

DEUTSCHE BAUZEITUNG

59. JAHRGANG * № 2930 * BERLIN, DEN 11. APRIL 1925

HERAUSGEBER: PROFESSOR ERICH BLUNCK, ARCH.
SCHRIFTFLEITER: REG.-BAUMEISTER a. D. FRITZ EISELEN.

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

Die Erweiterungsbauten des Hauptpersonenbahnhofes in Frankfurt a. M.

Architekten: Ob.-Reg.-Baurat Schenck, Reg.-Bauräte Kleinschmidt und de la Sauce in Frankfurt a. M.
(Hierzu eine Bildbeilage und die Abbildungen auf S. 238 u. 239.)



Der Reisende, der noch i. J. 1923 den Frankfurter Hauptbahnhof im Umbauzustande mit Gerüsten besetzt und Bauzäunen umgrenzt antraf, wird seit Beginn vorigen Jahres angenehm überrascht gewesen sein, die neuen seitlichen Kopfbauten in vollem Betrieb und den Querbahnsteig ohne störende Einbauten vorgefunden zu haben. Die Fertigstellung dieser Bauteile mag Anlaß zu einem Rückblick über die Erweiterungs- und Umbauten des Frankfurter Hauptbahnhofes geben*).

Aus betrieblichen Gründen mußte der i. J. 1888 eröffnete Frankfurter Hauptpersonenbahnhof, dessen Lage zur Stadt aus dem Gesamtplan Abb. 3, S. 230, hervorgeht, nach nicht viel mehr als 20 Jahren bereits umgebaut und erweitert werden, im wesentlichen aus dem Grunde, weil die vorhandenen 18 Gleise dem Bedürfnis nicht mehr genügten. Die Flügelbauten wurden niedergelegt, an ihrer Stelle zu den drei vorhandenen Bahnsteighallen auf jeder Seite eine neue Halle mit je drei Gleisen hinzugefügt und hierauf längs der neuen Hallen wiederum Flügelbauten und im Anschluß an die Altbauten die neuen seitlichen Kopfbauten errichtet, deren Grundrisse und Ansichten

im nachfolgenden dargestellt werden. Die ingenieur- und betriebstechnischen Erweiterungen und Umbauten werden im folgenden nur gestreift werden; ihre Beschreibung soll berufener Hand vorbehalten bleiben.

Als am 18. August 1888 der Frankfurter Hauptbahnhof eröffnet wurde**), konnte er wohl mit Recht als der schönste und größte Bahnhof seinerzeit bezeichnet werden. Umfassende Vorbereitungen hatten zu diesem Erfolg geführt. Aus dem 1880 ausgeschriebenen Wettbewerb war der Landbauinsp. Hermann Eggert, der damals den Kaiserpalast in Straßburg baute, als Sieger hervorgegangen. Nach mehr als zweijähriger Entwurfsbearbeitung wurde 1883 mit der Ausführung begonnen und innerhalb fünf Jahren der Bau vollendet. Interessant sind die Erwägungen, die hinsichtlich der Architektur des Gebäudes und der in jener Zeit für unentbehrlich gehaltenen mächtigen Bahnsteighallen, sowie hinsichtlich des Grundrisses angestellt worden sind.

Den damaligen Künstlern waren die Schwierigkeiten durchaus bewußt, die in der architektonischen Vereinigung der Steinfassaden mit den eisernen Hallen liegen. Der zweite Preisträger, Frentzen, hatte in seinem Entwurf die eisernen Hallen als wichtigste Architekturglieder behandelt und sie nach der Stadtseite hin mit mächtigen Kuppeln bekrönt, während er die davor liegende Steinarchitektur möglichst zurücktreten ließ. Jedenfalls in Anlehnung an diesen Entwurf hat auch Eggert 1882 einen ähnlichen Entwurf mit Kuppeln über dem Querbahnsteig bearbeitet, der in Abb. 10, S. 235, dargestellt ist. Ausgeführt sind indessen bedeutend niedrigere Hallen ohne Kuppeln unter stärkerer Hervorhebung der Steinarchitektur.

*) Anmerkung der Schriftleitung: Vgl. die Ausführungen über die Umgestaltung der Verkehrsanlagen des Bahnhofs in „Stadt und Siedlung“ No. 8, die dieser Nummer beiliegt. —

**) Vgl. den Aufsatz „Deutsche Bauzeitung“ Jahrg. 1888, S. 406 ff. —



Abb. 1. Blick auf den Hauptbahnhof vom Bahnhofsplatz aus. (Vor dem Umbau.)
Architekt des alten Bahnhofs: Hermann Eggert.

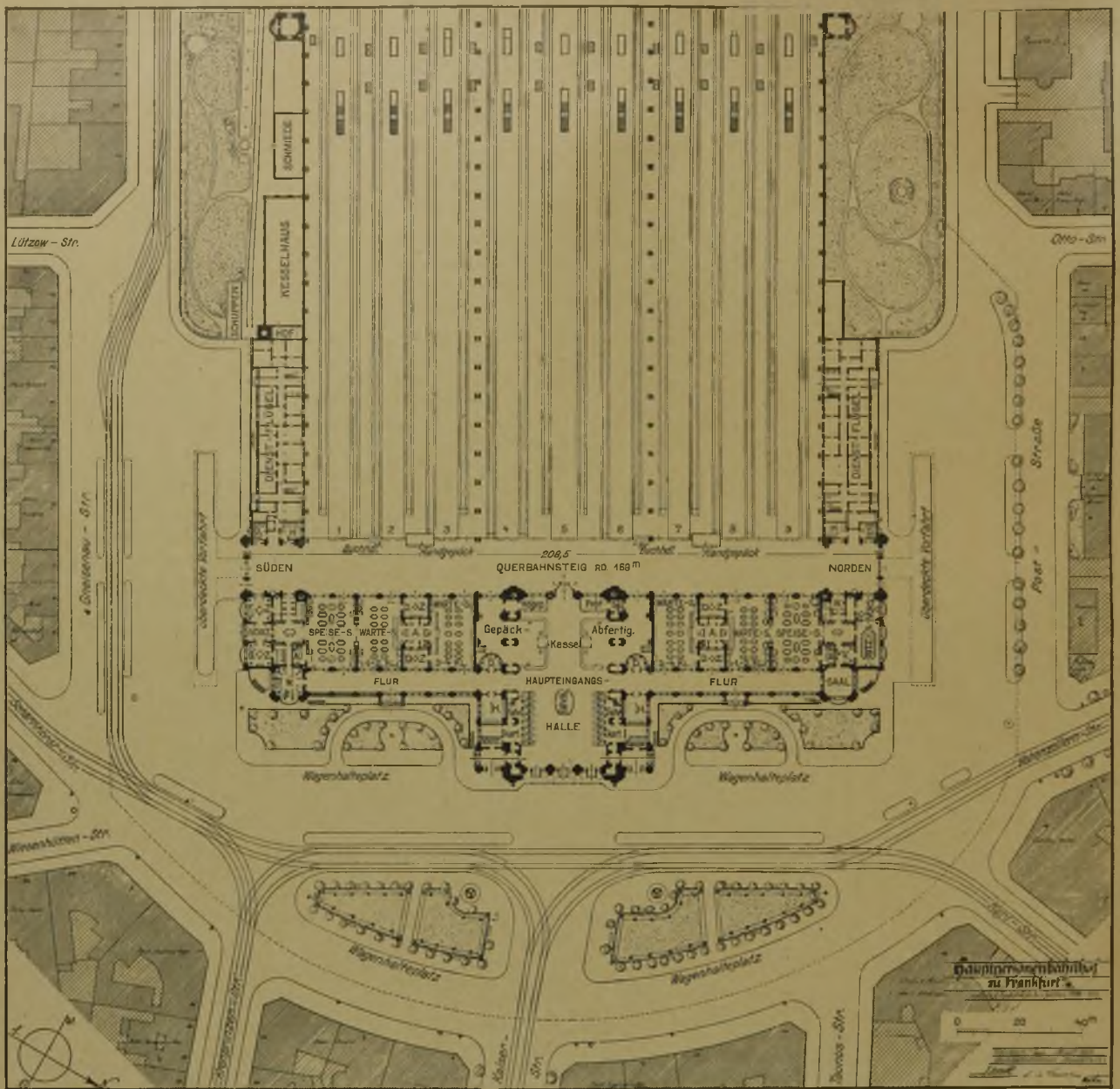


Abb. 2 (oben). Alter Zustand des Hauptbahnhofs (Erdgeschoß 1:2000).

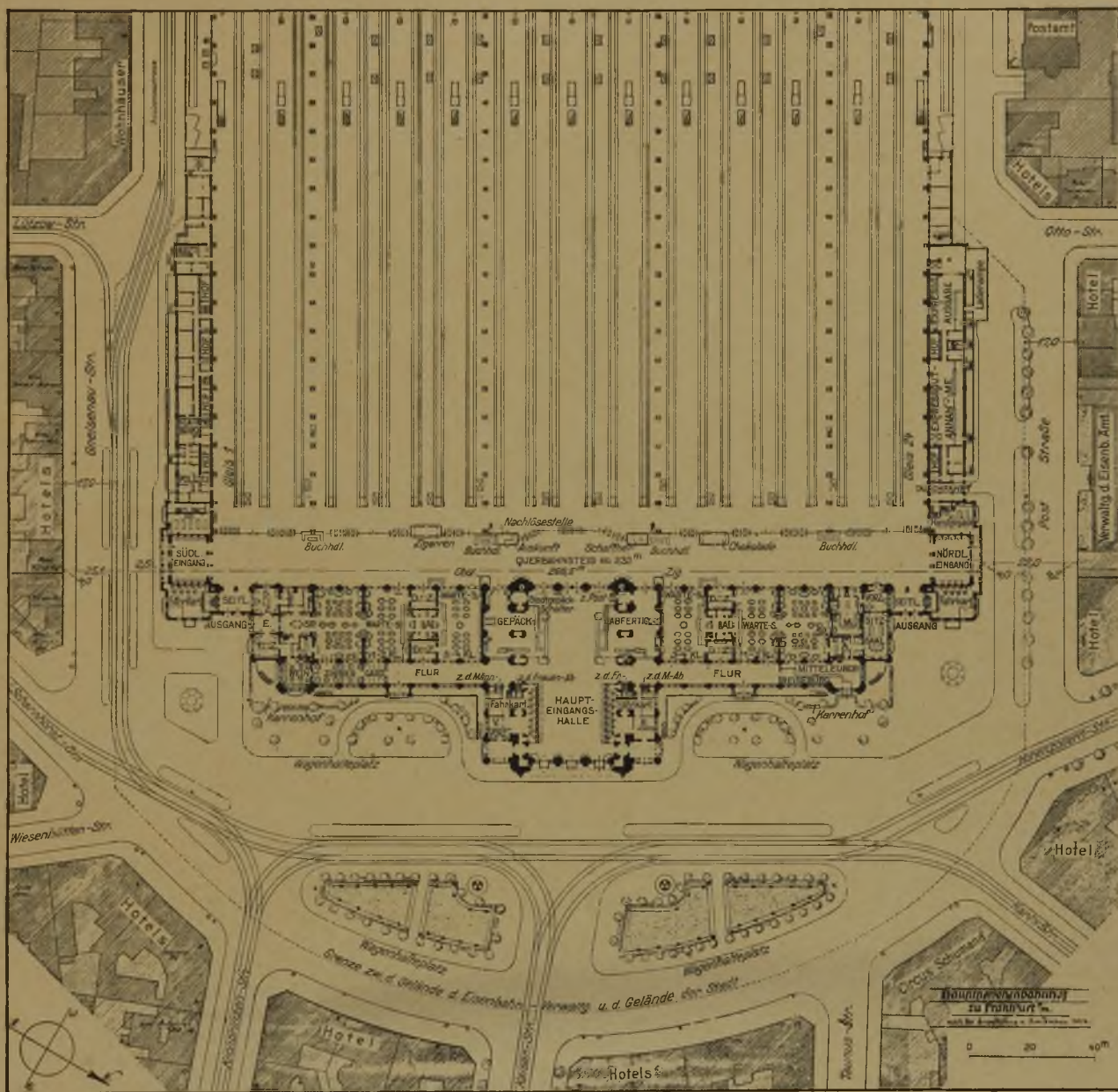
Abb. 3. Gesamt-Lageplan.

In glücklicher Weise betonte Eggert die Haupteingangshalle, und gab so der auf den Bahnhof zuführenden Kaiserstraße einen großartigen Abschluß, der bei gerader Aufsicht durch die dahinter aufragenden Hallen nicht gestört wird. (Abb. 1, S. 229, gibt ein Bild des alten Zustandes.)

In der Vorderansicht der neuen Kopfbahnhöfe — man denke an Leipzig und Stuttgart — sind die Bahnhofshallen völlig verschwunden, dagegen entwickelt sich die Halle über dem Querbahnsteig, die

nischen Hauptstück zu machen. Der Abschluß der Querbahnsteighalle gegen die Bahnsteige ist auch aus dem Grunde erwünscht, um das Eindringen des Lokomotivrauches in die Halle und die Wartesäle möglichst zu verhindern.

Seit jeher war ein vom Publikum geschätzter Vorzug des Frankfurter Hauptbahnhofes, daß man von der Straße aus an den Zug gelangen konnte, ohne eine Treppe steigen zu müssen. (Siehe Grundriß Abb. 2, S. 230, Zustand vor der Erweiterung.) In



Erklärung zum Grundriß des alten Zustandes von 1888—1911, Abb. 2, S. 230. F.Z. = Fürstenzimmer, G.Z. = Gefolgezimmer, A. = Anrichte, W. = Waschraum, D.Z. = Damenzimmer, V. = Verbindungssaal.

