

KONSTRUKTION UND AUSFÜHRUNG

BAUWEISEN • BAUSTOFFE • BAUBETRIEB

BEILAGE ZUR DEUTSCHEN BAUZEITUNG NR. 75 • 76

DBZ

65. JAHR 1931

16. SEPTEMBER

K NR. 16

BERLIN SW 48

HERAUSGEBER • REGIERUNGSBAUMEISTER FRITZ EISELEN

ALLE RECHTE VORBEHALTEN • FÜR NICHT VERLANGTE BEITRÄGE KEINE GEWÄHR



Turmvorplatz an der Königin-Elisabeth-Straße mit Blick in Knobelsdorffstraße

NEUER STRASSENBAHN-BETRIEBSBAHNHOF NR. 16 IN BERLIN-CHARLOTTENBURG

ARCHITEKT JEAN KRÄMER, BERLIN-CHARLOTTENBURG • 13 ABBILDUNGEN

Fotos Emil Leitner, Charlottenburg

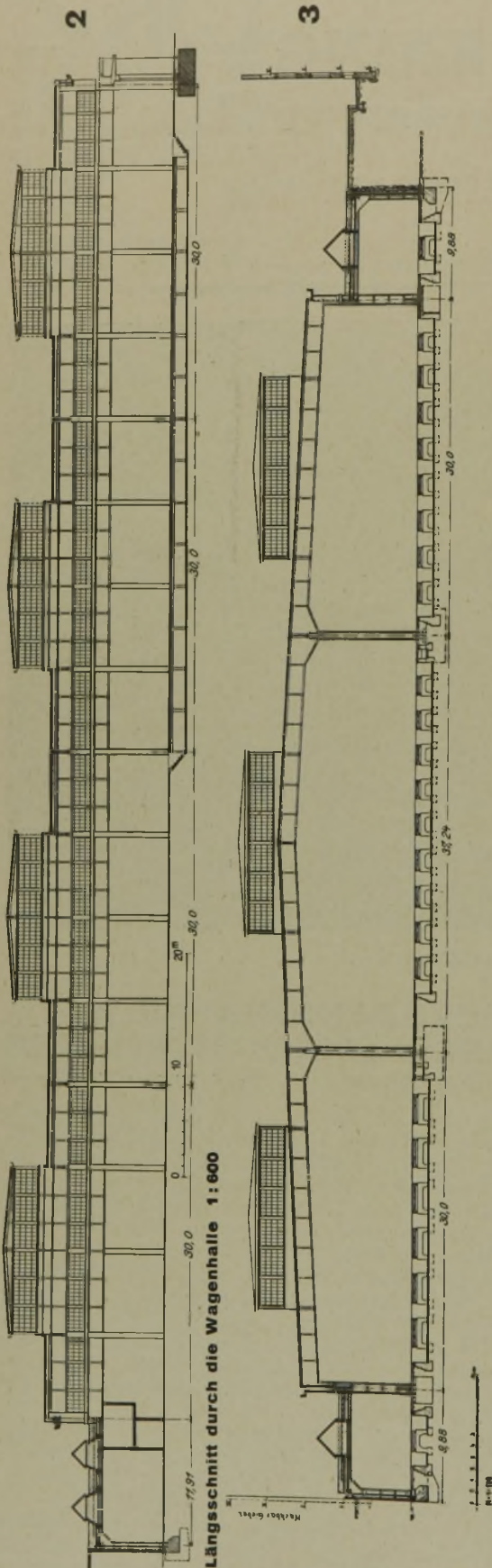
Am 1. September 1930 eröffnete die BVG. den neuen Betriebsbahnhof 16 in Charlottenburg-Westend, mit dessen Errichtung Mitte Juni 1928 begonnen worden ist, wobei der Bau dreiviertel Jahr stillgelegt hat. Die Wagenhalle mit dem Vorplatz für die Gleisentwicklung wird an der Königin-Elisabeth-Straße, Fredericia-, Soor- und Knobelsdorffstraße von Wohnhäusern der Gemeinnützigen Heimstätten-Baugesellschaft der BVG. umschlossen. Sie enthalten außer Büroräumen im Erdgeschoß an der Fredericiastraße etwa 400 Wohnungen für Angestellte. Die Nordseite der Knobelsdorffstraße ist mit Wohnhäusern des Berliner Spar- und Bau-Vereins, E. G. m. b. H., bebaut. Der Lageplan zeigt die geplante Bebauung an der Königin-Elisabeth-Straße und Knobelsdorffstraße mit einem breiten Platz als Blick auf die vorhandene Kirche. (Lageplan Abb. 5 mit den teils ausgeführten, teils erst geplanten Anlagen.)

Da das Gelände von der Königin-Elisabeth-Straße bis zur Soorstraße um 7 m ansteigt, mußten teils zu beiden Seiten des Vorhofes sowie seit-

lich und am Ende der Wagenhalle liegende Räume unter die Höfe der Randbebauung verlegt werden. In sehr geschickter Weise hat der Architekt das Ansteigen in den Fassaden der Knobelsdorff- und Soorstraße dadurch gelöst, daß er die aufwärts abgetreppten Bauteile durch niedriger gehaltene etwas vorgezogene Baumasken verdeckt (Abb. 1). Die beiden Türme mit den vorgelagerten Hallen und der Platz mit den beiden Figuren, „Arbeit“ (Abb. 7) und „Heim“ darstellend, von Prof. Thorak an der Königin-Elisabeth-Straße geben der ansteigenden Knobelsdorffstraße einen besonders gut gelungenen Abschluß.

