

# DER BAUMEISTER

XXVII. JAHRGANG

JUNI 1929

HEFT 6



Wartehalle am Paradeplatz in Zürich mit unterirdischer Bedürfnisanstalt (bei Nacht)  
Architekt Stadtbaumeister Herter - Zürich

## DIE NEUGESTALTUNG DES PARADEPLATZES UND ANDERER VERKEHRSPLÄTZE IN ZÜRICH

Dieser Aufsatz nebst den Abbildungen ist entnommen der „Schweizer Bauzeitung“ (Zürich) 1929 Nr. 6

**Vorwort der Schriftleitung:** In diesem Heft werden moderne Verkehrs- und Straßenraumprobleme und die sich daraus ergebenden Folgerungen für Einbauten in den Straßenraum an ausgeführten Beispielen gezeigt.

### WARTEHALLE AM PARADEPLATZ

**Oberbau.** Das Traggerippe für das Schutzdach ist aus sechs mittlern, zweistieligen Rahmen mit beidseitig auskragendem Querriegel gebildet. In den beiden halbrunden Dachenden schließen radial angeordnete, einseitig auskragende Träger an. Für Ausführung der Stützen mußte vor allen Dingen eine möglichst dünne Konstruktion gefunden werden, um die freie Aussicht nicht stark zu hindern; dies gelang durch Verwendung von je zwei U-Eisen zwischen durchgehenden verniet-

ten Eisenplatten, zusammen als Ständer mit Kopf- und Fußplatte ausgebildet. Die Rohkonstruktion wurde überall durch gepreßte Eisenblechhülsen verkleidet; die obere Dachhaut besteht aus Kupferblech auf tannener Schalung. Nach unten wurde die Dachkonstruktion mit einer Holzdecke aus schmalen, überfälzten, tannenen Riemen verkleidet und mit Ripolin gestrichen.

**Lüftungs- und Luftheizungs-Anlagen.** Ein auf dem Dache aufgestellter Niederdruck-Zentrifugalventilator, in Verbindung mit einem verzweigten Kanalnetz, saugt die schlechte Luft aus Kabinen und Pissoir an und befördert sie über das Dach ins Freie. Das Kanalnetz besteht aus verbleiten Blechkanälen, die in der Holzdecke und in die Säulen verlegt sind. In der Lehne der oberirdischen Sitzbank sind auf die ganze Länge der Bank Schlitze angeordnet, durch die die



Wartehalle am Paradeplatz in Zürich (bei Tag) Architekt Stadtbaumeister Herter, Hochbauamt der Stadt Zürich

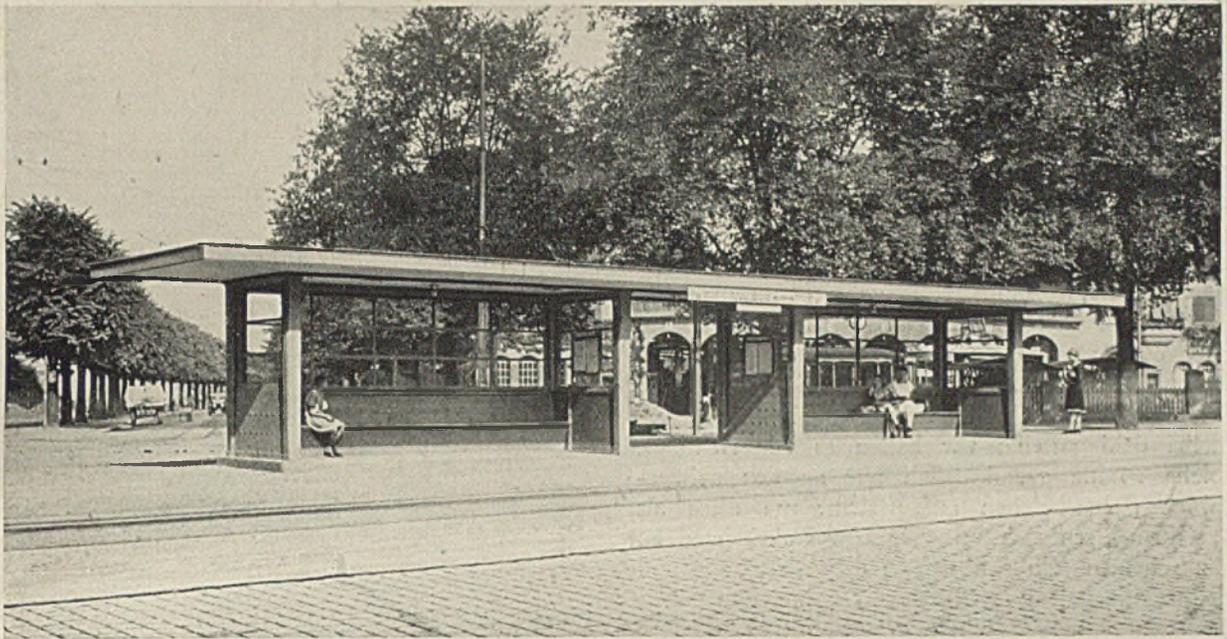
frische Außenluft einströmt und durch einen Blechkanal unter der Bank zum Schraubventilator geführt wird. Dieser arbeitet in der Hohldecke, von wo er die Frischluft direkt in den Vorplatz einbläst. Die Kabinen- und Pissoirtüren reichen nicht ganz bis zum Boden, so daß durch den darunter entstehenden Schlitz die

Luft vom Vorplatz her in die Kabinen einströmt. Für den Winter sind elektrische Lufterhitzer in die Zuluftkanäle der oberirdischen Sitzbänke eingebaut. Bei voller Ventilation wird die Luft in den Kabinen und im Pissoir in der Stunde etwa 15mal erneuert.

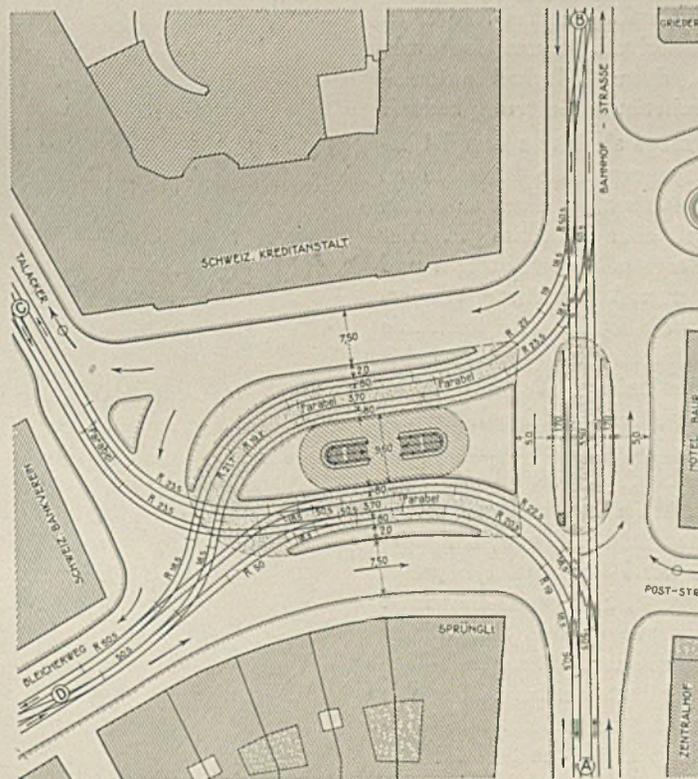
#### GESTALTUNG DES PARADEPLATZES IN VERKEHRSTECHNISCHER HINSICHT

Auf dem verhältnismäßig kleinen Platz im Bankenzentrum Zürichs kreuzen sich vier zweispurige Straßenbahnlinien. Das Wesentliche der nach einem Vorschlag des Züricher Verkehrspolizei-Fachmanns Polizeiadjunkt Chr. Hartmann vorgenommenen und flüssig gestalteten Verkehrsregelung und Neuerung gegenüber früher ist die Verlegung der Straßenbahnkreuzung A-C mit B-D auf die westliche, stillere Platzseite. Durch ihre Ausschaltung aus dem hauptsächlichsten Autoverkehr der Bahnhofstraße ist eine sehr wirksame Entlastung der Schmalseite vor dem Hotel Baur geschaffen worden. Der Brennpunkt des Verkehrs, und zwar für Fahrzeuge wie Fußgänger, liegt auf der Kreuzung zwischen der Konditorei Sprüngli und dem Hotel Baur; zu möglicher Entlastung wurden die Poststraße und der Thalacker zu Einbahnstraßen gemacht und durch rotes Blinklicht als solche gekennzeichnet. Ferner ist auf der Südspitze des mittleren Inselstreifens ein erhöhtes Podium errichtet worden, von dem aus von Hand, bzw. durch Lichtsignale der Verkehr gesteuert wird; bezügliche Versuche sind noch im Gange. Im übrigen regelt sich der mittags und abends bei Geschäftsschluß ziemlich dichte Verkehr von selbst, dank der flüssigen und auch für

den Fremden eindeutigen Führung der Verkehrsströme. Man spürt es dem Platze an, daß sein Urheber selbst am Steuer fährt, sehr im Gegensatz zu der unwesentlich älteren, aber ziemlich unklaren Aufteilung des Escher-Wyß-Platzes (Tafel 47), auf dem dem Auto zu viel Willkür in der Wahl der Fahrtrichtungen gewährt wird, zum Nachteil der Fußgänger. Sehr gut, und für Zürich sozusagen neu ist die Einschaltung von Übergangskurven in den Straßenbahngleisen wie auch in der Führung der Randsteinkanten gegen die Straßenecken hin. Es ist hohe Zeit, das bisherige unvermittelte Anfügen eines Viertelkreises an die Geraden aufzugeben, denn es ist in nicht breiten Straßen einfach verkehrshemmend, indem es dem Auto verunmöglicht, dicht und parallel dem Randstein entlang zu fahren. Ein Blick auf die Radspuren an jeder Ecke zeigt, daß das Auto (wie jedes andere freie Fahrzeug) seine Richtungsänderung nicht auf einem Kreis, sondern auf einer parabelähnlichen Bahn vollzieht; diese Erkenntnis ergibt sich aus einfacher mathematischer Überlegung: eine über mehrere Sekunden sich erstreckende stetige Drehung, bzw. Rückdrehung des Steuerrades bewirkt eine stetige Krümmungsände-



Straßenbahnwartehalle am Escher-Wyß-Platz in Zürich. Architekt Stadtbaumeister Herter - Zürich



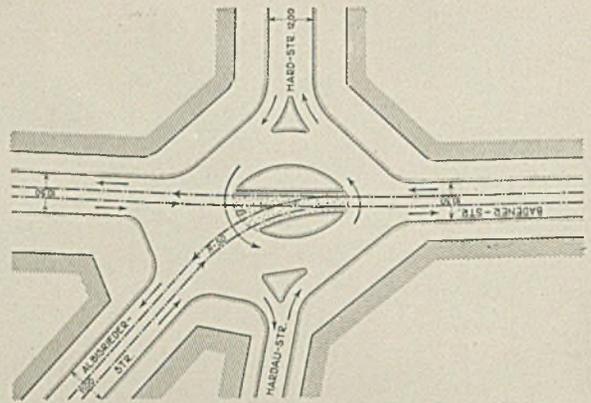
Neugestaltung des Paradeplatzes in Zürich. Maßstab 1:1000  
(Aus der „Schweizer Bauzeitung“ (Zürich) 1929, Nr. 6 S. 70)

nung, also eine spiralförmige Bahn der Vorderräder, die für die Hinterräder, entsprechend Radstand und Krümmungsschärfe, noch flacher ausgezogen wird, bis zu etwa 1 m einwärts der Vorderräder.

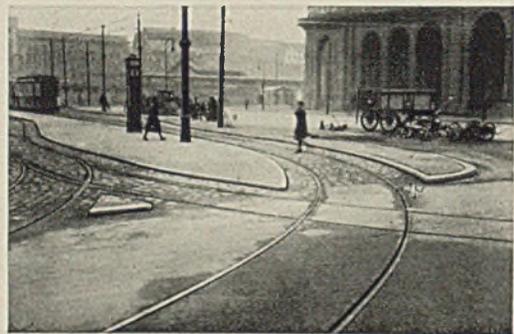
Sehr angenehm zu befahren und dank seiner guten Adhäsion zugunsten kräftiger Bremswirkung die Sicherheit fördernd ist die über den ganzen Platz (auch zwischen die Geleise, wo nicht gefahren werden darf) erstreckte Chaussierung aus Hartguß-Asphalt mit Kalksplittbeimengung (45 mm stark, auf 20 cm Betonunterlage, ausgeführt durch Locher & Cie.). Ob die nachträglich an sämtlichen Ecken aufgestellten blauweißen Markierungspfähle den Fahrer nicht eher verwirren als orientieren, bleibe dahingestellt; wir halten es für richtiger, solche Pfähle grundsätzlich nur an den spitzbefahrenen Insel-Ecken aufzustellen, um diese als Weichenspitzen sich verzweigender Fahrbahnen zu kennzeichnen. Zu den Kosten der Wartehalle und Bedürfnisanstalt mit 335 600 Fr. kommen hinzu für Chaussierung, Inseln usw. weitere 227 000 Fr.; hierin noch nicht inbegriffen sind die Geleiseanlagen.

Weitere Beispiele. Den bereits erwähnten Escher-Wyß-Platz (Tafel 47) verbindet die Hardtstraße mit dem Albisrieder Platz, der Einmündung in die Badener Straße und der Abzweigung der Albisrieder Straße in westlicher Richtung. Hier war es möglich, einen reinen Kreisverkehr um eine ovale Mittel-Insel einzurichten, dessen Klarheit automatisch wirkt und keiner weiteren Erläuterung bedarf.

