

DEUTSCHE BAUZEITUNG

MIT DEN BEILAGEN: STADT UND SIEDLUNG / WETTBEWERBE
KONSTRUKTION UND AUSFÜHRUNG / BAUWIRTSCHAFT UND BAURECHT

HERAUSGEBER: PROFESSOR ERICH BLUNCK
SCHRIFTFLEITER: REG.-BAUMSTR. FRITZ EISELEN

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

61. JAHRGANG

BERLIN, DEN 23. APRIL 1927

Nr. 33

Das Stadion zu Frankfurt a. M.

II. Die Anlage für den Rad- und Schwimmsport.

Von Stadtbaurat a. D. G. S c h a u m a n n. (Hierzu 11 Abbildungen.)



Über die Gesamtanlage des Stadions haben wir im Jahrg. 1926, S. 521 ff., bereits berichtet und das Verwaltungs- und Tribünengebäude im besonderen dargestellt. Inzwischen sind die Anlagen für Rad- bzw. Schwimmsport sowie die Winter-sporthalle ebenfalls fertiggestellt und sollen den Gegenstand nachstehender Darstellung bilden. Wir verweisen dabei auf den Gesamtplan Jahrg. 1926, S. 521, von dem unser Plan Abb. 6, S. 283, einen vergrößerten Ausschnitt bildet.

die andere allen Fahrern überall möglich ist. Die Fliegerbahn hat eine Länge von 400 m, woraus sich für die Steherbahn — in beiden Fällen in der vorgeschriebenen Entfernung von 35 cm von der Innenkante gemessen — eine Länge von 416,67 m ergibt. Der kleinste Halbmesser der elliptischen Bahn ist 40 m, woraus die steilste Neigung der Steherbahn zu 49° errechnet wurde. (Vgl. Querschnitt Abb. 2, S. 282, und Abb. 10, S. 285.)

Die Bahn ist derart in das Gelände eingebettet, daß sie in 9 m Höhe über dem Innenraum von einem 6 m breiten Umgang umgeben ist, von dem aus sich die



Abb. 1. Haupteingang zur Radsportbahn. (Vergl. Plan Abb. 6.)
(Aufnahme Dr. P. Wolf, Frankfurt a. M.)

Die Radsportbahn, deren große Tribüne den südlichen Abschluß der zweiten großen Achse des Stadions bildet, wurde nach einem Vorschlage des Spezialisten für Radbahnen, Ing. Richard Ludwig zu Markkleeberg bei Leipzig, mit gebrochenem Profil ausgeführt, derart, daß die innere, flachere Fläche von 4 m Breite die Fliegerbahn bildet, um die sich die steilere Steherbahn in 6 m Breite herumlegt. Die Berührungslinie der beiden Bahnen ist im Querschnitt ausgerundet, so daß der Übergang von einer Bahn auf

Zuschauerplätze — etwa 20 700 — bis zur Oberkante der Bahn herunter erstrecken. An der südlichen Längsseite der Bahn wurde die Haupttribüne errichtet, die 1367 Sitzplätze enthält. Die als Betonplatte hergestellte Bahn sollte unmittelbar auf das profilmäßig genau regulierte Gelände gelegt werden, doch war dies nicht durchführbar, da die Bahn teilweise in erheblichem Auftrag zu liegen kam und die Zeit für das erforderliche Setzen des Bodens zu kurz war. Es mußte deshalb zu einer Substruktion der Bahn aus Beton-

Abb. 2. Querschnitt durch Radrennbahn und Schwimmbecken des Stadions zu Frankfurt a. M. (Maßstab rd. 1 : 900.)

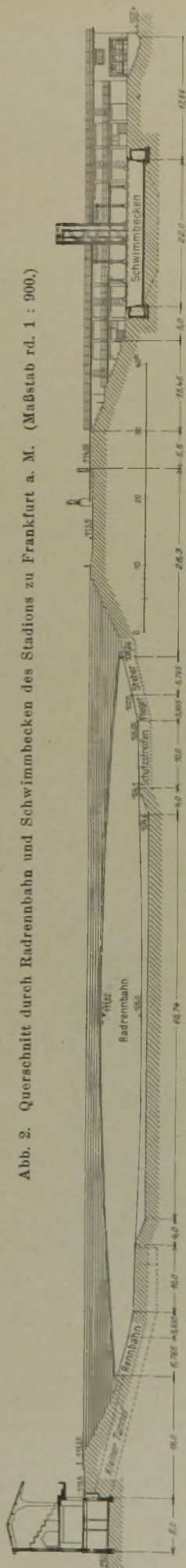
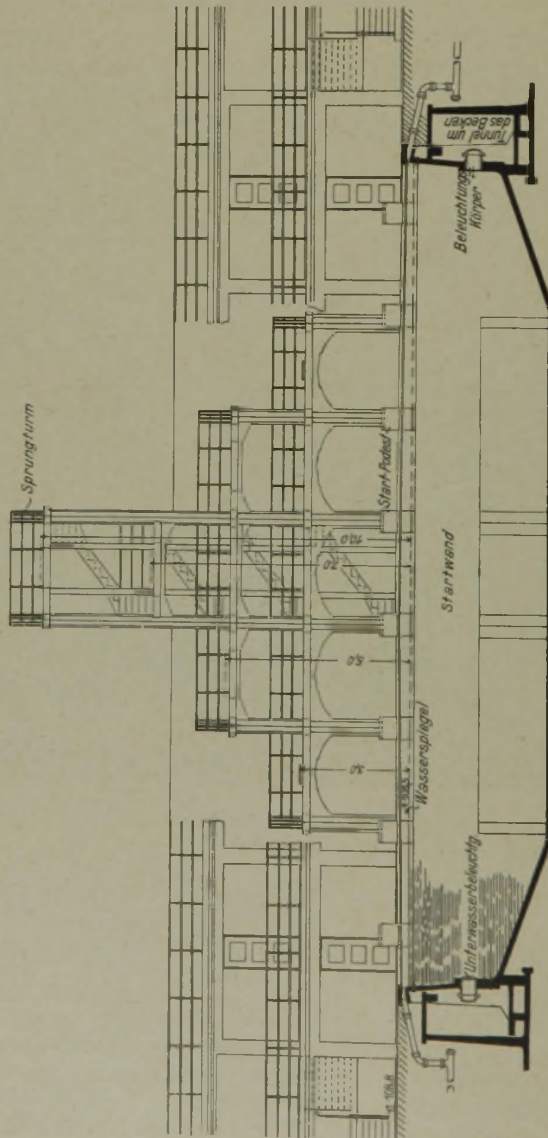
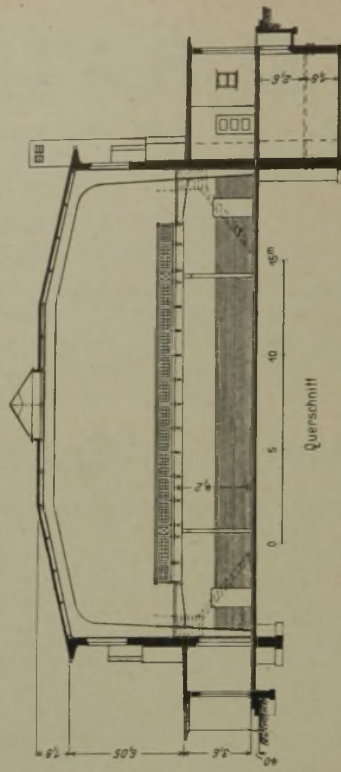