Durch zwei Einfahrten an der Königin-Elisabeth-Straße (Abb. 8) gelangen die Straßenbahnwagen über den Vorhof in die Wagenhalle. Fast unmittelbar hinter den Einfahrten ist zu beiden Seiten der Schienen je ein Wagenwäscher aufgestellt, der an eisernen Gestellen mit je einer senkrechten Bürstenwalze und einem Düsenwasserrohr ausgestattet ist.

Die Konstruktion der großen Mittelhalle von



97 · 120 m Grundfläche, 12 m l. Höhe in der Mitte und 10 m l. Höhe an den Seiten besteht aus eisernen Blechträgern auf Pendelstützen und hat in der Querachse einen Binderabstand von zweimal 30 m außen, 37 m innen, in der Längsachse von viermal 30 m. Sie wird an drei Seiten U-förmig von drei Hallen umschlossen, die unter den Höfen der Randbebauung liegen, und deren Konstruktion als Dreigelenkbögen mit einer Spannweite von 9,50 m ausgeführt ist. Die Oberlichter sind nicht in Raupenform, sondern als Kastenoberlichter mit Blechträgern und Gerippe aus Eisen hergestellt (Abb. 2, 3, 6, 9, 10 und 11). Die statischen Berechnungen und Untersuchungen hat das Bauingenieur-Büro G. Mensch, Berlin, angefertigt.

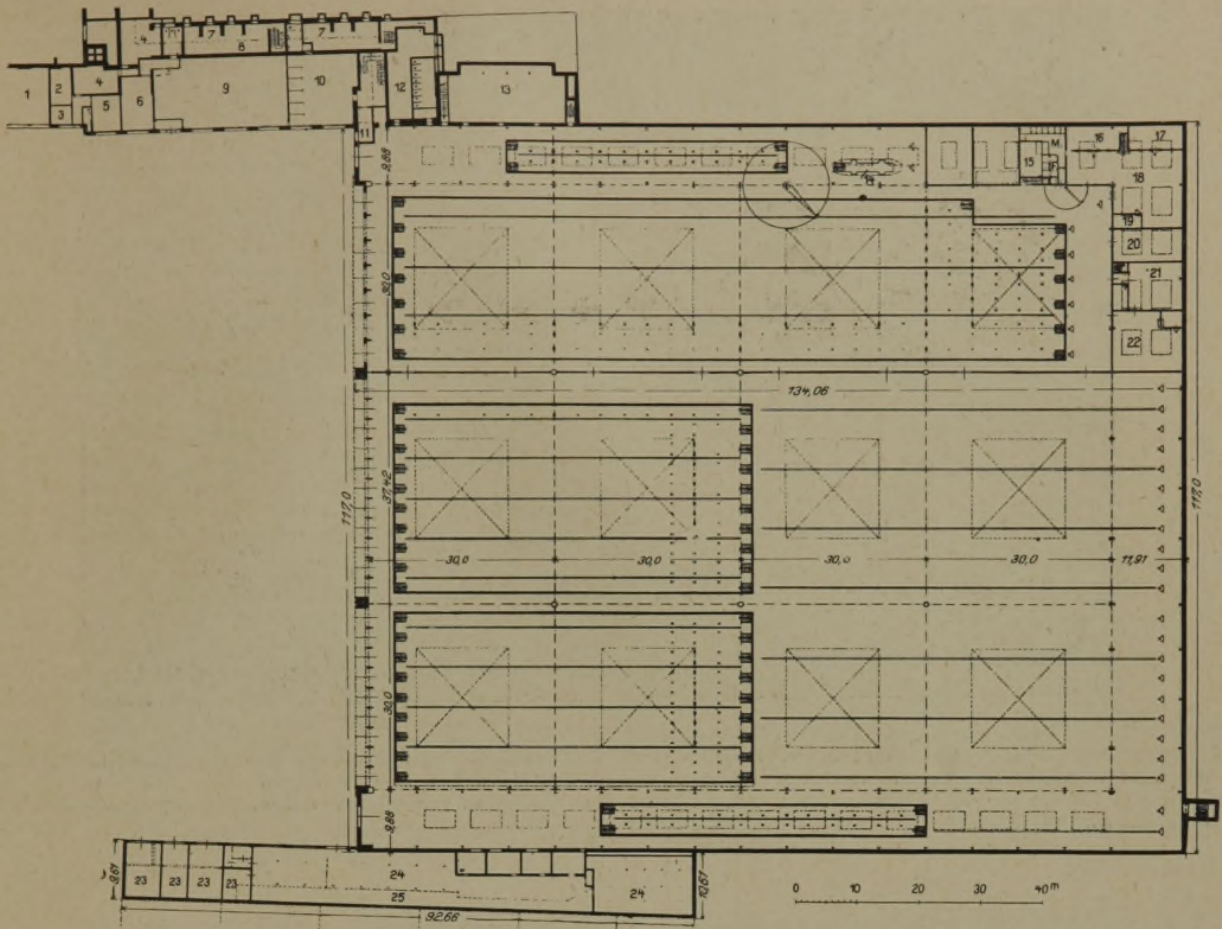
Die Halle kann 320 Wagen aufnehmen, die täglich gewaschen, gereinigt und jeden fünften Tag revidiert werden. Die Grundrevision eines Wagens erfolgt nach 100 000 km Fahrstrecke, d. h. nach drei Jahren Fahrzeit, in der Zentralwerkstatt.

