

Deutsche Bauzeitung

Wochenschrift für nationale Baugestaltung • Bautechnik
Raumordnung und Städtebau • Bauwirtschaft • Baurecht

Berlin SW 19

21. Aug. 1935

DBZ Heft 34

Vorschau auf die Baumesse

Regierungsbaurat Friedrich Nicolaus
Leipzig

Die diesjährige Herbstmesse wird für die Bauwirtschaft und alle mit ihr in Berührung stehenden Kreise wesentlich Neues bringen. Naturgemäß wird die seit Jahren eingebürgerte Baumesseschau mit ihrem rein wirtschaftlich-technischen Aufbau im Vordergrund der Beachtung stehen. Es wird auch jetzt wieder auf dieser Schau der Baustoffe für jeden Baufachmann so viel Wissenswertes zu sehen sein, daß der durch diese Schau vermittelte Überblick über alle Möglichkeiten der technischen Ausbildung der einzelnen Gebäudeteile erneut vertieft und erweitert werden kann. Stein, Holz und Eisen werden in ihrer vielseitigen Verwendungsmöglichkeit für Wohn- und Industriebau gezeigt. Bauwirtschaft und Baustoffherzeugung sind unablässig darauf bedacht, Neues auf den Markt zu bringen.

Die praktische und wirtschaftliche Fragen behandelnde Baumesseschau soll auf der diesjährigen Herbstmesse nach verschiedenen Richtungen eine besondere Ausweitung erfahren. Auf dem Gebiete des Siedlungs- und des Wohnungsbaues soll dies geschehen durch eine Sonderschau, die den Namen tragen wird „Das Siedlungswerk der Deutschen Städte“. Durch diese ebenso wie die Baumesseschau als Dauereinrichtung gedachte Sonderveranstaltung der Baumesse soll bezweckt werden, daß der Baufachmann bei seinem Besuch der Großen Technischen Messe einen umfassenden Überblick über all das erhält, was im Städtebau von den deutschen Städten verschiedenster Größe zur Zeit geleistet wird. Es wird dabei weniger auf eine restlose Erfassung alles dessen, was in den letzten Jahren auf dem Gebiete des Siedlungswesens geschaffen worden ist, ankommen, als vielmehr auf eine später auch noch zu ergänzende und zu erweiternde Darstellung der bezeichnenden Aufgaben des Siedlungswesens in der Richtung einer allgemeinen Auflockerung der Städte und einer Ausdehnung des Siedlungsgedankens auf die freie Landschaft. Dabei wird Wert darauf gelegt werden, sowohl für den planenden Städtebauer, als auch für den Architekten und den ausführenden Bauhandwerker Hinweise zu geben, insbesondere auch dadurch, daß mit der schon vorhandenen Baustoffschau Querverbindungen hergestellt werden. Es wird also möglich sein, die Verwendung der einzelnen Baustoffe bei den verschiedensten Siedlungsunternehmungen in den deutschen Großstädten, die sich an der Schau beteiligen, aufzuzeigen. So wird es gelingen, die einzelnen Arbeitsgebiete des Siedlungswesens in enge Wechselbeziehung zu bringen und dem Besucher nachhaltige Belehrung und Anregung zu vermitteln.

Über die Planungen und ausgeführten Siedlungsunternehmungen hinaus soll zunächst wenigstens, in großen

Umrissen die Arbeit der Landesplanung gezeigt werden, durch welche die Grundlagen für die weitreichenden Maßnahmen des Siedlungswerkes geschaffen werden. Das wird zur Abrundung des Gesamtbildes wertvoll sein und die Vertiefung in die Siedlungsschau erleichtern.

Im Rahmen der Vortragsveranstaltungen werden fachmännische Erläuterungen in der Sonderschau „Das Siedlungswerk der Deutschen Städte“ gegeben werden. Dabei wird auch Gelegenheit zu zwanglosem Austausch von Erfahrungen und Meinungen unter den Fachleuten sein. Bei den Vortragsveranstaltungen soll im übrigen die Industrieverlagerung behandelt werden, zu der namhafte Fachleute sprechen werden¹⁾. Ferner wird die Frage der Geldbeschaffung für die Siedlungen am zweiten Tage ausführlich erörtert werden, die ja bei allen Siedlungsfachleuten im Vordergrund der Aufmerksamkeit steht. Es ist zu erwarten, daß von dieser Veranstaltung wertvolle Anregungen für die Bauwirtschaft gegeben werden können.

Das gesprochene Wort wird außer durch die beiden erwähnten Messeausstellungen, die Baumesseschau und die Sonderschau „Das Siedlungswerk der Deutschen Städte“, noch seine praktische Ergänzung durch eine Rundfahrt erhalten, die durch den nördlichen, östlichen und südlichen Teil des Außenbezirkes von Leipzig führen wird. Die Fahrt soll unter dem Leitwort „Die Auflockerung der Großstadt“ stehen und dem Teilnehmer einen Eindruck davon vermitteln, wie gegenwärtig eine der größten deutschen Städte auf ihrer durch Natur und Geschichte gegebenen Siedlungsgrundlage in stärkstem Ausmaß die Auflockerung vollzieht und die Bewegung, die jetzt und in Zukunft allein das gesamte deutsche Siedlungswerk bestimmen wird, bereits in die Tat umsetzt. Es wird sowohl Gelegenheit sein, die von der Stadt Leipzig selbst in großem Umfange geförderte Kleinsiedlung zu betrachten, als auch den Vorgang der Bildung neuer Siedlungsgemeinschaften im Anschluß an die alten Dorflagen der Trabantenstädte in der Umgebung an Hand von Plänen und durch einen besonderen kurzen Bericht eines Siedlungsfachmannes Anschauungsstoff zur Frage der Umsiedlung und der Industrieverlagerung gegeben werden. Es darf gehofft werden, daß gerade auch die unmittelbaren Eindrücke dieser Fahrt das auf der Baumesse Gesehene und Gehörte noch besonders festigen werden, so daß alles in allem der Besuch der diesjährigen Herbstmesse für den Siedlungs- und Baufachmann außerordentlich lohnend sein wird.

¹⁾ Siehe die Veranstaltungsübersicht in den Heften 31 und 33.

Siedlungsplanung und Kraftverkehr

Karl Schneider und Willi Kaempfert
Architekten, Berlin

Im Jahre 1901 wurde in Deutschland der erste Kraftwagen in Betrieb genommen. Innerhalb von 35 Jahren hat sich der Kraftwagen zu einem ernsthaften Wettbewerber der Eisenbahn entwickelt.

Wirtschaft und Industrie sind abhängig vom Verkehr. Die Eisenbahn ermöglichte eine ungeheure Ausdehnung der Erzeugungsstätten und des Absatzes auf große Entfernungen. Industriehäufungen und Massenabsatzgebiete wurden Eisenbahnknotenpunkte. Eine Ballung auf allen Gebieten setzte ein. Als der Zeitpunkt gekommen war, wo man die Verteilung von Industrie und Siedlung als einzigen Ausweg aus dem durch die Ballung geschaffenen Wirrwarr erkannte, wurde der Kraftwagen erfunden, der als einziger in der Lage ist, diese durchzuführen.

Die Eisenbahn ist ein Linienverkehrsmittel. Sie ist an die Schiene gebunden. Der Kraftwagen ist ein Flächenverkehrsmittel.

60 000 km deutscher Schienenlänge stehen 300 000 km deutscher Straßenlänge gegenüber. Darüber hinaus benutzt der Kraftwagen ungeheure Verkehrsflächen, die nicht zu den Straßen zählen — Fabrikgelände, Hofflächen von Gebäuden und landwirtschaftlichen Anlagen, Wege und unbefestigte Straßen und hunderte von Kilometern städtischer Straßen.

Wie für das flache Land, so ist der Kraftwagen heute unentbehrlich geworden für die entschieden geforderte Enthäufung der Städte. Seit Entstehung der Industrie ist eine jede Stadt in einer dauernden Umwandlung begriffen. Die neuzeitliche Stadt steht damit in krassem Gegensatz zur mittelalterlichen Stadt. Bei ihr ging jede Umwandlung so langsam vor sich, daß sie für die kulturelle und wirtschaftliche Entwicklung für mehrere Geschlechter ohne Einfluß war.

Die Entleerung der Innenstädte von Wohnungen schreitet vorwärts. In Berlin zum Beispiel setzte seit der Eröffnung der Stadt- und Ringbahn eine fortgesetzte starke Abwanderung der Menschen von den Innenbezirken in die Außenbezirke ein. Die Eisenbahn ermöglichte es ihnen, größere Entfernungen in kurzer Zeit zurückzulegen. Alle Menschen, die die Innenstadt verließen, siedelten sich jedoch wieder in Wohnvierteln an, die in jeder Beziehung denen in der Innenstadt glichen, abgesehen von einigen technischen Verbesserungen, die jede Zeit mit sich bringt. Wir wollen aber die Menschen nicht nur umsiedeln, wir wollen auch erreichen, daß diese Umsiedlung für die Menschen in wirtschaftlicher, gesundheitlicher und kultureller Hinsicht vorteilhaft ist.

Die Enthäufung der menschlichen Wohnstätten erfordert auch eine Neuordnung des Verkehrs. Die heute bestehenden zum Teil schon vor Jahrzehnten errichteten Siedlungen sind keineswegs in der Lage, einen einigermaßen gesteigerten Kraftverkehr aufzunehmen. In der Anlage dieser Siedlungen wurden die Belange des Verkehrs überhaupt nicht berücksichtigt. So wenig wie auf die gesamte städtebauliche Haltung wurde bei der Planung Rücksicht genommen auf das Verkehrsnetz innerhalb der Siedlung und die Verkehrsverbindungen der Siedlung mit den wirtschaftlich mit ihr verbundenen Teilen der Umgebung. Infolgedessen brachte der stark anwachsende Kraftverkehr zunächst eine starke Überlastung der vorhandenen Verkehrswege. Nicht selten entwickelte sich die einzige Straße des Ortes zu einer Durchgangsstraße erster Ordnung. Ein starker Durchgangsverkehr, der oft in keiner wirtschaftlichen Beziehung zur Siedlung stand, verringerte deren Wohnwert auf ein geringes Maß.

Die Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus allen Wohnsiedlungen ist die erste und wichtigste Maßnahme zur Wiedergutmachung. Das Netz der Autobahnen wird, sobald es erst weiter ausgebaut ist, einen großen Teil des Überlandverkehrs auf sich ziehen und die Wohngebiete von diesem entlasten. Anschließend daran wird eine planmäßige Neuordnung des gesamten Landstraßennetzes und der Bau von Umgehungsstraßen notwendig sein. Innerhalb der Siedlung muß es Aufgabe der Planung sein, ein Straßennetz zu schaffen, das den ganz besonders gearteten Ansprüchen des Kraftverkehrs gerecht wird. Der natürliche Verkehr in einer Siedlung besteht zum größten Teil aus dem Kommen und Gehen der siedlungseigenen Wagen. Einen geringeren Anteil hat der Lieferverkehr, der sich auf wenige Morgenstunden beschränkt. Wesentlich ist dabei, daß der Lieferverkehr einen Teil der Verkehrsfläche als Parkfläche in Anspruch nimmt, ebenso wie parkende Möbel- oder Müllwagen.

Der größte und schwerste Fehler, den man bei der Anlage von Siedlungen bis heute gemacht hat und leider immer noch macht, ist die völlige Außerachtlassung der Möglichkeit, daß sich einer der Bewohner der Siedlung einmal einen Kraftwagen kaufen könnte. Demzufolge stößt die Unterbringung von Kraftwagen bei Siedlungshäusern oft auf unüberwindliche Schwierigkeiten. Es ist ratsam, bei jedem neubauten Eigenheim einen Kraftwagenraum zu errichten. Erstens sind bei gleichzeitiger Errichtung mit dem Wohnhaus die Baukosten bedeutend niedriger als bei späterem Ein- oder Anbau. Zweitens kann der Wagenraum solange noch kein Wagen vorhanden ist, als Unterstellraum für Kraftrad, Fahrräder, Handwagen und Gartengeräte benutzt werden. Drittens kann der Wagenraum auch vorübergehend vermietet werden. Zum mindesten muß aber, falls der sofortige Bau des Wagenraums aus geldlichen Gründen nicht möglich ist, bei der Errichtung des Wohnhauses für einen späteren Einbau vorgesorgt werden.

Einzel- und Sammelraum

Um den besonderen Vorteil des Kraftwagens, die Verwirklichung des Haus-Haus-Verkehrs, voll ausnutzen zu können, ist eine möglichst nahe Unterbringung des Kraftwagens am Wohnhaus notwendig. Diese Möglichkeit ist grundsätzlich gegeben durch den Eigenwagenraum beim oder am Wohnhaus.

Das gewerbsmäßig betriebene Großwagenhaus, das als Stockwerkbau bis zu ungefähr 1000, als Flachbau bis zu 100 Wagen faßt, stellt eine Notlösung dar, zu der die restlose Bebauung der meisten Stadtgrundstücke zwang. Diese Großwagenhäuser in Siedlungen einzuführen, wäre widersinnig. Einmal besteht keine Verbindung zwischen Wohnhaus und Wagenunterstellung, zweitens wird die Unterstellung im Großwagenhaus teurer als im Eigenraum. Eine zweite Art der Sammelunterstellung ist die Gemeinschaftswagenhalle, die von den Kraftfahrern der Siedlung durch Zusammenlegen des Baugeldes errichtet wird. Die Betriebskosten einer solchen Wagenhalle bestehen nur aus den Selbstkosten; denn sie braucht keinen Gewinn abzuwerfen. Eine angegliederte Tankstelle, Ausbesserungswerkstatt und Waschanlage kann von einem angestellten Wagenwart bedient werden. So kann die Betreuung des Wagens dem einzelnen abgenommen werden, ein Vorteil, den sonst das Massenverkehrsmittel dem Kraftwagen voraus hat.

