

DEUTSCHE BAUZEITUNG

59. JAHRGANG * N^o 82 * BERLIN, DEN 14. OKTOBER 1925

WETTBEWERBE: BAUKUNST U. SCHWESTERKÜNSTE

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

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

Einflüsse einer Studienreise nach Holland auf einen deutschen Wettbewerb.

Von Franz Seuffert, Arch. B. D. A., Mitarbeiter Architekt Heinrich Oster, Köln.

(Schluß aus No. 7.)

II. Der Entwurf.



us dem Bauprogramm: Das ganze, hier zu bewältigende Wohnungsprogramm sah die Schaffung einer Gruppe von etwa 700 Wohnungen mit einigen erforderlichen Läden vor, die nach fünf im Raumbedarf verschiedenen Typen ausgebildet werden und im einzelnen bestehen sollten aus:

Küche mit 1 Zimmer, Spind, Abort, Bad, Loggia usw.							
" " 2 " " " " " "	2	"	"	"	"	"	"
" " 3 " " " " " "	3	"	"	"	"	"	"
" " 4 " " " " " "	4	"	"	"	"	"	"
" " 5 " " " " " "	5	"	"	"	"	"	"

Dabei war Bedacht darauf zu nehmen, daß die kleinste Wohnung durch einfache Umlegung ohne große bauliche Veränderung in eine größere verwandelt werden könnte. Weiterhin soll eine Mischung der verschiedenen Wohnungsgrößen Berücksichtigung finden. Neben dem Verlangen nach Läden ist eigenartig, aber bezeichnend für unsere fortschreitenden Verkehrsverhältnisse, die Forderung nach Garagen für Kleinmotorfahrzeuge und Motorzweiräder.

Ein kleineres Gebäude für soziale und gesellschaftliche Zwecke, z. B. Leseräume und dergl., war in die Planung einzuschließen. In einer besonderen Sitzung für die Besprechung des Bauprogramms wurde die Verwendung flacher Dächer aus ähnlichen wirtschaftlichen Gründen wie in Holland empfohlen. Hierbei sprach man sich auf seiten der Ausschreiber sehr

für die Verwendung von porösem Beton aus. Diese Richtlinien entstanden unter der Rücksichtnahme auf die geringen verfügbaren handwerklichen Arbeitskräfte einerseits und auf die zu erwartenden starken Preisbildungen bei den Ziegellieferanten für Mauer- und Dachsteine andererseits.

Grundlagen der räumlichen Aufteilung in den Straßen und Plätzen des Geländes. Ausgehend von einer großen räumlichen Idee entstand der vorliegende Entwurf (Abb. 7, S. 60) auf einem Gelände, das im Vordergrund des Vogelschaubildes (Abb. 6, S. 60) in seinem jetzigen Zustand eine etwa 10 m tiefe Kiesgrube aufweist, die bis auf rd. 250 m Tiefe in der Längsrichtung des Grundstückes einschneidet. Nach früheren Bebauungsplänen wird diese Kiesgrube mit einer durch Anschüttung entstandenen Geländebrücke in der gleichen Richtung des Grundstückes getrennt. Das weiter in der Tiefe des Schaubildes ersichtliche Gelände des Bauvorhabens weist noch eine Senkung in der Querrichtung von etwa 2,5 m auf.

Das Gelände sollte nach dem Wettbewerbsprogramm mit Mietwohnungen in mehreren Geschossen derartig bebaut werden, daß für die Wohnung im Durchschnitt 100 bis 125 qm Freifläche ausschließlich der öffentlichen Anlagen, aber einschließlich der Straßen in Anrechnung kämen. Die Kiesgrube sollte in eine öffentliche Grünanlage umgewandelt werden. Weiterhin sollte ein vorhandenes Volksschulgebäude mit einem neu hinzutretenden nach Möglichkeit verbunden werden. Das alte Gebäude zeigt nach außen hin eine überlebte Ziegelverblendung der 90 er Jahre

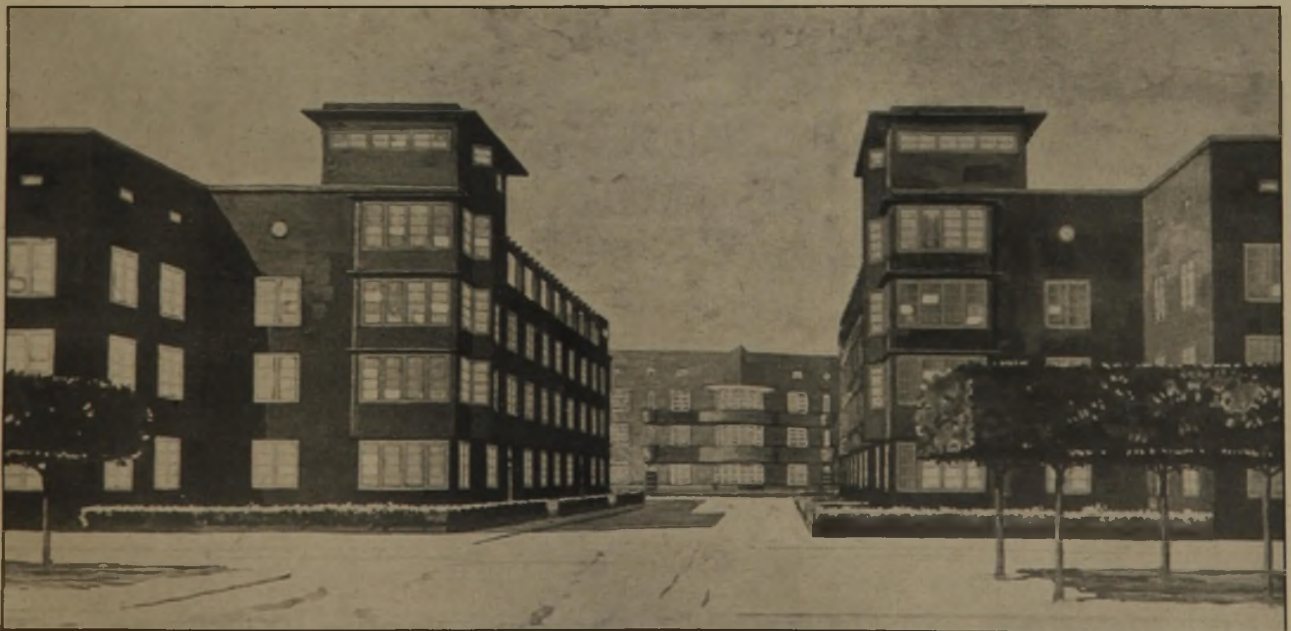


Abb. 1. Südlicher Zugang zu dem Baugelände vom Vorortgürtel aus.

sowie ein flaches Dach. Die Schwierigkeit zur Lösung äußerer Räume lag, wenn man mit wirklich architektonischer Tätigkeit vorgehen wollte, darin, daß man einen geschmeidigen, räumlichen Übergang von dem durch die Kiesgrube zerklüfteten Teil zum eigentlichen Baugelände suchte. Besonders erschwert wurde auch die Absicht durch die Forderung der Einverleibung des vorhandenen Schulgebäudes in die neue Bebauung.

Die jetzt unförmlichen, steilen oder abgerutschten kiesigen Grubenwände bilden keinerlei praktischen Grund für Bepflanzungen oder gärtnerische Anlagen. Des weiteren taugt die angeschüttete Geländebrücke in der Kiesgrube für Bauzwecke nicht. Sie verhindert vielmehr in ihrer zufälligen Gestalt die Entwicklung

S. 59) behandelt, um dem gegenseitigen Durchblick vom Platz zur Grünanlage und umgekehrt reichlich Spielraum zu lassen.

Die Zugänge zu den beiden Nord-Süd-Wohnstraßen erfolgen von den rechts und links flankierenden Torstraßen durch rechtwinklig einsteckende Zugangsstraßen. Die südlicheren davon am Höningerweg und der Vorgebirgstraße, die durch den im Kern der Anlage liegenden Baublock unterbrochen sind, nehmen wegen ihrer an sich weniger gewünschten Wohnlage in niedrigeren Bauwerken als die übrigen die Garagen auf. Der Verkehr der Fahrzeuge wird so möglichst aus den inneren Wohnstraßen ferngehalten.

