



HOCHBAUTEN AM KANAL WESEL-DATTELN

Dienstgebäude an der Schleusenammer

NEUERE ARBEITEN DES ARCHITEKTEN DIPL.-ING. LYONEL WEHNER IN DÜSSELDORF

MIT 23 ABBILDUNGEN

Die auf den folgenden Seiten wiedergegebenen Bauten und Entwürfe des Architekten Lyonel Wehner in Düsseldorf betreffen der Reihenfolge nach die Kanalhochbauten Wesel—Datteln, Torgebäude der Rheinischen Bahn-Gesellschaft in Düsseldorf, einige Brückenentwürfe vom Wettbewerb für die Rheinbrücken und zum Schluß die Genossenschaftshäuser in Düsseldorf. Die photographischen Aufnahmen, Grundrisse und Schnitte erläutern dem Fachmann zur Genüge die dargestellten Bauwerke. Es sollen deshalb zu den einzelnen Aufgaben nur kurze Hinweise und Bemerkungen gegeben werden, die uns der Architekt übermittelt hat.

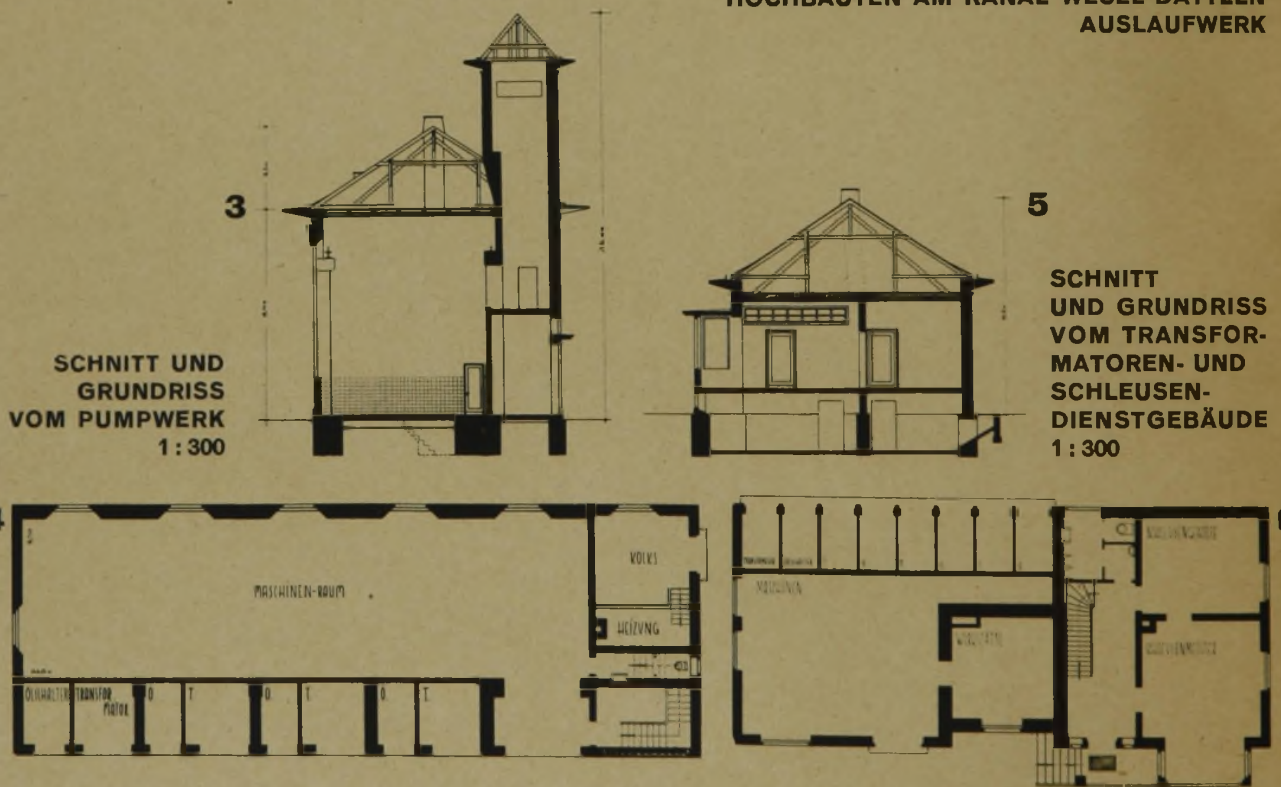
Der Lippeseitenkanal Wesel—Datteln.

