nach dieser Richtung kein unfruchtbares, daß es vielmehr ein Jahr zielbewußter, intensiver Arbeit und stetigen Fortschrittes gewesen ist, daß bestimmte Strömungen in baukünstlerischer Beziehung sich schärfer ausgeprägt haben, daß von einzelnen kühnen Neuerern geprägte und mit mehr oder weniger Glück in die Tat umgesetzte Schlagworte, wie z. B. das „Farbe in die Architektur!“ breitere Kreise erfaßt und auch zu einer festeren Anschauung entwickelt haben, daß aus dem Streben nach neuen Ausdrucksformen für unsere modernen Bauaufgaben — ganz abgesehen von denen, die in der bewußten Abkehr vom Alten und der grundsätzlichen Verneinung jeder Überlieferung Neues um jeden Preis zu schaffen suchen — sich bereits erfreuliche Ansätze zu einer Fortentwicklung herausgebildet haben. Auch unser Hochschulunterricht ist neueren Bestrebungen gefolgt, einerseits in der immer schärferen Betonung der Einheit von Technik und Wirtschaft, andererseits in der Erkenntnis, daß das Wichtigste in der Erziehung zum Baukünstler nicht in der wissenschaftlichen Beherrschung der überlieferten Stilformen besteht, sondern in der Fähigkeit, einen Bagedanken baukünstlerisch zu gestalten. Dem Vernehmen nach haben sich Absichten, den Architektur-Unterricht nach dieser Richtung an den preußischen Hochschulen umzustellen, bereits zu festeren Plänen verdichtet. Wir erhoffen Weiteres vom Jahre 1925.

Wir können unsere Betrachtungen nicht schließen, ohne uns zum Schluß an unsere Leser zu wenden, vor die wir zu Beginn des Jahres 1924 mit einem bestimmten Programm getreten sind, das wir seitdem noch weiter ausgebaut haben. Wie weit es uns, mit Hilfe unserer Mitarbeiter, denen wir an dieser Stelle unseren Dank aussprechen, gelungen ist, unsere Absichten in die Tat umzusetzen, müssen wir ihrem Urteil überlassen. Wir wollen bei dem Erreichten aber auch nicht stehenbleiben und hoffen, daß eine kräftige Entwicklung der Bautätigkeit im Jahre 1925 und die Mitarbeit breiter Kreise uns dabei in reichem Maße unterstützen! —

Fritz Eiselen.

Die Innenarchitektur auf den Dampfern des Norddeutschen Lloyd.

Architekt: Professor P. L. Troost in München.

Von Dr. Franz Arens, München. (Hierzu eine Bildbeilage und die Abbildung S. 7.)



In zweifacher Richtung läßt sich die Bedeutung kennzeichnen, die dem innenarchitektonischen Schaffen des Architekten Professor P. L. Troost innerhalb der neueren deutschen Kunstentwicklung zukommt.

Erstens einmal hat dieser Münchener Architekt durch die ebenso zweck- und sinnvolle als ästhetisch selbständige Gestaltung seiner Innenräume den Weg gewiesen, auf dem es möglich war, die bald zu geistloser Addition von Maurer- und Möbelfabrikantenarbeit verkümmerte, bald zum Spielplatz eigensüchtiger Dilettantismen mißbrauchte Innenarchitektur wieder in ihre unveräußerlichen Rechte einzusetzen.

Zum zweiten hat er aber auch durch die ihm eigentümliche Formgebung in einer Zeit, da man gar zu gern unserer gesamten abendländischen Zivilisation den Totenschein ausstellen möchte, den tröstlichen Beweis geliefert, daß auch heute noch ein schöpferisches Weiterbauen auf den sogenannten „historischen“ Stilen — also eine recht eigentliche „neue Renaissance“, eine Wiedergeburt unverlierbarer Schönheitswerte aus dem Geiste der eigenen Zeit — durchaus möglich, eine schroffe, absichtliche Losreißung der Gegenwart von der großen Vergangenheit der europäischen Kunst daher keineswegs vonnöten ist.