Erklärung zum Grundriß des neuen Zustandes 1924, Abb. 4, hierüber. S.Z. = Sonderzimmer, E.F.Z. = ehem. Fürstenzimmer, A. = Anrichte, D.Z. = Damenzimmer, M. = Messeamt, R. = Rundreiseschalter.

Abb. 4. Grundriß des neuen Zustandes 1924 (Erdgeschoß 1:2000).

in Frankfurt als besonderer Raumteil in der Hallenkonstruktion nur eben angedeutet ist, infolge der später eingeführten Bahnsteigsperrre in Leipzig schon selbständiger, und in Stuttgart bildet sie sogar einen abgeschlossenen Raum gegenüber den Bahnsteighallen. Tatsächlich fällt heute dem Querbahnsteig als dem Verkehrsvermittler zwischen den einzelnen Bahnsteigen und als Vorraum für Wartesäle Bahnhofsdensträume usw. eine der wichtigsten Aufgaben unter den Bahnhofsräumen zu. Demnach möchte es scheinen, als ob die Entwicklung dahin geht, die Querbahnsteighalle ihrer Bedeutung entsprechend zum architekto-

Leipzig und Stuttgart liegen die Gleise gegenüber der Straße erhöht; der Reisende muß also eine Stockwerkshöhe emporsteigen, um zum Zuge zu gelangen. Diese Anordnung ist für den Reisenden zwar weniger bequem, aber sie bietet für den Betrieb erhebliche Vorteile, im besonderen für die Gepäckabfertigungen. Es hat sich als zweckmäßig erwiesen, mit diesen Anlagen nicht die Schalterhalle zu belasten, sondern sie seitlich der Schalterhalle zu verlegen, wo sie von der Straße aus unmittelbar zugänglich sind, und wo der Gepäckverkehr den Personenverkehr weniger stört. In Frankfurt lassen sich die Gepäckabfertigungen

nicht ohne weiteres verlegen, obwohl man auch hier auf den Verkehr der Kofferkarren und die Belästigungen hierdurch verzichtet hätte.

Der Plan ist allerdings erwogen worden, auch den vorderen Teil der Schalterhalle zu unterkellern und die gesamte Gepäckabfertigung in das Untergeschoß zu verlegen. Vom Vorplatz seitlich herabgeführte Rampen sollten die Zufahrtsstraßen zu den unterirdischen Gepäckräumen bilden. Indessen ist von diesem Plan vorläufig noch Abstand genommen worden; vielleicht bleibt diese Lösung einem späteren Umbau vorbehalten. Jedenfalls ist dem Reisenden die Annehmlichkeit der ebenerdigen Abfertigung zunächst erhalten geblieben, während die Lagerräume für Gepäck sich bereits im Untergeschoße befinden.

Die Wartesäle (vgl. Abb. 2, S. 230) in Frankfurt waren derart angeordnet, daß sie geradezu als Durchgangsräume dienten. Sie waren daher an der Stadt wie an der Bahnsteigseite reichlich mit Türen versehen. Außerdem wurde besonderer Wert darauf gelegt, dem Reisenden, vorzugsweise dem ungewandten

Reisenden, die Möglichkeit zu geben, den Bahnsteig vom Wartesaal aus zu beobachten, um im passenden Augenblick ungehindert zum Zuge hinauseilen zu können. Man hält es heute für ausreichend, wenn die Warteräume nur einseitig, vom Querbahnsteig aus, zugänglich sind, und sucht die Zahl der Durchgänge zu verringern, um den Wartenden einen nicht gar zu unruhigen Aufenthalt, besonders im Speisesaal, zu sichern. (Vgl. den neuen Grundriß, Abb. 4, auf S. 231.)

Zur Zeit der Eröffnung des Frankfurter Hauptbahnhofes i. J. 1888 hatte Frankfurt a. M. etwa 170 000 Einwohner, 1923 etwa 450 000. Die Zahl der ein- und ausfahrenden Züge betrug 1888 täglich 232, im letzten Friedensjahre 1913/14 war ihre Zahl auf 603 gestiegen. Hierbei ist zu bemerken, daß die Züge gegen 1888 bedeutend länger geworden sind. Die Zahl der verkauften Fahrkarten ist für 1888 nicht mehr festzustellen, 1904 betrug sie 5,05, 1913 5,94 Millionen, 1921 war die Zahl infolge des Hamsterverkehrs usw. auf 8,90 Millionen hinaufgeschneit, sank dann infolge der Reiseschwierigkeiten nach dem besetzten Gebiet und des fehlenden Auslandsverkehrs 1923—24 wieder etwas herab.

Diesen Verkehrssteigerungen gegenüber wird nach vollendetem Umbau die Zahl der Fahrkartenschalter von 14 auf 28 vermehrt sein, ihre Leistungs-

fähigkeit ist außerdem dadurch erhöht, daß die meisten Schalter mit dreiteiligen Drehschranken ausgestattet werden, die ununterbrochenen Betrieb zulassen. Die übrigen neuen und umgeänderten Anlagen zur Bewältigung des stärkeren Verkehrs, wie Verbesserung der Gepäckanlagen, namentlich der Handgepäckstellen usw. werden besonders erörtert werden.

Die Breite des Gebäudes selbst ist durch die Erweiterung von 210 m auf fast 270 m gestiegen. (Vgl. die Grundrisse Abb. 2 u. 4.) Im Vergleich hierzu sei erwähnt, daß die Breite des neuen Bahnhofes in Stuttgart rund 190 m und des neuen Leipziger Bahnhofs rund 300 m beträgt. Den 24 Gleisen in Frankfurt stehen 16 in Stuttgart und 26 in Leipzig gegenüber.

Die Flügelbauten (vgl. Gesamtgrundriß Abb. 4, S. 231 und die

Flügelgrundrisse im größeren Maßstab, Abb. 13 u. 14, S. 238), die noch im Laufe des Krieges zu Ende geführt werden konnten, enthalten im Erdgeschoß auf der Nordseite die Expresgutabfertigung und die zugehörigen ausgedehnten Lageräume im Untergeschoß, an die sich der Expresgut-Tunnel mit Aufzügen für die Beförderung des Gutes zu den Gepäckbahnsteigen anschließt. Ferner sind auf der Nordseite in den Obergeschossen Räume für den Verkehrsdienst sowie Dienstwohnungen untergebracht. Der Südflügel enthält die Räume für den Bahnhofsdienst einschließlich der Wasch- und Baderäume für Bahnbedienstete, Zimmer für die Polizei, den Sanitätsdienst und die Bahnhofsmision, Räume für Auswanderer, ferner die Telegraphenräume und eben-



Abb. 5. Außenfassade. Stirnseite Querbahnsteig.

falls einige Wohnungen für Eisenbahnbeamte.

Die Kopfbauten (deren Einzelgrundrisse aus den Abb. 16 u. 17, S. 238 u. 18 bis 25, S. 239 hervorgehen, während die Abb. 8 u. 9, S. 234, Schnitte darstellen) konnten erst 1922 in Angriff genommen werden; nach etwa eineinhalbjähriger Bauzeit sind sie dem Betrieb übergeben worden; in ihnen sind zur Entlastung der Hauptschalterhalle je fünf Fahrkartenschalter und ebensoviele Handgepäckschalter aufgenommen. Da infolge der notwendigen Hallenräume im Erdgeschoß nicht hinreichend Raum für die Handgepäckstelle übrig blieb, so mußte in den Kellerräumen und in einem eingebauten Zwischengeschoß die Lagerfläche für Handgepäck vergrößert werden. (Abb. 21 u. 25, S. 239.) Je zwei elektrische Druckknopf-Aufzüge dienen zur Beförderung des Handgepäckes in das Zwischen- und Untergeschoß. Im ganzen stehen

rund 1300 lfd. ^m Handgepäckstelle zur Verfügung. Bisher hatten fünf große hölzerne Buden, die auf dem Querbahnsteig aufgestellt waren und diesen stark beengten, als Aufbewahrungsräume für Handgepäck dienen müssen. Erst die Fertigstellung der neuen Handgepäckstellen in den Kopfbauten befreite den Querbahnsteig von den störenden Einbauten.

Gleichfalls aus Platzmangel in Erdgeschoßhöhe sind öffentliche Abortanlagen, Waschräume, Bäder und Frisierräume für Herren und Damen im Untergeschoß eingerichtet. (Abb. 21 u. 25, S. 239). Diese Räume liegen teilweise nicht mehr im Gebäude, sondern erstrecken sich bis unter das Straßenpflaster.

Im ersten Stockwerk des Nordkopfbauwerks befinden sich eine Anzahl von Diensträumen für den Verkehrs- u. Betriebsdienst, sowie ein kleiner Sitzungssaal mit Schreib-

Frankfurt a. M. (Abb. 18, S. 239) mit den Diensträumen, der diese Anlagen überwachenden Bahnmeisterei und den zugehörigen Nebenräumen. Die übrigen Räume sollen endgültig als Büros dienen. Beide Kopfbauten besitzen unter dem Kellergeschoß noch ein zweites Fundamentgeschoß (Abb. 16 u. 17, S. 238), das nötig wurde, um die zahlreichen Rohrleitungen usw. aufzunehmen, die aus betrieblichen Gründen dauernd zugänglich sein müssen.

Wie aus der vorstehenden Grundrißbeschreibung (und den Schnitten Abb. 8 u. 9, S. 234) ersichtlich ist, enthalten die neuen Kopfbauten, um die geforderten zahlreichen Räume unterzubringen, vier Vollgeschosse und ein Untergeschoß im Gegensatz zum Altbau, der außer dem Kellergeschoß im großen ganzen nur ein Geschoß von 10^m Höhe enthält. Aus



Abb. 6. Blick in den Oberlichtsaal. (Nordkopf. II. Ob. Geschoß.)



Abb. 7. Blick in den kleinen Sitzungssaal. (Nordkopf. I. Ob. Geschoß.)

zimmer und sonstigen Nebenräumen (Abb. 23, S. 239 u. Abb. 7, hierüber), im zweiten Stock ein größerer Oberlichtsaal von rund 160 ^{qm} Grundfläche (Abb. 22, S. 239 u. Abb. 6, hierüber; ferner sind in beiden Kopfbauten um einen inneren Lichthof je vier Gastzimmer, sogenannte Kommissionszimmer, für den vorübergehenden Aufenthalt von Eisenbahnbediensteten um einen abgeschlossenen Flur gruppiert.

Der Südkopfbau enthält in einem Oberlichtsaal, der dem auf dem Nordkopfbau entspricht, die automatische Fernsprechkentrale der Reichsbahndirektion

praktischen Gründen ließ sich die gleiche Fensterform und Achsenteilung wie beim Altbau für die vielen verschiedenartigen Räume nicht durchführen und die großen Rundbogenfenster des Altbaues von 7 ^m Höhe und 5,5 ^m Breite bei einer Achsenentfernung von rund 7,5 ^m nicht anwenden. Die Anpassung an den Altbau konnte daher nur in großen Zügen erfolgen; die Hauptgesimshöhe ist übernommen worden, ebenso die Dachform, allerdings nicht die Dachdeckung in Wellblech, sondern in, ästhetisch mehr befriedigenden, gewellten Ziegeln. Im allgemeinen befließigt sich die

neue Architektur möglicher Zurückhaltung, ohne die gewiß zu vertretende Selbständigkeit eines in späterer Zeit ausgeführten Anbaues und den nun einmal nicht zu verheimlichenden Charakter eines solchen zu verbergen. (Vgl. die Bildbeilagen in dieser und in Nr. 31, ferner Abb. 5, S. 232 und die Fassadenzeichnungen Abb. 11 u. 12, S. 235.) Der plastische Schmuck, der sich in bescheidenen Grenzen hält, ist erst zum Teil

Sandstein aus Maulbronn und in geringem Umfange Pfälzer Sandstein aus Lauterecken gewählt worden. Am Südkopfbau hat weißgrauer Tuffstein aus Niedermendig in der Eifel Verwendung gefunden, da die erforderlichen großen Mengen Sandstein während der schwierigen Inflationszeit gleichzeitig nicht schnell genug zu beschaffen waren. Der Sockel besteht aus Granit wie beim Altbau. Die Decken in den sämtlichen

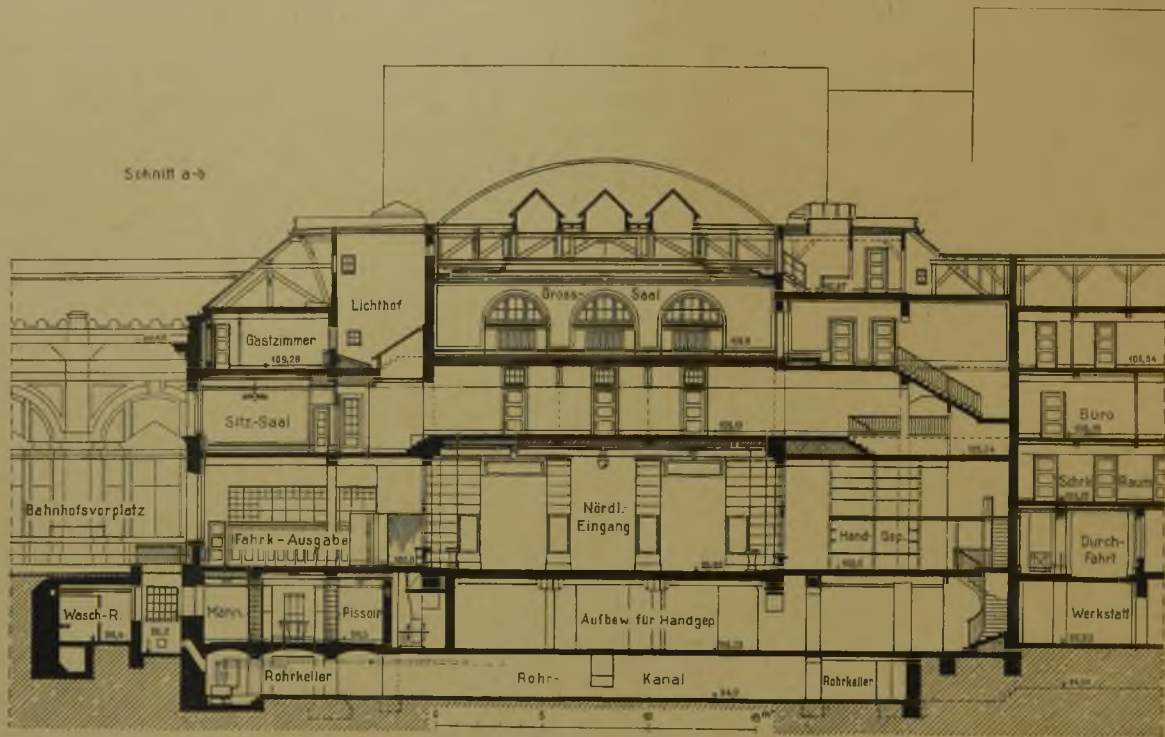


Abb. 8. Längsschnitt durch den Nordkopf (1:350).