Für die einfache Revision ist der südliche Teil der Halle, durch eine Glaswand von dem übrigen Teil getrennt, vorgesehen (Abb. 10). Nur diese Halle wird durch eine Warm-Umluftheizung beheizt, und haben die Oberlichter daher Glasdecken erhalten, um einen zu großen Wärmeverlust zu verhindern. Die kalte Luft wird durch Ventilatoren aus den Arbeitsgruben in Kanälen abgesaugt, über mit Niederdruckdampf beschickten Heizaggregaten erwärmt und durch Öffnungen an den Wänden in die Halle geführt. Auch an den Toren wird so, wenn diese geöffnet sind, ein warmer Windschleier erzeugt.

Die Werkstatthalle enthält über der Arbeitsgrube eine durch elektrische Spindelübertragung bewegliche Hebevorrichtung und einen drehbaren Kran von 3000 kg Tragkraft mit elektromotorisch betriebenen Zahnradtriebwerke, Katze und Gewinde (Abb. 12). Außer einem Salzlagergebäude in der Mitte des Vorhofes, Garagen für die Hilfsgeräte-Wagen, sind Räume für Mannschaften, Fahrer, Schaffner mit Kasse (Abb. 15) und die erforderlichen Nebenräume, wie Aborte, Wasch-, Brause-, Garderoben-, Materiallagerräume, Stellmacherei, Schmiede und Schlosserei, vorhanden. Über der Schmiede befindet sich der Raum des Betriebsleiters mit Glaswänden, von dem aus er die Hallen und Werkstätten gut übersehen kann. Auf der nördlichen Seite des Vorhofes und der Halle ist die Hochspannungsleitung der Bewag mit allen erforderlichen Einrichtungen untergebracht, in der zwei Gleichrichter 6000 Volt Drehstrom in 600 Volt Gleichstrom umwandeln. Dieser versorgt das Stromzuführungsnetz für fast sämtliche Linien des Betriebsbahnhofes.

Für die Gesamtanlage ist eine besondere Heizanlage an der Südseite des Vorhofes eingebaut. Sie enthält 11 Kessel von je 47 qm Heizfläche mit 3 Pumpen für die Warmwasser-Pumpenheizung der Wohnungen und 5 Kessel zu je 47 qm Heizfläche mit zwei Boilern von je 3000 l Inhalt für die Warmwasserversorgung der Büro-, Wasch- und Brauseräume. Die Kohlen werden durch eine Einfahrt neben den Garagen in den Kohlenraum und von dort durch Bunkerkarren unmittelbar über die Kessel befördert. —

Dr.-Ing. A. W e d e m e y e r, Berlin.