Der Kanal Wesel—Datteln stellt eine neue Verbindung zwischen dem Dortmund—Ems-Kanal und dem Rhein her. Der Kanal hat eine Länge von rund

60 km und besitzt sechs Schleusen von einer nutzbaren Länge von je 225 m und einer Breite von 12 m. Ferner befindet sich an jeder der sechs Stau-stufen des Kanals ein Pumpwerk, das den Zweck hat, das fehlende Speisungswasser aus dem Rhein zu entnehmen und bis zur Menge von 10 cbm/Sek. der Scheitelhaltung des Dortmund—Ems-Kanals zuzuleiten, von wo es sich auf den Abstieg des Kanals zur Ems, den Ems-Weser-Kanal, den Rhein-Herne-Kanal und den Kanal Wesel—Datteln verteilt. Dadurch werden auch nachteilige Folgen für die Landwirtschaft vermieden, indem nicht unnötig Wasser der Lippeniederung entzogen wird. Außer diesen Pumpwerken steht an jeder Schleuse noch je ein Transformatoren- und Schleusendienstgebäude und am oberen Stausee je ein kleines Auslaufbauwerk. Die Aufgabe des Baukünstlers bestand darin, die vorerwähnten Gebäude sowohl der niederrheinischen Landschaft, als auch den zum Teil 25 m hohen



HOCHBAUTEN AM KANAL WESEL-DATTELN
AUSLAUFWERK



3
SCHNITT UND
GRUNDRISS
VOM PUMPWERK
1:300

5
SCHNITT
UND GRUNDRISS
VOM TRANSFOR-
MATOREN- UND
SCHLEUSEN-
DIENSTGEBÄUDE
1:300

Schleusentoren der Gutehoffnungshütte anzupassen, eine Aufgabe, die deshalb nicht ganz leicht war, da die mächtigen eisernen Schleusentore eine außerordentlich wichtige Dominante im Landschaftsbild darstellen. Die verschiedenen Vorentwürfe zeigten, daß ohne stärkere Gliederung, also etwa mit glattem Kubus, ein harmonischer Zusammenklang nicht erreicht werden konnte. Die stärkere Modellierung im

architektonischen Ausdruck führte dann auch zu der erwünschten Eingliederung in das Landschaftsbild. So ist eine selbstverständliche und natürliche Wirkung erzielt worden. Die Bauten sind in Ziegelstein mit teilweiser Eisenbetonkonstruktion hergestellt und ruhen in der Hauptsache auf Eisenbetonplatten. Die Flächen sind mit grüner Terranova verputzt, während das 1,0 m weit ausladende Hauptgesims



