DEUTSCHE BAUZEITUNG

Illustrierte Wochenschrift für Baugestaltung, Bautechnik
Stadt- und Landplanung · Bauwirtschaft und Baurecht

Berlin SW 48
15. Aug. 1934

Herausgeber: Architekt Martin Mächler, Berlin

Heft 33

ZUKUNFTSLAND SÜDAMERIKA

Von jeher richteten sich die Blicke der Bauwirtschaft in alten hoch entwickelten Ländern auf die Möglichkeiten, die sich beim Aufstieg und der wirtschaftlichen Entfaltung neuer Gebiete des Erdballs ergaben. Von jeher war die Mitarbeit der deutschen Technik, der Bauingenieure und Baufirmen bei der Entwicklung solcher Länder ein wesentlicher Faktor.

Aber seit die großen Kolonisationszeiten ihre Millionenobjekte und Rieseninvestitionen in überseeischen Ländern durchführten, haben die Verhältnisse sich stark gewandelt. Im Brutofen der Weltkriegswirtschaft haben zahlreiche Länder in wenigen Jahren eine Entfaltung ihres wirtschaftlichen, technischen und kulturellen Lebens durchgemacht, die jeden Gedanken an Kolonisierung alten Stiles beiseite schiebt. Dennoch sind die Hauptaufgaben der Bauwirtschaft auch in diesen Gebieten noch keineswegs gelöst; sie stehen vielmehr erst bevor. Für die südamerikanischen Staaten trifft dies alles in besonderem Maße zu. Der ungeheure Kontinent birgt in sich modernste Großstädte neben armseligen Indianer-Dörfern, riesige Flächen der agrarischen Produktionen jeder Art und mineralische Vorkommen, die den Kern künftiger industrieller Siedlungen in sich bergen, neben unerforschten Urwaldgebieten. Daß die Probleme des modernsten Städtebaues auch in Südamerika auf der Tagesordnung stehen, zeigt im einzelnen ein Beitrag dieses Heftes. Die großen Leistungen städtischer und ländlicher Zivilisation, die in den Häfen von Argentinien, Brasilien, Chile, in den brasilianischen Landstädten mit ihrer vielfach deutschstämmigen Bevölkerung vollbracht worden sind, mögen bei anderer Gelegenheit dargestellt werden. Die Verkehrsverbindungen des Kontinents, soweit sie bis jetzt bestehen, erforderten die Überwindung außerordentlicher Schwierigkeiten, hervorgerufen durch Entfernungen, Gebirge, Klima, tropische Vegetation. Sie sind jedoch, verglichen mit den Möglichkeiten, die der Kontinent in sich birgt, noch durchaus ungenügend: weder die Nordsüd- noch die Ostwestverbindungen, weder die Eisenbahnen noch die Autostraßen, noch die Schiffbarmachung der Flüsse vermochten bisher mehr als einen geringen Bruchteil der Schätze an Erzen, Petroleum, Pflanzungsflächen aufzuschließen. Dem Luftverkehr und dem Funkwesen steht noch eine große Zukunft bevor.

In früheren Jahrzehnten fand hier das internationale Kapital ein lohnendes Tätigkeitsfeld. Die Londoner City war es, die den Bau der argentinischen Staatsbahnen finanzierte und dafür die entsprechenden Aufträge für ihre Industrie hereinholte. An anderen Stellen legte das New-Yorker Kapital seine Interessen fest. Die alten Bindungen und Beziehungen aus dieser früheren Periode existieren zwar noch heute, dennoch ist das Gesamtbild grundsätzlich verändert. Die Staaten des südamerikanischen Kontinents, vor allem die großen, sind auch finanziell mehr und mehr mündig geworden. Sie sind für ihre weitere Entwicklung nicht mehr unbedingt auf die Börsen von London und New York angewiesen. Damit eröffnen sich für die deutsche Bauwirtschaft, die ja zur Zeit weniger als je ihre Auslandsaufträge im Wege der Finanzierung und Anleihevergebung hereinholen kann, günstigere Aussichten.

Einige große deutsche Firmen sind bekanntlich seit langem in Südamerika durch eigene Häuser vertreten. An Talsperren, Flußregulierungen, Flughäfen, Luftschiffhallen, Funkanlagen, Hafenausbauten, Eisenbahnbauten, Getreidesilos hat deutsche Bautechnik mitgewirkt. Über die Probleme des Städtebaus, die naturgemäß in Europa schärfer zugespitzt sind, hat mehrfach ein wissenschaftlicher Austausch stattgefunden. Die einheimische Technik der südamerikanischen Länder hat zwar nicht stillgestanden; sie hat grundsätzlich das Niveau der alten Kontinentalländer erreicht. Wenn sie trotzdem auf europäische oder nordamerikanische Mitwirkung in gewissem Sinne auch jetzt noch angewiesen bleibt, so ergibt sich dies aus den außergewöhnlichen Dimensionen der Zukunftsaufgaben einerseits, aus der verhältnismäßigen Dünne der Bevölkerung und insbesondere der geistigen Oberschicht andererseits. Schon hieraus ergibt sich, daß eine Mitarbeit der deutschen Bauwirtschaft an der Zukunft Südamerikas nur unter zwei Voraussetzungen möglich ist: einmal nämlich muß psychologisch die Grundlage einer gleichberechtigten Zusammenarbeit gefunden werden, und außerdem wird nur das Niveau höchster Qualität wettbewerbsfähig sein.

Die nächsten wirtschaftlichen Aussichten in Südamerika und speziell für eine Zusammenarbeit mit der deutschen Wirtschaft sind nicht ungünstig. Gewisse Störungen, die zur Zeit aktuell sind und dem überall auf der Welt herrschenden Wirrwarr der Währungsvorschriften und der Rohstoffpreise entspringen, sind vorübergehender Natur. Man wird mit Sicherheit hoffen dürfen, daß eine deutsche Sondermission, die zur Zeit in Argentinien weilt und anschließend auch mit anderen Ländern, vor allem wohl mit Chile und Brasilien, Verhandlungen führen soll, nicht nur diese Störungen beseitigt, sondern neue Möglichkeiten zur Verstärkung der wirtschaftlichen Beziehungen im Interesse aller Beteiligten mit nach Hause bringen wird. Insbesondere kann man annehmen, daß die verhältnismäßig günstige Finanzlage Brasiliens zahlreiche Bauprojekte einzelner brasilianischer Staaten und Großstädte der Verwirklichung näherbringen wird.

STUDIE ZU EINER STADTREGULIERUNG VON BUENOS AIRES UND SEINEN VORORTEN

Architekt: Fr. Holoubek, Florida FCCA

Vorbemerkung der Schriftleitung. Buenos Aires, seit 1862 Hauptstadt und Regierungssitz der Republik Argentinien, liegt in 375 km Entfernung vom offenen Meer am La-Plata-Strom, der sich hier noch als ein 45 km breiter Meeresarm darstellt. Aus einer Stadt von wenig über 100 000 Einwohnern hat sich Buenos Aires bis heute zu einer Großstadt mit einer Bevölkerung von etwa 2,2 Millionen Einwohnern entwickelt. Von 1900 bis jetzt hat sich die Einwohnerzahl noch auf mehr als das 2,5fache vermehrt. Dabei haben sich denn auch die Schwierigkeiten im Verkehr und die Schäden in gesundheitlicher Beziehung gezeigt, die allerorts bei sprunghafter Großstadtentwicklung zu beobachten sind.

Das Weichbild der Stadt, das etwa die Gestalt eines unregelmäßigen Sechsecks (mit westlich etwas eingedrückter Seite) zeigt, besaß (nach einer Darstellung der Stadtverwaltung auf einer zur Aufklärung der Bevölkerung 1933 veranstalteten Städtebauausstellung mit zahlreichen interessanten Plänen und Vergleichen mit anderen Großstädten) im Jahre 1916 nur etwa 24 000 ha bebauter Fläche. Damals bestand noch die Möglichkeit, ausgedehntere Freiflächen im Stadtinneren festzulegen. Im Jahre 1932 hat sich dagegen die Bebauung in fast kompakter Masse auf 46 000 ha ausgedehnt (4000 ha mehr, als im Weichbild von Paris mit Seine-Departement). An Freiflächen sind nur noch 1040 ha vorhanden, während Paris deren im Stadtinneren noch 4000 ha, Berlin, auf die Weichbildfläche von Buenos Aires bezogen, noch 6000 ha besitzt.

Außerhalb des Stadtkernes haben sich nach den Vorortgebieten von Ituzaingo im Westen, Burzaco im Süden, nach Quilmes im Südosten, schließlich nach Tigre im Norden die bisher lockeren Baumassen ebenfalls zu kompakteren Gebilden zusammengeballt. Hier muß also eingegriffen werden.

Das Stadtgebiet ist nach dem amerikanischen Städtebaumuster ziemlich regelmäßig, schachbrettartig aufgeteilt, wobei Baublocks von etwa 100 m Seitenlänge entstanden. Nur wenige Diagonalverbindungen sind vorhanden (vgl. hierzu die beigegebenen Luftbilder, die die Bebauung der Innenstadt veranschaulichen).

Über die starke Zersplitterung der Verkehrsmittel, die eine Zusammenfassung und weiteren Ausbau erfordern, gibt der nachstehende Aufsatz, der uns von drüben zugeht, näheren Aufschluß. Er macht gleichzeitig Vorschläge für eine notwendige und zweckmäßige Neugestaltung der Stadt in verkehrlicher und gesundheitlicher Beziehung, die natürlich nur der örtlich gut Unterrichtete auf ihren praktischen Wert und ihre Durchführbarkeit nachprüfen kann. Diese städtebaulichen Fragen, die für die Zukunft bedeutende Aufgaben stellen, dürften aber auch unsere deutschen Städtebauer und Ingenieure interessieren. Sind doch deutsche Ingenieure und Großfirmen vielfach bereits zu großen technischen Aufgaben des Landes von der Regierung von Argentinien und seiner Hauptstadt herangezogen worden. Es wäre zu wünschen, daß sich ihnen hier wieder ein neues Feld erfolgreicher Tätigkeit eröffnen möchte.

Stadtplan von Buenos Aires 1 : 300000

Mit Eintragung des ausgebauten Eisenbahn- und Schnellbahnnetzes

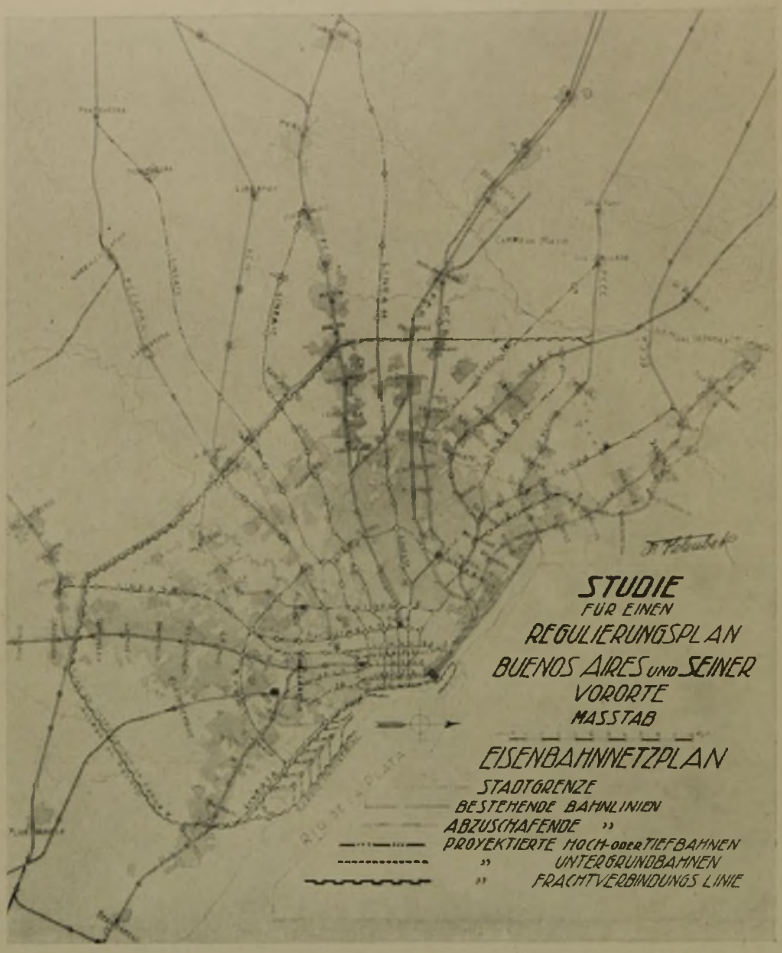
2 Luftbild Buenos Aires. Links Regierungs-Gebäude, desgl. Süd-Diagonale

3 Luftbild Buenos Aires. Zentrum der Stadt. Aufnahmen: G. Bourquin y Kohlmann, Buenos Aires

Meine Arbeit unternimmt die Lösung von drei Hauptaufgaben: Massenbeförderung von Personen, inneres und äußeres Straßennetz, Schaffung von Grünflächen. Die drei Probleme sind miteinander verquickt. Die Straßen bilden das Skelett der Stadt, die Eisenbahnen ihre Nerven, die Freiflächen ihre Atmungsorgane; Gärten und Grünflächen längs der Bahnlinien können diese für Auge und Ohr erträglicher machen.