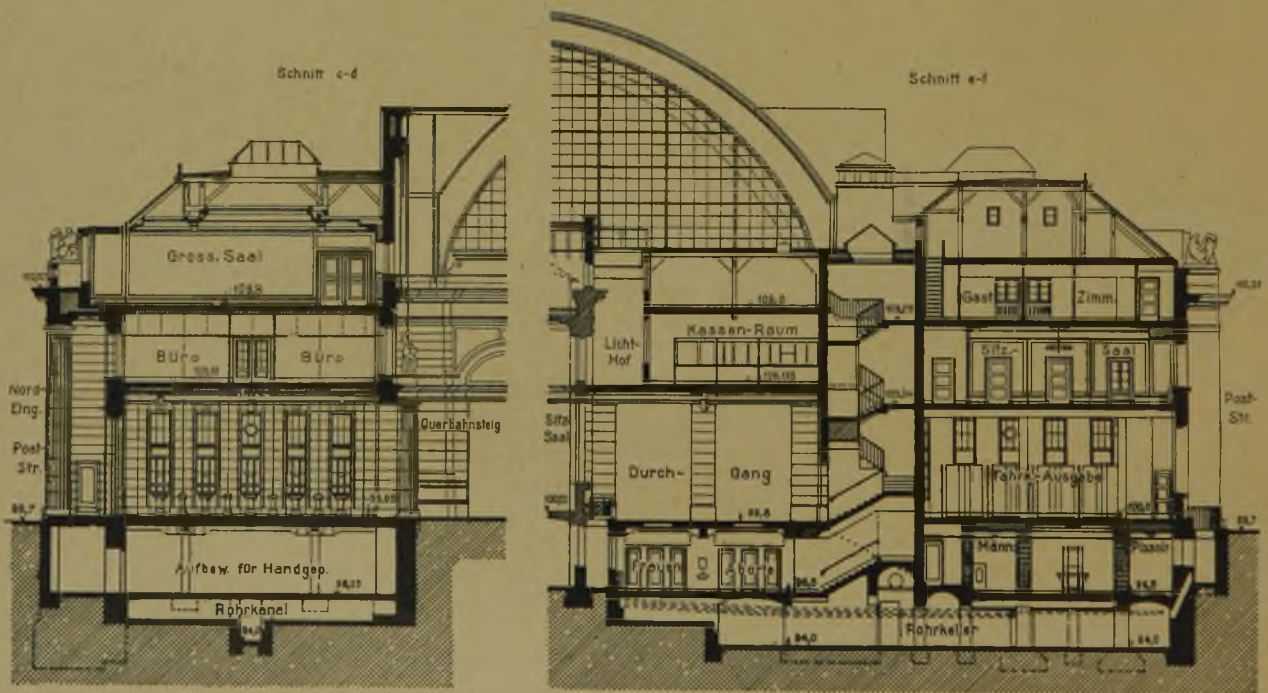


Abb. 9. Querschnitt durch den Nordkopf (1:350). Vgl. den Teilgrundriß Abb. 24, S. 239.

ausgeführt, z. B. in den seitlichen Durchgängen und über der Einfahrt auf der Nordseite. (Vgl. die Abb. in Nr. 31.) Die Modelle zu den Schlußsteinen über den drei Haupteingangstüren der Nordseite sind als Kopf-Vignetten in dieser und in Nr. 31 verwendet.

In möglichster Übereinstimmung mit dem Material des Altbaues, das aus gelbem Heilbronner und Pfälzer Sandstein besteht, ist gelber Württemberger

Räumen sind größtenteils als Eisenbeton-Rippendecken mit Schwemmsteineinlage in den Zwischenplatten ausgebildet; über der Eingangshalle sind zur Erhöhung dieser Räume und um an Konstruktionshöhe zu sparen, die eisernen Trägerdecken an schweren, über dem ersten Stockwerk gelagerten Blechträgern angehängt, die zugleich die Decken über dem ersten Obergeschoß tragen. In den Aborten, Bädern und Frisierräumen erwecken die



Abb. 10. Entwurf von Herrmann Eggert aus dem Jahre 1888 mit Kuppeln über dem Querbahnsteig (nicht ausgeführt).
(Nach der alten Originalzeichnung von Eggert.)

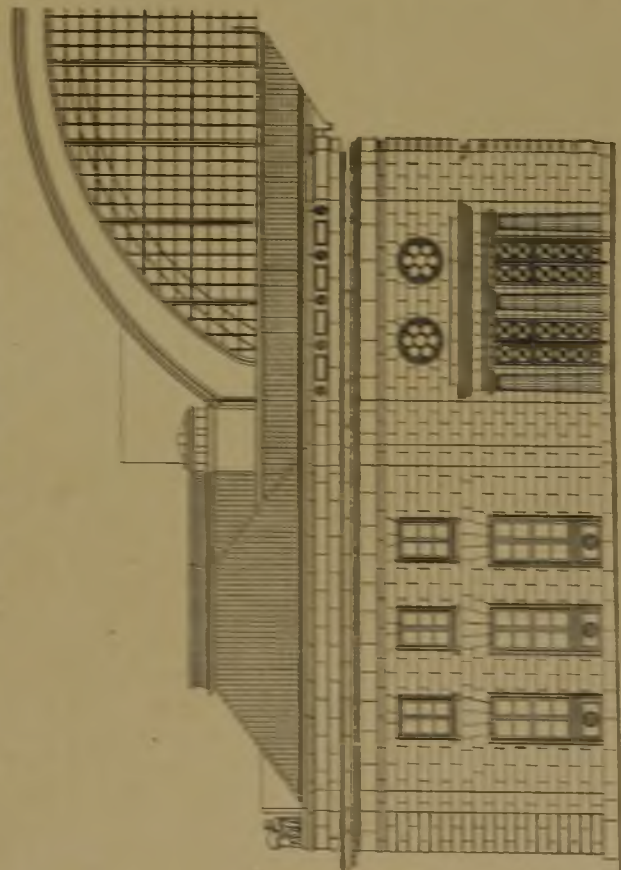
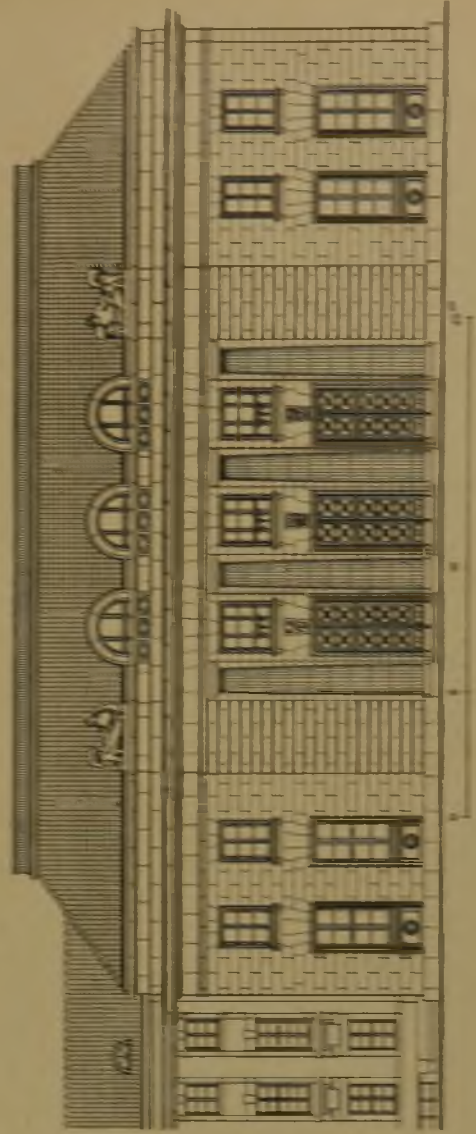


Abb. 11. Fassade am Bahnhofsvorplatz (Hülkopf).

Die Erweiterungsbauten des Hauptpersonnenbahnhotes in Frankfurt a. M.

Abb. 12 (unten). Fassade an der Gieselerstraße (Hülkopf).



dort verwendeten Ullersdorfer Keramiken in weiß, hellgelb und hellgrün mit schwarzen Eckstäben und Gesimsen wohl nicht nur den Eindruck gesundheits-technisch einwandfreier Ausführung, sondern erzielen darüber hinaus eine ansprechende Wirkung.

Die Abluft wird aus diesen Räumen mittels elektrisch betriebener Sauger durch einen über Dach geführten Schlot entfernt; die Frischluft wird von den Treppen her angesaugt, damit sich im Gebäude keine üblen Gerüche verbreiten können. Die Warmwasserbereitung für die Bäder geschieht während der Heizperiode

durch Hochdruckdampf, der in einem Mantelgefäß das 1200 l fassende Speichergefäß umspült und dessen Inhalt auf beliebig einzustellende Temperaturen erwärmt. Im Sommer wird das warme Wasser mit einem Junkers'schen Gasheizkessel bereitet. Als Heizungen für die Warte- und Sitzungssäle sowie sonstige Aufenthalts- und Betriebsräume sind in den Erweiterungsbauten Warmwasserheizungen eingebaut, deren Erwärmung durch die vorhandene Hochdruckdampfheizung unter Einschaltung von Reduzierventilen und Gegenstromapparaten erfolgt. — (Schluß folgt.)

Die Einheit des Straßenbildes*.)

Von Rich. Blunck, Mag.-Ob.-Baurat, Berlin.



Der Grundgedanke der Kanold'schen Ausführungen in Nr. 17 — „Die Berufung von vertrauenswürdigen und bewährten Künstlern für den Entwurf und die Oberleitung ganzer Blöcke“ — ist nicht neu. Schon vor längerer Zeit haben Bestrebungen dieser Art eingesetzt, und es sei hier nur an die verdienstvollen Ausarbeitungen eines bewährten Altmeisters, des Arch. Prof. Heinrich Kayser „Die kubische Berechnung der Bebauung von Grundstücken“, mit Unterstützung der Akademie des Bauwesens herausgegeben von der Vereinigung Berliner Architekten, Ortsgruppe Groß-Berlin des Bundes deutscher Architekten, erläutert und ergänzt von A. Hartmann, Arch. B. D. A., erinnert. Hierin ist u. a. folgendes ausgeführt: „In früheren Zeiten war bei der geringen Größe der Städte das Einzelhaus mit Recht die künstlerische Einheit des Stadtbildes. Das einzelne Bauwerk konnte sich dem Ganzen gegenüber behaupten, was bei den großen Städten der Gegenwart mit ihrer ungeheuren Häuserzahl nicht mehr möglich ist. Es muß daher jetzt an Stelle der Individualität des Hauses die des Baublocks treten, so daß für die Erscheinung der Straßenarchitektur nicht mehr die Gestaltung des einzelnen Hauses, sondern die des Baublocks maßgebend wird. So müßte jeder Baublock, der bisher eine Vielheit sich widerstrebender Baueinheiten bildet, ein architektonisches Ganzes werden und in der Gliederung seiner Front den bewußten Willen zur künstlerischen Einheit erkennen lassen. Es müßten also die einzelnen Häuser, welche den jeweiligen Baublock bilden, hinsichtlich ihrer architektonischen Gestaltung in dem Ganzen des Baublocks aufgehen.“ Und weiter a. a. O. „Der Baublock muß als einheitliches Ganzes behandelt, also von der Hand eines Architekten oder in Zusammenarbeit mehrerer Architekten entstehen.“