ABGABERHEBE- UND TRANSFORMATORENSTATION DATTELN

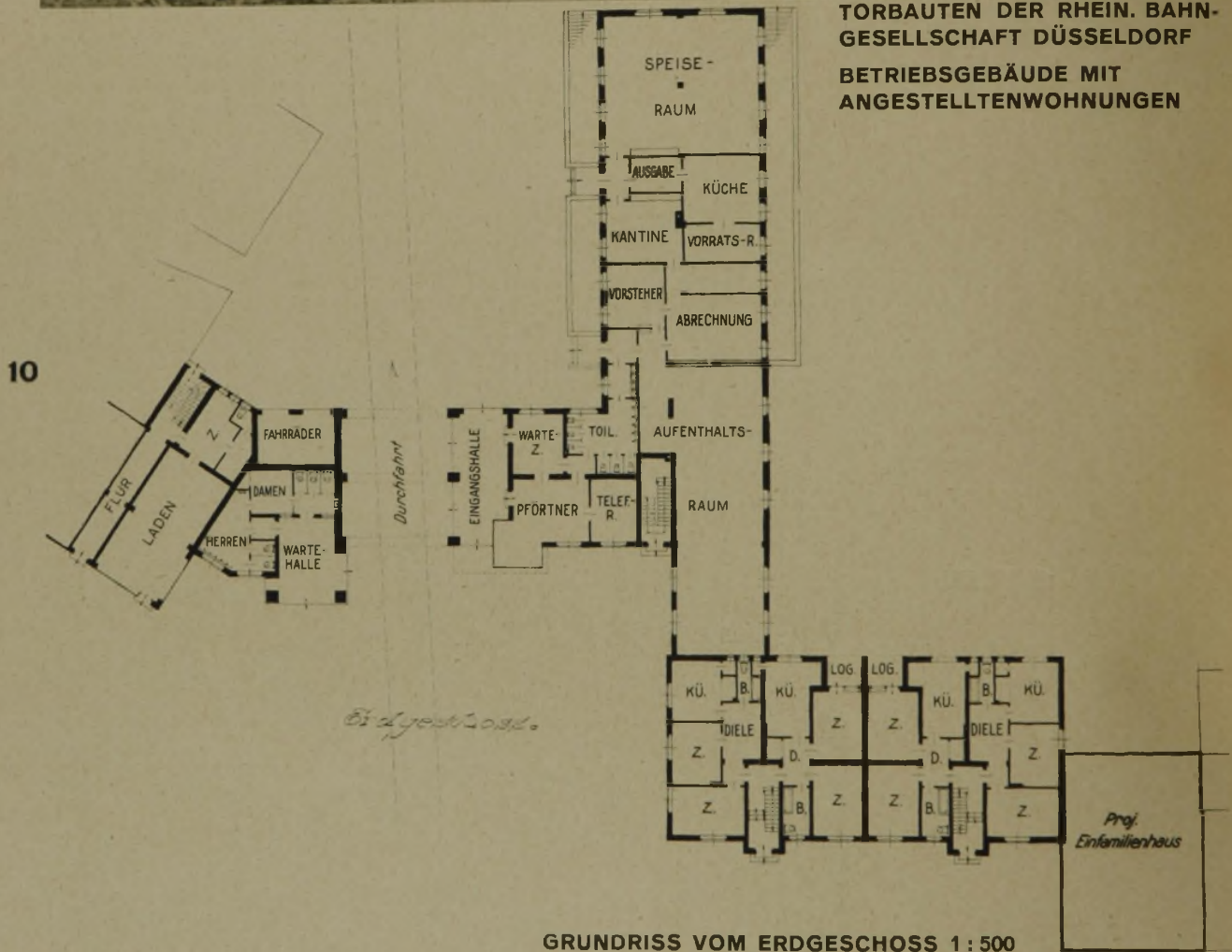


DIENTSGEBÄUDE
UND SCHLEUSENKAMMER

HOCHBAUTEN AM KANAL
WESEL-DATTELN
ARCHITEKT
LYONEL WEHNER, DÜSSELDORF



TORBAUTEN DER RHEIN. BAHN-
GESELLSCHAFT DÜSSELDORF
BETRIEBSGEBÄUDE MIT
ANGESTELLTENWOHNUNGEN



GRUNDRISS VOM ERDGESCHOSS 1 : 500

und die anderen Architekturrhamenteile in Kunst-
steinputz ausgeführt sind. Die Dächer sind in rhei-
nischem Schiefer eingedeckt.

Tor- und Betriebsbauten der Rheinischen
Bahngesellschaft Düsseldorf.

Die Bauten schließen ein größeres Gelände der
Rheinischen Bahngesellschaft nach der Straße zu ab.
Auf dem hinteren Gelände befinden sich Wagen-

hallen und Reparaturwerkstätten, zu denen Schie-
nenstränge durch die Torbauten hinführen. Die
Bedeutung dieses Verkehrsweges ist gekennzeichnet
worden durch einen einseitig angefügten Turm mit
den Emblemen des Verkehrs. Dieser Torturm, der
im Erdgeschoß eine Wartehalle mit Toilettenanlage
aufweist, erfüllt gleichzeitig den städtebaulichen
Zweck, die Abknickung der Bauflucht an dieser Stelle
aufzufangen. Rechts der Toröffnung ist die Pförtner-