Massenbeförderung mittels Eisenbahnen (Abb. 4)

Die bisher üblichen Mittel des Personenverkehrs im Großen verursachen die lästigen Störungen in den Straßen der Innenstadt. Sobald diese von Straßenbahnen, Omnibussen, Kleinomnibussen und einer größeren Zahl von Mietautos befreit sind, werden auch die Verkehrsstockungen, an denen heute Buenos Aires schwer leidet, fast verschwinden. Dies könnte vielleicht erreicht werden durch das Gewaltmittel behördlicher Verordnungen, mit Sicherheit aber nur dadurch, daß die störenden Verkehrsmittel durch Eisenbahnen ersetzt werden, die die Massenbeförderung im Innern der Stadt und auch zum großen Teil in der Außenstadt aufsaugen. Straßenbahnen und Omnibusse haben dann das Eisenbahnnetz nach außen zu ergänzen; denn im Innern sind die Eisenbahnen, und



4. Plan des ausgebauten Eisenbahnnetzes

1:45 000

Statistik des Personenverkehrs in Buenos Aires im Januar 1931

1. Straßenbahnen

Anglo Argentino	398 203 678	
Lacroze de Buenos Aires	55 193 873	
Electricos del Sud	3 226 986	
Puerto y Ciudad de B. Aires	6 676 628	
Total durch Straßenbahnen befördert		456 301 165

2. Untergrundbahnen

Anglo Argentino	58 954 873	
Lacroze	23 592 199	
Total durch Untergrundbahnen befördert		82 546 359

3. Omnibusse

Sämtliche Linien und Gesellschaften		330 569 700

4. Eisenbahnen

F. C. Central Argentino (3 Linien)	41 173 832	
F. C. al Pacifico (1 Linie)	14 784 102	
F. C. C. G. Prov. B. Aires (1 Linie)	1 969 892	
F. C. Sud (2 Linien)	23 571 809	
F. C. Oeste de B. Aires (1 Linie)	8 869 084	
F. C. Central Cordoba (1 Linie)	166 594	
F. C. Central de B. Aires (1 Linie)	2 092	
Total durch Eisenbahnen befördert		90 537 315
Im Ganzen sind befördert worden		959 954 534

Personenbeförderung in den letzten zehn Jahren

Jahr	Straßenbahn	Omnibus	Eisenbahn
1920	505 739 700	—	54 316 700
1921	509 519 300	—	58 391 800
1922	544 179 600	—	61 440 200
1923	601 481 300	—	73 271 300
1924	643 464 600	—	83 278 600
1925	642 464 600	—	77 465 000
1926	620 189 500	—	74 252 000
1927	630 136 900	—	79 621 800
1928	641 389 700	214 721 900	85 495 000
1929	616 884 000	267 645 200	91 175 900
1930	586 846 500	—	94 806 400
1931	538 847 500	330 569 700	90 537 300

Gesamtbeförderung

1920	560 056 400
1921	567 911 100
1922	605 619 800
1923	674 752 600
1924	725 978 000
1925	719 929 000
1926	694 441 500
1927	709 758 700
1928	941 606 600
1929	975 705 100
1930	—
1931	959 954 500

5. Plan des ausgebauten Straßennetzes

nur sie, imstande, den Verkehr ohne Hindernisse zu bwältigen, da sie unabhängig von den Straßen als Tief-, Hoch- oder Untergrundbahnen die Stadt und deren Umgebung in allen Richtungen durchfahren. Damit wird erreicht, daß ein Passagier die Züge mit geringstem Zeitverlust wechseln kann durch einfaches Umsteigen von einem Bahnsteig zum anderen, und daß die Fahrt von einem Punkte zum anderen weniger Zeit benötigt als gegenwärtig mit dem schnellsten Automobil. Wer heute z. B. in den nördlichen Vororten wohnt und in den südlichen oder westlichen zu tun hat, muß bis viermal das Verkehrsmittel wechseln. Wieviel Zeit und Geld dadurch verloren wird, ist leicht zu ermessen. Selbst die Besitzer eines eigenen Autos sind zur Zeit in dieser Hinsicht nicht besser gestellt, denn die Verkehrsstörungen sind derart lästig und häufig, daß Viele nach einigen traurigen Erfahrungen immer noch die Straßenbahn vorziehen.

Nur die Eisenbahn wird höchste Bequemlichkeit, Schnelligkeit und Sicherheit gewährleisten können, wenn einmal der gegenwärtige Mißstand beseitigt ist, daß acht verschiedene Gesellschaften ihre Linien mit Kopfbahnhöfen weit von der Mitte der Stadt enden lassen ohne Zwischenverbindung für Personenverkehr.

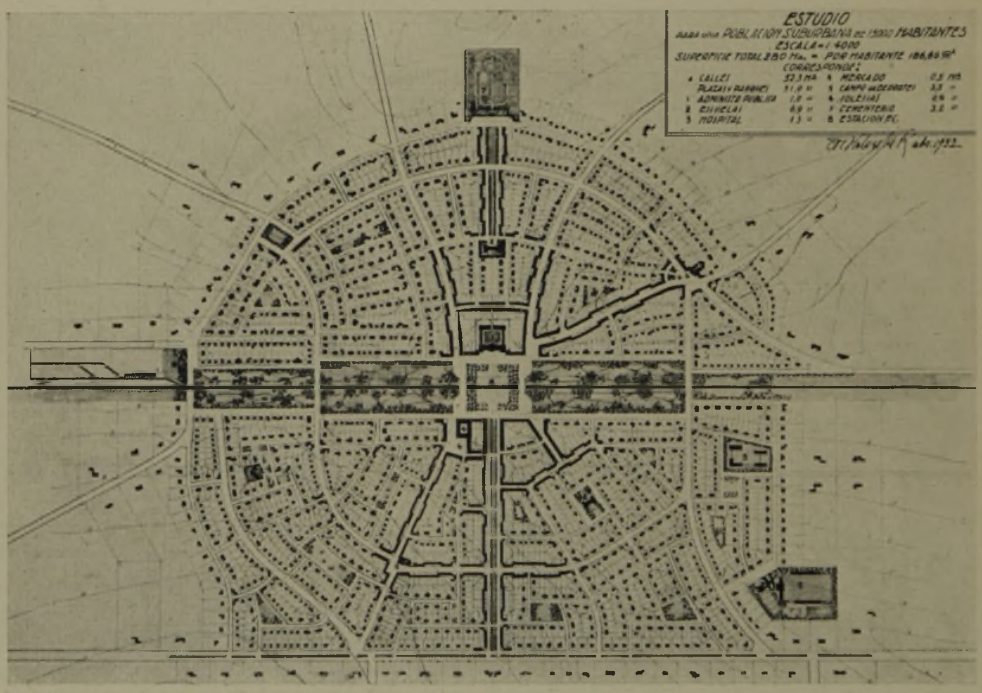
6 Plan der Auto-Schnellstraßen

Studie zu einer Stadtregulierung von Buenos Aires

7 Ausgebauter Grünflächenplan

Der Mangel solcher Verbindungen ist heute fühlbarer als früher, weil die Bahnhöfe infolge des größeren Verkehrs im Innern der Stadt weiter hinaus verlegt worden sind. Es gibt Reformpläne, die sie sogar noch weiter verschieben wollen. In vorliegender Studie dagegen ist versucht worden, die verschiedenen Linien untereinander zu verbinden, so daß sie dann die Stadt von Nord nach Süd und von Ost nach West durchziehen, und zwar im Stadtinnern als Untergrundbahnen und in den übrigen Teilen je nach dem Gelände als Hoch- oder Tiefbahnen, begleitet von Grünstreifen. Die Straßenbahnen, Omnibusse und Kleinomnibusse werden dann aus der City verschwinden. Da somit nur mehr die Privat-, Miet- und Lastautos die innere Stadt beanspruchen, wird eine bedeutende Verkehrserleichterung eintreten und die langen Reihen aufgehaltener Fahrzeuge werden aus dem Stadtbild verbannt. Als Abstand der einzelnen Bahnlinien sind im Zentrum der Stadt ungefähr vier Straßenblocks vorgesehen; mit der Entfernung von der Mitte wird dieser Abstand nach und nach größer. In den Außenteilen der Stadt werden die Bahnhöfe durch Straßenbahnen oder Omnibusse miteinander verbunden.

8 Vogelschaubild für eine Vorstadtgestaltung



Erklärung der spanischen Bezeichnungen

Calle = Straße,
Plazas = Plätze,
Administracion Publica = Gemeindeverwaltung
Escuelas = Schulen
Mercado = Markt
Campo de Deportes = Sportplatz
Iglesias = Kirchen
Cementerio = Friedhof
Estacion F.C. = Eisenbahnstation

9 Plan zu obigem Schaubild. Vorstadt für 15 000 Einwohner.

Der gesamte Frachtverkehr zwischen den verschiedenen Bahnlinien wird durch eine in weitem Bogen außerhalb der Stadt verlaufende Verbindungsbahn abgeleitet, mit Anschluß an den Hafen und an das Industrieviertel, das im Bezirk Avellaneda längs des Rio de la Plata vorgesehen ist. Sie wird, je nach der Bodengestaltung, als Hoch- oder Tiefbahn mit drei verschiedenen Spurweiten ausgebildet. Damit wird die Stadt von dem lästigen Durchgangsverkehr von Güterzügen befreit.

Um diese Verbesserungen der Beförderung von Personen und Gütern durchzuführen, ist die Bildung eines Konsortiums erforderlich, an dem sich sämtliche Eisenbahnen-, Straßenbahnen- und Omnibusgesellschaften beteiligen, sowie auch die Bundesregierung, die Stadtverwaltung der Hauptstadt und die Provinz Buenos Aires. Weitere Voraussetzungen dafür sind die Vereinheitlichung der verschiedenen Spurweiten und der elektrischen Betriebsart, Verlegung der vorhandenen Linien als Hoch- oder Tiefbahnen und eine entsprechende Berichtigung des Straßenbahn- und Omnibusnetzes.

Straßennetz (Abb. 5)

Als schwierigstes Problem gilt hier im allgemeinen die Berichtigung des Straßennetzes, um den neuzeitlichen Verkehr aufnehmen zu können. Aber nach den angestellten Vorstudien und Beobachtungen wird die vorgeschlagene Ausgestaltung des Eisenbahnsystems die bisherigen Verkehrsstörungen ausschalten und Straßenerweiterungen unnötig machen. Die Erfahrung hat überdies gezeigt, daß mit Straßenerweiterungen keine wesentlichen Erleichterungen erzielt werden, und daß die neu durchgebrochenen Diagonalen den Verkehr sogar noch erschwert haben. Daher habe ich im Innern der Stadt die Erweiterung von nur wenigen Straßen vorgesehen (außer denen, die bereits seit Jahren in Erweiterung begriffen sind) und in den Außenteilen nur die Neuanlagen und Erweiterungen, die für eine glatte Abwicklung des Verkehrs erforderlich sind. Buenos Aires mit seinen Vororten bildet einen großen Fächer, in denen die Hauptstraßen als Strahlen und die Verbindungsstraßen bogenförmig verlaufen.