Kaum irgendwo hätte Troost bessere Gelegenheit gefunden, diese zweifache Grundlage seines Schaffens augenfällig zu bewähren, als in seinen Arbeiten für den Norddeutschen Lloyd, auf dessen Per-

sonendampfern die Schiffs-Innenräume nun schon seit mehr als einem Jahrzehnt in allen Teilen, wo Anlaß zu raumkünstlerischer Gestaltung vorlag, durchweg nach seinen Entwürfen ausgeführt worden sind. Bot doch gerade dieser eigenartige Aufgabenkreis, dessen Erschließung für die edlere Raumkunst dem Norddeutschen Lloyd und seinem künstlerischen Berater schon an sich wärmste Anerkennung aller um die Hebung unserer Geschmackskultur bemühten Kreise sichert, besonders vielseitige Gelegenheit, höchst realen Zweckerfordernissen und zugleich einer vortrefflichen Disposition für den Genuß reiner Schönheit Genüge zu leisten (denn kaum irgendwo auf der Welt wird der Durchschnittsmensch wohl so sehr zu dankbarer Versenkung in die ästhetischen Eindrücke der nächsten Umwelt angeregt als während der langen, sorglosen Mußstunden einer größeren Seereise). Auch wird hier Gelegenheit gegeben, den Nachweis zu führen, daß ein Anknüpfen an die gute Überlieferung, sofern es wie bei Troost ein schöpferisches ist, sich bei der Gestaltung der neuartigen und „modernen“ Umwelt eines Ozeandampfers aufs allerbeste bewährt und daß von einem Gegensatz dieser Troost'schen Formgebung zum „Geiste unserer Zeit“ also gar keine Rede sein kann.

Das Bauprogramm des Lloyd, dessen durch die Kriegsjahre arg gehemmte Durchführung nach dem schlimmen Aderlaß der ersten Nachkriegszeit (damals kamen auch die beiden größten der von Troost bereits ausgearbeiteten Schiffe — der erste „Columbus“ und die erste „München“ — in englischen Besitz) wieder neuerlich in Schwung gekommen ist, gab dem



Abb. 1. Dampfer „Columbus“. Halle, Blick gegen eine Langseite.
Die Innenarchitektur auf den Dampfern des Norddeutschen Lloyd.

Münchener Architekten viererlei technische Voraussetzungen hinsichtlich der Größenordnungen an die

Stils, der im alten „Columbus“ schon eines der größten deutschen Handelsschiffe darstellte, während der neue



Abb. 2. Dampfer „Sierra Ventana“. Gesellschafts-Salon I. Klasse.



Abb. 3. Dampfer „Sierra Ventana“. Rauch-Salon I. Klasse.

Hand: 1. die relativ kleinen Schiffskörper der sogenannten „Weser“-Klasse; 2. die stattlichen Südamerika-Dampfer der sogenannten „Sierra“-Klasse; 3. die großen Schiffe mit deutschen Städtenamen wie die „München“, die „Stuttgart“ und die künftige „Berlin“ und endlich 4. den Riesendampfer größten

Dampfer gleichen Namens zur Zeit ja überhaupt das größte deutsche Schiff ist.

Dieser Unterschiedlichkeit der schiffsbautechnischen Gegebenheiten tragen Troosts Raumschöpfungen in verständnisvollster Weise Rechnung. Er weiß sich den bescheidenen Dimensionen der „Weser“-



Abb. 4. Dampfer „Columbus“. Blick in die Bibliothek und Verbindungsgang.



Abb. 5. Dampfer „Columbus“. Speisesaal I. Klasse.
Die Innenarchitektur auf den Dampfern des Norddeutschen Lloyd.

Klasse, bei der naturgemäß bürgerlich-intime Raumstimmungen überwiegen, ebenso gut anzupassen, wie den Riesenausmaßen des „Columbus“, die ja freilich der Entfaltung seiner künstlerischen Phantasie freieren Spielraum gaben.

Recht interessante Einblicke in die innige Verflechtung technischer und ästhetischer Gesichtspunkte, die bei dem schon in den ersten Anfängen jedes neuen Schiffsbauprojektes einsetzenden Zusammenarbeiten zwischen dem Architekten auf der einen, der technischen Abteilung des Lloyd und den ausführenden Werften auf der anderen Seite zustande kommt, gewährt eine vergleichende Betrachtung der Art und Weise, wie bei den drei größeren Typen die Größenbemessung und Belichtung der Gesellschaftsräume und der Speisesäle erster Klasse durchgeführt worden ist.