Abb. 3 (links). Querschnitt am Kopfende des Schwimmbeckens mit Blick auf Sprungturm und Ankleideräume. (1 : 200.)

Abb. 4 (unten). Querschnitt durch die große Sporthalle. (Maßstab 1 : 400.)



Pfeilern und -Balken gegriffen werden, deren Einzelheiten von der ausführenden Firma Dyckerhoff & Widmann ausgearbeitet wurden. Wo der tragfähige Boden zu tief lag, wurden als Pfeiler eingerammte Betonpfähle verwendet. Die Bahn erhielt einen Glatstrich aus Zementmörtel, der mit der bekannten Messingwalze gekrönelte wurde. Die so hergestellte Oberfläche hat sich bestens bewährt. Sie ist auch in den steilen Kurven nicht zu glatt, da die Krönelung das Gleiten verhindert ohne die Gummidecken anzugreifen.

An ihrem oberen Ende ist die Bahn durch eine ringsumlaufende, etwa 80 cm hohe Betonmauer eingefasst, die nach innen mit einem starken Wulst versehen und zweiteilig, nach oben klaffend, ausgeführt wurde, damit Gegenstände, die von den Zuschauern fallengelassen werden, nicht auf die Bahn fallen, sondern von dem Zwischenraum zwischen den beiden Mauern aufgenommen werden und so die Fahrer nicht gefährden. Auf der äußeren Mauer wurde zum weiteren Schutze der Zuschauer ein starkes Eisengitter von etwa 50 cm Höhe angebracht.

Um die Radsportbahn unabhängig von der sonstigen Benutzung des Stadions betreiben zu können, erhielt sie an der Mörfelder Landstraße einen besonderen Portalbau mit Kassenräumen, Treppenaufgängen und Aborten. (Abb. 1, S. 281.) Dieser Bau bildet gleichzeitig den Haupteingang zu dem großen, 4 m breiten Tunnel, durch den die Zuschauer in den Innenraum gelangen, und enthält auf der Höhe des Umgangs einige Räume für die Verwaltung und zwei Wohnungen für Angestellte. Darüber erhebt sich eine Steiltribüne mit 234 Sitzplätzen.

Die ganze Anlage ist mit elektrischer Beleuchtung reichlich ausgestattet, so daß sie für abendliche Veranstaltungen besonders geeignet ist. Der Innenraum wird im Winter als Eisbahn benutzt.

Die große Tribüne (Abb. 11, S. 285) enthält in ihrem Untergeschoß, das nach der Außenseite der Bahn über dem Gelände liegt, in der Hauptsache die Räume für die Fahrer nebst Bade- und Duscheräumen sowie den erforderlichen Werkstätten. Von hier werden die Räder durch einen Tunnel zu der Startfläche auf der Bahn gebracht, damit die Bahn nicht überschritten zu werden braucht, was unter allen Umständen vermieden werden muß.

Die Schwimmsportanlage (Abb. 7, S. 283, Abb. 8 u. 9, S. 284) besteht aus dem 100 m langen, 22 m breiten Schwimmbecken, mit dem ein besonderes, 18 m langes Becken für Sprungübungen verbunden ist. Die beiden Becken sind durch eine durchbrochene Barriere getrennt, auf der die Startböcke des Schwimmbeckens angebracht sind. Diese Einrichtung, die gewählt wurde, um die Sprungübungen vom Schwimmbetrieb unabhängig zu machen, hat sich durchaus

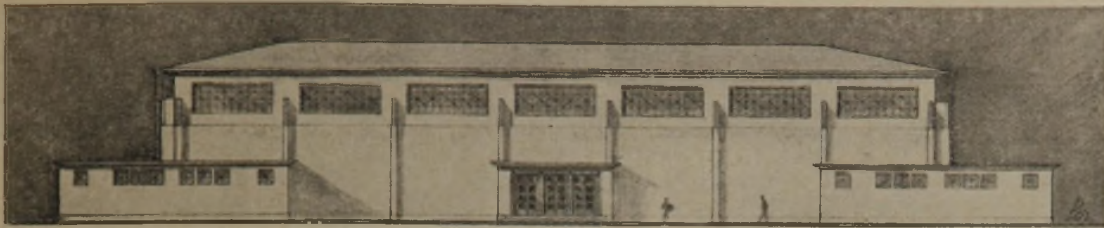


Abb. 5. Vorderansicht der Großen Sporthalle. (Maßstab 1 : 500.)

