

DEUTSCHE BAUZEITUNG **DBZ**

MIT DEN VIER BEILAGEN

KONSTRUKTION UND AUSFÜHRUNG

WETTBEWERBE

STADT UND SIEDLUNG

BAUWIRTSCHAFT UND BAURECHT

64. JAHR **1930**

17. SEPTEMBER

NR. **75-76**

HERAUSGEBER PROFESSOR ERICH BLUNCK

SCHRIFTLEITER REG.-BAUMSTR. FRITZ EISELEN

ALLE RECHTE VORBEHALTEN • FÜR NICHT VERLANGTE BEITRÄGE KEINE GEWÄHR

BERLIN SW 48



GESCHÄFTS-
HAUS-
GRUPPE
TERRA-
A.-G.
MANNHEIM

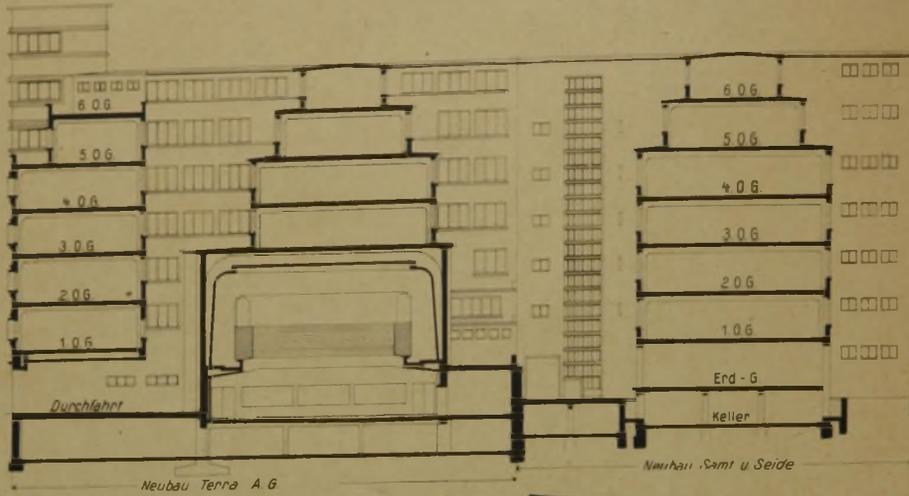
FOTO: H. COLLISCHONN, FRANKFURT A. M.

ZWEI WARENHAUSBAUTEN

ARCHITEKT BDA REG.-BAUMEISTER FRITZ NATHAN, FRANKFURT A. M.

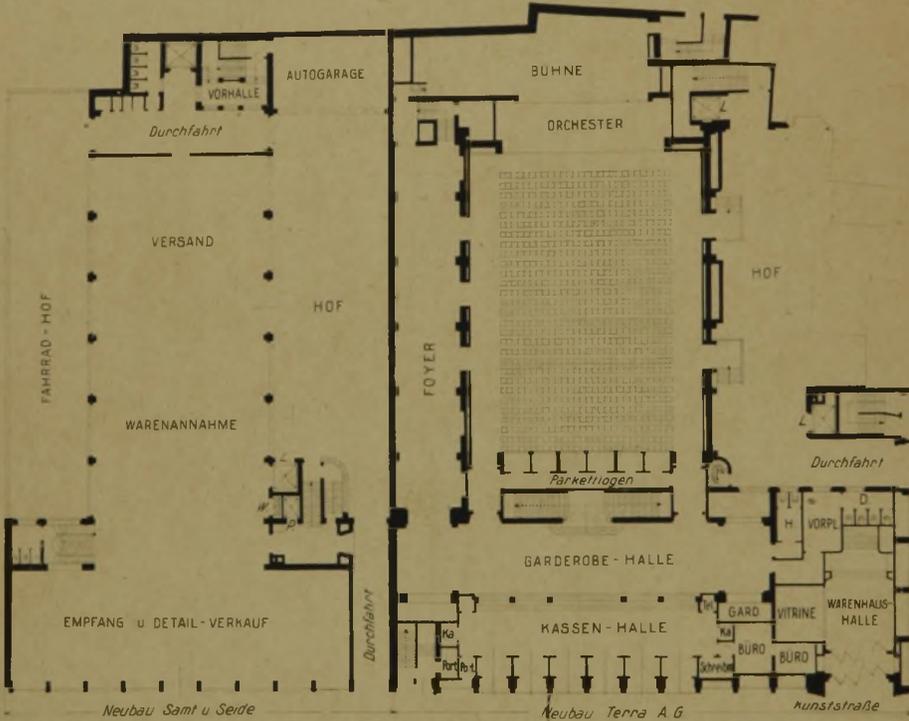
MIT 11 ABBILDUNGEN

2



SCHNITT 1 : 600
(SPIEGELBILD
ZUM GRUNDRISS
HIERUNTER)

