

DEUTSCHE BAUZEITUNG

60. JAHRGANG * Nr. 25 * BERLIN, DEN 27. MÄRZ 1926

STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN, VERKEHRSWESEN U. VERSORGUNGS-ANLAGEN

SCHRIFTLEITUNG: REG.-BAUMEISTER a. D. FRITZ EISELEN

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

Stadtraumkunst alter und neuer Zeit.

Gedanken zum Meinungsaustausch über den Münstervorplatz in Ulm.

Von C. Rohleder, Höchst a. M. (Hierzu die Abb. S. 54 u. 55.)



Der Streit der Meinungen um die beste Überbauung des Münstervorplatzes in Ulm hat in der Fachpresse eine Reihe grundsätzlicher Fragen des neuzeitlichen Städtebaues wieder zur Erörterung gestellt. Die Anhänger einer achsialen-regelmäßigen Gestaltung des Münstervorplatzes stehen in scharfem Gegensatz zu Jenen, die den mittelalterlichen Charakter der Altstadt auch hier gewahrt wissen wollen. Die Darlegungen der einzelnen Ansichten lassen aber ein Zurückgehen auf das grundsätzliche Wollen in den einzelnen großen Bauepochen vermissen, ohne das eine Klärung nicht zu erwarten ist. Darum dürfte es nicht unverdienstlich sein, hierauf in aller Kürze und Sachlichkeit hinzuweisen.

Es mag zunächst dahingestellt bleiben, ob man im Mittelalter ein Orientieren großer Bauwerke auf eine Achse angestrebt habe oder nicht. Unter allen Umständen wird man aber annehmen dürfen, daß man damals das natürliche Bestreben hatte, das neue Bauwerk, das in seiner Monumentalität immer ein Ereignis für den Ort gewesen ist, möglichst im Stadtraum zur

Geltung zu bringen. Hieraus wird zum Teil schon die Lage eines hervorragenden Gebäudes zum umgebenden Stadtraum erklärlich sein. Man darf weiterhin ohne weiteres annehmen, daß in den Zeiten des Mittelalters bewußte Stadtraumkunst getrieben wurde, denn es hat uns Städtebilder hinterlassen, die in ihrer reizvollen Aufbau fest in unserer Erinnerung haften, deren Reiz nicht nur in der Architektur der Gebäude, sondern ebenso sehr in ihrer Gruppierung zueinander liegt. Der Stadtraum ist für die Monumental-Gebäude in der Regel das Gegebene gewesen, das neue Bauwerk wurde hineingesetzt, wobei das anerzogene Kunstempfinden der damaligen Zeit die entwerfende Hand des Baumeisters leitete. An Hand einer Reihe von Städtebildern mag der Wechsel der Anschauung im Städtebau nachgeprüft werden. In dem bekannten Bilde (Abb. 1, unten) vom „Sand“ in Lüneburg konnte man den Einwurf erheben, es sei dem Kirchenbauer aus örtlichen Gründen nicht möglich gewesen, die Kirche in die Achse des langen Platzraumes zu bringen. Es darf aber bezweifelt werden, ob gerade dieses Stadtbild damit gewonnen hätte.

Betrachtet man die Städtebilder aus den Glanzzeiten der Stadtbaukunst, so wird man zwei Hauptwillensrichtungen erkennen: Die Durchführung des



Abb. 1. Der Sand in Lüneburg. (Aus „Städtebau“, Jahrg. V.)

Prinzips der Bewegung, Abb. 2, unten und des Prinzips der Ruhe, Abb. 3, unten. Im mittelalterlichen Straßenbau wandert der Blick, er gleitet an den Wandungen des Raumes entlang von Bauwerk zu Bauwerk. Der Reiz liegt in der Bewegung, der dann besonders nachhaltig in uns erklingt, wenn die Bewegung

schreitende Bewegung in dem wuchtigen Bau, die sich rhythmisch in den bekrönenden Zinnen gleich einem marschierenden Heerbann wiederholt. Im Städtebau der Renaissance, besonders in der daraus hervorgegangenen französischen Stadtbaukunst, ruht der Blick. Die scharfbetonte Achse reißt den Blick auf



Abb. 2. Straße in Hirschhorn am Neckar. (Aus Schultze-Naumburg, Städtebau.)