Auch über die Ausführbarkeit dieser Gedanken finden sich in der Schrift schon folgende Hinweise: „Bei genossenschaftlichen Bauanlagen und auch in den Fällen, wo eine Bodengesellschaft ihr Gelände der Bebauung erschließt, wäre diese Forderung — nämlich daß die Bearbeitung des Entwurfs eines Baublocks in die Hand eines Architekten gelegt wird — ohne weiteres durchführbar. Es könnte aber auch bei der Erschließung neuen Baugeländes die Bauerlaubnis davon abhängig gemacht werden, daß der Plan des Einzelhauses sich in der oben geforderten Weise dem Ganzen des Baublocks einfügt. Es müßten dann natürlich für solche Gelände nicht nur ein allgemeiner Bebauungsplan, sondern schon Pläne aufgestellt werden, die die Gestaltung der Grundrisse und der Architektur im allgemeinen festlegen. Auf diese Weise könnte durch die Behörde, der ein aus Architekten zusammengesetzter künstlerischer Bauberatungsausschuß anzugliedern wäre, ein maßgebender Einfluß auf das zügellose private Bauen ausgeübt werden, durch den man sicher eine Gesundung unseres großstädtischen Wohnhausbaus erwarten könnte. Auch würde dann wieder der Architekt, der zur Zeit am städtischen Wohnhausbau so gut wie gar nicht beteiligt ist, den ihm zukommenden Einfluß auf die Gestaltung unserer Städtebaukunst gewinnen. Durch seine Mitarbeit würde man die durch schrankenlose Gewerbefreiheit entstandenen schweren Schäden im großstädtischen Bauwesen beseitigen können. Dann erst würde man wieder von einer Baukunst unserer Städte sprechen können.“

Kanold geht über diese Gedanken hinaus, indem er gesetzliche Grundlagen dafür fordert. Leider vermißt man aber bei ihm jeglichen praktischen Vorschlag dahingehend, wie diese gesetzlichen Grundlagen geschaffen werden sollen. Damit, daß der Magistrat mit Hilfe der Ständesvertretungen eine ihm besonders geeignet erscheinende Persönlichkeit — etwa als General-

architekten — auswählt, ist es nicht getan, sondern es kommt darauf an, daß diesem Auserwählten auch die nötigen Befugnisse eingeräumt werden. Hierin liegt aber m. E. der Kern und die Schwierigkeit des ganzen Problems, und ich glaube nicht, daß es möglich sein wird, hier durch gesetzliche Maßnahmen Abhilfe zu schaffen. Wenn auch in letzter Zeit eine größere Beachtung der ästhetischen Ausbildung der Gebäude durch die Öffentlichkeit erkennbar zu sein scheint, und wenn auch durch das Verunstaltungsgesetz festgelegt worden ist, daß gewisse Ansprüche der Öffentlichkeit auf eine angemessene Gestaltung des Straßenbildes vorhanden sind, so bewegen sich derartige Bestimmungen doch naturgemäß mehr in negativer als in positiver Richtung.

Man wird sich m. E. auf folgende Maßregeln beschränken müssen:

Solange das Gelände noch in einer Hand sich befindet und erst zur Erschließung gebracht werden soll, wird es einer umsichtigen und ihrer Verantwortung sich bewußten Bauverwaltung wohl immer möglich sein, geeignete und hinreichende vertragliche — und damit gewissermaßen gesetzliche — Bindungen zu erreichen, durch die die Einheit des Straßenbildes sichergestellt wird. Es wird Sache der Ständesvertretungen der Architekten sein, hierauf im Sinne der Kanold'schen Ausführungen mehr als bisher hinzuwirken und dabei mitzuwirken. Daß es bei solchen Verhältnissen dann schon gelingen wird, den geeigneten Mann zu finden, darüber kann m. E. kein Zweifel sein. Sind im übrigen gerade in der jetzigen Zeit, wo die Behörden, denen die Verantwortung für die Verwendung der von der Allgemeinheit aufgebrachtten Hauszinssteuer obliegt, verstärkten Einfluß ausüben können, wo ohne derartige behördliche Mitwirkung das Bauen überhaupt kaum möglich ist, nicht doch schon an manchen Stellen bescheidene Ansätze zur Besserung vorhanden, daß nämlich an Stelle der vielen in Form, Gruppierung und Farbe verschiedenen Einzelhäuser der Blocks eine große, harmonisch und einheitlich gegliederte Front tritt? Sollte nicht vielleicht in diesem Sinne die Gestaltung der Baublöcke in den Ceciliengärten in Berlin-Schöneberg als ein solcher Lichtblick gelten können? Allerdings darf hierbei die muster-gültige Vorarbeit des Bebauungsplanverfertigers (P. Wolf, jetzt Stadtbaurat in Dresden) nicht außer acht bleiben.

Wie steht es aber, wenn das Gelände bereits parzelliert und an Einzeleigentümer aufgeteilt ist, ohne daß derartige weitergehende Bindungen durch Verträge oder ähnliches vorliegen? Wie sollen in solchen Fällen, die doch für absehbare Zeit vielleicht vielfach die Regel sein werden — gibt es doch allein in Berlin mehrere hundert Kilometer fertiger Straßen — die Forderungen auf Einheitlichkeit des Straßenbildes erfüllt werden, zumal das Verunstaltungsgesetz seinem Wesen nach natürlich nicht auf jeden Straßenzug Anwendung finden kann? Solange das Ideal nicht erreicht ist, daß — wie es in der oben erwähnten Schrift a. a. O. heißt — „alle Teile der großstädtischen Bevölkerung von einer auf das Sachliche, Schlichte und Wahre gerichteten Baugesinnung durchdrungen werden“, wird es auch der größten Geschicklichkeit und Redegabe des Magistrats (Stadtbauverwaltung) nicht gelingen, die verschiedenen (wirtschaftlichen und ästhetischen) Belange der einzelnen Bauberren — „die Vielheit sich widerstrebender Baueinheiten“ — unter einen Hut zu bringen und dem bewußten Willen eines den Eigentümern aufgezwungenen Architekten zu unterstellen. Hier wird m. E. nur eine verständnisvolle Bauberatung, die allerdings unter Inanspruchnahme eines Beirats aus dem Kreise der sich selbstlos zur Verfügung stellenden schaffenden Architekten arbeiten muß, helfen können, und sie wird m. E. oft schon segensreich gewirkt haben, wenn es ihr gelingt, Unheil

*) Anmerkung der Schriftleitung: Nachdem in diesen Ausführungen auch noch die praktische Durchführbarkeit besprochen ist, schließen wir die Aussprache endgültig. —

zu vernuten und die verschiedenen, oft aufdringlichen Wünsche der Bauherren und „Architekten“ unter den Begriff der Einfachheit und der Zurückhaltung zu bringen.

Im Anschluß hieran sei es gestattet, auf eine Beeinträchtigung der Einheit des Straßenbildes hinzuweisen, der gegenüber sowohl die Kanold'schen Forderungen als auch die Bauberatung zumeist versagen werden. Es kommt leider in jetziger Zeit häufiger vor, daß ein Eigentümer, nachdem er — an sich nicht besonders leistungsfähig — in der Entwurfszeit ein Grundstück im Hochbauviertel gekauft hat, später nicht willens oder auch nicht in der Lage ist, ein mehrgeschossiges Gebäude zu errichten, sondern sich auf ein kleines Einfamilienhaus beschränken will. In den Außenbezirken Berlins kann man viele derartige kleine Häuser sehen. Wenn es ausnahmsweise für einen ganzen Block einheitlich geschieht, bestehen natürlich keine Bedenken, aber in den allermeisten Fällen handelt es sich um einzelne Kleinhäuser, die unvermittelt zwischen hohen Häusern stehen und so natürlich dauernd — jedenfalls auf sehr lange Zeit — die Einheit des Straßenbildes auf das empfindlichste stören. Auf Grund des geltenden Baurechtes kann die Errichtung des Flachbaus im Hochbauviertel nicht verboten werden, weil ja der Grundsatz der Aufreihung besteht und einem freiwilligen Verzicht auf die bauliche Ausnutzungsmöglichkeit nicht mit polizeilichen Mitteln entgegengetreten werden kann.

In verschiedenen Bezirken ist zwar versucht worden.

Literatur.

„Belichtung von Gemädegalerien“, Reisestudie von Arch. Dr.-Ing. Albert Erbe †, mit 29 Lichtdrucktafeln und 70 Abbildungen im Text. Leipzig 1923, Verlag von Karl W. Hiersemann. Preis 40 M. —

Dieses Buch hat eine traurige Geschichte. Der Verfasser, damals Baubeamter in Hamburg, bereiste 1908 und 1909 gemeinschaftlich mit dem unvergeßlichen Lichtwarek deutsche und ausländische Städte, um in deren Galerien für den Neubau der Hamburger Kunsthalle Beleuchtungsstudien zu machen. Beide hatten die Absicht, diese Studien gemeinsam zu veröffentlichen. Aber Lichtwarek starb und so mußte Erbe das Manuskript 1916 allein vollenden. Weiter kam auch er nicht; der Krieg verhinderte das Erscheinen des Buches und i. J. 1922 raffte ein vorzeitiger Tod auch Erbe hinweg, ehe das Buch fertiggestellt war.

Jetzt hat die Verlagsbuchhandlung Hiersemann das Werk endlich erscheinen lassen können. Sie erledigt damit nicht nur eine Ehrenpflicht gegenüber den verstorbenen Urhebern, sondern sie erwirbt sich damit auch ein Verdienst um die Sache. Nachdem auch die Baukunst immer mehr Gegenstand der geschwätzigen Kunstliteratur wird, sind die schaffenden Architekten doppelt dankbar für jedes Buch, das eine Baufrage einfach und sachlich zum Nutzen der Lebenden beleuchtet und klärt.

Vielfach unterstützt durch Grundrisse und Schnitte bespricht das Buch die wichtigsten Räume von 13 deutschen, 17 englischen und 3 französischen Bildermuseen, zu denen sich noch zwei Kopenhagener, ein Brüsseler und ein Antwerpener Museum gesellen. Den Beschluß bildet eine Zusammenstellung der Ergebnisse, die für die Schaffung künftiger Bildergalerien nutzbar gemacht werden können. Ohne sich eng auf die Beleuchtungsfrage zu beschränken — tatsächlich kann ja die Beleuchtung von der Raumgestaltung nicht getrennt werden —, bringt Erbe in kurzen Zügen ein Stück Baugeschichte, das sich wie eine sehr sachliche und verständige Kritik der Museumsbaukunst überhaupt liest. Wenn ein Museumsleiter und ein Architekt gemeinsam Bildergalerien daraufhin studieren, inwieweit diese Gebäude ihren Zweck gut erfüllen, so mag dabei allerdings etwas Anderes heraus kommen als das, was wir gemeinhin in den Bauzeitschriften lesen, und manches Museum aus neuerer Zeit kommt bei dieser Kritik nicht gut weg — obwohl natürlich jede Schärfe im Urteil vermieden ist. Endlich einmal wird hier unzweideutig ausgesprochen, daß das flache Oberlicht für Bildergalerien vom Übel ist; das hochliegende Seiten- oder Laternenlicht bietet für Bilder die beste Beleuchtung und im Zusammenhang mit dieser Erkenntnis kommen uralte Motive, das basilikale System, die im Zenith belichtete Kuppel und die Laternenkuppel, die im Tambour senkrecht stehende Fenster hat, wieder zu Ehren. Die bei den Architekten beliebte Verschiedenheit in der Höhenlage der einzelnen Säle, ein Mißstand, den schon die italienische Renaissance bekämpfte, wird als sehr störend für die Benutzung eines Museums bezeichnet. Besonderes Interesse werden einige kleinere englische Galerien erregen, die bei uns in Deutschland wenig bekannt sind, die aber offenbar ihrem Zweck in ausgezeichnete Weise gerecht werden.

Was das aus den deutschen Museen zu ziehende Er-

sich gegen derartige Bauvorhaben auf Grund des Verunstaltungsgesetzes zu wehren, aber, soviel ich weiß, zumeist ohne Erfolg, da das Gebäude an sich nicht verunstaltend zu wirken braucht. Um so erfreulicher ist es, daß es in einem Bezirk (Tempelhof) gelungen ist, durch vorausschauende Maßnahmen eine derartig drohende Beeinträchtigung des Straßenbildes zu verhüten. Es dürfte auch für andere Bauverwaltungen von Belang sein, zu erfahren, auf welche Weise das erreicht ist. In Tempelhof ist der Bezirk rechtzeitig mit dem betreffenden Eigentümer vorher in Verbindung getreten und hat ihn zu veranlassen gesucht, an einer anderen geeigneten Stelle des Bezirks zu bauen. Der betreffende Eigentümer hat daraufhin den Vorschlag gemacht, ihm im Tauschwege ein passendes Grundstück zu übereignen. Dieses auszutauschende Grundstück mußte zwar erst von der Stadt erworben werden — wegen des Wertunterschieds mußte sogar eine Zuzahlung geleistet werden —, aber trotz aller Schwierigkeiten ist der Tausch zustande gekommen und der erreichte Erfolg — die Sicherung der Einheit des Straßenbildes für die Zukunft — dürfte jedenfalls die aufgewandte Mühe und die gebrachten Opfer reichlich lohnen.

Das günstige Ergebnis ist offenbar der verständnisvollen, vorausschauenden Arbeit der betreffenden Stadtbauperwaltung zu danken, und es dürfte nur zu begrüßen sein, wenn dies Beispiel gegebenenfalls zu gleichem Vorgehen mit gleichem Erfolge anregen würde. —

gebnis anlangt, so kommt Erbe zu dem nicht sehr erhebenden Schluß, daß wir es seit 100 Jahren nicht weiter gebracht haben. Schinkels Altes Museum in Berlin und Klenzes Glyptothek in München bleiben bis auf weiteres die besten deutschen Anlagen.