Ein besonderes Problem, an dessen Lösung der Münchner Architekt in erster Linie die Sicherheit seiner Komposition vielfältig bewährt hat, ist das der Speisesäle. Diese Räume, welche naturgemäß die größte Anzahl von Menschen gleichzeitig aufnehmen bestimmt sind (in den Gesellschaftssälen kann sich die gleiche Anzahl auf drei bis vier Räume verteilen), monumental und luftig zu gestalten, erschien vom ästhetischen wie vom praktisch-hygienischen Standpunkte aus gleichmäßig geboten. So entschloß sich der Architekt, die schon mit Rücksicht auf die Wirtschaftsführung wesentlich tiefer gewählte Lage dieser Räume, angesichts derer die Gefahr einer die Festigkeit beeinträchtigenden Höhe nicht in Frage kam, auch schon bei kleineren Schiffen zu einer, zwei volle Deckhöhen einnehmenden Höhe der Säle auszunutzen. Allerdings stellten sich doch auch hier wieder Konstruktionserwägungen anderer Art ein: es mußte vermieden werden, daß nun etwa der gesamte Schiffkörper seiner vollen Breite nach durch die Höherstreckung zweier Decks hindurch völlig ausgehöhlt, in seinem konstruktiven Gefüge aufgelockert würde. Hier war dem nun eine Vermittelung zwischen Technik und Ästhetik vomöten, die aber zu einem sehr befriedigenden Ergebnis geführt hat: Troost legte die Speisesäle basilikal an und ließ zwei niedrige „Seitenschiffe“ von normaler Deckhöhe und mit Außenlichtzutritt einem monumentalen Mittelraum das Geleit geben, der sein Licht von großen Kronleuchtern empfängt, aber, durch Aufschließung der Seitenwände gegen den vorbeilaufenden Gang des oberen Decks hin, trotzdem eine sehr reizvolle Fenstergliederung erhält, wobei sich noch als besonderer Gewinn die Möglichkeit eines überraschenden Einblicks aus diesen Gängen in den festlich beleuchteten Saal hinab ergibt. (Vgl. den Speisesaal I. Kl. des „Columbus“ Abb. 5 auf S. 5 und der „München“ Abb. 6 auf S. 7.)

Für die Gesellschaftsräume zeigt sich im Ganzen folgendes Bild: Bei der „Sierra“-Klasse war eine engere Zusammendrängung des Schiffkörpers noch unabweisbar. Hier war also ein Durchgreifen dieser Räume durch mehrere Decks ebenso unzweckmäßig wie die Anbringung von Oberlichtern: aber, wie Troost auch in diesen Falle durch teilweise Erhöhung der Räume nicht nur für Atem und Blick die gewünschte Freiheit zu gewinnen, sondern auch einen reizvollen Gegensatz zwischen dem erhöhten Mittelteil und den in normaler Deckhöhe belassenen seitlichen Nischen zu erreichen weiß, so bringt er auch noch durch die hohen Seitenlichter und die Anpassung der Umrißlinien an „Sprung“ und „Bucht“ der Gesamtschiffsform jene besondere Art von Behaglichkeit zustande, wie sie eben nur zwischen Schiffsplanken erzielbar ist. (Vgl. die Räume der „Sierra Ventana“ Abb. 2 und 3 auf S. 4.)

Bei den größeren Dampfer-Typen tritt das ausgesprochen Schiffsmäßige der Belichtung und Umrißform zweifellos weniger in den Vordergrund; aber angesichts der geradezu idealen Möglichkeiten, welche hier die Konstruktion der raumschöpferischen Phan-

tasie eröffnete, war der Architekt durchaus im Recht, wenn er ohne Rücksicht auf gewisse ehrwürdigstimmungskräftige Traditionen des „Kajüten“baus eben einfach, wo ihm nur die Technik solche bisher unerhörte Möglichkeiten an die Hand gab, hohe, luftige, vollbeleuchtete Räume von regelmäßigem Umriß zu schaffen bestrebt war. Das spezifisch Schiffsmäßige findet ja auf den großen Schiffen deshalb immer noch seinen kennzeichnenden Ausdruck in der Wahl der Baustoffe: vor allem in der völligen Ausschaltung alles Steinmaterials und der Bevorzugung des Schleiflacks in allen Fällen, wo trotzdem eine glatte, ungemaserte Grundierung ästhetisch und sachlich erwünscht war.