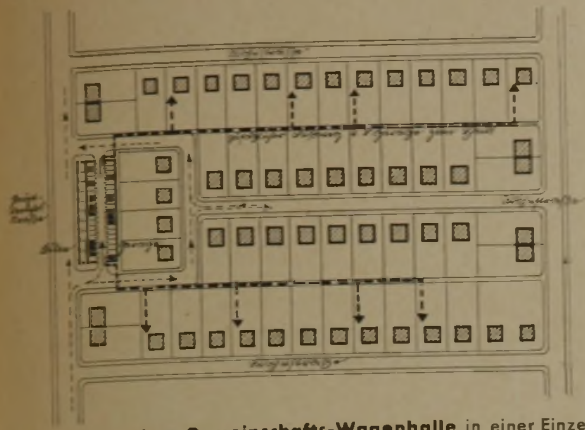
Der in Abbildung 1 gezeigte Plan bringt ein Beispiel der Eingliederung einer Gemeinschaftswagenhalle in

eine Einzelhaussiedlung. Der längste Fußweg beträgt etwa 300 m — das ist eine Gehzeit von gut 3 Minuten. Trotz verschiedener Vorteile wird man die Gemeinschaftswagenhalle nur in besonderen Fällen anwenden, zum Beispiel in der Reihenhaussiedlung, bei der die Einglie-

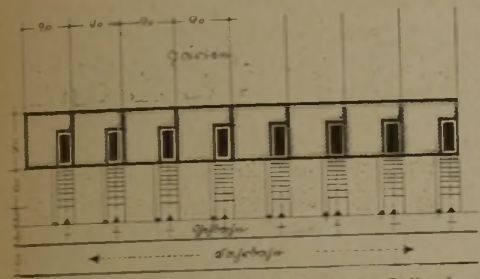
Wie Abbildung 4 zeigt, kann man diese Kraftwagenstraße baukünstlerisch reizvoll gestalten, indem man die Vorplätze überdeckt. Man erhöht damit den Wert der Plätze — sie bieten einen guten Sonnenschutz für den parkenden Wagen an heißen Tagen — und schließt gleichzeitig die einzelnen Baukörper zu einem geschlossenen Band zusammen.

Der Einzelraum beim Eigenheim

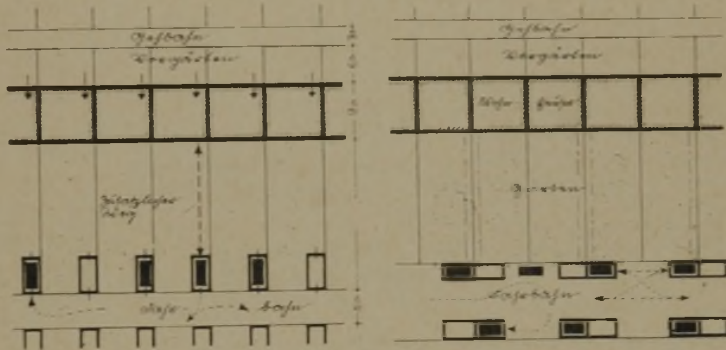
Die Lage der Unterstellung auf dem Grundstück ist von verschiedenen Umständen abhängig. Zunächst ist die Größe, Lage und Form des Grundstückes maßgebend. Von der Himmelsrichtung der Straße ist die Lage des Hauses abhängig; denn man wird das Haus so stellen, daß sich der Garten nach Süden öffnet. Wenn man auch bei kleinen Grundstücken in Siedlungen an die Einhaltung der Bauflucht gebunden ist, wird man doch bei großen Grundstücken mit dem Haus weiter in den Garten zurückgehen, wenn die Straße südlich des Bauplatzes liegt. Ebenso ist man abhängig von der Form des Grundstückes. Auf sehr schmalen Grundstücken wird man den Wagenraum im Bauwich errichten. Hierbei sind die bau-



1 Anordnung einer Gemeinschaftswagenhalle in einer Einzelhaussiedlung. Kennzeichnung des zusätzlichen Weges



2 Eingebaute Keller-Wagenräume in Reihenhaus-siedlung. Zerschneidung der Gehbahn durch die Einfahrten und der Vorgärten durch die Kellerrampen



3 Trennung der Fahrbahn von der Gehbahn

a Senkrechte Stellung der Einzelwagenräume zur Fahrstraße

b Zusammenfassung zweier Wagenräume in Richtung der Fahrstraße

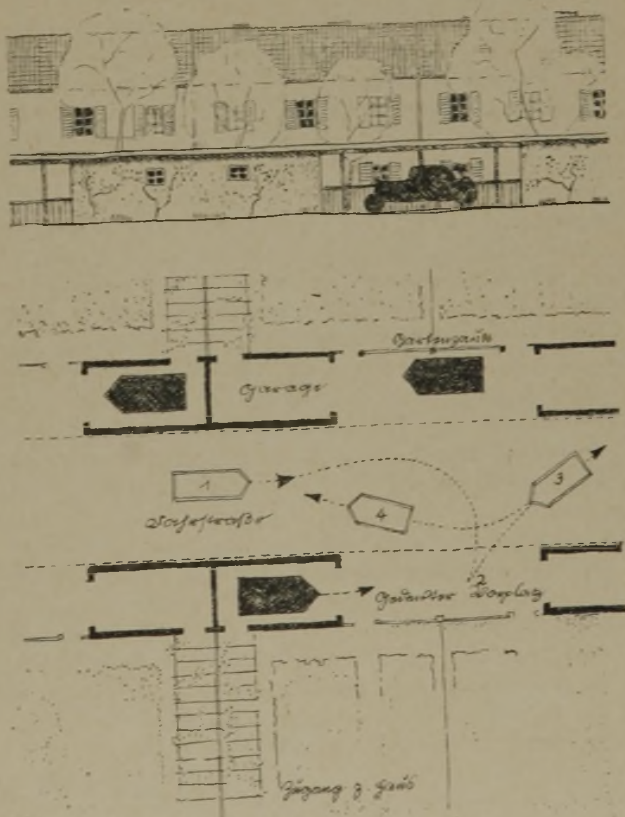
Maßstab der Bilder 2 bis 11: 1:1200

derung von Einzelunterstellungen auf räumliche Schwierigkeiten stößt.

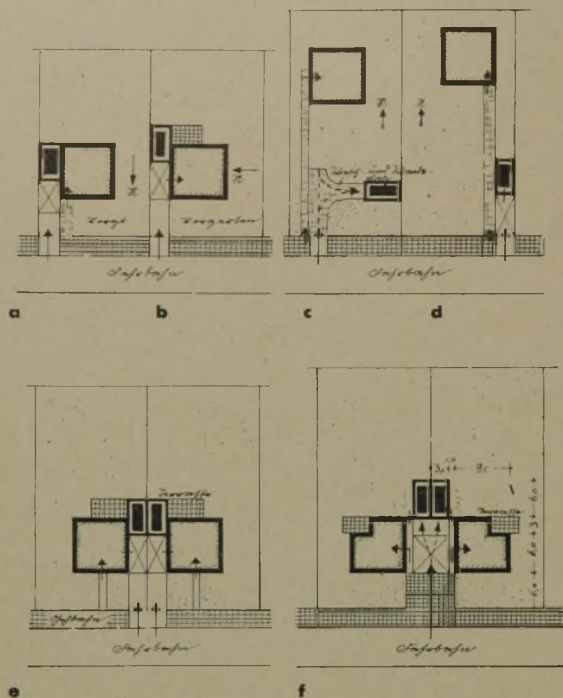
Nehmen wir an, daß in einigen Jahren alle Bewohner einer Reihenhaus-siedlung einen Kraftwagen besitzen, der in einem Eigenraum im Wohnhaus untergestellt wird, so müßte in Entfernungen von 8 bis 10 m je nach der Breite der Grundstücke ein Wagenraum und damit eine Einfahrt liegen (Abbildung 2). Es liegt eindeutig klar, daß diese Unterbringung der Wagen auf keinen Fall als vorteilhaft angesehen werden kann.

Hier wird man einen ganz neuen Weg gehen und eine grundsätzliche Trennung von Fahrbahn und Gehbahn durchführen müssen (vergleiche hierzu den Aufsatz von Dipl.-Ing. Erich Böckler in Heft 29 der DBZ). Während Böckler aus betrieblichen Gründen eine Trennung von Fahr- und Gehbahn fordert, soweit es sich um Einzelhaussiedlungen handelt, müssen wir bei der Reihenhaus-siedlung diese Trennung schon aus rein räumlichen Gründen fordern.

Abbildung 3 zeigt eine schematische Anordnung einer solchen besonderen Kraftwagenstraße. Bei (a) stehen die Kraftwagenräume senkrecht zur Straße, was eine breitere Straße erfordert, da die senkrechte Einfahrt mehr Platz verlangt. Besser ist es, die Wagenräume paarweise zusammenzulegen, wie bei (b), so daß zwischen je zwei Räumen ein Vorplatz entsteht, der als Ausweich-, Park-, Wasch- und Wendeplatz dienen kann.



4 Einzelheit zu Bild 3 b

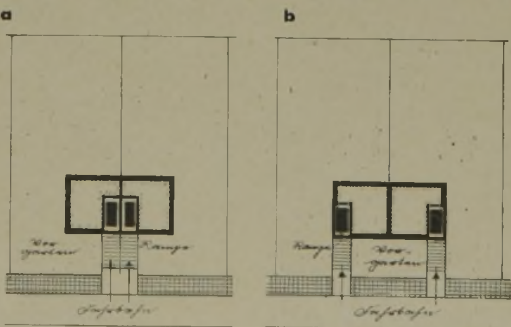


5 Verschiedene Lösungen

- a Im Bauwisch angebauter Wagenraum im Erdgeschoß. Wagenraum und Haus in einer Flucht an der Südseite. Hauseingang vorn
- b Zurückgesetzter Wagenraum im Erdgeschoß. Hauseingang seitlich
- c Freistehender Wagenraum mit Wendeschleife bei Südlage der Straße
- d Freistehender Bauwisch-Wagenraum mit Wendeschleife bei Südlage der Straße
- e Doppellösung wie b
- f Doppellösung mit Durchgang zwischen Haus und Wagenraum. Gemeinsamer Vorplatz. Zurücklegung der Vorgarteneinfriedigung bis an den Vorplatz

polizeilichen Bestimmungen genauestens zu beachten, denn die Bebauung des Bauwichts in Gebieten der offenen Bauweise wird von der Baupolizei nur in besonderen Fällen und mit vielen Einschränkungen genehmigt. Steigt das Gelände nach hinter an oder fällt es ab, so wird man den Wagenraum nahe an die Straße legen, um den Wagen nicht unnötig mit Steigungen zu überlasten, und um die meist schwierige Rückwärtsausfahrt zu verkürzen.

Wir bringen in *Abbildung 5* einige Planungen über verschiedene Anordnungen von Einzelräumen. An erster Stelle zeigen wir einige Bauwischräume. Dieser hat den Vorteil, daß der Teil des Gartens bebaut wird, der sowieso nur zu einem untergeordneten Zweck verwendet werden kann (a und b). Wenn die Straße im Süden liegt, wird man das Wohnhaus gern in den nördlichen Teil des Gartens legen. Um die lange Zufahrt zu sparen, bleibt man mit dem Wagenraum vorn, muß aber einen längeren Fußweg in Kauf nehmen (c und d). Bei stark fallendem oder steigendem Gelände sind diese Lösungen besonders günstig. Eine kleine Schleife (c), die leicht befestigt wird, erleichtert das Wenden auf dem Grundstück, so daß jede Rückwärtsausfahrt aus dem Grundstück vermieden wird.

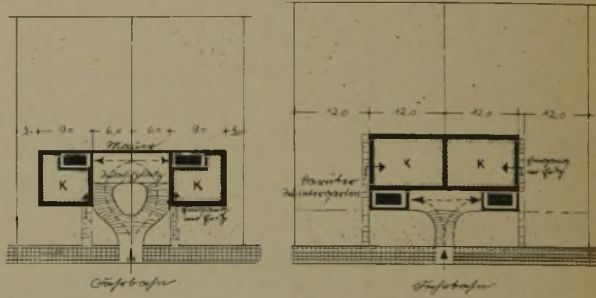


6a Eingebaute Keller-Wagenräume. Doppellösung mit an der Grenze liegenden Wagenräumen

6b Getrennte Kellerrampen bei Doppellösung

— Doppellösungen bringen meist wirtschaftliche Vorteile; denn die Baukosten können niedriger gehalten werden als beim Einzelhaus. Dagegen wird die größere Nähe des Nachbarn als Nachteil empfunden. Bei Doppellösungen genehmigt die Baupolizei immer den Bauwisch-Wagenraum, denn er hat die Gewähr, daß beide Nachbarn die Grenze an derselben Stelle bebauen (e und f). Auch bei der kleinsten Anlage ist eine Vorfahrt vor dem Hause möglich, wenn der Wagenraum etwas zurückgesetzt wird (e). Bei etwas breiterem Bauwisch läßt sich ein schmaler Durchgang zwischen Haus und Wagenraum offenhalten, wenn der Wagenraum unmittelbar an die Grenze gesetzt wird (f). Der gemeinsame Vorplatz bildet einen geräumigen Waschplatz. Er kann zur Entlastung der schmalen Siedlungsstraßen als Parkplatz, Wende- und Ausweichstelle benutzt werden. Selbstverständlich läßt sich diese Anordnung auch beim Einzelhaus durchführen.