3



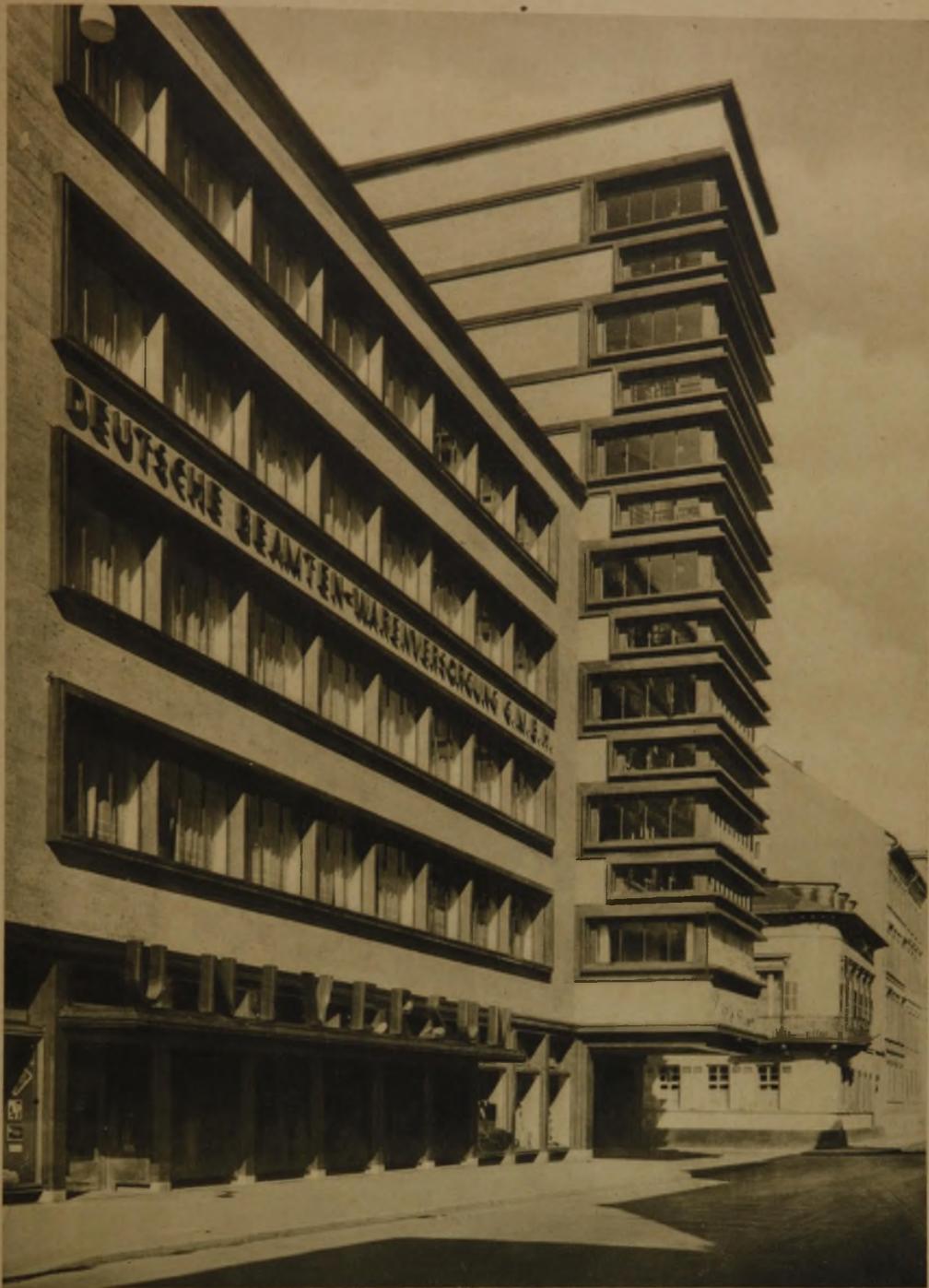
ARCHITEKT BDA
REG.-BAUMEISTER
FRITZ NATHAN
FRANKFURT A. M.