Bei diesen größeren Schiffstypen lag nun in der Tat die Möglichkeit vor, die Gesellschaftsräume so anzuordnen, daß ihnen das volle Tageslicht, sowohl von oben — durch Oberlichter — als von der Seite — durch architektonisch voll ausgebildete Saalfenster — zuströmen konnte. Dem Bestreben, die Gesellschaftsräume hoch und luftig zu gestalten, stellte sich bei der Städte-Klasse insofern noch ein Hindernis entgegen, als die verhältnismäßig schmalere Basis dieser Schiffe mit Rücksicht auf die Stabilität noch nicht die Durchführung der Räume durch zwei volle Deckhöhen zuließ. An dem Gesellschaftssalon der „München“ (Abb. 13 in Nr. 3) kann man aber beobachten, wie der Raum in seiner Höhenwirkung gesteigert wurde durch die senkrechte Aufteilung der Wandflächen, das Absehen von jedem gesimsartigen Abschluß beim Übergang der Wand zur Decke und durch die architektonische Ausbildung der Fenster, die an sich nur eine Deckshöhe haben, durch reizvolle ornamentierte Rundbogen aber ein schlankes, der Raumhöhe entsprechendes Verhältnis bekommen.

Beim „Columbus“-Typ endlich schwindet auch diese Hemmung: hier finden sich auch auf den obersten Decks Räume, die nicht nur der Breite nach die volle Erstreckung eines Decks füllen, sondern auch der Höhe nach zwei Decks übergreifen und aus mehr als deckhohen Fenstern von beiden Seiten strahlendes Tageslicht empfangen. Hier bot sich aber auch Gelegenheit zu voller rhythmischer Durchkomposition der gesamten Raumflucht. (Vgl. die Halle Abb. 1, S. 3 und die Bibliothek Abb. 4, S. 5 auf Dampfer „Columbus“, ferner Bildbeilage der Nr. 3.)

Diese Entwicklung einer größeren Raumreihe nach rhythmischen Gesichtspunkten ist nun freilich auch in ganz besonderem Maße eine Domäne des Münchner Architekten.

Daß ein berufener Raumbildner wie Troost in jedem Einzelraum die raumabschließenden und raumöffnenden Teile, die unverrückbaren und die beweglichen Komponenten (also die „Möbel“, deren Entwurf der Unkundige so leicht für die einzige Aufgabe des Innenarchitekten zu halten geneigt ist) zu einander in ein harmonisches Verhältnis zu setzen, auch durch wohlwogene Zusammenstimmung der Farben — bei sachgemäßer Ausnutzung der natürlichen und künstlichen Lichtquellen — starke kompositorische Wirkungen zu erzielen imstande ist, bedürfte ja am Ende keiner besonderen Betonung. Aber die Art, in der Troost diese Einzelharmonien zu einer geschlossenen, rhythmischen Folge zusammenfügt, verdient doch kurz durch Beispiel belegt zu werden. — (Schluß folgt.)

Wettbewerbe.

Wettbewerb Ulmer Münsterplatz. Insgesamt sind 451 Entwürfe eingelaufen. Das Preisgericht wird Anfang Januar tagen und die eingelaufenen Arbeiten werden ungefähr bis Ende Januar für die allgemeine Besichtigung in Ulm in noch zu bestimmenden Räumen ausgestellt werden. Daß diese Ausstellung von 451 Bearbeitungen dieser baukünstlerisch erstklassigen deutschen Frage für die Wiederbelebung deutscher Baukunst nach dem Kriege eine ganz besondere Bedeutung hat, braucht kaum besonders betont zu werden. Sie gibt zweifellos, wie selten zuvor, einen vortrefflichen Überblick über das derzeitige Können der deutschen Architektenschaft. — K. — Nach Mitteilung des Ulmer Städt. Hochbauamtes findet die Tagung des Preisgerichtes ab 5., die Ausstellung vom 11. bis 18. Jan. statt. —