Torartige Durchbrüche verbinden diese beiden Straßen in der Querrichtung der Gesamtanlagen für

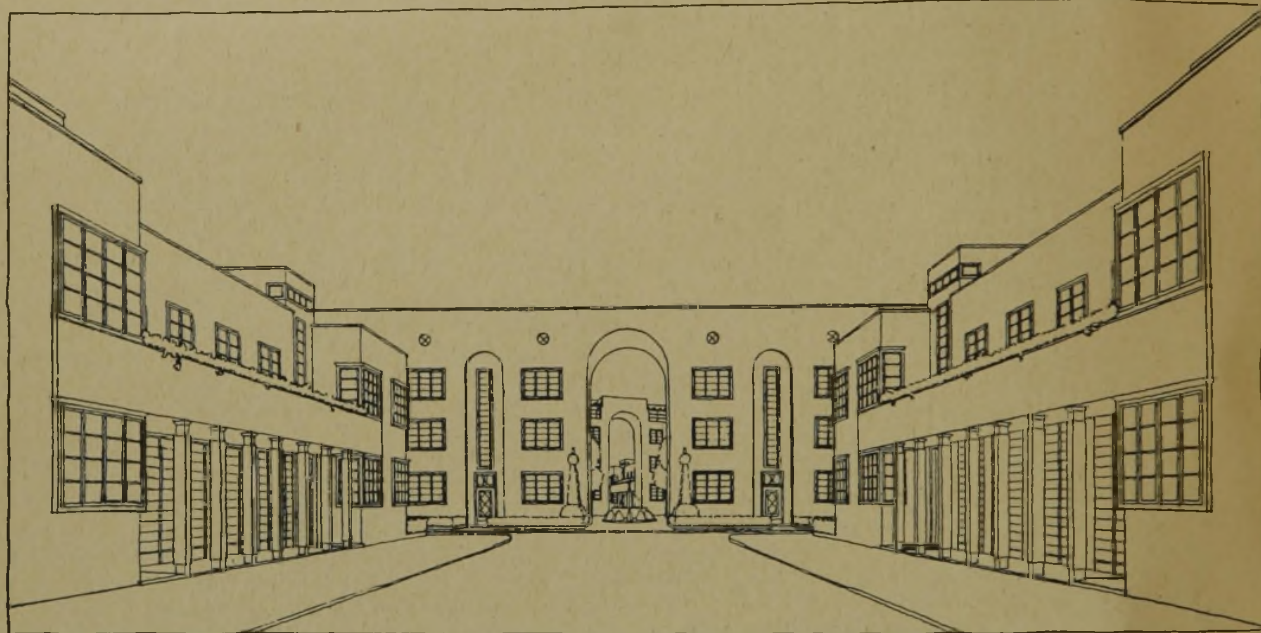


Abb. 2. Blick in die Platzanlage zwischen Grünfläche und Wohnquartier.

einer zusammenhängenden, ansehnlichen, öffentlichen Grünanlage. Ihre Umgestaltung ist durch eine, wenig Mittel beanspruchende Einplanung der Landbrücke in ein regelmäßiges, eindruckvolles und nicht mehr so tiefes künstlerisches Raumgefüge geschaffen, das mit Absicht an seinem Südende spitzbogig zusammenschließt. Dabei wird erstens wenig Schatten auf den Böschungen an der Südseite für die Bepflanzung entstehen, und die Grubenwände laufen auch günstig in die Höhenkurven ein. Es wird somit der Auftakt für ein in charakteristischer Gestalt dastehendes Wohnviertel gebildet, daß sich in 2 Hauptstraßenzügen innerhalb des Geländes in der Nord-Südrichtung anschließt.

Ein mit 3 Hauswänden versehener Platzraum (Abb. 2, oben) leitet von der öffentlichen Anlage über rechts und links liegende kleine Wendepunkte in die beiden Hauptwohnstraßen über, die sich an ihrem südlichen Ende in einen Ast vereinigen, um den ansehnlich breiten Vorortgürtel in seiner verhältnismäßig kurzen Strecke zwischen 2 Haupttorstraßen (Höningerweg, Vorgebirgstraße) nicht zu oft zu unterbrechen. So wird auch für die Weiträumigkeit dieser Straße auf die erwähnte kurze Strecke genügend Hauswand erhalten bleiben. Die vierte Wand in dem eben erwähnten, die Grünanlage vermittelnden Platzgebilde wurde mit Absicht offener durch das Leschaus (Abb. 4,

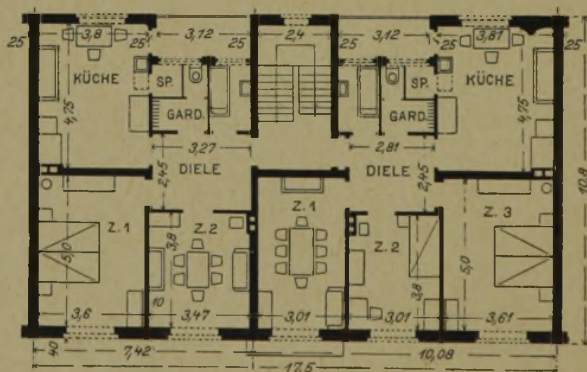


Abb. 3. Typischer Wohnungsgrundriß für Küche, 3 Zimmer, Bad mit 74,5 qm; Küche, 2 Zimmer, Bad mit 64,5 qm Grundfläche.

den Fußgänger. Jener kann in der eingeschlagenen Richtung seinen Weg durch einen vorhandenen Tordurchbruch in einer neuen Siedlungsanlage auf der anderen Seite der Vorgebirgstraße zu dem neuen Grüngürtel bzw. den Vorgebirgspark fortsetzen.

Die Anlage der Läden ist aus besonderen Erwägungen in den kleineren Blocks auf die Mitte der Gesamtfront am Höningerweg und an der Vorgebirgstraße vereinigt worden. Hier liegen die Haltestellen der Straßenbahn, und die Kaufübersicht wird geregelt.

Auch der Kernblock weist in seinen Rückfronten wiederum eine klare architektonische, räumliche Ordnung auf. Diese wird noch besonders dadurch in die Erscheinung treten, daß dort die Hauswände in einem frischen hellgelben Putz gedacht sind und die Bodenflächen von einer einheitlich gepflegten und verwalteten Grünanlage bedeckt werden.

Im Mittelpunkt des Blocks soll ein Zierbrunnen stehen. Die Gartenräume der übrigen Blocks würden auch einheitlich bepflanzt und gepflegt werden. Ein geringer Hausgartenstreifen wird dort den störenden Einblick in die Erdgeschoßwohnungen vermeiden. Zu der erwähnten farbigen Gestaltung der Rückfronten im Kernblock ist jene der übrigen Hauswände zu erwähnen, die bis auf die Geschäftshäuser, die orange-farbig sein sollen, in brauner Tönung und wechsel-

weiser roten Behandlung der Flächen der Erdgeschosse zu denken wären.