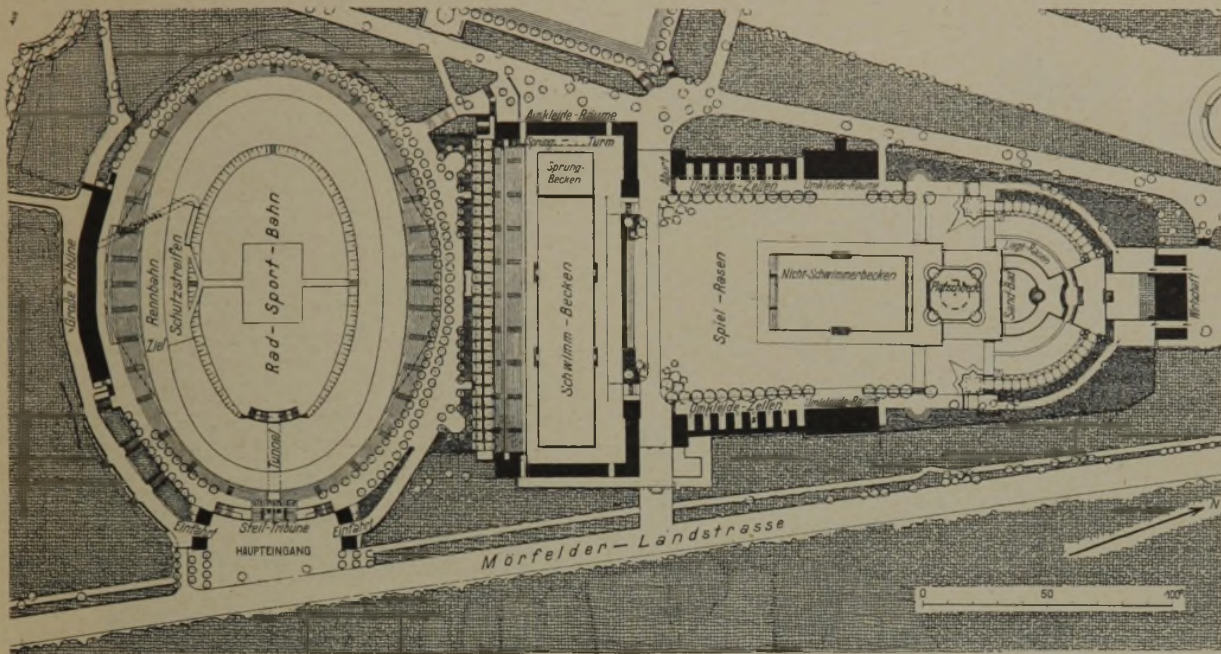


Abb. 6. Teilplan der Stadionanlage für Rad- und Schwimmsport. (1 : 3000.)

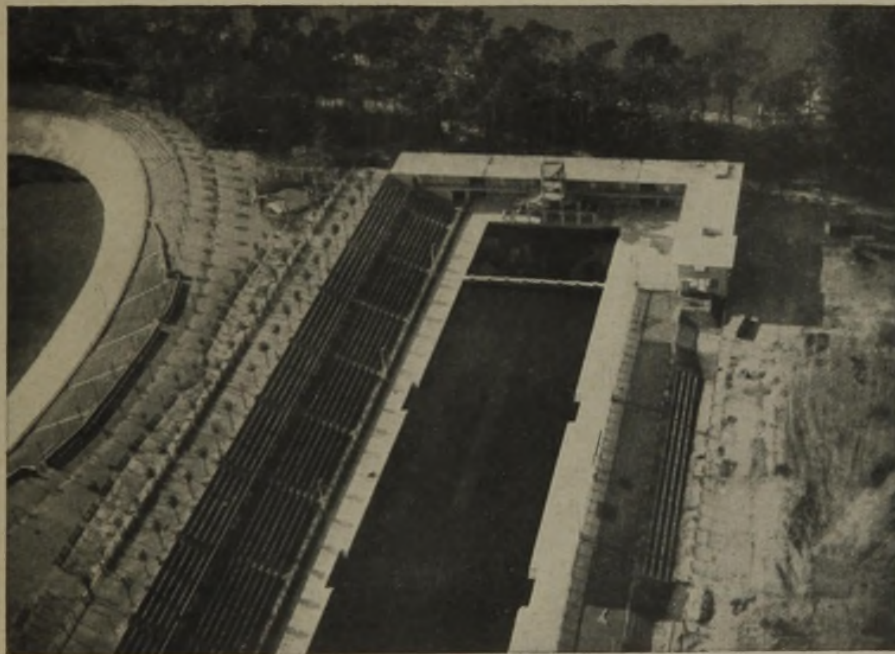


Abb. 7. Blick auf das Kopfende der Schwimmbahn mit Sprungturm, links Teil des Radrennbahn.
(Aufnahme der Südwestdeutschen Luftverkehrs-A.-G.)

bewährt. Das Schwimmbecken hat eine Tiefe von 2 bis 2,35 m, die im Sprungbecken auf 4,50 m ansteigt.

Die Becken wurden durchweg in Eisenbeton ausgeführt. Sie haben einen ringsumlaufenden begehbaren Kanal, der die Rohrleitungen enthält und gleichzeitig zur Absteifung der Beckenwände benutzt wurde. Außerdem dient der Kanal zur Feststellung von etwaigen Undichtigkeiten der Beckenwände. (Schnitt in Abb. 2 u. 3, S. 282.) Das Becken ist in Abständen von 25 m mit Dehnungsfugen versehen, bei deren Kon-

struktion besonders auf die Wasserdichtigkeit Rücksicht genommen wurde.