Abb. 3. Brüssel. Place royale. Nach altem Stich, gez. von C. Reiss.
(Aus Kunstanstalt d. Bibl. Inst. in Hildburgh.)

in einem gewissen Rhythmus schwingt. (Abb. 4 u. 5, S. 51, Brügge.) Jene gewollte Bewegung sehen wir zum Beispiel auch in der abgebildeten Brücke der Scaliger in Verona, Abb. 10, S. 54. Schwer fällt das erste Joch der Brücke in den Strom, kraftvoll überspringt das zweite die Strommitte und aus einer bollwerkartigen Stellung schwingt sich leicht der dritte Bogen zum jenseitigen Ufer. So liegt fort-

das Ziel, der Reiz liegt in der Symmetrie. Ein vollkommen symmetrisch durchgebildetes Stadtbild will den Beschauer allein mit diesem Anblick befriedigen. (Brüssel, Abb. 3.) Das mittelalterliche Stadtbild will ihn nur eine Weile festhalten. Aus der Tiefe des Stadtraumes winken neue, nicht vollkommen enthüllte Reize, die den Beschauer zum Weiterschreiten locken. Den mittelalterlichen Städtebau

dürfen wir schön, den französischen erhaben nennen. Kant sagt in seiner Abhandlung über das Erhabene und Schöne, daß der Reiz des Erhabenen stärker sei als der des Schönen, aber er sei ohne Abwechslung und ohne Begleitung des Schönen ermüdend. Man wird darum nicht nur den monumentalen Charakter im Städtebau zu verfolgen, und den romantischen nicht als vollkommen erledigt anzusehen haben.

Die neuere Stadtbaukunst bewegt sich nun vom Monumental-Erhabenen oft zum Monumental-Brutalen. Man sieht den Zeitgeist in dem Auswirken der riesigen in Handel und Industrie wirkenden Kräfte. Die ermüdende Wirkung dauernder Monumentalität geht über in beängstigende Bedrückung, die noch weniger dauernd zu ertragen ist. Das Nervensystem wird in Über-Spannung versetzt, eine Auflösung der Spannung ist hier besonders geboten. Man war schon einmal auf dem Wege, diese Auflösung zu finden.

Die spanische Treppe in Rom, Abb. 6, S. 52, ist eine achsiale Anlage, aber die Kirchenachse fällt nicht mit der

ist, zeigen die Bilder Wiesbaden (Abb. 13, S. 55), Karlsruhe (Abb. 14, S. 55), Pantheon (Abb. 8, S. 53). Man erkennt das Bestreben, die starre Form zu lösen und dem Blick wieder Gelegenheit zum Wandern zu geben. Diese offenbare Absicht geht besonders aus dem Stadtbild Karlsruhe hervor. Der Beschauer wird schräg an die achsiale Anlage: Gebäude — Obelisk herangeführt. Der Blick gleitet von der monumentalen Anlage seitlich in die Tiefe zum Ettlinger Tor. Das Prinzip der Ruhe ist in glücklichster Weise begleitet von dem Prinzip der Bewegung, das Erhabene — Monumentale ist vereinigt mit dem Schönen — Malerischen. Der voll angeschlagene Akkord erhält seine Auflösung. Man erkennt die gleiche Absicht in dem Markusplatz in Venedig, Abb. 9, S. 53. Die gesamte Platzanlage, verstärkt noch durch die hinweisenden Gessimlinien, führt den Blick des Beschauers hin zum Dom. Hier erfolgt die Auflösung durch die Gegenrichtung im aufstrebenden Campanile.

Bei der Gestaltung des Stadtraumes wird oft der Zweck der An-



Abb. 4. Brügge. Palais du Franc.