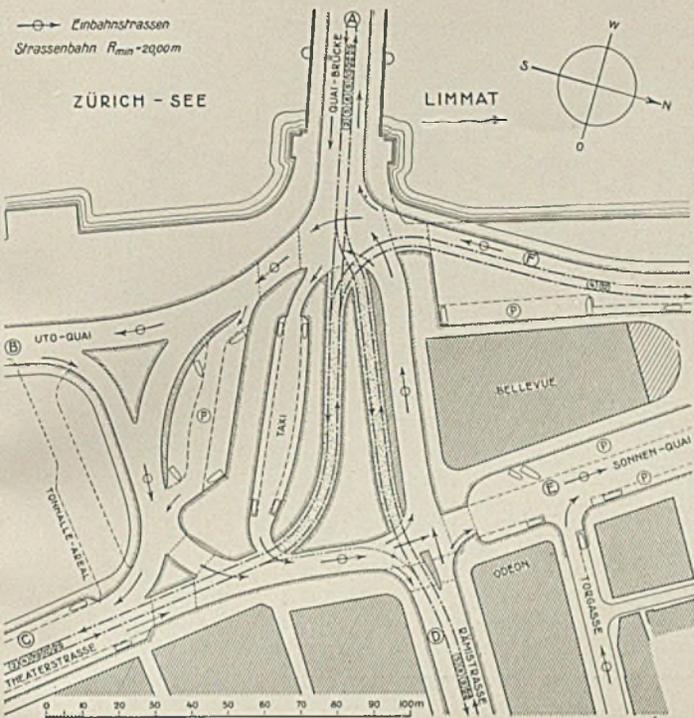
Der Bellevue-Platz möge als letztes Beispiel besprochen werden. Die topographische Situation ist ähnlich der des Leonhard-Platzes, ebenfalls an einem rechtsufrigen Brückenkopf, aber weiträumiger. Hier ist die Rämistraße, die Bergstraße von Fluntern und Hottingen, auch von Oberstraß (Richtung Winterthur) her, die senkrecht die horizontale Basislinie (Seefeld-) Theaterstraße-Sonnenquai (-Limmatquai) kreuzt. Der heutige sehr unklare Verkehrsablauf wird geregelt durch einen ständigen Signalisten am Kreuzpunkt beim Café Odeon und zeitweise durch einen zweiten am Brückenkopf. Auf der letztjährigen Städtebauausstellung in Zürich war ein großes bezügliches Studienblatt des städtischen Bebauungsplanbureau (Chef Arch. K. Hippenmeier) gezeigt worden, nach dem eine große, kreisrunde Platzinsel von 68 m innerem Durchmesser mit tangentialer Berührung von Theaterstraße und Rämistraße-Verlängerung auf den Platz gelegt werden sollte; um die Insel herum lief eine 10 m breite Auto-Fahrbahn, der im Kreisprinzip sämtliche Straßen angegliedert waren. Im Innern der Insel bildeten die Straßenbahnen ein dem Kreis eingeschriebenes Schleifendreieck, das durch unterirdische Zugänge



Verkehrsregelung am Albisrieder Platz in Zürich



Straßenbahnhaltestellen am Görlitzer Bahnhof in Berlin (Normalspurgeleise!) Nov. 28



Verkehrsregelung am Bellevue-Platz in Zürich. M. 1:2000  
Studie von C. Jegher

und Treppen nach drei Seiten mit den Trottoirs außerhalb der Kreisfahrbahn verbunden gezeichnet war. Diese absolute Bindung an die Kreisform hat zur Folge, daß namentlich an der Odeonecke sowohl für Fahrzeuge wie besonders für die Fußgänger die Wege zu kompliziert werden.

Eine weitere sehr interessante Studie wurde von Arch. M. Häfeli gezeigt. Leider fehlt der Platz, um darauf näher einzugehen. Im folgenden sei obige Studie des Verfassers kurz erläutert (wir halten diese Ausführung für grundsätzlich. Die Schriftleitung).

Was zunächst die kostspieligen unterirdischen Fußgängerwege betrifft, so kommen solche, wenn sie weder am Potsdamer Platz noch am Pariser Opernplatz gemacht, und bei Westminster in London kaum benützt werden, auch für Zürich nicht in Frage. Man kann den Fußgängern mit einfacheren Mitteln weit besser dienen. Unser Vorschlag verbessert die unzulängliche Straßenbahnhaltestelle durch Schaffung von vier Perronkanten von je 67 bis rund 70 m nutzbarer Länge; ein Dienstgeleise verbindet C-D, eine durchgehende Straßenbahnlinie in dieser Richtung kommt nicht in Frage. Für die Fahrzeuge ist das eindeutige Kreiselpinzip durchgeführt, aber nicht auf einem geometrischen Kreis, sondern auf einer gemäß der überwiegenden Verkehrstendenz in Richtung der Quai-

brücke etwas gestreckten Rundbahn; die im Innern verbleibende Fläche kann für Parkierungsplätze dienen. Das scharfe Heranziehen der Platzinsel gegen die Odeonecke ist für die Straßenbahn und die Fußgänger erwünscht; wenn es zugleich den Autoverkehr zu entsprechender Verminderung der Geschwindigkeit an dieser Kreuzungsstelle veranlaßt, erhöht dies die allgemeine Sicherheit. Für die Fußgänger ist bestmöglichst gesorgt, indem sie in jeder Richtung nur zwei-, höchstens dreimal Einbahnrichtungen auf kürzestem Wege zu kreuzen haben. Die Fahrbahnen sind auf Minimalbreiten gehalten, wie ich sie aus langjähriger Erfahrung und Beobachtung für genügend erachte; bei 7,5 m Einbahnbreite wickelt sich das Fahren, bei go-and-stop auch in drei Kolonnen (siehe Paris!) reibungslos ab.

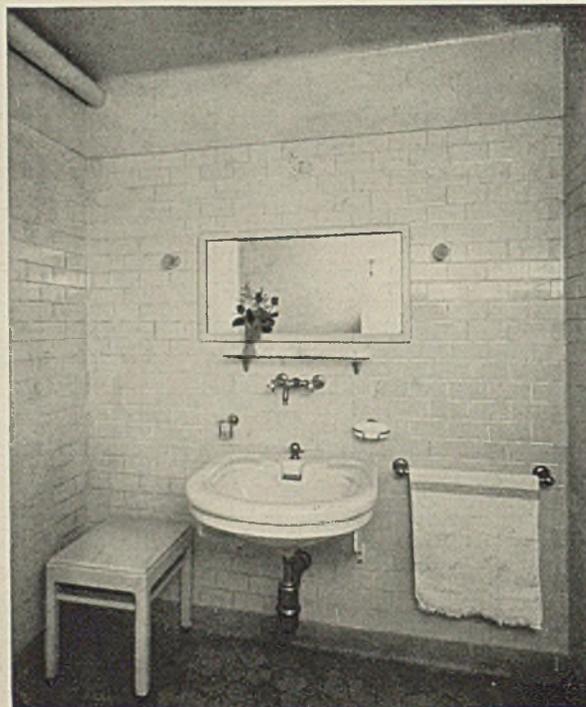
Für die bauliche Ausführung begnügt man sich im Ausland, wo man genötigt ist, mit dem Geldaufwand häuslicher umzugehen, überall mit einfacherem als hierzulande; man vergleiche die Abb. S. 186, die eine letztjährige Berliner Neuausführung zeigen. Man beachte das kleine Parkierungsdreieck, nur die Kante gegen den Straßenfahrdamm hat einen breiten Randstein, für alle inneren Kanten genügen schmale Riemen, zwischen den Geleisen Pflasterung, auf den Inseln Kleinpflasterung.

Entscheidend aber ist, daß man sich bei der Planung derartiger Verkehrseinrichtungen grundsätzlich und bewußt von jeglichen vorgefaßten Formvorstellungen, von jeglicher Symmetrie und Achsenbildung freihält. Symmetrische Planbilder haben auch rein ästhetisch keinen Wert, weil ja alle diese Linien in Wirklichkeit vom Boden aus, also in starker perspektivischer Verzerrung gesehen werden, wobei das Auge Kreisbögen gar nicht mehr als solche erkennt. Dagegen kann und muß man gerade diese optische Wirklichkeitswirkung ausnützen, um das heraufahrende Auto auf den Weg zu locken, auf dem man es führen will, indem man die Einläufe in flache Kurven legt, deren Krümmung man erst gegen den Auslauf oder eine Kreuzung hin verstärkt. Die zu leitenden Verkehrsströme sind übrigens sozusagen immer nach Richtung und Intensität ein unsymmetrischer Komplex. Schon aus diesem Grunde muß naturnotwendig auch der Leitapparat unsymmetrisch werden, will man mit dem Minimum von Aufwand ein Maximum an Effekt erzielen — das Ziel jeder ernsthaften Ingenieurarbeit. Carl Jegher, Ing.

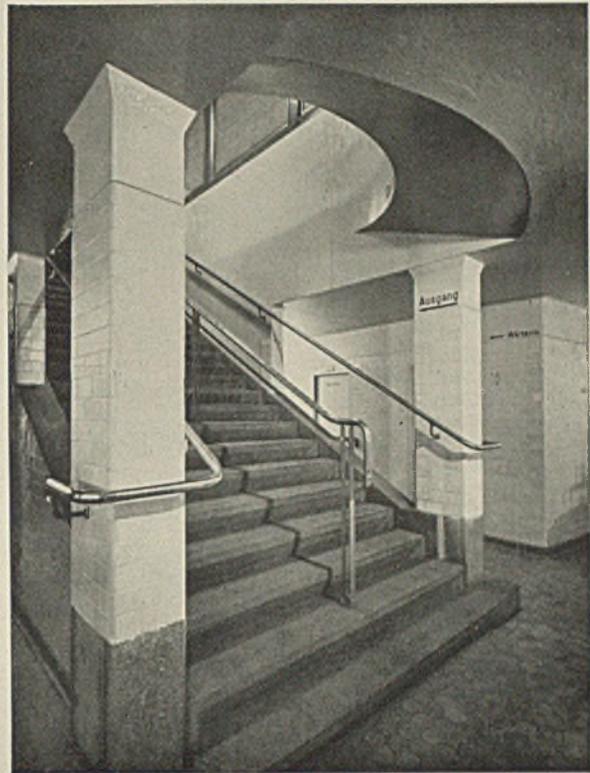


Aus der Bedürfnisanstalt am Paradeplatz in Zürich

Die Bedürfnisanstalt, vollständig getrennt in eine Frauen- und eine Männerabteilung, ist von der Perroninsel durch zwei verglaste Treppenhäuser zu erreichen. Im Untergeschoß ist der Aufenthaltsraum für zwei Wärterinnen an zentraler Stelle angeordnet. Beim inneren Ausbau der Bedürfnisanstalt wurde vor allen Dingen auf größtmögliche Sauber- und Haltbarkeit aller zur Verwendung kommenden



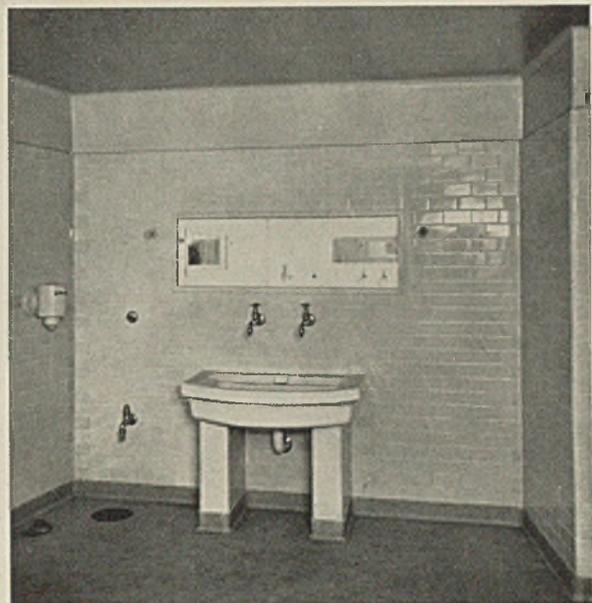
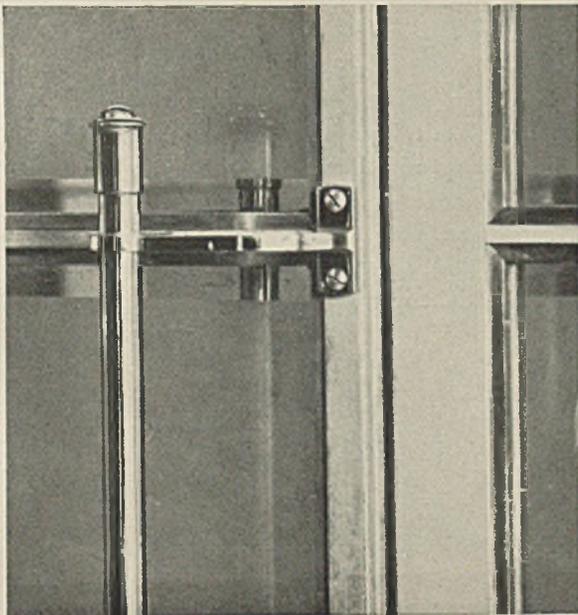
Materialien gesehen. Auf eine Höhe von 2,10 m wurden überall cremefarbige Metropolitan-Hartporzellanplatten angebracht, als Bodenbelag kamen graue Porphyrlplatten zur Verwendung; sämtliche Ecken sind abgerundet, bzw. ausgekehlt. Ein durchgehender Hohlraum von 15 cm Lichthöhe unter der armierten Decke war notwendig zur ungehinderten Unterbringung der Ventilationskanäle und der Ver-



Aus der unterirdischen Bedürfnisanstalt am Paradeplatz in Zürich  
 Unten links Tür-Einzelheit                      Unten rechts Waschküche

teilungsleitungen für Wasser- und elektrische Installationen. Nach erfolgter Montage wurden durch Einziehung einer Rabitzdecke mit Zugangsöffnungen diese weitläufigen und komplizierten Arbeiten verdeckt. — Das zwischen die Pumpräume eingebaute

Pissoir ist durch eine teilweise mattierte Glaswand vom Vorraum getrennt und gegen Sicht von oben geschützt. Allgemein zugängliche Handwaschbecken sind in beiden Abteilungen mit elektrischen Warmluft-Handtrocknungsapparaten versehen.