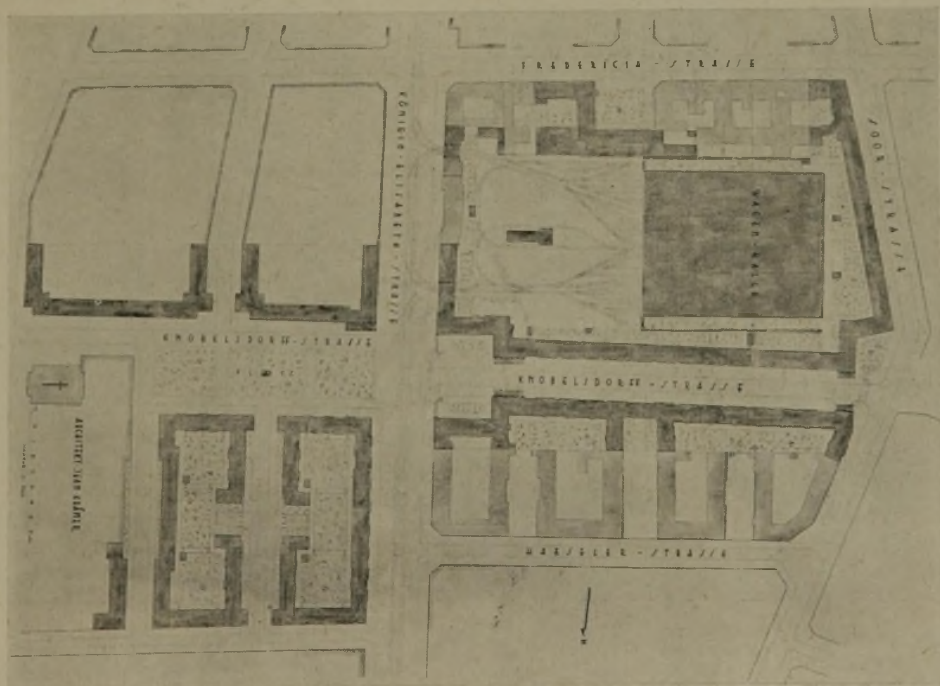


4

Grundriß vom Straßenbahn-Betriebsbahnhof Nr. 16, Charlottenburg 1:1200

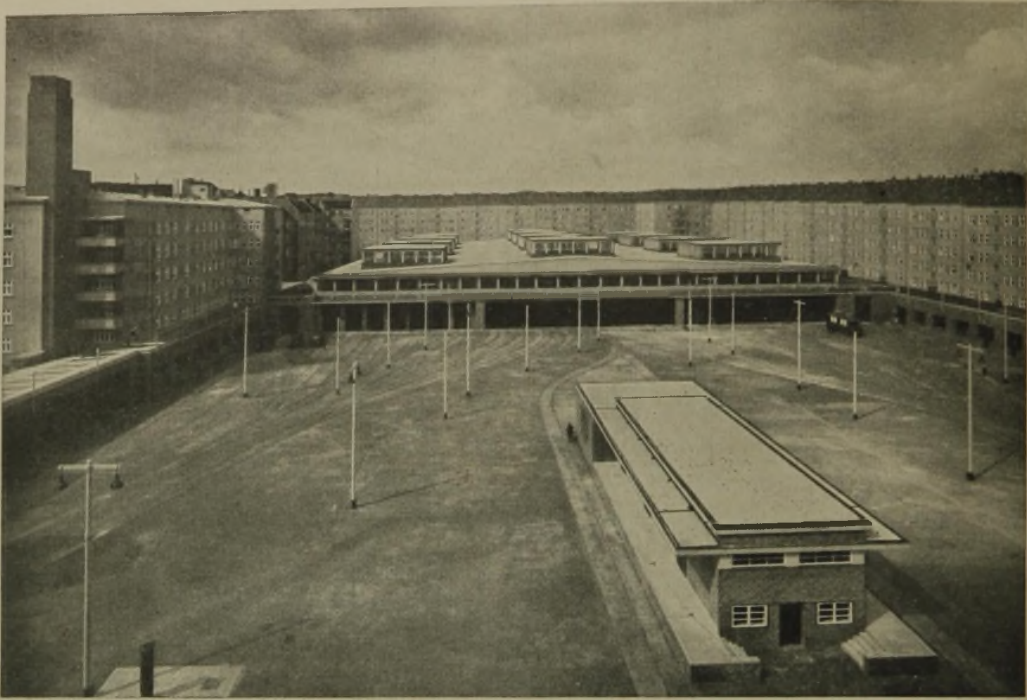
- | | | |
|------------------|------------------------------|--------------------------|
| 1 = Garagen | 10 = Kasse | 19 = Material-Verwalter |
| 2 = Werkstatt | 11 = Eingang | 20 = Stellmacher |
| 3 = Revisor | 12 = Geräte | 21 = Schmiede |
| 4 = Lager | 13 = Garderoben u. Waschraum | 22 = Schlosserei |
| 5 = Mannschaften | 14 = Hochnehmestand | 23 = Netzstationen |
| 6 = Fahrer | 15 = Schmiermaterial | 24 = Hochspannungsanlage |
| 7 = Hauskeller | 16 = Öl | 25 = Kabel-Kanal |
| 8 = Rohrkanal | 17 = Kohlen | |
| 9 = Schaffner | 18 = Materiallager | |

5



Lageplan 1:5000

6



Blick auf die Gesamtanlage des Betriebsbahnhofes

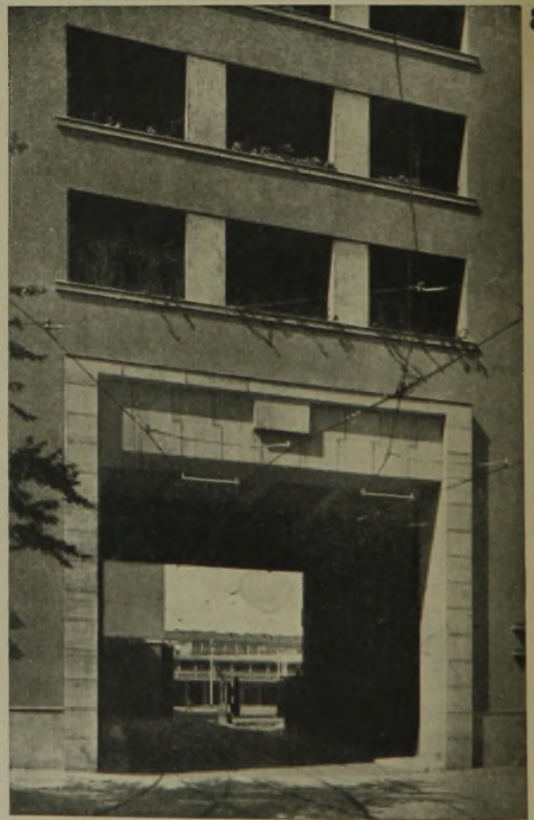
Fußboden des Vorhofes Kupferschlackenpflaster. Fassaden des Salzlagergebäudes, der eingesch. Randbauten u. Schornstein Bockhorner Klinker, der Wohngebäude gelber Kieswaschputz. Eisenbetonvordach, Salzlagergebäude u. Brüstungsgelände der Randbauten Muschelkalkvorsatz Fassade der Wagenhalle u. Türen, Salzlagergebäude u. Randbauten pompejanisch rot. Beleuchtung hellgraublau gestr. Eisenmaste mit Tiefstrahlern.

7



Männliche Figur „Arbeit“
Bildhauer Prof. Thorack
Figur u. Sockel Muschelkalk

8



Einfahrt an der Königin-Elisabeth-Straße
Sockel u. Torumrahmung Muschelkalk, gelber Kieswaschputz, Innenwände Bockhorner Klinker, Decke hellgelb mit farbigen Ornamenten



9

Inneres der Wagenhalle

Fußboden hydraulisch gepreßte Klinker auf Zement mit Fugenverguß aus Trinidad-Asphalt, Wandsockel weiß glasierte Kacheln, oberer Teil der Wände u. Decke hellrosa, Eisentelle hellgraublau, Beleuchtung Opalglaskugeln