Die Anordnung des Wagenraums im Keller zu ebenem Gelände wird von vielen Kraftfahrern als die günstigste



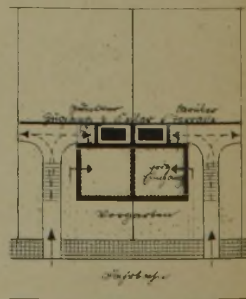
7a An der Rückseite des Hauses einbaute Keller-Wagenräume. Gemeinsamer Vorplatz mit Zufahrt über das Nachbargrundstück

7b Gemeinsame Zufahrt bei vor den Wohnhäusern liegenden Keller-Wagenräumen

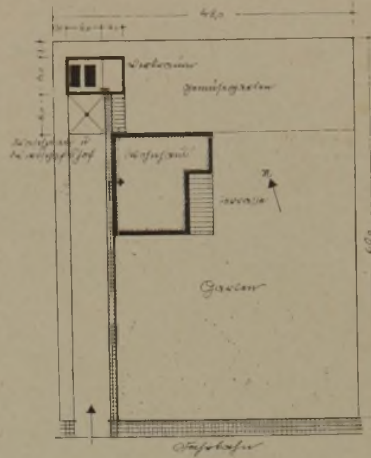
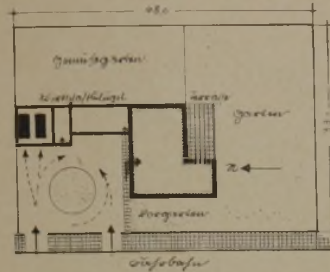
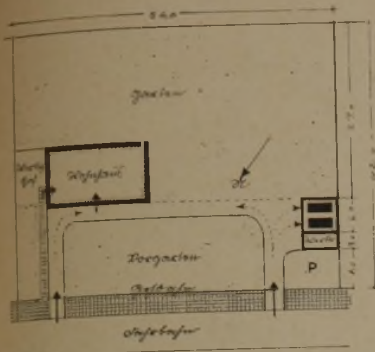
Lösung des Einbaus angesehen. Sie ist insofern dem im Erdgeschoß eingebauten Wagenraum vorzuziehen, als der Kellerraum für Nebenzwecke eher verfügbar ist als wertvoller Erdgeschoßraum. Der Kellerwagenraum in ebenem Gelände bringt aber immer den Nachteil der Rampe mit sich, durch die der Vorgarten zerschnitten wird. In dieser Beziehung ist die in *Abbildung 6a* gezeigte Lösung der von *6b* vorzuziehen, da in diesem Fall die Rampen zweier Nachbarhäuser zusammenliegen. Dasselbe gilt für freistehende Häuser mit zusammenliegenden Bauwischkellerwagenräumen.

Wenn zwischen zwei Nachbarn eine Einigung über eine gemeinsame Wagenzufahrt erzielt werden kann, so lassen sich wirtschaftlich und betrieblich außerordentlich günstige Anlagen schaffen (*Abbildung 7a* und *b*). In *7a* liegt die gemeinsame Zufahrt auf der Grundstücksgrenze und teilt sich dann so, daß beide Wagen in bequemer Wendung über das fremde Grundstück in den eigenen Wagenraum fahren können.

Für breitere Grundstücke kommt noch die Anordnung nach *Abbildung 8* in Frage, bei der der Wagen in einer Wendung um 90° in den hinter dem Haus unter



8 An der Rückseite des Hauses eingebaute Keller-Wagenräume mit getrennten Zufahrten



9 Größeres Einfamilienhaus mit besonderer Kraftwagenanlage und Zufahrt
 10 Verbindung der Kraftwagenanlage mit dem Wohnhaus durch Wirtschaftsflügel

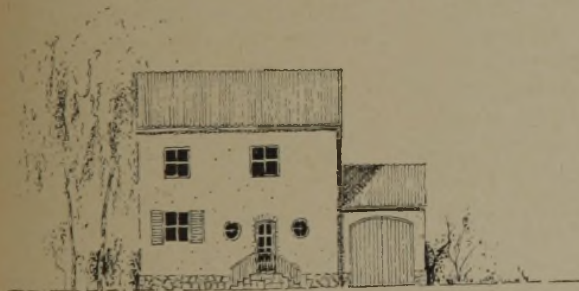
11 (rechts) Anordnung der Kraftwagenanlage in der Nordecke bei großen Grundstücken und Südlage der Straße

einer Terrasse liegenden Wagenraum eingeführt. Da diese Wendung jedoch immer auf dem Grundstück ausgeführt werden muß, ist ein breiter Bauwuch Vorbedingung.

Die Errichtung eines größeren Eigenheimes auf einem großen Grundstück gestattet eine in allen Teilen vorteilhafter gestaltete Kraftwagenanlage. Die Abbildungen 9, 10 und 11 zeigen drei verschiedene Anordnungsmöglichkeiten. In jedem Falle ist eine Fahrerwohnung vorhanden, die entweder in einem Wirtschaftsflügel liegt (10) oder über dem Wagenraum.

Als Abschluß unserer Betrachtung bringen wir vier Eigenheimwürfe verschiedener Größe und Anordnung, die eine Anregung geben sollen für die besondere Art, in der solche Lösungen zu bearbeiten sind. Abbil-

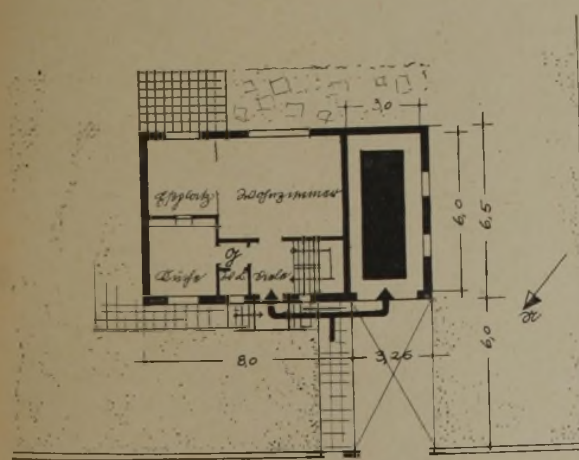
dung 12 zeigt eine kleine Anlage, bei der der Wagenraum angebaut und als besonderer Baukörper durch ein Satteldach gedeckt wird. — Der zurückgesetzte Wagenraum in Abbildung 13 bildet einen geschützten Sitzplatz hinter dem Haus an der Gartenseite; gleichzeitig tritt sie in der äußeren Erscheinung hinter dem Wohnhaus zurück. — Der im Erdgeschoß eingebaute Wagenraum stellt die bequemste Anordnung dar (Abbildung 14), denn der Zugang zum Haus ist sehr kurz. Er kann durch ein Vordach oder durch einen Balkon im Obergeschoß überdeckt werden. — Auch beim freistehenden Wagenraum kann eine gute Verbindung zwischen Haus und Wagen geschaffen werden wie Abbildung 15 zeigt. Wagenraum und Wirtschaftshof sind vollkommen abgeschlossen vom übrigen Wohnhaus.



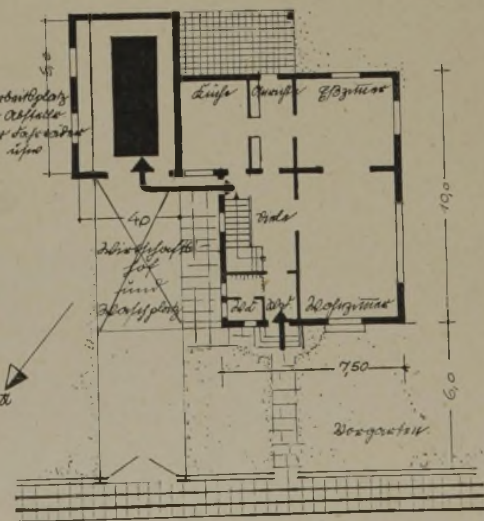
Ansehung von der Straße



Ansehung von der Straße



Ansehung von der Straße



Ansehung von der Straße

Maßstab 1:300

12 Seitlich angebaute Kraftwagenanlage im Erdgeschoß. Offener Zugang zum Wagenraum beim kleinen Wohnhaus

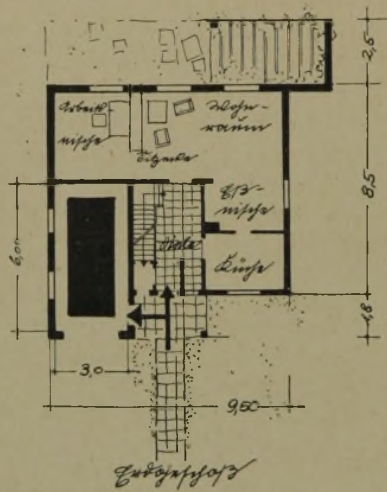
13 Zurückgesetzte Kraftwagenanlage im Erdgeschoß. Besonderer Zugang vom Wagenraum zum Haus



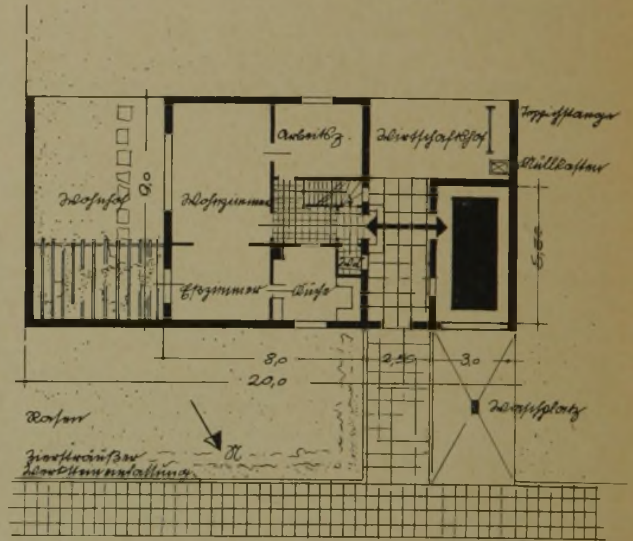
Ansicht v. S. Straßenseite



Ansicht von der Straßenseite



Erdgeschoss



Erdgeschoss

Maßstab 1: 300

14 Im Erdgeschoß eingebauter Wagenraum mit gedecktem Zugang zum Haus

15 Freistehender Wagenraum im Erdgeschoß. Verbindung durch Laubenhalle. Trennung des Nebenbetriebes vom Wohnbetrieb

Die besondere Aufgabe des Architekten liegt darin, im Hausgrundriß und im Aufbau des Hauskörpers Lösungen zu finden, die in betrieblicher Hinsicht ebenso wie in der

äußeren Gestaltung den Wagenraum nicht als Fremdkörper, sondern als notwendigen Teil des Hauses erscheinen lassen.

Zucker als Mörtelzusatz

Dr. Fritz Graf

Nachdem die alte Frage der Herstellung eines Mörtels unter Mitverwendung von Zucker vor einigen Jahren durch neuere Arbeiten im Mellon Institute wieder an die Öffentlichkeit gebracht wurde, sind die Eigenschaften derartiger Mörtel von den verschiedensten Seiten geprüft worden. Die Ergebnisse der Arbeiten widersprechen sich zum Teil, eine Klärung der Frage ist noch keineswegs erreicht.

Wir verarbeiteten Weißkalk, Sackkalk und Zement sowie Mischungen der Kalke mit Zement, jeweils mit und ohne Zusatz von 1 und von 5 vH Zucker, mit Sand zu

Mörtel. Als Zement wurde Dyckerhoff Doppel verwendet. Weißkalk war durch Ablöschen von gebranntem Kalk hergestellt worden. Er wurde der Kalkgrube einer Baustelle entnommen. Es war also ein Erzeugnis, wie es der Bauunternehmer verarbeitet. Der Sackkalk stammte von der Firma O. Hartmann, Mauer bei Heidelberg. Er hatte folgende Zusammensetzung:

SiO ₂	17,72 vH
Al ₂ O ₃	4,13 vH
Fe ₂ O ₃	1,56 vH
CaCO ₃	13,80 vH
CaSO ₄	0,43 vH
Ca(OH) ₂	57,07 vH
Mg(OH) ₂	1,45 vH
H ₂ O	0,95 vH
	<hr/>
	97,11 vH



Es handelt sich demnach um einen Kalk, der infolge seines Gehaltes an aufgeschlossenen Silikaten bis zu einem gewissen Grade hydraulische Eigenschaften aufweist.

Als Sand wurde ein verhältnismäßig grober, für die Erzielung guter Festigkeiten sehr ungünstiger Flußsand benutzt. Da es jedoch lediglich darauf ankam, Vergleichs-

werte zu erhalten, spielte die Sandbeschaffenheit eine untergeordnete Rolle. (Durch die Verwendung dieses Sandes erklären sich auch die verhältnismäßig niedrigen Druckfestigkeiten der reinen Betonversuche.) Die Wassermenge war innerhalb der Vergleichsversuche dieselbe und betrug jeweils so viel, daß ein gut verarbeitbarer Mörtel entstand. Der verwendete Zucker war feinkristalliner geläuterter Rübenzucker, wie er im Haushalt verwendet wird. Die verarbeitete Zuckermenge ist jeweils auf das Bindemittel (also Zement, Kalk oder Zement + Kalk) bezogen. Der in üblicher Weise angemachte Mörtel wurde in 7-cm-Normenwürfel-Formen gestampft und darin erhärten gelassen. Die Würfel konnten nach einigen Tagen ausgeschalt werden und wurden in üblicher Weise gelagert.