Die Haustypen: Die Struktur der inneren räumlichen Aufteilung ist unter der Berücksichtigung der noch späterhin zu erwartenden Ansprüche der Mieter derart gestaltet, daß eine starke Normalisierung der Mauerwerkskörper und Öffnungen derart möglich ist, daß nach den Anregungen des Hn. Bürgermstrs. Dr. Greven vorwiegend Gußbeton in einer öfter zu verwendenden normalisierten Schalung in Anwendung kommen kann. Diese Auffassung entspricht den Studien an den holländischen Bauten, bei denen in

ausgehend entwickelt, die einen dielenartigen Vorplatz, eine Küche, ein Spind, eine Loggia, ein Badezimmer, einen Abort und eine Garderobe in allen Fällen enthält; sei es nun eine Wohnung mit Küche und 1 Zimmer oder eine solche mit 5 Zimmern. Besonders erwähnenswert für die Kölner Verhältnisse dürfte sein, daß keine Wohnung ein sogen. Kölner Spind erhält, der Abort wird also wie alle anderen Nebenräume unmittelbare Licht- und Luftzufuhr bekommen. In keiner Wohnung wird ein nur mittelbar zugängliches Zimmer auftreten. Die Anlage der eben erwähnten Grundgruppierung ist auch in bezug auf die Installierung von Rohr-, Zu- und

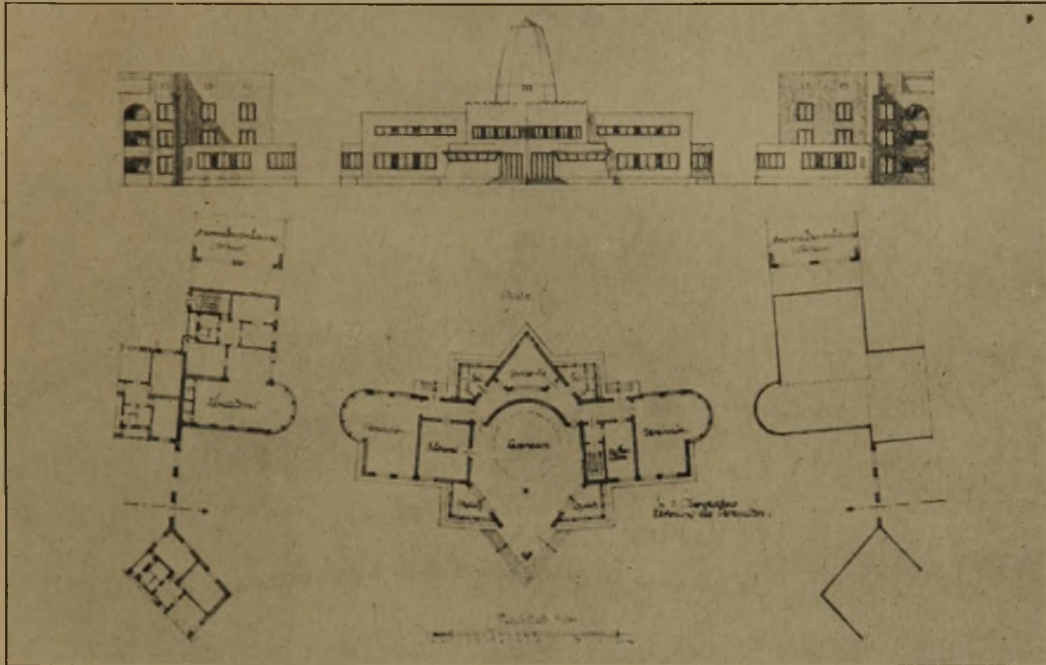


Abb. 4. Entwurf für Lese- und Gesellschaftshaus an den Grünanlagen.

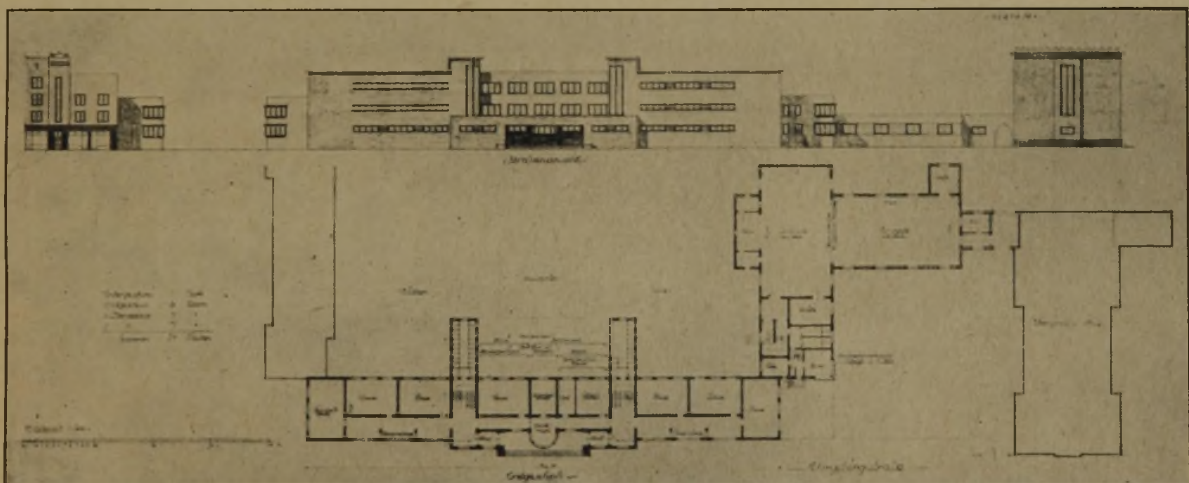


Abb. 5. Entwurf für die Volksschule an der Vorgebirgsstraße.

dieser Hinsicht außerordentlich schätzenswerte Typisierungen von Raumsystemen herausentwickelt worden sind. Die damit vorwiegend beabsichtigte Senkung des Herstellungspreises ist beim vorliegenden Entwurf nachgewiesenermaßen 25 v. H. gegenüber der üblichen Ausführungsweise der Maurerarbeiten in Ziegelsteinen.

Es ist wohl zu beachten, daß die Haustypen eine oben erwähnte räumliche Platz- und Straßengestaltung unter der Voraussetzung wirtschaftlicher, rationaler Bauweise gewährleisten mußten. Die Eckhäuser mußten damit leicht gebildet werden können. Die 5 auftretenden Typen, von denen wir nur eine in Abb. 3, S. 58, wiedergeben, sind von einer Grundgruppierung

Ableitungen und dergl. in den Küchen und Nebenräumen typisiert. Die Raumtiefen sind alle so durchgeführt, daß 2 Betten hintereinander stehen können.

Das Mauerwerk soll parallel durch die gesamten Blocks hindurchlaufen. Abweichungen erfahren die Typen in ihrer räumlichen Durchbildung nur durch Zutaten von Sitz- oder Blumenerkern, die ohne Beeinträchtigung des konstruktiven Bestandes des Typs in rein ästhetischer Hinsicht hin und wieder angeordnet werden können. Für die Anwendung der Anlage des Trockenspeichers mit geraden Wänden und flachem Dach in Höhe des Trockenspeicherbodens, was den ausschreibenden Gesellschaften aus Gründen der Preissenkung vorschwebte, sprach auch noch besonders die

verhältnismäßig ungünstige Höhenlage der Kanaleinläufe. Die Waschküchen wurden deshalb zweckmäßiger im Dachgeschoß untergebracht, so daß alle die erwähnten Räume zusammenhängend mit dem tieferliegenden Dachteil praktisch benutzt werden können. Die Benutzung kann nach außenhin nicht störend wirken. Ein pergolaartiger Abschluß auf den Brüstungs-

den Entwurf versucht worden. Man beachte im Bebauungsplan den Zugangsweg auf der Rückseite des Gebäudes. Daneben blieb trotzdem für den Unterrichtsbetrieb die günstige Westlage für die Klassenräume gewahrt. Die geforderte Verbindung mit dem vorhandenen Schulgebäude (das vorderste Gebäude im Vogelschaubild) ist durch die Anordnung der Turn-