* BAUWIRTSCHAFTS- UND * * BAURECHTSFRAGEN *

Wohnungsbau in deutschen Großstädten 1924, Pläne für 1925.



achstehend geben wir eine Reihe von Berichten wieder, die sich vorwiegend mit dem Wohnungsbau im Jahre 1924 und mit den Absichten für 1925 befassen. Wir bringen sie in der Reihenfolge ihres Eingangs in dieser und den nächsten Nummern zum Abdruck:

Hamburg.

In Hamburg konnten aus den gesetzlich hierfür verfügbaren zwei Fünftel Anteilen der Grundsteuer während 15 Monaten, d. h. vom 1. Januar 1924 bis 31. März 1925

zwar nach folgenden Richtlinien: Als Grundmiete wird der für die alten Wohnungen geltende Prozentsatz der Friedensmiete angenommen, unter Hinzurechnung der Verzinsung der vom Bauherrn selbst aufgewendeten Mittel. Bei dieser Regelung betragen die Mieten in den Neubauvorlagen etwa 80—85 v. H. der Vorkriegsmieten.

Für das Jahr 1925 ist in Aussicht genommen, die doppelte Anzahl, also etwa 4000 neue Wohnungen, mit Hilfe staatlicher Zuschüsse zu erbauen. Um die hierfür erforderlichen Geldmittel aufzubringen, ist eine Erhöhung der Grundsteuer um 9 v. H. notwendig. Die hierauf bezüg-



Abb. 6. Dampfer „München“. Speisesaal I. Klasse.
Die Innenarchitektur auf den Dampfern des Norddeutschen Lloyd.

rund 15 Millionen M. für Bauzwecke bereitgestellt werden. Aus diesen Mitteln sind rund 1970 Wohnungen bezuschußt worden. Diese Zahl setzt sich je zur Hälfte zusammen aus gemeindlichen Vorlagen und Wohnungen, die von Privatunternehmern erbaut werden. Die ersteren werden bis auf vereinzelte Ausnahmen mit 85 v. H. der Gesamtbaukosten beliehen, während von den letzteren nur die Hälfte in solcher Höhe und die übrigen nur mit 65 v. H. beliehen werden.

Die Vermietung der Wohnungen erfolgt durch Vermittlung des Wohnungsamtes, soweit nicht bei den geringer beliehenen Bauten den Unternehmern das Recht zusteht, sich die Mieter unter den Wohnungsberechtigten selbst auszuwählen und sich von diesen auch noch einen Teil der fehlenden Baukosten hinzu zahlen zu lassen.

Außerdem wurden für etwa 85 größere Wohnungen sogenannte verzinsliche Abzahlungshypotheken gegeben. Hiermit sind diese Wohnungen vollständig in vorkriegsmäßiger Art ausgestattet. Vorläufig beträgt die Verzinsung 10 v. H., während die übrigen Beihilfedarlehen bisher zinslos und ohne Tilgungszwang gegeben wurden. Die Hamburger Beleihungskasse behält sich aber vertraglich vor, jederzeit, wenn die wieder geordneten Verhältnisse dies erlauben, Verzinsung und Tilgung zu verlangen.

Die Miethöhe für die mit 85 bzw. 65 v. H. beliehenen Wohnungen setzt die Hamburger Beleihungskasse fest, und

liche Änderung des Steuergesetzes ist aber von der Bürgerschaft noch nicht genehmigt, und es muß daher zurzeit noch dahingestellt bleiben, ob dieses gewiß sehr erstrebenswerte Ziel erreichbar sein wird.