Automobil-Schnellstraßen (Abb. 6)

Das starke Anwachsen des Kraftfahrzeugverkehrs erfordert die Anlage besonderer, bis ins Innere der Stadt eindringender Autostraßen, die Höchstgeschwindigkeiten erlauben. Diese Schnellstraßen sind hauptsächlich längs der Eisenbahnen vorgesehen, da sie auf derselben Höhe verlaufen und eine gleichzeitige Anlage dieser beiden

10 Luftbild von Buenos Aires. Östliche Innenstadt mit Parlamentsgebäude

11 Luftbild von Buenos Aires. Nordöstliche Innenstadt. Rechts vorn Justizpalast. Aufnahme G. Bourquin y Kohlmann, Buenos Aires

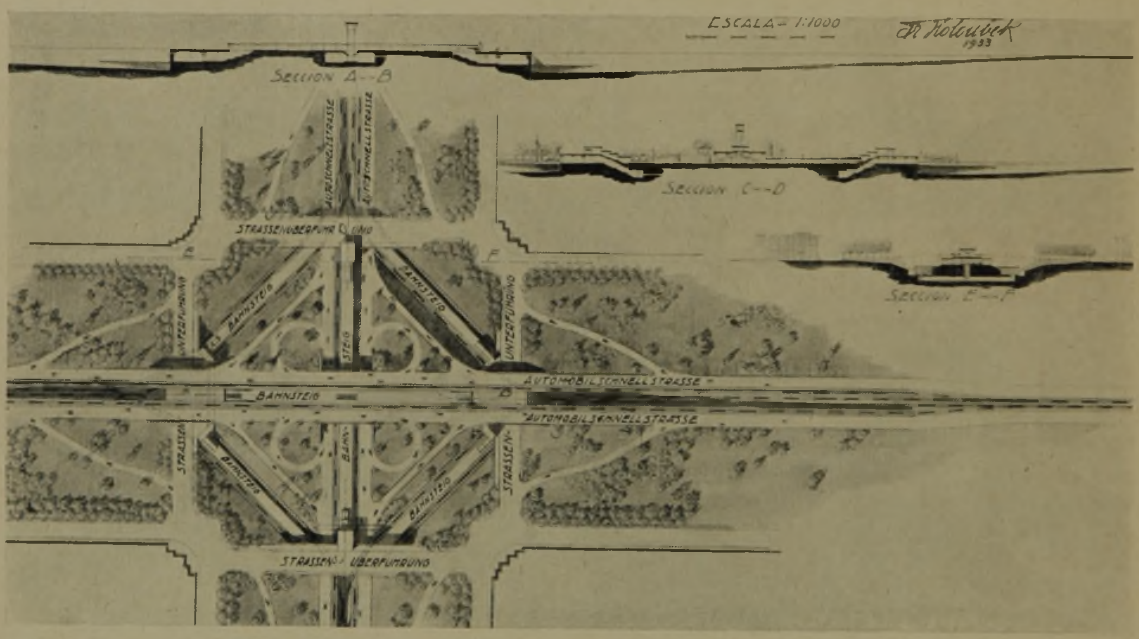
Verkehrswege die Kosten verbilligt. Sie werden mit den Eisenbahnen nicht in Wettbewerb treten, da das Automobil ausschließlich der Einzelbeförderung dient und das Verkehrsmittel der vermögenderen Leute ist und noch lange bleiben wird. Omnibusse, Kleinomnibusse und Lastautos sind natürlich von diesen Schnellstraßen ausgeschlossen.

In den Abb. 12 u. 13 sind als Beispiel Einzelstudien gezeigt, eine Brücke über den Riachuelo, sowie einer Kreuzung von Eisenbahn- und Autoschnellstraße.

Grünflächen (Abb. 7)

Buenos Aires ist heute die an Grünflächen ärmste Großstadt; die wenigen vorhandenen sind kleine Oasen in einer Backsteinwüste. Die größte, der Parque Tres de Febrero, nahe am Flußufer, liegt für die Masse der Stadtbewohner zu weit von den dichtbevölkerten Stadtteilen. In den vorliegenden Plänen ist ein System von Grünstreifen ausgebildet, die die Stadt strahlig durchziehen, wobei allerdings weniger die Kosten als die dringenden Notwendigkeiten berücksichtigt worden sind. Die meisten

12 Brückenstudie, Hochbahn- und Straßenüberführung über den Riachuelo (kanalisierter Nebenfluß des La Plata)



13 Studie für die Kreuzung von Eisenbahn und Autoschnellbahn

dieser Grünstreifen begleiten die Bahnlinien und Schnellstraßen, damit die Kosten der ersteren durch die Einnahmen aus den letzteren nach und nach, wenigstens teilweise, gedeckt werden können. Die Breite der Grünstreifen ist verschieden im umgekehrten Verhältnis zum Wert des zu enteignenden Geländes, und zwar im Stadtinnern ungefähr 100 m und mit wachsender Entfernung mehr. Im Uferbereich des Riachuelo ist eine Aufforstung vorgesehen, anfangend bei der Müllverbrennung in Nueva Pompeya bis weit in die Provinz hinein. Durch Anpflanzung geeigneter Bäume werden diese tiefen Gelände trockengelegt und von den Mängeln befreit, die ihnen im Volksmunde den sehr treffenden Namen Blech- und Froschviertel eingebracht haben. Die sogenannten Bajos de Flores werden durch Drainage für Gemüse- und Obstgärten geeignet.

Das System der Grünflächen setzt sich in den Vororten fort; außer den strahligen Grünstreifen sind andere vorgesehen, die die einzelnen Vororte trennen.

Wenn man nach europäischem Vorgang durchschnittlich 100 qm Freifläche für jeden Stadtbewohner annimmt, so würde Buenos Aires für seine 2 200 000 Einwohner über 22 000 ha Freifläche benötigen. Die Gesamtfläche der Stadt beträgt aber nur 19 000 ha; die Bewohner der Stadt verfügen also nicht über die erforderliche Freifläche in der Stadt und müssen sie außerhalb suchen, was aber den meisten nur an Feiertagen möglich ist. Dann ist besonders das Flußufer von der Stadt bis zum Tigre dicht bevölkert. In der vorliegenden Studie werden innerhalb der Stadt 3500 ha öffentliche Park- und Waldanlagen neu geschaffen; zusammen mit den vorhandenen würde dies 4500 ha ergeben.

Vororte (Abb. 8 u. 9)

Wenn man schon von dem Stadtplan sagt, daß er von den Grundstücksversteigerern hergestellt ist, so gilt dies noch mehr von den Vororten; deren Grundstücke sind in kleinen Parzellen an die Meistbietenden versteigert worden, ohne irgendwelche weitere Rücksicht als den des Gewinns; und die zuständigen Behörden haben sich nicht gerührt, sondern waren noch stolz auf die Wertsteigerung des Bodens und auf den Fortschritt, der da kommen soll, wenn einmal all diese Parzellen und Parzellchen mit Villen bebaut werden. Niemandem wurde es klar, daß diese Steigerung des Bodenwertes eine Seifenblase war und daß nicht einmal in hundert Jahren all diese zerstückelten Grundstücke bebaut sein werden. Die Vororte fühlen heute die Folgen der Zerstückelung: Verteuerung der kommunalen Dienste, der Beleuchtung, Straßenreinigung, Müllabfuhr (soweit diese überhaupt

erfolgt und der Unrat nicht auf die Spekulationsgrundstücke abgeladen wird).

Die Vororte sehen daher, mit wenigen Ausnahmen, traurig aus, und ihre Übelstände bedürfen ebenso dringender Abhilfe wie die Hauptstadt.

Die wichtigsten Maßnahmen wären:

a) ein Gesetz, das alle Parzellierung verbietet bis zur Herstellung eines allgemeinen Bebauungsplanes für Groß-Buenos Aires,

b) Bildung einer Behörde aus Vertretern der Hauptstadt und der angrenzenden Provinzbezirke zur Behandlung aller stadtbaulichen Fragen,

c) Bildung eines Zentralbüros, in dem die Vorarbeiten für die zukünftige Entwicklung der Vororte und der nächstgelegenen Provinzstädte zu erledigen sind,

d) Enteignung der Ländereien für die Anlage neuer Vororte und regierungsseitige Ausführung des Straßenplanes, Pflasterung, Kanalisation, Beleuchtung und der sonstigen Erfordernisse eines modernen Wohnortes.

Erst wenn alle diese Maßregeln durchgeführt sind, darf an den Verkauf der Grundstücke zu Bauzwecken geschritten werden, und zwar zum Einstandspreis und mit der Verpflichtung der Käufer, die Bauten innerhalb einer bestimmten Frist zu Ende zu führen in Übereinstimmung mit den festgelegten Bautypen.

IDEEN-WETTBEWERB SCHLAGETER-FORUM, DÜSSELDORF

Ablieferungstermin verschoben auf 15. Oktober 1934

In Heft 25 haben wir das Ausschreiben des Obergebietsführers-West der Hitler-Jugend und Stellvertr. Reichsjugendführers Hartmann-Lauterbacher veröffentlicht, das einen Ideenwettbewerb um Entwürfe zu einer Führerschule, einem Gemeinschaftshaus und einer Sportanlage, einer Thingstätte und einem Schlageter-Forum in Düsseldorf vorsieht, wobei die Planung des künftigen Ausstellungsgeländes und der Ausbau des vorhandenen Stadions einzubeziehen sind. Das Ausschreiben wendet sich an alle reichsangehörigen Mitglieder des „BDA", des „Bundes Deutscher Bildhauer" und des „Bundes Deutscher Gartengestalter" in der Reichskammer der bildenden Künste. Auch die deutschstämmigen Danziger Künstler dieser Berufsgruppen sind zugelassen.

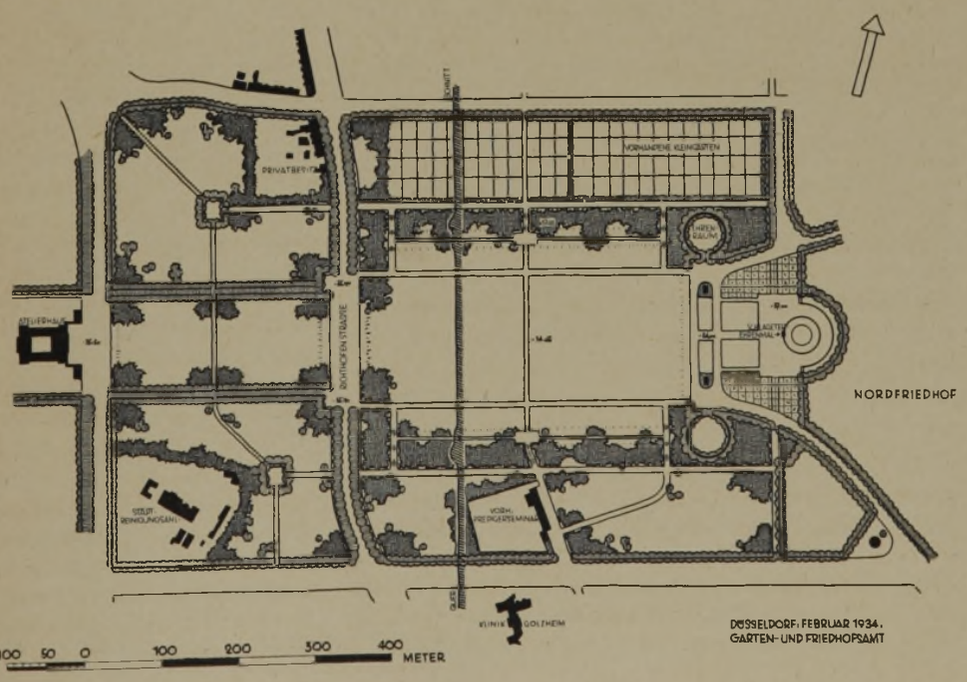
Als Einlieferungstermin war der 10. September dieses Jahres vorgesehen, die Unterlagen für den Wettbewerb, von denen wir hier einen Teil im Bilde beigeben, konnten aber erst so spät geliefert werden, daß der Termin auf den 15. Oktober 1934 verschoben worden ist. Zum Programm hat gleichzeitig die Stadtverwaltung Düsseldorf eine Reihe von Zweifelsfragen, die aus dem Kreise der Bewerber aufgeworfen worden sind, beantwortet. Die Zusammenstellung dieser Fragen und Antworten ist den Bewerbern zugänglich.

Bei der Bedeutung des Wettbewerbes, für den Preise im Gesamtbetrage von 25 000 RM ausgeworfen sind (fünf gleiche Preise zu je 2000, 15 Ankäufe zu je 1000 RM, die das Preisgericht auch anders verteilen kann, wobei aber der Ankaufswert nicht unter 500 RM sinken soll), erscheint es angebracht, auf seine Bestimmungen unter Hinweis auf die Abbildungen noch etwas näher einzugehen.

Erwähnt sei hier noch einmal, daß als Fachpreisrichter wirken werden: Prof. Hönig, Präs. der Reichskammer der bildenden Künste, Berlin; Prof. Veil, BDA, Aachen; Prof. Grund, BDA, Düsseldorf; Prof. Lörcher, Berlin; Dipl.-Ing. Speer, München; Prof. Josef Tiedemann, Darmstadt; Gartengestalter Seifert, München; Stadtrat Meyer, Düsseldorf; Architekt K. Kiefer, Köln a. Rh.