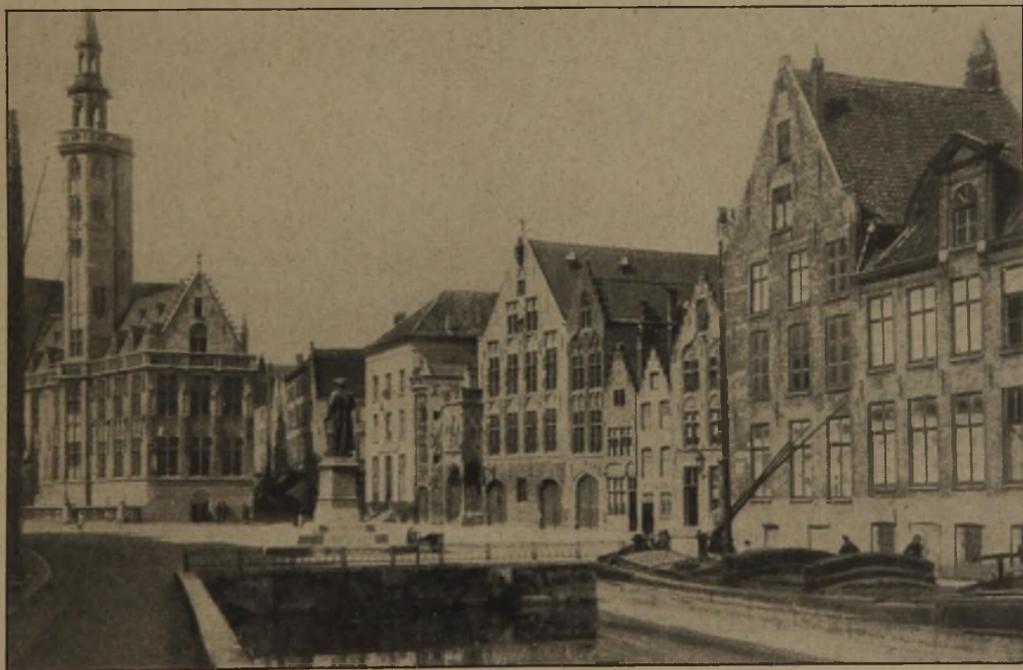


Abb. 5. Brügge. Place Jean van Eyck.

Treppenachse zusammen, sie ist nicht in den Raum hinaus verlängert. Trotzdem ist höchste Vollendung eines Stadtraumes erreicht. Aber, daß trotz einer achsialen Anlage die schönere Wirkung eines Städtebildes nicht immer von der Achse aus zu genießen

lage bestimmend dafür sein, welches Gestaltungsprinzip man ganz oder teilweise anzuwenden hat. So soll ein Marktplatz als ringsgeschlossener Raum erscheinen (tangentiale Einführung der Verkehrsstraßen). Das Marktgetriebe will keine ablenkenden Einblicke



Abb. 6. Rom. Spanische Treppe (Scalinata delle Trinità dei Monti.)



Abb. 7. Rom. Piazza del Popolo.

in abgehende Verkehrsstraßen. Das Mittelalter hat hier manche vorbildliche Anlage geschaffen (Marktplatz in Brüssel usw.). Ein Kirchplatz soll ruhige Lage und ruhige Wandungen haben, geschäftliches Leben ist ihm fernzuhalten. Das Gotteshaus allein soll andachterweckend den Vorraum beherrschen. Der Bahnhofsplatz, auch Einführungsplätze in das städtische Weichbild, sollen offen sein. Der Beschauer will

gleich ein möglichst umfassendes Bild der Stadt in sich aufnehmen. Die klassische Durchführung dieses Gedankens sehen wir in der Piazza del Popolo in Rom (Abb. 7, hierüber).

Kehren wir nach diesen Betrachtungen zurück zum gotischen Platzraum.

Man hat aus der Stellung des Baptisteriums zum Dom in Florenz schließen wollen, daß auch im gotischen

Stadtraum der Aufbau zu achsialer Gestaltung des Platzraumes angestrebt wurde. Gerade das Gegenteil dürfte der Fall sein, die Lage des Baptisteriums macht es dem Beschauer unmöglich, den Dombau aus dessen Achse heraus zu genießen. Man hat die Schrägsicht zur Achse wertvoller gehalten (Abb. 10, S. 54) und das Baptisterium dorthin gestellt, wo es

die gestreckte, hinweisende achsiale Gestaltung des Grundrisses. Im Außenraum kommt dies Gestaltungsprinzip in Fortfall. Hier löst sich aufstrebend der gotische Dom im Äther. Er streift das Erdgebundene, Körperliche ab, darum ist dem gotischen Dombauer die Platzform weniger wesentlich gewesen als die Durchblicke aus dem erdgebundenen Häusermeer der



Abb. 8. Rom. Pantheon. Nach altem Stich. (Karlsruhe, Kunstverlag W. Kreuzbauer.)