Bei der Auswahl der Museen war offenbar der Wunsch maßgebend, nur Räume zu bringen, die auf der Reise besichtigt worden waren. Sonst wäre es nicht verständlich, daß gar kein Beispiel aus Italien mit dargestellt ist. Sollte sich einmal eine neue Auflage des Buches notwendig machen, so wäre es zu begrüßen, wenn eine Ergänzung des Stoffes durch italienische Beispiele und auch durch solche aus Spanien und Rußland erfolgen könnte. Denn gerade in Italien wird ja der Zusammenhang zwischen Raumgestaltung und guter Beleuchtung besonders deutlich, indem es dort eine Menge größerer Räume gibt, die ohne für Bilderausstellungen gebaut zu sein, für diesen Zweck doch vorzüglich geeignet sind.

Die Ausstattung des Buches ist sehr ansehnlich, so ansehnlich sogar, daß der Preis im Verhältnis zu der weiten Verbreitung, die man der Arbeit Erbes wünschen möchte, fast zu hoch geworden ist. Es liegt die Frage nahe, ob man nicht solchen rein sachlichen Werken, z. B. bei den Tafeln, eine etwas einfachere Ausstattung geben könnte, um den Preis niedriger zu halten. Denn in solchen Werken sollen ja Tafeln nicht als Bilder an sich wirken und Genuß bereiten, sondern sie dienen doch nur als Beleg und Erläuterung für den Text. Wie bei vielen neueren Büchern sind auch hier die Tafeln am Schluß des Buches zusammengeheftet, so daß der Leser ständig zwischen Text und Tafeln hin und her blättern muß. Diesen Gebrauch sollten die Buchhändler wieder aufgeben und zum alten System der herausfaltbaren oder der im Text eingehafteten Tafeln zurückkehren. Denn jedes Buch wird umso eifriger gelesen, je bequemer es zu lesen ist. Und der Erbe'schen Arbeit ist dringend zu wünschen, daß sie viel und eingehend studiert wird; denn sie behandelt Raumbeleuchtung und Raumgestaltung, also das wichtigste Problem der Baukunst überhaupt. —

E. Rüster.
Dr.-Ing. Heinrich Serini. Wohnungsbau und Stadterweiterung. Beispiele — Ziele — Grundsätze. Schriften des Bayerischen Landes-Vereins zur Förderung des Wohnungswesens (E. V.) Heft 22. Verlag Ernst Reinhardt, München, Pr. brosch. 2 M.

Die höhere Allgemeinbildung auf dem Gebiet des Städtebaues läßt viel zu wünschen übrig; Dilettantismus und Oberflächlichkeit beeinflussen die praktische Arbeit sowohl durch unangebrachte Schlagworte als auch durch Vorschriften, die auch heute noch immer nicht den neueren Erkenntnissen angepaßt sind.

Das hat seine Gründe; der neuzeitliche Städtebau begann seine Erneuerungsarbeit von Außen, von der künstlerischen Seite, anstatt auf seine Elemente, auf die konstruktiven Einzelheiten einzugehen und die Gesundheit von hier aus vorzubereiten.

Es ist ja zweifellos schwierig und erscheint wenig interessant und dankbar, sich gründlich mit den Fragen der Wohnungsform, der Blockbildung, der Bebaubarkeit und Bauvorschriften, der Bodenpreisbildung usw. zu befassen und in die gesetzmäßigen Zusammenhänge all dieser

dort verwendeten Ullersdorfer Keramiken in weiß, hellgelb und hellgrün mit schwarzen Eckstäben und Gesimsen wohl nicht nur den Eindruck gesundheits-technisch einwandfreier Ausführung, sondern erzielen darüber hinaus eine ansprechende Wirkung.

Die Abluft wird aus diesen Räumen mittels elektrisch betriebener Sauger durch einen über Dach geführten Schlot entfernt; die Frischluft wird von den Treppen her angesaugt, damit sich im Gebäude keine üblen Gerüche verbreiten können. Die Warmwasserbereitung für die Bäder geschieht während der Heizperiode

durch Hochdruckdampf, der in einem Mantelgefäß das 1200 l fassende Speichergefäß umspült und dessen Inhalt auf beliebig einzustellende Temperaturen erwärmt. Im Sommer wird das warme Wasser mit einem Junkers'schen Gasheizkessel bereitet. Als Heizungen für die Warte- und Sitzungssäle sowie sonstige Aufenthalts- und Betriebsräume sind in den Erweiterungsbauten Warmwasserheizungen eingebaut, deren Erwärmung durch die vorhandene Hochdruckdampfheizung unter Einschaltung von Reduzierventilen und Gegenstromapparaten erfolgt. — (Schluß folgt.)

Die Einheit des Straßenbildes*.)

Von Rich. Blunck, Mag.-Ob.-Baurat, Berlin.



Der Grundgedanke der Kanold'schen Ausführungen in Nr. 17 — „Die Berufung von vertrauenswürdigen und bewährten Künstlern für den Entwurf und die Oberleitung ganzer Blöcke“ — ist nicht neu. Schon vor längerer Zeit haben Bestrebungen dieser Art eingesetzt, und es sei hier nur an die verdienstvollen Ausarbeitungen eines bewährten Altmeisters, des Arch. Prof. Heinrich Kayser „Die kubische Berechnung der Bebauung von Grundstücken“, mit Unterstützung der Akademie des Bauwesens herausgegeben von der Vereinigung Berliner Architekten, Ortsgruppe Groß-Berlin des Bundes deutscher Architekten, erläutert und ergänzt von A. Hartmann, Arch. B. D. A., erinnert. Hierin ist u. a. folgendes ausgeführt: „In früheren Zeiten war bei der geringen Größe der Städte das Einzelhaus mit Recht die künstlerische Einheit des Stadtbildes. Das einzelne Bauwerk konnte sich dem Ganzen gegenüber behaupten, was bei den großen Städten der Gegenwart mit ihrer ungeheuren Häuserzahl nicht mehr möglich ist. Es muß daher jetzt an Stelle der Individualität des Hauses die des Baublocks treten, so daß für die Erscheinung der Straßenarchitektur nicht mehr die Gestaltung des einzelnen Hauses, sondern die des Baublocks maßgebend wird. So müßte jeder Baublock, der bisher eine Vielheit sich widerstrebender Baueinheiten bildet, ein architektonisches Ganzes werden und in der Gliederung seiner Front den bewußten Willen zur künstlerischen Einheit erkennen lassen. Es müßten also die einzelnen Häuser, welche den jeweiligen Baublock bilden, hinsichtlich ihrer architektonischen Gestaltung in dem Ganzen des Baublocks aufgehen.“ Und weiter a. a. O. „Der Baublock muß als einheitliches Ganzes behandelt, also von der Hand eines Architekten oder in Zusammenarbeit mehrerer Architekten entstehen.“

Auch über die Ausführbarkeit dieser Gedanken finden sich in der Schrift schon folgende Hinweise: „Bei genossenschaftlichen Bauanlagen und auch in den Fällen, wo eine Bodengesellschaft ihr Gelände der Bebauung erschließt, wäre diese Forderung — nämlich daß die Bearbeitung des Entwurfs eines Baublocks in die Hand eines Architekten gelegt wird — ohne weiteres durchführbar. Es könnte aber auch bei der Erschließung neuen Baugeländes die Bauerlaubnis davon abhängig gemacht werden, daß der Plan des Einzelhauses sich in der oben geforderten Weise dem Ganzen des Baublocks einfügt. Es müßten dann natürlich für solche Gelände nicht nur ein allgemeiner Bebauungsplan, sondern schon Pläne aufgestellt werden, die die Gestaltung der Grundrisse und der Architektur im allgemeinen festlegen. Auf diese Weise könnte durch die Behörde, der ein aus Architekten zusammengesetzter künstlerischer Bauberatungsausschuß anzugliedern wäre, ein maßgebender Einfluß auf das zügellose private Bauen ausgeübt werden, durch den man sicher eine Gesundung unseres großstädtischen Wohnhausbaus erwarten könnte. Auch würde dann wieder der Architekt, der zur Zeit am städtischen Wohnhausbau so gut wie gar nicht beteiligt ist, den ihm zukommenden Einfluß auf die Gestaltung unserer Städtebaukunst gewinnen. Durch seine Mitarbeit würde man die durch schrankenlose Gewerbefreiheit entstandenen schweren Schäden im großstädtischen Bauwesen beseitigen können. Dann erst würde man wieder von einer Baukunst unserer Städte sprechen können.“

Kanold geht über diese Gedanken hinaus, indem er gesetzliche Grundlagen dafür fordert. Leider vermißt man aber bei ihm jeglichen praktischen Vorschlag dahingehend, wie diese gesetzlichen Grundlagen geschaffen werden sollen. Damit, daß der Magistrat mit Hilfe der Standesvertretungen eine ihm besonders geeignet erscheinende Persönlichkeit — etwa als General-

architekten — auswählt, ist es nicht getan, sondern es kommt darauf an, daß diesem Auserwählten auch die nötigen Befugnisse eingeräumt werden. Hierin liegt aber m. E. der Kern und die Schwierigkeit des ganzen Problems, und ich glaube nicht, daß es möglich sein wird, hier durch gesetzliche Maßnahmen Abhilfe zu schaffen. Wenn auch in letzter Zeit eine größere Beachtung der ästhetischen Ausbildung der Gebäude durch die Öffentlichkeit erkennbar zu sein scheint, und wenn auch durch das Verunstaltungsgesetz festgelegt worden ist, daß gewisse Ansprüche der Öffentlichkeit auf eine angemessene Gestaltung des Straßenbildes vorhanden sind, so bewegen sich derartige Bestimmungen doch naturgemäß mehr in negativer als in positiver Richtung.

Man wird sich m. E. auf folgende Maßregeln beschränken müssen:

Solange das Gelände noch in einer Hand sich befindet und erst zur Erschließung gebracht werden soll, wird es einer umsichtigen und ihrer Verantwortung sich bewußten Bauverwaltung wohl immer möglich sein, geeignete und hinreichende vertragliche — und damit gewissermaßen gesetzliche — Bindungen zu erreichen, durch die die Einheit des Straßenbildes sichergestellt wird. Es wird Sache der Standesvertretungen der Architekten sein, hierauf im Sinne der Kanold'schen Ausführungen mehr als bisher hinzuwirken und dabei mitzuwirken. Daß es bei solchen Verhältnissen dann schon gelingen wird, den geeigneten Mann zu finden, darüber kann m. E. kein Zweifel sein. Sind im übrigen gerade in der jetzigen Zeit, wo die Behörden, denen die Verantwortung für die Verwendung der von der Allgemeinheit aufgebrachtten Hauszinssteuer obliegt, verstärkter ausüben können, wo ohne derartige behördliche Mitwirkung das Bauen überhaupt kaum möglich ist, nicht doch schon an manchen Stellen bescheidene Ansätze zur Besserung vorhanden, daß nämlich an Stelle der vielen in Form, Gruppierung und Farbe verschiedenen Einzelhäuser der Blocks eine große, harmonisch und einheitlich gegliederte Front tritt? Sollte nicht vielleicht in diesem Sinne die Gestaltung der Baublöcke in den Ceciliengärten in Berlin-Schöneberg als ein solcher Lichtblick gelten können? Allerdings darf hierbei die muster-gültige Vorarbeit des Bebauungsplanverfertigers (P. Wolf, jetzt Stadtbaurat in Dresden) nicht außer acht bleiben.

Wie steht es aber, wenn das Gelände bereits parzelliert und an Einzeleigentümer aufgeteilt ist, ohne daß derartige weitergehende Bindungen durch Verträge oder ähnliches vorliegen? Wie sollen in solchen Fällen, die doch für absehbare Zeit vielleicht vielfach die Regel sein werden — gibt es doch allein in Berlin mehrere hundert Kilometer fertiger Straßen — die Forderungen auf Einheitlichkeit des Straßenbildes erfüllt werden, zumal das Verunstaltungsgesetz seinem Wesen nach natürlich nicht auf jeden Straßenzug Anwendung finden kann? Solange das Ideal nicht erreicht ist, daß — wie es in der oben erwähnten Schrift a. a. O. heißt — „alle Teile der großstädtischen Bevölkerung von einer auf das Sachliche, Schlichte und Wahre gerichteten Baugesinnung durchdrungen werden“, wird es auch der größten Geschicklichkeit und Redegabe des Magistrats (Stadtbauverwaltung) nicht gelingen, die verschiedenen (wirtschaftlichen und ästhetischen) Belange der einzelnen Bauherren — „die Vielheit sich widerstrebender Baueinheiten“ — unter einen Hut zu bringen und dem bewußten Willen eines den Eigentümern aufgezwungenen Architekten zu unterstellen. Hier wird m. E. nur eine verständnisvolle Bauberatung, die allerdings unter Inanspruchnahme eines Beirats aus dem Kreise der sich selbstlos zur Verfügung stellenden schaffenden Architekten arbeiten muß, helfen können, und sie wird m. E. oft schon segensreich gewirkt haben, wenn es ihr gelingt, Unheil

* Anmerkung der Schriftleitung: Nachdem in diesen Ausführungen auch noch die praktische Durchführbarkeit besprochen ist, schließen wir die Aussprache endgültig. —

Wünsche der Bauberren und „Architekten“ unter den Begriff der Einfachheit und der Zurückhaltung zu bringen.