DURCHFAHRT UND TORTURM DES BETRIEBSGEBÄUDES. RECHTS ANGESTELLTENWOHNHAUS



RÜCKSEITE DES BETRIEBSGEBÄUDES

TORBAUTEN DER RHEIN. BAHNGESELLSCHAFT DÜSSELDORF
ARCHITEKT LYONEL WEHNER, DÜSSELDORF

13

TORBAUTEN DER RHEINISCHEN BAHN-GESELLSCHAFT DÜSSELDORF



OBERER TEIL DES TURMES

14

DURCHFAHRT MIT PFÖRTNERSTUBE



ARCHITEKT
LYONEL WEHNER, DÜSSELDORF



15

AUFENTHALTSRAUM IM BETRIEBSGEBÄUDE



16

ANGESTELLTENWOHNHAUS

TORBAUTEN DER RHEIN. BAHNGESELLSCHAFT DÜSSELDORF
ARCHITEKT LYONEL WEHNER, DÜSSELDORF

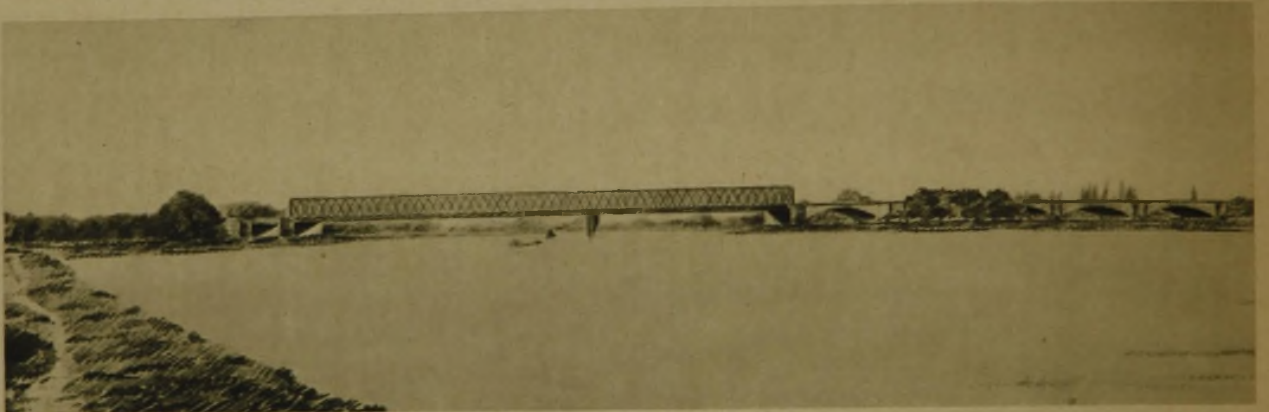
427

17



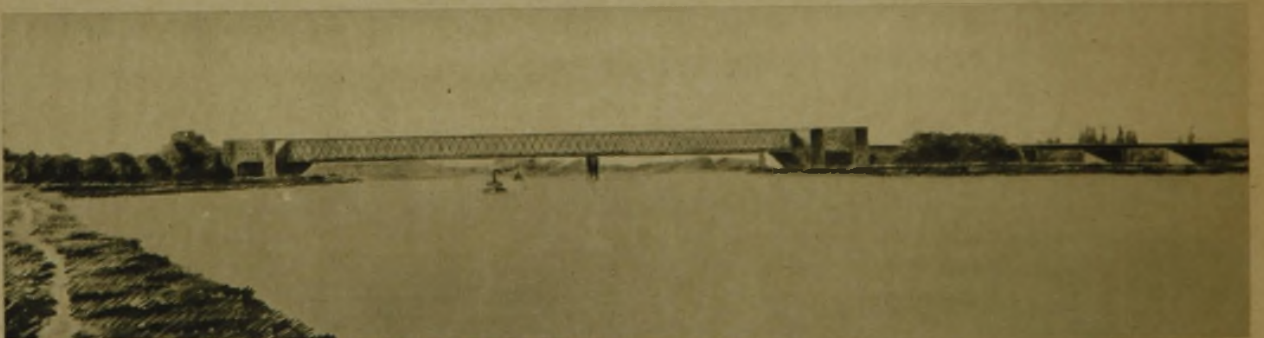
RHEINBRÜCKE MANNHEIM

18



RHEINBRÜCKE SPEYER

19



RHEINBRÜCKE SPEYER. WIE ABB. 18, NUR MIT KOPFBAUTEN

20



RHEINBRÜCKE SPEYER, MIT IN DER MITTE ABFALLENDEN RAHMENTRÄGERN

WETTBEWERBSENTWÜRFE FÜR RHEINBRÜCKEN
ARCHITEKT LYONEL WEHNER, DÜSSELDORF



GENOSSENSCHAFTSBAUTEN DES DEUTSCH-EVANG. VOLKSBUNDES, ORTSGRUPPE DÜSSELDORF
ARCHITEKT LYONEL WEHNER, DÜSSELDORF

stube mit dem Kontrolldurchgang für die Straßenbahnangestellten, die in dem rückwärts angefügten Flügel ihre Abrechnungs- und Aufenthaltsräume, wie Speisesaal, Kantine, Bäder, Garderoben usw. haben. In dem übrigen Teil der Gebäude befinden sich etwa 24 Wohnungen für die Straßenbahnangestellten. Die Fronten sind mit Oldenburger Klinkern buntfarbig und plastisch verblendet. Die plastische Auflockerung der Flächen ist für das rheinische Industriegebiet ein Erfordernis, da sonst nach einigen Jahren die Flächen durch die Einwirkung des Klimas so berußen, daß die Feinheiten, die lediglich durch Farbgebung hervorgerufen werden sollen, fast vollständig verschwinden. Ich habe diese Methode der plastischen Behandlung der Fronten beim Klinkerbau bereits vor dem Kriege im Jahre 1914 bei dem Bau der Dankeskirche in Benrath erstmalig aus den gleichen Gründen mit gutem Erfolge angewandt. Mit den späteren Hamburger Versuchen in dieser Richtung hat diese Anwendung des Klinkers nichts gemein.

Rheinbrückenentwürfe.