Eine Besonderheit des Schwimmbeckens bildet die elektrische Unterwasserbeleuchtung, die nach Art von Bullaugen im unteren Teile der Wände angebracht ist und den Zweck hat, den Beckenboden und das Wasser erforderlichenfalls abzuleuchten.

Das Becken hat einen Wasserinhalt von 6600 cbm und wird unmittelbar aus der städt. Wasserleitung gespeist. Da eine Pumpstation dieser Wasserleitung nur

einige 100 m vom Stadion entfernt liegt, so wurde von hier eine Rohrleitung zu den Badeanlagen geführt, die sowohl Abdampf- wie warmes Wasser dem Badewasser zuführen kann, so daß es möglich ist, das Wasser während der ganzen Badezeit auf + 20° C zu halten. Diese Rohrleitung mündet im Keller der großen westlichen Kleiderhalle am Licht- und Luftbad (s. Lageplan Abb. 6), wo die Filtration des Badewassers, verbunden mit einer Chlorierungsanlage nach dem System der Berlin-Anhaltischen Maschinenbaugesellschaft unterge-

halten. Die flachen Dächer dieser Bauten dienen als vielbegehrte Liegehallen für Licht- und Luftbadende, während in den Kopfbauten auf der Höhe des Schwimmbeckens einerseits ein Kaffeeauschank, auf der anderen Seite ein Friseurladen untergebracht ist. Räume für den Sanitätsdienst und für die Sportbehörden vervollständigen die Anlage.

Wenn diese Anlage ursprünglich nur dem Sport zu dienen bestimmt war, so lag es nahe, sie auch der allgemeinen Benutzung dienstbar zu machen. Aus dieser



Abb. 8. Schwimmsportanlage nebst Licht- und Luftbad.



Abb. 9. Blick auf das Sportschwimmbecken.

bracht ist. Die Anlage steht unter ständiger Kontrolle des städt. hygien. Instituts. Das an der Westseite des Sprungbeckens in den vorgeschriebenen Sprunghöhen von 3, 5, 7 und 10 m aufgeführte Sprunggerüst, das meistens in Eisen konstruiert wird, ist hier in Eisenbeton ausgeführt. Es wirkt gleichwohl leicht und gefällig, da die Abmessungen der Einzelteile den Beanspruchungen entsprechend verhältnismäßig schwach sein konnten. (Abb. 3, S. 282.)

An den beiden Kopfseiten und einem Teil der nördlichen Langseite ist das Schwimmbecken von zwei, z. T. dreigeschossigen Bauten umgeben, die die erforderlichen Auskleideräume, Duschen und Aborte

Erwägung wurde ihr ein Licht- und Luftbad angegliedert, das ein von Rasenflächen umgebenes 30 · 50 m großes Becken für Nichtschwimmer enthält, an das sich ein Becken für Sandbäder anschließt, abgeschlossen durch eine Pergola, die sich bogenförmig zu dem die ganze Anlage beherrschenden Kaffeehaus mit vorgelagerter Terrasse zusammenschließt. (Abb. 8, oben.)

Die Auskleidehallen des Licht- und Luftbades sind nach einem doppelten System ausgeführt: Einmal nach dem der sogenannten Wechselzellen, in denen sich die Gäste auskleiden, um ihre Kleider durch einen Schlitz in die große Kleiderhalle abzuliefern und

sodann die Zelle dem nächsten Gast zu überlassen. Außerdem aber sind Einzelzellen vorhanden, die jeweils für drei Stunden vermietet werden. Diese Zellen sind in Holz konstruiert und um kleine nischenartige Höfe gruppiert, um so möglichst viele Zellen auf der verfügbaren Strecke unterbringen zu können. (Vgl. hierzu den Lageplan Abb. 6, S. 283.)

Da das Frankfurter Stadion nicht nur Wettkämpfen, sondern der Sportbetätigung und Schulung

nommen. Auch die 25 · 50 m große Halle enthält keine solchen Plätze. Zwar hat sie eine ringsumlaufende 3 m breite Galerie, die aber lediglich als Laufbahn benutzt werden soll und zu Übungen an schwedischen Leitern, die an den Wänden angebracht sind. Die Halle ist so geplant, daß sie nach beiden Seiten und nach hinten durch Anbauten erweitert werden kann, falls das Bedürfnis auftreten sollte, weitere Übungsräume und vielleicht auch Wohnräume für Kursisten anzugliedern.