Abb. 9. Venedig. St. Marcus Platz. Nach altem Stich.

den Domblick am wenigsten beeinträchtigt. Man hat weiter aus dem achsialen Grundriß des gotischen Domes schließen wollen, daß auch der Vorraum streng achsial zu gestalten sei. Um hier zu dem richtigen Schluß zu kommen, wird man aber bedenken müssen, daß der Grundriß maßgebend für die Raumwirkung im Innern ist. Der andächtig den Dom betretende Besucher soll trotz aufstrebender Architektur doch hingeleitet werden zum Altar und Chor. Dies erreicht

bürgerlichen Bauten auf die zarten, im Sonnenmeer zerfließenden Konturen des Turmes (Abb. 11, S. 54, Frankfurt.) Weiter wird man zur Beurteilung der Frage der Platzform berücksichtigen müssen, wie weit die aufstrebende Tendenz des Bauwerkes geht. So sind die italienischen Dome jener Zeit mehr erdgebunden als z. B. die Kathedrale in Reims, diese in ihrer breiten, fast behäbigen Front mehr als das Ulmer Münster.

Endlich bleibt als abschließender Faktor für die Lösung der Platzüberbauung die Forderung der Gegenwart nach Klarheit, Licht und Luft, die sich berührt mit den Forderungen der barocken Stadtraumkunst. Als Bedingung für die Gestaltung des Münster-vorplatzes wird man zusammenfassen:

„ruhige, abseits vom Verkehr liegende, geschlossene Platzgestaltung“;

„regelmäßige Platzform mit Zugängen aus den Platzecken schräg zur Domachse“;
 „schlichte Umbauung des Platzes unter Vermeidung jeglicher unruhigen Architektur“;
 „Freihaltung günstiger Fernblicke zum Turm des Münsters“.

Hiernach wird man die Lösungen der Wettbewerbsarbeiten zu beurteilen haben. —

Hochhausbau und Baugesetz.

Von Stadtbaudirektor a. D. Dr.-Ing. A. Tischer, Arch. B. D. A., Dresden.



Die Errichtung von Hoch- oder Turmhäusern nimmt auch in Deutschland immer mehr überhand. Fast jede deutsche Großstadt hat wenigstens eine Hochhausplanung schon gesehen. Hochhausausführungen sind in erster Linie in Hamburg, Köln und Düsseldorf durchgeführt. Es liegt nahe zu fragen, welche baupolizeilichen Gesichtspunkte für die Errichtung von Hochhäusern

lässige Normalhöhe der Gebäude hinausragenden Hochhausteil zu fordern; dies wird insbesondere dort nötig sein, wo Hochhäuser an nicht genügend breiten Straßen oder Plätzen geplant werden.

2. Die notwendige Standsicherheit und konstruktive Durchbildung der Hochhäuser bietet der neuzeitlichen Bautechnik keinerlei Schwierigkeiten. Die erforderlichen Nachweise werden je nach Wahl der Ausführungsart im

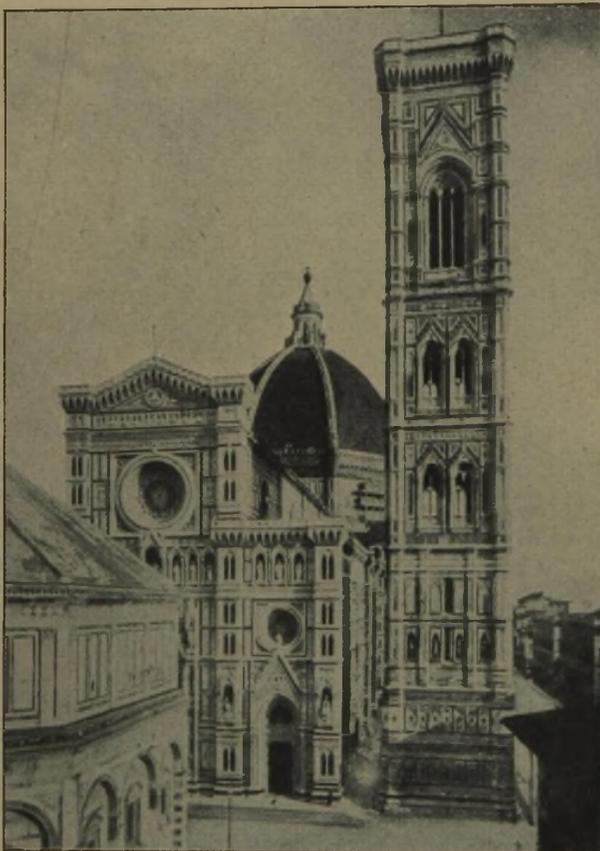


Abb. 10. Florenz. Dom. (Aus Bucher, Kunstgesch. Speemann Compendien.)