Die hier wiedergegebenen Entwürfe stellen eine gemeinsame Arbeit der Vereinigten Stahlwerke mit dem Unterzeichneten dar. Der Entwurf für Mannheim gibt die Angliederung an die bestehende Balkenbrücke in Gestalt eines Rahmenträgers, der weitere unnütze Diagonal-Überschneidungen mit der alten Brücke vermeidet und eine entsprechende Ruhe und Einfügung in den vorhandenen Zustand gewährleistet (Abb. 17, S. 428). Von den Entwürfen für Speyer werden zwei Systeme wiedergegeben. Einmal der Balkenträger mit durchlaufendem Rautensystem und dieser wieder in zweifacher Anfügung an das Ufergelände. Der eine Entwurf zeigt den Träger unmittelbar nach dem Ufer zu abfallend (Abb. 18, S. 428) und der andere Entwurf gibt eine

ganz neue Lösung wieder, nämlich die Einfügung des Trägers in an beiden Ufern angeordnete Wohnblöcke (Abb. 19), die jeweils größere Innenhöfe haben. Die letztere Lösung hat nichts mit den so verpönten Steinkulissen zu tun. Zwei praktische Baukörper des Eisens und des Steins werden harmonisch zu einer städtebaulichen Wirkung verbunden. Zu erwähnen ist hierbei noch besonders, daß die maßstäbliche Wirkung von wesentlicher Bedeutung immer bleiben wird und daß deshalb die Unterteilung des Balkenträgers wesentlich geringer genommen ist, als dies heute — nach meiner Ansicht in übertriebener Weise — zum Schaden der harmonischen Verbindung mit der Landschaft bei neueren Brückenentwürfen geschieht. Das dritte hier gezeigte System des nach beiden Seiten hin von der Mitte abfallenden Rahmenträgers ist eine neue von mir vorgeschlagene Form, die einen absolut harmonischen Übergang in das Ufergelände gewährleistet, ohne daß besondere Auffangsteinkörper angefügt werden müßten (Abb. 20). Mit diesem System dürfte ähnlich wie bei der Hängebrücke erreicht sein, daß das eiserne Tragwerk sich ohne weitere Hilfsmittel in den Landschaftskörper einfügt. Leider steht die Reichsbahnverwaltung dem Rahmenträger noch ablehnend gegenüber, und zwar in der Hauptsache aus wirtschaftlichen Gründen. Er ist teurer. Wenn man aber bedenkt, daß man früher grundsätzlich zur besseren Einfügung in das Landschafts- oder Stadtbild ganz erhebliche Mehrbeträge über die Kosten des eisernen Tragwerkes hinaus angelegt hat, so ist nicht einzusehen, warum man nicht bei dem eisernen Tragwerk selbst zum Zwecke der besseren künstlerischen Wirkung etwas mehr Geld aufwendet, wie man das ja bei jedem Hochbau auch macht, soweit es sich nicht nur um einen nüchternen Nutzbau aus dem Gebiete des Fabrikbaus handelt.