Im Anschluß hieran sei es gestattet, auf eine Beeinträchtigung der Einheit des Straßenbildes hinzuweisen, der gegenüber sowohl die Kanold'schen Forderungen als auch die Bauberatung zumeist versagen werden. Es kommt leider in jetziger Zeit häufiger vor, daß ein Eigentümer, nachdem er — an sich nicht besonders leistungsfähig — in der Entwurfszeit ein Grundstück im Hochbauviertel gekauft hat, später nicht willens oder auch nicht in der Lage ist, ein mehrgeschossiges Gebäude zu errichten, sondern sich auf ein kleines Einfamilienhaus beschränken will. In den Außenbezirken Berlins kann man viele derartige kleine Häuser sehen. Wenn es ausnahmsweise für einen ganzen Block einheitlich geschieht, bestehen natürlich keine Bedenken, aber in den allermeisten Fällen handelt es sich um einzelne Kleinhäuser, die unvermittelt zwischen hohen Häusern stehen und so natürlich dauernd — jedenfalls auf sehr lange Zeit — die Einheit des Straßenbildes auf das empfindlichste stören. Auf Grund des geltenden Baurechtes kann die Errichtung des Flachbaus im Hochbauviertel nicht verboten werden, weil ja der Grundsatz der Baufreiheit besteht und einem freiwilligen Verzicht auf die bauliche Ausnutzungsmöglichkeit nicht mit polizeilichen Mitteln entgegengetreten werden kann.

In verschiedenen Bezirken ist zwar versucht worden,

Literatur.

„Belichtung von Gemäldegalerien“, Reisestudie von Arch. Dr.-Ing. Albert Erbe †, mit 29 Lichtdrucktafeln und 70 Abbildungen im Text. Leipzig 1923, Verlag von Karl W. Hiersemann, Preis 40 M. —

Dieses Buch hat eine traurige Geschichte. Der Verfasser, damals Baubeamter in Hamburg, bereiste 1908 und 1909 gemeinschaftlich mit dem unvergeßlichen Lichtwarek deutsche und ausländische Städte, um in deren Galerien für den Neubau der Hamburger Kunsthalle Beleuchtungsstudien zu machen. Beide hatten die Absicht, diese Studien gemeinsam zu veröffentlichen. Aber Lichtwarek starb und so mußte Erbe das Manuskript 1916 allein vollenden. Weiter kam auch er nicht; der Krieg verhinderte das Erscheinen des Buches und i. J. 1922 raffte ein vorzeitiger Tod auch Erbe hinweg, ehe das Buch fertiggestellt war.

Jetzt hat die Verlagsbuchhandlung Hiersemann das Werk endlich erscheinen lassen können. Sie erledigt damit nicht nur eine Ehrenpflicht gegenüber den verstorbenen Urhebern, sondern sie erwirbt sich damit auch ein Verdienst um die Sache. Nachdem auch die Baukunst immer mehr Gegenstand der geschwätzigen Kunstdliteratur wird, sind die schaffenden Architekten doppelt dankbar für jedes Buch, das eine Baufrage einfach und sachlich zum Nutzen der Lebenden beleuchtet und klärt.

Vielfach unterstützt durch Grundrisse und Schnitte bespricht das Buch die wichtigsten Räume von 13 deutschen, 17 englischen und 3 französischen Bildermuseen, zu denen sich noch zwei Kopenhagener, ein Brüsseler und ein Antwerpener Museum gesellen. Den Beschluß bildet eine Zusammenstellung der Ergebnisse, die für die Schaffung künftiger Bildergalerien nutzbar gemacht werden können. Ohne sich eng auf die Beleuchtungsfrage zu beschränken — tatsächlich kann ja die Beleuchtung von der Raumgestaltung nicht getrennt werden —, bringt Erbe in kurzen Zügen ein Stück Baugeschichte, das sich wie eine sehr sachliche und verständige Kritik der Museumsbaukunst überhaupt liest. Wenn ein Museumsleiter und ein Architekt gemeinsam Bildergalerien daraufhin studieren, inwieweit diese Gebäude ihren Zweck gut erfüllen, so mag dabei allerdings etwas Anderes heraus kommen als das, was wir gemeinhin in den Bauzeitschriften lesen, und manches Museum aus neuerer Zeit kommt bei dieser Kritik nicht gut weg — obwohl natürlich jede Schärfe im Urteil vermieden ist. Endlich einmal wird hier unzweideutig ausgesprochen, daß das flache Oberlicht für Bildergalerien vom Übel ist; das hochliegende Seiten- oder Laternenlicht bietet für Bilder die beste Beleuchtung und im Zusammenhang mit dieser Erkenntnis kommen uralte Motive, das basilikale System, die im Zenith belichtete Kuppel und die Laternenkuppel, die im Tambour senkrecht stehende Fenster hat, wieder zu Ehren. Die bei den Architekten beliebte Verschiedenheit in der Höhenlage der einzelnen Säle, ein Mißstand, den schon die italienische Renaissance bekämpfte, wird als sehr störend für die Benutzung eines Museums bezeichnet. Besonderes Interesse werden einige kleinere englische Galerien erregen, die bei uns in Deutschland wenig bekannt sind, die aber offenbar ihrem Zweck in ausgezeichnete Weise gerecht werden.

Was das aus den deutschen Museen zu ziehende Er-

sich gegen derartige Bauvorhaben auf Grund des Verunstaltungsgesetzes zu wehren, aber, soviel ich weiß, zumeist ohne Erfolg, da das Gebäude an sich nicht verunstaltet zu wirken braucht. Um so erfreulicher ist es, daß es in einem Bezirk (Tempelhof) gelungen ist, durch vorausschauende Maßnahmen eine derartig drohende Beeinträchtigung des Straßenbildes zu verhüten. Es dürfte auch für andere Bauverwaltungen von Belang sein, zu erfahren, auf welche Weise das erreicht ist. In Tempelhof ist der Bezirk rechtzeitig mit dem betreffenden Eigentümer vorher in Verbindung getreten und hat ihn zu veranlassen gesucht, an einer anderen geeigneten Stelle des Bezirks zu bauen. Der betreffende Eigentümer hat daraufhin den Vorschlag gemacht, ihm im Tauschwege ein passendes Grundstück zu übereignen. Dieses auszutauschende Grundstück mußte zwar erst von der Stadt erworben werden —, wegen des Wertunterschieds mußte sogar eine Zuzahlung geleistet werden —, aber trotz aller Schwierigkeiten ist der Tausch zustande gekommen und der erreichte Erfolg — die Sicherung der Einheit des Straßenbildes für die Zukunft — dürfte jedenfalls die aufgewandte Mühe und die gebrachten Opfer reichlich lohnen.

Das günstige Ergebnis ist offenbar der verständnisvollen, vorausschauenden Arbeit der betreffenden Stadtbaupverwaltung zu danken, und es dürfte nur zu begrüßen sein, wenn dies Beispiel gegebenenfalls zu gleichem Vorgehen mit gleichem Erfolge anregen würde. —

gebnis anlangt, so kommt Erbe zu dem nicht sehr erhebenden Schluß, daß wir es seit 100 Jahren nicht weiter gebracht haben. Schinkels Altes Museum in Berlin und Klenzes Glyptothek in München bleiben bis auf weiteres die besten deutschen Anlagen.

Bei der Auswahl der Museen war offenbar der Wunsch maßgebend, nur Räume zu bringen, die auf der Reise besichtigt worden waren. Sonst wäre es nicht verständlich, daß gar kein Beispiel aus Italien mit dargestellt ist. Sollte sich einmal eine neue Auflage des Buches notwendig machen, so wäre es zu begrüßen, wenn eine Ergänzung des Stoffes durch italienische Beispiele und auch durch solche aus Spanien und Rußland erfolgen könnte. Denn gerade in Italien wird ja der Zusammenhang zwischen Raumgestaltung und guter Beleuchtung besonders deutlich, indem es dort eine Menge größerer Räume gibt, die, ohne für Bilderausstellungen gebaut zu sein, für diesen Zweck doch vorzüglich geeignet sind.

Die Ausstattung des Buches ist sehr ansehnlich, so ansehnlich sogar, daß der Preis im Verhältnis zu der weiten Verbreitung, die man der Arbeit Erbes wünschen möchte, fast zu hoch geworden ist. Es liegt die Frage nahe, ob man nicht solchen rein sachlichen Werken, z. B. bei den Tafeln, eine etwas einfachere Ausstattung geben könnte, um den Preis niedriger zu halten. Denn in solchen Werken sollen ja Tafeln nicht als Bilder an sich wirken und Genuß bereiten, sondern sie dienen doch nur als Beleg und Erläuterung für den Text. Wie bei vielen neueren Büchern sind auch hier die Tafeln am Schluß des Buches zusammengeheftet, so daß der Leser ständig zwischen Text und Tafeln hin und her blättern muß. Diesen Gebrauch sollten die Buchhändler wieder aufgeben und zum alten System der herausfaltbaren oder der im Text eingehafteten Tafeln zurückkehren. Denn jedes Buch wird umso eifriger gelesen, je bequemer es zu lesen ist. Und der Erbe'schen Arbeit ist dringend zu wünschen, daß sie viel und eingehend studiert wird; denn sie behandelt Raumbeleuchtung und Raumgestaltung, also das wichtigste Problem der Baukunst überhaupt. —

E. Ruster.

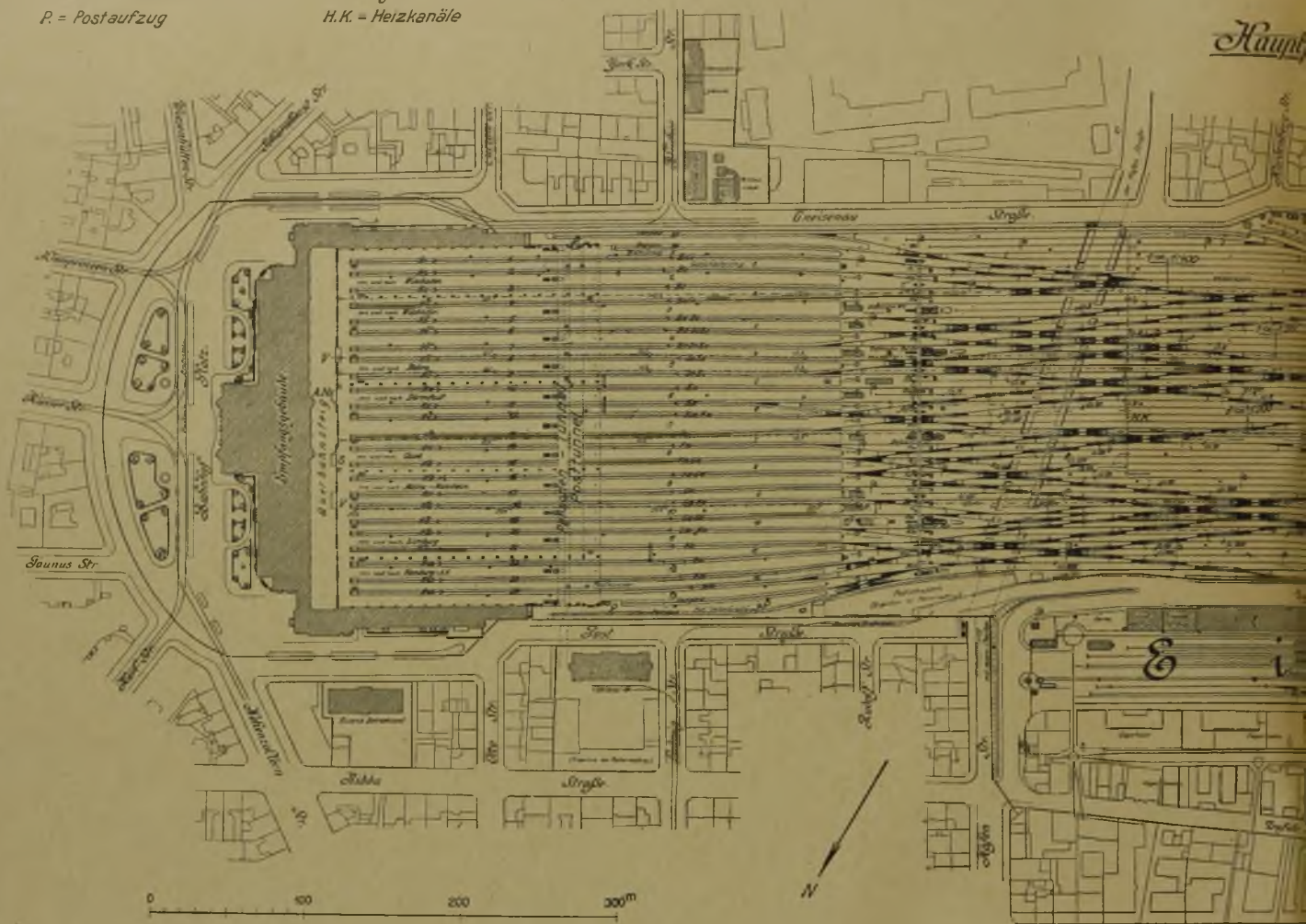
Dr.-Ing. Heinrich Serini. Wohnungsbau und Stadterweiterung. Beispiele — Ziele — Grundsätze. Schriften des Bayerischen Landes-Vereins zur Förderung des Wohnungswesens (E. V.) Heft 22. Verlag Ernst Reinhardt, München, Pr. brosch. 2 M.