Nach 28tägiger Lagerung wurde die Druckfestigkeit gemessen. Es zeigte sich, daß auch bei den mit Weißkalk als Bindemittel hergestellten Probekörpern die Abbindeung im Innern schon sehr weit fortgeschritten war. Der Mörtel war auch im Kern der Probekörper fest und gleichmäßig durchgetrocknet.

Längere Lagerzeiten ergaben keine wesentliche Veränderung der Druckfestigkeit der aus Weißkalk mit und ohne Zement hergestellten Versuchskörper, so daß auf die Wiedergabe dieser Werte verzichtet werden kann. Über die an den anderen Probekörpern beobachteten Erscheinungen bei längerer Lagerung wird weiter unten berichtet. Die nach 28tägiger Lagerung vorgenommene Prüfung ergab die in folgender Tafel aufgeführten Druckfestigkeiten, die jeweils Mittelwerte aus einer größeren Anzahl von gleichartigen Versuchen darstellen.

Ansatz	Vergleichsversuch ohne Zucker	1 vH Zuckerzusatz	5 vH Zuckerzusatz
Weißkalk 1:3	10 kg/cm ²	14 kg/cm ²	13 kg/cm ²
Sackkalk 1:3	7 "	0 "	0 "
Weißkalk + Zement 1:1:6	34 "	10 "	13 "
Sackkalk + Zement 1:1:6	45 "	0 "	0 "
Zement 1:3	106 "	7 "	15 "

An den Probekörpern, die mit Sackkalk unter Zusatz von Zucker hergestellt wurden, waren keine Druckfestigkeiten mehr festzustellen, weil sie schon vier Wochen nach der Herstellung zum kleineren Teil über und über mit Rissen und Sprüngen bedeckt und in der Mehrzahl zu Pulver zerfallen waren. Den Zustand der Würfel vier Wochen nach der Herstellung gibt das Bild auf der vorhergehenden Seite wieder.

Auf der linken Hälfte des Bildes erkennt man im Hintergrund die Vergleichswürfel ohne Zuckerzusatz, vorn die Probekörper mit Zuckerzusatz aus Weißkalk, Zement und Mischungen dieser beiden Stoffe. Diese Würfel sind vollkommen einwandfrei. Auf der rechten Bildhälfte befinden sich die mit Sackkalk und Zucker hergestellten Probekörper. Die Zuckermenge (1 oder 5 vH) spielt für die Beschaffenheit der Würfel keine Rolle. Bei beiden

Männer vom Bau



Professor Alfred Fischer, Leiter der Folkwangschulen, Essen, Architekt vieler Werkbauten, Verwaltungsgebäude und Wohnbauten im rheinisch-westfälischen Industriebezirk

untersuchten Beimischungen traten die oben beschriebenen Erscheinungen auf. Die Würfel sind teilweise so zermürbt, daß sie schon bei der leisesten Berührung zerfallen. Es ist kein Unterschied zu beobachten zwischen den mit und ohne Zement hergestellten Sackkalkwürfeln.

Diese bei allen Sackkalkversuchen beobachtete Erscheinung erklärt sich aus den schwach hydraulischen Eigenschaften des Sackkalkes, der, mit Zucker zusammengebracht, Sacharate bildet, die den Erhärtungsvorgang und damit die Druckfestigkeit weitgehend nach der Nein-Seite beeinflussen. Die gleiche Erscheinung zeigt sich auch bei den Versuchen mit Zement und ist für diesen seit langem bekannt. Da jedoch Zement an sich viel höhere Festigkeiten ergibt (nach obigen Versuchen liegt die Druckfestigkeit der damit hergestellten Würfel rund 10mal so hoch wie diejenige der Weißkalkwürfel und rund 15mal so hoch wie diejenige der Sackkalkwürfel), tritt der Rückgang der Druckfestigkeit nicht so kraß in Erscheinung wie bei den Sackkalkversuchen, bei denen, da die Würfel schon beim Einlegen in die Prüfmaschine oder weniger weitgehend zerfallen, überhaupt keine Festigkeit mehr gemessen werden kann. Jedoch ist auch bei den reinen Zementversuchen ein Rückgang der Druckfestigkeit um rund 93 und 86 vH und nach längerer ausgedehnter Lagerzeit auch Ribbildung und Zermürbung zu beobachten.

Nur bei Weißkalk ist durch Zuckerzusatz tatsächlich eine Steigerung der Druckfestigkeit zu beobachten, die 30 und 40 vH beträgt. Lediglich bei Weißkalkmörtel hätte also der Zuckerzusatz überhaupt einen Sinn.

Zusammenfassung

Der Zusatz von 1 und 5 vH Rübenzucker zu einem Weißkalkmörtel bewirkt nach 28tägiger Lagerung eine Steigerung der Druckfestigkeit um 40 und 30 vH gegenüber dem Vergleichsversuch. Bei Zementmörtel bewirkt der gleiche Zusatz in derselben Zeit einen Rückgang der Druckfestigkeit um 93 und 86 vH, nach längerer Lagerzeit tritt Zermürbung und Ribbildung auf. Mit Weißkalk verlängerter Zementmörtel zeigt durch 1 und 5 vH Zuckerzusatz nach 28 Tagen ebenfalls einen Rückgang der Druckfestigkeit, der rund 70 und 62 vH beträgt. Alle mit Sackkalk, mit oder ohne Zementzusatz, hergestellten Probewürfel, die 1 und 5 vH Rohrzucker enthalten, sind nach 28tägiger Lagerung weitgehend zermürbt und zerfallen, ihre Druckfestigkeit ist nicht mehr zu bestimmen.

Die Ansicht, daß Zusatz von Zucker zu Kalkmörtel dessen Festigkeit erhöhe, trifft also nur für Weißkalkmörtel zu, während mit Sackkalk hergestellte Mörtel schon nach kurzer Zeit weitgehende Zerstörungserscheinungen zeigen.

Kosten und Mieten der verschiedenen Arbeiterwohnstätten

Über die Geldbeschaffung für den Arbeiterwohnstättenbau hinsichtlich der drei in Frage kommenden Möglichkeiten, der Mietwohnung, des kleinen Eigenheims und der Kleinsiedlung, hat die Deutsche Bau- und Bodenbank soeben Erhebungen angestellt, die in mancher Beziehung einen Vergleich zwischen diesen drei Möglichkeiten gestatten. Das Ergebnis ist im wesentlichen folgendes:

A. Mietwohnungen in Geschossbauten.

(1) 298 Wohnungen in Groß-Berlin zu 2, 2½ und 3 Zimmern. Grundstücks-, Bau- und Nebenkosten betragen 2 405 000 RM. I. Hypothek 980 000 RM, II. Hypothek 770 000 RM, Reichsbaudarlehen 298 000 RM und Grundstückshypothek des Reiches 358 000 RM, insgesamt 2 406 000 RM. (2) 50 Wohnungen in einer mitteldeutschen Industriestadt. Grundstücks-, Bau- und Nebenkosten 432 000 RM. I. Hypothek 172 800 RM, II. Hypothek 151 200 RM, gestundete Straßenbaukosten 10 500 RM, Arbeitgeberdarlehen 86 400 RM, eigene Mittel 11 100 RM, insgesamt 432 000 RM. (3) 203 Wohnungen in einem ostdeutschen Industriegebiet. Grundstücks-, Bau- und Nebenkosten 1 039 000 RM. I. Hypothek 400 000 RM, II. Hypothek 128 000 RM, Reichsbaudarlehen 230 000 RM, eigene Mittel 281 000 RM, insgesamt 1 039 000 RM.

Diese Mietwohnungen in Geschossbauten sind in den Mieten sehr unterschiedlich. Lage, Bodenpreise, Zuwendungen der Betriebe spielen natürlich eine große Rolle. So beträgt zu (1) die Miete für eine 2-Zimmer-Wohnung 44,10 RM und für eine 2½-Zimmer-Wohnung 56,10 RM monatlich. Bei (2) kostet die 2-Zimmer-Wohnung monatlich 40 RM und die 2½-Zimmer-Wohnung über 55 RM. Günstig sind dagegen die monatlichen Belastungen bei (3); sie betragen durchschnittlich 25 RM. Bei dem heutigen Einkommen der Industriearbeiter, von denen 58,2 vH nur 24 RM und darunter wöchentlich verdienen, kommen die ersten beiden Beispiele nicht in Frage.

B. Eigenheime. (1) 24 Eigenheime in einer westlichen Großstadt. Grundstücks-, Bau- und Nebenkosten 6000 RM. I. Hypothek 2200 RM, Reichsbaudarlehen 1500 RM, Eigengeld 1800 RM und Restkaufgeld 500 RM, insgesamt 6000 RM. (2) 34 Eigenheime in einem westlichen Steinkohlenbezirk. Grundstücks-, Bau- und Nebenkosten 5495 RM. I. Hypothek 1900 RM, II. Hypothek (Reichsbaudarlehen) 1100 RM, sonstige Darlehen 1395 RM, eigene Mittel 1100 RM, insgesamt 5495 RM.

Zu bemerken wäre hier, daß künftig bei derartigen Eigenheimen das Reichsbaudarlehen durch Eigenmittel oder sonstige Beihilfen ersetzt werden müßte. In diesen beiden Beispiele beträgt die monatliche Belastung des Siedlers zu (1) rund 25 RM und zu (2) 25,50 RM. Das sind tragbare Mieten unter der Voraussetzung, daß die jetzt in Fortfall kommenden Reichsbaudarlehen durch andere Mittel ersetzt werden.

C. Kleinsiedlungen. (1) Im mitteldeutschen Industriegebiet. Grundstücks-, Bau- und Nebenkosten 3452 RM. Darlehen (öffentliche Lebensversicherung) 1050 RM, Reichsdarlehen 1450 RM, Selbsthilfe 772 RM, Restkaufgeld 180 RM, insgesamt 3452 RM. (2) Ostpreußische Siedlung (20 Stellen, Größe je 2500 qm). Grundstücks-, Bau und Nebenkosten 3870 RM. Reichsbaudarlehen 1000 RM, I. Hypothek 1200 RM, II. Hypothek mit Reichsbürgschaft 1500 RM, Selbsthilfe 170 RM, insgesamt 3870 RM.

In diesen beiden Fällen beträgt die monatliche Belastung zu (1) rund 13,10 RM und zu (2) rund 15 RM. Diese besonders günstige Belastung konnte erreicht werden durch weitgehende Förderung, die diese Siedlungsform durch die öffentliche Hand, und zwar durch Kapitalhingabe zu niedrigen Zinsen, durch steuerliche Begünstigungen, Entgegenkommen beim Grunderwerb, bei den Anliegerkosten usw. erhält.

Brachvogel

Wirtschaftsumschau

Kapitalbildung

Das Statistische Reichsamt veröffentlicht eine Zusammenstellung über die durch die Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen bewirkte Kapitalbildung. Durch die Arbeitsbeschaffung sind sowohl in der Verbrauchswirtschaft wie in der Erwerbswirtschaft erst die Einkommen geschaffen worden, aus denen Teilbeträge als Geldkapital gespart werden können. Diese Kapitalbildung hat sich in den letzten Monaten beträchtlich verstärkt. Zwar haben sich die dem Kapital zugeschlagenen Zinsen durch die Zinssenkung vermindert, aber die Einkommen selbst sind gewachsen. Ferner steigt auch die Sparrate mit der Dauer der Beschäftigung. Soweit die Geldkapitalbildung sich in der Verbrauchswirtschaft vollzieht, tritt sie in erster Linie bei den Sparkassen, Sozialversicherungen und Lebensversicherung in Erscheinung.

Bei den Sparkassen betrug der Einzahlungsüberschuß im ersten Halbjahr 1935 413,5 Millionen gegenüber 260 Millionen in der gleichen Zeit 1934. Bei den Lebensversicherungen sind die Kapitalanlagen im ersten Halbjahr 1935 um 214 Millionen gewachsen gegenüber 142 Millionen 1934. Die Kurzfristigkeit der Form, die für die Vorfinanzierung der Arbeitsbeschaffung gewählt ist, verschleiern, daß die Aufwendungen des Reiches weitgehend aus den Ergebnissen der Wirtschaft ermöglicht worden

sind. Kennzeichnend dafür ist die Unterbringung der Wechsel, mit denen die Arbeitsbeschaffung vorfinanziert worden ist. Von den rund 2,4 Milliarden Schatzwechseln (einschließlich Steuergutscheinen), die bei den Banken untergebracht wurden, ist mehr als die Hälfte von den Girozentralen, Landesbanken und Sparkassen übernommen, also mittelbar zumeist aus den wachsenden Spareinlagen finanziert worden.

Baustoffindustrie

Der Zementabsatz hat sich in den einzelnen Industriegebieten mindestens auf der Höhe des Vormonats gehalten. Er ist durchweg höher als im vergangenen Jahr zur gleichen Zeit. In Berlin lagen besonders günstige Absatzverhältnisse vor; der Gesamtabsatz der ersten sieben Monate ist im Vergleich zum Vorjahre um etwa ein Drittel höher.

Die Kalkindustrie verzeichnet im allgemeinen die gleichen Umsätze wie im Vorjahre. Bei der Gipsindustrie liegen die Umsätze unter denen des Vorjahres. Die Ziegelindustrie verzeichnet im allgemeinen günstige Beschäftigungsverhältnisse. In Ostpreußen haben verschiedene öffentliche Bauaufträge zeitweise eine Verknappung an Mauersteinen und Deckenhohlsteinen eintreten lassen.

R.