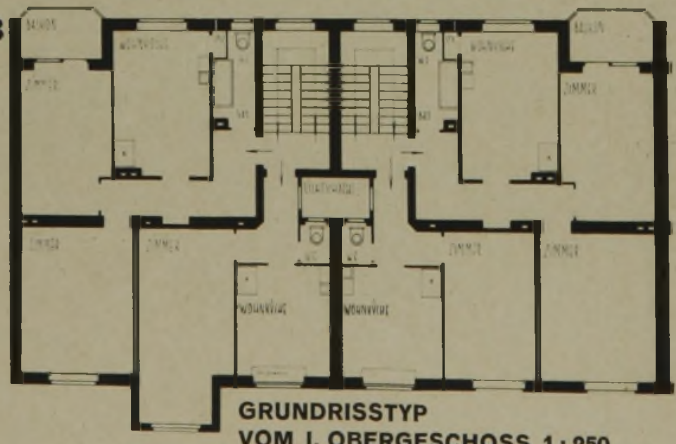
GENOSSENSCHAFTS-
BAUTEN DES
DEUTSCH-EVANG.
VOLKSBUNDES,
ORTSGRUPPE
DÜSSELDORF

ARCHITEKT
LYONEL WEHNER
DÜSSELDORF



FRONTTEIL
MIT ERKER

23



GRUNDRISSSTYP
VOM I. OBERGESCHOSS 1:250

Genossenschaftsbauten des
Deutsch - Evangelischen Volksbundes,
Ortsgruppe Düsseldorf.

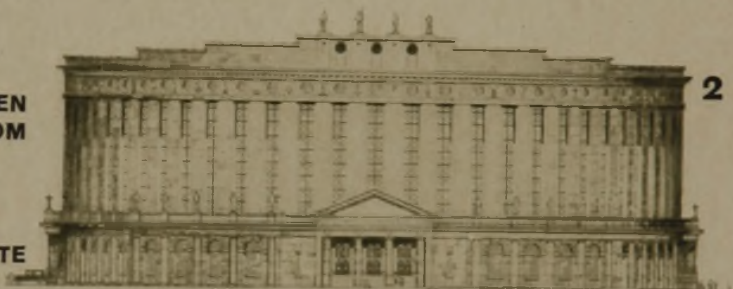
Es handelt sich hier um 40 Zwei- und Drei-
zimmerwohnungen für die Genossenschafts-
mitglieder der Ortsgruppe. Die sonst leicht
eintretende Eintönigkeit bei derartigen Block-
bauten ist vermieden worden durch die weit
ausladenden blaurot verblendeten Erker, die
im starken Farbgegensatz zu den hellen Terra-
novaflächen stehen. Ein etwa 1 m weit aus-
ladendes Hauptgesims verbindet durch scharfe
Schattenwirkung diese frontale Plastik. Die
Bauten werden rechts und links durch Eck-
bauten ergänzt, so daß die Anlage erst dann
abgeschlossen sein wird.



SCHAUBILD VOM CORSO UMBERTO

ARCHITEKTEN
 PROF. C. F. MEDORI UND L. CODINI, ROM

ANSICHT DER SCHMALSEITE



ANSICHT
 DER LÄNGSSEITE



Schon vor einigen Jahren hatte sich in Italien die Societa Anonima Italiana „Auto-Hotel“ mit dem Hauptsitz in Rom gebildet zu dem Zwecke, in Rom und in anderen europäischen Großstädten und Touristenzentren Auto-Großgaragen zu errichten. Neben der Unterbringung von Privatautos ist geplant, durch einen regulären Autozugverkehr das Problem des europäischen Touristenverkehrs bis zu einem gewissen Grade endgültig zu lösen.