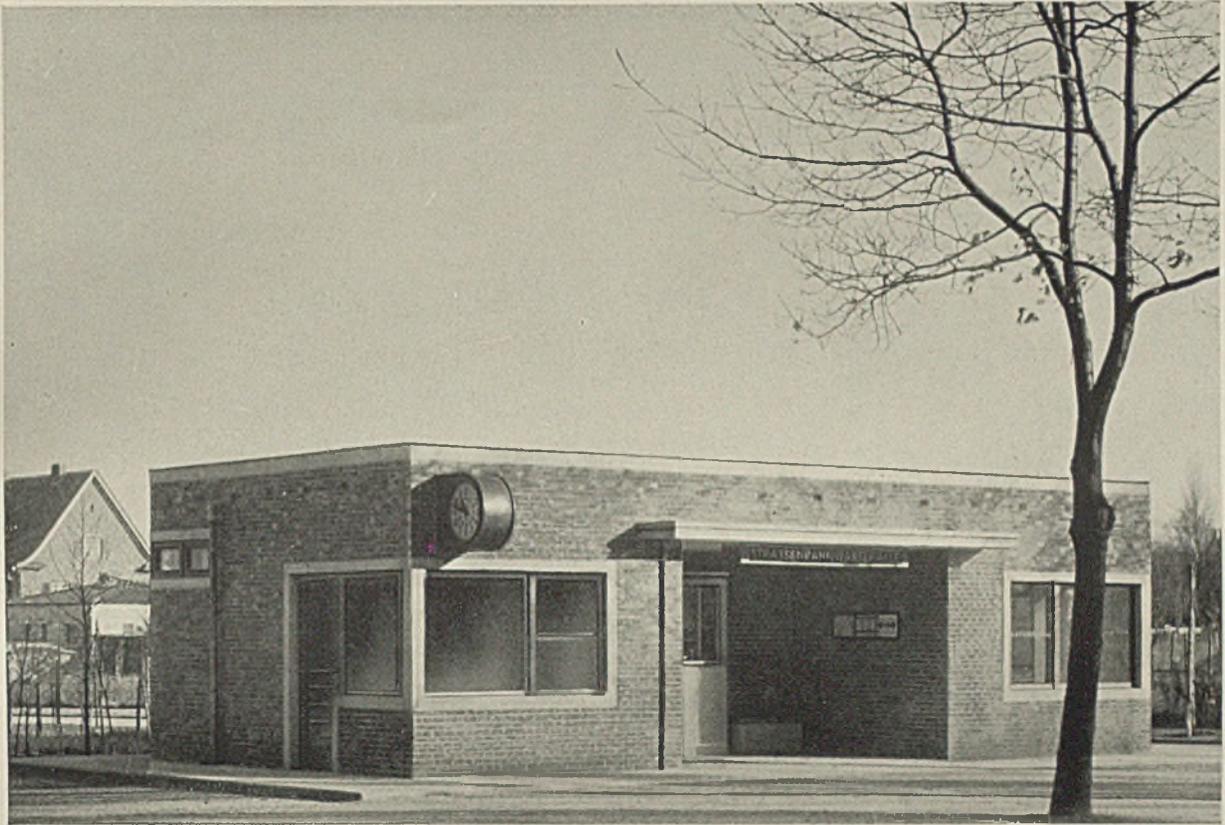




Straßenbahnwartehalle Fehrbelliner Platz in Berlin (hierzu Tafel 55-56)

## NEUE BERLINER STRASSENBAHN-WARTEHALLEN

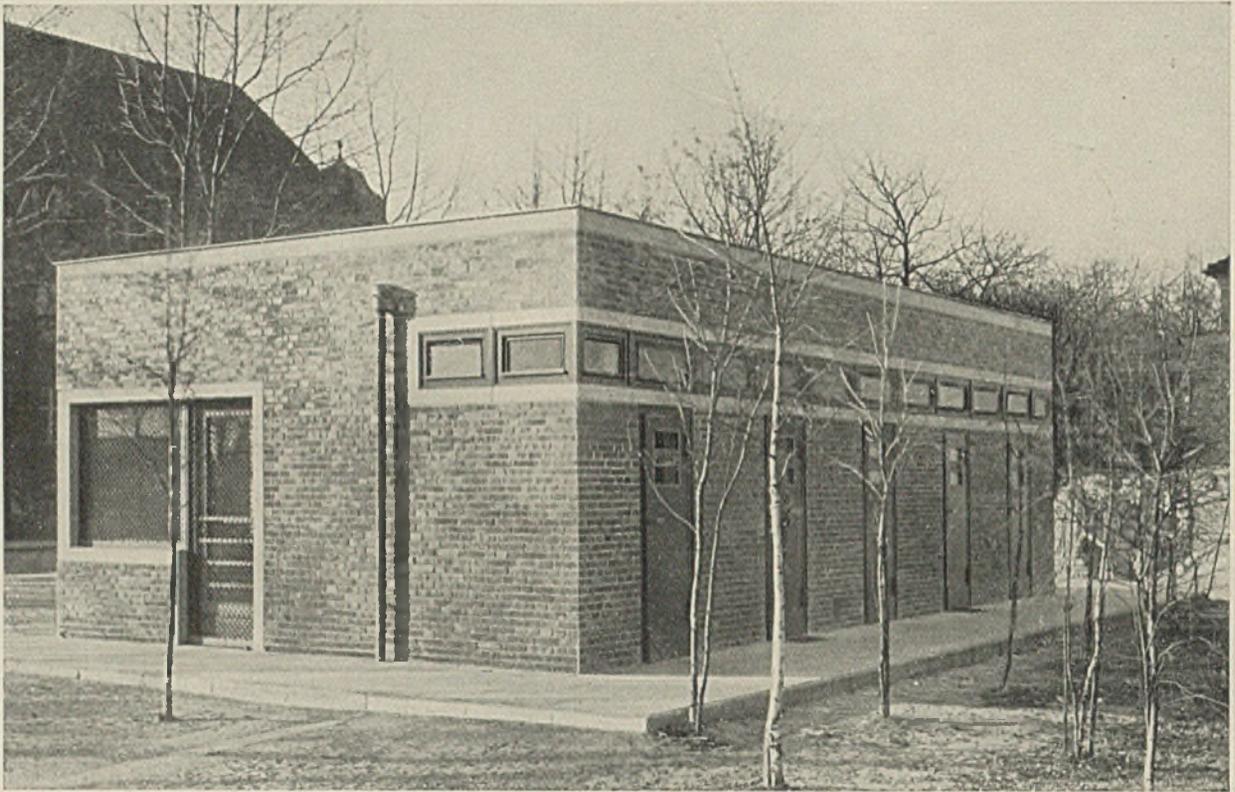
Einbauten in den Straßenraum dürfen nicht kleine „Häuser“ werden („Vater und Sohn“). Sie haben mit dem Begriff „Haus“ überhaupt nichts zu tun. Wie der Straßenbahnwagen sind sie Instrumente, die ihren besonderen Zweck zu erfüllen haben, ohne Verkehr oder freie Sicht zu stören; daher niedrig, keine Ecken, elegante, durchsichtige Konstruktion. Kein Schema „F“, sondern jeder Situation gewissenhaft angepaßt. (Die Schriftleitung)



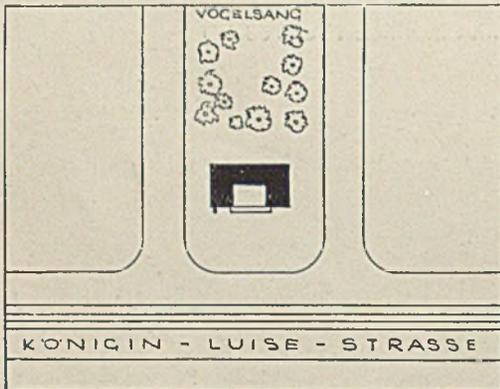
Wartehalle „Am Vogelsang“ in Berlin, Vorderseite mit Uhr (hierzu Tafel 53-54)



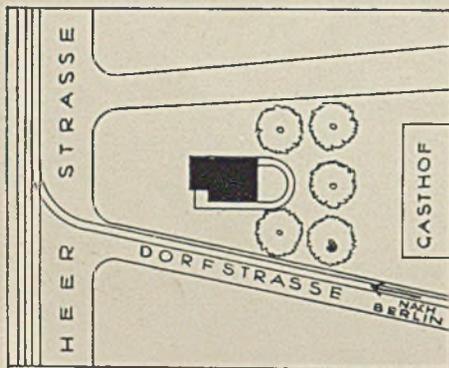
Gedeckter, halboffener Warteraum



Wartehalle „Am Vogelsang“ Berlin-Dahlem, Rückseite

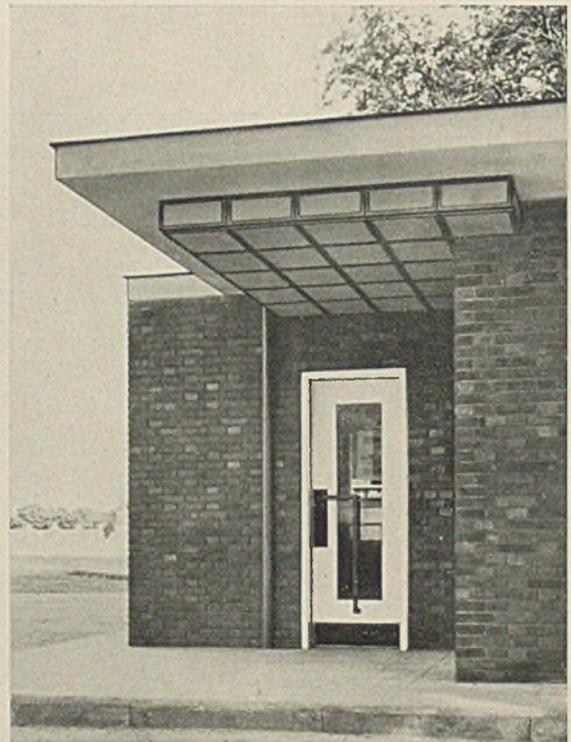


Wartehalle „Am Vogelsang“ Berlin-Dahlem

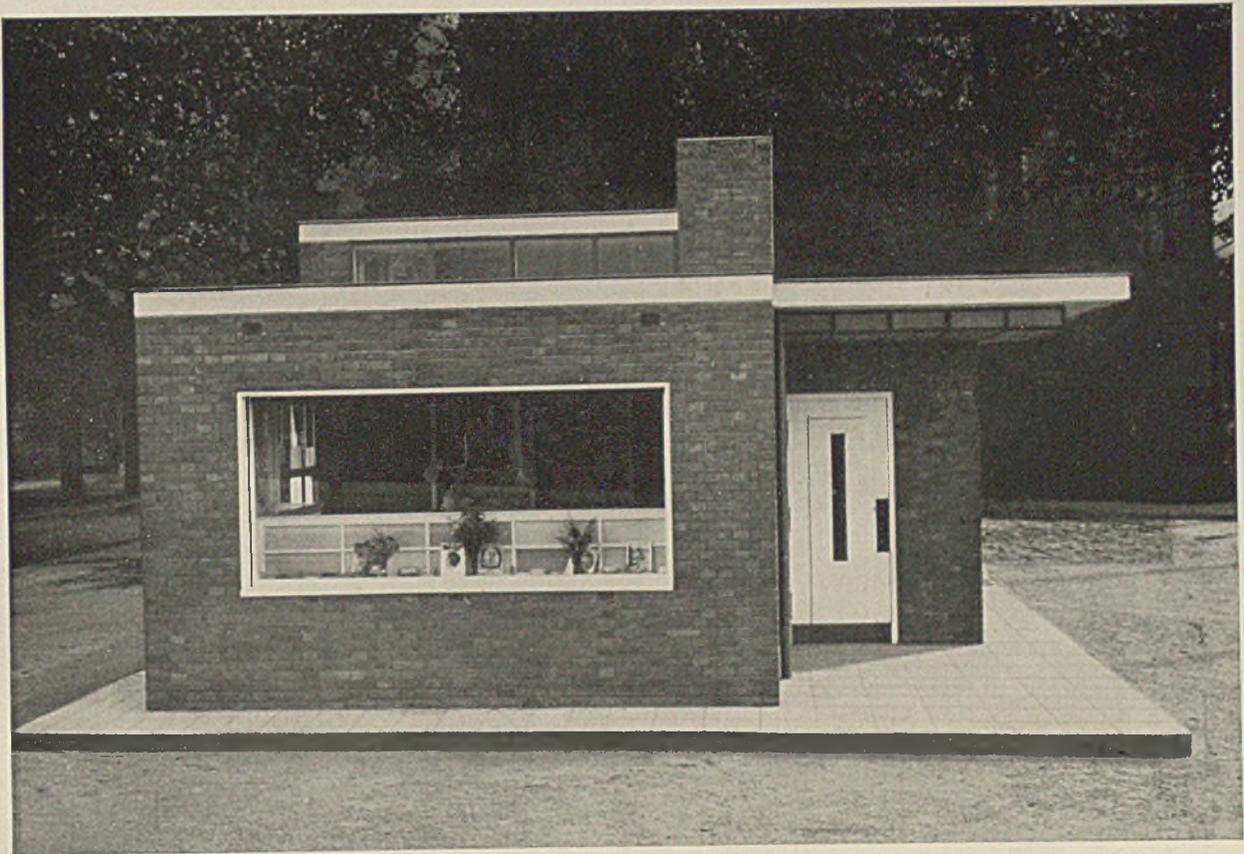
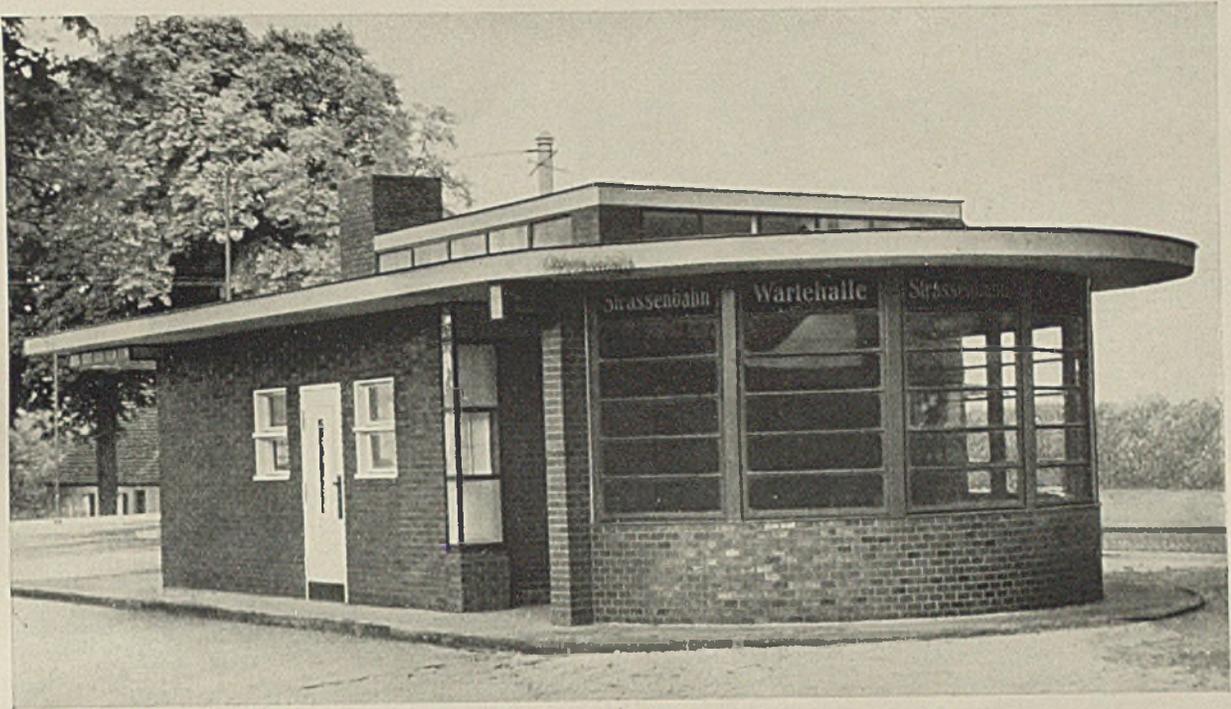


Wartehalle Heerstraße in Berlin.

