

BAUWIRTSCHAFT UND BAURECHT

AUSSTELLUNGEN · MESSEN
WOCHENBEILAGE ZUR DEUTSCHEN BAUZEITUNG

NR.

6 BERLIN 1928
15. FEBRUAR

HERAUSGEBER: REGIERUNGS-BAUMEISTER FRITZ EISELEN
ALLE RECHTE VORBEHALTEN / FÜR NICHT VERLANGTE BEITRÄGE KEINE GEWÄHR

DIE BERÜHMTE PARAGRAPHEN 7—9

DER PREUSS. BAUORDNUNG

(Schluß aus Nr. 5)

Von Reg.-Baumstr. a. D. Otto Schmidt, Beigeordneter der Stadt Trier

Im Ganzen 17 Abbildungen

e) Als Baustufen werden unterschieden:
Baustufe I. Offene Bebauung mit einem vorderen Baustreifen und dahinter gelegenen Nebengebäuden. (Abb. 5.)

Hat ein Nachbar auf Grund älterer Bestimmungen bereits ein Gebäude mit einer Brandmauer auf der Grenze errichtet, so muß zur Vermeidung kahler Giebel an diese Brandmauer angebaut werden.

Die zulässigen Abmessungen betragen:

Höhe des Vordergebäudes (H_1), zwei Geschosse, min. $2 \times 3 = 6$ m, max. $2 \times 4 = 8$ m.

Höhe des Hintergebäudes (H_2), ein Gesch. min. $1 \times 3 = 3$ m, max. $1 \times 4 = 4$ m.

Tiefe des Hintergebäudes (T_2) max. gleich Hälfte der tatsächlichen Tiefe des Vordergebäudes.

Breite der Bebauung parallel zur Baufluchtlinie (B) min. 8 m, max. 16 m

Abstand des Hintergebäudes von der Baufluchtlinie (a) gleich der Summe aus der Maximalhöhe und der Maximaltiefe des Vordergebäudes.

Abstand des Hintergebäudes von der hinteren Grundstücksgrenze (b) min. gleich der Hälfte der Maximalhöhe des Hintergebäudes

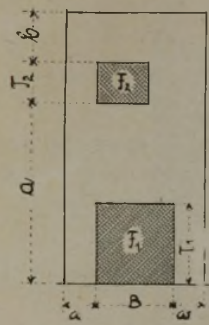


Abb. 3. Baustufe I

Abstand des Vorder- und Hintergebäudes von den seitlichen Grundstücksgrenzen (w) min. gleich der Hälfte der Maximalhöhe des Vordergebäudes.
Überbaute Fläche des Hintergebäudes (F_2) max. ein Drittel der tatsächlich überbauten Fläche des Vordergebäudes.

Baustufe II. Geschlossene Bebauung mit einem vorderen Baustreifen und dahinter gelegenen Nebengebäuden. Vordergebäude an beiden seitlichen Grundstücksgrenzen angebaut. Hintergebäude nur an einer Grundstücksgrenze angebaut, von der anderen ein Abstand mind. gleich der Maximalhöhe des Nebengebäudes. Das Hauptgesims des Nebengebäudes muß parallel zur Bauflucht geführt werden, wenn nicht gleichzeitig auf dem Nachbargrundstück ein Nebengebäude errichtet wird, das den Brandgiebel des ersteren vollständig verdeckt. Freie Brandgiebel an der Nachbargrenze sind als symmetrische Giebel auszubilden. Hat ein Nachbar auf Grund älterer Bestimmungen bereits einen Abstand von der Grenzlinie innegehalten, so kann die Baupolizei anordnen, daß auch ein geplanter Neubau den für die offene Bauweise (Baustufe I) vorgeschriebenen Bauwuch innehält.

Die zulässigen Abmessungen betragen (Abb. 4):

Höhe des Vordergebäudes (H_1), zwei Geschosse, min. $2 \times 3 = 6$ m, max. $2 \times 4 = 8$ m.

Höhe des Hintergebäudes (H_2), ein Gesch. min. $1 \times 3 = 3$ m, max. $1 \times 4 = 4$ m.

Tiefe des Hintergebäudes (T_2) max. gleich der Hälfte der tatsächlichen Tiefe des Vordergebäudes.

Abstand des Hintergebäudes von der Baufluchtlinie (a) gleich der Summe aus der Maximalhöhe und der Zahl 14 (Meter).