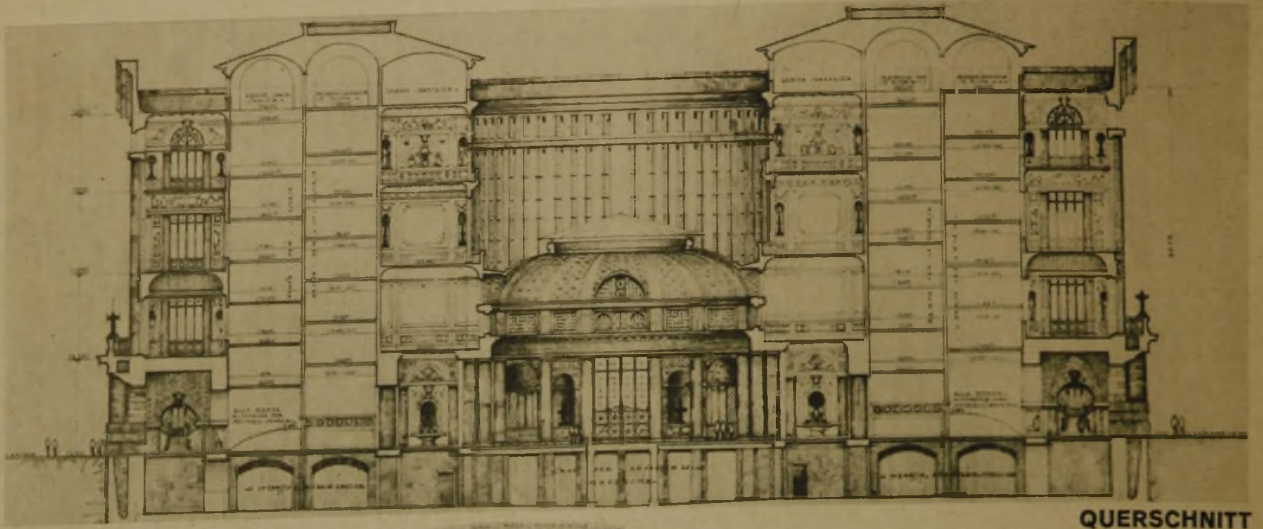
Das Projekt für die Großgarage in Rom wurde von den römischen Architekten Prof. C. F. Medori und L. Codini ausgearbeitet. Nach eingehendem Studium der bereits in Europa und Amerika bestehenden Großgaragen wurde als wirtschaftlichster und für den inneren Verkehr vorteilhaftester Grundriß der einer Ellipse gewählt. Der Neubau wird eine Fläche von 120 · 80 m bedecken und mit 8 Stockwerken eine Höhe von 30 m erreichen. In dem Kellergeschoß sind ein großer Raum zum Waschen von rund 100 Wagen, Werkstätten, Licht- und Elektrizitätszentrale, Magazine mit Ersatzteilen, Badeanstalt, Heizungs- und Lüftungsanlagen usw.

vorgesehen. Das Erdgeschoß ist für die Direktion und Büroräume, für ein Informationsbüro, für Bank, Post, Telegraphie, eine Bibliothek, Räume für die Chauffeurschule, Rettungs- und Feuerwehration und für Restaurationsräume bestimmt. Außerdem ist im Zentrum der Anlage ein großer runder Salon von 12 m Halbmesser mit 456 qm Grundfläche projektiert, der für Ausstellungszwecke vorgesehen ist. Dieser Raum erhält eine Höhe von 8,55 m.

Die Obergeschosse, mit Ausnahme der letzten beiden, werden in Boxen eingeteilt und in 4 Geschossen Platz für 400 Autos haben. Die beiden obersten Geschosse sind für die Unterstellung von rund 650 Automobilen bestimmt, während das Dach, als Terrasse ausgebildet, eine Fahrbahn für die Führerschule darstellen wird.

Die Architektur des Äußeren besitzt, wie die obigen Abbildungen zeigen, eine gewisse Großzügigkeit. In der Haltung und Auffassung ist versucht worden, der römischen Umwelt gerecht zu werden. Architekt Rudolf Wilhelms, Rom