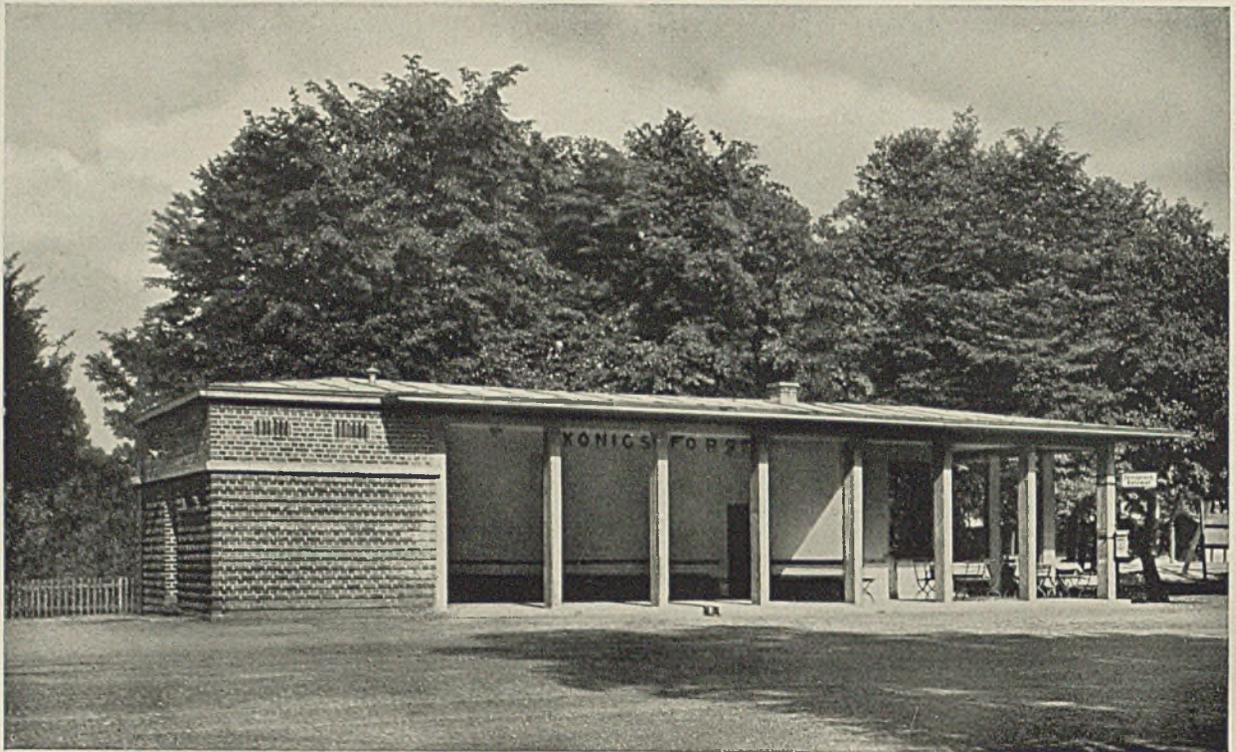
Lageplan



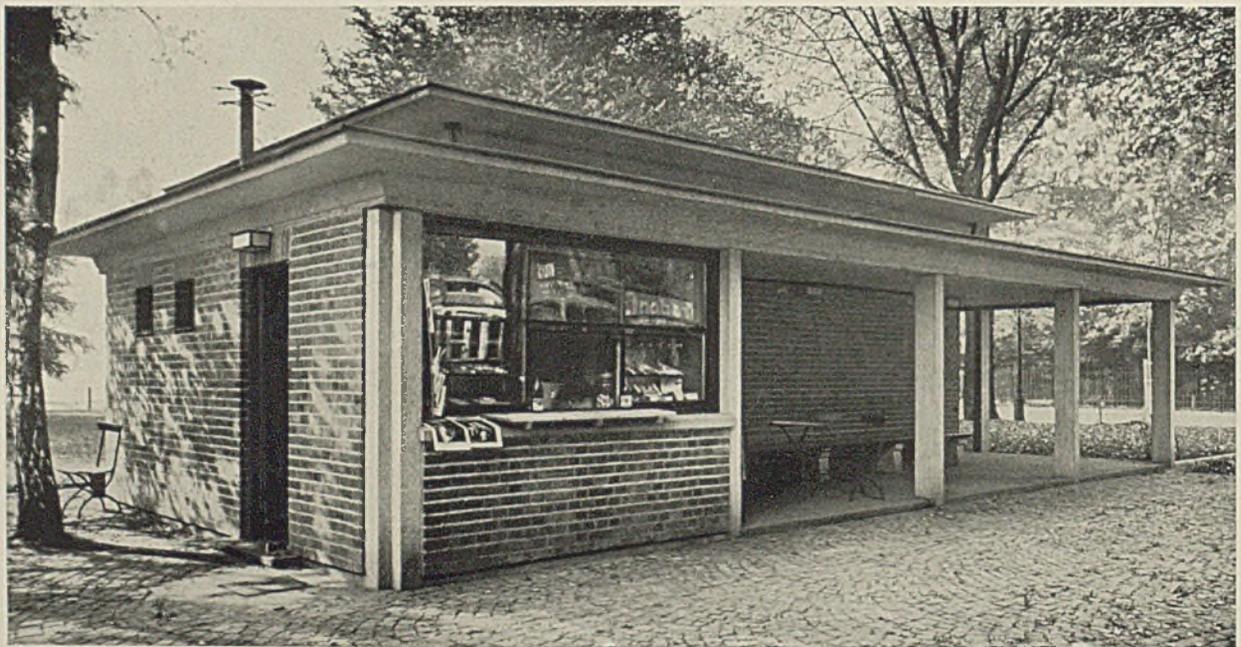
Wartehalle Heerstraße in Berlin



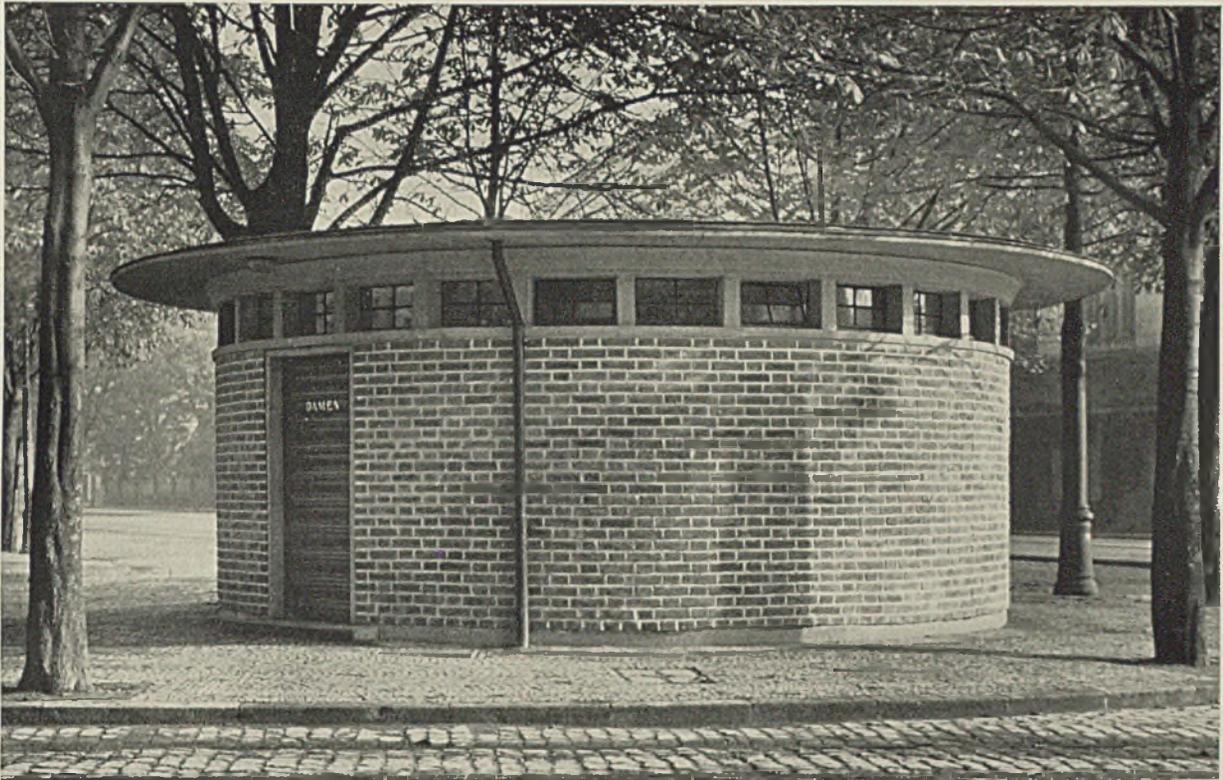
Wartehalle Heerstraße in Berlin. Architekt Baurat a.D. E. Richter B.D.A. (hierzu Tafel 58-61)



Wartehalle „Königsforst“ der Kölner Vorortbahn — Hochbauamt der Stadt Köln  
Leiter Baudirektor Abel, Entwurf Dipl.-Ing. Goethe



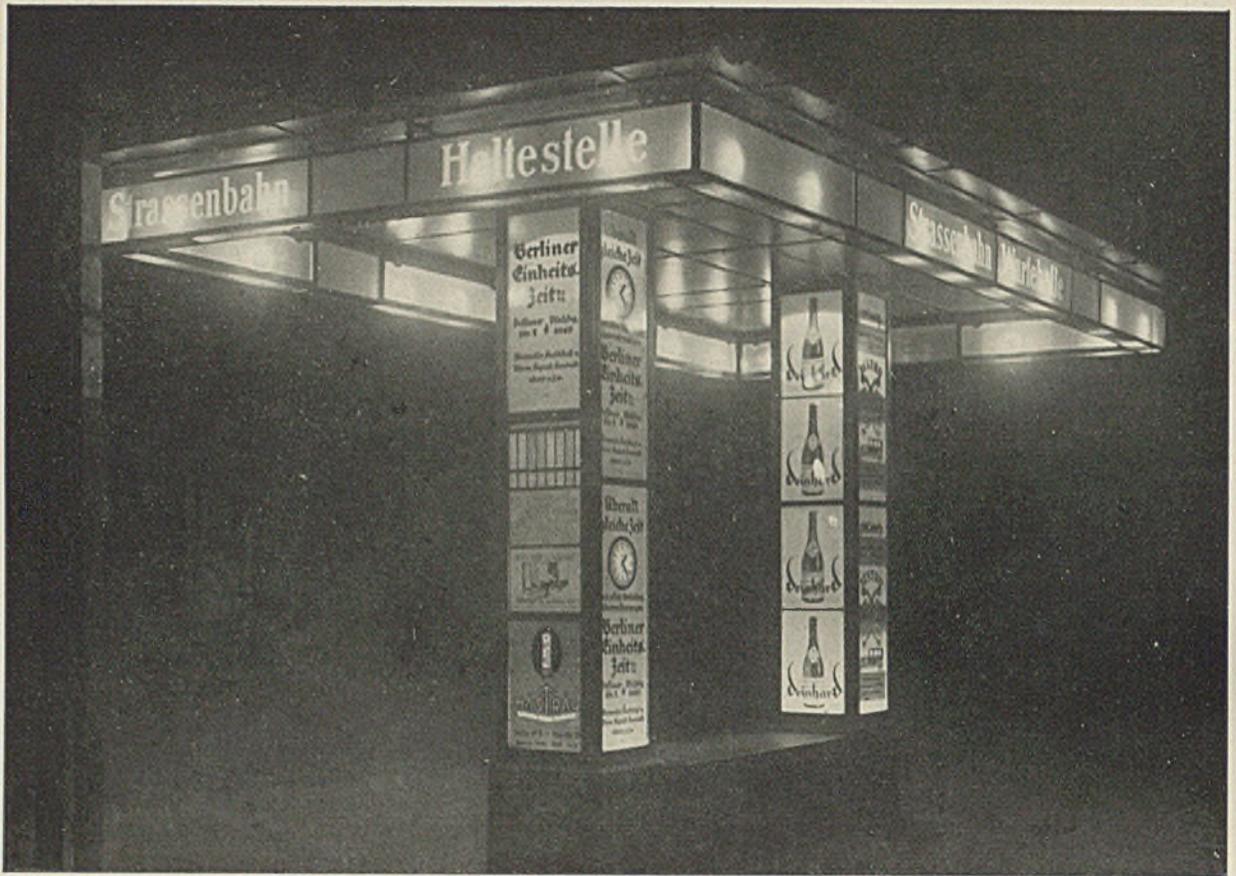
Schaltheus mit Wartehalle und Laden in Köln-Marienburg — (Städt. Hochbauamt) Entwurf Baurat Nolte