Abb. 11. Frankfurt a. M. Blick vom Römer zum Dom. (Jakobs Kunstanstalt.)



im Interesse der Allgemeinheit zu gelten haben. Während auf der einen Seite der Flachbau als das erstrebenswerte Ziel im Wohnungsbau durch baupolizeiliche Erleichterungsbestimmungen mit Recht gefördert wird, erscheinen für die Errichtung von Hochhausbauten erschwerende Vorschriften am Platze; denn wir wollen in Deutschland nicht wie in Amerika in den Fehler verfallen, die rücksichtslose Ausnutzung des Grund und Bodens ohne sinnvolle Baumäßigung geschehen zu lassen. Wenn sich auch für die Errichtungen von Hoch- und Turmhäusern — nach der übereinstimmenden Ansicht der Baupolizeibehörden — allgemein gültige baugesetzliche Sondervorschriften nicht aufstellen lassen, so sind doch für die Begutachtung und Prüfung der Hochhausplanungen folgende Hauptgesichtspunkte als Richtlinien zu beachten:

1. Die Wahrung der Nachbarlichen Interessen — insbesondere was die Licht- und Luftzufuhr betrifft — hat im Rahmen der für die Baustelle sonst gültigen baugesetzlichen Ortsvorschriften zu erfolgen. Es wird also im Allgemeinen nötig sein, ein Zurücksetzen der über die zu-

geordneten Verfahren beizubringen sein. Näher hierauf einzugehen erübrigt sich.

3. Hochhäuser dürfen nicht für Wohnzwecke, sondern nur als Büro- und Geschäftshäuser errichtet werden. Für die Gesundheit der im Hochhause tätigen Personen sind die für menschliche Aufenthaltsräume geltenden allgemeinen Bestimmungen sinngemäß anzuwenden.

4. Im Interesse eines wirksamen Feuerschutzes sind reichliche durchgehende, geschobweise vollkommen abgeschlossene Treppenhäuser anzuordnen; die Fahrstuhl-anlagen können als Rettungsweg nicht gerechnet werden. Der Feuerwehr ist durch zweckmäßig anzulegende Dach-zwischenterassen ein Angriffsfeld für ein etwa in den obersten Geschossen ausbrechendes Feuer zur Verfügung zu halten.

5. Der vor und im Hochhause sich entwickelnde stärkere Verkehr setzt die Schaffung gewisser Freiflächen vor dem Hochhause oder im Innern der Baumasse voraus; die Aufstellung einer größeren Zahl von Kraftwagen muß ohne Störung des Allgemeinverkehrs möglich sein. Alle

Verkehrseinrichtungen vor und im Hochhaus müssen leicht übersichtlich sein, dies ist auch schon aus wirtschaftlichen Gründen unerlässlich.

6. Städtebaulich ist die Errichtung von Hoch- und Turmhäusern in den Großstädten durchaus erwünscht: sie kann das Straßenbild außerordentlich steigern und die Umrißlinie einer Stadt durchaus vorteilhaft beleben. Besondere Sorgfalt wird der Prüfung der Zulassungsfrage insbesondere für Großstädte zuzuwenden sein, die wie Dresden in einem breiten Talkessel liegen, von dessen umgebenden Höhen ein historisch besonders wertvolles Städtebild mit Recht zu schützen ist. Allgemein macht man sich selbst in Fachkreisen allerdings von der Höhenwirkung eines Hochhauses oft eine falsche Vorstellung; denn selbst ein Hochhaus mit 15 Stockwerken würde bei flachem Dachabschluß — und nur dieser kommt für Hochhäuser erfahrungsgemäß in Frage — beispielsweise in Dresden nur ungefähr die Firsthöhe des Rathausdaches oder des neuen Schauspielhauses erreichen, also nicht wesentlich über die Dachmassen der inneren Stadt hinausragen.

Die deutsche Baukunst wird den richtigen Weg in diesen bedeutungsvollen Fragen von Fall zu Fall zu finden wissen und den Hochhausbau als wichtigen Brennpunkt des Wirtschaftslebens einer neuzeitlichen Großstadt so gestalten, daß er sinnvoller Ausdruck dieses Lebens wird und zugleich — wie die wirkliche Baukunst — ein würdiges Wahrzeichen unserer Zeit für die kommenden Geschlechter. —

Vermischtes.

Baupolizei und Stadtbaukunst. In dankenswerter Weise hat die Deutsche Bauzeitung schon mehrfach Aufsätze veröffentlicht, die zu derjenigen Phase städtebaulichen Gestaltens Stellung nehmen, die für das endgültige Ergebnis dieses Gestaltens von allergrößter Wichtigkeit ist, nämlich zu der Tätigkeit der Baupolizei und Bauberatung. Ein Aufsatz von Prof. Kanold¹⁾, Hannover, hat vor einem halben Jahr eine Reihe weiterer Aufsätze ins Leben gerufen, die bewiesen, wie stark diese Fragen die Gegenwart beschäftigen.