Abstand des Hintergebäudes von der hinteren Grundstücksgrenze (b) min. gleich der Hälfte der Maximalhöhe des Hintergebäudes.

Abstand des Hintergebäudes von der seitlichen Grundstücksgrenze min. gleich der Maximalhöhe des Hintergebäudes.

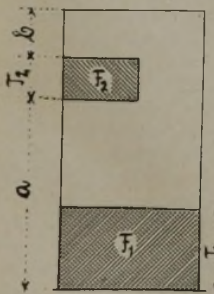


Abb. 4. Baustufe II

Überbaute Fläche des Hintergebäudes (F_2) max. ein Drittel der tatsächlich überbauten Fläche des Vordergebäudes.

Baustufe III. Geschlossene Bebauung mit einem vorderen und einen hinteren Baustreifen. Betr. Firstrichtung der Hintergebäude vgl. Baustufe II. Hat ein Nachbar auf Grund älterer Bestimmungen bereits einen Abstand von der Grenzlinie innegehalten, so kann die Baupolizei anordnen, daß auch ein geplanter Neubau den für die offene Bauweise (Baustufe I) vorgeschriebenen Bauwuch innehält.

Die zulässigen Abmessungen betragen (Abb. 5):

Höhe des Vordergebäudes (H_1), drei Geschosse, min. $3 \times 3 = 9$ m, max. $3 \times 4 = 12$ m.

Höhe des Hintergebäudes (H_2), zwei Geschosse, min. $2 \times 3 = 6$ m, max. $2 \times 4 = 8$ m.

Tiefe des Hintergebäudes (T_2) max. gleich zwei Drittel der tatsächlichen Tiefe des Vordergebäudes.

Abstand des Hintergebäudes von Baufluchtlinie (a) gleich der Summe aus der Maximalhöhe und der Zahl 14 (Meter).

Abstand des Hintergebäudes von der hinteren Grundstücksgrenze (b) min. gleich der Hälfte der Maximalhöhe des Hintergebäudes.

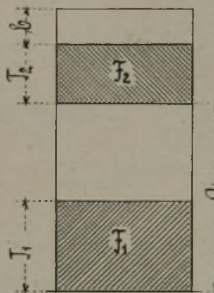


Abb. 5. Baustufe III

Überbaute Fläche des Hintergebäudes (F_2) höchstens zwei Drittel der tatsächlich überbauten Fläche des Vordergebäudes.

Baustufe IV. Bebauung wie Baustufe III, jedoch mit mittlerem oder seitlichem Zwischenflügel. Der Mittelflügel ist zulässig auf ein Drittel der Breite der Hinterfront des Vordergebäudes in ganzer Tiefe des Abstandes zwischen Vorder- und Hintergebäude. Die Seitenflügel sind zulässig nur bei gleichzeitiger Ausführung eines anschließenden Seitenflügels auf das Nachbargrundstück und dürfen zusammen ein Drittel der Breite der Hinterfront des Vordergebäudes nicht überschreiten, wobei der Gebäudeabstand gleich der zulässigen Maximalhöhe des Seitenflügels sein muß.

Die zulässigen Abmessungen betragen (Abb. 6 u. 7):

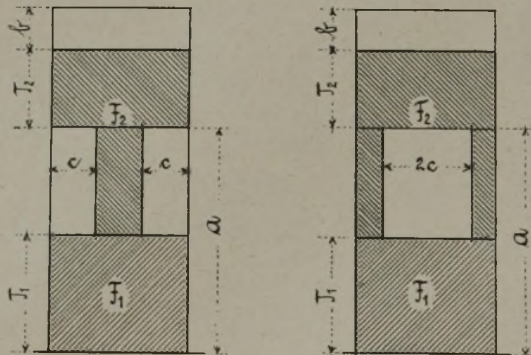


Abb. 6 u. 7. Baustufe IV

Höhe des Vordergebäudes (H_1), drei Geschosse, min. $3 \times 3 = 9$ m, max. $3 \times 4 = 12$ m.

Höhe des Hintergebäudes und des Flügelgebäudes (H), zwei Geschosse, min. $2 \times 3 = 6$ m, max. $2 \times 4 = 8$ m.

Abstand des Hintergebäudes von der Bauflucht (a) gleich der Summe aus der Maximalhöhe des Vordergebäudes und der Zahl 14 (Meter).