Als Unterlagen wurden den Teilnehmern geliefert: ein Übersichtsplan 1 : 20 000, ein Lageplan 1 : 5000, ein weiterer Lageplan 1 : 2000 (von dem wir in ein Fünftel Verkleinerung einen Ausschnitt beigeben, der das verfügbare Gelände und die Beziehungen zum Rhein und der Stadt erkennen läßt), ein bereits vorhandenes — aber nicht einzuhaltendes — Projekt vom Schlageter-Denkmal (einpunktierte Achse im hier beigegebenen Plan) und fünf Fliegeraufnahmen, von denen wir drei bringen, die die wichtigsten Geländeausschnitte wiedergeben. Aus den besonderen Bedingungen Folgendes:

Der Wettbewerb soll zur vorläufigen Klärung der großen städtebaulichen Gesamtanlage dienen. Zunächst soll



1 Entwurf des Garten- und Friedhofamtes zum Schlageter-Hain

2 Lageplan des Gesamtgeländes **1:2500**

1. Fläche ABCDA Schlageterhain mit Aufmarschgelände für 300 000 Personen
2. „ ADEFGA Führerschule, Gemeinschaftshaus mit sämtlichen Bauten
3. „ ADEFGA Thingstätte und Freilichtbühne für 100 000 Personen
4. „ FGHIKF Ausstellungsgelände etwa 76 ha einschl. Verkehrs- und Parkplätzen
5. „ FGHIKF Stadionpark von rd. 65 ha einschl. der vorhandenen Anlagen

S = Stadion, S. K. = Schlageter-Kreuz

Die schraffiert umränderten Flächen geben nur die ungefähre Umgrenzung der zu schaffenden 5 Anlagen, auch ist eine andere Gruppierung im Gesamtgelände zulässig. Die schwarzen Gebäude sind zu erhalten, die durchkreuzten können beseitigt werden

zwischen dem Schlageterkreuz (S. K. im Plan) und dem Rheinstrom in einer Länge von 1,5 km die gewaltige Anlage des Schlageter-Forums entstehen, das bis hart an den Nordfriedhof heranreicht. In Anlehnung an die historische Richtstätte soll hier ein „Forum der geistigen und körperlichen Schulung der deutschen Jugend aufgebaut werden. Der tragische Charakter des Blutopfers Schlageters verlangt für die Anlage eine außergewöhnliche Gestaltung. Die Formen einer akademischen Garten- und Friedhofskunst sind daher abzulehnen". Es wird vielmehr eine „heroische Gestaltung der Gesamtanlage" verlangt.

Wie der Lageplanausschnitt mit seinen Beischriften erkennen läßt, gliedert sich die Anlage in fünf Gruppen:

A. Schlageter-Forum mit Aufmarschgelände für 300 000 Personen;

B. Führerschule, Gemeinschaftshaus m. sämtl. Hochbauten;

C. Thingstätte und Freilichtbühne für 100 000 Personen;

D. Ausstellungsgelände von rund 75 ha einschließlich Verkehrs- und Parkplätzen;

E. Stadionpark von 65 ha Größe einschließlich der vorhandenen Anlage.

In städtebaulicher Beziehung macht das Programm darauf aufmerksam, daß das Wettbewerbsgebiet in der besten Wohnlage der Stadt liegt. Die verkehrliche Aufschließung der Gebiete von Lohausen und Kaiserswerth muß daher besonders beachtet werden. Das ist bei den für die neuen Anlagen gestellten Verkehrsanforderungen von besonderer Bedeutung. Im übrigen ist das zu bearbeitende Gebiet schon vorzüglich an den großen Verkehr angeschlossen. Das Programm macht noch nähere Angaben über die vorhandenen bzw. noch auszubauenden Autobahnen, Verkehrsstraßen, über die Größe der erforderlichen Parkplätze für Automobile, über die Zuführung der Straßenbahnen sowie über die Frage des Wasserverkehrs. Die Frage der Möglichkeit der Schaffung von Anlegestellen für Rheindampfer bzw. Motorboote am Stadion oder dem Ausstellungsgelände ist besonders zu untersuchen. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Rheinwasserstände um 9 m schwanken. Ferner ist eine gute Verbindung mit dem Flughafen zu schaffen, der in nächster Nähe der Hauptausfallstraße nach Norden liegt. Besondere Rücksicht ist ferner zu nehmen auf das Landschaftsbild, auf die weiträumige niederrheinische Landschaft mit ihren charakteristischen Pappelgruppen, wobei auch Bauten von historischer Bedeutung — die Stockumer Höfe und Kapelle — möglichst zu erhalten sind. Bezüglich der Einzelforderungen für die verschiedenen Gruppen sei auf das Programm selbst verwiesen.

Nach Beurteilung des Wettbewerbsergebnisses durch das Preisgericht ist beabsichtigt, für die Ausführung der Hauptgruppen Arbeitsgemeinschaften zu bilden unter Mitarbeit der Hitler-Jugend und der Stadtverwaltung Düsseldorf, die ja an der ganzen Anlage, die auch für die städtebauliche Gestaltung des Nordgebietes des Weichbildes von besonderer Bedeutung ist, großes Interesse hat.

3 Blick vom Rhein über das Stadion. Im Vordergrund die Rotterdamer Straße, dahinter, linke Bildhälfte, der Hof „Am Staad". Rechts anschließend an die Hauptkampfbahn das Schwimmbecken, dahinter die Stockumer Höfe. Im Vordergrund rechts ein Planschbecken mit Grundwasserspeisung (kann fortfallen!)

4 Blick vom Rhein über Richthofenstraße (Mitte) mit Golzheimer Klinik und Predigerseminar, dahinter Kleinbahnlinie D und 11, auf den Schlageter-Denkmalplatz (Halbrund). Im Hintergrund rechts der Nordfriedhof, links Stadtrandsiedlungen

5 Blick vom Rhein über Rheinpark (Vordergrund) auf die Uerdinger Straße und den Nordfriedhof (Hintergrund)

KÜNSTLER- UND ARBEITER-KLEINSIEDLUNG BEI BERLIN-GATOW

Arbeitsgemeinschaft für Bauuntersuchungen Berlin

Zwischenbericht 11. Juli 1934

1 Bild der Siedlung in der Landschaft

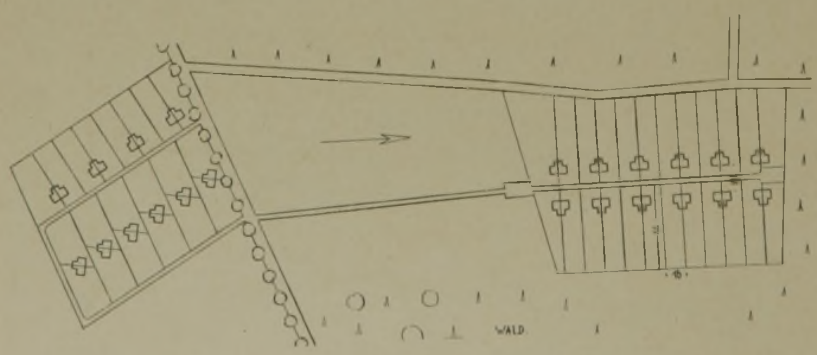
Wenn hier über die vorstädtische Kleinsiedlung berichtet werden soll, so deshalb, weil bei der hier behandelten Siedlung eine eigenartige Zusammensetzung der Kleinsiedler getroffen worden ist, die auf dem Grundgedanken der Volksgemeinschaft verschiedener Bevölkerungsschichten aufgebaut wurde. Künstler und Arbeiter bauen sich gemeinsam eine Kleinsiedlung.

Im Hinblick auf die Besonderheit dieser Kleinsiedlung wurden die technischen, organisatorischen und wirtschaftlichen Maßnahmen bei der Bauvorbereitung und Baudurchführung, sowie die Aufwendungen durch die „Arbeitsgemeinschaft für Bauuntersuchungen Berlin" auf Veranlassung der „Stiftung zur Förderung für Bauforschungen" beim Reichswirtschaftsministerium erfaßt, um die Erfahrungen für weitere Kleinsiedlungen auszuwerten.

Die untersuchte vorstädtische Kleinsiedlung liegt an der äußersten westlichen Stadtgrenze Berlins an einem Feldweg, der die Ortschaften Gatow und Groß-Glienicke verbindet, in einer Entfernung von etwa 3 km von Gatow. Ihr Bild in der Landschaft zeigt Abb. 1.

Sie besteht aus 22 Doppelwohnhäusern, die in zwei getrennten und etwa 400 m voneinander entfernt liegenden Gruppen angeordnet sind (vgl. Lageplan Abb. 2). Der größere, zwölf Doppelhäuser umfassende Teil der Siedlung liegt auf einer Waldlichtung, nördlich des obengenannten Weges. Die Häuser sind symmetrisch zu beiden Seiten eines Schlackenweges aufgeführt. Die andere Hausgruppe liegt südlich des Feldweges auf freiem Ackerland. Hier findet sich neben dem gewöhnlichen, auch im nördlichen Teil angewandten Haustyp (vier Doppelhäuser) ein Sondertyp für ein Künstlerhaus vor (sechs Doppelhäuser). Infolge der für das Atelier erforderlichen Nordlage wurde für die Künstlerhäuser eine gestaffelte Stellung im Lageplan gewählt. Die Siedlung umfaßt also insgesamt 44 Stellen.

Die Siedler gehören den verschiedensten Berufszweigen an. Von den erwerbslosen Künstlern sind 7 Bildhauer, 4 Maler und 1 Graphiker. Die übrigen Siedler setzen sich aus nebenstehenden Berufen zusammen:



2 Lageplan der Siedlung 1:6000

3 Ausbildung der Außenmauern

4 Konstruktiver Aufbau des Hauses

3 und 4 Bilder von der Ausführungsweise

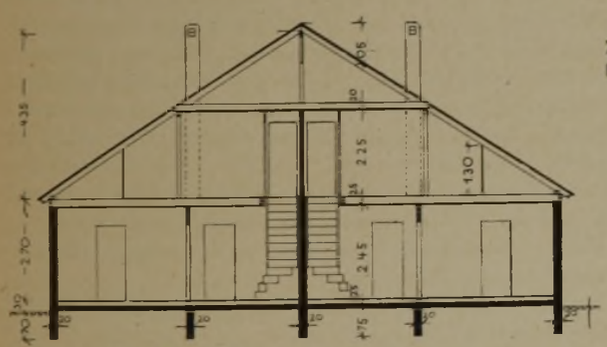
Ungelernte Arbeiter	4	Maschinenschlosser	3
Bautischler	1	Maler	1
Bildhauer	1	Maschinenarbeiter	1
Elektromeister	1	Pensionär	1
Gärtner	1	Schlosser	2
Heizer	1	Schmied	2
Kalkulator	1	Schneider	1
Kutscher	1	Steinmetz	1
Kaufm. Angestellte	1	Tischler	3
Landwirt	2	Zementarbeiter	1
Maurer	2		

Unter den 44 Siedlern befinden sich also nur wenige Bauhandwerker, nämlich 2 Maurer, 1 Bautischler, 1 Zementarbeiter und 1 Elektriker, das sind 11,4 v. H.