Mit der gleichen Materie befaßte sich später ein Aufsatz von Stadtbaudirektor Platz²⁾ Mannheim. Hatte Prof. Kanold einen Stand-



Abb. 12. Verona. Scaliger-Brücke über die Etsch.



Abb. 13. Wiesbaden. Kurhaus von der Wilhelmstraße aus.

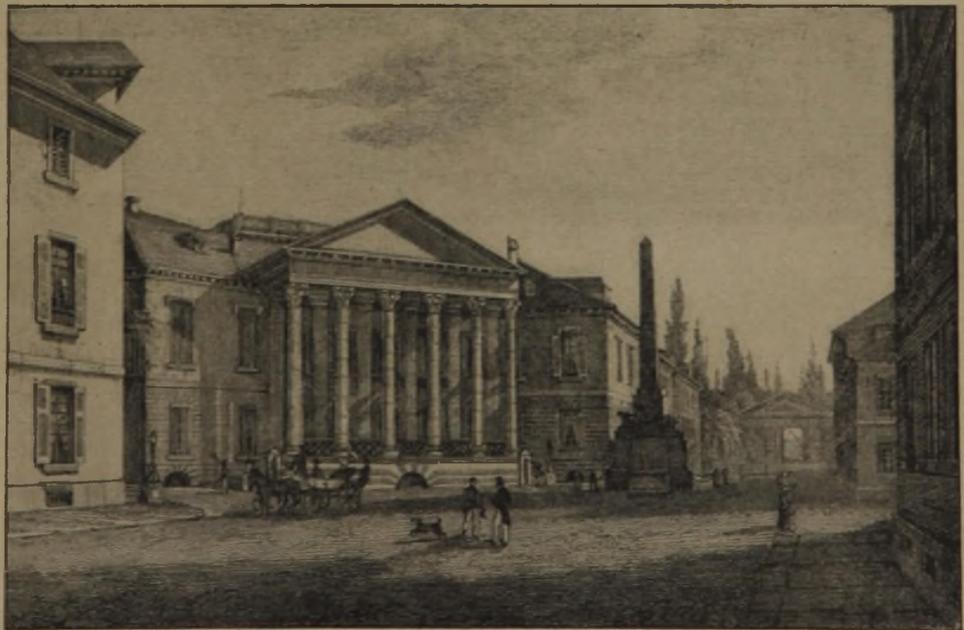


Abb. 14. Karlsruhe. Rondelplatz der Carl-Friedrichstraße. Palast der Markgrafen von Baden. Ettlinger Tor. (Nach altem Stich.)

¹⁾ Dtsch. Bauztg. 1925, S. 131.

²⁾ Dtsch. Bauztg. 1925, Stadt u. Siedlung Nr. 25, S. 194. —

punkt vertreten, der auf eine sehr bestimmte Regelung der architektonischen Tätigkeit hinausläuft, so ist Stadtbau-Platz der Ansicht, man müsse die Baugesinnung im Allgemeinen haben und könne dann der künstlerischen Individualität eher noch mehr Freiheit lassen. Zu enge baupolizeiliche Bestimmungen macht er verantwortlich für die heutige Baugesinnung und das unerfreuliche Straßenbild der modernen Großstadt.

Sein „Ideal der Stadtbaukunst“ ist die Straße, in der persönlich gestaltete Bauwerke sich zu einer höheren Einheit fügen.

Einen Beweis schlechter Baugesinnung sieht er in der „Fassadenarchitektur“. Er stellt die Forderung, daß das Haus, auch das später in geschlossene Bauweise eingefügte Haus, als Kultus aufzufassen sei und daß demgemäß die Brandmauern mit in die Architektur einbezogen werden müßten, damit dadurch wenigstens das unfertige Aussehen unserer Städte verschwinde.

An und für sich bedeuten diese Vorschläge zweifellos Verbesserungen gegen die heutigen wenig erfreulichen Zustände, wenn man auch nicht so weit zu gehen braucht, die unästhetischen Zustände im Bauwesen unserer Großstädte für dienlichere Triebe eines Teiles der Bewohner verantwortlich zu machen (künstlerisch sehr hochstehende Epochen haben in dieser Hinsicht mit sehr dunklen Kapiteln aufzuwarten). So ist nicht zu bestreiten, daß durch unsere Baupolizeivorschriften das Straßenbild in mancher Hinsicht nivelliert wird. Die durchgehende Hauptgesimshöhe wirkt nicht immer glücklich, wengleich es Straßen gibt, bei denen sie durchaus am Platze ist.