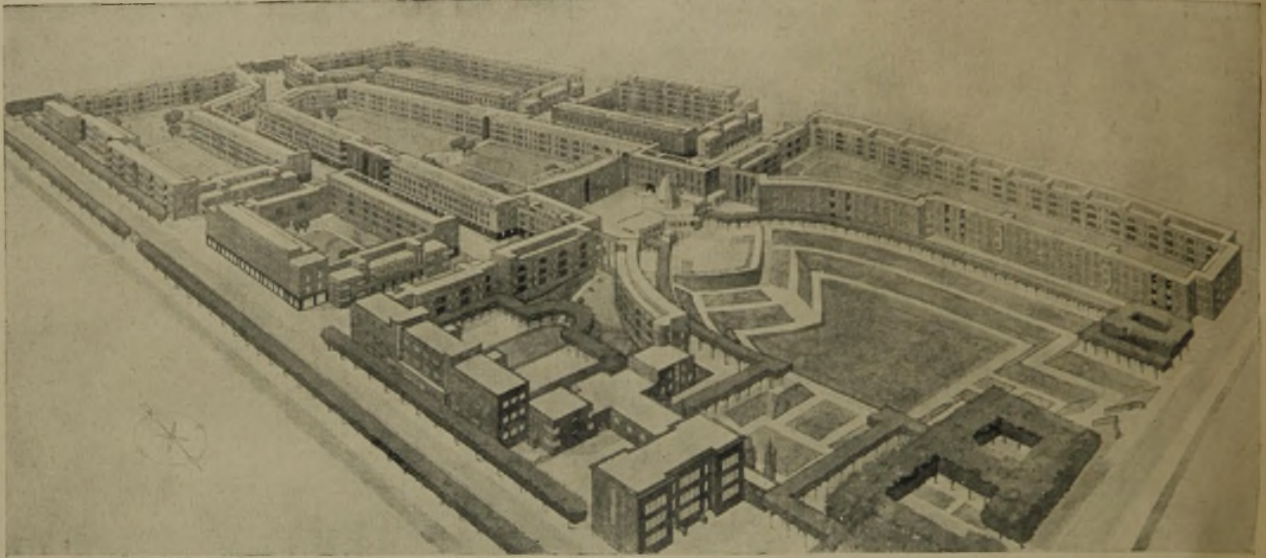
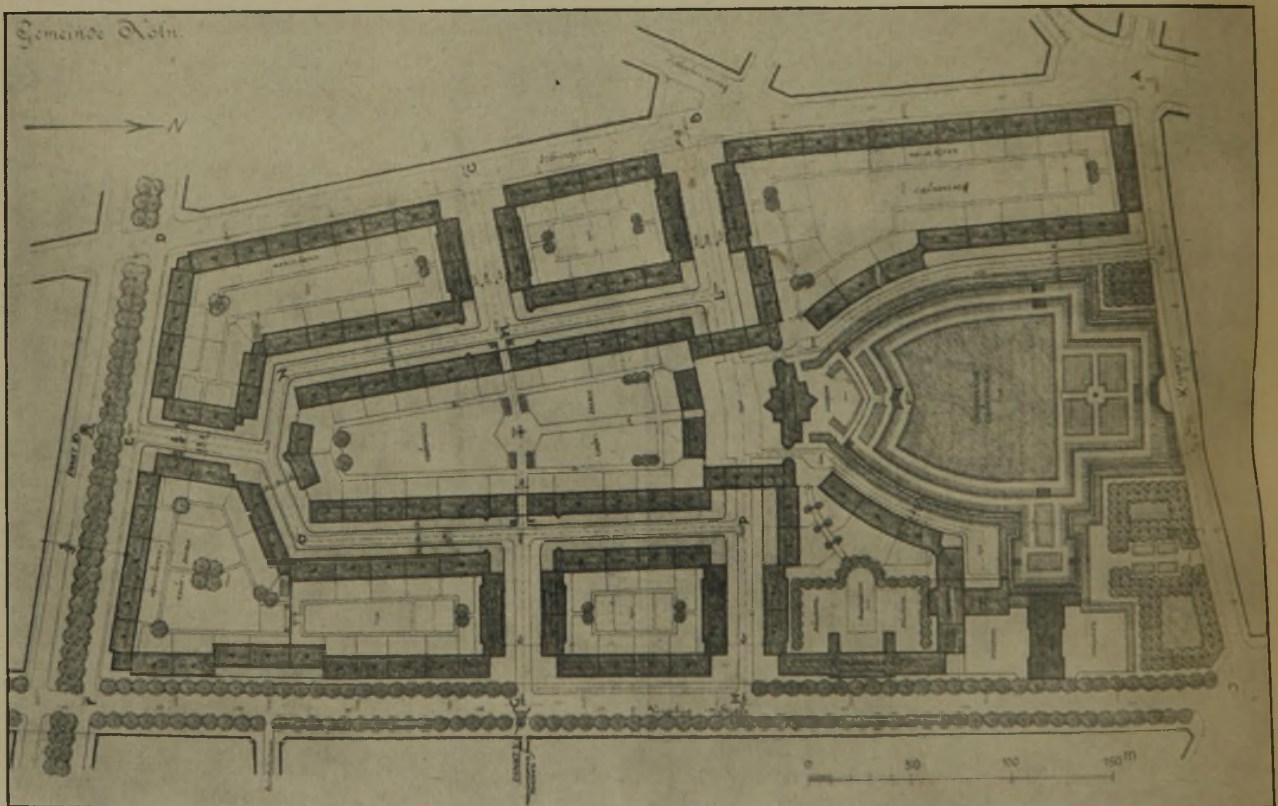


Abb. 6. Vogelschaubild. Abb. 7. Aufteilungsplan für die Gesamtanlage.



N. B. Auf dem Gelände sind untergebracht: 658 Wohnungen, davon 24 mit 1; 298 mit 2; 220 mit 3; 89 mit 4 und 27 mit 5 Zimmern und Küche; ferner 4 Eckläden und 24 Läden mit Nebenräumen; schließlich Garagen mit 20 Ständen für Kraftwagen und 40 für Motorräder mit Beiwagen.

mauern im Dachteile schließt das äußere Bild. (Vgl. Abb. 1, S. 57, und 2, S. 58.)

Die Schule (Abb. 5, S. 59): Die Schulgebäude sind in die Einheiten der neuen holländ. Bauorganismen durchweg trefflich eingegliedert. Dieses zeigt sich besonders in der Anlage der Spielhöfe dazu. Sie sind oft mit der Freifläche eines Baublocks so verbunden, daß sie ihrem Zweck auch über die Unterrichtsstunden hinaus dienen können. Eine große Anzahl von Kindern besucht und verläßt sie auf wenig gefährdeten Wegen. Diese Art der Anordnung ist in dem vorliegen-

hallen herbeigeführt. Bemerkenswert ist noch, daß der Spielhof in einer starken, für die Bebauung mit Wohnhäusern ungünstigen Geländesenkung liegt.

Das Leschaus (Abb. 4, S. 59): Es soll für Vereins- und Lesezwecke dienstbar gemacht werden. Es kann aber auch einen Kaffeehausbetrieb aufnehmen, der in Verbindung mit der Grünanlage ein angenehmer Erholungsort zu werden verspricht. Das ganze Gebäude soll im Äußeren eine weiße Farbe zeigen. —

Die Tage, die wir bei unseren holländischen Kollegen zubrachten, waren offenbar ein herrliches

Erlebnis. Das aus ihren Werken ausstrahlende Selbstvertrauen möge uns den ehrlichen Willen zur Tat erkennen lassen. Diese Tat ist aber in Holland vor allen Dingen die Disziplin des Einzelnen gegenüber der Gesamtheit. Nicht nur der Zwang der Verhältnisse allein hat hier die anerkanntswerten architektonischen Einheiten geschaffen. Vielmehr hat die Erkenntnis des einzelnen im wesentlichen dazu beigetragen, die riesen-

hafte bauliche Entwicklung der Neuzeit in Holland in ein glückliches Fahrwasser zu bringen. Das möge auch für unsere deutsche Architektenschaft, aber auch nicht zuletzt für die Bauherren oft in größerem Maße wünschenswert erscheinen, als es der Fall ist. Gerade unsere Städtebauer müssen, wenn sie von solch' großen Gesichtspunkten aus ihre Mission anfassen, noch recht viele Schwierigkeiten in der Öffentlichkeit überwinden. —

Wettbewerb für den Entwurf der Friedrich Ebert-Brücke über den Neckar in Mannheim.

Von Prof. Dr.-Ing. Kleinlogel, Darmstadt.