Die meisten der Siedler waren jedoch in einem gewissen Umfange für den Siedlerberuf insofern vorbereitet, als sie schon vor Baubeginn der „Deutschen Aufbaugemeinschaft e. V.", Spandau, bzw. der „Interessengemeinschaft siedlungswilliger Erwerbslosen" angehörten und sich in unmittelbarer Nähe der Baustelle auf von der Stadt gepachtetem Gelände mit Gartenarbeit beschäftigt hatten. Ebenso verschiedenartig wie die Berufe ist das Alter der ausgewählten Siedler. Allgemein kann gesagt werden, daß das Durchschnittsalter der Siedler verhältnismäßig hoch liegt, wie aus der folgenden Zusammenstellung hervorgeht. Von den 44 Siedlern sind:

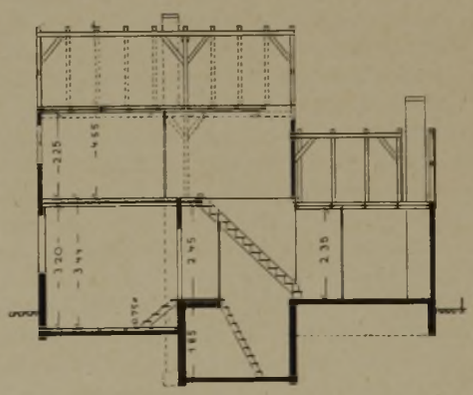
1	Siedler	unter		30	Jahren alt
12	„	zwischen 31	und 40	„	„
16	„	„ 41	„ 50	„	„
12	„	„ 51	„ 60	„	„
3	„	sogar über		60	Jahre „

Der für die Siedlung gewählte Haustyp sieht im Erdgeschoß an Räumen vor: Wohnküche, Schlafzimmer, Kammer, Flur mit Treppe, und in einem Anbau Stall und Abort. Der Stallanbau ist unterkellert. Im Dachgeschoß werden für Familien mit vier Kindern eine Kammer, mit

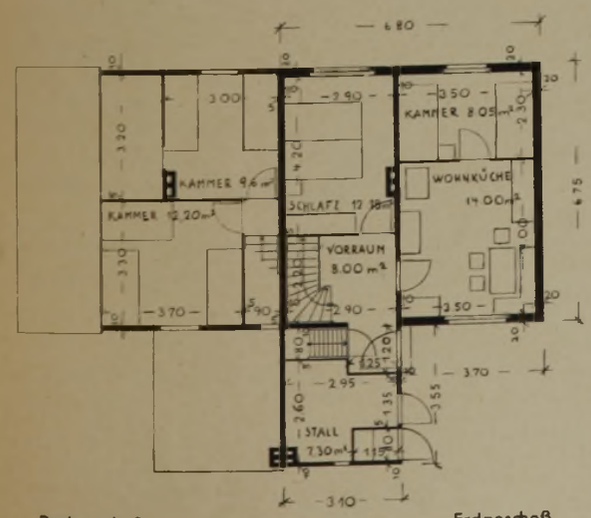


5 Querschnitt Arbeiterhaus 1:200

7 Längs-Schnitt Künstlerhaus

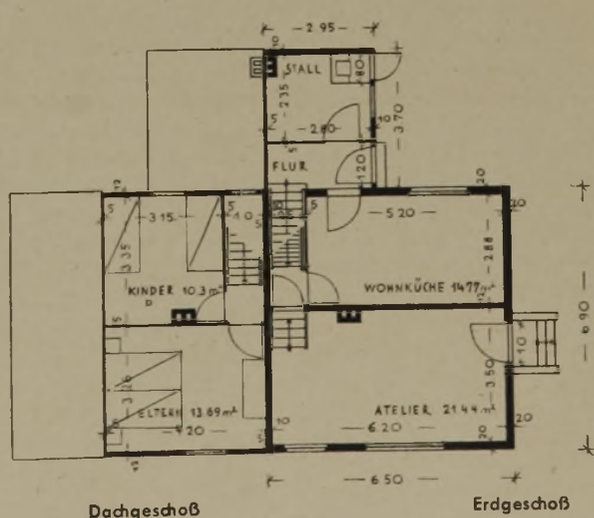


1:200



Dachgeschoß Erdgeschoß

6 Grundriß Arbeiterhaus 1:200



Dachgeschoß Erdgeschoß

8 Grundriß Künstlerhaus 1:200

mehr als vier Kindern zwei Dachkammern ausgebaut (vgl. Abb. 5 und 6).

Die Häuser sind zu Doppelhäusern zusammengefaßt. Die lichten Geschoßhöhen betragen im Erd- bzw. Dachgeschoß 2,45 bzw. 2,20 m.

Die Künstlerhäuser sind im Äußeren obigen Häusern ähnlich. Sie enthalten jedoch im Erdgeschoß ein Atelier mit einer lichten Höhe von 3,20 m, eine Wohnküche und in einem Anbau Flur, Stall und Abort. Das Dachgeschoß ist für den Ausbau von Schlafkammern vorgesehen (vgl. Abb. 7 und 8). Zu jedem Hause gehört ein Garten von im Durchschnitt 1000 qm Größe. Die Häuser zeigen folgende Bauweise (Abb. 4 u. 5): Die Kellerwände und Fundamente werden in 20 cm starkem Beton von einem Mischungsverhältnis 1 : 10 ausgebildet. Die Außenwände des Erdgeschosses werden 20 cm stark in Aristos-Ecksteinen, zweischalig mit versetzten Stoß- und Lagerfugen gemauert*). Die beiden Schalen werden durch Eisenklammern verbunden. Die Fensterstürze werden in Beton und ebenfalls zweischalig ausgeführt. Die Ansichtsfläche wird mit hydraulischem Putzmörtel glatt verputzt. Die balkentragenden Innenwände und die Schornsteine wurden bei den ersten sechs Häusern 9,5 cm stark in Aristos-Ecksteinen gemauert, mußten aber bei den übrigen Häusern auf Verlangen der Baupolizei 12 cm stark in Hintermauerungssteinen ausgeführt werden. Als Dachdeckungsmaterial der über die Breitseite des Doppelhauses angeordneten Satteldächer werden S-Pfannen verwendet. Die Giebel werden mit senkrechter Stülpschalung außen verschalt und, soweit das Dachgeschoß ausgebaut ist, mit Aristos-Ziegeln ausgefacht. Die Stallanbauten sind in ausgemauertem Fachwerk errichtet und ebenfalls mit S-Pfannen gedeckt. Für jedes Doppelhaus ist auf der Gartengrenze eine Pumpe vorgesehen.

Treuhänder der Siedlung ist die „Gemeinnützige Wohnungsbau A. G. Groß-Berlin". Die Ausführung der Rohbau- und der meisten Ausbauarbeiten liegt in den Händen einer Berliner Bauunternehmung zu den bei vorstädtischen Kleinsiedlungen üblichen Bedingungen. Die ausführende Firma stellt den aufsichtsführenden Polier, liefert die Baustoffe und hält Rüstung, Geräte und Baustelleneinrichtung vor. Die Bauarbeiten werden durchgeführt von den Siedlern, die der Baufirma zur Verfügung gestellt werden und zur Ableistung einer mindestens 48stündigen Arbeitszeit in der Woche verpflichtet sind; weiter von den Afü-Handwerkern, die der Arbeitslosenfürsorge unterstehen, nur 32 Stunden je Woche leisten dürfen und von der Firma übernommen werden, wobei der Firma ein Unterstützungssatz von 8,35 RM je Arbeitstag und Kopf gezahlt wird; und endlich von Helfern, die sich unentgeltlich für das Siedlungswerk zur Verfügung stellen. Sämtliche Arbeitergattungen unterstehen der Befehlsgewalt des Poliers der Ausführungsfirma, die für die Arbeiten die Verantwortung zu übernehmen hat.

Die Lage der Baustelle ist in bezug auf den Antransport der Baustoffe äußerst ungünstig, da die Siedlung nicht von einer für Lastfahrzeuge benutzbaren festen Straße berührt wird. Die nächste Straße, von der das Material mit Feldbahn herangeschafft werden muß, ist vom Anfang der Siedlung rd. 650 m weit entfernt. Von diesem Punkt erstreckt sich die Siedlung selbst noch etwa 600 m weit. Für den Baustofftransport waren allein 1250 m Gleis erforderlich. Es ist daher verständlich, daß die schwierige Anfuhr sich verzögernd auf den Baufortschritt auswirken mußte. Die Arbeiten wurden im November 1933 begonnen, und erst Mitte Juli konnte für den ersten Teil der Siedlung die Rohbauabnahme erfolgen. Der ungenügende Baufortschritt ist ferner auch darauf zurückzuführen, daß die Siedler z. T. durch lange Arbeitslosigkeit geschwächt und durch wirtschaftliche und häusliche Sorgen zermürbt, den Anforderungen einer so langen Bauzeit nicht gewachsen sind.

Die Abgelegenheit der Siedlung veranlaßte auch die Siedler teilweise, nicht täglich nach Arbeitsschluß nach Hause zu fahren, sondern auf der Baustelle zu übernachten. Die schon vor Baubeginn in der Nähe des Baugeländes befindlichen Baracken der eingangs erwähnten Aufbau- und „Iser"-Gemeinschaft werden von den Siedlern als Unterkunftsraum benutzt.

Die Verpflegung der Siedler wird durch Zuschüsse des Bezirksamtes Spandau (0,10 RM je Kopf und Tag) und der NSV. (0,15 RM je Kopf und Tag) gewährleistet. Die Siedler erhalten auf der Baustelle hierfür ein Mittagessen geliefert, das mit Hilfe der Aufbaugemeinschaft auf der Baustelle gekocht wird.

Die freiwillig am Bau mitarbeitenden Helfer erhalten nur das Mittagessen, sonst nichts für ihre Hilfe. Ihr Gemeinschaftssinn verdient besondere Anerkennung.

Der Einsatz an Afü-Handwerkern ließ zahlenmäßig, besonders im Hinblick auf die überaus niedrige Anzahl von bauhandwerklich vorgebildeten Siedlern, sehr zu wünschen übrig. Er belief sich für die Zeit bis Mitte Juni auf nur 6 Afü-Handwerker, ein Mangel, der ebenfalls zur Verzögerung des Baufortschritts beitragen mußte. Durch verstärkten Einsatz von Afü-Leuten bei den weiteren Bauarbeiten soll dieser Mangel in Zukunft wieder wettgemacht werden.

Die von der Arbeitsgemeinschaft an der Kleinsiedlung durchgeführten Untersuchungen wurden mit Beginn der Bauarbeiten auf der Baustelle aufgenommen. Um einen umfassenden Einblick in alle Fragen der Bauvorbereitung und Baudurchführung zu erhalten, erschien es notwendig, Bauleitung und Durchführung der Untersuchungen in einer Hand zu vereinigen. Die Arbeitsgemeinschaft stellte daher einen ihrer Sachbearbeiter dem Bauherrn als Bauleiter zur Verfügung. Die Durchführung der erforderlichen Erhebungen wurde durch diese Maßnahme ganz wesentlich gefördert. Außer laufenden Feststellungen über Bauorganisation, Fragen der Verpflegung, Unterbringung, Entlohnung der Siedler und Arbeiter, über Kosten und Nebenausgaben betreuender Stellen, versteckte Zuschüsse werden genaue Ermittlungen über Arbeitszeitaufwand für die Bauarbeiten, die zur Herstellung eines bzw. einer Reihe von Doppelwohnhäusern erforderlich sind, angestellt. Zu diesem Zweck werden die arbeitstäglich auf der Baustelle gelieferten Arbeiten und die dafür aufgewendeten Stunden nach Arbeitergattungen getrennt (Siedler, Helfer, Afü-Handwerker), auf Tagesberichten zusammengestellt. Auf besonderen Vordrucken werden dann die entsprechenden Arbeiten zusammengefaßt und für ihre Leistungseinheit die Zeitwerte gebildet. Diese Zeitwerte sollen gleichartigen Arbeiten bei anderen Bauausführungen gegenübergestellt werden, um Vergleiche über die Zweckmäßigkeit der Arbeitsorganisation anstellen zu können bzw. Gewißheit über die Höhe der wirklich auftretenden Kosten zu erhalten.

An wenigen, durch Zwischenauswertung gewonnenen Beispielen soll gezeigt werden, wie solche Ergebnisse aussehen werden:

Arbeit 1. Herstellen der Betonfundamente.

Der Zeitaufwand beträgt für

Mischen des Betons	9,00	Siedlerstd.	+ 1,81	Helferstd.
Transport der Mischung	2,74	„	+ 1,37	„
Einbringen der Mischung	3,24	„	+ 1,35	„
Ein- und Ausschalen der Fundamente	5,21	„	+ 1,42	„
Steine sammeln	0,37	„	+ —	„
Insgesamt für 1 m³ Betonfundament	20,56	Siedlerstd.	+ 5,95	Helferstd.

Zusammen = 26,51 Arbeitsstunden.

*) Vergleiche Abbildung 3 und 4.

Arbeit 2. Herstellen der Eisenbetondecke über Keller
Der Zeitaufwand beträgt für 1 m² Decke:

Mischen des Betons	1,40 Siedlerstd.	+ 0,31 Helferstd.
Transport der Mischung	0,51 „	+ 0,05 „
Einbringen der Mischung	1,11 „	+ 0,12 „
Ein- u. Ausschalen der Fundamente	0,82 „	+ 0.03 „
Insgesamt für 1 m² Decke	3,84 Siedlerstd.	+ 0,51 Helferstd.