Abstand des Hintergebäudes von der hinteren Grundstücksgrenze (b) min. gleich der Hälfte der Maximalhöhe des Hintergebäudes.

Abstand des Mittelflügels von den seitlichen Grundstücksgrenzen (c) gleich der Hälfte der Maximalhöhe des Mittelflügels.

Überbaute Fläche des Hintergebäudes und des Seitenflügels bzw. der Seitenflügel (F_2) zusammen gleich max. der tatsächlich überbauten Fläche des Vordergebäudes.

Baustufe V. Bebauung wie Baustufe IV, jedoch auch mit mittlerem oder seitlichem Hinterflügel. Die Mittelflügel sind zulässig auf ein Drittel der Breite der Hinterfront des Vordergebäudes, in ganzer Tiefe der Abstände zwischen Vorder- und Hintergebäude und hinteren Grundstücksgrenze. Die Seitenflügel sind zulässig nur bei gleichzeitiger Ausführung eines anschließenden Seitenflügels auf dem Nachbargrundstück und dürfen zusammen ein Drittel der Breite der Hinterfront des Vordergebäudes nicht überschreiten, wobei der Abstand gleich der zulässigen Maximalhöhe des Seitengebäudes sein muß.

Die zulässigen Abmessungen betragen (Abb. 8 u. 9):

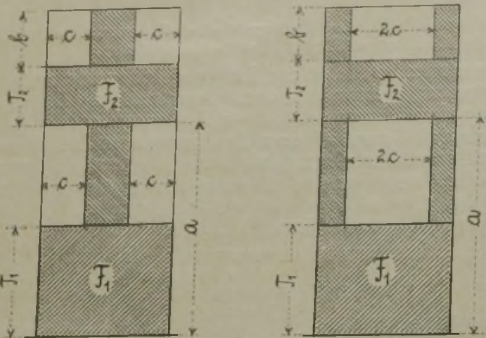


Abb. 8 u. 9. Baustufe V

Höhe des Vordergebäudes (H_1), drei Geschosse, min. $5 \times 3 = 9$ m, max. $5 \times 4 = 12$ m.

Höhe des Hintergebäudes und des Flügelgebäudes (H_2), zwei Geschosse, min. $2 \times 3 = 6$ m, max. $2 \times 4 = 8$ m.

Abstand der Hintergebäude von der Bauflucht (a) gleich der Summe aus der Maximalhöhe und der Zahl 14 (Meter).

Abstand des Hintergebäudes von der hinteren Grundstücksgrenze (b) min. gleich der Hälfte der Maximalhöhe des Hintergebäudes.

Abstand der Mittelflügel von den seitlichen Grundstücksgrenzen (c) gleich der Hälfte der Maximalhöhe der Mittelflügel.

Überbaute Fläche des Hintergebäudes und der Mittelflügel bzw. der Seitenflügel (F_2) zusammen gleich max. der tatsächlich überbauten Fläche des Vordergebäudes.

f) Die in den Baustufen vorgeschriebene Geschößzahl kann im Ausnahmefall gegenüber den Normalfällen der Baustufen I–V je nach dem Baugebiet vergrößert werden, und zwar:

im Baugebiet B in der Baustufe III und IV das Vorder- und Hintergebäude um je ein Geschöß.

im Baugebiet C in der Baustufe III–V das Vordergebäude um ein und das Hintergebäude um zwei Geschosse.

g) Als bebaut werden nicht angerechnet die Flächen:

von Klappen über Kellertreppen, Kellerhälsen, Schutzdächern, von Düngergruben, Asch- und Müllbehältern, sofern sie für jede Art dieser Anlagen insgesamt 5 qm Grundfläche nicht überschreiten;

von Freitreppen, die nur vom Gelände bis zum Fußboden des Erdgeschosses führen;

von Grenzmauern und sonstigen Grenzeinfriedigungen sowie freistehenden Mauern und ähnlichen Anlagen, sofern ihre Höhe 2 m — vom höher liegenden Grundstück aus gerechnet — und ihre Stärke 40 cm nicht überschreitet;

von Hofunterkellerungen, soweit sie die Hofoberfläche oder, bei Anhöhung des Hofes über das natürliche Gelände, die Oberfläche des an das Vorderhaus anstoßenden Bürgersteigs nicht überragen;

von Mauervorsprüngen und Pfeilervorlagen von weniger als 50 cm Ausladung und weniger Breite als ein Zehntel der freien Wandfläche.