Nachdem die Ausführung der Friedrich Ebert-Brücke im Zuge der Renz- und Kronprinzenstraße (Lageplan Abb. 2) sich immer mehr als dringendes Bedürfnis herausgestellt hatte, schrieb die Stadt Mannheim zur Gewinnung von Vorentwürfen einen Wettbewerb aus, für den alle Angehörigen des Deutschen Reichs und des Saargebietes zugelassen waren. (Um die Lage der Brücke im Stadtbild klarzulegen, schicken

Erläuterungsbericht über die Ausführung der ganzen Anlage und insbesondere auch über die vorzuschlagende Gründung, sowie eine überschlägliche Kostenberechnung mit Angabe der Massen- und Einheitspreise beigegeben werden.

Die rechte Dammoberkante bei der Kronprinzenstr. (rechtes Ufer) lag in ihrer Höhe fest, während die linke an der Renzstraße durch Auffüllung etwa 2,40 m in der Brückenachse zu heben war. Die hierdurch entstehenden Rampen sollten nach der Neckarseite durch eine Stützmauer ihren Abschluß finden. In das Flußprofil durften nur 2 Pfeiler gestellt werden, deren Ent-

Reichs und des Saargebietes zugelassen waren. (Um die Lage der Brücke im Stadtbild klarzulegen, schicken



Abb. 1. Schaubild zum Entwurf „Freier Uferblick“. Ein II. Preis von 5000 M.

Verfasser: Masch.-Fabrik Augsburg-Nürnberg A.-G., Werk Gustavsburg bei Mainz mit Grün & Bilfinger A.-G., Mannheim, u. Arch. B. D. A. Karl Wiener, Mannheim.

wir in Abb. 1 hier schon ein Schaubild voraus, das diese besonders klar erkennen läßt).

An Zeichnungen und sonstigen Unterlagen waren verlangt: 1 geometrische Ansichts- und Grundrißzeichnung im Maßstabe 1 : 200, je eine Ansichts- und Grundrißzeichnung der Pfeiler und Widerlager im Maßstabe 1 : 100 oder 1 : 200, die Querschnitte des Brückenoberbaues mit Ausbildung der Fahrbahn und der Gehwege im Maßstab 1 : 50, die Vervollständigung des Längsprofils (Abb. 3, S. 63) durch Einzeichnung der geplanten Bauten, ferner drei Perspektiven aus verschiedenen Standpunkten aus; außerdem sollte ein



Abb. 2. Stadtplanausschnitt mit der neuen Brücke.

fernung mindestens 80 m betragen mußte. Wesentliche Änderungen der Steigungsverhältnisse der Auffahrten und auch der Brückenfahrbahn waren nicht erwünscht. Besonders wichtig war die Bedingung, daß, auf eine Länge von je 20 m zu beiden Seiten der Brückenmitte, kein Konstruktionsteil unter die Höhe von 97,50 m über NN. kommen durfte. An beiden Uferstraßen waren links u. rechts der Brücke Treppen von 1,5 m Breite nach dem Neckarvorgelande vorzusehen, wobei zu beachten war, daß sich oberhalb der Brückenachse in einer Entfernung v. 18,75 m von dieser ein Wasserleitungsdüker von 2 Rohren befand. Zur Feststellung der

Beschaffenheit des Baugrundes waren Bohrlöcher niedergebracht worden, die Sand- und Kiesschichten bei den Widerlagern von genügender Tragfähigkeit ergaben, Pfahlgründungen waren somit ausgeschlossen. Die größten Bodenpressungen wurden für die Pfeiler mit $5,5 \text{ kg/cm}^2$, für die Widerlager mit $4,5 \text{ kg/cm}^2$ beschränkt; bei der Gründung der erforderlichen Flügelmauern waren $2,5 \text{ kg/cm}^2$ zugelassen. Alle Teile waren so tief zu gründen, daß eine Freilegung der Fundamente durch Hochwasser ausgeschlossen ist.

Als Fahrbahnbreite der Brücke zwischen den Randsteinen waren $11,10 \text{ m}$, für die Breiten der Gehwege je $3,50 \text{ m}$ vorgesehen. Für die Anordnung von Hauptträgern zwischen Fahrbahn und Gehwegen mußte zwischen den Randsteininnenkanten und den am weitesten vorspringenden Konstruktionsteilen der Hauptträger ein Schutzstreifen von mindestens 60 cm Breite belassen werden. In Fahrbahnmitte waren in einer Entfernung von $3,1 \text{ m}$ 2 Geleise für die städt. Straßenbahn und für die Züge der Oberrhein. Eisenbahngesellschaft mit $1,0 \text{ m}$ Spur vorzusehen. Die Fahrbahnkonstruktion war als undurchlässig und leicht zugänglich vorgeschrieben, ebenso sollte bei der Gehwegkonstruktion auf die unter ihr liegenden Kabel Rücksicht genommen werden. Dabei waren 3 Wasserleitungsrohre und 2 Gasleitungsrohre von entsprechendem Durchmesser zu überführen. Es war ferner die Schaffung eines auf die ganze Länge der Brücke begehb- oder bekriechbaren Raumes von 1 m Breite und mindestens $1,10 \text{ m}$ Höhe zum Aufhängen von 12 Starkstromkabeln verlangt, ebenso sollte für die Schwachstromkabel ein entsprechender Raum vorgesehen werden. Sorgfältige Entwässerung der Brückenfahrbahn und der Rillenschienen sowie ausreichende Beleuchtungsmöglichkeit und die Ausführung des ganzen Bauwerkes in einfachen, gefälligen Formen mit passender Einfügung in das Landschaftsbild waren weitere selbstverständliche Forderungen.

Für die Bemessung der Brücke waren folgende Belastungsannahmen vorgeschrieben: für die Fahrbahn ein Lastenzug der Oberrhein. Eisenbahngesellschaft mit 3 Lokomotiven von je 2 Achsen zu je 11 t Achsdruck, hintereinander mit anschließender unbeschränkter Anzahl von Güterwagen mit 2 Achsen von je 8 t Achsdruck; ferner eine Dampfwalze von 25 t Dienstgewicht, 1 schwerer zweiachsiger Wagen mit je 12 t Achsdruck und auf den freibleibenden Flächen der Fahrbahn Menschengedränge von 500 kg/m^2 ; für die Gehwege war ein solches von 550 kg/m^2 vorgeschrieben. Für die Berechnung der Windverbände sollten 250 kg/m^2 , im übrigen als Winddruck bei belasteter Brücke 150 und bei unbelasteter Brücke 250 kg/m^2 getroffener Fläche zu Grunde gelegt werden.

Als zuverlässige Beanspruchungen waren die Vorschriften der Deutschen Reichsbahn vom 25. 2. 25 (82. D. 2531), für die Stoßzahl die Spalte IV der Tafel 3 der genannten Bestimmungen maßgebend. Für Sandstein waren 20 kg/cm^2 , für Stampfbeton 15 kg/cm^2 , für Eichenholz bei Gerüsten 140 kg/cm^2 und für Nadelholz bei Gerüsten 120 kg/cm^2 zugelassen. Für Eisenbetonkonstruktionen waren die Bestimmungen vom 13. Januar 1916 zu Grunde zu legen.

Die Baustelle liegt im Rückstaugebiet des Rheins, es waren deshalb nicht nur die Wasserstandsverhältnisse des Neckars, sondern auch teilweise diejenigen des Rheins in Betracht zu ziehen. Das höchste bekannte Hochwasser des Neckars vom Dezember 1882 erreichte an der Baustelle eine Höhe von $10,79 \text{ m}$ am neuen Neckarpegel; zu derselben Zeit erreichte das Hochwasser des Rheins eine Höhe von $9,17 \text{ m}$ am Rheinpegel. Der Eisgang tritt beim Rhein etwas später als im Neckar auf; die Erfahrung zeigte, daß Eisversetzungen oder eine starke Eisdecke im Rhein den Abgang des Neckareises erschweren, wodurch im unteren Neckarlauf Eisstopfungen entstehen können.