Zusammen = 4,35 Arbeitsstunden

Arbeit 3. Mauerwerk in Aristos- bzw. Hintermauerungssteinen.
Der Zeitaufwand beträgt für 1 m³ Mauerwerk:

Mauern	6,37 Siedlerstd.	+ 1,62 Helferstd.	+ 1,43 Afü-Maurerstd.
Stein und Wasser tragen	3,12 „	+ 0,27 „	+ — „
Insgesamt	9,49 Siedlerstd.	+ 1,89 Helferstd.	+ 1,43 Afü-Maurerstd.

Zusammen = 12,81 Arbeitsstunden für 1 m³ Mauerwerk.

Bei diesen drei beliebig herausgegriffenen Arbeiten liegen die Zeitwerte für die Leistungseinheit erheblich höher, als sie erfahrungsgemäß zu liegen pflegen, wenn die für die Arbeiten ausgebildeten Facharbeiter eingesetzt werden. Es ist dies selbstverständlich nicht weiter verwunderlich, wenn man sich die oben angeführten Zusammensetzungen der Siedler vor Augen hält.

Wie sich diese Nachteile nun kostenmäßig auswirken, unter voller Berücksichtigung der Zuschüsse, die behördlicherseits für die Siedler und Arbeiter gezahlt werden, soll im Laufe der weiteren Untersuchungen geklärt werden.

Zum Schluß soll noch erwähnt werden, daß die Untersuchungen sich selbstverständlicherweise auch weiter auf die Erfassung der Baustelleneinrichtung und auf Führung einer Bildberichterstattung erstrecken.

Die Erhebungen werden — soweit sie erforderlich sind — bis zur Fertigstellung der Bauten weitergeführt werden, auf die nicht vor dem 1. Okt. 1934 gerechnet werden kann. Die abschließenden Ergebnisse der Untersuchungen sollen der Praxis und allen Beteiligten zugänglich gemacht werden, um für die Zukunft Wiederholung von Fehlern und Mängeln zu vermeiden, womit in erster Linie den Siedlern selbst gedient ist.

Endlich werden die Ergebnisse möglichst allgemein dem technischen Nachwuchs durch lehrhafte Verbreitung mitzuteilen sein, damit die in der Praxis gesammelten Erfahrungen der jungen Fachgeneration von Anfang an mit auf den Weg gegeben werden können.

ÜBER MASSIVDECKEN

Oberregierungs- und -Baurat Dr.-Ing. Herbst, Berlin

In den Kreis der Bestrebungen der Bauwirtschaft im Hochbauwesen unter dem ständigen Zwange zur Qualitätsarbeit und Arbeitsbeschaffung eine sparsame, zweckmäßige und doch würdige Bauweise in Gesamterscheinung und Aufbaukonstruktion zu schaffen, dürfen wir auch die Decken des Gebäudes einbeziehen, deren Ausbildung schon so manchen Ingenieur, Architekten und Erfinder im Laufe der Jahre beschäftigt hat und die so unter dem Einfluß der Konjunktur- und Bauverhältnisse in immer erneuter, sich dauernd ändernder Form erscheint. Unermüdlich wird an der geeigneten Ausbildung der Tragdecken, die als äußerst wichtiger Bestandteil des konstruktiven Aufbaues für Sicherheit und Wohnhygiene des Hauses mitentscheidend sind, gearbeitet; es läßt sich dies starke, vom Wettstreit dauernd geförderte Bestreben auch verstehen, weil das Höchstmaß an Güte oder die Befriedigung der recht mannigfachen zeitgemäßen Ansprüche ein kaum erreichbares Ziel ist.

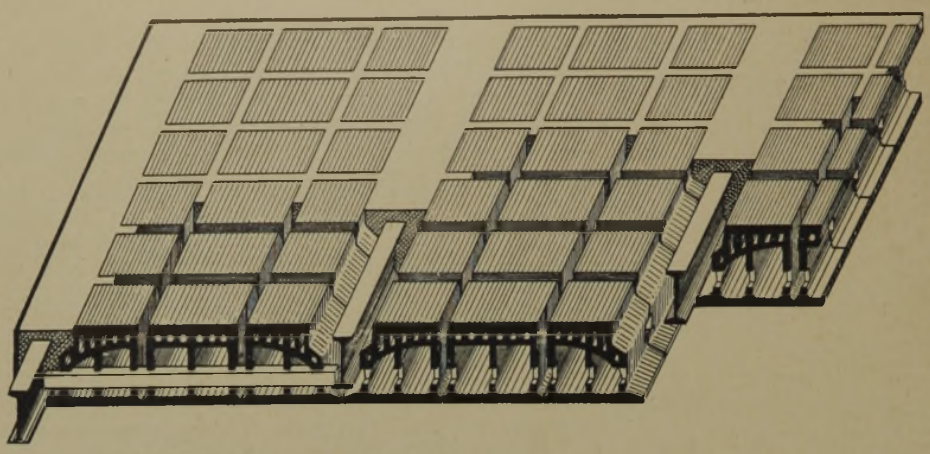
Von den Decken sollen hier keine Holzbalkendecken und Dachdecken, sondern nur massive Geschoß- (Keller-) Decken, auch Dachdecken bei Häusern mit Flachdach betrachtet werden. Diese können in Eisenbeton, in Schwer- und Leichtbeton, in der Form der Ziegelkappen oder der Steineisendecken, ferner in einer vielseitigen Kombination von Baustoff und Tragglied, weit und eng, ohne und mit Zwischenträgern, an zwei oder vier Seiten aufliegend, einseitig und kreuzweise bewehrt, in der Form der Fertigbalken oder zusammenhängender Platte, mit und ohne Schalgerüst, mit und ohne Auffüllung, mit und ohne Unterbeton, mit oder ohne Einspannung, und zwar stets nach Bauzweck, Konjunktur und Belastung erstaunlich verschiedenartig ausgeführt werden. Dabei ist zu unterscheiden, ob die Decken für Industrie-, Fabrik-, Speicher-, Betriebs- und ähnliche Bauten, z. B. in Eisenbeton, oder für Wohn-, Geschäfts-, Verwaltungs-, Wohlfahrts-, Kult- und Lehrbauten — mit geringerer Nutzbelastung — vorgesehen sind.

Betreffs der Vielseitigkeit und Höhe der Ansprüche, denen die Massivdecken in vollkommenster Gestaltung genügen müssen, sei folgendes gesagt:

Die für jede Art von Gebäuden, also auch für den Wohnungsbau, für Nutzlasten von 150 bis 4000 kg/qm, anwendbaren Decken sollen — im Rahmen von Bestimmungen und behördlichen Genehmigungen — vor allem und grundsätzlich statisch und konstruktiv erfaßbar und einwandfrei, möglichst niedrig und leicht, doch anderseits steif, dauerhaft und aussteifend, schwamm-, ungeziefer- und schwitzwasserfrei sein; sie sollen ferner möglichst schall- und wärmedämmend, für Gleichmäßigkeit der Temperatur im Innern des Gebäudes sorgend, ferner feuer- und rostsicher wie auch rauch-, wasser- und gasdicht, ferner widerstandsfähig gegen Öle oder Säuren sein; schließlich sollen die Decken auch gegenüber der Konstruktion, der Raumeinteilung und der Benutzungsart anpassungs- und anschlußfähig sein, die Leitungsverlegung gestatten, auch schnell, trocken, gefahrlos und einfach mit geeigneten, leicht beschaffbaren oder transportfähigen Baustoffen herzustellen sein. Besonders müssen sie auch, worauf heute immer noch viel Wert gelegt wird, wirtschaftlich sein, um einen Mindestaufwand an Zeit und Kraft zu erreichen. Es sollten aber die Neubaukosten für die Entscheidung über Güte und Wirtschaftlichkeit der Decke nicht allein maßgebend sein.

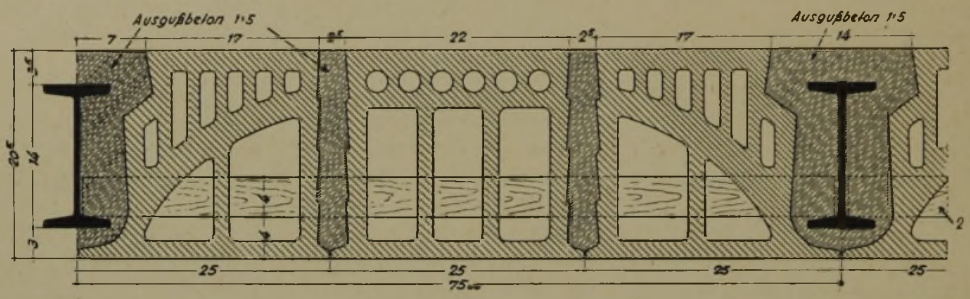
Außer der Befriedigung dieser — schon vielseitigen — Anforderungen können weiter noch andere Eigentümlichkeiten und Vorteile den praktischen Wert einer Massivdecke erhöhen:

Dazu gehört die Möglichkeit — ohne Verletzung genannter Anforderungen —, im Interesse der Baustoffindustrie in einer Decke Baustoffe verschiedener Art zu verwenden, was sich bei großem Umfang des Deckenbaues in einem Bauunternehmen bauwirtschaftlich günstig auswirken kann; ferner die Möglichkeit, sie bei einer einfachen, übersichtlichen, leicht verständlichen Konstruktionstechnik und Handlichkeit der Einzelteile auch von ungelernten Mannschaften bausicher vorbereiten und herstellen zu lassen. Schließlich kommt dazu die Möglichkeit, sie bei jeder Witterung, auch bei Regen- und Frostwetter, ohne Schaden für ihr Gefüge zu erstellen, was für Durchhalten und Beschleunigung der Bautätigkeit in

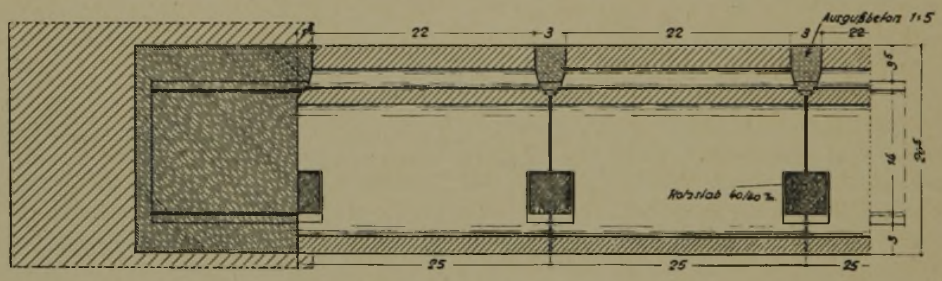


1 Bild der Decke mit teilweisem Ausguß

Keine Decken-Auffüllung oder Rauhstrich mehr erforderlich



2 Schnitte durch die Deckenkonstruktion



3 Einschieben bzw. Einhängen der Deckensteine mittels Latten

Hilfsgerüst nicht mehr nötig

4 Ausgießen der Decke

Massivdecke System Hoyer

Neuere schalungsfreie Massivdecke, die den Idealforderungen nahe kommt für leichtere Nutzlast

der kalten, dem Bauen im allgemeinen abträglichen Jahreszeit bei der mit aller Kraft geförderten Wohn- und Siedlungstätigkeit sowie unentbehrlichen Arbeitsbeschaffung als besonders wertvoll anzusprechen sein dürfte. Weiter ist eine Eigentümlichkeit solcher Decken von großer Bedeutung, worauf die Architekten mit Recht viel Wert legen, daß die Untersicht einer Geschoßdecke glatt und rissefrei sowie gleichmäßig im Farbton sein soll, ohne daß durch Staubfangen und Feuchtigkeit ein verstärktes Durchscheinen bzw. Markieren einzelner Teile infolge Verschiedenheit der Deckenbaustoffe (Ton, Eisen, Mörtel) sich herausstellen kann.

Außerdem gewinnt eine Decke an Wert, wenn sie auf die ganze Höhe (Stärke) statisch und bautechnisch — ohne Überbeton — nutzbar wird, ohne die verschiedenen, verteuernden und oft unsauberen, allerdings oft auch eine Schall- und Wärmedämmung schaffenden Füllstoffe aufnehmen zu müssen; dieser Wert steigert sich, wenn die ganze Decke infolge ihrer Eigenart zum Einbau die oft umständliche und gefahrvolle, Raum und Arbeit hindernde Schalung nebst Gerüst entbehren kann und bei der Eigenart des Tragvermögens ohne vollständige Vermörtelung sofort eine sichere, standfeste Arbeitsplattform ermöglicht, auf der dann ruhig und gefahrlos die Vollendung des Deckenkörpers sofort bewerkstelligt und inzwischen im Gebäudeaufbau weiter gearbeitet werden kann, ohne wochen- oder monatelang (Abbindezeit) mit Rücksicht auf die Ausschalung auf Erreichung voller Tragfähigkeit warten und den ganzen Bau verzögern zu müssen. Als neueste Forderung kommt noch dazu, daß sich eine Massivdecke — im alten oder neuen Zustand — im Interesse des neuzeitlichen Luftschutzes so verstärken bzw. herstellen läßt, daß sie gegen Feuerangriff und Sprengbomben möglichst Widerstandsfähigkeit aufweisen kann. Der obere Abschluß des Hauses gegen Feuer- und Luftangriff durch eine geeignete Massivdecke ist stets im Auge zu behalten.