GRUNDRISS
VOM ERDGESCHOSS
1 : 600

4



LUFTBILD DER GESCHÄFTSHAUSGRUPPE TERRA-A.-G., MANNHEIM



**ARCHITEKT BDA
REG.-BAUMEISTER
FRITZ NATHAN
FRANKFURT A. M.**

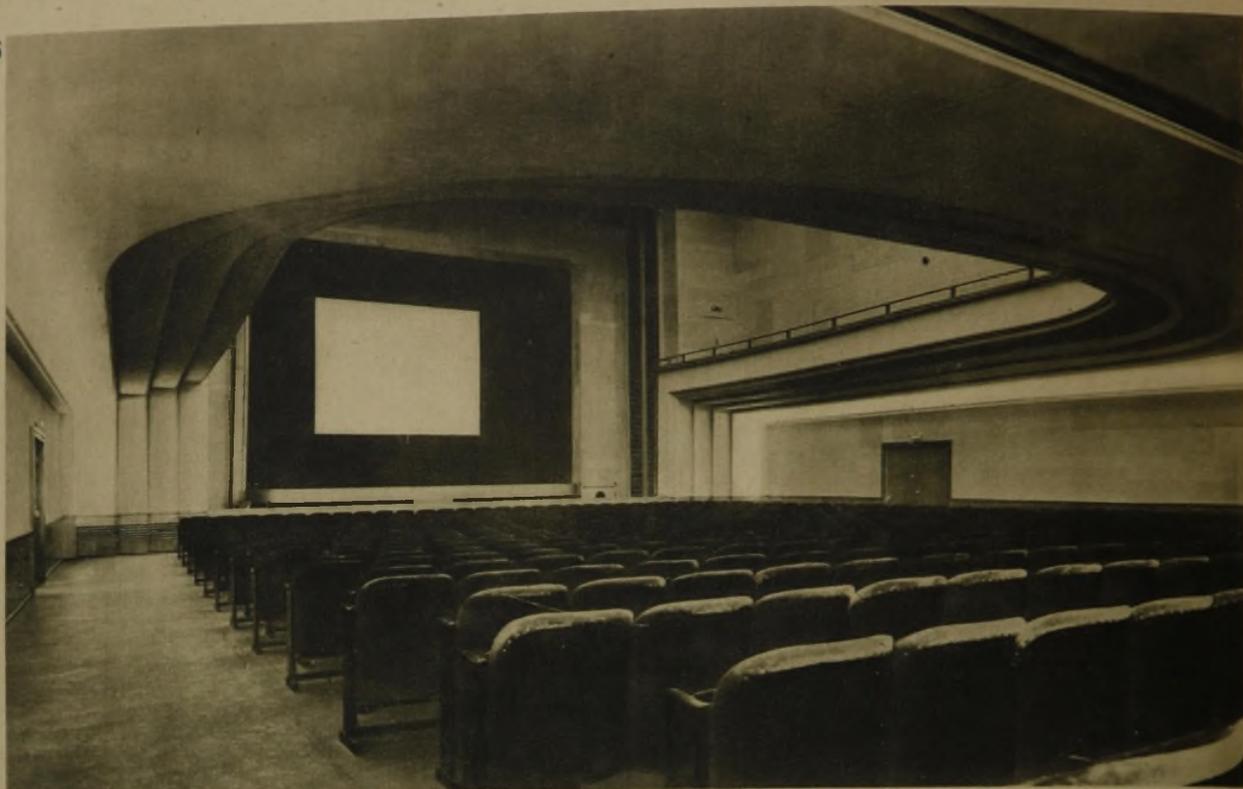
FOTO: H. COLLISCHONN, FRANKFURT A. M.

I. Der Architekt stand bei dem Mannheimer Bau vor einer nicht ganz einfachen, wenn auch in ihren Möglichkeiten reizvollen Aufgabe. Zunächst war die Kombination von einem großen modernen Warenhaus mit einem von der üblichen Form nicht unentscheidend abweichenden Betrieb mit einem Lichtspielhaus größten Stils vielleicht weniger für die Raumgruppierung als hinsichtlich der äußeren Sichtbarmachung architektonisch nicht ganz leicht zu lösen, denn beide Betriebe verlangen eine betonte Werbewirkung und deutlich erkennbare Eingangsgestaltung. Dazu kamen die beträchtlichen Raumansprüche bei nicht übermäßig großer Bodenfläche, und schließlich die städtebauliche Wirkung an der Kreuzung schmaler aber verkehrsreicher Straßen, an dem Winkel eines Platzes, also an einer Stelle, die eine akzentuierte Eckbildung beansprucht (Abb. 4, S. 530).