Im Ganzen waren 37 Entwürfe rechtzeitig eingegangen, wovon vom Preisgericht¹⁾ beim ersten Rundgang 16, beim zweiten Rundgang weitere 11 Entwürfe

ausgeschieden und schließlich 10 Entwürfe in die engere Wahl gezogen wurden. Bei den Bearbeitungen hatte das Preisgericht folgende allgemeine Grundsätze für die Beurteilung in Ergänzung der Wettbewerbsbedingungen aufgestellt:

1. Bezüglich der Höhenlage der Straße verlangten die besonderen Bedingungen in § 1, daß die vorgesehenen Steigungsverhältnisse der Auffahrten und der Brückenfahrbahn, wie sie durch das Tiefbauamt aufgestellt waren, beibehalten wurden. „Wesentliche Änderungen dieser Verhältnisse seien nicht erwünscht.“ Das Preisgericht war in Übereinstimmung mit dieser Bedingung der Ansicht, daß eine geringfügige Höherlegung der Fahrbahn und damit eine Erhöhung der Steigungsverhältnisse bis etwa zu einer Neigung $1:60$ in den Rampen als unwesentlich angesehen werden solle, und daß dementsprechend Entwürfe, die derartige Änderungen vorsahen, nicht von der Preisverteilung auszuschneiden seien.

2. Da die besonderen Bedingungen des Wettbewerbs verlangten, daß kein Konstruktionsteil der Brücke auf eine Länge von je 20 m zu beiden Seiten der Brückenmitte unter die Kote $97,5 \text{ m}$ herunterreichen sollte, so war es nicht ausdrücklich untersagt, daß etwa geringfügige Flächen in der Nähe der Auflager und Kämpfer in das Hochwasserprofil eintauchen dürften. Es sollte sonach als ein Verstoß gegen die Wettbewerbsbedingungen nicht betrachtet werden, wenn einzelne Entwürfe mit Rücksicht auf die notwendige Konstruktionshöhe in der Nähe der Mittelpfeiler oder Endwiderlager ein wenig in das Hochwasser eintauchen.

3. Die Untergrundverhältnisse an der Brückenbaustelle sind in § 2 der Wettbewerbsbedingungen dadurch gekennzeichnet, daß bei vorgenommenen Bohrungen Sand- und Kiesschichten von genügender Tragfähigkeit und Stärke vorgefunden wurden. Nach den Erfahrungen bei anderen Brückenbauten und bei Hochbauten in der Nähe der Brückenbaustelle ist damit zu rechnen, daß die Bodenschichten auch an der Brückenbaustelle nicht vollständig gleichmäßig sind, daß vielmehr neben verschiedenartiger Beschaffenheit der im Altrheingebiet angeschwemmten Bodenmassen auch Einsprengungen von dünneren Lehm- und feineren Sandschichten möglich sind. Mit Rücksicht hierauf muß bei dem Brückenbau mit gewissen Senkungen der Pfeiler und Widerlager gerechnet werden. Dementsprechend war das Preisgericht der Meinung, daß unter sonst gleichen Voraussetzungen Entwürfe den Vorzug verdienen, die äußerlich statisch bestimmt sind, gegenüber solchen, die infolge statischer Unbestimmtheit sich als empfindlich gegen Stützensenkungen erweisen.

4. Die Friedrich Ebert-Brücke soll in einem Gelände zur Ausführung kommen, das im allgemeinen geringe Höhenunterschiede aufweist. Mit Rücksicht auf die Gestaltung der in der Nähe der Friedrich Ebert-Brücke gelegenen Straßen- und Eisenbahnbrücken und die im allgemeinen flachen Ufer des Neckars hielt es das Preisgericht für zweckmäßig, nach Möglichkeit Hauptträger zu wählen, die nicht mit allzu großen Maßen hoch über die Fahrbahn emporsteigen. Abgesehen von dem ungünstigen Aussehen derartiger schwerer Bogen über der Fahrbahn, bieten diese auch dem Winde unnötig große Angriffsflächen und erfordern Querversteifungen, die meist in ästhetischer Hinsicht wenig befriedigen.

5. Was die Lage der Hauptträger im Querschnitt der Brücke anlangt, so war das Preisgericht der Meinung, daß solche Entwürfe den Vorzug verdienen, bei denen die Hauptträger entweder ganz unter der Fahrbahn liegen oder nur wenig über dieselbe hinausragen, damit der Blick von der Brückenfahrbahn aus nach allen Seiten hin möglichst ungestört bleibe.

¹⁾ 1. Ob.-Bürgermeister der Stadt Mannheim; 2. Arch. Prof. Dr. h. c. Bonatz, Stuttgart; 3. Ing. Prof. Kayser, Darmstadt; Ing. Prof. Dr.-Ing. Gaber, Karlsruhe; 5. Ing. Prof. Dr.-Ing. Kleinogel, Darmstadt; 6. Arch. Stadtrat Ludwig, Mannheim; 7. Ing. Ob.-Baurat Maythaler, Karlsruhe; 8. Arch. Stadtrat Reidel, Mannheim; 9. Stadtrat Schneider, Mannheim; 10. Der Vorstand des Tiefbauamtes, in dessen Vertr. Stadtb. Elsaesser; 11. Arch. Ob.-Baurat Zizler, Mannheim. —

Bei Anordnung von 2 Hauptträgern hielt das Preisgericht die Lage der Hauptträger zwischen Bürgersteig und Fahrbahn am zweckmäßigsten, da damit eine geringe Stützweite und geringe Abmessungen der Querträger verbunden sind.

Bei den Entwürfen, bei denen die Hauptträger zwischen Bürgersteig und Fahrbahn über die Fahrbahn hinausragen, war zu entscheiden, ob die Rücksicht auf den sog. Querverkehr eine derartige Ausführung als unzumutbar erscheinen ließ. Das Preisgericht vertrat die Ansicht, daß namentlich mit Rücksicht auf den heute in erster Linie in Betracht zu ziehenden Schnellverkehr mit Automobilen ein Querverkehr auf der Brücke im allgemeinen nicht erwünscht sein könne, daß vielmehr die Trennung der Verkehrsstreifen durch den Brückenträger verkehrstechnisch nicht von Nachteil sei. Daher wurden Einwendungen gegen derartige Konstruktionen nicht erhoben, soweit dadurch der freie Ausblick auf der Brücke und die Beobachtung des Verkehrs nicht behindert würde.

6. Hinsichtlich der Fahrbahnausbildung vertrat das

Kennwort „Flachbrücke“, Verf.: Masch.-Fabrik Augsburg-Nürnberg A.-G., Werk Gustavsburg bei Mainz mit Grün & Bilfinger A.-G., Mannheim und Arch. Adolf Abel-Stuttgart.

Ein II. Preis in Höhe von 5000 M. dem Entwurf mit dem Kennwort „Baustahl 48“, Verf.: Dipl.-Ing. Lorentz-Mannheim mit den Arch. Alfred Müller und Ludwig Rösinger, Mannheim.

Ein weiterer II. Preis in Höhe von 5000 M. dem Entwurf mit dem Kennwort „Freier Uferblick“, Verf. Masch.-Fabrik Augsburg-Nürnberg A.-G., Werk Gustavsburg in Gustavsburg bei Mainz mit Grün & Bilfinger A.-G.-Mannheim und Arch. B. D. A. Karl Wiener-Mannheim.

Ein III. Preis in Höhe von 3500 M. dem Entwurf mit dem Kennwort „Zwanzigstes Jahrhundert“, Verf.: Dr.-Ing. Paul Boros-Berlin, mit Arch. Hugo Herfort-Berlin und Ing. Hugo Wendt-Berlin.