Diesen idealen Anforderungen einer modernen Massivdecke werden wenige Konstruktionssysteme, vielleicht keines, ganz entsprechen, zumal die Lösung im Einzelfall von sehr vielen Faktoren abhängt. Ein Urteil darüber, welches die beste Decke ist, soll und kann nicht abgegeben werden.

Eine Massivdecke jüngster Zeit, die in Ausbildung und Herstellung den vorgenannten Anforderungen sehr nahe kommt, auch eine Bereicherung des Deckenbaues darstellt, ist eine schalungsfreie Decke, wie sie in der Gesamtanlage (Abb. 1) und im charakteristischen Querschnitt (Abb. 2), ferner bei der Ausführung (Abb. 3 u. 4) dargestellt ist. Ein neu- und eigenartiges Deckensystem, das für Aufnahme von leichten Nutzlasten gerade vom Standpunkt neuzeitlicher Auffassungen beachtenswert erscheint, auch schon bei zahlreichen Bauten in kurzer Zeit, wohl wegen der Einfachheit der Herstellung und Ermöglichung der arbeitssicheren Plattform, Verwendung gefunden hat.

Die Decke, deren eigentümliche Bauart aus Abb. 1 ersichtlich ist, wird durch Stahlträger handelsüblichen Profils, durch die, zwischen ihnen mittels Holzleisten eingehängten, Hohlkörper aus Leichtbeton oder gebranntem Ziegelton und durch den diese Teile verbindenden Vergußbeton gebildet. Sie wird in Stärken von 16 bis 24 cm, in Spannweiten bis 7 m, für Nutzlasten bis 550 kg/qm und mehr bei einem Trägerabstand von 50, 75, 85 und 100 cm — vor allem in frei aufliegender Form — nach Maßgabe bestimmter Bemessungstabellen entworfen und ohne jede Schalung hergestellt. Bei der Herstellung der Decke im Bau sollen die I-Träger von 8 bis 16 cm Höhe in gleichem Abstand über den Raum verlegt, dazwischen mittels der Holzleisten von oben her die zwei oder drei Hohlkörper leicht nebeneinander eingehängt und schließlich — auf der somit schon geschlossenen Arbeitsplattform — der verbleibende Rippenraum an Träger und Körper, in der Längs- und Querrichtung, mit Zementmörtel 1 : 5 satt und das Trägerprofil völlig umhüllend vergossen werden. Nach der in sehr kurzer Zeit vor sich gehenden Erhärtung dieses Vergußbetons bildet sich eine Verbundwirkung zwischen Stahl und Beton, so daß ein gegeschlossener, homogener, also ein statisch sich günstig auswirkender Verbundtragkörper entsteht, der gemeinsam mit dem Druckgurt der dazwischen eingespannten Hohlkörper alle Kräfte aus den Belastungsmomenten — nach Erfahrung und nach dem günstig ausgefallenen Versuchergebnis — tragsicher und genügend steif aufzunehmen vermag.

Das Eigenartige, zugleich Vorteilhafte der neuen Deckenkonstruktion besteht vor allem darin, daß, ohne die mit Gefahren, Zeit- und Geldverlust verbundene Gerüstschalung verwenden zu müssen, in einem schnellen und kontinuierlichen Arbeitsgang fertige, also baureife und trockene Bauteile verlegt, in einer mechanisch einfachen und verständlichen, den statischen Voraussetzungen entsprechenden Verlegearbeit sicher zusammengefügt und durch ungestörtes Vergießen zu einer allseitig steifen, in ganzer Höhe voll ausnutzbaren, feuerbeständigen, rostsicheren, die Klein'sche Decke statisch und bautechnisch übertreffenden Massivplatte vereinigt werden, die zu einer sofort betretbaren, benutzungsreifen, trockenen Arbeitsplattform mit ebener Oberfläche und geschlossener Untersicht wird, auch den Aufbau des Gebäudes nicht hindert und vom Wetter wenig abhängig ist.

Mögen die allgemeinen und besonderen Erörterungen über den Deckenbau, der — auch in dem Wohn- und Siedlungswesen unserer Zeit — für den Feuer- und Luftschutz, für Wohnhygiene, für das Streben nach Einfachheit und Wirtschaftlichkeit im Bauwesen immer mehr an Bedeutung gewinnt, zur weiteren Anregung dienen in der von der Reichsregierung so großzügig und wohltätig geförderten Bau- und Volkswirtschaft.

SIZILIANISCHE ARCHITEKTEN IM 17. JAHRHUNDERT

Mit der Kunst Italiens geht es einem so wie mit dem Leben Goethes: Man glaubt, daß alles erforscht und genügend dickleibige Bände darüber veröffentlicht seien, und dann werden doch immer wieder Funde von äußerster Wichtigkeit gemacht, die unsere Anschauung grundlegend ändern. Diese Erkenntnis gewinnt man, wenn man die neueste Veröffentlichung der italienischen Königlichen Akademie zur Hand nimmt, die uns einen Architekten neu kennen lehrt, der an Bedeutung den großen Spätbarockmeistern, seinen Zeitgenossen Filippo Juvara, Alessandro Galilei und Ferdinando Fuga und Salvi entspricht. Der Architekt und Kunsthistoriker Fichera veröffentlicht zwei dicke Bände*) über seinen Landsmann, den Sizilianer Vaccarini, und wir sehen zu unserem Erstaunen, wie

*) Francesco Fichera: G. B. Vaccarini e L'Architettura del Settecento in Sicilia. Mit einem Vorwort von Marcella Piacentini. Verlag: Reale Aciademia D'Italia. Zu beziehen durch: Soc. Gen. delle Messaggiere Italiane, Bologna. Pr. 2 Bände L. 100,—.

unvollkommen bisher unsere Erkenntnis des spätitalienischen Barock und Klassizismus war. Das Buch wird von dem bedeutendsten heutigen Architekten Italiens, von dem Freund und Lieblingsmeister Mussolinis, von Marcello Piacentini, eingeleitet, der mit Recht auf die Wichtigkeit dieser Forschungen aufmerksam macht.

Die außerordentlich gewissenhafte historische und ästhetische Analyse des Lebenswerkes dieses bedeutenden Meisters geht zunächst von den Forschungen der großen italienischen und deutschen Kunsthistoriker, die sich mit dem Barock in Italien beschäftigt haben, aus. Corrado Ricci, der Altmeister der Barockforschung in Italien, Benedetto Croce, Ujo Ojetti werden ebenso zitiert wie unsere Burckhardt, Cornelius Gurlitt, Wölfflin und von Neueren A. E. Brinckmann und Hempel mit seinem ausgezeichneten Borromini-Buch, von den einzelnen Spezialforschungen, auf die Bezug genommen wird, ganz zu schweigen. In einem italienischen wissenschaftlichen Werk ist natürlich eine gewisse Verteidigung des Barock gegen die Anschauung, daß er kein eigentliches Stilwollen besitze und nur die Spätentwicklung der Renaissance darstelle, noch nötig — eine Anschauung, die der deutschen Wissenschaft schon seit zwanzig Jahren selbstverständlich ist. Auch die Abgrenzungen der Begriffe „Barock" und „Klassizismus" gegeneinander, die der Autor mit feinem Gefühl vornimmt, ist für uns vom deutschen Standpunkt aus nicht entscheidend wesentlich. Umso wichtiger aber die Einordnung seines Meisters in die Folge der italienischen Barockgenerationen, die mit Domenico Fontana, Carlo Maderna beginnen und über Bernini, Borromini und Pietro da Cortona zu Baldassare Longhena, Guarini, Carlo Reinaldi und Pozzo führen, um nur ein paar Bekanntere zu nennen. Diesen schließen sich im 18. Jahrhundert jene Meister an, die ungefähr im letzten Jahrzehnt des 17. geboren sind, Filippo Juvara, Alessandro Galilei, Nicolo Salvi, Ferdinando Fuga und Luigi Vanvitelli. Sie alle und ihre Hauptwerke sind uns seit langem bekannt und bedeuten für uns einen wesentlichen Abschnitt italienischer Bau- und Kunstgeschichte.

Zu ihnen tritt durch das vorliegende Werk als gleichwertig und gleichumfassend Giovanni Battista Vaccarini, der für die Stadt Catania zum mindesten das gleiche bedeutet wie Palladio für Vicenca. Er schuf die Mehrzahl ihrer Bauten und prägte das Gesicht dieser Stadt noch bis heute entscheidend.

Es ist sicher eine leichte Übertreibung, wenn Fichera in der Einleitung davon spricht, daß Catania für den Barock das bedeutet, was Florenz für die Renaissance. Aber die Einheitlichkeit dieser Stadt ist tatsächlich überraschend. 1693 wurde sie durch ein Erdbeben fast völlig zerstört, und ungefähr dreißig Jahre später baut sie Vaccarini, in den Künstlerwerkstätten des barocken Rom erzogen und durchgebildet, wieder auf. Er gewinnt städtebaulich maßgeblichen Einfluß und schafft darüber hinaus die hauptsächlichen Gebäude, den Senatorenpalast, zahlreiche große Kirchen und Kollegien, Gymnasium, den Benediktinerkonvent, vor allem aber auch zahlreiche Paläste des reichen Landadels der Umgebung. Sein Barock ist tatsächlich, wie Fichera ihn definiert, eine Art von „flammendem Klassizismus" und, trotzdem er sein Leben lang hauptsächlich in der sizilianischen Provinz geschaffen hat, ohne jeden provinziellen Beigeschmack. Die Einzelheiten seines Lebens und der formalen Entwicklung seiner künstlerischen Ausdruckskraft werden in dem Werk ausführlich dargestellt, über 300 Abbildungen geben nicht nur seine Werke, sondern auch die formalen Anregungen durch früher entstandene sizilianische Architekturen, den Einfluß Spaniens, bestimmter römischer Bauwerke usw. ausgezeichnet wieder.

Die ungeheure schöpferische Kraft des deutschen Barock, wie er sich gleizeitig in Deutschland und Österreich entwickelt, können wir erst ganz verstehen, wenn wir die gleichzeitigen italienischen Meister so kennen lernen, wie es uns diese Veröffentlichung ermöglicht. Außer dem klassischen Werk von Hempel über Borromini ist mir kein architekturhistorisches Werk bekannt, das einen gleich tiefen Einblick in die letzte Entwicklungsphase des ialienischen Barock ermöglicht, und deswegen ist die Lektüre oder zum mindesten die Betrachtung des Tafelbandes jedem an der Geschichte seiner Kunst teilnehmenden Architekten dringendst ans Herz zu legen. z.

DEUTSCHE BAROCKBAUMEISTER

Ungefähr seit zwanzig Jahren werden die großen Meister des Barocks im Gebiete der Architektur und der Malerei wieder neu entdeckt. Wir fangen an, uns von den künstlerischen Maßstäben der Generation Jacob Burckhardts freizumachen. Wenn dies schon für die Betrachtung der italienischen Kunst gilt, so noch in verstärktem Maßstabe für die Erkenntnis des deutschen Barocks. Und diese Umwertung ist mehr als eine vorübergehende geistige Mode. Denn zweifellos ist das ausgehende siebzehnte und das ganze achtzehnte Jahrhundert eine der ganz großen Blütezeiten der deutschen Baukunst, was man von der Epoche der deutschen Renaissance ja nicht behaupten kann.

Um so merkwürdiger ist, daß nach einer so langen Forschungstätigkeit doch immer noch neue deutsche Meister entdeckt werden. Rabaliatti, dessen Werk W. W. Hoffmann eine ausgezeichnet fundierte Gesamtdarstellung widmet*), gehört nicht in die Reihe der ganz Großen, der Balthasar Neumann, Pöppelmann, Knobelsdorff, Lukas von Hildebrandt, Fischer von Erlach, Welsch und Dientzenhofer, ist aber doch zweifellos einer der bedeutendsten deutschen Baumeister des 18. Jahrhunderts. Der Deutsche — denn trotz Genueser Herkunft und einer künstlerischen Ausbildungszeit in Italien ist er wie so viele Meister seiner Zeit völlig eingedeutscht — und sein Schaffen gehört eben untrennbar in das Bild des deutschen Barocks, der ja deutlich eine italienisch beeinflußte und eine französisch beeinflußte Spielart unterscheiden läßt.