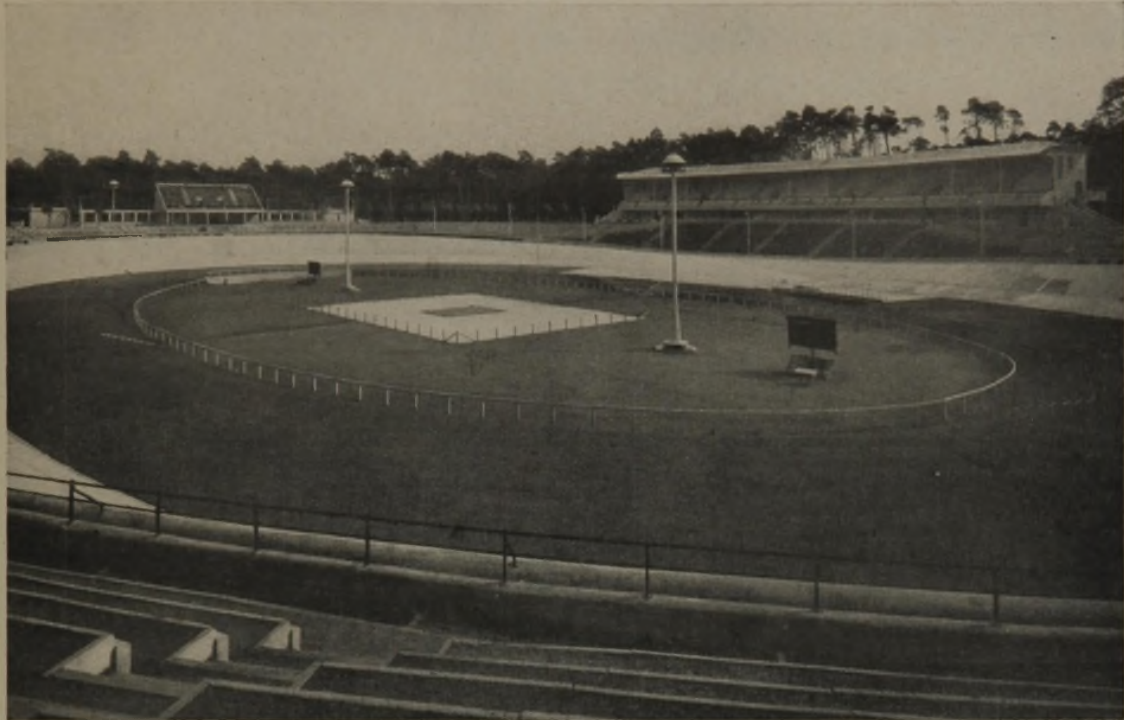


Abb. 10 (oben)
Blick auf die
Radsportbahn.



Abb. 11 (links).
Tribüne
der Radsportbahn.

im weitesten Sinne dienen soll, so hat die Verwaltung von Anfang an großen Wert auf die Einrichtung von Übungskursen, vornehmlich auf dem Gebiete der Leichtathletik, gelegt. Diese Kurse haben in so erfreulichem Maße zugenommen, daß die Anlage einer zweiten Laufbahn und in Verbindung damit die Einrichtung einer heizbaren Wintersporthalle ein unabweisbares Bedürfnis wurde. Diese Anlagen fanden ihren Platz in der südwestlichen Ecke des Geländes. (Querschnitt Abb. 4, S. 282, Ansicht Abb. 5, S. 283.) Da diese Laufbahn nur Übungszwecken dienen soll, so wurde hier von Zuschauerplätzen gänzlich Abstand ge-

Dann wird auch die Galerie besondere Treppenhäuser erhalten, die es ermöglichen werden, sie bei besonderen Anlässen für Zuschauer zu öffnen. Einstweilen ist die Galerie nur von der Halle selbst aus durch zwei eiserne Treppen zugänglich. Um den Bau dieser Halle möglichst zu beschleunigen, wurden die Außenmauern von der Tragkonstruktion vollständig getrennt, so daß die Fundamente und Umfassungsmauern ausgeführt werden konnten, während die Eisenkonstruktion durchkonstruiert und montiert wurde. So gelang es, den Bau in acht Wochen unter Dach zu bringen. Die Decke besteht aus Bimsbeton-Stegdielen mit Ab-

deckung aus Torfoleum-Platten, Zementestrich und Dachpappe.

In den Anbauten sind die erforderlichen Auskleide-, Dusch- und Geräteräume untergebracht, wie auch die Niederdruckdampfheizungs- und die Wasserversorgungs-Anlage.

Die Halle wird als Trainingsraum für alle leichtathletischen Übungen, auch für den Tennissport, Ver-

wendung finden. Sie ist außerdem für sportliche Lehrzwecke mit einer Kinoeinrichtung versehen.

An der Ausführung der Halle waren in erster Linie die A. G. für Hoch- und Tiefbauten, die Firma J. S. Fries, Sohn, für die Eisenkonstruktion und die Firma Rud. Otto Meyer für die Heizungs- und Warmwasserbereitungsanlagen, sämtlich in Frankfurt am Main, beteiligt. —

Über den Wert der geschichtlichen Lehre für die Erziehung der Architekten.

Von Privatdozent Dr.-Ing. Mäkel t, Berlin. (Schluß aus Nr. 31/32.)



ibt es z. B. für die Erkenntnis formbildender Gesetze an Einzelformen etwas Lehrreicheres als die Umbildung des römischen Gurtsimses nach Material und Klima durch die nordischen Völker des Mittelalters und die abermalige Übernahme und Umbildung jenes Gesimses durch deutsche Barockmeister, die erneut dessen Ausladung einschränken und ihm den steilen gotischen Wasserschlag belassen? — Will jemand behaupten, daß die Methoden und Erfahrungen der Alten beim Werksteinbau, bei Holzkonstruktionen, bei Dachdeckungen, in der Ziegelbaukunst, in der Putztechnik, der Schmiedekunst, Glasmalerei usw. irgendwie überholt seien, nicht die genaueste Nachahmung und Beachtung verdient trotz der modernen technischen Hilfsmittel? — Können Bauwerke größerer künstlerischer Kraft und zugleich größerer häuslicher Durchbildung erdacht werden als die der Griechen des 5. Jahrhunderts und die der Gotiker? Was insbesondere die gotischen Baumeister anbetrifft, so waren sie — jene wahrhaftigen Eiseningenieure des Mittelalters — in einem Maße begabt mit vernünftigem, sinnvollem Denken und dem Geiste der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit, das sie, könnten sie sich in unser heutiges Getriebe einreihen, ohne weiteres zu unseren berufenen Instruktoren machen müßte. In ihrer Bauwirtschaft, an jeder ihrer Konstruktionen und Formen läßt sich das erweisen! Nie wäre es ihnen in den Sinn gekommen, eine riesige Hauswand aus Glas zu erbauen, wie wir sie jetzt in Dessau bewundern sollen, hinter der der Bewohner genötigt ist, ein Quantum Kohlen zu verbrennen und zu bezahlen, das sein Architekt bei vernünftiger Überlegung vielleicht auf den dritten Teil hätte herabsetzen können, und für die er einen Stab von Fensterputzern jahraus, jahrein unterhalten muß. Nie auch wäre es jenen Meistern eingefallen, Mauersteine von Bockhorn nach Berlin zu verfrachten, wenn sie solche vor den Toren Berlins in gleicher Güte und billiger haben konnten! Nie hätten sie Berge von Metall vergeudet, um Stein- und Mörtelsimse fragwürdig zu schützen, noch je außer acht gelassen, daß bauen in deutschen Landen, kämpfen heißt gegen Sturm und Wetter!