Verantwortungsbewußtes Bauen

Auch schon vor unserer Zeit ist man hin und wieder nicht gerade sehr behutsam mit dem Straßen- und Platzbilde umgegangen (Bild 1). Man sieht daran, daß es durchaus nicht immer die Schuld schlechter Bauordnungen war, wie so gern — wenn oft auch gewiß nicht ohne Grund — zur Entschuldigung angeführt wird. Aber auch noch zu der Zeit, als man längst bessere Bauordnungen kannte, namentlich den vielumstrittenen Schönheitsparagrafen 24, sind gleiche Fehler gemacht; ja es mutet in manchen Fällen so an, als ob man mit Fleiß und geradezu zum Hohn den gesunden Gesichtspunkten erprobter Stadtbaukunst ein Schnippchen schlagen wollte (Bild 2 und 3). Solchem Mangel an Verantwortungsbewußtsein wird bei uns hoffentlich für immer die Möglichkeit der Betätigung entzogen sein.

Es sind aber noch andere schlimme und ungezügelte Kräfte am Werk. Das sind zum Teil solche, die wohl erkennen, zum mindesten aber ahnen, daß das, was sie oder der Bauherr vorhaben, ziemlich kulturlos ist. Sie ziehen es deshalb vor, bei Nacht und Nebel ohne baupolizeiliche Genehmigung zu beginnen, in der klaren Erkenntnis und wohlbeobachteten Erfahrung, daß es der Baupolizei — noch dazu in großen Städten — selten gelingt, ihnen in den Arm zu fallen, geschweige denn den späteren Abbruch solcher Häßlichkeiten durchzusetzen (Bild 4). Dieser Art von Unternehmern kann man heute, nach Stärkung der Begriffe von Ordnung und Sitte auch im öffent-



1 Krauses Straßenbild einer süddeutschen Stadt. Nicht nur die Geschosshöhen purzeln durcheinander, sondern noch mehr die Dachflächen



2 Sind auch die alten Dach- und Hausmassen grundsätzlich verschieden, so bilden sie doch durch die Dachgröße und das gleichgeartete Gepräge der Schauflächen eine gewisse Einheit, die erst durch die jüngstvergangene fremdartige Bauweise roh zerschlagen wurde

3 Nicht anders als im Bild 2 erging es einem einheitlich gestalteten neuzeitlichen Platz einer mitteldeutschen Großstadt. Mehr Verantwortungsbewußtsein tut not, sowohl bezüglich der Bauweise, wie hinsichtlich des aufwendigen technischen Geräts, das ungeschickt auf der Mitte des Platzes steht



lichen Leben, besser beikommen. So hat es sich vorzüglich, wenn auch erst seit kurzem, bewährt, nachdem verschiedene Regierungspräsidenten öffentlich vor wildem Bauen gewarnt haben, unzuverlässige oder leichtfertige Unternehmer listenmäßig zu verwarnen, unter Androhung gewerbepolizeilichen Vorgehens im Wiederholungsfall. Das benachrichtigte Baugewerkeamt hat daneben das weitere Mittel des ehrengerichtlichen Verfahrens. Das alles zusammen ist doch recht unbequem für den Täter.

Nun gibt es aber außerdem jene Auch-Architekten, die mehr oder weniger den guten Willen haben, aber nichts können. Sie verschandeln munter weiter Stadt und Land, zumal sie vom Handwerklichen noch weniger verstehen als von der Architektur; war ihnen doch das eine zu hoch, das andere zum Erlernen nicht fein genug. Sie machen beim einen Haus einen

Aufschiebling, beim nächsten vergessen sie ihn oder verschlampen ihn, außen liegende Dunstrohre verkröpfen sie um Hauptgesims, machen fleckigen Putz und sinnlose, weil architektonisch ungelöste, Fensterumrahmungen; kurz: ihre Häuser stehen auch schon wieder im Dritten Reich als Anklagen gegen die Zeit im Lande herum (Bild 5 bis 7). Man ruft nach Baupolizei und Baupflege. Diese können aber wenig helfen, weil sie noch nicht befugt sind, einen „richtigen“ Architekten für jeden wichtigeren Bau zu verlangen. Außerdem sind Pläne und Ausführung sehr oft zwei ganz verschiedene Sachen; bis die klägliche Ausführung in Erscheinung tritt, ist der Schaden für Öffentlichkeit und Bauherrn bereits geschehen, und zwar so nachhaltig, daß wirtschaftlich eine Wiedergutmachung sich meist von selbst verbietet.

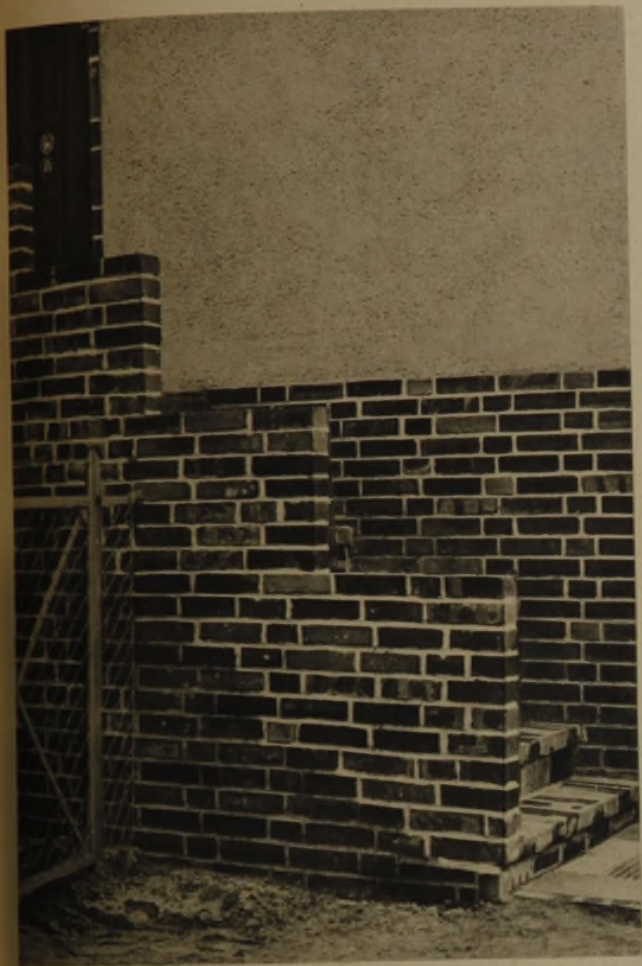
Aber angenommen, das würde über kurz oder lang einmal



4 Gewissenlos verändert ein Bauritter „ohne Furcht und Bauschein“ ein einheitlich gestaltetes Doppelhaus, dessen weithin sichtbare Rückseite wichtiger ist als die Vorderseite



5 Doppelhäuser dürftigster Erscheinung von einer Hand. Von einem gestalten den Willen ist nichts zu spüren. Es fehlt an allem, was aus einem Menschenspeicher ein Wohnhaus macht



6 Krumme Gatte und Firste in einem Landhausviertel bevorzugter Lage

7 Der Gestalter von 6 zeigt am gleichen Hause, daß ihm nicht einmal die handwerklichen Grundbegriffe geläufig sind



8 Unzulängliche Rückseite, namentlich im Dach, die auf lange hinaus die Bedeutung einer Straßenseite hat. Die Aufgabe einer neuen Baukultur muß ernster angepackt werden. Vor allem die Dachaufbauten mußten gefälliger gestaltet, maßstäblich besser eingefügt und die Schornsteine mehr nach dem First hin zusammengefaßt werden



9 Selbst in einer unruhigen Dachmasse können auch große Dachaufbauten noch wohl erträglich wirken, wenn sie mit Gefühl für gute Verhältnisse gestaltet werden

alles zur allgemeinen Zufriedenheit geregelt — wenn es bei den starken Gegensätzen der einzelnen Gruppen im Bauwesen auch nicht so schnell zu gehen scheint, wie das erlassene Gesetz zur Sicherstellung wahrer Baukultur erwarten ließ. Es bleibt dann doch die große Frage auf lange hinaus offen: Wer ist denn nun der „richtige“ Architekt? Es hat keinen Zweck, um diese Frage immer wieder herumzugehen, wie um den heißen Brei. Die Achtung vor dem, was der neue Staat als Besserung auf diesem Gebiete mit Recht erwartet, zwingt

dazu, aus der Praxis der Baupflege auf wunde Punkte aufmerksam zu machen und auf teils bereits erprobte, teils erst noch zu suchende Wege zur Besserung aufmerksam zu machen; denn diese Erfahrungen zeigen sich sicher überall.

Dazu wieder ein paar Beispiele. Bild 8 sollte eigentlich eine Gruppe von Einfamilienhäusern werden, bei mäßigen Ansprüchen der Mieter. Der Boden hatte bis dahin nur Ackerwert; die Voraussetzungen waren also durchaus gegeben. Der Drang zur Gewinnsteigerung legte nicht nur die doppelte Anzahl



10 Das linke Doppelhaus sollte wie das rechte erstehen. Seine rechte Hälfte war bereits auch so erbaut. Die andere Hälfte am linken Bildrande ist im Obergeschoß polizeiwidrig mit einem im Straßen- und Landschaftsbild unerträglichen Vorbau versehen. Er mußte deshalb auch wieder beseitigt werden. Verantwortungsbewußtsein aller Bauausführenden hätte es gar nicht so weit kommen lassen dürfen. Zu beachten: Der Dachraum als Ausschlagungsgegenstand. Von Baukultur keine Spur



11 Vom Architekten entworfene Stallbauten sind, ohne daß er es zu verhindern wußte, eigenmächtig durch die Sieger in Vergrößerung und Umgestaltung gekommen. Sie sollten erheblich von der Baukultur abzuweichen



12 Einheitliche Doppelhäuser mit gleichen Giebeln, aber von verschiedenen Gestaltern. Am ersten Doppelhaus endigt das Hauptgesims an dem einen Giebel so (13, links), an dem anderen so (14, unten). Es sollte nicht nötig sein, daß erst die Behörde für Ordnung sorgen muß



Wohnungen hinein — was gesundheitlich unbedenklich war, da Kanal vorhanden —, sondern führte durch den bekannten heimlich vorbereiteten Mißbrauch schließlich zu der dreifachen Anzahl Wohnungen. Auch äußerlich, im Dach wenigstens, ist es eine Mißgeburt geworden. Welches ist die Aufgabe des „richtigen“ Architekten in einem solchen Falle? Selbstverständlich erst einmal für mehr Ordnung in der Schornsteinwirtschaft im Dach zu sorgen; das sollte eigentlich keiner Erwähnung bedürfen. Vor allem ist es aber Aufgabe verantwortungsbewußter Bauleitung, für die ja doch die Wohndichte-Erlasse usw. ebenso wirksam sind, wie für die Behörden, den Ausbau des Daches in einem solchen Umfange schon von sich aus zu unterbinden, auch durch bescheidenere Bemessung der Aufbauten für Dachkammern. Zugegeben: das ist im Augenblick noch nicht so leicht; denn der Bauherr läuft sofort zum andern Architekten, und der macht es dann wohl doch.

Aber das muß endlich aufhören; es muß Ernst werden mit dem Verantwortungsbewußtsein aller Architekten, selbst wenn strenge Maßnahmen der Selbstzucht unumgänglich sein sollten. Es ist beachtenswert wenn auch schmerzlich und erstaunlich zugleich, wie sonst gute Baukünstler dem öffentlichen Wohl

gegenüber für vertretbar halten, wenn der Bauherr mit seinen Forderungen und schlechten Grundrissen dahintersteht, ja sogar zum offenen Kampf mit den Behörden drängt. Das linke Gebäude im Bilde 9 sollte genau so werden, wie sein rechter Nachbar. Der gewaltsame, genehmigungswidrige Anbau links, der niemals und mit keinem noch so ausgeklügelten Mittelchen organisch durchzuführen war, der auch bei eingeschossiger Einbauung von der Straße her in der geöffneten Randbebauung immer ein Störenfried geblieben wäre, hätte nicht durch die Einwirkung der Baupolizei wieder beseitigt, sondern durch verantwortungsvollere Beratung seitens des Bauleiters gar nicht zur Ausführung kommen dürfen; so entstehen keine künstlerisch vertretbaren Schauseiten und Bauten. Alles riecht nach Ausschlichtung. Man betrachte die Dachaufbauten! Es ist eine Binsenweisheit, und der wahre Architekt weiß es längst, daß man selbst ausgedehnte Dachaufbauten, sogar bei weit unruhigerer Dachfläche als hier, ohne Zerstörung des künstlerischen Gleichgewichts verwenden kann, wenn es feinfühlicher geschieht (Bild 10). Wir müssen baldigst dahin kommen, daß auch der letzte verantwortliche Architekt sich mit Erfolg gegen die Willkür unverständiger Siedler durchsetzt — wenn nicht



15 Es müssen bald entschiedene Wege beschritten werden, damit neu erschlossene Baugebiete nicht so beginnen wie hier

andere möglich mit Unterstützung der von ihm anzurufenden Behörde —, daß sie ihre zum Mißbrauch (Wohnraum!) hinaufgetriebenen Stallebauten nicht anders ausführen, als es der Sinn der Kleinstsiedlungs-Gesetzgebung bedingt (Bild 11). Was soll man aber dazu sagen, wenn in einer Gruppe gleichgestalteter Doppelhäuser, die sonst alle einen glatt verputzten Gesimsabschluß am Giebel haben, einer von der Mehrzahl der ausführenden Baukünstler, weil es ihn zweckmäßiger und besser dünkt, sich über den Gemeinsamkeitsgedanken kurzerhand hinwegsetzt, und sein Gesims verkröpft, oder im umgekehrten Ablauf etwa jeder nächste seine persönliche Gesimsbildung wählen will (Bild 12, 13, 14). So ist es denn weiter kein Wunder, daß das ganze Bauquartier, in dem 5 bis 6 Architekten wirken, so unbefriedigend ausfällt, wie Bild 15 erkennen läßt.