Die Bedingungen, unter denen die Beihilfen zugebilligt werden, sollen dieselben bleiben. Sobald sich die Miethöhen der Altwohnungen denen der Neubauvorlagen angleichen, wird das staatliche Darlehen verzinst und getilgt werden müssen. — Mit der Durchführung dieses Programms von 4000 Wohnungen würde aber andererseits die Höchstgrenze des Möglichen erreicht sein. Denn zu einer noch größeren Bautätigkeit würden sich nicht die genügenden Facharbeiter zusammenbringen lassen, weil es unter den Bauleuten leider noch immer sehr fühlbar an dem notwendigen Nachwuchs fehlt. Alle für den Fortgang des Wohnungsbaues interessierten Mitbürger sollten daher in erster Linie mit bestrebt sein, für Heranziehung tüchtiger junger Lehrlinge Sorge zu tagen. —

Julius Faulwasser, Architekt B. D. A.

Leipzig.

In Leipzig ist die Stadtverwaltung allen voran mit der größten Initiative vorgegangen. Für das Krankenhaus St. Jakob wurde ein großes Zentralkesselhaus errichtet und damit eine schon vor dem Krieg geplante, sehnlichst erwartete Erneuerung in der Beheizung dieser großen

Krankenhausanlage durchgeführt. Eine Umgestaltung erfuhr auch die Heizanlage des Schlachthofes, der durch eine große, vierstöckige Fleischgroßhandels Halle mit ausgedehnten Kühlanlagen erweitert wurde. Für das Kinderkrankenhaus wurde ein neues Kochküchengebäude und eine Kinder-Milchanstalt errichtet. Die in den Anfängen steckengebliebene Großmarkthalle erfährt eine imposante Erweiterung. Für die der städtischen Sparkasse angegliederte Stadtbank sind neue prächtige Räume geschaffen, wie auch in allen anderen städt. Betrieben durch An- und Umbauten versucht wurde, dem immer empfindlicher werdenden Raummangel abzuhelfen. Für den Zoologischen Garten befinden sich das Dickhäuterhaus und ein Saalbau im Entstehen, für die Oberrealschule eine Erweiterung nebst Turnhallen-Neubau.

Insbesondere auf dem Gebiete des Wohnungswesens steht Leipzig mit seinem Wohnungsbauprogramm an der Spitze der sächs. Städte. Es hat im ganzen 120 Hochhäuser mit 936 Wohnungen und 223 Einfamilienhäuser, verteilt auf 4 Bauabschnitte, im Bau. Die Mittel für den 1. Bauabschnitt (236 Wohnungen im mehrstöck. Miethause und 20 Siedlungshäuser für Kriegsbeschädigte) hat die Stadt aus der städt. Wohnungsbauabgabe erhalten, deren Erhebung die Stadt sich genehmigen ließ, noch bevor das Gesetz über die auf Grund der 3. Steuernotverordnung zu erhebende Mietzinssteuer vorlag; für die drei übrigen Bauabschnitte fließen die Mittel aus dieser Mietzinssteuer, d. h. aus dieser Steuer werden 85 v. H. der auf 9 Mill. geschätzten Baukosten entnommen, während das städt. Stammvermögen die übrigen 15 v. H. trägt. Den Grund und Boden stellt die Stadt außerdem zur Verfügung. Ferner hat die Stadt für 50 Beamtenwohnungen als Arbeitgeberbeitrag je 5000 M. für eine Wohnung, zusammen 1/4 Mill. M. aus ihrem Stammvermögen bereitgestellt.

Die private Bautätigkeit auf dem Gebiete des Wohnungswesens wurde durch Gewährung von Zuschüssen unterstützt. Die Unterstützung geschieht in Form eines Bauhilfedarlehens, das für Wohnungen bis zu 100 qm Wohnfläche unter folgenden Bedingungen gewährt wird:

Der Stadtgemeinde wird für das Bauhilfedarlehen eine erststellige Hypothek und zum Schutze gegen Spekulation an dem Grundstück ein Kaufrecht eingetragen. Die Wohnungen dürfen nur mit Genehmigung des Wohnungsnachweises vermietet werden und es muß das außer der Bauhilfe erforderliche Kapital vom Bauherrn als zur Verfügung stehend nachgewiesen werden (d. h. wenigstens 20 v. H. der reinen Vorkriegsbaukosten).

Bauhilfedarlehen wurden bis zu 140 v. H. der Vorkriegsbaukosten (ausschließlich Bauplatzkosten) gewährt gegen 2 v. H. Tilgung.