4. Hofgemeinschaft.

Die Nachbargrundstücke bleiben für die Bestimmung der Bebauung unberührt, wenn zugunsten des Baugrundstückes auf dem anliegenden Nachbargrundstück eine Baubeschränkung grundbuchlich eingetragen wird. In solchen Fällen darf jedoch der Abstand der Gebäude von der Grundstücksgrenze nicht kleiner als $2,50 \text{ m}$ und die Hofmauer nicht höher als 2 m sein. Diese Vergünstigung fällt fort und das Ge-

bäude ist den Vorschriften dieser Bauordnung entsprechend umzugestalten, sobald die Eintragung im Grundbuch gelöscht wird.

5. Eckgrundstücke (Abb. 10 u. 11).

Bei Eckgrundstücken regelt sich die Bebauung unter Beachtung der Lichtregel (Abs. 2) dahin, daß die vorderen und hinteren Baustreifen als geknickt um die Ecke herumgeführt zu denken sind. Hierbei ergeben sich die Teile der Hoffronten, an die Zwischenflügel ansetzen dürfen, aus den in Frage kommenden Abwicklungen der Hoffronten. Hinterflügel dürfen bei Eckgrundstücken nur im Ausnahmefall angeordnet werden.

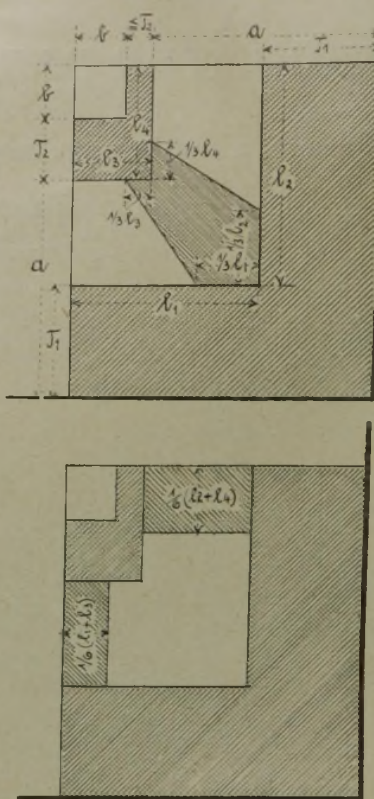


Abb. 10 u. 11. Bebauung der Eckgrundstücke

6. Ausnahmen.

Die Baupolizeibehörde kann in besonderen Fällen von vorstehenden Bestimmungen Ausnahmen zulassen, wenn feuer- und gesundheitspolizeiliche Bedenken nicht bestehen, die vorgeschriebenen Lichtregeln innegehalten werden und die durch diese Bauordnung beabsichtigte grundsätzliche Ordnung der Baukörper auf einem Grundstück gewährleistet ist.

§ 9. Die bauliche Ausnutzbarkeit nach der Art der Blockform wird von der Ortspolizeibehörde durch Sonderpolizeiverordnung in einem „Bebauungsplan“ vorgeschrieben.

Als verschiedene Blockformen, d. h. in welcher Form und mit welchem Grad der baulichen Ausnutzbarkeit innerhalb eines von Fluchtlinien umschlossenen Baublocks gebaut werden kann, werden unterschieden:

A. Allseitig gleichmäßig bebaute Blockform (Abb. 12):

Sämtliche Grundstücke eines Blocks werden entweder geschlossen bis an die seitlichen Nachbargrenzen herangebaut oder „offen“ bebaut. In letzterem Falle wird jedes Grundstück eines Blockes mit beiderseitigem seitlichen Bauwuch bebaut oder je zwei oder mehrere Grundstücke in Form eines Doppel- oder Gruppenhauses, sofern die Bebauung der verschiedenen Grundstücke gleichzeitig erfolgt.

Abb. 12. Allseitig gleichmäßig bebaute Blockform

B. Zweiseitig gleichmäßig fortlaufend bebaute, zweiseitig unbebaute Blockform (Abb. 13):

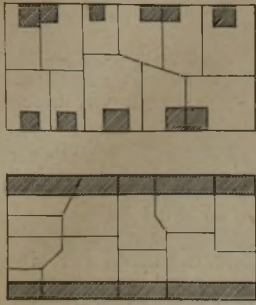


Abb. 13. Zweiseitig gleichmäßig bebaute zweiseitig unbebaute Blockform

Nur die Grundstücke, die an zwei besonders bezeichneten Blockseiten bzw. Baufluchtlinienteilen liegen, dürfen bebaut werden — wofür entweder wieder die geschlossene oder offene Form zu wählen ist —, die anderen Seiten bleiben unbebaut.