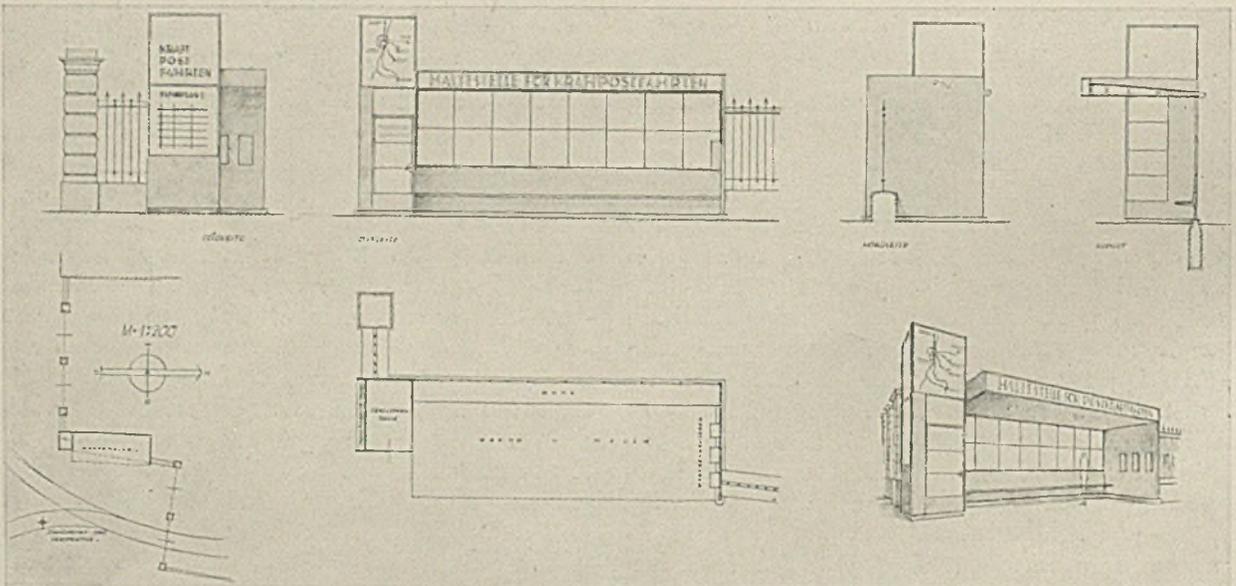
Bedürfnisanstalt in Köln-Mülheim — Städt. Hochbauamt Köln (Baudirektor Abel), Entwurf Baurat Nolte



Transformatorhaus mit Erfrischungsraum — Städt. Hochbauamt Köln (Baudirektor Abel), Entwurf Baurat Nolte



Straßenbahnhaltestelle Lichtenberg-Berlin — Architekt Baurat a. D. E. Richter B. D. A., Berlin (hierzu Tafel 57)



Haltestelle für Kraftpostfahrten in München — Entwurf des Hochbaureferates der Oberpostdirektion  
(Oberreg.-Rat Vorhölzer mit Reg.-Bmstr. W. Schmidt)



Kraftposthaltestelle in München (bei Nacht) mit Telefon-Automat  
 (Es genügt, wenn eine Seite (Tür) der Telephonzelle durchsichtig ist)



Kraftposthaltestelle in München (bei Tag) — (An den Seitenwänden der Telephonzelle sind Fahrpläne und anderes)



Straßenbahnhaltestelle vor dem Hauptbahnhof in Stuttgart — Entwurf Stadterweiterungsamt

## VERKEHRSEINRICHTUNGEN IM STRASSENBIKD DER STADT STUTTGART

Von Stadtbaurat SCHOLL, Stadterweiterungsamt Stuttgart

Die Prüfung der im Straßenraum zur Erstellung kommenden Baukörper und der sonstigen dem Verkehr dienenden Gegenstände vom schönheitlichen Standpunkt aus gehört zum Aufgabenkreis des Stadterweiterungsamts.

Zu diesem Arbeitsfeld gehört auch der Einfluß auf alle künstlerischen, das Straßen- und Landschaftsbild beeinflussenden Fragen. Es werden dem Amt demzufolge die Entwürfe für die Straßenreklame und für die dem Verkehr dienenden Einrichtungen zur Begutachtung nach Form und Farbe vorgelegt, soweit die Entwürfe nicht von dem Amt selbst aufgestellt werden. Die weitgehende Berücksichtigung der ästhetischen Forderungen im Straßenbild ist hauptsächlich dem Umstand zu verdanken, daß alle einschlägigen Aufgaben in der Hand eines technischen Referenten zusammenlaufen. Die Wirkung dieser glücklichen Regelung ist im Stadtbild deutlich zu spüren. Die

wichtigste öffentliche, im Straßenbild erscheinende Einrichtung einer Großstadt ist die Straßenbahn, vor allem das Wagenmaterial selbst. Im Lauf der letzten Jahre hat sich in Stuttgart die Notwendigkeit ergeben, für die älteren und neueren Wagen ein einheitliches Bild zu schaffen. Die Wagen wurden deshalb einem Neuanstrich unterzogen, wobei durch die Farbengebung und deren Verteilung (Unterbau gelb, Oberbau weiß, Bänder schwarz) der Bewegungscharakter in einer geschlossenen gelagerten Form zum Ausdruck gebracht werden soll. Schon durch diese Maßnahme allein hat das Straßenbild einen wesentlich freundlicheren Ausdruck erhalten.

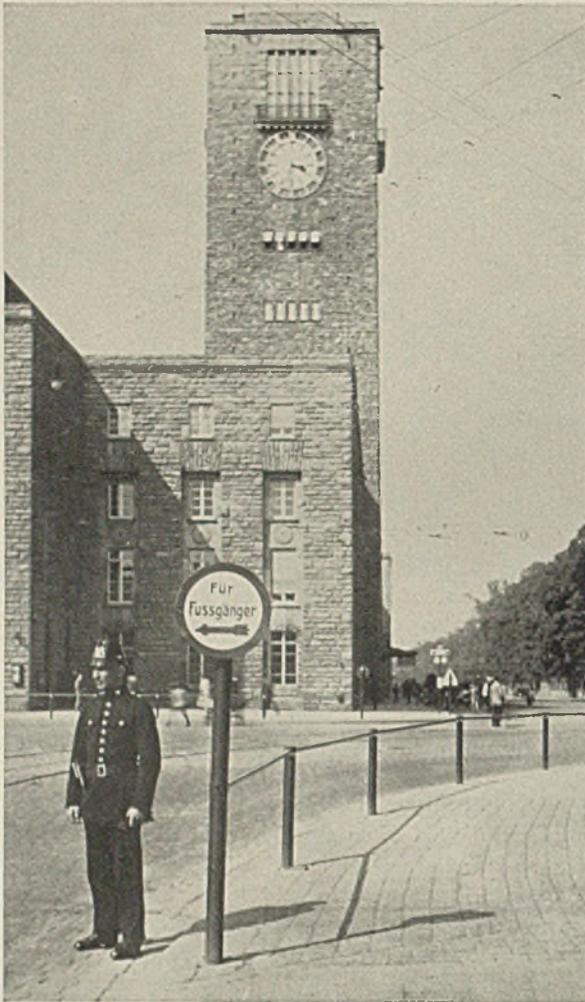
Nach den Fahrzeugen selbst sollen die Haltestellentafeln deutlich in Erscheinung treten und die Fahrtrichtung klar zum Ausdruck bringen.

Die Unterbringung von Wartehallen im Straßenbild geschieht nicht in schematischer Form, vielmehr werden dieselben jeweils der Umgebung an-



Wartehalle der Straßenbahn vor dem Hauptbahnhof in Stuttgart  
 Ganz in Metall, verkupfert, Sprossen und Rahmen um die Schriften grau gestrichen.  
 Decke ebenfalls grau. Spiegelglas. In der Mitte ein Durchgang, seitlich Holzbänke.





Links Eiserne Verkehrsschranken. Die horizontalen Stangen und der Kopf der Pfosten rot, darunter weißer Ring. Die Pfosten grau. Alles entfernbar. (Entwurf Stadterweiterungsamt Stuttgart) — Rechts Haltestelle der Kraftwagenlinien

gepaßt. Inmitten der öffentlichen Plätze bilden diese Wartehallen ein Hindernis für die freie Sicht und es besteht die Gefahr, daß durch dieselben der Raumeindruck des Platzes gefährdet wird. Auf dem Bahnhofvorplatz, der als geschlossener architektonischer Raum nach einheitlichem Fassadenschema ausgebaut werden soll, mußte in letzter Zeit eine solche Wartehalle errichtet werden. Nach dem Grundsatz, möglichst wenige Körper auf dem Platz in die Erscheinung treten zu lassen, wurde diese Halle durchsichtig ausgeführt. In unmittelbarer Nachbarschaft am Eingang zu den Schloßanlagen mußte ein weiterer Unterstand geschaffen

werden. Auch dieser wurde in möglichst unauffälliger Weise der Umgebung eingefügt.

In den äußeren Bezirken werden die Wartehallen meistens mit Bedürfnisanstalten, Brunnen u. dgl. verbunden.

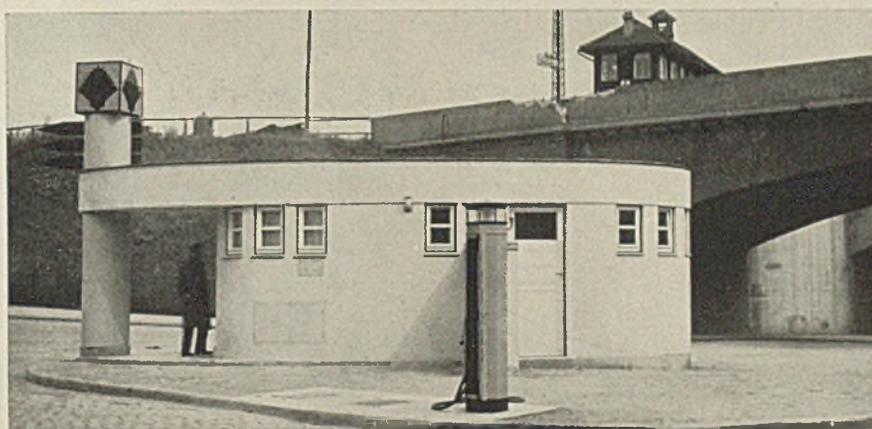
Eine weitere, in den letzten Jahren für das Straßenbild nicht unwesentliche Erscheinung sind die Verkehrsschranken, die zunächst in roher, beweglicher Form von der staatlichen Polizei aufgestellt wurden. Diese beim Fußgänger ohnedies unbeliebte Einrichtung bildete insbesondere wegen ihres aufdringlichen Aussehens ein dauerndes Ärgernis und so wurde zunächst am Bahnhofvorplatz versucht, durch einfaches aber doch sinnfälliges Geländer den letz-



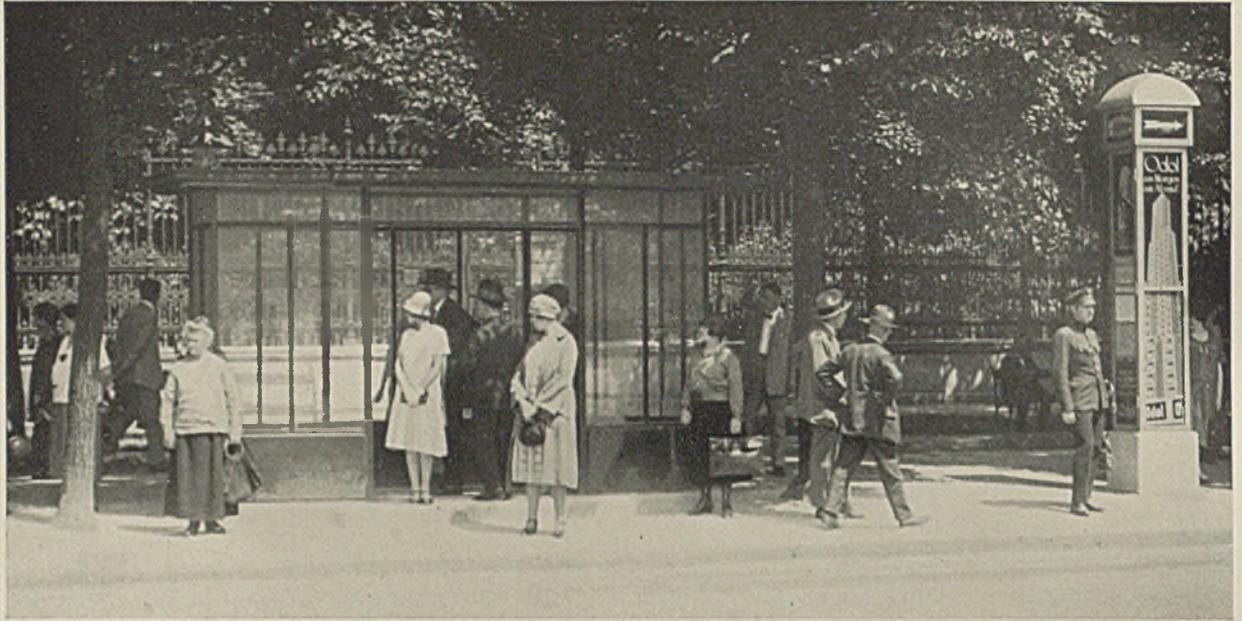
Straßenlaterne in Köln — Städtisches Hochbauamt  
 Leiter Baudirektor Abel, Entw. Stadtbaurat Mehrrens



Großer Beleuchtungsmast — Städt. Hochbauamt Köln  
 Entwurf Stadtbaurat Mehrrens



Tankstelle an der Wolfram- und Ludwigsburger Straße in Stuttgart  
 Entwurf Stadterweiterungsamt



Straßenbahnwartehalle in Wien und Haltestelle mit Leuchtsäule — (Im Verkehr nicht störend, weil durchsichtig; niedrig, in Metall u. Spiegelglas, älteres Modell)



teren Grund zur Aufeindung zu mildern. Die durchlaufende Schranke bildet eine einfache rote Linie, die Pfosten selbst sollen durch dunklen, neutralen Anstrich in den Hintergrund treten. Die Abschranke kann leicht entfernt werden.

Neben den genannten Einrichtungen treten im Straßenbild noch besonders hervor die selbständigen Bedürfnisanstalten (Vollanstalten), dieselben sind meist mit Verkaufsständen zusammengezogen.