10

Inneres der Werkstatthalle

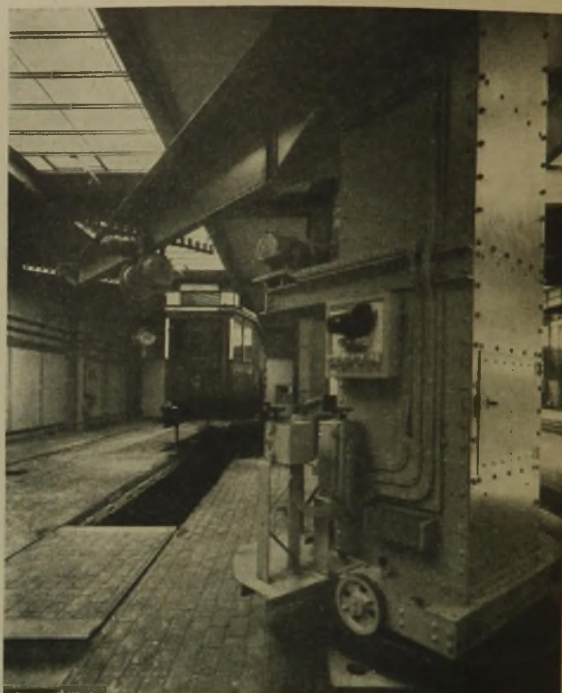
Bei der Ausführung der Bauten waren u. a. folgende Firmen beteiligt, soweit nichts Besonderes bemerkt, aus Berlin und Vororten:
 1. Bahnhofsanlage. Eisenkonstruktionen: Breest & Co., Krupp-Druckenmüller GmbH., D. Hirsch, H. Gossen; Maurerarbeiten: Berlin. Bodengesellschaft; Oberlichter: J. Eberspächer; Heizung: David Grove AG., Rietschel & Henneberg GmbH.; Sanitäre An-

11



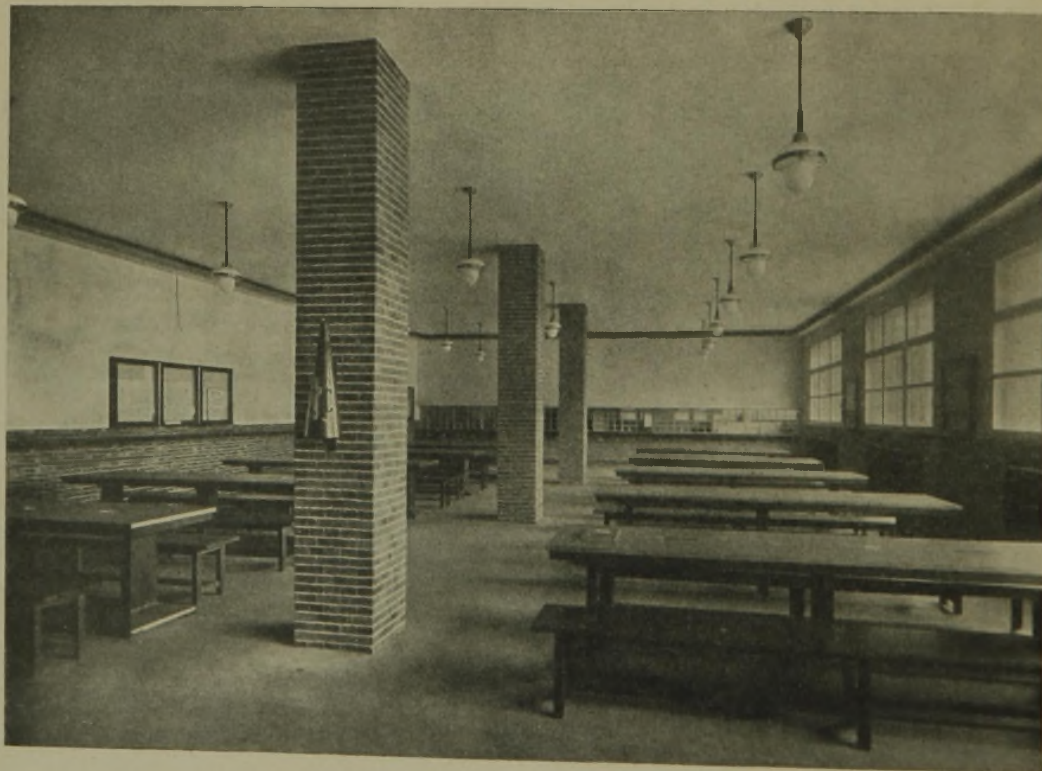
Eine der sechs Pendelstützen des Hallendaches
Dach 7 cm starke Stelnelsendecke mit drellagiger Ruberoid-
pappe und Beklesung

12



Kran und Hebevorrichtung

13



Schaffnerraum für die Abrechnung

Fußboden Llnoleum, Wandsockel u. Pfeiler Bockhorner Klinker, oberer Teil der Wände u. Decke hellrosa, Tische, Bänke u. mattglas-
verglaste Schalterwand mit Tresen braun gebeiztes Kiefernholz, Tisch- u. Fußplatten grünes Llnoleum mit Messingleisten, Lampen Halb-
Indirektleuchten

lagen: Wolfferts & Wittmer, David Grove AG.; Be-
leuchtung: AEG., Stadtabt. West. —

II. Wohnhäuser der Gemeinnütz. Heimstätten-
Ges. der BVG. Rohbau: Berlin. Boden-Ges., Bau-

hütte, Bauges. m. b. H., Gericke & Welter, Henning
& Heuer; Eisenlieferung: vorm. Ravenéscher Eisen-
handel u. Eisenbau GmbH., Steffens & Nölle; Stein-
metzarbeiten: Köstner & Gottschalk, Zeidler & Wim-

mel; Eiserne Kellerfenster: Ferma-Fenster GmbH, Düsseldorf (Vertr. Berlin); Küchenherde: Gebr. Hammer, Schmalisch & Below; Jalousien: Heinr. Freese; Heizung: David Grove A.-G., Gebr. Körting, A.-G., Rietschel & Henneberg, Thiergärtner & Stöhr A.-G.; Sanitäre Anlagen: Thomas Goodson, Gerrit & Hartemink, Thiergärtner & Stöhr A.-G.; Elektr. Licht- und Klingelanlagen: AEG., Stadtabt. Westen; Blitzableiter: Xaver Kirchhoff; Fahrstühle: Carl Flohr A.-G. —