C. Zweiseitig gleichmäßig fortlaufend bebaute, zweiseitig mit Blockbauwisch geöffnet bebaute Blockform (Abb. 14).

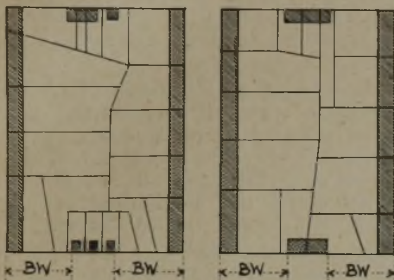


Abb. 14. Zweiseitig fortlaufend bebaute, zweiseitig mit Blockbauwisch geöffnet bebaute Blockform

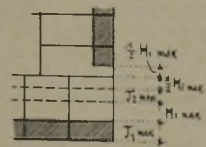


Abb. 15
Blockbauwisch
 $BW = T_{max} + H_{max}$
 $+ T_{max} + H_{max}$

Die Grundstücke an zwei Seiten des Blockes werden gleichmäßig entweder geschlossen oder offen bis an die anderen Seiten heran bebaut. Die Grundstücke an den beiden Seiten müssen — abgesehen von den Kopfbauten der genannten Reihen bis zur Entfernung des Blockbauwischs (Abb. 15) von den beiden Ecken aus gerechnet — unbebaut bleiben, von hier aus werden sie entweder geschlossen oder offen bebaut.

D. Gemischte Blockform (Abb. 16 u. 17):

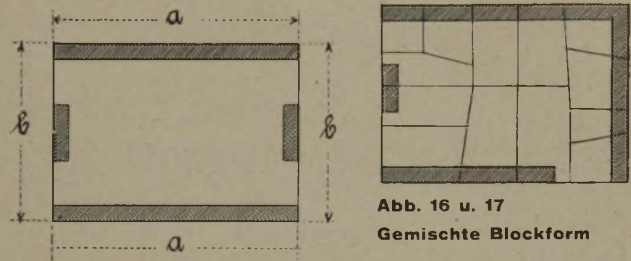


Abb. 16 u. 17
Gemischte Blockform

Blockform, bei der die Bebauung aus einer unregelmäßigen Folge von Einzelelementen der Blockformen A bis C besteht.

Anmerkung: Praktisch wird die Unterscheidung in der Weise durchgeführt, daß für Teilgebiete der Orts- oder Gemeindelagen zusammen mit den Fluchtlinienplänen besondere Bebauungspläne über die Blockformen festgestellt werden. Hierbei wird für einzelne Teile der Fluchtlinien durch Buchstaben die Art der Bebauung festgesetzt. Zum Beispiel: a = fortlaufend bebaut, b = mit Blockbauwisch bebaut. —

Nachschrift der Schriftleitung. Wir haben den vorstehenden Ausführungen Raum gegeben, trotz ihres etwas großen Umfanges, weil sie die zweifellos interessante Frage anschnitten, wie die preuß. Musterbauordnung in eine klarere und übersichtlichere Form gebracht werden kann und weil sie beachtenswerte Vorschläge dafür macht. Wir halten diese Frage einer Erörterung wert. —

SCHAFFT PERSONEN-AUFZÜGE IN DEN STOCKWERK-NEUBAUTEN

EINE KRITISCHE BETRACHTUNG FÜR DIE WEITERENTWICKLUNG DES AUFZUG-BAUES

Von Dr. Bruno Thierbach, berat. Ing., Berlin

Die heutige Zeit erfordert bei den hohen Anforderungen, die sie an die Arbeitskraft stellt, in den Neubauwohnungen alle Bequemlichkeiten, die das Dasein erleichtern. Dazu gehört neben einer weitgehenden Elektrifizierung der Hauswirtschaft im vieltstöckigen familienreichen Miethause auch der Aufzug. Allerdings nicht in der Luxusausführung der Vorkriegszeit und mit Führerbemannung, sondern in einfacher, aber geräumiger Herstellung und benutzbar für jeden sowohl zum Transport von Personen wie von Traglasten, sowohl zu den Wohngeschossen wie den Betriebsräumen (Waschküche, Trockenboden usw.).