M. E. gehen die Vorschläge von Stadtbau-Platz stark am Wesentlichen vorbei:

Selbst wenn sich eine kubische Auffassung stärker durchsetzen sollte, so ist damit allein für das Straßenbild noch wenig gewonnen.

Die Barockzeit bietet viel Beispiele dafür, daß auch mit einer Fassadenarchitektur gute Straßenbilder zu erzielen sind.

Die Straße, in der persönlich gestaltete Bauwerke sich zu einer höheren Einheit fügen wird, wenn der Persönlichkeit nicht irgendwie starke Grenzen gezogen werden, ein unerfüllter Traum bleiben.

Das Beispiel des canale grande paßt insofern nicht auf unsere Verhältnisse, als in Venedig im Wechsel der Stile sich doch eine starke bodenständige Architektur herausgebildet hatte. So waren stark stilistische Einheiten von vornherein da, die eine persönliche Stilform in dem Maß, wie sie heute von vielen Architekten angestrebt wird, gar nicht aufkommen ließen. Diese Bindungen und nicht die Freiheit, die doch nur in gewissem Sinne bestand, führten zu dem günstigen Gesamtbild. Geht man den Gründen nach, die die Schönheit alter Straßenbilder ausmachen, so wird man als Ursache immer wieder auf eine formale Einheit kommen. Unbedingt braucht dies nicht eine stilistische Einheit zu sein, ein solches Stilgewirr aber, wie es in unserer Zeit herrscht, wird kaum ein harmonisches Straßenbild entstehen lassen, es müßten denn ausnahmsweise einmal besonders günstige Bedingungen zusammenkommen.

Die beste Baugesinnung in städtebaulicher Hinsicht wird stets ein einheitliches Stilgefühl sein.

Wo dies nicht vorhanden ist, da können nur künstliche Mittel helfen, das, was natürlich nicht wachsen will, doch in die richtige Form zu bringen. In der Lösung dieser Aufgaben liegt heute der Angelpunkt städtebaulichen Gestaltens. Stadtbau-Platz bleibt uns hier die Antwort schuldig.

Der Zufall fügte es, daß diese Antwort ebenfalls in der Deutschen Bauzeitung nur wenige Wochen nach dem Erscheinen des hier besprochenen Artikels erfolgte.

Stadtrat Wagner-Speyer nimmt in dem betreffenden Aufsatz zum modellmäßigen Bauen²⁾ erneut Stellung. Es bedarf hier keines näheren Eingehens auf das Wesen der Modellbauweise, da dies, soweit sie nicht schon bekannt ist, aus dem Aufsatz klar hervorgeht. Obwohl die ästhetische Seite des Bauens nicht ihr alleiniges Gebiet ist, so muß sie im Rahmen dieser Erwiderung doch in den Vordergrund gestellt werden.

M. E. bleibt uns heute aus der Zahl vieler Vorschläge nur dies eine Mittel, die große Lücke auszufüllen, die in unserer Baukultur klafft. Es sollte nicht allzu schwer fallen, den Weg zu beschreiten, den Zeiten mit bedeutend stärkerem Stilgefühl vorangegangen sind. Besonders wertvoll erscheint die große Elastizität. In diesen weiten

Wirkungskreis lassen sich alle Fragen des modernen Bauens einbeziehen.

Darüber muß man sich klar sein, daß es sich bei der Modellbauweise um ein künstliches Mittel handelt, daß aber dem komplizierten Organismus der modernen Stadt und unseren bauästhetischen Zuständen restlos angepaßt ist. Ursprüngliches Stilgefühl läßt sich damit nicht ersetzen, wohl aber kann die ihr entspringende Disziplinierung Grundlage künftigen Stilgefühls werden.

Dr.-Ing. Julius Vischer, Regierungsbaumeister a. D.