Ferner wurden zum Ankauf empfohlen zum Preise von je 1500 M. folgende Entwürfe:

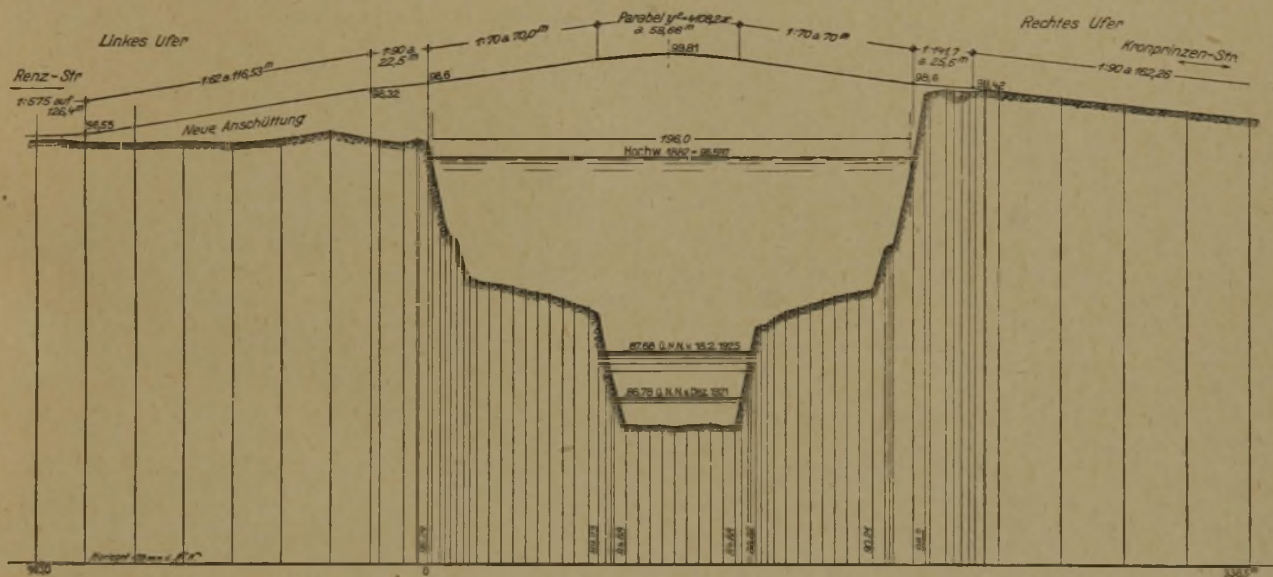


Abb. 3. Längsprofil an der Brückenbaustelle. (Längen 1 : 3000, Höhen 1 : 300.)

Preisgericht den Standpunkt, daß diejenige Fahrbahnausbildung vorzuziehen sei, die eine möglichst glatte Oberfläche für die Zwecke der Entwässerung böte und die gleichzeitig so gestaltet werden kann, daß die Unterhaltungskosten gering ausfielen. Dementsprechend wurden reine Eisenbetontafeln solchen aus Belageisen mit Beton und ähnlichen Ausführungen vorgezogen. Ebenso wurde mit Rücksicht auf die Uterhaltung des Brückenbaues, soweit derselbe in Eisenkonstruktion angeboten war, einer vollwandigen Ausbildung der Vorzug vor einer Ausbildung in Gitterwerk gegeben, da hierdurch einmal die Unterhaltungskosten verringert werden und andererseits sich eine bessere ästhetische Wirkung erzielen läßt.

Für die Preisverteilung standen nach weiterer Sichtung noch 7 Entwürfe zur Wahl und es wurde dann die Entscheidung und Verteilung der vorgesehenen vier Preise wie folgt getroffen:

Ein I. Preis von 8000 M. dem Entwurf mit dem

Kennwort „Bonito“, Verf.: Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten-A.-G., Dortmunder Union in Dortmund, mit Ed. Züblin & Cie., A.-G.-Stuttgart und Arch. Dipl.-Ing. Seytter und Dipl.-Ing. Schuhmacher-Stuttgart.

Kennwort „Geist der Gotik“, Verf.: Grün & Bilfinger A.-G.-Mannheim in Gemeinschaft mit Dr.-Ing. Max Schmechel, Arch. D. W. B., Mannheim, nach einer unter Patentschutz stehenden Konstruktion des Ob.-Ing. Kröger der Firma Grün & Bilfinger A.-G.-Mannheim.

Kennwort „Straffer Bogen, flacher Stich“, Verf.: Josef Hoffmann & Söhne, A.-G.-Mannheim, in Verbindung mit Prof. Dr.-Ing. Herm. Billing-Karlsruhe.

Wir lassen nunmehr die Besprechung zunächst der 4 preisgekrönten, dann der zum Ankauf empfohlenen 4 Entwürfe folgen. — (Fortsetzung folgt.)

Vermischtes.

Wettbewerb Tannenberg-National-Denkmal. In unserem Bericht in der Wettbewerbsbeilage Nr. 7 vom 30. v. M. ist zu dem Entwurf Abb. 22, S. 52 mit dem Kennwort „Dem Deutschen Geist von 1914“ als Verfasser Thiede, Gut Kleinholm, genannt, auf Grund einer Auskunft, die uns von der ausstellenden Stelle in Berlin, allerdings mit gewissem Vorbehalt, gegeben worden ist. Das hat sich jedoch als ein bedauerlicher Irrtum herausgestellt. Durch Herrn Architekt Franz Keye, Dresden, wird uns jetzt mitgeteilt, daß der Entwurf nicht von dem Genannten

sondern von ihm herrühre, was wir zur Kenntnis bringen. —

In der „Stadtbaukunst“, Heft 6 d. J., wird unter Vorbehalt mit dem Schlagwort „Gericht von Tannenberg“ von Arch. Peter A. Neumann, eine Ausführung gegen die Preisgerichtsentscheidung veröffentlicht, die schwerste Vorwürfe gegen die Preisrichter enthält, die sich über wichtigste Bedingungen des Ausschreibens einfach hinweggesetzt hätten. Der Kernpunkt ist, daß die Ausführungssumme von 250 000 M. nicht wesentlich überschritten werden sollte, während die Kosten des mit dem I. Preis gekrönten Entwurfes vom Verfasser auf rund

700 000 M., also fast auf das Dreifache berechnet werden. Auf der Ausstellung in der Techn. Hochschule zu Berlin sollen ferner die Kostenberechnungen zu den anderen Entwürfen ausgelegt gewesen sein, während diejenige des I. Preises trotz Nachfrage nicht zu erlangen gewesen wäre. Im Interesse des ganzen Wettbewerbswesens müssen diese Fragen unbedingt geklärt werden. Die Schriftleitung.

Wettbewerb zur Erlangung von Vorentwürfen zu einem Hotel in Bochum. Von der „Bochumer Hotel-Bau- und Betriebs-Aktien-Gesellschaft“ wird dieser Wettbewerb, den wir in Nr. 69 des Hauptblattes unseren Lesern mitteilen, für alle deutschen Architekten mit Termin zum 1. 12. 1925 ausgeschrieben. Es ist anzunehmen, daß mit Rücksicht auf die nicht unbedeutenden Preise (1. Preis von 10 000 M., 2. Pr. von 8000 M., 3. Pr. von 6000 M., 4. Pr. von 4000 M., ev. 4 Ankäufe zu je 2000 M.) nicht nur die Beteiligung an sich eine sehr rege sein wird, sondern daß wohl auch unsere bekannten Baukünstler und großen Architekturfirmen sich bei diesem Wettstreit beteiligen werden.

Die Aufgabe ist reizvoll, schon insofern, als es sich um ein an drei Seiten freiliegendes, rechteckiges Gelände von 75,52 m Größe in bevorzugter Lage auf der Grenze vom Geschäfts- und Wohnviertel, nahe dem Stadttheater zwischen Königsallee, Christ- und Weiherstraße handelt, das die Möglichkeit bietet, in der Massengruppierung einen Baudenkmal ohne Behinderung durch Nebenhäuser fast restlos zur künstlerischen Lösung zu bringen. Die Königsallee, an die das Grundstück mit der Schmalseite anstößt, ist eine 21 m breite, baumbestandene Straße, mit Straßenbahngleisen, die beiden Parallelstraßen sind je 15 m breit. Königsallee und Christstraße sind vornehme Wohnstraßen, die Weiherstraße zeigt gegenüber dem Hotelgrundstück eine öffentliche Parkanlage mit Weiher, in der auch das Theater steht. An die Königsallee soll der Haupteingang mit Vorfahrt gelegt werden.