Die Lage der beiden aneinanderstoßenden Straßenflügel und des Hofflügels ist aus dem Grundriß er-

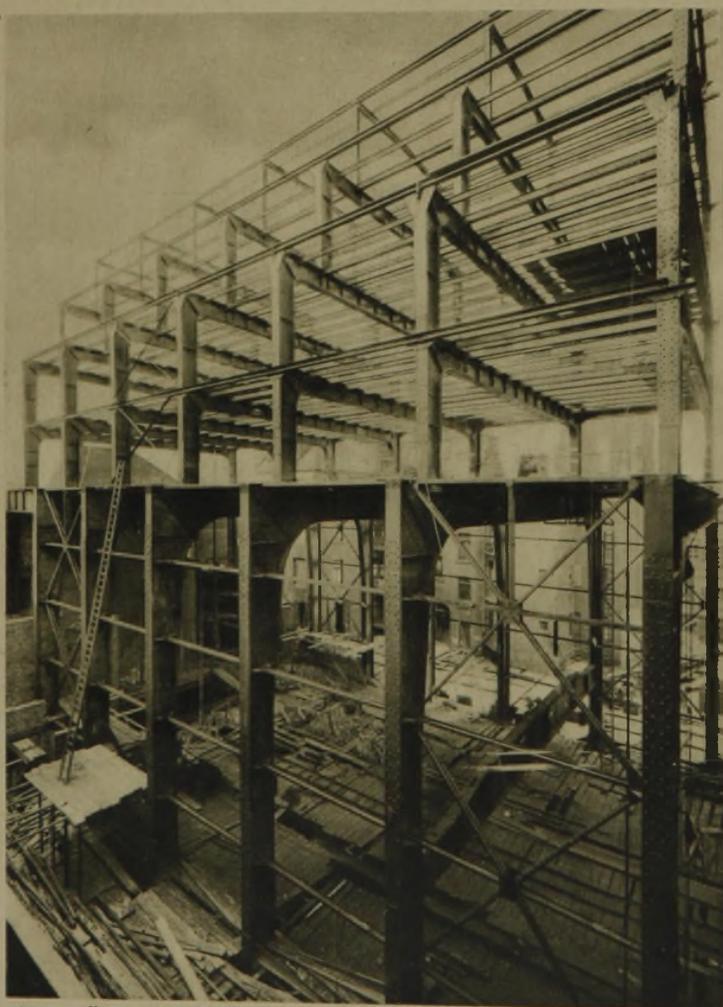
sichtlich, ebenso die Maße. Die Ausnutzung der alten Bauflucht an der Kunststraße, gegen die die heutige Fluchtlinie rund 4,50 m zurückverlegt ist, war oberhalb des Erdgeschosses nur in einer Länge von 8 m an der Ecke gestattet. Hieraus entwickelte sich der Turmgedanke, der auch aus städtebaulichen Gründen für die Eckbetonung erwünscht war. In dem um 4,5 m vorgekragten Eckturm wurde das Treppenhaus und der Aufzug für das Publikum verlegt, die dadurch an günstiger Stelle liegen, ohne die klare Rechteckform der Flügel zu durchschneiden. Außerdem war es aus betriebstechnischen Gründen erwünscht, die Treppenanlage des Warenhauses über dem Erdgeschoß zu unterbrechen, weil hier die Warenausgabe aus allen Stockwerken für das auf Bons kaufende Publikum erfolgt. Der Hauptzugang des Warenhauses liegt unter dem Turm. Da der Debewabetrieb keine Schaufenster beansprucht, konnte dem Lichtspieltheater nahezu das ganze Erdgeschoß des Hauptstraßenflügels am Eingangs-

6



UNIVERSUM-LICHTSPIELTHEATER IN DER GESCHÄFTSHAUSGRUPPE DER TERRA-A.-G., MÄNNHEIM
FOTO: H. COLLISCHONN, FRANKFURT A. M.

7



HOFFLÜGEL WÄHREND DER MONTAGE DER
EISENKONSTRUKTION
ARCHITEKT BDA, REG.-BAUMEISTER FRITZ NATHAN
FRANKFURT A. M.

raum überlassen werden, wodurch ausreichender Raum für die Abwicklung des Verkehrs selbst bei großem Massenandrang gewährleistet ist.

Um den vielseitig und schwierigen konstruktiven Aufgaben gerecht zu werden und um Räume zu gewinnen, die durch keine Stützen in ihrer betriebstechnischen Einrichtung behindert sind, wählte Fritz Nathan die Stahlskelettbauweise. Bei dem Hofflügel und den oberen Stockwerken des Straßenflügels besteht die Konstruktion fast ausschließlich aus Rahmen (Abb. 7, a. d. S.), während für die Keller sowie das Erd- und erste Obergeschoß des Straßenflügels Träger- und Stützenkonstruktionen zur Ausführung kamen. Die Riegel der Rahmen haben eine Stehblechhöhe von 1,2 m und sind mit kräftigen Eckblechen abgesteift, weil sie außer der Deckenkonstruktion die gesamten Lasten der stufenweise zurückspringenden vier Geschosse des darüberliegenden Warenhauses aufzunehmen haben. Bei dem Eckturm, der ausschließlich mittels Stütze- und Trägerkonstruktion ausgeführt wurde, wird die Last des vorgekragten Turmteiles stockwerkweise durch die verlängerten Deckenunterzüge abgefangen. Die Schwierigkeit der Angleichung der Treppenabsätze an die Stockwerkshöhen wurde durch Abbiegung der Kragenden nach unten überwunden.