Eine städtebauliche Studienreise nach Holland und England wird auch in diesem Jahre, und zwar vom 24. Mai bis 1. Juni, von der Deutschen Gartenstadtgesellschaft Berlin-Grünau veranstaltet. Die Reise wird in Amsterdam, Rotterdam und Hilversum die großzügige Bau- und Siedlungstätigkeit Hollands in der Kriegs- und Nachkriegszeit vor Augen führen; dies sowohl für Hoch- wie Flachbauten und für Gartenvorstadtsiedlungen. In England, wo sich diesmal das Programm auf Groß-London und weitere Umgegend beschränkt, werden die Ansiedlungen des Londoner Grafschaftsrats, der genossenschaftliche Wohnungsbau, verschiedene Gartenvorstädte und die Gartenstädte Letchworth und Welwyn das Ziel der Besichtigung sein. Erläuternde Vorträge werden die Besichtigungen ergänzen. Der Preis der Reise beträgt von Emmerich bis nach Rotterdam zurück 350 M. Für Teilnehmer, die noch etwas länger in England bleiben wollen, ist ein Zusatzprogramm geplant. Meldungen sind zu richten an den Vorsitzenden B. Kampfmeyer in Bergisch-Gladbach.

Behauungsplan für die Stadt Trautenau in Ostböhmen. In Nr. 5 unserer Beilage „Stadt und Siedlung“ vom 3. März 1926 ist der Mitverfasser des dritten Preises auf Seite 36 und 37 nicht richtig genannt worden. Der Name soll heißen: Arch. S. v. Tiling.

Literatur.

Die Kraftwagenstraße. Von Dr.-Ing. Rudolf Schenck. 135 S., 8°. 1925. Berlin-Charlottenburg, Zementverlag G. m. b. H. Preis: brosch. 4,80, geb. 6 M.

Der Verfasser will den Zusammenhängen und Wechselwirkungen von Kraftwagen und Straße nachgehen, sowie die hierfür in Betracht kommenden Grundgesetze und -gedanken klarlegen. Dies ist ihm durchaus gelungen. Die Schrift ist in 3 Abschnitte unterteilt. Im ersten „der Kraftwagen und seine Wirkung auf die Straße“ untersucht der Verfasser nach Vorausstellung einiger grundlegender Betrachtungen, sowie der Darstellung dynamometrischer Prüfverfahren, die auf die Fahrbahn wirkenden Kräfte und ihre Übertragung durch die Radreifen. Der zweite Abschnitt behandelt die Ausbildung der Kraftwagenstraße im Längen- und Querschnitt sowie im Grundriß, wobei insbesondere die Anforderungen an Kraftwagenstraßen in Krümmungen eingehend besprochen sind. Der letzte Abschnitt schildert neuzeitliche Straßenbefestigungen mit Zuhilfenahme von Asphalt, Teer und Beton. Er faßt im Wesentlichen die Erfahrungen nordamerikanischer und englischer Straßenbaubehörden zusammen. Der besondere Wert dieser Schrift, die sowohl Studierende wie in der Praxis stehenden Fachkollegen eine Reihe beachtenswerter Anregungen zu bieten vermag, liegt in den Untersuchungen der Wechselwirkungen zwischen Kraftwagen und Straße, sowie der guten Darstellung praktischer Beispiele. — Dr.-Ing. u. Dr. rer. pol. Haller, Stuttgart.

Die Beanspruchungen der Straßen durch die Kraftfahrzeuge. Von Dr.-Ing. W. Schaar. 68 S., 8°. Berlin-Charlottenburg 1925. Zementverlag G. m. b. H. Preis: brosch. 2 M.

Der Verfasser hat sich die überaus schwierige Aufgabe gestellt, die verwickelten, nur durch sehr viele Versuche vielleicht zu klärenden Vorgänge bei der Beanspruchung der Straßendecken durch Kraftfahrzeuge zu untersuchen. Auf Grund der Arbeiten von Enoch, Bobeth u. A. sucht er die Wirkung der Druck-, Schub- und Wirbelkräfte auf ebener und unebener Fahrbahn (Stoßwirkung) darzustellen, sowie entsprechende Schlußfolgerungen für die konstruktive Gestaltung der Kraftwagenstraßen zu ziehen. Wenn die kleine Schrift auch nichts Neues bietet, so ist sie immerhin als dankenswerter Versuch, das schwierige Problem weiter zu klären, zu begrüßen. —

Dr.-Ing. u. Dr. rer. pol. Haller.

Inhalt: Stadtraumkunst alter und neuer Zeit. Gedanken zum Meinungsaustausch über den Münstervorplatz in Ulm. — Hochhausbau und Baugesetz. — Vermischtes. — Literatur. —

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

²⁾ Dtsch. Bauztg. 1925, Stadt u. Siedlung S. 203. —