Im Folgenden seien einige der wichtigsten Programmpunkte wiedergegeben: Das Hotel, das nach dem später mitgeteilten Raumprogramm in vornehmem Stil gehalten sein soll, ist nicht allein Übernachtungszwecken bestimmt, sondern es soll vornehmlich den Verbänden und Gesellschaften von Industrie und Handel zur Abhaltung ihrer Tagungen und Geschäftssitzungen, sowie dem öffentlichen und privaten Gesellschaftsleben der Stadt zweckentsprechende und würdige Räume bieten. In Würdigung des repräsentativen Charakters eines vornehmen Gesellschaftshotels ist, jedoch unter Vermeidung unnötigen Prunkes in Außen- und Innenarchitektur, vornehmlich echtes Material zu verwenden. Als Material für die Fassaden ist Werkstein, oder solcher in Verbindung mit Klinkern, vorgesehen. Die in den Lageplan eingezeichneten Baufluchtlinien sind nicht unbedingt bindend und können, sofern es der Entwurf wünschenswert erscheinen läßt, grundstückwärts geändert werden. Hierauf möchten wir die Bewerber besonders aufmerksam machen. (In dem kürzlich entschiedenen Wettbewerb für ein städt. Verwaltungsgebäude in Berlin-Zehlendorf wurde bekanntlich ein Entwurf wegen Überschreitung der festgelegten Fluchtlinie von der Preisverteilung mit Recht ausgeschlossen.)

Das Grundstück darf nach der geltenden Bauordnung zu $\frac{3}{4}$ bebaut werden und zwar außer Erd- und Dachgeschoß mit höchstens vier Geschossen bei 20 m Hauptgesimshöhe, sowie auf 15 m Tiefe an der Königsallee und mit je 15 m Höhe an den Parallelstraßen.

Unter den einzureichenden Entwurfsstücken (Lageplan 1:500 unter Benutzung des gelieferten, sämtliche Grundrisse, Quer- und Längsschnitt 1:200, zwei Normalgrundrisse von Zimmern 1:20) muß sich mindestens ein Schaubild befinden. Weitere Schaubilder sind freigestellt. Die Schaubilder dürfen die Größe von 0,5 m in der Fläche und 1 m in der größten Ausdehnung nicht überschreiten. Die Darstellungsweise wird freigestellt, soll jedoch möglichst einfach sein; farbige Behandlung ist ausgeschlossen.

Einheitspreis für 1 cbm umbauten Raumes, von Kellerfußboden bis Oberkante Hauptgesims 60 M. einschließlich sämtlicher betriebstechnischer Einrichtungen, ausschließlich des künstlerischen Schmucks des Innern, des Inventars, der Hof- und Gartenanlagen.

Das Recht der Veröffentlichung haben die „Hotel-Bau- und Betriebs-Aktiengesellschaft“ und der Verfasser. Die Gesellschaft behält sich wegen der späteren Bearbeitung des zur Ausführung bestimmten Entwurfes bedauerlicherweise ihre volle freie Entschließung vor. Es besteht aber die Absicht, den Verfasser des zur Ausführung kommenden Entwurfes zur weiteren Mitarbeit heranzuziehen.

Das Raumprogramm gibt zwar für die einzelnen Geschosse den Bedarf und die Verteilung an, die Bewerber sind jedoch daran nicht gebunden. Neben der üblichen Eingangshalle für die Abwicklung des Geschäftsverkehrs nebst Büro und Buchhaltung (letzte beide evtl. auch im Zwischengeschoß) werden von größeren Räumen im Erdgeschoß gefordert: ein Festsaal mit gesonderten Garderoben und Toiletten von 200, ein Kaffeerestaurant von 200, ein Speisesaal als Weinrestaurant von 150, ein Frühstückszimmer, eine Aufenthalts- und Gesellschaftshalle, ein Sitzungszimmer von je 100 qm Fläche, dazu zwei kleinere Nebenräume von zusammen 100 qm, zwei Sitzungszimmer von je 40 bis 45, ein Schreib- und Lesezimmer von 40 qm Fläche. Festsaal und Nebenräume müssen zusammen benutzbar sein. Dazu gehören die erforderlichen Anrichten und Küchen. In dem 1. und 2. Obergeschoß sind 110—120 Zimmer, teils ein-, teils zweibettig unterzubringen, von letzteren einige mit Wohnsalon, sämtliche mit Bad, desgl. 80 v. H. der einbettigen Zimmer mit Bad. Im Dachgeschoß ist die Wohnung für den Direktor und sind die Personal-Schlafräume und die erforderlichen Nebenräume an zu ordnen. Eine Garage, auch für einige Privatkraftwagen, ist vorzusehen. Die ganze Anlage muß um 50 Betten erweiterungsfähig sein ohne Störung des Betriebes und möglichst ohne neuen Grunderwerb.

Mißstände im Wettbewerbswesen. Wir haben schon in unserem Programm und erneut in Nr. 7 darauf hingewiesen, daß wir zu solchen Beschwerden über Wettbewerbsentscheidungen, die mehr oder weniger subjektiver Art sind, in unserer Zeitschrift keine Stellung nehmen können. Noch weniger aber sind wir in der Lage, uns mit den Verfassern dieser Zuschriften brieflich auseinander zu setzen, denn wir würden diese, meist unter Berufung auf langjähriges Halten unserer Zeitschrift an uns gerichteten, mitunter sehr ausführlichen Zuschriften in ebenso eingehender Weise beantworten müssen, wozu uns die Zeit fehlt.

Wir werden in letzter Zeit, wo sich die Zahl der Wettbewerbe wieder häuft und daher beschäftigungslose Architekten sich Unterlagen in großer Zahl kommen lassen werden, auf einen Übelstand aufmerksam gemacht, der zwar im Einzelfalle geringfügig erscheint, für den verdienstlosen Architekten aber doch eine ins Gewicht fallende Belastung mit sich bringen kann. Das sind die Kosten der Wettbewerbsunterlagen.

Zunächst ist es selbstverständlich, daß diese Kosten so berechnet sein müssen, daß sie dem Wert der Unterlagen entsprechen und höchstens die Selbstkosten wieder einbringen dürfen. Wir können es den ausschreibenden Stellen nicht verdenken, daß die dafür einen gewissen Betrag fordern, denn sonst würden oft Programme in so großer Zahl eingefordert werden, die nachher nicht benutzt werden, daß die Ausschreiber in Verlegenheit kommen, da sie mindestens für eine Frist, die in angemessenem Verhältnis zu der gestellten Wettbewerbsfrist steht, jedem Anforderer auch die Unterlagen zustellen müssen. Bei wertvollen Unterlagen, die man nicht in zu großer Auflage herstellen will, wäre es daher zweckmäßig, schon im Ausschreiben eine Frist festzusetzen, bis zu der die Unterlagen nur mit Sicherheit geliefert werden können. Auf alle Fälle soll die ausschreibende Stelle aber aus dem Erlös der abgegebenen Unterlagen kein Geschäft machen.

Der Preis der Unterlagen sollte ferner unter allen Umständen jedem auf Antrag zurückgezahlt werden, der einen Entwurf fristgemäß einreicht. Das geschieht ja erfreulicherweise jetzt meist.

Schließlich aber sollten mindestens kapitalkräftige Ausschreiber von Wettbewerben, auch dann die Kosten für die Wettbewerbsunterlagen zurückerstatten, wenn diese von dem Anforderer in einer vorher im Ausschreiben festzulegenden Frist in brauchbarem Zustand zurückgeschickt werden. Das geschieht aber leider noch recht selten, sollte aber bei der Notlage der Architekten und den großen Vorteilen, die dem Ausschreiber durch einen Wettbewerb erwachsen, der für Preise, deren Gesamtwert die Kosten eines Entwurfes meist nicht viel übersteigt, eine größere Zahl von Entwürfen erhält, aus denen er sich die beste Lösung herausuchen kann, geschehen. —

Inhalt: Einflüsse einer Studienreise nach Holland auf einen deutschen Wettbewerb. (Schluß.) — Wettbewerb für den Entwurf der Friedrich Ebert-Brücke über den Nekar in Mannheim. — Vermischtes. —

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