Eine Neuerscheinung im Straßenbild ist die Tankstelle. Die Unterbringung derselben bietet große Schwierigkeiten, weil sie am Verkehrsstrom liegen, jedoch nicht in diesen einschneiden soll.



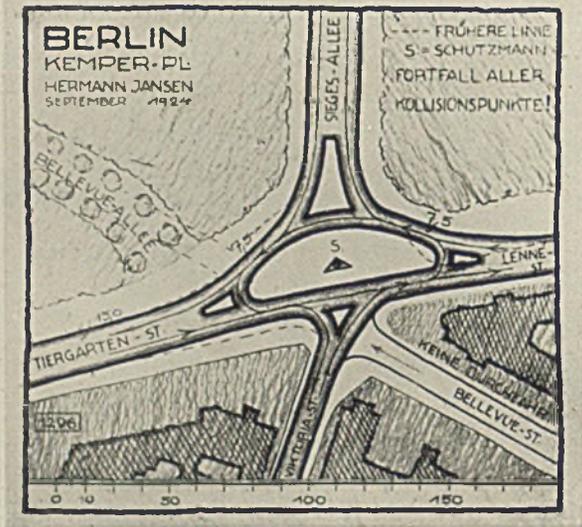
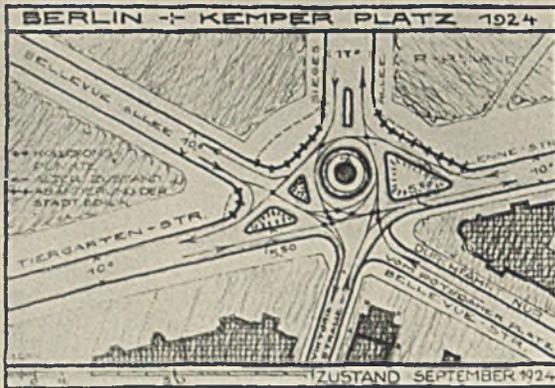
Berliner Straßenbahn-Haltestellen mit Leucht-Reklame



Wiener Straßenbahn-Wartchalle mit Telephon-Automat, älteres Modell

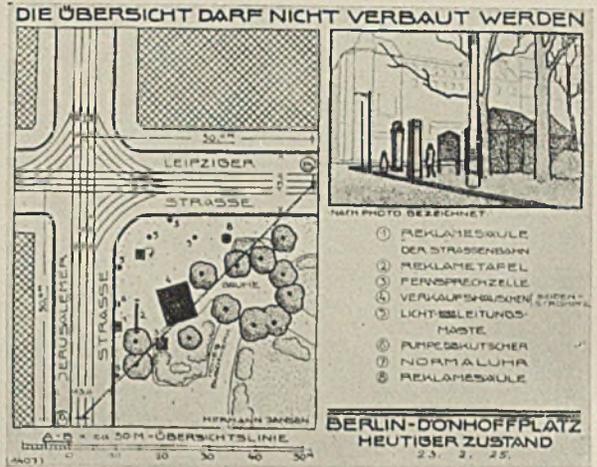


Litfaßsäulen in Köln und Stuttgart mit niedrigem, unauffälligem oberem Abschluß — Rechts Plakatsäule in Stuttgart (aus drei dünnwandigen Betonringen)

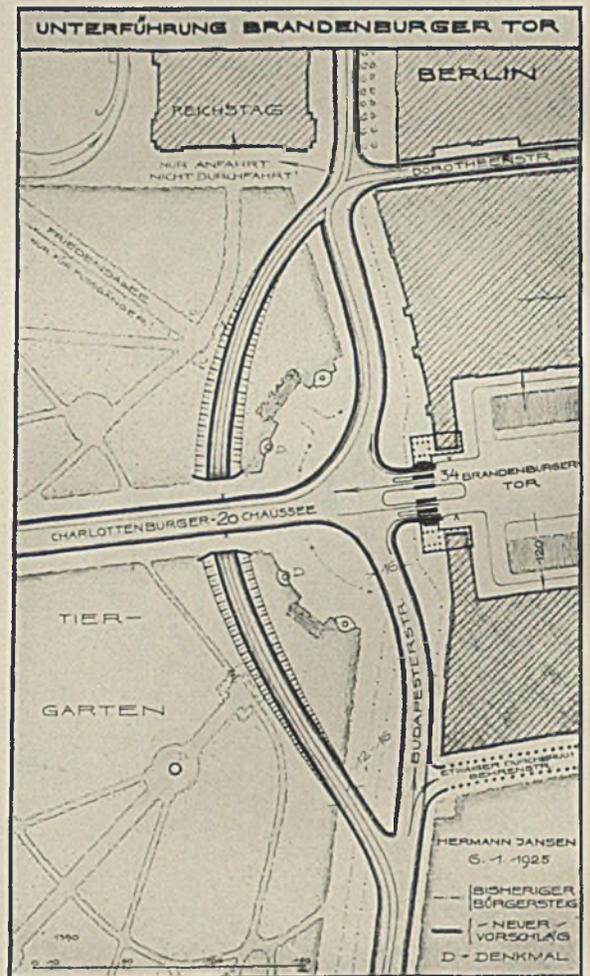


Drei Vorschläge für die Verkehrsregelung auf Berliner Plätzen. Ausgestellt durch Prof. H. Jansen-Berlin auf der Deutschen Verkehrs-Ausstellung München 1925

Prof. Hermann Jansen - Berlin zeigte auf der Deutschen Verkehrs-Ausstellung München 1925 ausgezeichnete Verkehrsstudien, von denen wir hier wenige Beispiele zeigen

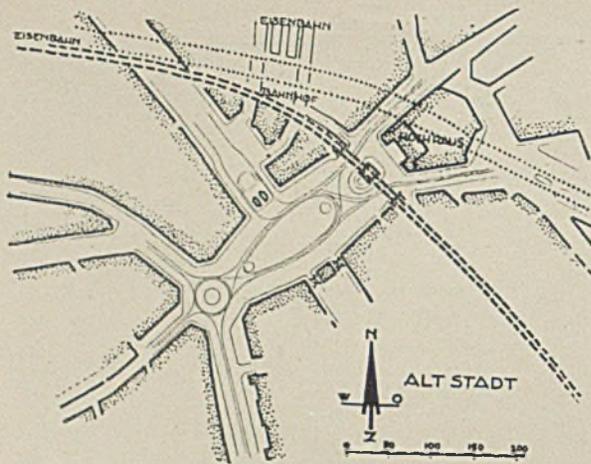


Behinderung der Verkehrssicherheit durch unüberlegt aufgestellte Straßeneinbauten, Ausgestellt durch Prof. H. Jansen - Berlin auf d. D. Verk.-Ausst. München 1925

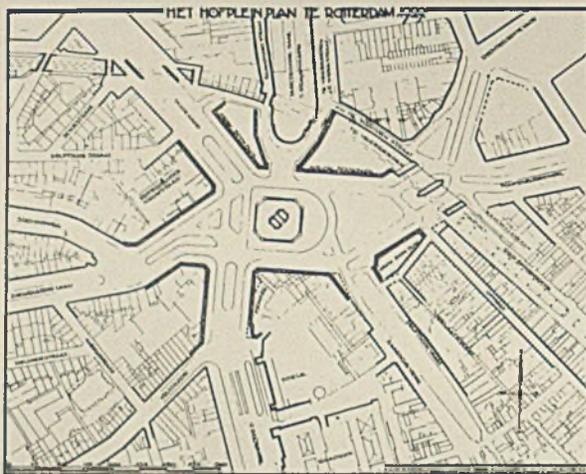


Schaffung besserer Verkehrsverhältnisse am Brandenburger Tor in Berlin. Ausgestellt durch Prof. Hermann Jansen - Berlin auf der D. Verk.-Ausst. München 1925 (Variante im Schaubild siehe nächste Seite unten links!)

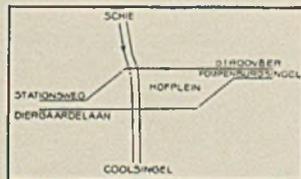




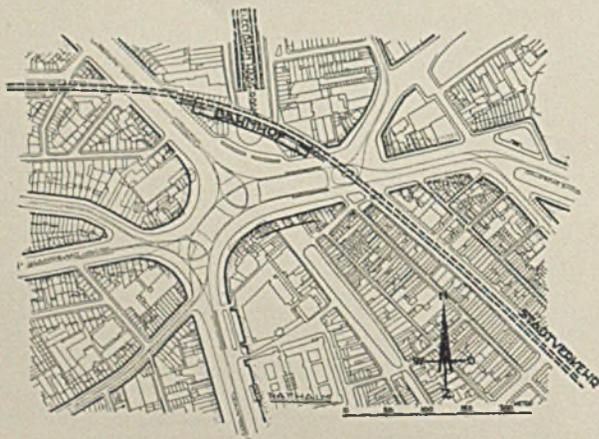
Erstes Projekt von Dr. H. P. Berlage  
Symmetrische Repräsentationsanlage



Mitte Projekt Witteveen,  
ein Kompromiß zwischen  
Verkehrsforderungen  
und Kunst



Unten Gegenprojekt der  
Vereinigung Ophbow



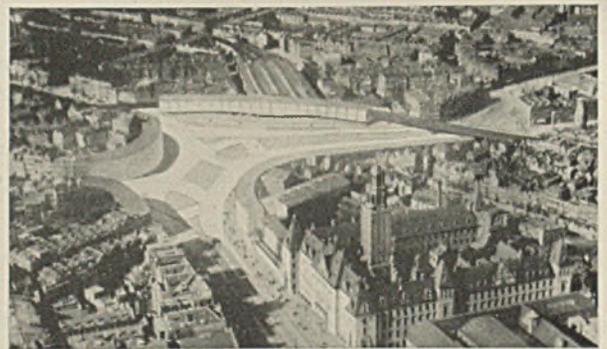
## EIN VERKEHRSPLATZ in Rotterdam

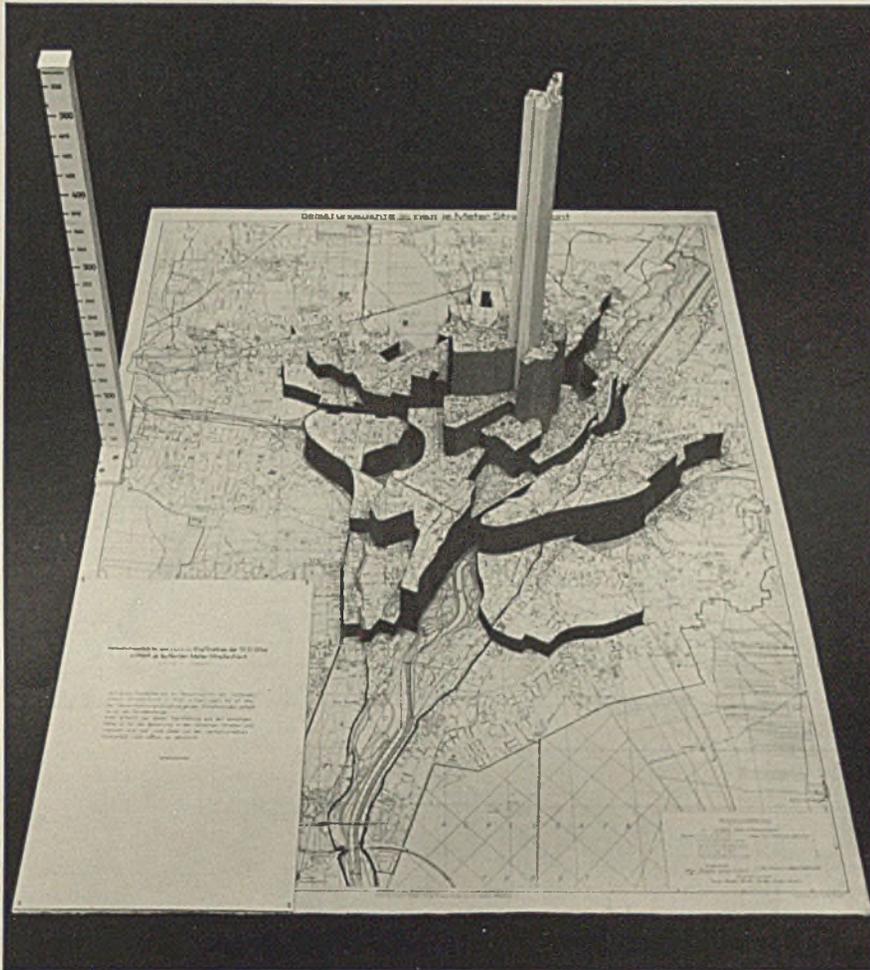
(Ähnliche Beispiele in Breslau, siehe Heft 3, 1928)

Das erste Projekt von Dr. H. P. Berlage (1920) gruppierte den Platz zu einem monumentalen Zentrum. Symmetrische Baukörper schließen den Raum zusammen. Die für den Verkehr notwendigen Zugänge werden auf das Notwendigste beschränkt und überall durch gegenüberliegende „Platzwände“ in der Blickrichtung geschlossen. Auch der „städtebauliche Akzent“ in Form eines 12 Stock hohen Hochhauses fehlt nicht. Verkehrstechnisch arbeitet das Projekt mit dem zentralisierten Kreisverkehr. Im Jahre 1927 hat der Architektenverein „Opbouw“ in Rotterdam den Plan Berlages einer Kritik unterzogen. Der Verein hat seine Meinung u. a. in den folgenden Sätzen gesagt:

1. Der andauernde Verkehrszuwachs in Verbindung mit dem immer intensiver werdenden ökonomischen Kampf zwingt den Städtebauer die Organisation des Verkehrs zum Ausgangspunkt für die städtebauliche Gestaltung zu machen. 2. Daher müssen die Auffassungen auf diesem Gebiet von ästhetischen Traditionen früherer Traditionen befreit werden.