Die elegante Stahlskelettkonstruktion hat dem gesamten Bau innen wie außen sein Gepräge gegeben. Die großen durchlaufenden Fensterbänder sichern eine größtmögliche Belichtung der Räume und nehmen dem mächtigen Baukörper die Schwere, ohne seine Monumentalität



WARENHAUS WRONKER A.-G. IN HANAU

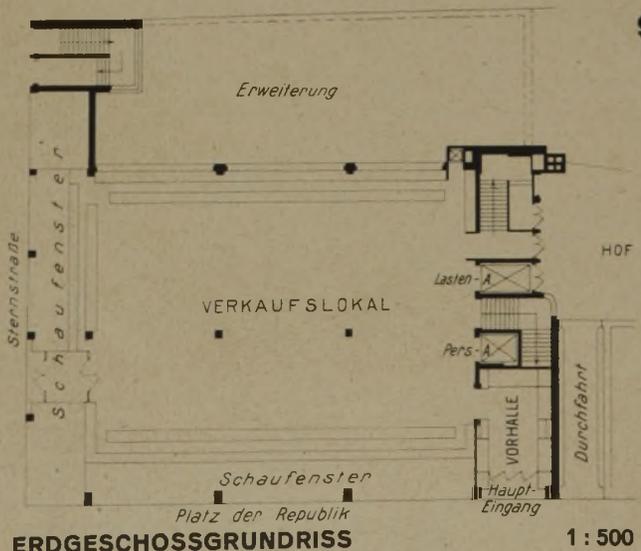
FOTO: H. COLLISCHONN, FRANKFURT A. M.
ARCHITEKT BDA FRITZ NATHAN, FRANKFURT A. M.

zu beeinträchtigen. Nicht leicht war es, die weit vorspringende Masse des Turmmassives mit dem Hauptgebäude so in Verbindung zu bringen, daß einmal das optische Gleichgewicht gewahrt bleibt und andererseits die innige Verbundenheit mit dem Ganzen, wie sie in der Konstruktion begründet ist, nicht gestört wird. Das war nur möglich, indem die dominierend betonten Horizontalen der Mauerwände in dem vorgekragten Turm aufgenommen und fortgesetzt wurden (Abb. 1, S. 529 u. Abb. 5, S. 531).

In den Warenhausgeschossen kam eine architektonische Ausgestaltung der Räume nicht in Frage. Sie könnte nur die Beweglichkeit in der Aufstellung des Betriebsmobiliars beeinträchtigen. Anders im Kinoraum, der eine gefällige und einladende Behandlung beanspruchen durfte (Abb. 6, S. 532).

II. Bei dem Warenhausbau der Firma Hermann Wronker A.-G., in Hanau am Main, war die Bauaufgabe wesentlich einfacher. Hier galt es in erster Linie, gutbelichtete Räume zu schaffen, die in ihrer Ausnutzung größtmögliche Bewegungsfreiheit ließen. Aus diesem Grunde wurde auch bei dem Hanauer Bau die Stahlskelettbauweise gewählt und dadurch erreicht, daß die großen Innenräume mit nahezu 900 qm Grundflächen mit nur drei Zwischenstützen überspannt werden konnten. Die gesamte übrige Deckenlast konnte auf die wenigen Pfeiler der Außenwand verteilt werden. Aber auch diese konnten in ihrer Stärke so weit herabgesetzt werden, daß sie weder die Schaufensterflächen des Untergeschosses in der Sicht, noch die durchlaufenden Fensterbänder der Obergeschosse in der Belichtung der Innenräume beeinträchtigen. Ferner war es durch die Stahlskelettkonstruktion möglich, auf eine Eckstütze des Hauses zu verzichten und damit dem Wunsche des Bauherrn zu entsprechen, ein großes Eckschaufenster von 6 bzw. 4 m Front zu schaffen, das sich mit der für die Aufnahme der Kristallscheiben notwendigen Ecksprosse begnügen konnte (Abb. 9, neben).