Wenn endlich die Baugesinnung der Vorfahren als vorbildlich hingestellt wird, so soll diese uns vornehmlich zeigen, daß die Sorge um die materielle Größe des Lohnes die Liebe zum Werke kaum jemals beeinträchtigt oder gar ertötet hat, und daß solche Gesinnung eine der Voraussetzungen einer blühenden Baukunst ist. Es will uns als eine der vornehmsten Aufgaben des Architekten erscheinen auch in diesem Sinne den alten Kollegen und deren Mitarbeitern in ihren Werken nachzuspüren und von jenem Geiste recht viel für sich und seine Gehilfen beim Werke in die Jetztzeit herüberzuretten.

Die Einwände, daß so manche der guten alten Methoden für uns praktisch unerreichbar sind unter dem Zwange der Gesamtwirtschaft unserer Tage, daß es nicht möglich ist, das Bauholz jahrelang zu wässern und zu lagern, den Kalk winterlang einzusumpfen, um diesen Materialien die Qualitäten zu geben, die sie einstmal hatten, diese Einwände, so richtig sie sein mögen, dürfen uns erst recht nicht veranlassen, das Unerreichbare dem Schüler vorzuenthalten oder ihm nur als geschichtlich bemerkenswert beiläufig zu erzählen, noch veranlassen, ihm das noch Lebendige ohne Vertiefung in Herkunft und Werden zu übermitteln. Je gründlicher wir ihn von dem höheren Werte verlassener und unwiederbringlicher Methoden überzeugen werden, um so kritischer wird er später als praktischer Künstler Neuerscheinungen der Baukunst und des Baumarktes prüfen zum Segen der Technik und der Kunst, und um so mehr wird er über die noch lebenden Methoden der Alten nachdenken, sie festzuhalten suchen und ihre unabweisbaren Wandlungen überwachen.

Dann hört man zuweilen die Meinung, daß es nicht lohne, der Güte alter Bauten nachzueifern, die für die größte Lebensdauer erdacht und geschaffen seien; daß die Güte unserer Bauten, die so rasch durch Moderneres überholt seien, sich vielmehr der ihnen zugeordneten kürzeren Lebensdauer angleichen müsse. Die Frucht solcher Ideen sind dann einen Stein starke Wetterwände! Gibt es unwirtschaftlicheres Denken? Sind nicht recht unmoderne Bauten zuweilen sehr begehrte wirtschaftliche Werte, die zu beiseitigen Niemandem einfällt? Sind es etwa die ungezählten Tausende alter Bürgerbauten in Stein und Holz in unseren alten Städten nicht? Wie, wenn sie gerade jetzt in unserer Not alle zusammenbrächen! Würden sie abgebrochen worden sein, wenn ein gewonnener Krieg uns etwa mit Reichümern überschwemmt hätte? Soll die Durchführung unserer derzeit größten Bauaufgabe, des Wohnungsbaues, nur gerade die Not der Lebenden bannen? Der Fluch unserer Nachfahren wird uns treffen, wenn sie für unsere Bausünden zahlen müssen! Ein Volk in der Lage des deutschen muß, wenn auch künstlerisch bescheidener als in den Tagen des Glückes, doch technisch erst recht gut und für die Dauer bauen und sich hierzu die besten Lehren von seinen Vorfahren nehmen.

Jenen vier Wertpunkten gegenüber, die wir glauben oben voranstellen zu müssen, verblaßt der Zweck historischer Baukunstlehre, der dem Schüler den Schatz alter Formen zur Verwertung in die Hand geben soll; ein Nebenzweck, aber doch ein Zweck, der nicht außer acht gelassen werden darf.

Der Hauptgrund für den Kampf gegen die Bindung des Architektennachwuchses an die Vergangenheit ist die Beschuldigung, daß die Blütezeit der Baukunstlehre geschichtlicher Grundlage und baugeschichtlicher Wissenschaft öde Stilmachung und einen Tiefstand der Baukunst und der Baugesinnung wenn nicht veranlaßt, so doch befestigt hätten. Über den Tiefstand der Baukunst, über die betäubliche Tatsache, daß in Deutschland seit vielen Jahrzehnten mehr Schlechtes als Gutes gebaut worden ist, kann nicht gestritten werden. Wir möchten aber behaupten und müssen uns leider den Nachweis an dieser Stelle versagen, daß der Stand der deutschen Baukunst in Stadt und Land noch einigermaßen erträglich war bis zu der Zeit um 1900, und daß erst nachher, wesentlich gefördert durch das Auftreten der damals lockenden Neuerer, Baukunst und Baukultur in einen Zustand der Erschütterung gerieten, demgegenüber die nachahmenden Jahrzehnte des vorigen Jahrhunderts fast wie Zeiten einheitlicher Baukunst und Baugesinnung erscheinen.

Tausende sind allerorten ernsthaft am Werke, unsere Baukunst zu reinigen und in sichere Bahnen zu leiten, und die Geschichte wird uns das, was wir schon jetzt als Fortschritt für uns in Anspruch nehmen, die Rückkehr zur Einfachheit, wenn ihre Beharrung bleibt, wohl sicher als solchen bescheinigen; doch sollten uns die letzten dreißig Jahre lehren, daß eine von der Mode gepeitschte Zeit, deren Baukunst zum guten Teil noch die gleichen oder doch ähnliche Aufgaben hat, wie vor Jahrhunderten, und dabei des Stiles entbehrt und, wie es scheint, entbehren muß, der Mutter der Künste nicht den Halt nehmen darf, der sie an der Vergangenheit hat.