III. Wohnhäuser des Berliner Spar- und Bau-

vereins e. G. m. b. H. Rohbau: Industriebau Heldt & Franke; Massivdecken: A. Stapf; Eisenlieferungen: D. Hirsch; Steinmetzarbeiten: H. Köstner & Gottschalk; Küchenherde: Junker & Ruh; Sanitäre Anlagen: Hawag, Heiz- und Wasseranlagen GmbH., Hopp & Karstadt; Elektr. Licht- und Klingelanlagen: AEG., Woischnik & Altmann; Fahrstuhl: Aug. Künscher, Dresden, Maler- u. Tapezierarbeiten: Malerhütte, Soz. GmbH., Birkle & Thomèr, Gust. Manschke, Hans Walldorf. —

EINE NEUE MASSIVDECKE EIGENER ART

VON OB.-REG.- UND BAURAT DR.-ING. HERBST, BERLIN • 5 ABBILDUNGEN

Der aus der Wirtschaftsnot unserer Zeit geborene, nicht ermüdende, im steten Wettbewerbskampf gesteigerte Drang von Erfinder und Unternehmer, im Bauwesen mit dem denkbar geringsten Aufwand von Zeit, Geld, Massen und Mitteln, den Bauzweck möglichst schnell und vollwertig zu erreichen, hat auch im Bau von Geschloßdecken neuzeitlichen Hochbaues die Gedanken über neue Konstruktionen nicht ruhen lassen und eine geradezu erstaunliche Fülle von Arten der Massivdecken geringen und großen Werts auf den Baumarkt gebracht. Der Reichswettbewerb für Wohnhausdecken Ende vergangenen Jahres*) legt beredtes Zeugnis von dieser starken Bewegung ab. Die statisch-konstruktive wie materialtechnische Kombination von Stahl, Holz, Mörtel, Schwer- und Leichtbeton, Ziegel und Eisenbeton treten in einer auffallenden, durch den Kampf gegen die Holzbalkendecke gesteigerten Vielseitigkeit hervor, obwohl es sich nur um die Gestaltung von leichten Wohnhausdecken — mit einer beweglichen Nutzlast von $p = 200 + 75 = 275 \text{ kg/qm}$ — handelte; dabei äußerte sich auch das starke Bestreben vieler Konstrukteure, durch Halb- und Ganz-Fertig-Bauweisen den Wert

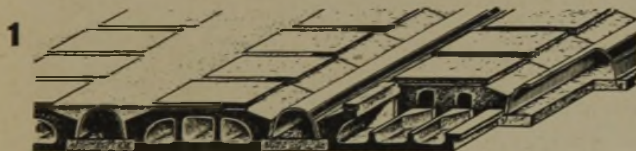
einer solchen Decke in trockener, montageriefer, demnach auch allgemein wirtschaftlicher Bauform wesentlich zu erhöhen.

Eine neue Massivdecke letzterer Art, die sich in mancher Beziehung auszeichnet, ist die von dem Reg.-Baumeister a. D. Fritz Bauer aus Stuttgart jüngst eingeführte, auch amtlich zugelassene Stahlrohrbetondecke. Bei der beachtenswertesten Eigenart ihrer Bauweise verdient sie nach meinen Erfahrungen eine kurze Erörterung.

Eine Massivdecke muß im allgemeinen trag sicher, versteifend, dauerhaft, leicht, niedrig, gut belegbar und statisch erfassbar, wie putzfähig, schall- und wärmeisolierend, risse- und rostfrei, fußwarm und wasserdicht sein; sie muß ferner gesichert sein gegen Schwitzwasser, Fäulnis, Feuchtigkeit, Ungeziefer und Feuer, schließlich, was sehr wichtig ist, recht billig, einfach, schnell und trocken eingebaut werden können.

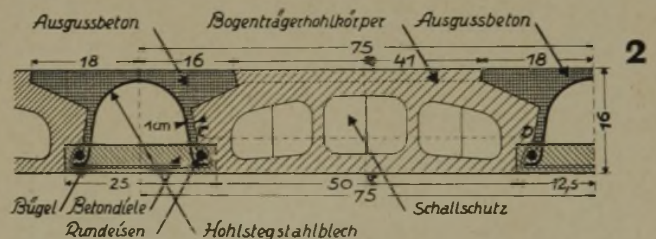
Die neue Massivdecke, für die eine Fabrikationsgesellschaft im Januar 1931 gegründet wurde, wird grundsätzlich aus fabrikmäßig hergestellten, in Mittenabständen von 75 bis 80 cm verlegten Stahlrohr-Eisenbetonbalken gebildet. Auf diese und zwischen sie werden Leichtbetonhohlkörper paßrecht eingelegt;

*) Vgl. DBZ 1931, Beilage „Bauwirtschaft“ Nr. 16, S. 85 ff.