Die Hauptfront des viergeschossigen Baus liegt an einem freien Platz, während sich die Seitenfront in eine schmale Straße mit giebeligen kleinen Häusern hineinzieht. Um daher von der monumentalen Front zu der bestehenden Häuserreihe der Seitenstraße einen Übergang zu schaffen, ging der Architekt an der Seitenfront von drei Obergeschossen auf zwei herunter und zog außerdem die Schaufensterfront zur Verbreiterung des Bürgersteiges um 1 m hinter die bis zur Baufucht vorgekragten Obergeschosse zurück (Abb. 10 u. 11, S. 534). Dadurch ist die Strenge des Baukubus aufgelockert und zu der bewegteren Silhouette der anschließenden Häuserreihe übergeleitet. Die abgetrepte Silhouette wird noch gesteigert durch ein 1,5 m über den Schaufenstern der Platzfront vorspringendes Leuchtdach, das an der Ecke als Firmen- und Leuchtbuchstabenträger senkrecht über das Dach abbiegt, um in der Hauptverkehrsrichtung schon aus großer Entfernung ein Blickziel zu schaffen und in vornehmer Weise die



9

ERDGESCHOSSGRUNDRISS

1 : 500



FOTOS: H. COLLISCHONN, FRANKFURT A. M.

für die Reklamewirkung günstige Ecklage auszunutzen (Abb. 10, oben). Außerdem entsteht durch das Firmenschild eine gerade an der Ecke sinnvoll in Erscheinung tretende lotrechte Unterbrechung des sonst konsequent horizontal gegliederten Gebäudes.

Die Raumaufteilung ist aus dem Grundriß ersichtlich.

Fritz Nathan hat durch seine beiden Warenhausbauten bewiesen, daß er durch imponierende Konstruktionen den technischen Betrieb eines Warenhauses räumlich zweckmäßig zu lösen und aus der Konstruktion eine architektonisch klare und zugleich einer vornehmen Werbewirkung gerechtwerdende Bauform zu entwickeln versteht. —

Dr. Schürmeyer

ARCHITEKT BDA, REG.-BAUMSTR.
FRITZ NATHAN, FRANKFURT A. M.



DIE INNENAUSSTATTUNG VON SCHIFFEN

MIT 15 ABBILDUNGEN



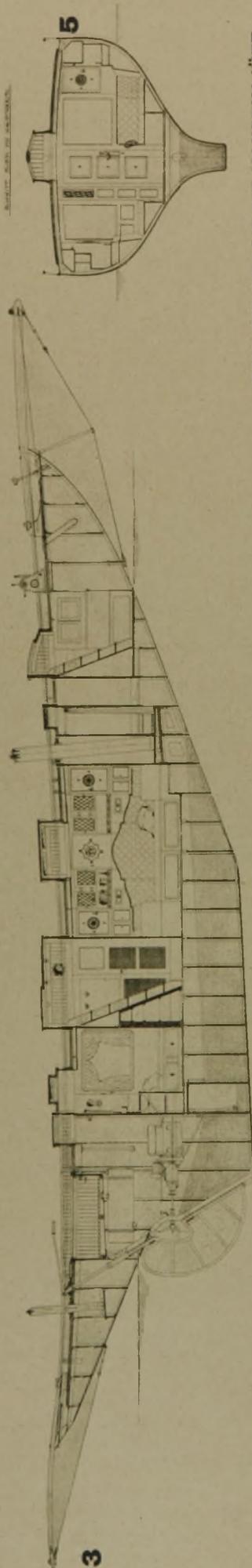
1

17,0 M LANGE
SEGELJACHT
ERBAUT VON
DER NAGLO-
WERFT,
SPANDAU

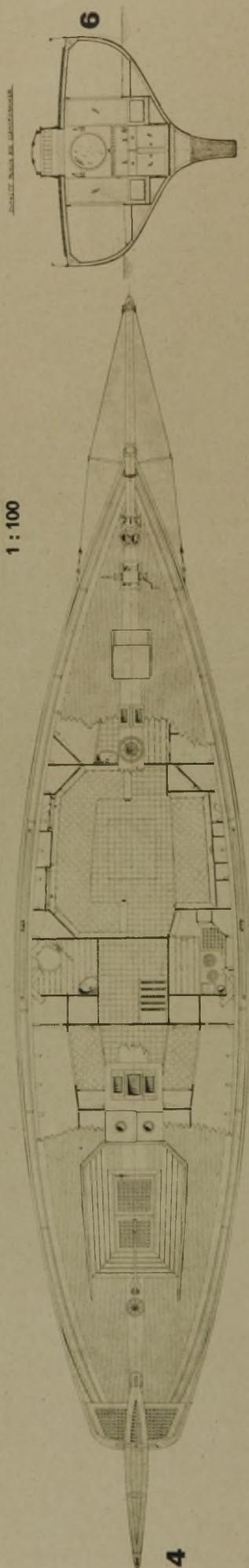


INNENAUS-
STATTUNG
DER JACHT,
ARCHITEKT
G. ROGIER,
BERLIN

I. Eine Segeljacht (Abb. 1—6, oben u. S. 536). (links) die Toilette und auf Steuerbord (rechts) die Küche abschließt, in die Hauptkajüte (Salon, Abb. 2). Die Ausführung erfolgte auf Wunsch des Eigners in Sapelimahagoni, ganz dunkel poliert. Beschläge und Beleuchtungskörper sind nach Zeichnung in vergoldeter Bronze ausgeführt. Die Decke ist glatt in gebrochenem Weiß. Das Oberlicht ist gelangt man durch den Vorraum, der auf Backbord