Wir sind noch recht weit von wirklicher Baukultur entfernt; sonst würden nicht Bauten entstehen können, wie Abb. 16. Was soll die Baupflege von den nach wie vor zum Entwerfen berechtigten Baumeistern und Bauunternehmern verlangen, wenn auf der gesetzlich berufenen Seite solche Ausbaugestaltungen, solche Fensterbeziehungen, solche Gesimsführungen und -durchbildungen und derartig bucklige Firste für schön und richtig gehalten werden? Aber selbst, wenn gröbere Mängel solcher Art vermieden werden, stehen unter Umständen nichts Besseres als blutleere Wohnbehälter umher (Bild 17 und 18). Die Stadt ist gleichgültig; man sieht sie überall. Gottlob geht es aber auch anders (Bild 19); und diejenigen, die es können, ausfindig zu machen und um sich zu scharen, ist endlich Aufgabe ver-



16 Auch wenn man damit rechnet, daß im Abstand von 8 bis 10 m bald ein weiteres Haus ausgeführt wird, sollte künstlerische Selbstzucht solche Gestaltung der Anbauten, Gesimsdurchbildung, geknickte Firste und Fenstergestaltung nicht zur Ausführung kommen lassen



17 Der Beginn eines neuen Bauviertels muß künftig anders aussehen als diese „Gemeinschaftsarbeit“, die in den Dachaufbauten fehlerhaft und im übrigen



18 Eine solche Siedlungsstraße atmet Behaglichkeit und Wärme und trägt den Ausdruck wohllichen Geborgenseins, selbst des kleinsten Siedlers

antwortungsvoller Führer, die berufen sind, der ersehnten Baukultur den Weg zu ebnen.

Was kann helfen? Wirksame Selbstzucht, trotz allen Aufbegehrens der zu beratenden Fachgenossen, unter kameradschaftlicher aber nichtsdestoweniger tatkräftiger Führung durch die anerkannt besten Gestalter jeder Ortsgruppe, ist namentlich im Übergang nötig und auch sehr wohl möglich. Kann man sich gar nicht verständigen, mag der dem Oberpräsidenten angegliederte Baupflegeausschuß entscheiden, der unparteiisch mehr außerhalb der engeren Kollegenarbeit steht, und vielseitiger zusammengesetzt ist. Selbstverständlich aber erst, wenn in solchen Zweifels- oder sonst schwierigen Fällen die immer richtigere örtliche Aussprache zu keiner Verständigung führt. Es war als Endziel ins Auge gefaßt, im künftigen baukünstlerischen Schaffen die behördliche Baupflege entbehrlich zu machen. Sicherlich der richtige Weg für dermaleinst!

Die Beispiele zeigen freilich, wie viel Strecke noch bis dahin zu durchwandern ist. Aber dringlich ist es, bald den Anfang damit zu machen. Soviel steht fest, daß es die ungeleitete Zusammenarbeit selbst der Besten nicht schafft. Wie wäre es

damit, durch größere und kleinere eigene Wettbewerbe der Architektenschaft unter sich, die vor Inangriffnahme neuer Bauabschnitte regelmäßig veranstaltet werden, auf Grund der von der Behörde bekanntzugebenden Unterlagen und Voraussetzungen, den Baugedanken nach Städtebaukünstlerischen und architektonischen Gesichtspunkten im großen zu klären, wobei der für das Ganze verantwortliche Baukünstler ermittelt wird, dem die einzelnen Ausführungsentwürfe in der Gestaltung zu folgen haben, soweit es der einzuhaltende Rahmen bedingt, um den Erfolg sicherzustellen. Dieser Architekt wird für seine Arbeit angemessen entschädigt durch eine mäßige Teilgebühr, die jeder zu entrichten hat, der dort baut; das ist nicht unbillig, weil er mancher zeitraubenden Vorarbeit dadurch enthoben ist. Nur so können einheitliche Gestaltungen durch die Architektenschaft selbst entstehen.

Andernfalls wird es nach den Erfahrungen bei der Entsagung sein Bewenden haben, und die Aufgaben der behördlichen Baupflege dieselben bleiben müssen; dann müssen diese sogar noch gründlicher und wirksamer ausgebaut werden. Wo macht man also bald einmal den Versuch? D.

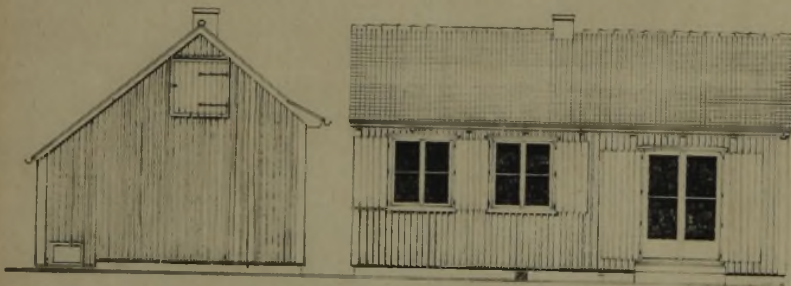
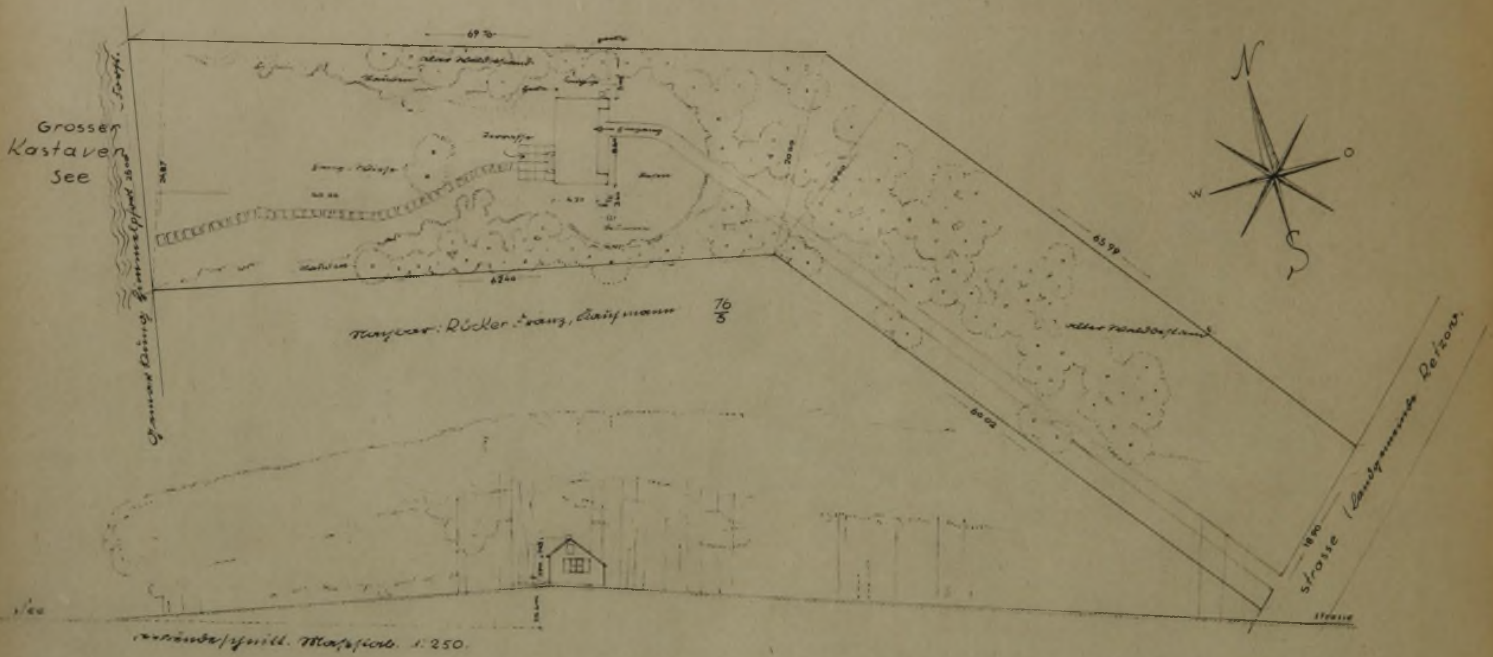


19 Auch ohne offenkundige Fehler keine Zeugen einer starken Baukultur. Die Werke „leben“ nicht. Die Hinzuziehung eines Baukünst-

Arbeiten junger Architekten

Wir bitten alle jungen Fachgenossen um Einsendungen. Geeignete Arbeiten werden veröffentlicht

Walter Kratz, Schönwalde bei Velten



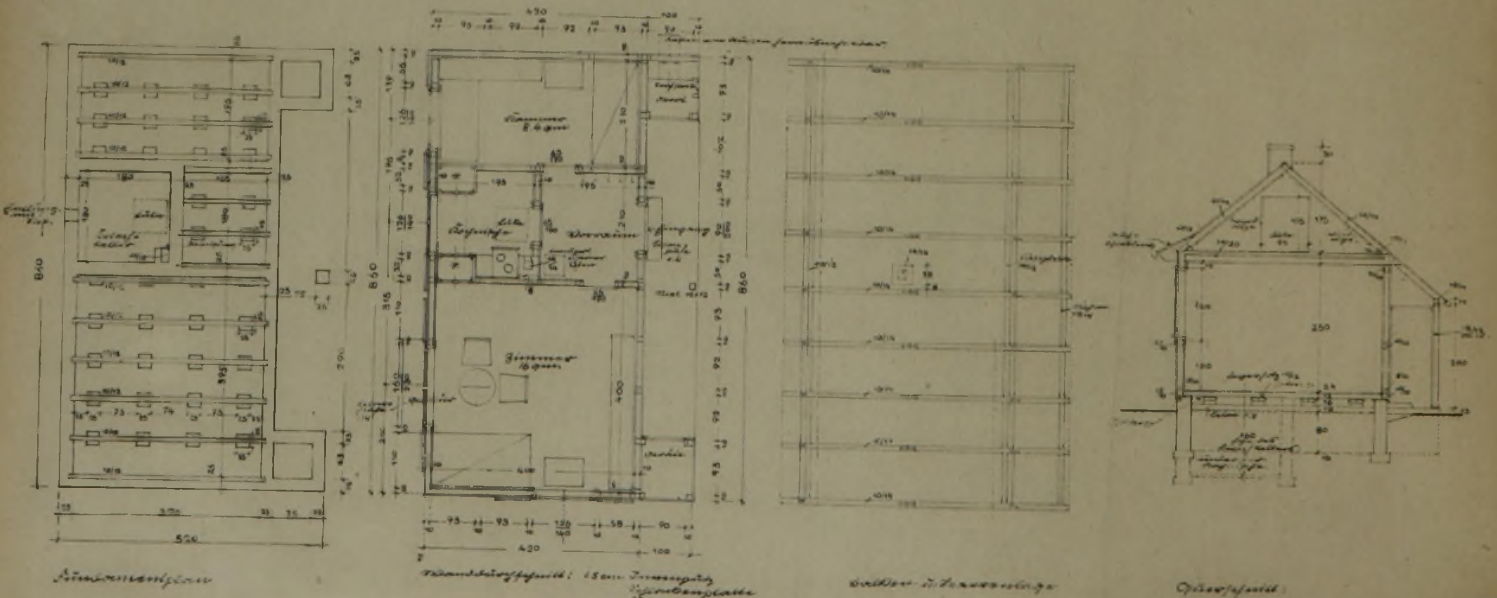
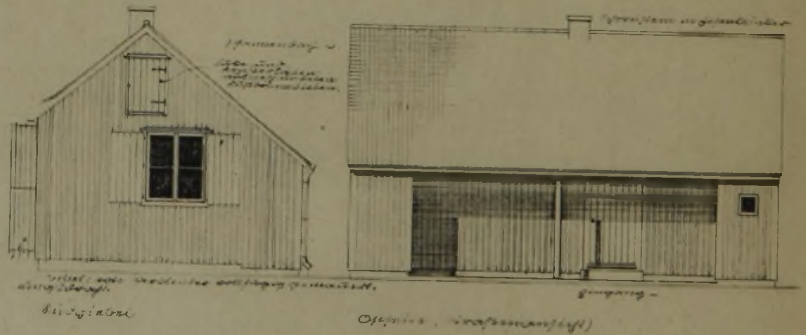
Sommerhaus S.

Oben: Lageplan und Geländeschnitt 1:750

Links: Nordgiebel und Westseite (Ansicht vom See) 1:150

Rechts: Südgiebel und Ostseite (Straßenansicht) 1:150

Unten: Fundamentplan, Erdgeschoß, Balken- und Sparrenlage, Querschnitt, sämtlich 1:150



Aluminium als Werkstoff des Architekten

Unter Aluminium werden gewöhnlich, außer dem Reinaluminium, auch die Aluminiumverbindungen zusammengefaßt. Reinaluminium wird trotz seiner hohen Zerstörungsbeständigkeit wegen seiner geringen Festigkeit nur dort benutzt, wo es auf Festigkeit nicht ankommt. Für die deutsche Wirtschaft sind besonders die kupferfreien Aluminiumverbindungen von Wichtigkeit und unter diesen für den Architekten solche Verbindungen, die keiner Vergütung und Wärmebehandlung bedürfen, also besonders Aluminiumverbindungen mit Silizium, Mangan und Magnesium. Zu unterscheiden sind diese nach walz- und schmiedbaren und gießbaren Verbindungen.