Wie jede Anlage rentiert sich auch ein Aufzug um so mehr, je stärker er benutzt wird. Sache des Architekten muß es daher sein, den Hausgrundriß so zu gestalten, daß möglichst viele Wohnungen nahe dem Aufzugsschacht liegen.

Das Wichtigste ist aber die freie Benutzung des Aufzuges ohne besondere Erlaubnis und Schlüssel sowie ohne Führer für Jeden, der das Haus betritt, wie das in anderen Ländern, in Schweden, der Schweiz usw. schon der Fall ist. Diese Freiheit ist in Deutschland auch durch die neueste Aufzugsverordnung von 1926 noch nicht erreicht.

Das ist vor allem nötig, ferner eine Verbilligung der Aufzüge bei erhöhter Betriebssicherheit und Vermeidung von Unfällen trotz freier Benutzbarkeit. Qualitätsarbeit ist daher die dringende Forderung, und diese kann nur erreicht werden durch Zusammenschluß der bedeutenden Aufzugsfirmen in einen Fachverband. Ein solcher wird auch die Produktionsmethoden günstig beeinflussen, für Normung, Typisierung und Spezialisierung eintreten, den Austausch von Erfahrungen fördern und zur genauen Kalkulation führen.

Einen solchen Verband, als Untergruppe des „Ver eins Deutscher Maschinenbau-Anstalten“, besitzen die Aufzugsfabriken seit Oktober 1907, von dem man nach seiner Organisation und seinen bisherigen Arbeiten sagen darf, daß seine Bestrebungen erfolgreich auf die techn. und wirtschaftl. Vervollkommnung des Aufzugsbaues gerichtet sind. Seinen Bemühungen ist es zu verdanken, daß die schon erwähnte Aufzugsverordnung, wenn auch leider nicht die erforderliche Benutzungs-freiheit, so doch wesentliche Fortschritte gebracht hat. Vor allem ist es der Verbandsleitung gelungen, in Verbindung mit dem Reichsarbeitsministerium, den Landesregierungen, den Berufsgenossenschaften im ganzen Deutschen Reiche einheitlich geltende „Techn. Grundsätze für den Bau von Aufzügen“ durchzusetzen.

Das war die erste wichtige Vorbedingung für einen weiteren Schritt: Die Normung des Aufzugsbaues. Für die Tragkraftstufen, die entsprechenden Fahrkorbgrößen, die Maschinenraumabmessungen und die Fahr-schachtquerschnitte ist diese Arbeit, dank den Bemühungen des Verbandes, bereits erledigt.

Im Zusammenwirken mit dem deutschen Normen-ausschusse hat der Verband die Baunormung der Lastenaufzüge mit und ohne Führer, der Personen-aufzüge und der Krankenaufzüge herausgegeben, nach dem die Entwürfe in der „Bauwelt“, der „Bau-gilde“ und der „Zeitschrift für das gesamte Kranken-hauswesen“ veröffentlicht worden waren.

In Bearbeitung befinden sich die Baunormung für Bahnsteig-Aufzüge, Personen-Paternoster (Umlauf-aufzüge) und Kleinlastenaufzüge. Die Normung des mechanischen Teiles der Aufzüge ist gleichfalls im Werden.

Durch diese nicht nur für die Verbandsmitglieder, sondern aller Interessenten wichtigen Normung lassen

sich wesentliche Arbeitersparnisse erzielen, die entweder in einer Verbilligung der Preise, oder in einer Verbesserung der Konstruktionen und damit in einer Erhöhung der Betriebssicherheit der Aufzüge zur Auswirkung kommen.

Die weitere Erhöhung der Betriebssicherheit und volles Vertrauen der Bürgerschaft zu der Zuverlässigkeit der Aufzüge aber ist notwendig, wenn der Personenaufzug die ihm zukommende allgemeine Verbreitung finden soll.