In dieser Weise wurden von Baugenossenschaften und privaten Bauherren 278 Wohnungen für die die Stadt 2,3 Mill. M. aufrachte, gebaut. Ohne öffentl. Beihilfe wurden 144 Wohnungen in Neubauten und weitere 200 Wohnungen als Einbauten in vorhandene Gebäude erstellt. Die Gesamtzahl der im verflossenen Jahre errichteten Wohnungen beträgt 1830. Rechnet man noch die durch Zivileinquartierung gewonnenen 168 Wohngelegenheiten hinzu, so sind in Leipzig rund 2000 Wohngelegenheiten geschaffen worden, bzw. im Entstehen begriffen und in den nächsten Monaten bezugsfertig.

Die private Bautätigkeit erstreckte sich im wesentlichen noch weiter auf die Errichtung von Kontor- und Fabrikbauten und Lagergebäuden, rd. 40 an der Zahl, die sich über das ganze Stadtgebiet verteilen. Besonders erwähnenswert ist das große Meßhaus „Union“ in der Altstadt, das, nachdem die Bauarbeiten im vorigen Jahre lange Zeit wegen Mangels an Mitteln eingestellt waren, in diesem Jahre zu einem glücklichen Ende geführt wurde. Ferner das Verwaltungs- und Lagergebäude der Teppichfabrikzentrale A.-G., die Fabrikgebäude der Firmen Rudolf Sack und Louis Schopper. — Dr.-Ing. Bühring.

Nürnberg.

Gegen 1100 neuerbaute Wohnungen (größtenteils Kleinwohnungen, darunter verhältnismäßig wenige in Flachbauten), mit dieser Zahl blieb das Baujahr 1924 zwar weit hinter dem wirklichen Bedarf zurück, an sich bedeutet sie aber doch einen beachtlichen Schritt vorwärts, der zum großen Teil der kräftigen finanziellen Unterstützung aus öffentlicher Hand zu danken war! In Form gering verzinslicher Hypothekendarlehen gewährte gemeindliche Zuschüsse deckten bei mehr als 400 Wohnungen unter Zuhilfenahme von Staatsdarlehen, bei über 200 Wohnungen ohne solche bis zu 90 v. H. der Baukosten. An der genannten Gesamtzahl waren das Reich und einige Reichsstellen, sowie verschiedene industrielle Unternehmungen, außerdem in geringem Umfang Private mit rund 200 Eigen-

ausführungen beteiligt. 150 Wohnungen bestritt die Stadt im Selbstbau ganz aus eigenen Mitteln.

Für das kommende Jahr hat das städt. Hochbauamt ein rein städt. Programm von 300 Wohnungen aufgestellt. In den geplanten Mehrgeschoßhäusern sind je Stockwerk 3 Wohnungen bescheidensten Ausmaßes mit einwandfreier Querlüftung derart angeordnet, daß später ohne Schwierigkeit eine Umwandlung zu je 2 Vierzimmerwohnungen möglich wird. Auf diese Weise soll erreicht werden, daß man mit den verfügbaren Geldern zunächst eine möglichst große Zahl von Wohnungen gewinnt, in späterer Zeit aber, wenn wieder normalere Ansprüche befriedigt werden können, die Stadt nicht an wenig begehrte Wohnungstypen gebunden bleibt. Ob die Bauten vom städt. Amt bearbeitet und ausgeführt oder, wie es schon im abgelaufenen Jahr z. T. der Fall war, an Privatarchitekten übertragen werden, steht noch dahin. Vor allem aber ist noch ungewiß, in welchem Umfang die Stadt überhaupt die Mittel aufzubringen in der Lage sein wird.