Was in aller Welt schadet es, wenn unsere Bauten gute geschichtliche Formen verwerten? Was not tut, ist gute Baukunst, aber nicht um jeden Preis neue, noch nicht dagewesene Baukunst. Werden historische Formen schlechter, wenn sie neu gebildet sind, können sie nur dann gut sein und Beifall verdienen, wenn sie ehrwürdiges Alter haben?

Die große Masse der Architekten und des derzeitigen Nachwuchses hat nur durchschnittliche Gaben. Das war auch ehemals kaum anders und wird und kann so bleiben, und nur wenige sind zum ernstesten ehrlichen Suchen nach



Reiseskizze von Studienrat Dipl.-Ing. H. Lichtwald, Halle a. S.

Hohenstaufentor in Wimpfen am Neckar.

(Vgl. Jahrg. 1926, Nr. 99. Rathaus in Alsfeld i. Hessen.)

Neuland geboren und gewillt. Was wird nun mit dieser Masse, wenn wir ihr auf Schulen und Hochschulen nur die jeweils gültige Konjunkturbaukunst vermitteln werden, die sie nach einigen Jahren versinken und durch eine neue, ihnen nicht gelehrt abgelöst sehen? Dann werden sie die jüngeren Kollegen studieren und kopieren müssen, die die neue Methode beherrschen, um sie mitmachen zu können, und von Baukunst als einer sauberen und aufrechten Kulturerscheinung wird nicht mehr die Rede sein. Wenn nicht, wie wir oben meinen, viel gewichtigere Gründe dafür sprächen, so müßte allein diese Aussicht uns hindern, unseren Schülern den Leitstern zu verhängen, dessen unvergängliche Leuchtkraft allein sie auf sicherer Bahn zu halten vermag.

Nur diejenigen unter den Architekten, denen die Bauten der Alten nur gute und ehrwürdige Lösungen veralteter Aufgaben und nicht mehr bedeuten, können behaupten, daß deren Studium nur noch der Wissenschaft dienen könne und solle und für den Architekten von heute, wenn nicht entbehrlich, so doch gleichgültig sei und die Hochschule daher solcher Lehre verschlossen bleiben könne. Selbst wenn sie recht hätten, dürfte der Lehre historischer Baukunst vor Technikern und Künstlern der Platz nicht strittig gemacht noch geschmälert werden. Soll sie sich nur vor Nichttechnikern verbreiten? Dann möchten wir der künftigen Forscherarbeit auf unserem

Vermischtes.

Ausschuß für Architektur des DWB. Innerhalb des Deutschen Werkbundes ist ein Ausschuß für Architektur gebildet worden, dem folgende 21 Herren angehören: Abel, Behrens, Block, Döcker, Fahrenkamp, Fischer-Essen, Fischer-München, Gellhorn, Gropius, Häring, Kreis, May-Frankfurt, Mebes, Mendelsohn, Mies van der Rohe, Poelzig, Paul, Rading, Riemerschmied, Scharoun und Bruno Taut. —

Der Flughafen der Stadt Frankfurt a. M. Zu unserer Veröffentlichung in Nr. 27 vom 2. d. Mts. teilen wir nachträglich mit, daß die daselbst abgebildete Flugzeughalle von der Firma Math. Weiß, München, vollständig in Holz konstruiert, erbaut worden ist. —

Jubiläen.

Albrecht Haupt 75 Jahre. Am 18. März d. J. beging in Hannover, wo er seit 1878 seinen dauernden Wohnsitz hat, der Architekt Geh. Baurat Prof. Dr. Albrecht Haupt in voller Rüstigkeit die Feier seines 75. Geburtstag. Von Geburt Oberhesse erhielt Haupt seine Vorbildung auf der Universität Gießen, den Techn. Hochschulen Karlsruhe und Hannover. Als freier Architekt hat er eine umfangreiche Tätigkeit in verschiedenen Teilen Deutschlands, namentlich in der Errichtung vornehmer Landsitze, sowie auch bei der Wiederherstellung alter Bauten entwickelt, das Schwerkraft seines Schaffens liegt aber wohl in seiner Lehr- und schriftstellerischen Tätigkeit, letztere vor allem auf dem Gebiete der Geschichte der Baukunst und besonders auf dem der Renaissance in Deutschland, Frankreich, Spanien und Portugal. Ausgedehnte Studienreisen in diesen Gebieten gingen der Veröffentlichung umfangreicher Arbeiten voraus. Ein Sondergebiet war es außerdem, daß ihn besonders fesselte und auf dem er mit als erster gearbeitet hat, die germanische Frühkunst, über die er umfangreiche Arbeiten herausgab, die Anerkennung, zum Teil allerdings auch Widerspruch fanden. — Haupt gehört zu den Begründern des alten Bundes Deutscher Architekten und seinen eifrigsten Vorkämpfern. Der B. D. A. hat ihn daher auch an seinem Geburtstage besonders geehrt. —

Eduard Custodis 80 Jahre. Architekt B. D. A. Eduard Custodis, Köln, der sich um die Standesorganisation des B. D. A. große Verdienste erworben hat, vollendete am 31. März sein 80. Lebensjahr. Custodis hatte der Ortsgruppe Köln des Bundes Deutscher Architekten vor dem Kriege eine größere Stiftung übermacht, deren Zinsen für in Not geratene Bundesmitglieder und deren Hinterbliebene bestimmt waren. —

Tote.