Siliziumreiche Verbindungen besitzen z. B. ausgezeichnete Gießeigenschaften und lassen sich zu ganz dünnen Wandstärken vergießen. In der schmiedbaren Form ist dagegen ihre Festigkeit kaum größer als die von Reinaluminium. Die Abgüsse aus diesen Verbindungen sind gegen narbenbildende Zerstörung sowohl an der Außenluft wie in feuchten geschlossenen Räumen sehr beständig; bearbeitete Flächen können aber ein unschönes bleiartiges Aussehen annehmen. Dagegen sind Verbindungen mit Mangan zum Gießen ungeeignet und werden daher nur in schmiedbarer Form erzeugt. Auch dieser Werkstoff ist zerstörungsfest, während die mechanischen Eigenschaften ungefähr denen von Reinaluminium entsprechen.

Die Aluminium-Magnesium-Verbindungen mit 2 bis 9 vH Magnesium mit oder ohne kleine Manganzusätze sind noch verhältnismäßig neu; ihre günstigen Eigenschaften haben aber zu einem steigenden Verbrauch dieser Verbindungen zu Zierzwecken im Bauwesen geführt. Die mechanischen Eigenschaften dieser Verbindungen werden durch den Magnesiumgehalt und den Bearbeitungsgrad bestimmt. Mit einem Magnesiumgehalt von 5 bis 9 vH lassen sich in der schmiedbaren Form mit diesem Werkstoff Festigkeiten erreichen, die an die Werte von Duralumin heranreichen und diese sogar übertreffen können. Mit Zusätzen von 2 bis 5 vH Magnesium lassen sich die Verbindungen auch gut gießen. Die Zerstörungsfestigkeit der Aluminium-Magnesium-Verbindungen wird von keiner anderen Leichtverbindung erreicht.

Für den Architekten pflegt das Aussehen der aus den Verbindungen gefestigten Teile am wichtigsten zu sein. Die Verbindungen nehmen, ebenso wie Reinaluminium, nach verschiedenen Behandlungsverfahren die verschiedensten Tönungen und Aussehen an. Die Behandlung kann mechanisch oder anodisch sein. Geglänzte Flächen bedürfen unter gewöhnlichen Verhältnissen meist keiner anderen Behandlung als gelegentlichen Abreibens mit einem weichen Tuchlappen. Anders in warmer und feuchter Luft, wo die Niederschläge allmählich eine Oxydschicht bilden, die häufigeres Nachglänzen notwendig macht. Reinaluminium und Magnesiumverbindungen verhalten sich hier am günstigsten. Auch ist die mit der Hauttätigkeit verbundene Harnsäureausscheidung zu berücksichtigen, die mit der Zeit auf den weniger zerstörungsfesten Verbindungen graubraune Verfärbungen bildet, während die zerstörungsfesteren Verbindungen davon nicht angegriffen werden. In Industriegegenden verlangen außen angebrachte Metallteile gewöhnlich mehr Aufmerksamkeit als Innenteile. Geglänzte Außenteile aus kupferhaltigen Aluminiumverbindungen werden schneller zersetzt als

andere Verbindungen. Siliziumhaltige Verbindungen nehmen eine dunkle Oxydschicht an, die öfteres Abreiben mit einer Glänzpaste verlangt. Selbst reines Aluminium und Magnesiumverbindungen fordern unter solchen Verhältnissen größere Aufmerksamkeit, wenn sie auch keine Dunkelfärbung durch Oxydschichten erfahren.

Ein bleiches mattes Aussehen läßt sich im übrigen durch feines Schleifen des Metalles in einer Richtung erzeugen. Schmiedbare Verbindungen nehmen durch schnelles Eintauchen in heiße Lösungen aus ätzender Soda mit anschließendem Abspülen in Wasser und Ausgleichen in einer schwachen Salpetersäurelösung ein weißmattes und reifartiges Aussehen an, das sich besonders zu Farbengegensätzen benutzen läßt. Weiter lassen sich durch Drahtbürsten und Sandstrahlen bestimmte Wirkungen erzielen. Zweckmäßig ist bei allen Flächenbehandlungen ein durchsichtiger Lacküberzug, dessen Güte auch die Lebensdauer der Metalloberfläche bestimmt.

Durch anodische Behandlung wird auf den Verbindungen eine verhältnismäßig dicke und harte Oxydschicht erzeugt, die mit der Metalloberfläche untrennbar zusammenhängt. Die anodische Behandlung ist der elektrischen Beplattung ähnlich, nur daß hier nicht ein fremdes Metall niedergeschlagen, sondern die Oberfläche des Metalles in die Form eines Aluminiumoxydes übergeführt wird. In einer Lösung aus Chrom- oder Salzsäure bildet das Metall die Anode; beim Durchgang des elektrischen Stromes entwickelt die Säurelösung Sauerstoff, der auf der Metalloberfläche eine Oxydschicht wachsender Stärke hervorruft. Anodisch behandelte Aluminiumteile werden immer mehr zu baukünstlerischen Zwecken verwendet, besonders für der freien Luft ausgesetzte Teile. Einen unbedingten Zerstörungsschutz bildet freilich die anodische Oxydschicht nicht. Die Endfestigkeit des anodisch behandelten Werkstoffes wird durch die Zerstörungsfestigkeit der Grundverbindung bestimmt. Am besten lassen sich Reinaluminium, Magnesiumverbindungen und Verbindungen mit geringen Gehalten anderer Metalle, wie Kupfer, anodisch behandeln. Siliziumhaltige Verbindungen anodieren zwar leicht, die Farbe des gebildeten Überzuges ändert sich aber mit dem Siliziumgehalt zwischen bläulichgrau und dunkelschiefergrau.

Anodisch behandelte geglänzte Werkstoffe kann man im Chromsäurebad durch Unterbrechung der Behandlung zu verschiedenen Zeitpunkten mit drei ganz verschiedenen Farben erzeugen:

Tiefgrau, weiches glasiges Aussehen von angenehmem Ton. Der Farbton schwankt, je nach der Zusammensetzung des Metalles, zwischen hellgrau und staubgrau. Innenteile brauchen nur entstaubt zu werden; das Aussehen läßt sich aber auch an der Außenluft durch Abreiben mit einer Wachsglänze, die zweimal jährlich wiederholt wird, beständig erhalten. Für Teile, die der Meeresluft ausgesetzt sind, ist es die beste Behandlung.

Altsilber. Dieses Aussehen erhält man durch Unterbrechung der Behandlung vor Bildung des Oxydüberzuges in voller Stärke. Die Oberfläche ist an der Außenluft nicht so beständig wie die tiefgraue; sie muß alle drei bis vier Monate mit einer Wachsglänze abgerieben werden.

Schillernd, ein durch eine ganz dünne Oxydschicht hervorgerufenes Aussehen, bei dem ein Teil des

Glanzes der geglänzten Fläche zurückbleibt, jedoch mit schillernder Rückstrahlung. Diese Behandlung eignet sich nur für Innenteile.

Durch Schwefelsäurebehandlung werden durchsichtige glänzende Silbertöne hervorgebracht; anschließende anodische Behandlung des Werkstoffes erzeugt dann starke Oxydschichten mit dem Aussehen vom Tiefgrau des Chromsäureverfahrens. Änderung der anodischen Behandlung bewirkt eine glänzende silbermatte Farbe. Die Flächen verhalten sich wie die erwähnten tiefgrauen der Chromsäurebehandlung. Durch Eintauchen der frisch anodierten Teile in eine Farbenlösung oder durch Abseidung eines metallischen Farbensalzes auf dem Überzug lassen sich die verschiedensten farbigen Wirkungen erzielen. Solche farbig getönten Flächen können entweder undurchsichtig oder emailleartig oder durchsichtig metallisch sein; manche sind auch als Außenteile benutzbar. Zusammengefaßt kann man also durch folgende Behandlungen von Aluminium und

seinen Legierungen die angegebenen Tönungen erzielen:

Innenteile:

Mechanische Behandlung: gegläntzt, drahtgebürstet, gestrahlt, geätzt.

Anodische Behandlung: tiefgrau, altsilber, schillernd, durchsichtiges Glanzsilber, reifartiges, mattes Glanzsilber, tiefe undurchsichtige Farbtöne, durchsichtige metallische Farben auf gestrahlten, geätzten oder gebürsteten Flächen.

Außenteile:

Mechanische Behandlung: gegläntzt, gebürstet, gestrahlt (nur bei regelmäßiger Pflege oder mit einem durchsichtigen Lacküberzug).

Anodische Behandlung: altsilber, tiefgrau, durchsichtiges Glanzsilber, mattes Glanzsilber auf gegläntzten oder gestrahlten, geätzten oder gebürsteten Oberflächen und einige farbige Töne.

(Nach einer Veröffentlichung von G. O. Taylor in „The Metal Industry“, London, Band 46, 1935, Nr. 22, Seite 593 bis 596)

Neue Bücher

Lieferung übernimmt die Deutsche Bauzeitung, Abteilung Buchvertrieb, Berlin SW 19

Erläuterungen zu den Vorschriften für geschweißte Stahlbauten mit Beispielen für die Berechnung und bauliche Durchbildung. 4. neubearbeitete und erweiterte Auflage. I. Teil: Hochbauten. Von Dr.-Ing. O. Kommerell, Direktor bei der Reichsbahn im Reichsbahn-Zentralamt für Bau- und Betriebstechnik in Berlin. 99 S. mit 96 Abb. 1934. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Geheftet 3,80 RM. (665)

Mit der stürmischen Entwicklung der Schweißtechnik im Stahlbau müssen natürlich auch die Vorschriften, soweit dies irgend zugänglich ist, Schritt halten. Das erst im Jahre 1933 neu herausgekommene Normenblatt DIN 4100 hat daher bereits im August vorigen Jahres wiederum eine Neubearbeitung erfahren. Damit wurde dann auch eine Umarbeitung der „Erläuterungen“ erforderlich. Die Erläuterungen bilden eine wesentliche Ergänzung zu den Vorschriften; zusammen mit diesen stellen sie gewissermaßen ein kurzes Lehrbuch der Berechnung und baulichen Durchbildung der Schweißnähte sowie deren Prüfung im Stahlbau dar. Die vorliegende Neuauflage der „Erläuterungen“ beschränkt sich nun — ebenso wie die DIN 4100/1934 — auf Hochbauten. Für Brückenbauten sind noch die Bestimmungen des Normenblattes DIN 4100/1933 maßgebend. Diesem Übelstande versucht der Verfasser dadurch abzuhelfen, daß er einen Abschnitt aufnahm, der sich mit dem Unterschied zwischen der baulichen Durchbildung des Hochbaues und des Brückenbaues befaßt. In diesem Kapitel gibt er in knapper Form einen Bericht über die Ergebnisse der Dauerfestigkeitsversuche, die im Fachausschuß für Schweißtechnik des VDI in den Jahren 1930—34 durchgeführt wurden, und die wertvolle Aufschlüsse über das verschiedenartige Verhalten der Schweißverbindungen, je nach Art ihrer Beanspruchung, ergeben haben. Gegenüber der letzten Auflage weist das vorliegende neue Bändchen also verschiedene wesentliche Änderungen und Zusätze auf. Auch die im zweiten Teil des Büchleins durchgerechneten Beispiele sind vermehrt worden. Gerade diese Zahlenbeispiele sind für den praktischen Statiker von besonderem Wert; zeigen sie doch, wie die einzelnen Bestimmungen auszulegen sind, und welche verschiedenerlei Vorschriften in jedem

Einzelfalle zu beachten sind. Die Absicht des Verfassers, den Fachgenossen den neuesten Stand der Schweißtechnik zu vermitteln, ist ohne Zweifel erreicht worden.

Worch

Taschenbuch für die Lichtbogenschweißung. Von Karl Meller, Oberingenieur der Siemens-Schuckertwerke, Berlin-Siemensstadt. 189 S. mit 83 Abb. 1935. Verlag von S. Hirzel in Leipzig. Gebunden 5 RM. (131)

Der „Kleine Meller“ ist das Gebrauchsbuch für die Schweißung. Mit bemerkenswerter Folgerichtigkeit ist seine Brauchbarkeit für den Schweißfachmann angestrebt und durchgeführt worden. Die rein wissenschaftlichen Grundlagen des Lichtbogenschweißens sind nicht behandelt worden, aus der richtigen Erkenntnis heraus, daß sie nur für denjenigen unentbehrlich sind, der sich mit der Forschung und Pionierarbeit auf dem Gebiete des Schweißens befaßt. Der Betriebsleiter oder Bauführer aber mit seiner Gefolgschaft, die Schweißungen auszuführen haben, sind in erster Linie Nutznießer des technischen Fortschrittes und wollen, kurz gesagt, wissen „was los ist“ und „wie es gemacht wird“. Und darauf gibt der „Kleine Meller“ Antwort. Man findet beschrieben: Maschinen und Zubehör, Elektroden und die Hauptsache — das Schweißen von Stahl, Gußeisen und Nicht-eisenmetallen, ferner Prüfung von Erzeugnis und Schweißer.