Die höhere Allgemeinbildung auf dem Gebiet des Städtebaues läßt viel zu wünschen übrig; Dilettantismus und Oberflächlichkeit beeinflussen die praktische Arbeit sowohl durch unangebrachte Schlagworte als auch durch Vorschriften, die auch heute noch immer nicht den neueren Erkenntnissen angepaßt sind.

Das hat seine Gründe; der neuzeitliche Städtebau begann seine Erneuerungsarbeit von Außen, von der künstlerischen Seite, anstatt auf seine Elemente, auf die konstruktiven Einzelheiten einzugehen und die Gesundung von hier aus vorzubereiten.

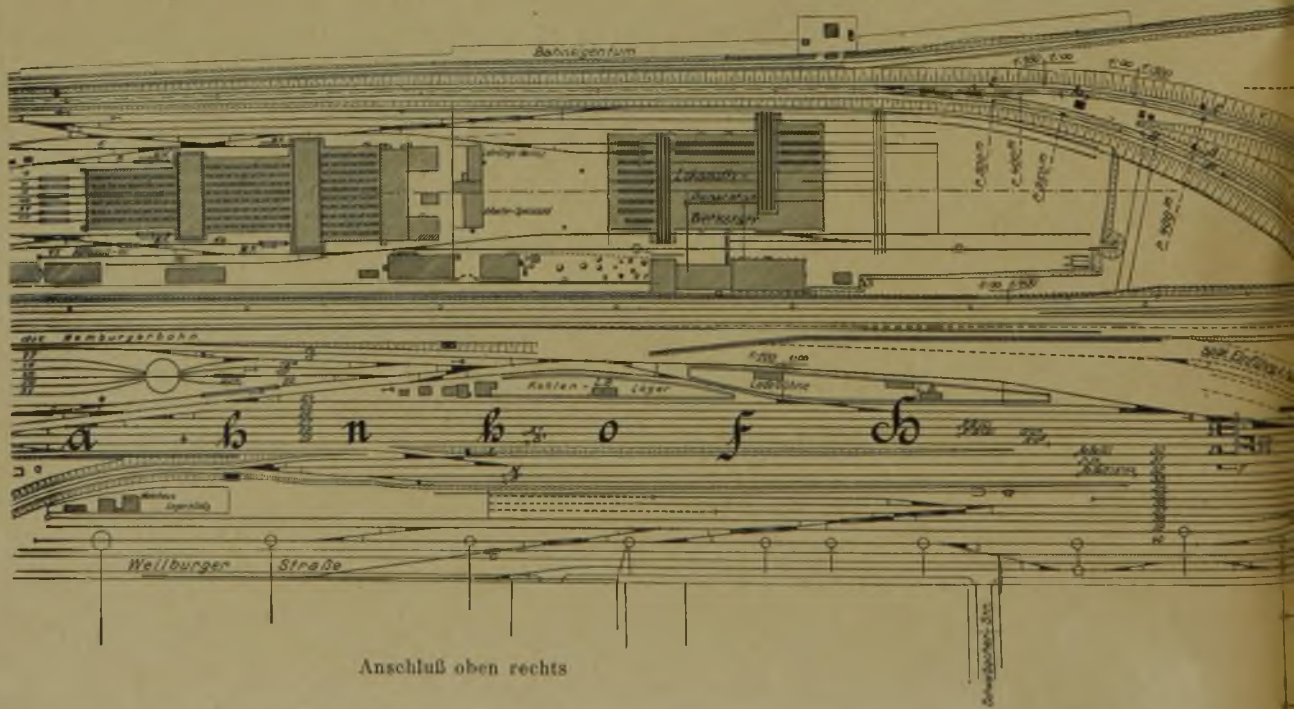
Es ist ja zweifellos schwierig und erscheint wenig interessant und dankbar, sich gründlich mit den Fragen der Wohnungsform, der Blockbildung, der Bebaubarkeit und Bauvorschriften, der Bodenpreisbildung usw. zu befassen und in die gesetzmäßigen Zusammenhänge all dieser

- V. = Verkaufsräume
- S. = Schaffner
- A.N. = Auskunft u. Nachlöse-R.
- R. = Postaufzug
- Hydranten
- Zapfstellen (Trinkwasser)
- Signalmast
- H.K. = Heizkanäle



Maßstab rd. 1 : 4300

Hainter · Landstrasse

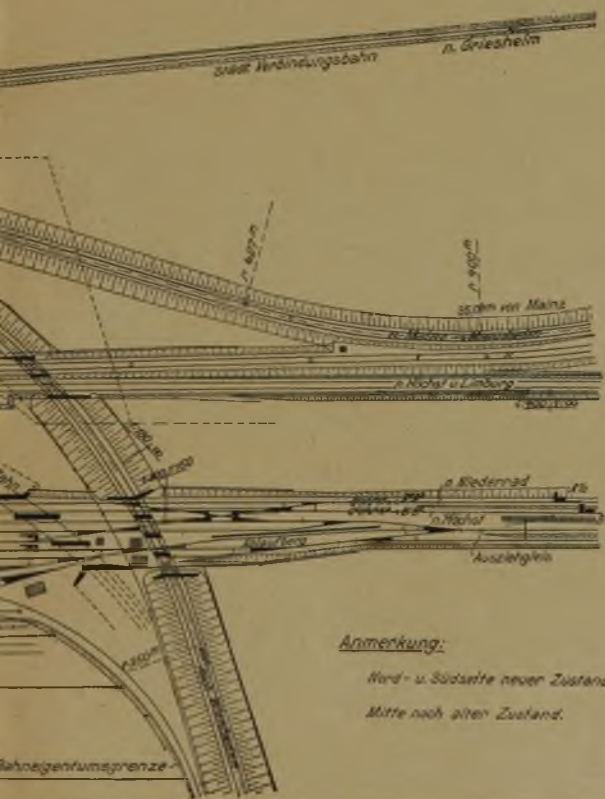


Anschluß oben rechts

Personenbahnhof

und Betriebsbahnhof

Frankfurt (Main).



Bahnhofsplan
in seinem jetzigen Zustand
nach
Ausführung der Erweiterung.

Die Erweiterung des Hauptpersonenbahnhofes in
Frankfurt a. M. in den Jahren 1912—1924.

DOPPELPLANBEILAGE ZU
STADT UND SIEDLUNG No. 8.

DEUTSCHE BAUZEITUNG LIX. JAHRG.
1925. No. 29/30.

Anmerkung:

Ob- u. Südseite neuer Zustand,
Mitte nach alten Zustand.

Abb. 18—25. Grundrisse der Kopfbauten.
Links Südkopfbau, rechts Nordkopfbau.



Abb. 18.

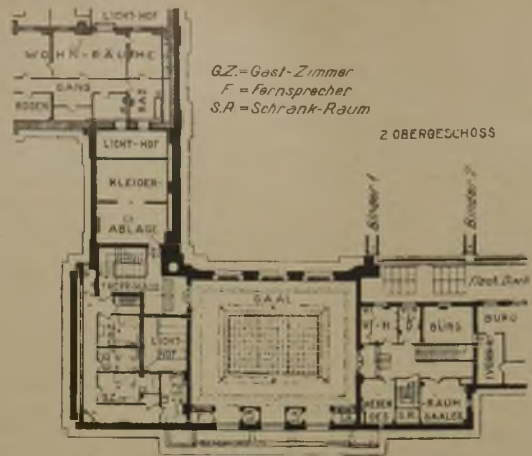


Abb. 22.



Abb. 19.



Abb. 23.

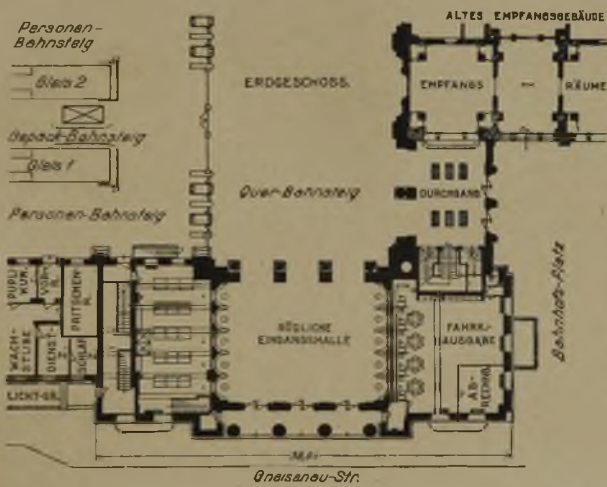


Abb. 20.

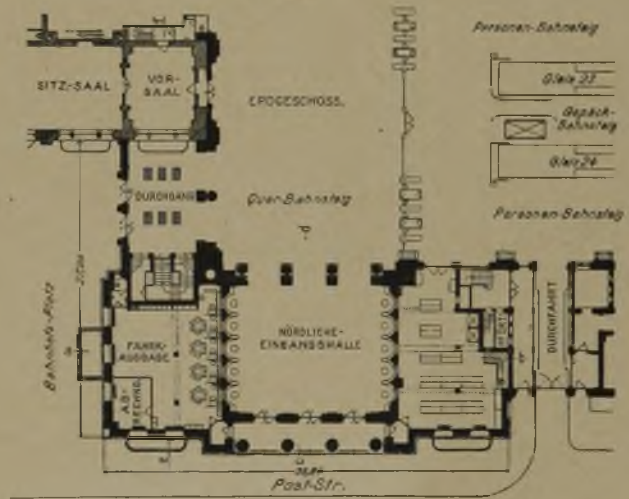


Abb. 24.

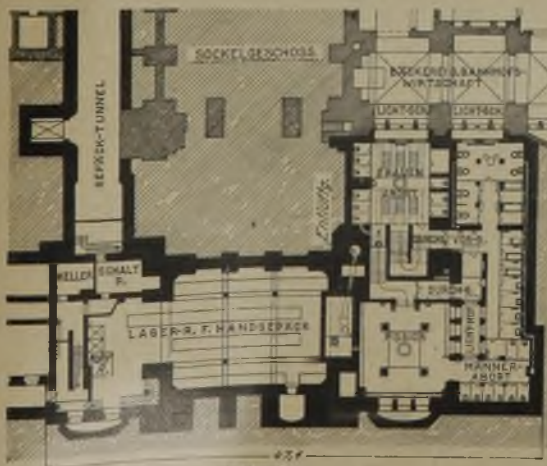


Abb. 21.

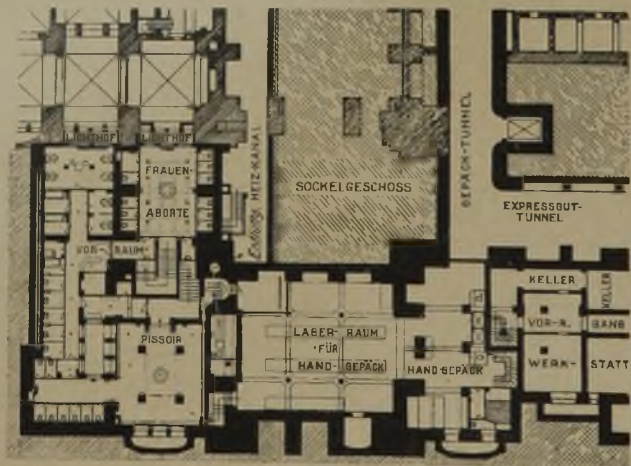


Abb. 25.

N. B. Die sämtlichen Grundrisse sind von den zum Bahnhof parallelen Straßen aus gesehen. (Vgl. den Ges.-Grundriß Abb. 4, S. 231.)
Die Erweiterungsbauten des Hauptbahnhofes Frankfurt a. M.

Fragen untereinander einzudringen. Man geht diesen Fragen gern aus dem Wege und beschäftigt sich lieber mit dem angenehmeren Spiel von Straßenführungen und Platzgestaltungen.

Wer aber tiefer in die Probleme eingedrungen ist, hat nicht immer Zeit und Neigung dazu, die Ergebnisse seiner Arbeit planmäßig so durcharbeiten, daß sie der Öffentlichkeit vorgelegt werden können, und glaubt meist auch, nur Bekanntes zu geben; denn der Praktiker neigt zu der Annahme, daß, was er entdeckt hat, gleich ihm auch jeder andere gründliche Arbeiter gefunden haben müsse.

Daher weist die städtebauliche Fachliteratur noch immer viele Lücken auf, sehr zum Schaden sowohl der gesunden Weiterentwicklung als auch der gesetzlichen Regelungen (Baugesetz, Fluchliniengesetz, Bauordnungen und so weiter.)

Um so erfreulicher ist es, die obengenannte Schrift als eine Arbeit empfehlen zu können, die von einem Praktiker, dem Direktor des städtischen Wohnungsamts Nürnberg, verfaßt ist und die Hauptgebiete des Städtebaus in gründlicher und neuartiger Weise erforscht. Sie enthält 8 Abschnitte und befaßt sich zuerst mit der Wohnungsform hinsichtlich ihrer größten Zweckmäßigkeit, Wirtschaftlichkeit und Einfachheit, geht dann zur Zusammensetzung der Wohnungsformen zu Blaukästen und der Vereinigung dieser zu Siedlungsgruppen über und untersucht endlich die Bodenpreisbildung, Fragen der Bauvorschriften und Stadterweiterung.