Hier können nur gründlich wissenschaftliche Untersuchungen und großzügig angestellte praktische Versuche einen sicheren Fortschritt gewährleisten. Auch in diesem Sinne hat der Verband schon für den gesamten deutschen Aufzugsbau bahnbrechende Arbeiten geleistet. Es sei z. B. verwiesen auf die Broschüre von Dr.-Ing. Gerold Weber „Versuche mit Fangvorrichtungen an Aufzügen“ (Verlag R. Oldenbourg, München, Berlin) und auf die Forschungsarbeiten über die Ausführungen und Berechnungen von Treibscheiben, deren Ergebnisse in den „Technischen Grundsätzen“ der neuen Aufzugsordnungen (VII. Tragtittel Ziff. 27) Aufnahme gefunden haben. Weiter ist der Verband an der Drahtseilforschung beteiligt, an der z. Zt. von bedeutenden Wissenschaftlern gearbeitet wird. Durch eine Studienreise nach Amerika sind vom Verbands auch die Fortschritte des amerikanischen Aufzugsbaues für Deutschland nutzbar gemacht.

Erwähnung verdient schließlich auch die Schaffung eines Versuchs- und Lehraufzuges, der gegenwärtig im „Deutschen Arbeitsschutz-Museum“ in Charlottenburg zur Aufstellung gelangt und von dem Verbands mit Unterstützung amtlicher Stellen errichtet wird, um alle Neuerungen im Aufzugsbau praktisch erproben zu können. Es steht zu erwarten, daß die hier gesammelten Erfahrungen noch wesentlich zur Weiterentwicklung der Aufzüge beitragen werden.

Der Verband der Aufzugsfabrikanten hat also die Forderungen erfüllt, die an ein Kartell gestellt werden müssen, das zum Nutzen der Allgemeinheit arbeiten soll. Untersucht aber muß noch werden, ob die Vorwürfe, die von kartellfeindlicher Seite immer wieder erhoben werden, daß nämlich die Kartelle ihre Monopolstellung in der Beherrschung des Marktes durch eine unangemessene Preistreiberei zum Schaden der Abnehmerkreise ausnutzen, auf den Verband der Aufzugsfabrikanten zutreffen.

Zunächst kann der Verband eine Monopolstellung in seinem Fache gar nicht einnehmen, da ihm bei weitem nicht alle Aufzugsfabrikanten in Deutschland angehören. Er treibt ferner keinerlei Geheimkrämerei, sondern hat seine Vereins- und Geschäftsprinzipien mehrfach klar und offen dargelegt; so sind dem Reichswirtschaftsministerium alle vertraglichen Abmachungen und Bindungen der Verbandsmitglieder zur Verfügung gestellt worden und auch dem Bund deutscher Architekten, also der wichtigsten Vereinigung der Abnehmer von Aufzügen, hat die Verbandsleitung eine Denkschrift über die Ziele des Verbandes überreicht. Aus diesen Denkschriften geht hervor, daß der Verband bemüht ist, für eine gleichmäßige Beschäftigung der Werke zu sorgen, da diese sowohl im Interesse der Unternehmer als auch der Arbeiterschaft liegt: Betriebseinschränkungen wirken sich nicht nur höchst unwirtschaftlich, sondern durch Personal- und Arbeiterentlassungen auch höchst unsozial aus.

Die Verteilung der Aufträge auf diejenigen Firmen, die die gleichen Anfragen gemeldet haben, erfolgt nach einem festen Schlüssel an die Firma, die wegen geringster Beschäftigung für die Durchführung des Auftrages in erster Linie in Frage kommt. Will jedoch ein Auftraggeber seine Bestellung durch eine andere Firma des Verbandes ausgeführt sehen, so wird auch diesem Wunsch Folge gegeben und nur ein Zuschlag von 1 bis 2 v. H. gegenüber dem Angebote der von dem Verbands bestimmten Firma erhoben. Eine Überspannung des Preises der bevorrechtigt anbietenden Firma ist durch die vom Verbands aufgestellten Richtpreise praktisch unmöglich gemacht, weil die Geschäftsstelle, wenn ihr Überschreitungen der Richtpreise bekannt werden, den Maximalpreis festsetzt. Mindestpreise, die nicht unter Schritten werden dürfen, schreibt der Verband nicht vor. Daß

die Richtpreise sich auf angemessener Höhe halten, beweist die Tatsache, daß es bei ihrer Einführung bei dem größten Teil der Verbandsfirmen technischer und fabrikatorischer Umstellungen bedurfte, um bei diesen Richtpreisen noch einen angemessenen Verdienst herauszuwirtschaften.