Traustel

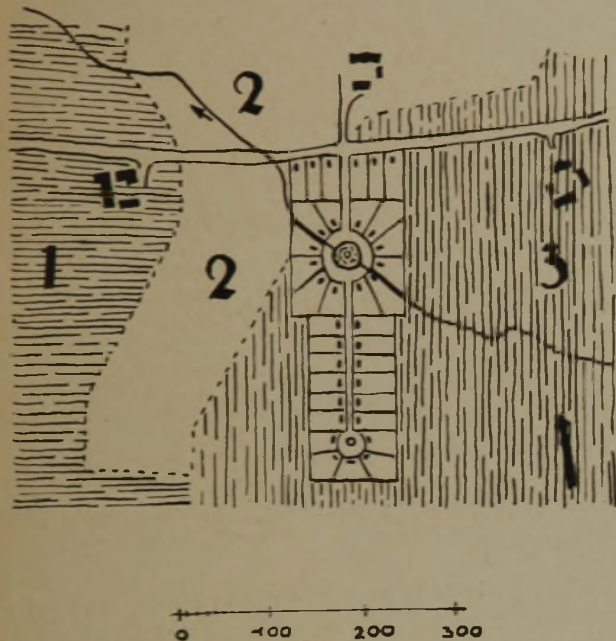
Das Bodenschätzungsgesetz. (Gesetz über die Schätzung des Kulturbodens.) Erläutert durch Dr. Walter Rothkegel, Ministerialrat und Dr. Heinrich Herzog, Regierungsrat. Berlin 1935. VI., 140 S. Taschen-Gesetzsammlung. 168. Carl Heymanns Verlag. Leinen 6 RM. (143)

Das Buch enthält den Wortlaut des Bodenschätzungsgesetzes sowie Ausführungen und Erläuterungen über das Schätzungsverfahren, Durchführungsbestimmungen sowie die sonstigen die Durchführung des Schätzungsverfahrens betreffenden Vorschriften. Für den Techniker hat das

Buch weniger Bedeutung, da es sich ausschließlich um eine neue Schätzung des landwirtschaftlich genutzten Bodens handelt. Es ist jedoch insofern für ihn wichtig, als es die Grundlage für das Entschädigungsverfahren

im Zusammenhang mit der Enteignung für Zwecke des Unternehmens „Reichsautobahnen“ — für Luftfahrzwecke, — für Zwecke der Wehrmacht und im Zusammenhang mit dem Schutzbereichsgesetz bildet. Runge

DBZ-Kurzaufgabe 9 Auflösung



Der Verfasser der Aufgabe, Architekt Wilhelm Heilig, und die Schriftleitung der Deutschen Bauzeitung haben den 1. Preis dem Architekten Hermann Muschter, Mohrungen (Ostpreußen), für seine Lösung „Weiher-

dorf“ (siehe Abbildung) zuerkannt. Die recht ansprechende Lösung hat nur den Nachteil, daß sechs Siedlungshäuser mit unmittelbarem Ausgang nach dem Hauptverkehrsband angeordnet sind. Verkehrstechnische Gründe zwingen unter allen Umständen zu einem Unterlassen einer Säumung der Verkehrsbänder.

Den 2. Preis erhielt Architekt Rudolf Hiller, Oppeln O.-S., der den Bach als westliche Grenze benutzt. Da die östliche Grenze auf zwei Drittel ihrer Länge beibehalten wird, entsteht ein nahezu dreieckiges Gelände, in dem die Siedlungshäuser um einen ebenfalls dreieckigen Anger angeordnet werden. Leider hat der Verfasser vom Doppel- oder Reihenhäuser keinen Gebrauch gemacht. Die Raumwirkung des Angers hätte noch bedeutend gesteigert werden können, wenn an passender Stelle auf dem Anger ein einzelnes Gebäude, ein Dorfkrug, eine Spezerei o.ä. so eingefügt worden wäre, daß dieses Gebäude eine Unterteilung des Angers in einen größeren und kleineren Platz hervorgerufen hätte.

Die drittbeste Lösung stammt von dem Architekten Maul, Leipzig, der die Siedlung mit einer Grünfläche und einem öffentlichen Gebäude an die Straße anschließt.

Der viertbeste Löser, Dipl.-Ing. Theodor Sohm, Bochum, versucht es mit einer kreisförmigen Anordnung um einen Anger von etwa 140 m Durchmesser. Bei dieser Größe werden die kleinen Gebäude kaum platzfassend wirken können.

Nachrichten

Gesetze und Richtlinien

Beleihung von Kleinsiedlungen durch Sparkassen. Der Deutsche Gemeindegewerbeverband und der Deutsche Sparkassen- und Giroverband hatten beim Reichswirtschaftsminister angeregt, eine Lockerung des gemeindlichen Darlehnsverbots für die Sparkassen zur Förderung der Kleinsiedlungen vorzunehmen. Der Minister weist in seinem Bescheid darauf hin, daß bei der Geldbeschaffung der vorstädtischen Kleinsiedlung das gemeindliche Darlehnsverbot nur in den Fällen hinderlich sein könne, wo Gemeinden oder Gemeindeverbände selbst die Träger der Siedlungsvorhaben sind. Er ist der Ansicht, daß in diesen Fällen meistens ohne ernstere Schwierigkeiten die erforderlichen Darlehen auch von anderer Seite sichergestellt werden können.

Kaufverträge über unbebaute Grundstücke. Die Reichsnotarkammer empfiehlt, beim Abschluß von Kaufverträgen über unbebaute Grundstücke zu beachten, ob Sicherungshypotheken zur Sicherung

der Kosten der künftigen Straße übernommen werden. Diese Sicherungshypotheken bilden nicht einen Teil des Kaufpreises und scheiden daher für die Berechnung der Grunderwerbs- und Wertzuwachssteuer aus.

Verwendung des deutschen Marmors. Der Reichsfachgruppenwarter der Reichsbetriebsgemeinschaft „Steine und Erden“ tritt für die stärkere Verwendung des deutschen Marmors ein. Er fordert eine weitgehende Verwertung dieses deutschen Werkstoffes, dessen Einbaumöglichkeiten sehr zahlreich seien.

Neue Normblattnwürfe. Im Fachausschuß Hurdis der Gruppe B — nichtmetallische anorganische Stoffe — des Deutschen Verbandes für die Materialprüfungen der Technik sind die Entwürfe Din 278-Hurdis (Tonhohlplatten) Begriff, Abmessungen, Eigenschaften, und Din DVM 2501-Hurdis (Tonhohlplatten) Prüfverfahren aufgestellt worden. Hurdis sind plattenartige Körper mit Hohlräumen, die aus Ton oder tonigen Massen unter Zusatz von geeigneten Maserungsmitteln

geformt und gebrannt sind; sie haben im Umriss des Querschnittes in der Regel rechteckige Gestalt und sind an den Enden abgeschrägt oder zum Auflagern besonders geformt. Begründete Änderungswünsche können bei der Geschäftsstelle des Deutschen Verbandes für die Materialprüfungen der Technik, Berlin NW7, Dorotheenstraße 40, vorgebracht werden. Einspruchstermin läuft am 30. September ab.

Behörden und Einrichtungen

Beratungsstelle auf der Leipziger Herbstmesse. Auf der Leipziger Herbstmesse wird durch die Wirtschaftsgruppe Groß-Ein- und -Ausfuhrhandel im Städtischen Kaufhaus, Leipzig, eine Auskunft- und Beratungsstelle eingerichtet werden, die allen Besuchern der Leipziger Messe zur Verfügung steht. Sie dient der Anbahnung von Geschäften mit den Ein- und Ausfuhrhändlern der verschiedenen Geschäftszweige.

Fachschule für Bühnenbildner. Die Staatliche Kunsthochschule in Weimar unter Leitung von Professor Schultze-Naumburg hat als Unterabteilung eine Fachschule für Bühnenbildner geschaffen, deren Leitung in den Händen des Danziger Bühnenbildner Walter Kubbernuß steht.

Zählergebnisse

Die privaten Bausparkassen im ersten Halbjahr 1935. Von den zur Zeit bestehenden 51 Bausparkassen berichten bereits seit Anfang 1934 36 Bausparkassen regelmäßig über ihre Neuabschlüsse und ihre Zuteilungen dem Reichverband Deutscher Bausparkassen. Von diesen 36 Bausparkassen wurden neu abgeschlossen: Im ersten Vierteljahr 1935 6957 Bausparverträge über 60 637 000 RM, im zweiten Vierteljahr 1935 7529 Bausparverträge über 65 856 000 RM. Die entsprechenden Zahlen des Vorjahres lauten: Erstes Vierteljahr: 4279 Bausparverträge über 3 841 300 RM, zweites Vierteljahr: 5008 Bausparverträge über 43 130 300 RM. Im Vergleich zum ersten Halbjahr 1934 sind die Neuabschlüsse der 36 berichtenden Bausparkassen im ersten Halbjahr 1935 also der Zahl nach um 56 vH und dem Betrage nach um 64 vH höher. Zugeteilt wurden im ersten Vierteljahr 1935 14 844 000 RM an 1647 Bausparer, im zweiten Vierteljahr 1935 15 101 000 RM an 1731 Bausparer. Die dem einzelnen Bausparer zugeteilte Bausparsumme betrug somit im Durchschnitt 8865 RM.

Zuteilung von Baugeldern. Die Öffentliche Bausparkasse Württemberg in Stuttgart konnte ihren Bausparern bei der letzten (22.) Zuteilung 2,6 Millionen Mark unkündbare Darlehen zum Bau oder Kauf von Wohnhäusern zur Verfügung stellen. Mit dieser Hergabe von Darlehen betragen die gesamten Zuteilungen dieser Bausparkasse über 60 Millionen Mark. Es konnten mit Hilfe dieser Gelder 6570 Gebäude in Württemberg und Hohenzollern erstellt, erworben oder entschuldet werden.

Siedlung

1000 Einfamilienhäuser mit Erbmietzins in Hamburg. Bereits vor einem Vierteljahrhundert ist in der Gartenstadt Wandsbek der Versuch gemacht worden, Häuser im Erbmieterrecht zu bauen. In Klein-Borstel werden jetzt als erster Abschnitt eines großen Bauvorhaben 200 Einfamilienhäuser in Erbmiete gebaut. Die monatlichen Lasten betragen durchschnittlich 40 RM. Durch einen Betrag von 450 bzw. 600 RM wird das Erbmieterrecht auf 60 Jahre er-

worben. Das bedeutet, daß die Erbmieter nicht gekündigt werden können, sofern sie ihren Verpflichtungen nachkommen, und daß das Mietrecht vererbt werden kann. Die einzelnen Häuser sind käuflich nicht zu erwerben, sondern bleiben im Besitz der Baugesellschaft, die selbstverständlich auch für alle sonst üblichen Belastungen, Instandsetzungen usw. aufzukommen hat. Der Erbmieter zahlt in seiner Miete gleichzeitig eine Abtragung auf die Hypotheken des Grundstücks, so daß nach zehn Jahren sich die Jahresmiete auf ungefähr 30 RM stellen wird. Falls der Mieter die Wohnung aufgeben will, erhält er die eingezahlte Beihilfe zurückerstattet, desgleichen in gewissem Umfange die von ihm aufgewendeten Kosten für Einbauten usw. Der Plan stammt von dem Architekten Hermann Frank in Zusammenarbeit mit seinem Bruder, Architekt Paul A. R. Frank.

Bau- und Naturdenkmäler

Die Ausgrabungen in Wollin. In diesen Tagen werden die Ausgrabungen in Wollin wieder aufgenommen. Bereits im vergangenen Jahre ist der Marktplatz der Stadt erforscht worden, die wissenschaftliche Ausbeute war recht bedeutend. Es wurde 1934 das Fundament des alten Wolliner Rathauses gefördert, wenige Meter tiefer fand man Spuren einer slawischen Siedlung und in sechs Meter Tiefe stieß man schließlich auf die Überreste einer alten Stadt. Man entdeckte Hauswände aus Holz, einen Straßenbelag aus Bohlen und eine Unzahl von Gefäßscherben. Man kam zu dem Ergebnis, daß die Bauart der Häuser wikingsch gewesen sei. Eine Bestätigung der Vermutung, daß es sich bei der freigelegten Stadt um das alte Vineta handelt, haben diese Grabungen noch nicht erbracht. Die neuen Ausgrabungen werden jetzt außerhalb der Stadt an einer Stelle vorgenommen, an der man die ehemalige „Jomsburg“ vermutet. Träger dieser Ausgrabungen sind die „Notgemeinschaft der Deutschen Wissenschaft“ und das „Deutsche Archäologische Institut“ unter Leitung von Dr. Kunkel vom Pommerschen Landesmuseum in Stettin.

Ein neues Schloßmuseum in Thüringen. Das zwischen Erfurt und Gotha liegende Schloß Molsdorf aus der Zeit Friedrichs des Großen soll zu einem Rokokomuseum ausgestaltet werden. Unter der Mitwirkung der NS-Kulturgemeinden Weimar und Gotha hat sich eine Vereinigung gebildet, die sich die Einrichtung und die Erhaltung des Schloßmuseums zur Aufgabe gestellt hat.

Persönliches

Geheimer Regierungsrat Dr. K. A. Hofmann ist auf Antrag der Fakultät für Allgemeine Wissenschaften in Anerkennung seiner Verdienste um die Technische Hochschule Berlin zum Ehrensensator ernannt worden.

Dr.-Ing. habil. Ludwig Felix Dreibold, Dozent an der Technischen Hochschule Berlin, ist zum nichtbeamteten außerordentlichen Professor in der Fakultät für Maschinenwesen ernannt worden.

Regierungsrat Dr. Homann von der Regierung in Hannover wurde der Preußischen Bau- und Finanzdirektion in Berlin unter Belassung im Reichs- und Preußischen Wirtschaftsministerium zugeteilt.

Professor Dr. Clemens Holzmeister ist zum Rektor der Akademie der bildenden Künste in Wien für das Studienjahr 1935/36 gewählt worden.