SCHNITT DURCH DIE HAUPTKAJÜTE



1 : 100

SCHNITT DURCH DIE EIGNERKAMMER

von einem versenkten Kranz von 32 kleinen matten Glühbirnen abgeschlossen, die am Abend direkt über dem großen Tisch leuchten und gesondert von der übrigen Beleuchtung eingeschaltet werden können, was dem Raum etwas außerordentlich Festliches gibt. An Backbord ein großes dreiteiliges Sofa in den Ecken, über Eck zwei Buffets, daneben Gläserchränken. Als Stoff ist echter Genueser Seidenvelours gewählt, auf altgoldenem Grunde blaue Samtmotive, eine genaue Kopie aus einem alten Palazzo. Auf Steuerbord ist eine Speisedurchgabe aus der Küche eingebaut. In der Mitte eine Bibliothek mit eingebautem Schränkchen und verglastem Motiv. In der Ecke ein Buffetschrank, darunter eingebautes Grammophon und drahtlose Empfangsstation. Nach untenhin Geschirrschrank mit passenden Fächern. Auf der Stirnwand eine eigens konstruierte nautische Wandtafel mit Uhr, Barometer, darunter ein Loggblock, worauf die jeweilige Bordwache bei Ablösung ihre Einzeichnungen machen kann, ehe sie ins Loggbuch übertragen werden.

Die reizvolle, und trotz der verhältnismäßig großen Abmessungen der Jacht schwierige Aufgabe ist von dem Architekten nach den Wünschen des Auftraggebers glücklich gelöst. —

II. Eine Motorjacht (Abb. 7–10, S. 537 und 538).

Die von der Firma Fr. Lürssen, Vegesack, stammende Jacht, für einen Amerikaner erbaut, hat die Bestimmung, größere Reisen an der amerikanischen Ostküste zu unternehmen. Der Typ dieses Neubaus vereinigt in glücklicher Weise die große Annehmlichkeit des schnellen Motorkreuzers mittlerer Größe, der mit geringem Personal bedient werden kann, mit der Sicherheit und Geräumigkeit einer großen Dieselmotorjacht. Sie erreichte eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 15,5 km. Die Hauptabmessungen sind: 29,6 m Gesamtlänge, 5,18 m Breite und 1,30 m Tiefgang. Das Schiff ist aus Eiche und Mahagoni in doppelter Beplankung gebaut und hat ein stählernes Spant- und Schottsystem. Das Deck ist aus Teakholz, ebenso sämtliche Aufbauten. Sämtliche Unterwasserbeschlüge und Deckbeschlüge sind aus Bronze. Die Kajütseinrichtung ist, bezogen auf die Abmessungen des Schiffes, überraschend umfangreich, wobei zu berücksichtigen ist, daß die Kabinen unter Deck sehr luftig und geräumig sind.

Zwei Doppelschlafzimmer mit Bad für Gäste befinden sich im Vorschiff, während im Hinterschiff das Eignerschlafzimmer mit Bad und noch ein Einzelschlafraum und ein Doppelschlafzimmer für Gäste mit

LÄNGSSCHNITT, AUFSICHT UND QUERSCHNITTE DER 17,0-M-SEGELJACHT, ERBAUT VON DER NAGLO-WERFT SPANDAU. INNENAUSSTATTUNG ARCH. G. ROGIER, BERLIN



HINTERES KOCKPIT EINER MOTORJACHT
ERBAUT VON DER JACHT- UND BOOTSWERFT FR. LÜRSEN, VEGESACK

einem Bad untergebracht sind. Im Vorschiff sind zwei getrennte Wohnräume mit Toilette und Dusche für das Personal eingerichtet. Die Küche enthält alle Einrichtungen für eine bequeme und mehrwöchige Verpflegung einer größeren Personalzahl und besitzt einen Kohlenparherd mit Boiler und einen großen Kühlschrank mit Frigidaire-Kühlmaschine. Ein Speiseaufzug führt zum Decksalon, der durch einen kleinen Vorraum und eine Treppe mit den Räumen im Vorschiff verbunden ist. Der versenkte Decksalon ist mit großen Schiebefenstern aus schwerem splitterfreiem Glas versehen und mit Wandschränken, eingebauten Sofas, Sesseln