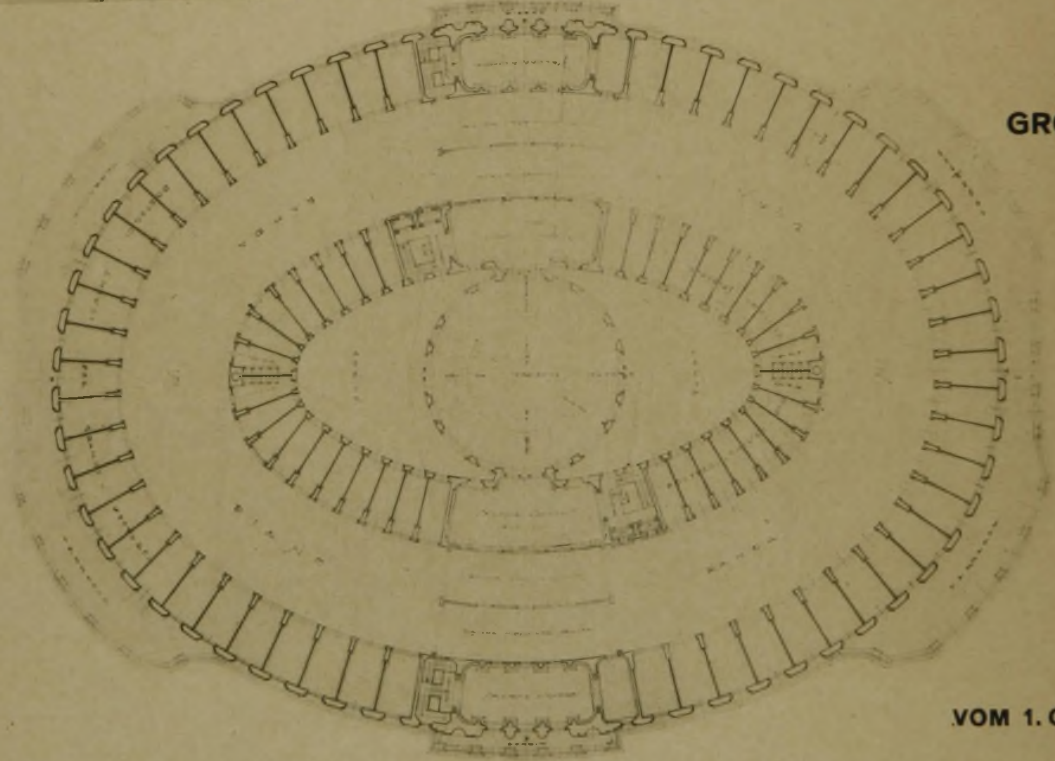
4



QUERSCHNITT

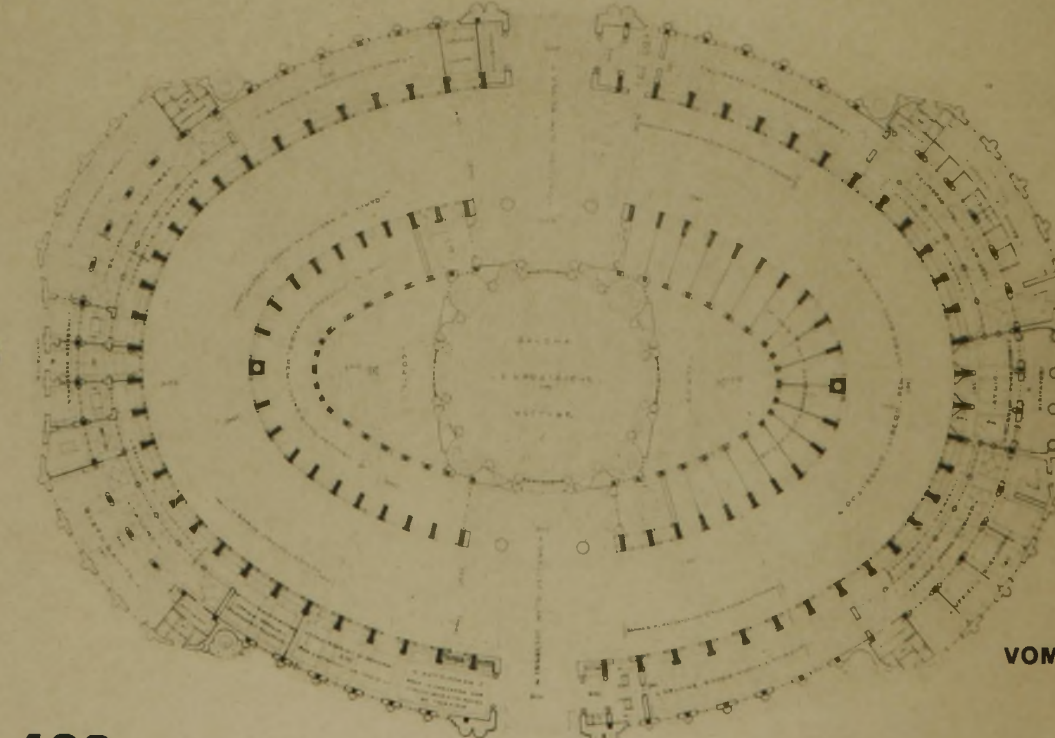
EINE AUTO-GROSSGARAGE IN ROM

5



GRUNDRISS VOM 1. OBERGESCHOSS

6



GRUNDRISS VOM ERDGESCHOSS

ARCHITEKTEN
PROFESSOR
C. F. MEDORI
UND
L. CODINI,
ROM