Ohne den Gesamtinhalt des Buches hier wiedergeben zu wollen, sei nur kurz angegeben, daß der aus der Umgebung von Genua stammende Italiener in der deutschen Baugeschichte zuerst 1746 als Mitarbeiter seines Landsmannes Bibiena beim Bau der Mannheimer Jesuitenkirche auftrat. Er wird bald pfälzischer Bauinspektor, bekommt die Kontrolle über die meisten kurpfälzischen Bauten und ist aus der Heidelberger und Mannheimer Baugeschichte nicht mehr wegzudenken. Er scheint sich nach den Akten vom Steinhauerpolier heraufgearbeitet zu haben. Bald arbeitet er mehr italienisch wie bei der Heidelberger Jesuitenkirche, die er selbständig entwarf, bald scheint er unmittelbar unter dem Einfluß Balthasar Neumanns zu stehen wie bei seinen Entwürfen für das Schloß in Schwetzingen und das Seminarium Carolinum in Heidelberg. Kunstgeschichtlich und kulturgeschichtlich

*) W. W. Hoffmann: Franz Wilhelm Rabaliatti, kurpfälzischer Hofbaumeister. Carl Winters Universitätsbuchhandlung, Heidelberg, 1934.

außerordentlich interessant ist sein Kampf gegen den ihm übergeordneten pfälzischen Baudirektor Pigage, der schon seit 1750, ein verfrühter Klassizist, dem Einfluß der Pariser Bauakademie, Boffrands und Blondels in Baden und am Hof Raum zu schaffen sucht.

Die Mannheimer Jesuitenkirche, das herrliche Werk Bibienas, baute Rabaliatti nach dessen Tode quasi als sein Testamentsvollstrecker zu Ende und gestaltete auch den inneren Ausbau. Daneben baute er die kleine Mannheimer ehemalige Sodalitätskirche und mehrere kleine Pfarrhäuser und Kirchen in der Umgebung von Mannheim. Vor allem ist der Entwurf der Scheinfassade der Jesuitenkirche in Heidelberg auf ihn zurückzuführen. Die St.-Anna-Kirche und verschiedene andere Kirchenprojekte hier und durch die ganzen pfälzischen Lande sind zum Teil im Entwurf, zum Teil in der Ausführung noch erhalten. Die Grenze zwischen eigenem Entwurf und der Einflußnahme auf die ausführenden Baumeister ist nicht immer genau zu ziehen. Bemerkenswert noch der Umbau und die Neugestaltung der Jesuitenkirche in Freiburg (Schweiz), ein Beweis für seinen Ruf als Kirchenbaumeister. Ausgezeichnete Profanbauten ergänzen diese Tätigkeit.

Betrachten wir die Pläne und Entwürfe zu diesen in den Reproduktionen der Hoffmannschen Arbeit, so erkennen wir wieder, wie außerordentlich traditionsgebunden und im deutschen Bauen verwurzelt die Theorien und eigenen Entwürfe Ostendorffs sind. Eines der Hauptwerke Rabaliattis, die Entwürfe für das Schwetzinger Schloß, ist nicht zur Ausführung gekommen, wohl aber hat er an der Orangerie, die mit dem Schloß verbunden ist, und andere Einzelheiten des Schwetzinger Schlosses mitgebaut. Daneben das kleine Jesuitenseminar in Heidelberg und zahlreiche Profanbauten in der Kurpfalz.

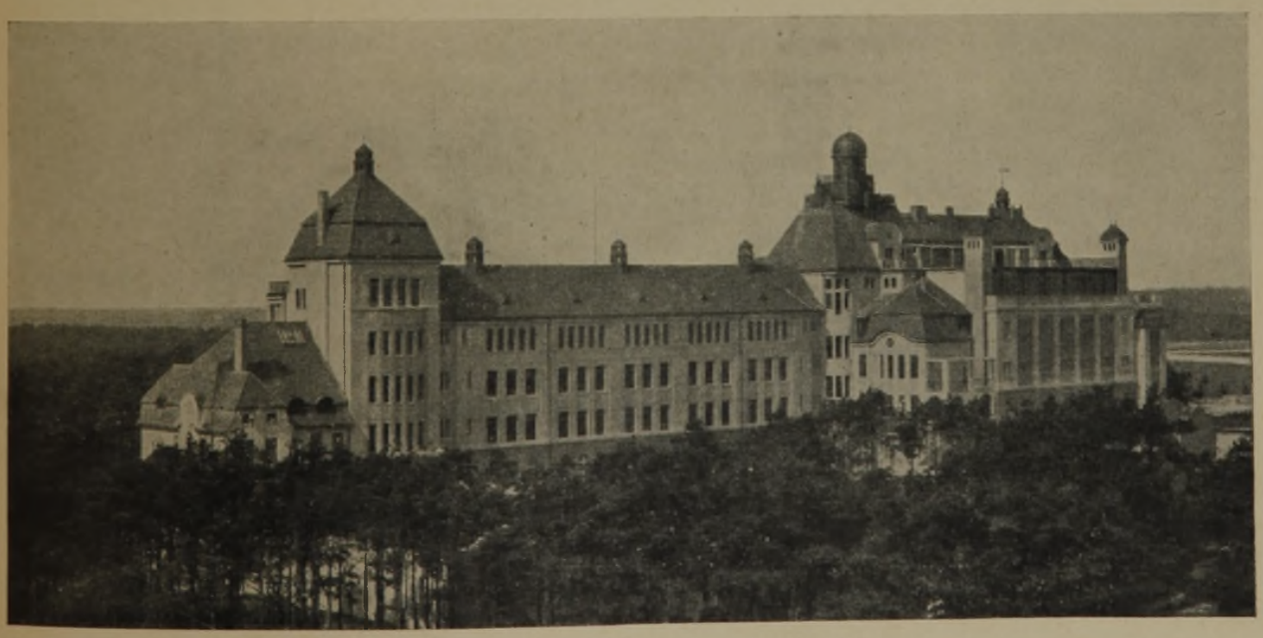
Das Werk Hoffmanns ist deshalb so interessant, weil es über die Monographie eines einzelnen Künstlers hinaus die Art und Arbeitsverteilung im baulichen Schaffen des 18. Jahrhunderts so außerordentlich klar wieder vor uns entstehen läßt. Nicht eine ästhetische Schönschreiberei, sondern völlig exakte, akten- und urkundenmäßig belegte Forschung fügt sich zu dem Bilde eines Künstlers zusammen, dessen eigene Bauwerke zusammen mit den von ihm mittelbar beeinflußten Architekturen noch heute dem Bilde Südwestdeutschlands eine wesentliche Note hinzufügen. Pz.

AUS PROFESSOR WINTERSTEINS CHARLOTTENBURGER BAUTÄTIGKEIT

Ein Nachtrag zu seiner Würdigung zum 70. Geburtstag

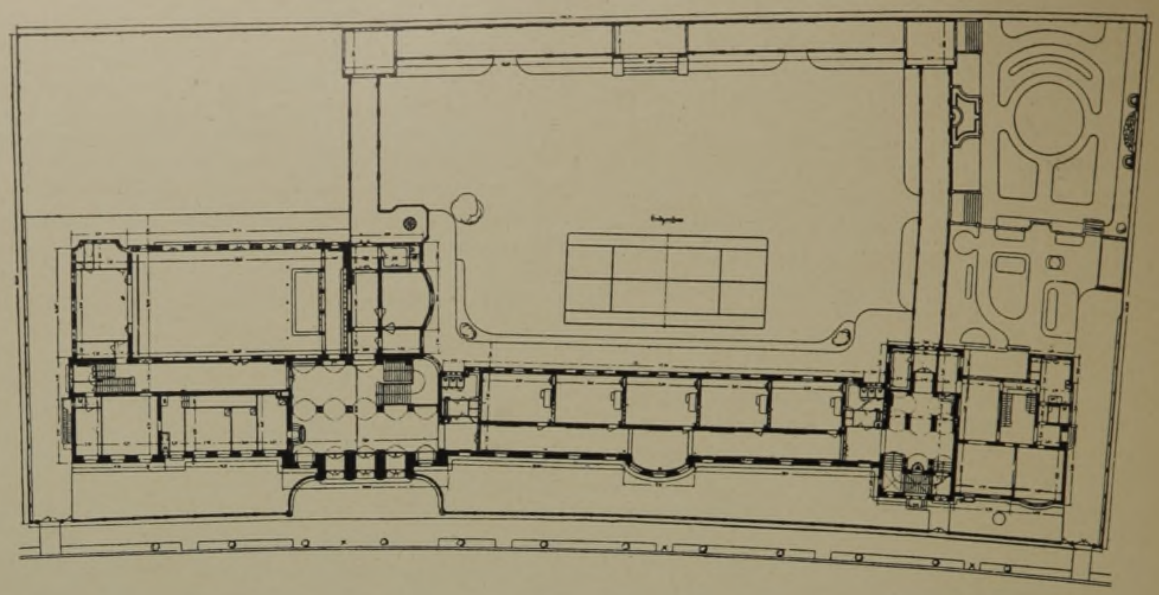
Professor H. Winterstein

Die Vollendung des 70. Lebensjahres des Stadtbaurats i. R. Professor Hans Winterstein gab uns Veranlassung, sein Wirken besonders im Hinblick auf seine geschätzte Mitarbeiterschaft an unserer Zeitschrift zu würdigen. Bekanntlich bearbeitet Professor Winterstein seit Jahren alle mit den Preisbewegungen im Baugewerbe zusammenhängenden Fragen in der DBZ und auch den Abschnitt „Baustoffbedarf" im „Deutschen Baukalender". Heute möchten wir im Anschluß daran auch seines baukünstlerischen Schaffens gedenken. Denn wenn auch der Schwerpunkt seiner Tätigkeit auf dem oben angeführten Gebiet ruhen mag, über das er noch heut an der Technischen Hochschule sein Kolleg: „Bauführung und Veranschlager" abhält, so legen doch die unter seiner Leitung entstandenen Bauten im Bezirk der Stadt Charlottenburg Zeugnis dafür ab, daß er auch in künstlerischer Beziehung seinem Fache volles Verständnis entgegenbrachte. Genannt seien unter anderem die „Hindenburg-Realschule" in der Guerickestraße, veröffentlicht in O. Stiehl, Moderne Backsteinbauten — sowie das städtische Wohnhaus in der Bundesallee. Auch des seinerzeit veröffentlichten Festschmuckes auf dem Wilhelmplatz



Die Herderschule in Charlottenburg. Ansicht von Osten

Architekt: Hans Winterstein



Die Herderschule in Charlottenburg

Grundriß des Erdgeschosses 1 : 700

gelegentlich der 200-Jahresfeier der Stadt Charlottenburg sei Erwähnung getan, sowie besonders der Herderschule in Westend, über die wir hierunter einige Abbildungen bringen.

Die gruppierte Anordnung der weit ausgedehnten Bauanlage und die Gliederung der einzelnen Bauteile leiten unter Verzicht auf einen schwermonumentalen Baukörper gerade an dieser Stelle gut aus der geschlossenen Bauweise der Großstadt über zu der hier beginnenden offenen Bauart der in die Grunewaldkiefern eingebetteten Landhausviertel.

Besonders betont sei, daß bei diesem Bau das unter dem Schlagwort „Moderne Sachlichkeit" nur zu oft arg vernachlässigte baulich angewandte Kunsthandwerk die ihm gerade im deutschen Bauwesen von alters her gebührende Stätte fand. Die an den Aulatüren befindlichen Holzflachschnitzereien legen davon ein schönes Zeugnis ab.

Auch der erheiternde Humor, für den der Sinn im neuzeitlichen Bauschaffen verkümmert zu sein scheint, während wir doch bei den Bauten unserer Vorväter besonders im fälschlich sogenannten „finstereren" Mittelalter oft unsere helle Freude an ihm haben, ist in künstlerischer Weise zu seinem Rechte gekommen, wie die kunstgeschmiedete Wetterfahne zeigen mag.

Möge die freundliche Lebensbejahung, die in dieser humorvoll-künstlerischen Darstellung ihren Niederschlag fand, und die sich auch im persönlichen Verkehr immer zeigt, unserem Mitarbeiter weiterhin noch recht lange erhalten bleiben.

Erdkunde
Flachschnitzerei — Aulatür

Wetterfahne

Naturgeschichte
Flachschnitzerei — Aulatür