und Stühlen in gediegener Ausführung aus Teakholz eingerichtet, welche gestatten, den Salon als gemütlichen Aufenthaltsraum und auch als Eßzimmer zu benutzen. Der Ausgang führt nach hinten auf die geschützte Brücke und weiter über das Bootsdeck zu einem durch eine mit Fenstern versehene Querwand geschützten Deckplatz, der mit Korbmöbeln ausgestattet ist. Über das ganze Mittel- und Achterdeck ist ein Sonnensegel gezogen. Unter dem Brückendeck befindet sich der Motorraum mit den drei nebeneinanderliegenden 150-PS-Sechszylinder-Maybach-Dieselmotoren. Die Umsteuerhebel und sämtliche Kontrollapparate für die Motoren sind

9



DECKSALON
EINER
MOTORJACHT

GÄSTEZIMMER
EINER
MOTORJACHT



ERBAUT VON
DER JACHT-
UND
BOOTSWERFT
FR. LÜRSSEN,
VEGESACK

10

auf der Brücke untergebracht, so daß erforderlichenfalls der Führer auch alle Manöver ohne Maschinisten ausführen kann. Auch die Preßluftanlaßvorrichtung wird durch Fußhebel von der Brücke aus betätigt. Die Motoren werden durch ein Frischwasserzirkulationssystem gekühlt, das wiederum durch See-

wasser rückgekühlt wird. Als Brennstoffvorrat sind 7000 Liter in vier großen kupfernen Behältern untergebracht. Außerdem sind zwei Betriebsbehälter von je 600 Liter im Motorraum vorhanden, die dem Schiff einen Aktionsradius von über 3600 Seemeilen geben. —

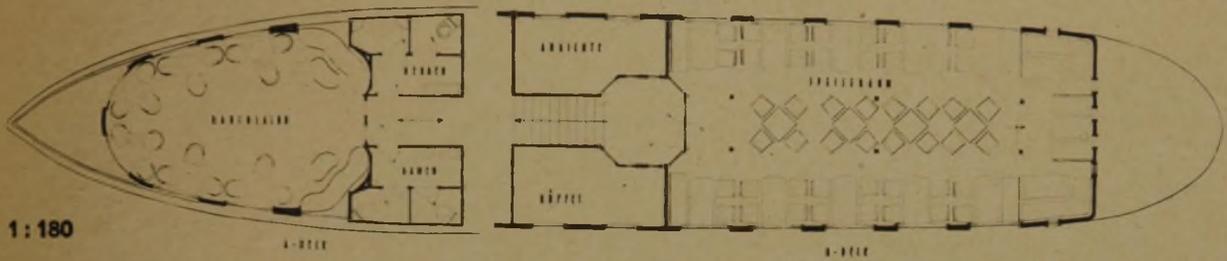


SCHAUBILD UND GRUNDRISS VOM DAMPFER „OBERBÜRGERMEISTER LEMBKE“ MÜLHEIM ERBAUT VON DER MEIDERICHER SCHIFFSWERFT VORM. THOMAS & CO. ARCHITEKTEN PFEIFER & GROSSMANN, MÜLHEIM-RUHR



SPEISEZIMMER AUF DEM DAMPFER „OBERBÜRGERMEISTER LEMBKE“

III. Dampfer Oberbürgermeister Lembke (Abb. 11–15 a. d. S. u. S. 540).

Das abgebildete Großmotorschiff ist für Fahrten von der Ruhr zum Rhein in Dienst gestellt worden. Die Innenausstattung des der Personenschifffahrt

auf der Ruhr dienenden Dampfers wurde den Architekten Pfeifer und Großmann anvertraut, die in der gegebenen Raumgestaltung dem Charakter des Verkehrsmittels und seiner Zweckbestimmung gerecht geworden sind. Da das Schiff auch für mehrtägige

14



15



RAUCHSALON AUF DEM DAMPFER „OBERBÜRGERMEISTER LEMBKE“

Rhein- und Hollandfahrten Verwendung findet, verlangten die zur Verfügung stehenden Räume geruh- Die Deckenbeleuchtung unterstreicht in beiden
samen Behaglichkeit. Der Speisesaal wie der Rauch- Räumen den intimen, wohnlichen Reiz.

540

VERLAG: DEUTSCHE BAUZEITUNG G. M. B. H., BERLIN
FÜR DIE REDAKTION VERANTWORTLICH: FRITZ EISELEN, BERLIN
DRUCK: W. BÜXENSTEIN, BERLIN SW 48