Für das Gegenprojekt der Architektenvereinigung „Opbouw“ gelten folgende Leitsätze: 1. Die Lösung der Verkehrsfrage hat den Ausgangspunkt eines brauchbaren Projektes zu bilden. 2. Das aus dem historischen Stadtbau stammende System des zentralisierten Kreisverkehrs ist aufzugeben. 3. Statt dessen ist Kreuzverkehr mit möglicher Dezentralisation der Kreuzungspunkte zugrunde zu legen. 4. Der Tramverkehr läuft parallel mit dem Autoverkehr. Damit werden unerwünschte Kreuzungen vermieden. Die Haltestellen der Trambahn sind kurz vor die Kreuzungspunkte zu legen. 5. Der Autoverkehr verlangt möglichst freie Sicht, fließende Übergänge und klare Führung. Die Fahrbahnen variieren je nach den Anforderungen zwischen 9 und 15 m Breite. 6. Der Fußgängerverkehr erhält Trottoirs von bis zu 8 m Breite und zusammengefaßte Verkehrsinseln, die im Verband mit dem durchführenden sens unique (gleiche Verkehrsrichtung) ein bequemes Überschreiten der Straße gestatten. 7. Die Fluchtlinien der Gebäude sind so geführt, daß dem Verkehr ein müheloses Ablesen der Hauptrichtungen möglich wird. Sie verlaufen in schlanken, gestreckten Linien.





## ELEKTRIZITÄT IN STÄDTEN

BETRACHTUNGEN ANLÄSSLICH DER JAHRESSCHAU „DIE TECHNISCHE STADT“ DRESDEN 1928

Von Dipl.-Ing. FRIEDRICH MÖRTZSCH - Dresden

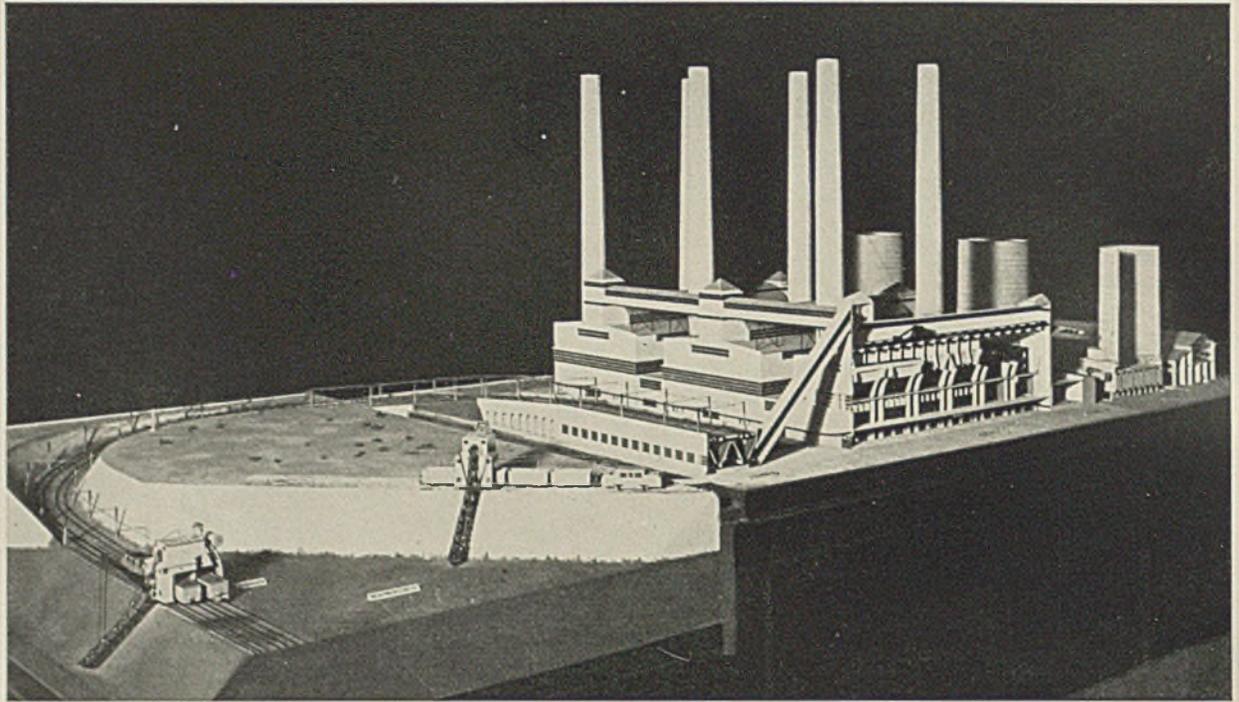
Noch um die Jahrhundertwende wurde die Elektrizität in erster Linie als Lichtquelle verwendet. In unzähligen kleinen elektrischen Zentralen wurde die hierfür benötigte elektrische Energie erzeugt.

Der Beginn der zweiten kraftvollen Entwicklungsperiode, die bis zur Schaffung der riesigen Großkraftwerke führte, die die Versorgung ganzer Länder aus wenigen, gewaltigen Kraftwerken zum Endziel haben, kann dann in der ersten Fernübertragung von Lauffen nach Frankfurt a. M. im Jahre 1893 erblickt werden.

Schließlich läßt sich noch eine dritte Stufe der Entwicklung feststellen, deren Anfänge erst wenige Jahre zurückliegen. Neben der Verwendung der elektrischen Energie in Form von Licht und Kraft ist

heute als weiteres Glied die Wärme dazugekommen. Die Elektrowärme stellt zweifellos die gesündeste, sauberste und bequemste Wärmeerzeugung dar. Schon heute bestehen über 50 000 elektrisch beheizte Küchen, fast jede Hausfrau benützt ein elektrisches Bügeleisen.

Die hier geschilderte Entwicklung findet einen einwandfreien Niederschlag in den statistischen Wirtschaftszahlen der letzten Jahrzehnte. In der nachstehenden Tabelle findet sich in Spalte 1 die ausgebaute Maschinenleistung der öffentlichen Kraftwerke Deutschlands in den Jahren 1900—1927. Spalte 2 gibt die jährlich erzeugte Kilowattstundenzahl wieder, während Spalte 3 die jährlich erzeugten Kilowattstunden je Kopf der Bevölkerung zeigt.



Jahr	Installierte Kraftwerksleistung	Erzeugung Mill kWh	Erzeugung je Einw. kWh
1900	230 000	140	2.2
1914	1 600 000	2 306	36
1920	2 720 000	6 139	100
1925	4 439 000	9 760	157
1927	5 700 000	12 444	200

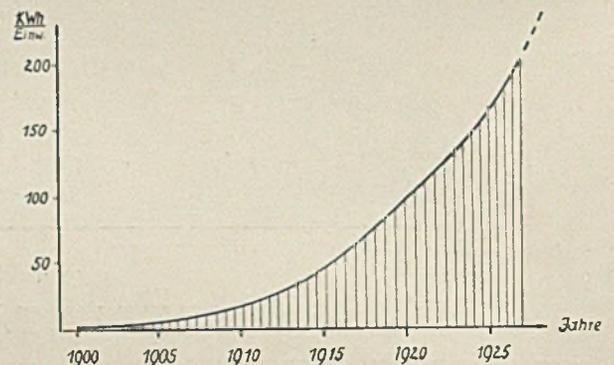
Man kann die spezifizierte Erzeugungszahl für Deutschland zurzeit mit etwa 400 kWh Einwohner festlegen. Diese Zahlen stellen noch keineswegs den Endzustand dar, wie ein Vergleich mit anderen Ländern lehrt. In der Schweiz z. B. ergeben sich die entsprechenden Zahlen zu etwa 1000 kWh/Einwohner und nach Abzug des Industriestromes immer noch zu etwa 550 kWh/Einwohner.

Der überwiegende Anteil des elektrischen Stromes wird heute in einigen wenigen Großkraftwerken erzeugt (in 48 Werken ca. 80%).

Hand in Hand hiermit geht die Entwicklung der Elektrizitätsfernversorgung. Nach der neuesten Statistik der Vereinigung der Elektrizitätswerke beträgt besonders bei den kleinen Werken der Fremdstrombezug 50—85% der gesamten abgegebenen Energie. Städtische Zentralen werden als Reserve und zur Erzeugung des Spitzenstromes auch in Zukunft nicht völlig verschwinden.

#### a) Großverteilung:

Die Elektrizität wird bei Fernversorgungsanlagen durch 100 000 Volt Freileitungen von meh-



ren 100 km Länge den Städten zugeführt. Es ist natürlich nicht möglich, die Elektrizität in den Städten ohne weiteres mit der hohen Spannung von 100 000 Volt dem Verbraucher zuzuführen. Diese hohen Spannungen sind imstande, große Abstände zwischen den einzelnen Leitern einfach zu durchschlagen. Man müßte deshalb alle Leitungen mit weiten Abständen und teurer Isolation verlegen und würde trotzdem immer noch mit größter Lebensgefahr zu rechnen haben. Die Spannung wird deshalb in den Städten wieder herabtransformiert. Man pflegt in den Hauptumspannwerken, die meist am Rande der Stadt gelegen sind, und in denen die Energie gewissermaßen vom Großkraftunternehmen an die Stadt übergeben wird, die Spannung zunächst von 100 000 Volt auf 35—15 000 Volt herabzusetzen. Mit dieser Spannung wird dann die Elektrizität den Hauptspeisepunkten im Stadt-

gebiet mittels Kabel, 0,70 m tief in den Bürgersteigen liegend, zugeführt. Diese Gruppenumspannwerke spannen die Elektrizität auf etwa 3000 bis 1500 Volt herab und versorgen dann wieder die einzelnen Häuserblocks mit Energie. In jedem Häuserblock befindet sich eine sogenannte Blockstation. Hier wird nun endlich die übliche Verbrauchsspannung, die je nach den vorliegenden Verhältnissen 380, 220 oder 110 Volt beträgt, erreicht.

Zweck der Hauptumspannwerke ist, die Spannung von 100 000 Volt auf 35—20 000 Volt herabzusetzen.

#### b) Verteilung innerhalb der Städte

Der Energiebedarf verteilt sich keineswegs gleichmäßig über das ganze Stadtgebiet. Besonders Industrieviertel, die „City“ mit ihren vielen Geschäftshäusern und Beleuchtungsanlagen usw. wird naturgemäß einen höheren Energieverbrauch aufweisen als Villenvororte. Abb. S. 205 gibt in überaus anschaulicher Weise die Verhältnisse der Stadt München wieder. Auf einem Stadtplan wurde die Belastung für den laufenden Meter Straßenfront aufgetragen. (D. h. Gesamtleistung der Abnehmer in Watt eines Straßenzuges, geteilt durch die Straßenlänge.) Das Diagramm zeigt die überaus großen Unterschiede der Belastungswerte, die zwischen 535 Watt je Meter im Stadtkern durchschnittlich 150 Watt je Meter im übrigen Stadttinnern und durchschnittlich 60 Watt je Meter Straßenfront in den Vororten liegen. Obwohl diese Zahlenwerte nur genau für München gelten, kommt ihnen doch als Richtwert allgemeinere Bedeutung zu.

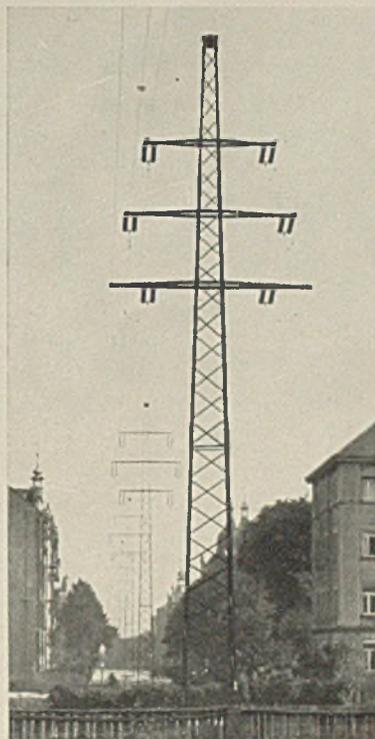
Eine andere Berechnungsgrundlage für die Dimensionierung der Gruppenumspannwerke und Blockstationen bezieht den Verbrauch in Watt auf den qm Wohnfläche. Bei den jetzigen Verhältnissen, bei denen meist Elektrizität nur für Beleuchtungszwecke verbraucht wird, kann man dann mit etwa 4 Watt je qm Wohnfläche rechnen. Wenn aber