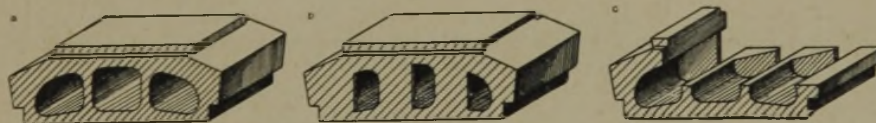


1 Perspektive der Decke

2 Querschnitt durch ein Balkenfeld



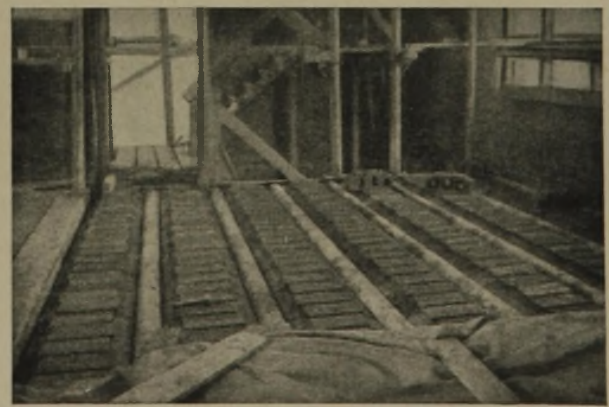
Verbindungs-körper



3



Verlegen der Hohlkörper



Fertige Decke vor Aufbringung des Ausguss-Betons

dazu kommt das Stahlrohr umschließender und an das Zwischenstück sich innig anschließender sowie ausgleichender und versteifender Ausgußbeton. Form und Bauart, Abmessung und Baustoffverwendung der Decke — die Gesamtanordnung — sind aus den Darstellungen (Abb. 1 bis 4) ersichtlich.

Die so zusammengesetzte Decke soll nach den bisherigen Erfahrungen für Nutzlasten von 150 kg/m^2 bis 500 kg/m^2 in Stützweiten von 2 bis $7,5 \text{ m}$ (meist nicht über 6 m), mit Höhen von 16 cm bis 28 cm für Bauten aller Art (mit vorwiegend ruhender Belastung), besonders für Wohnbauten — als frei aufliegende Tragplatte — Verwendung finden. Sie hat, soweit sich bei der bisherigen Anwendung und bei den besonders durchgeführten Versuchen hat feststellen lassen, bei der Eigenart ihrer wohl als neu anzusehenden Bauart ein statisch günstiges, einer Verbundwirkung ähnliches, einheitliches und elastisches Zusammenwirken aller Teile sowie Tragfähigkeit und Steifigkeit bewiesen.

Die Stahlrohrbalken, die selbständigen Haupttragteile, haben einen glockenförmigen Querschnitt von etwa 25 bis 30 cm unterer Breite, 14 bis 25 cm Höhe und $1,5 \text{ mm}$ bis 5 mm Blechstärke; sie tragen unten eine 25 bis 30 cm breite und 4 bis 5 cm starke Fußplatte aus Leichtbeton, in der an den Füßen der Rohrbalken entsprechend verlegte und mit Bügeln umschnürte Tragrundeisen eingelassen bzw. auch Tragfladeneisen angeordnet sind. Diese mit der Eisenbetonplatte versehenen Rohre sind für sich so tragfähig, daß sie beim Bau schon die Montagelast und später allein alle Eigen- und Nutzlasten aufnehmen können; bei der Eigenart ihrer Konstruktion und Verlegung gewährleisten sie die trockene und montage-reife Tragkonstruktion, die (wie die Anwendung aller Fertigbauteile) für die Förderung der Bauten dieser Art allgemein so wertvoll sind. Stahlrohr und Betonfußplatte — einheitlich hergestellt und verlegt — bilden eine steife, biegungsfeste Trageinheit, an die sich alle anderen Bauteile der Decken anschließen.

Das Stahlrohr, das das Stahlwerk liefert, ist aus Stahl St. 37, in einem Stück ohne Stoß und Schweißung, nach der Stützweite und Belastung der Decke gebildet. Auf einen geeigneten Schutz des Rohres gegen Rostbildung durch Deckenstrich (Eintauchen), durch Endabschluß bzw. durch sonstige Maßnahmen wird größter Wert gelegt. (Eigengewicht = $6,45 \text{ kg/qm}$ bei $d_{ac} 16 \text{ cm}$, = $8,15 \text{ kg/qm}$ bei $d_{ac} 18 \text{ cm}$.)

Die Stahlrohre besitzen vermöge ihrer Form ein hohes Trägheitsmoment und ein verhältnismäßig geringes Gewicht; sie sind nicht nur biegungsfest und steif, sie können auch die Schubkräfte vorteilhaft aufnehmen. Für guten Schall- und Wärmeschutz der Decke werden sie mit einer leichten Isoliermasse gefüllt.

Das Stahlrohr, an dem die umbügelten Tragrundeisen oder die Flacheisen schon angeordnet sind, wird mit der Betonfußplatte praktisch dadurch — zum einheitlichen Tragen — verbunden, daß es in ein von einem Formkasten zusammengehaltenes Bett feuchter, fetter Betonmasse (z. B. 1 T. Zement, 2 T. Flußsand, 2 T. Bims) bis zur bestimmten Tiefe eingetaucht und durch deren Erhärten mit ihr organisch in einen eisenbetonähnlichen Zusammenhang gebracht wird. Diese Betonplatte dient auch zur starren Aufrechterhaltung der Profilform, zum Rostschutz der Zugeisen und zum Tragen des Deckenputzes.