Die weitere technische Durchbildung der Personenaufzüge für das mehrstöckige Miethaus, die Erhöhung ihrer Betriebssicherheit und Gefährlosigkeit, vor allem aber ihr Freiwerden vom Führer und Schlüsselzwang sind heute die wichtigsten Aufgaben, mit denen die Aufzugsfabrikanten sich zu beschäftigen haben.

Auch auf dem Gebiete der Lastenaufzüge ist noch viel Arbeit zu leisten, besonders im Baugewerbe, im Speicherbetrieb der Häfen und in den landwirtschaftlichen Betrieben; in letzteren sind Hochbauten für eine Rationalisierung der Wirtschaft dringend erforderlich, können aber nur durchgeführt werden, nachdem für die Aufzugsfrage gute Lösungen vorliegen.

Zu überlegen wäre auch, ob in besonderen Fällen, in denen Personenaufzüge sich im mehrstöckigen Miethause der Arbeiter Viertel als zu teuer und unwirtschaftlich erweisen, nicht wenigstens die wesentlich billigeren Kleinlastenaufzüge eingebaut werden können.

Kurz zusammengefaßt ist die Bedeutung des Verbandes der Aufzugsfabrikanten für die Weiterentwicklung des Aufzugsbaues in Folgendem zu erblicken:

1. Der Verband hat bereits z. B. durch die Vereinheitlichung der Aufzugsvorschriften, durch die Normungen, wissenschaftliche Untersuchungen usw. äußerst wertvolle technische und organisatorische Arbeit geleistet. Viel aber bleibt noch zu tun übrig: so vor allem die Durchsetzung der Freigabe für die allgemeine, unbehinderte Benutzung der Aufzüge.

2. Die Verbesserung und Verbilligung der Konstruktionen und die geeigneten Maßnahmen zur weiteren Erhöhung der Betriebssicherheit und Verringerung der Unfälle erfordern umfassende theoretische Untersuchungen und praktische Versuche und diese wiederum so bedeutende Geldmittel, wie sie von einer einzelnen Firma nicht aufgebracht werden können. Ein festgefügtter Zusammenschluß der bedeutendsten deutschen Aufzugsfabrikanten ist daher schon zur gemeinsamen Aufbringung dieser Mittel unerlässlich.

3. Die offen dargelegte Organisation des Verbandes bürgt dafür, daß der Auftraggeber bezüglich der Preise nicht übervorteilt wird. Andererseits werden Schleuderpreise vermieden, was durchaus auch im Interesse der Abnehmer liegt; denn Lieferungen, bei denen den Herstellern nicht ein angemessener Nutzen verbleibt, können technisch nicht auf der Höhe sein.

4. Bei einer Auftragserteilung an eine Verbandsfirma hat der Besteller aber die Gewißheit, daß bei der Lieferung die neuesten technischen Erfahrungen des Faches berücksichtigt worden sind, da der Verband durch den Leiter seiner technischen Abteilung und seinen technischen Beirat für einen laufenden Erfahrungsaustausch und die sachgemäße Bearbeitung aller mit den verschiedenen Konstruktionen und Systemen der einzelnen Mitglieder erzielten Ergebnisse sorgt. Auch die Fabrikationsmethoden werden unter gegenseitiger Beobachtung und Beratung gehalten, um die Gestehungskosten und damit die Verkaufspreise so niedrig wie möglich stellen zu können.

5. Durch eine angemessene Verteilung der eingehenden Aufträge auf seine Mitglieder sorgt der Verband für eine möglichste Stetigkeit in der Beschäftigung der ihm angeschlossenen Fabriken und wirkt plötzlichen Betriebseinschränkungen und Arbeiterentlassungen entgegen, leistet also eine wichtige soziale Aufgabe.

Wenn die Auftraggeber: Bauherren, Bauunternehmer und Architekten in Anerkennung der Verdienste des Verbandes der Aufzugsfabrikanten die in ihm vereinigten Firmen durch die Erteilung von Bestellungen unterstützen, helfen sie, unter bester Wahrung ihrer eigenen Interessen, mit, um den deutschen Aufzugsbau zu vervollkommen und die allgemeine Einführung der Personenaufzüge mit freier Benutzung in den vielstöckigen Miethäusern zu fördern. —

Inhalt: Die berühmten Paragraphen 7—9 der preuß. Bauordnung. (Schluß aus Nr. 5) — Schafft Personenaufzüge in den Stockwerk-Neubauten. Eine kritische Betrachtung für die Weiterentwicklung des Aufzugsbaues —