Von ihrer größeren oder geringeren Finanzkraft hängt es auch mit ab, wie sich die übrige Wohnbautätigkeit i. J. 1925 entwickeln kann. An Baulust fehlt es nicht. Schon liegen für rd. 700 Wohnungen Anträge auf öffentliche Zuschüsse vor. Der Staat ist aber leider mit seinen Darlehensentschlüssen noch im Rückstand; es wäre sehr zu bedauern, wenn auch die nächstjährige Bautätigkeit erst so spät einsetzen könnte, daß sich eine rechtzeitige Fertigstellung der Bauten, wie vielfach heuer, verbietet. Übrigens wird wohl ein anderer Grund hemmend mit in die Erscheinung treten. Die Genossenschaften, die immer noch die Hauptträger der Wohnungsherstellung sind, haben teilweise schon Mühe, ihre bisherigen Zins- und Amortisationspflichten zu erfüllen. Wird es ihnen nicht ermöglicht, durch günstigere Mietsätze ihre Leistungsfähigkeit zu steigern, so mag selbst bei gleichbleibender Höhe der gemeindlichen usw. Kostenanteile für verschiedene eine ungewollte Einschränkung Erfordernis werden.

Ähnlich sind die Verhältnisse auch auf den sonstigen Privatbaugebieten zu beurteilen. Mit etwa 120 größeren und kleineren Fabrik-, Geschäfts-, Kontor- und Werkstattgebäuden übertraf das abgelaufene Jahr immerhin manche Erwartungen (als größere Objekte sind hervorzuheben ein Verwaltungsgebäude der Siemens-Schuckert-Werke und ein charakteristisches Bankgebäude bei der Lorenzkerche) und an Projekten für das neue Jahr würde es anscheinend nicht fehlen. Aber Abstriche werden bei den beschränkten Mitteln nötig sein.

An öffentlichen Bauausführungen d. J. 1924 verdienen besondere Erwähnung: das vielkritisierte Postscheckamt an Ring, der mächtige Neubau der Ortskrankenkasse, die Telephonumschaltstelle, der Operationsbau im städt. Zentralkrankenhaus u. a. Für die nächste Zukunft stehen vor allem bei der Stadt eine Reihe großer und mittlerer Unternehmungen auf dem Programm. Allein auch hier wird vermutlich mancher schöne Gedanke noch an den Widerständen der allgemeinen Lage scheitern.

Eines ist noch zu erwähnen: es fehlt für ausgedehntere Leistungen an Arbeitskräften und an brauchbarem Nachwuchs. Auf baldige Besserung ist hier leider nicht zu hoffen. Denn einmal sind durch den Zusammenbruch oder Kräfteverfall vieler Kleinunternehmen wertvollste Möglichkeiten, tüchtige Gesellen heranzubilden, zu Verlust gegangen. Und zum anderen hat das Baugewerbe, wie jedes Saisongewerbe, merklich an Zulauf eingebüßt; man bevorzugt heute Berufe, die das ganze Jahr über gleichmäßigen Verdienst bieten und nicht so zu voraussorgendem Wirtschaften nötigen. Das ist wohl zu beachten.

Überblickt man das Gesamtbild, wie es sich bei abwägender Prüfung darstellt, so läßt sich wohl folgender Vergleich anwenden: Wir stehen an einer Leiter, die aufwärts führen soll, nur hat sie manche Staffel, die knicken und uns wieder etwas zurücksinken lassen kann. Doch an uns liegt es, Vorsicht und Umsicht walten zu lassen, daß wir die Hemmungen überwinden. Darum vertrauensvoll aus Werk! Mög' es gedeihen! —

Stadtrat Dr.-Ing. Wagner-Speyer,
Vorst. d. Hochbauamts d. St. Nürnberg.

Inhalt: Rückblick und Ausblick! — Die Innenarchitektur auf den Dampfern des Norddeutschen Lloyd. — Wettbewerbe.

Bauwirtschafts- und Baurechtsfragen: Wohnungsbau in deutschen Großstädten 1924, Pläne für 1925. —

Bildbeilage: Die Innenarchitektur auf den Dampfern des Norddeutschen Lloyd. D. „Columbus“, Rauchsalon I. Kl. —

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



DIE INNENARCHITEKTUR AUF DEN DAMPFERN DES NORDDEUTSCHEN LLOYD
DAMPFER „COLUMBUS“, RAUCHSALON I. KL. / ARCHITEKT: PROFESSOR P. L. TROOST IN MÜNCHEN
DEUTSCHE BAUZEITUNG. LIX. JAHRGANG 1925. NR. 1