Kommerzienrat Dr.-Ing. E. h. Carl Flohr †, Berlin. Im 77. Lebensjahr ist in Berlin-Neubabelsberg der Seniorchef der Maschinenfabrik Carl Flohr A.-G., ein geborener Schleswig-Holsteiner, gestorben. Im Jahre 1879 ging die kleine Maschinenfabrik von Theodor Lißmann in der Gr. Frankfurter Str. in Berlin in den Besitz des jungen Flohr über, der neben den bisher gebauten Müllerei-Maschinen zum Hebezeugbau, vor allem zum Fahrstuhlbau überging. Zunächst wurden Druckwasseraufzüge gebaut und 1887 ging bereits der 2000. Aufzug aus der Fabrik hervor. Dem wachsenden Umfang des Betriebes genügte die alte Anlage dann nicht mehr und im folgenden Jahre siedelte die Fabrik

Gebiete keine sehr günstige Voraussage stellen und eine noch ungünstigere den Denkmälern selbst. Erfordern sie, die zu ungezählten Tausenden in unserem Vaterlande noch aufrecht stehen, nicht für Jahrhunderte noch die Pflege der Architekten, die ihnen die Liebe entgegenbringen, derer sie bedürfen, und die ihnen gewachsen sind? Oder glaubt man, diese Architekten fortan unter denen zu finden, denen man den Glauben an die lebendigen Kräfte in diesen Denkmälern verschlossen hat?

Der Fragen sind genug gestellt; warten wir die Antworten ab! Noch glauben wir nicht, daß man versuchen wird, Samenkörnern auf dem nackten Felsen die Wurzeln zu entlocken, und noch wollen wir hoffen, daß alle die, denen unsere künftige Baukunst und die Erziehung ihrer künftigen Träger Herzenssache ist, von der Erkenntnis besetzt sind, der Geibel in den herrlichen Worten Ausdruck gegeben hat:

Sind denn der Vorgeschlechter Tage der feste Grund nicht, drauf wir stehn? das Erdreich nicht, drin unser Lebensbaum bewußt und unbewußt unzählige Wurzeln senket? und das ihn fort und fort mit Nahrung tränket? bis in des Wipfels Blütenbaum? Ja mehr noch: was in Luft und Wehen damals in die Erscheinung trat, ist's nicht für immer, nicht für uns geschehen, Ermunrung, Warnung, Trost und Rath? Und wer nun das Vergang'ne recht erkannt, wird auch das Gegenwärtige durchschauen; er wird getrost mit doppelt sicherer Hand am großen Bau der Zukunft bauen. —

in die Chausseestraße über und seit 1897 wurde ein bedeutendes zweites Werk bei Tegel errichtet. Von 25 Arbeitern, die Flohr seinerzeit von Lißmann übernahm, ist deren Anzahl heute auf 1800 gestiegen. Noch bildet der Fahrstuhlbau — seit 1893 werden elektrische Fahrstühle gebaut — einen Hauptzweig der Herstellung und nur wenige Berliner Architekten, die sich mit dem Bau von Geschäftshäusern befaßt haben, werden die Dienste der leistungsfähigen und soliden Fabrik nicht in Anspruch genommen haben. Flohr hat sich aber nicht nur in technischer Beziehung um sein engeres Arbeitsgebiet, sondern auch um die Entwicklung der deutschen Maschinenindustrie überhaupt Verdienste erworben. Der akademische Verein „Hütte“ ernannte ihn zu seinem Ehrenmitglied und die Techn. Hochschule Hannover verlieh ihm den Doktor-Ingenieur Ehren halber. —

Wettbewerbe.

In dem Wettbewerb eines Bebauungsplanes für das südliche und südöstliche Höhengelände der Stadt Quedlinburg erhielt den I. Preis von 2000 M. Kennwort „Gut so — wart man“, Verf. Arch. Gutschow und Wortmann, Hamburg; den II. Preis von 1500 M. „März I“, Verf. Arch. Hellmuth Richter, Magdeburg; den III. Preis von 1000 M. „Ring“, Arch. Konrad Hirschböck und Heinrich Stahl, Magdeburg. Zum Ankauf wurde der Entwurf mit dem Kennwort „Klar“ empfohlen. —

In dem Wettbewerb für die Bebauung des städt. Geländes zwischen der Amsterdamer Straße und dem Rheinstadion in Düsseldorf erhielt von 43 eingegangenen Entwürfen den I. Preis Reg.-Bmstr. a. D. Josef Mönks, den II. Preis Arch. B. D. A. Wilh. Ernst, Düsseldorf, den III. Preis Reg.-Bmstr. W. Schürmann, Kaiserswerth. Angekauft wurden die Entwürfe der Arch. B. D. A. Maxeiner & Petersdorff, Mitarbeiter Arch. Zimmer, Stadtbaurat Deneke; Vereidigter Landmesser Richard Albrecht, sämtlich in Düsseldorf. —

Einen Wettbewerb für die Bebauung des städt. Geländes östlich von Harlaching in München schreibt die Stadt mit Frist zum 20. Mai d. J. unter allen in München und Vororten ansässigen Architekten aus. Vororte sind alle im Ortsverkehr einbezogenen Gemeinden. 4 Preise von 2500, 1500, 1200, 1000 M.; 4 Ankäufe zu je 500 M. Im Preisgericht: Gehrt, Prof. Dr. Th. Fischer, Prof. O. O. Kurz, Oberreg.-Brt. Vorhoelzer, Oberbaudir. Beblo, Oberbaurat Blößner; Ersatzmann: Oberbaurat Meitinger, sämtlich in München. Unterlagen gegen 2 M. vom Hochbauamt München, Sparkassenstr. 2, Zimmer 49/II. —

Der von der evangelischen Kirchengemeinde Neunkirchen (Saar) ausgeschriebene Wettbewerb für ein Pfarrhaus mit Schule und Nebengebäuden (Einreichungstermin 2. Mai 1927) ist für die Mitglieder des B. D. A. gesperrt worden, weil er in vielen Punkten nicht den Wettbewerbsgrundsätzen entspricht. —

Inhalt: Das Stadion zu Frankfurt a. M. — Über den Wert der geschichtlichen Lehre für die Erziehung der Architekten (Schluß) — Vermischtes. — Jubiläen. — Tote. — Wettbewerbe —

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