Das von diesen Stahlrohrbetonbalken getragene, nach ihrem Verlegen einzupassende Zwischen-glied wird durch einen Hohlkörper aus Leichtbeton gebildet, der im Mittel eine Größe von 50 bzw. $40 \cdot 16$ bis 18 cm und 20 cm gleicher Länge besitzt, ferner aus 1 T. Zement, 2 T. Flußsand und 4 T. Naturbims oder 1 T. Zement und 6 T. Hüttenbims besteht. Die nagelbaren, vor allem auf Druck beanspruchten Hohlkörper werden nach bestimmten Verfahren auch fabrikmäßig, dabei gleichmäßig in Form, Struktur und Festigkeit, hergestellt, auch auf Festigkeit geprüft. Das Eigengewicht der Körper stellt sich im allgemeinen bei 18 cm Höhe auf etwa 15 kg ; bei besonderen Versuchen haben sie unter lotrechter Belastung in normaler Auflagerung (18 cm Höhe) eine Bruch-

festigkeit von 500 bis 550 kg gezeigt. Sie sind so gestaltet und verlegt, daß sie zum Schutze gegen Schall Luftzellen bilden, den auf sie ausgeübten Vertikaldruck der Nutzlasten gewölbartig und sicher auf die Balken übertragen, im übrigen versteifend und querwie längsverzerrnd in der Massivdecke wirken können. Die leicht transportablen Körper lassen sich zum Decken des Zwischenraumes einfach und schnell auf den Balken nebeneinander verlegen und bilden so mit dieser eine sichere und trockene Plattform, die sofort ohne Gefahr zu betreten und zur Weiterarbeit zu benutzen ist, was für den Bau selbst sehr vorteilhaft zu sein pflegt. Für den Anschluß der Decke an die Mauern und anderen Bauteile sowie zur Auswechslung sind besondere Paßstücke der Zwischenkörper vorgesehen.

Die Balken und Hohlkörper, als Fertigteile montagereif und trocken verlegt, bilden etwa 80 v. H. der ganzen Tragdecke.

Den dritten Teil der Decke bildet der Ausgußbeton, der nach dem Verlegen der beiden noch losen Fertigteile ziemlich feucht, und zwar bis zur Höhe von $1,2$ bis 2 cm über dem Rohrscheitel, eingebracht wird; er ist meist mit hochwertigem Zement im Mischverhältnis 1:5 sowie mit scharfem Flußsand zusammengesetzt. Er ist der einzige Teil der Decke, etwa 20 v. H. des Gesamtvolumens, der erst auf der Baustelle hergestellt werden muß. Der Ausgußbeton verbindet sich nach den bisherigen Erfahrungen und Versuchen gut mit dem Stahlrohr und dem Hohlkörper, so daß im gewissen Sinne von einem einheitlich wirkenden und widerstandsfähigen Druckquerschnitt der Massivdecke, von einer gleichmäßigen, elastischen Aufnahme der Belastungen durch diese Tragplatte (statische Wirkung von Stahlrohr und umschließendem Ausgußbeton) gesprochen werden kann. Der Ausgußbeton kann gleichzeitig das Stahlrohr gegen Rostbildung schützen, das er außen ganz umschließt, genau so wie von unten die Eisenbewehrung und Bügel enthaltende Betonfußplatte das Rohr zu decken vermag.

Die Stahlrohrbetondecke, die zum Abschluß der Arbeit noch mit einer Zementschlamm-schicht ausgleichend überzogen wird und bei Verwendung von Schnellbinderzement schon nach drei Tagen etwa die volle Nutzlast aufnehmen kann, soll als reine Tragplatte bei 16 cm Höhe etwa 160, bei 18 cm 180, bei 28 cm 280 und bei 30 cm etwa 300 kg/qm wiegen. Die Blechstärke des oberflächigen und formbeständigen Rohres stellt sich bei den verschiedenen (acht) Höhen auf $1,5$, $1,75$, 2 , $2,25$, $2,5$, $2,5$, $2,5$ und $2,5 \text{ mm}$. Bei großen Stützweiten, ausnahmsweise über 6 m , und bei großen Nutzlasten (500 kg/qm) empfiehlt es sich, die Balkenhöhe nicht über 24 cm , aber höhere Zwischenkörper zu wählen und den Ausgleich bis 30 cm durch den Ausguß- und Ausgleichbeton zu schaffen.

Für die Decke kann — zunächst, ähnlich wie bei Eisenkonstruktionen — im ganzen eine Verbundwirkung von Eisen und Beton, eine freie Auflagerung auf zwei Stützkanten, ferner die zulässige Beanspruchung von Beton zu 40 kg/cm^2 (Handelszement) bzw. von 50 kg/cm^2 (hochwertiger Zement), im übrigen für Eisen 1200 kg/cm^2 angenommen werden.

Diese Massivdecke, mit der sich erfahrungsgemäß der Belag wie der Putz gut verbinden läßt, kann nach ihrer ganzen Herstellung und Zusammensetzung als eine allseitige steife, biegungs- und schubfeste, wenig hohe, konstruktions- und feuersichere Tragplatte angesehen werden, wie auch die vorgenommenen Versuche gezeigt haben. Ihre Wirtschaftlichkeit und ihr Bauwert gewinnen durch die hochprozentige Verwendung von montagereifen trockenen Fertigbauteilen, die eine Schalung und Einrüstung, einen Überbeton und eine Ausschalfrist entbehrlieh machen, ferner eine geeignete Arbeitsplattform schaffen, eine einfache, schnelle Herstellung ermöglichen und somit den Bau nur fördern kann.

Die neue Decke, die sich bei Versuchen sehr steif und tragsicher bewiesen hat — ein wertvolles Glied in der Reihe neuzeitlicher Decken — scheint den obengenannten Anforderungen gewachsen zu sein; damit wird sie auch die Erwartungen erfüllen, die man an ihre praktische Verwendung geknüpft hat. —