Die wichtigen und interessanten Ergebnisse dieser Untersuchungen, fast zu kurz dargestellt, sind nicht mit wenigen Worten wiederzugeben. Sie beziehen sich nicht nur auf die einzelnen Gebiete in sich, sondern immer auf ihre Zusammenhänge; dabei wird mit manchem Schlagwort aufgeräumt und manche herrschende Anschauung erhält eine überraschende Berichtigung.

Ich halte die kleine Schrift von Serini für eine der besten Arbeiten auf dem Gebiet des praktisch-wissenschaftlichen Städtebaus. Sie bereichert unser Wissen, gibt unseren Arbeiten in wichtigen Teilen feste Grundlagen, wo häufig mehr oder weniger gefühlsmäßig geschaffen wurde, und vernachlässigt dabei auch niemals die künstlerische Seite des Städtebaus. — Henry Groß.

Personal-Nachrichten.

Auslands-Ehrung. Die älteste Architekten-Gesellschaft in Leningrad (St. Petersburg) hat den Geh. Ob.-Brt. Dr. phil. h. c. Dr.-Ing. e. h. Stübben in Münster i. W. in Anerkennung seines Wirkens für die Entwicklung der heutigen Stadtbaukunst zum Ehrenmitgliede ernannt. Das Werk Stübben's, „Der Städtebau“, ist von Professor G. D. Dubelir auszugsweise ins Russische übersetzt worden. —

Berufung. Stadtbaurat Wetzlar in Stuttgart, der bereits als Dozent an der Technischen Hochschule in Stuttgart tätig war, wurde zum ord. Professor für Hochbaukunde und Städtebau an dieselbe berufen. —

Techniker als Bürgermeister. In Lauban i. S. ist die Stelle des II. Bürgermeisters zu Anfang d. J. dem Stadtbaurat Reg.-Bmstr. a. D. Girbig übertragen worden. —

Neuwahl leitender Stadtbaubeamten. In Chemnitz i. S. ist Stadtbtr. Manté auf weitere 6 Jahre wiedergewählt. —

In Reichenbach i. V. wurde Reg.-Bmstr. Wolfg. Rudolf aus Merseburg zum Stadtbaurat gewählt. —

In Schwab. Gmünd wurde zum Stadtbtr. Reg.-Bmstr. Max Schneider aus Stuttgart gewählt. —

Wettbewerbe.

Zum Wettbewerb Bebauungsplan Wetzlar, der bereits am 21. März entschieden ist, ohne daß den Preisträgern oder den Fachblättern, in denen s. Zt. die Ausschreibung erschien, bisher eine Mitteilung gemacht worden wäre, ist das Ergebnis im „Wetzlarer Anzeiger“ vom 26. März veröffentlicht worden.

Danach wurden bei 41 eingegangenen Entwürfen die Preise, wie folgt, verteilt:

I. Pr. Verf.: Prof. Dr.-Ing. Giese; Arch. Henry Groß; Ing. Havestadt & Contag G. m. b. H., sämtlich Berlin; II. Pr. Verf.: Arch. Roeckle, Frankfurt a. M.; Reichsbahnrat Gerteis, Hersfeld; Arch. Karl Blattner, Frankfurt a. M.; III. Pr. Verf.: Arch. Prof. Dr.-Ing. Vetterlein; Prof. Otto Geißler; Dipl.-Ing. Heinr. Meyer, Reg.- u. Bt. a. D., sämtlich in Hannover; IV. Pr. Verf.: Reg.-Bt. Meffert, Dipl.-Ing. Schlenstadt, Hannover; V. Pr. Verf.: Dipl.-Ing. Bauamtman. Hummel, Eßlingen; Reg.-Bt. a. D. Theod. Golder, Untertürkheim; Herm. Billing jr., Arch. Reg.-Bt. a. D., Karlsruhe.

Angekauft wurden die Entwürfe der Verf.: Vermess.-Dir. Karl Strinz, Ing. Joh. Nadermann, Arch.

Paul Thürmer, sämtlich in Magdeburg, und d. verm.-Mag.-Ob.-Brt. Dr.-Ing. Heilighenthal, Berlin.

Die auswärtigen Mitglieder des Preisgerichts haben nach derselben Mitteilung nach Beendigung seiner Arbeit auch den Plan des Stadtbtr. Kleemann u. Stadtvermess.-Rat Gesckke, Wetzlar, begutachtet.

Es wird dazu bemerkt, daß „der außer Wettbewerb eingereichte Entwurf soviel beachtenswerte Vorschläge enthält, daß er nach dem Urteil der auswärtigen Preisrichter sicherlich in die engere Wahl gekommen sein würde und daß die Verwendung des Entwurfs für die endgültige Ausgestaltung des Bebauungsplanes daher empfohlen werden kann“.

Diese Art der Veröffentlichung der Preisgerichtsentscheidung, die zwar nicht amtlich unterschrieben ist, aber doch wohl aus amtlichen Kreisen stammt, wird nach Zuschriften, die wir erhalten haben, als für die Teilnehmer wenig freundlich und nicht üblich empfunden! Wir können uns diesem Urteil nur anschließen. —

In einem Wettbewerb für die Erneuerung alter Fassaden in Königsberg i. Pr., ausgeschrieben vom Kunstgewerbe-Verein daselbst — Preisrichter Prof. Brachert, Prof. Lahrs, Dipl.-Ing. Hopp und Mag.-Brt. Schwarz — erhielten bei 25 eingegangenen Entwürfen den I. und III. Pr. Cand. arch. Rodemeier, den II. Pr. Reg.-Bmstr. Fischer. —

Für das Preisausschreiben Kursaal Mergentheim ist, wie uns off. mitgeteilt wird, die Einreichungsfrist auf den 15. Juni d. J. verschoben worden. —

Ein Preisausschreiben für eine einheitliche mechanische Wagenkupplung des „Vereins deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen e. V.“, an dem sich alle Personen Deutschlands und Österreichs beteiligen können, wird mit Frist zum 15. Juni d. J. erlassen. Drei Preise von 7500, 5000, 3000 M., zum Ankauf weiterer Entwürfe 4500 M. Im Preisgericht die 11 Herren: Dir. Arnold, Herten, Prof. Dr.-Ing. Helm, Berlin, Reg.-Bmstr. Hoerter, Glewitz, Dir. Holschmacher, Essen, Ob.-Ing. Kindler, Berlin, Dir. Schiffer, Düsseldorf, Dir. Schoengarth, Köln, Dir. Sieber, Nürnberg, Dir. Ing. Spängler, Wien, Dir. Uhlig, Elberfeld, Dir. Wolff, Magdeburg.

Es handelt sich, um den Übergang der Wagen verschiedener Gesellschaften ohne weiteres zu ermöglichen, was namentlich für das rheinisch-westfälische Industriegebiet von Bedeutung ist, darum, eine einheitliche Kupplung zu schaffen, mit der die elektrischen Brems-, die Licht- und Luftdruckbremsen-Kupplungen unmittelbar in Verbindung gebracht werden können und die keine besondere Bedienung erfordern. Verlangt werden Entwurfszeichnungen in natürlicher Größe und Beschreibungen (Modelle nur auf besonderes Verlangen gegen Erstattung der Selbstkosten). Der Verein erwirbt das Recht, nach den preisgekrönten (im Ausschreiben steht „eingereichten“) Entwürfen auszuführen oder ausführen zu lassen, wobei jedoch die Lieferung dem Selbstersteller bei gleicher Güte und gleichem Preis zu übertragen ist. In den Bedingungen, die in der „Verkehrstechnik“ 1925, Nr. 10, abgedruckt sind, wird auch die Frage der Patentgebühren geregelt, außerdem werden noch besondere technische Bedingungen für die Ausführung der Kupplungen gegeben. —

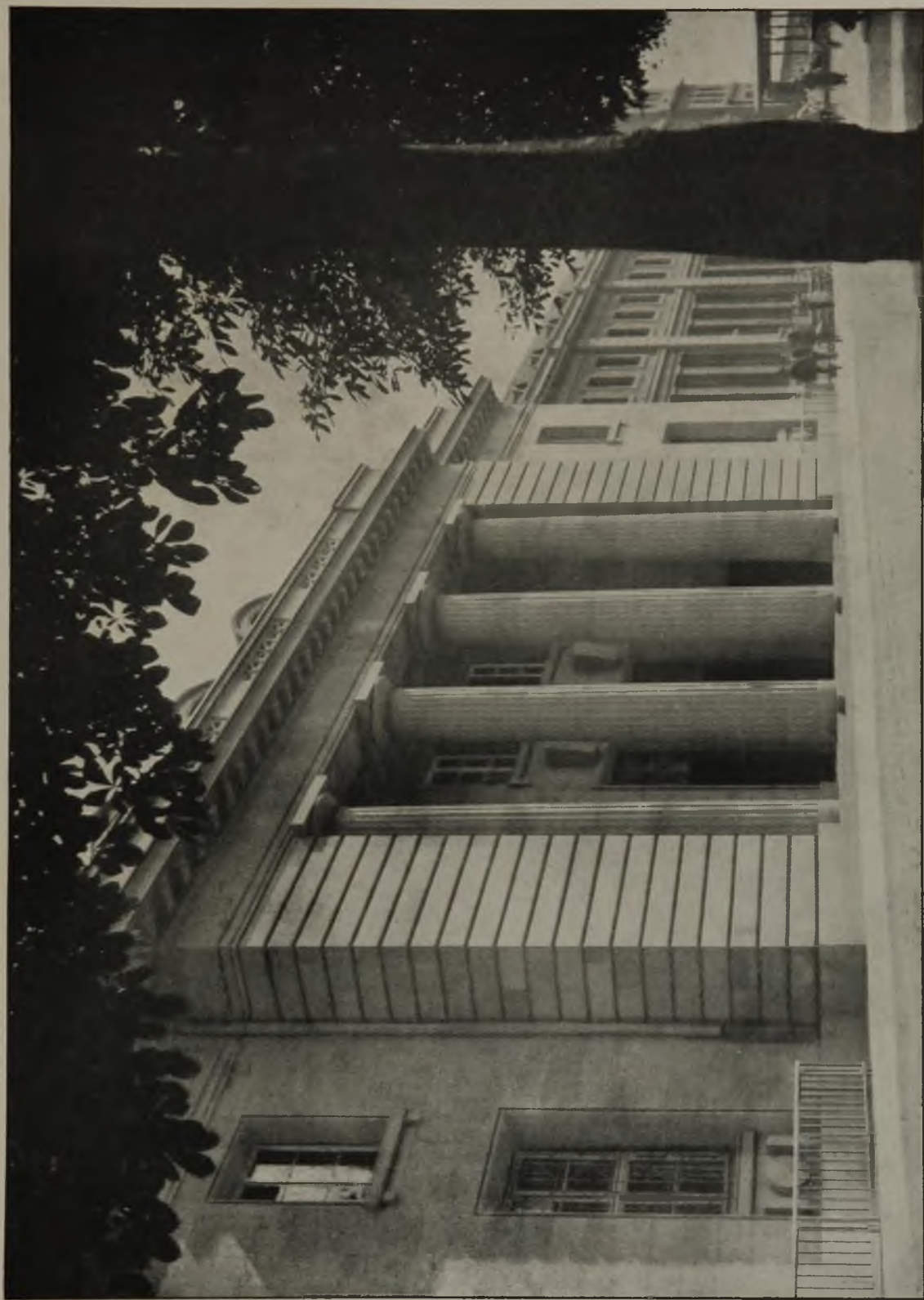
Ein Wettbewerb für eine Kirche mit Pfarrhaus in Saarbrücken schreibt die kathol. Pfarrgemeinde St. Jakob Saarbrücken 1, unter den deutschen kathol. Architekten des Saargebietes, des bes. Gebietes, Badens und Württembergs mit Frist zum 25. Juli 1925 aus. Drei Preise zu 9000, 6750, 4500 Fr. (umgerechnet außerhalb des Saargebietes 2000, 1500, 1000 M.) und drei Ankäufe zu je 2250 Fr. (je 500 M.). Am Preisgericht die Herren Arch. Minist.-Rat Hausmann, Reg. Saarbrücken; Geh. Ob.-Brt. Dombaumeister Hertel, Köln; Prof. Dr. Kreis, Düsseldorf; Stadtbaurat Reg.-Bmstr. Kruspe, Saarbrücken. Wettbewerbsunterlagen gegen 27 Fr. oder 6 M., die zurückerstattet werden, bis zum 1. Mai, beziehbar vom Kirchenvorstand von St. Jakob. —

Plakatwettbewerb der „Deutschen Bauzeitung“. Die urspr. auf den 1. Mai d. J. angesetzte Einlieferungsfrist wird bis zum 15. Mai, mittags 12 Uhr, verlängert. Gleichzeitig werden die 3 ausgesetzten Preise auf je 400, 300 und 200 M., die Ankaufssumme auf 400 M. erhöht. —

Inhalt: Die Erweiterungsbauten des Hauptpersonenbahnhofes in Frankfurt a. M. — Die Einheit des Straßenbildes. — Literatur. — Personal-Nachrichten. — Wettbewerbe. —

Bildbeilage: Die Erweiterungsbauten des Hauptpersonenbahnhofes in Frankfurt a. M. Nordkopfbau. —

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 ERWEITERUNGSBAUTEN DES HAUPTPERSONENBAHNHOFES IN FRANKFURT A. M. / NORDKOPFBAU
ARCHITEKTEN: OB.-REG.-BAURAT SCHENCK, REG.-BAURATE KLEINSCHMIDT UND DE LA SAUCE

DEUTSCHE BAUZEITUNG. LIX. JAHRGANG 1925. NR. 29/30