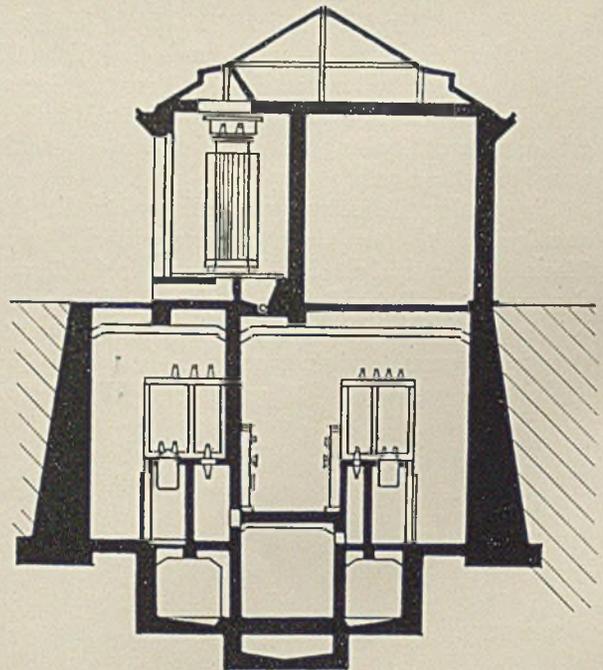
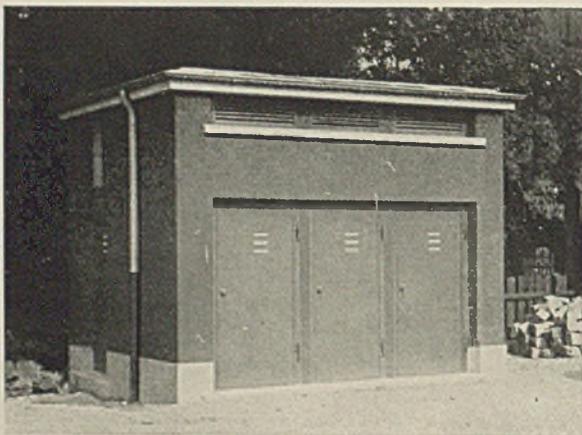
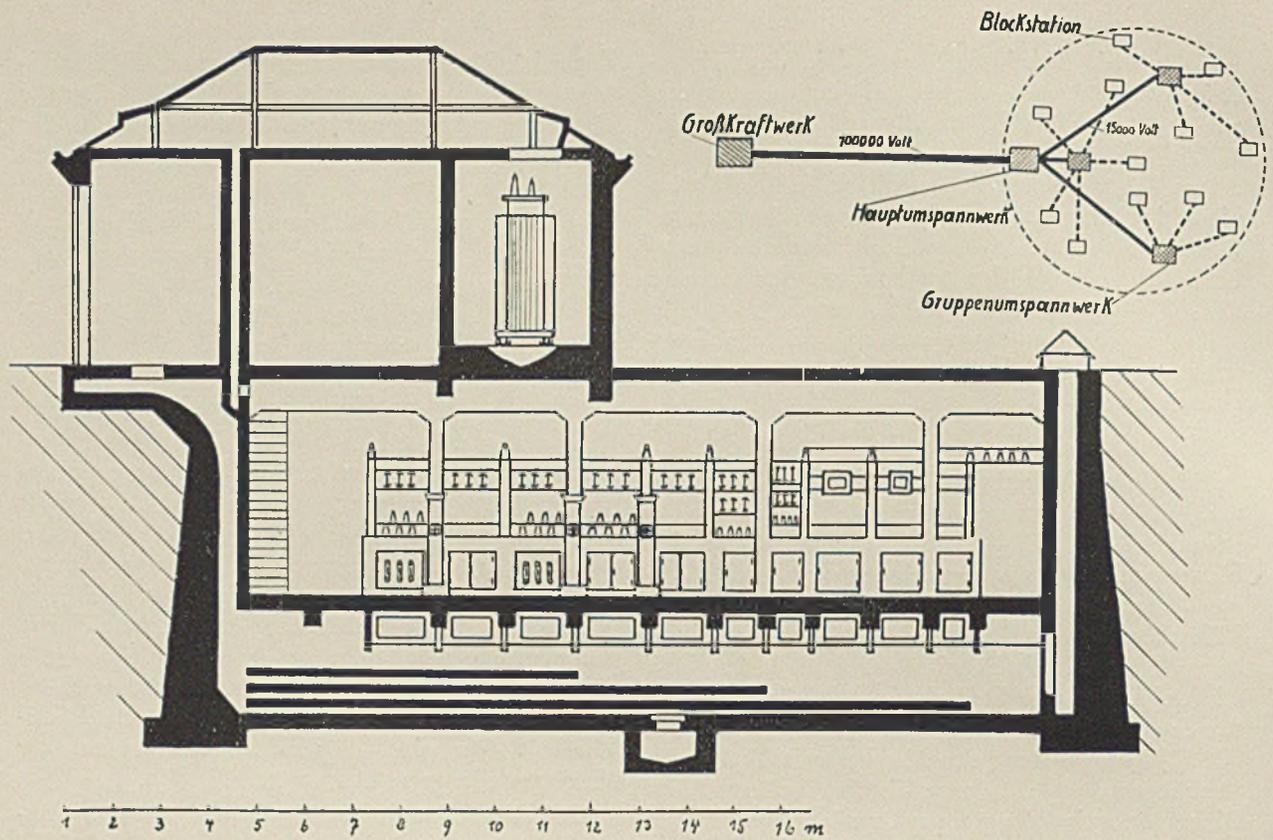
der zukünftigen Entwicklung, insbesondere der weiteren Verbreitung der elektrischen Haushaltgeräte Rechnung getragen werden soll, so wurden z. B. für Dresdner Verhältnisse der Planung neuer Verteilungsanlagen folgende Zahlenwerte zugrunde gelegt:

- 8 Watt je qm Wohnfläche für Stadtviertel mit einstöckigen Siedlungsbauten,
- 10 Watt je qm Wohnfläche für Stadtviertel mit offener Bauweise und zwei- bis dreistöckigen Häusern,
- 12 Watt je qm Wohnfläche für Stadtviertel mit geschlossener Bauweise.

Es ist verständlich, daß die Gruppenumspannwerke möglichst in der Nähe des Belastungsschwerpunktes des jeweils zu versorgenden Stadtviertels liegen sollen. Auf wieviele Umspannwerke man die Gesamtbelastung verteilen soll, ist ganz von den vorliegenden Verhältnissen abhängig. Um nicht zu große Versorgungsbezirke und entsprechend lange Leitungen zu erhalten, pflegt man jedoch eine größere Anzahl derartiger Gruppenumspannwerke zu errichten. Auch sprechen Gründe der Betriebssicherheit für eine möglichst große Anzahl der Hauptverteilungspunkte.

Im allgemeinen werden die Gruppenumspannwerke für eine Leistung von 3000—9000 kVA (entspricht etwa 2300—7000 kWh) gebaut. Wenn man die oben angegebenen Münchener Zahlen zugrunde legt, würde demnach in der „City“ ein





Umspannwerk auf ca. 5–15 km Straßenfront, im übrigen Stadtbezirk auf ca. 15–40 km Straßenfront und in den Vororten auf ca. 40–120 km Straßenfront entfallen. In derartigen Gruppenumspannwer-

ken wird die Spannung, wie bereits erwähnt, von 35 bis 15 KV auf 3 bis 1,5 KV herabtransformiert. Man wählt bei diesen niedrigen Spannungen stets die Gebäudebauart und nie Freiluftausführungen. Bei den Umspannwerken ist der Transformator ober-

irdisch, alles andere unterirdisch angeschlossen. Für Blockstationen in Vororten etwa 150 KVA Leistung, für solche in stärker besiedelten Gebieten etwa 300 KVA, im Stadttinnern 600 KVA und in der eigentlichen City bis 1000 KVA.

Es muß unbedingt gefordert werden, daß gleich von vornherein bei der Anlage von geschlossenen Häuserblocks Plätze für die Blockstationen vorgesehen werden.

In manchen Städten hat sich recht bewährt, wenn die Baupolizei vor Erteilung der Baugenehmigung dem Elektrizitätswerk erst die Baupläne vorlegt, damit dieses seine Wünsche rechtzeitig bekannt geben kann. (Blockstationen frei oberirdisch, unterirdisch, jedoch nicht in Kellern.)

Im allgemeinen soll stets versucht werden, eine möglichst zentrale Lage der Blockstationen zu den zu speisenden Gebäuden zu wählen und bereits beim Entwurf der Städtebauungspläne hierauf Rücksicht zu nehmen, da ein späterer Einbau in den meisten Fällen auf fast unüberwindliche Schwierigkeiten stößt.

### c) Elektrizitätsverteilung in Gebäuden

Mit der üblichen Verbrauchsspannung (meist 380/220 oder 110 Volt) tritt nun die Elektrizität in Kabeln in die zu versorgenden Gebäude ein.

Es besteht die Möglichkeit, die Zähler entweder jeweils im Vorraum der einzelnen Wohnungen einzubauen oder aber alle Zähler an einer Stelle, meist im Keller, zu vereinigen. Während im ersteren Falle es genügt, daß im Hause eine Speiseleitung hochgeführt wird, von der dann in den einzelnen Stockwerken jeweils die Wohnungsspeiseleitungen abzweigelt werden, muß im letzteren Falle die Aufteilung auf die einzelnen Haushaltungen bereits im Keller vorgenommen werden. Meist ist es ohne irgendwelche baulichen Schwierigkeiten möglich, in einem Treppenwinkel oder durch Abtrennung eines Kellerteils einen kleinen Raum zu schaffen, der dann verschlossen werden kann und in dem die Zähler in einem einwandfreien Zustand untergebracht werden können.

Für die einzelnen Zimmer muß etwa folgender Anschlußwert angenommen werden.

Küche	100—150 Watt
Speisezimmer	250—350 „
Schlafzimmer	150—300 „
Herrenzimmer	250—300 „
Kinderzimmer	100 „
Bad	60 „
Mädchenkammer	60 „
Speisekammer	40 „
Vorraum	60 „

### Anschlußwert elektrischer Hausmaschinen

Laufende Nr.	Gegenstand	Anschlußwert (Watt)
1	Elektroherd . . . . .	3000—5000
2	Kochplatte . . . . .	700—1600
3	Elektro-Oekonom . . . . .	400
4	Schnellkocher . . . . .	300—500
5	Bratrohr . . . . .	600
6	Heißwasserspeicher . . . . .	600—1200
7	Bügeleisen . . . . .	500
8	Waschmaschine . . . . .	600—1000
9	Badeofen . . . . .	800—1500
10	Kühlschrank . . . . .	1800
11	Heizsonne . . . . .	500—1000
12	Klein-Geräte . . . . .	300—600
13	Staubsauger . . . . .	200
14	Küchenmotor . . . . .	200
15	Ventilator . . . . .	100

Haushaltgeräte, die am zweckmäßigsten je nach der Größe der Wohnung Verwendung finden (nach obigen laufenden Summen).

Größe der Wohnung	Laufende Nummern	Anschlußwert (Watt)			
		Wärme	Kraft	Licht	Gesamt
1 Zimmer	2, 3, 7	1800	—	300	2100
2 „	2, 3, 4, 6, 7	2800	—	650	3450
3 „	2—7, 11, 13	3500	200	1000	4700
4 „	2—7, 11, 13	4000	200	1200	5400
5 „	1, 4, 6, 7, 8, 11, 12, 13, 14	6500	400	1500	8400
6 „	1, 4, 6—15	12000	500	1700	14200

Die ungünstigste Belastungsspitze ist der Dimensionierung des Leitungsquerschnittes zugrunde zu legen.

Größe der Wohnung	Erforderliche Höchstleistung	Querschnitt der Steigleitung	
		bei 220 Volt	bei 110 Volt
1 Zimmer	1800	6	6
2 „	2800	6	10
3 „	3500	6	10
4 „	4000	6	16
5 „	5500	10	16
6 „	7500	10	25

Aus rein betrieblichen Gründen werden Steigleitungen unter 6 mm<sup>2</sup> Querschnitt nicht ausgeführt. Es sind deshalb auch bei den geringen Belastungen, wie sie die 1-Zimmer-Wohnungen darstellen, Leitungen von 6 mm<sup>2</sup> Querschnitt angenommen worden.

### „Elektrische Beleuchtungsanlagen“

Bei Beleuchtungsstärken unter 30 Lux ist die Erkennungsgeschwindigkeit sehr gering, während andererseits eine Steigerung der Beleuchtungsstärke

über 100—150 Lux keine Verbesserung mehr zu bringen instande ist.

Art der Beleuchtung	I. Mittlere	II. Kleinste
	Beleuchtungsstärke	
<b>Verkehrs-Beleuchtung</b>	Lux	Lux
auf Fahrwegen, Durchfahrten, Höfen, soweit sie dem Verkehr dienen . . .	1 - 2	0,2
in Nebengängen, Nebenräumen, Lagerräumen . . . . .	2—5	0,6
an Ein- und Ausgängen, in Hauptgängen, auf Treppen, in Werkstätten . . .	5 - 15	2
<b>Arbeits-Beleuchtung</b>		
für grobe Arbeit, z. B. Walzwerke, Schmiede, Grobmontage usw. . . .	15 - 30	10
für mittlere Arbeit, z. B. Schlosserei, Dreherei, Montage, Kernmacherei, Tischlerei, Klempnerei, Spinnsäle, Websäle, für helle Garne usw. . . .	40 - 60	20
für feine Arbeit, z. B. Feinmechanik, Websäle für farbige und dunkle Garne, Büroarbeit usw. . . . .	60 - 90	30
für feinste Arbeit, z. B. Uhrmacher- und Graveur-Arbeit, Setzerei, Näherei, Zeichnen usw. . . . .	90 - 250	50

Bei der Beleuchtung von Außenräumen, insbesondere von Straßen und Plätzen liegen natürlich wesentlich andere Verhältnisse vor. Immer mehr werden die Straßen von Kraftfahrzeugen beansprucht, so daß heute fast in allen Städten ein ausgesprochener Schnellverkehr die Straßen beherrscht. Es ist nun beachtenswert, daß eine große Anzahl von Verkehrsunfällen gerade in den Abendstunden passieren, weil ungenügende Beleuchtungsanlagen die Übersichtlichkeit wesentlich herabsetzen. Wenn noch vor wenigen Jahren von der beleuchtungstechnischen Gesellschaft nachstehende Beleuchtungsstärken als hinreichend bezeichnet wurden, so kann man sagen, daß heute diese Zahlen in allen Fällen überschritten werden müssen, wenn eine genügende Verkehrssicherheit gewährleistet werden soll.

Während der normalen Verkehrszeiten soll wenigstens betragen	die mittlere Beleuchtungsstärke (Lux)	Beleuchtungsstärke der ungünstigsten Stellen (Lux)
auf Gleisfeldern . . . . .	0,2—0,5	0,1—0,3
auf Gleisfeldern im Bereich der Weichen, auf Fabrikhöfen, Kaianlagen . . . . .	0,5—1,5	0,2 - 0,5
auf Straßen und Plätzen		
mit schwachem Verkehr . . . . .	1—2	0,1—0,5
mit mittlerem Verkehr . . . . .	2—5	0,5—1
mit starkem Verkehr . . . . .	5—20	1—4

An Hauptverkehrspunkten können Beleuchtungsstärken von 50—100 Lux nichts schaden. Weitere Forderungen sind: keine Blendung, Gleichmäßigkeit der Beleuchtung.

Verhältnis von Abstand zu Aufhängelöhe 3:1 bis 4:1 wählen. Flachstrahler, die neben der eigentlichen Straßenfläche auch die Häuserfront mit aufleuchten, ermöglichen Verhältnisse von 6:1 bis 8:1, neigen aber naturgemäß leichter zu Blendungen. Die Aufhängelöhe in den Hauptverkehrsstraßen der Großstädte ist im allgemeinen 7—9 Meter.

Im allgemeinen bevorzugt man heute eine Aufhängung in ein oder zwei Reihen über dem Fahrdamm an Überspannungen, um eine dem Tageslicht ähnliche Lichteinfallrichtung zu erzielen. Auch wird dann gerade der Teil der Straße, der ausgesprochenen Schnellverkehr aufweist, am besten beleuchtet.

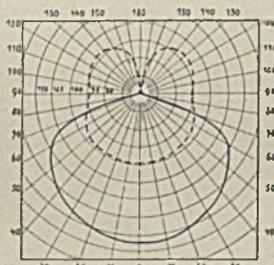
Der Durchhang dieser Überspannungen soll nicht größer als 1:10 oder 1:15 der Spannbreite betragen, um bei den üblichen Lampengewichten von 4 bis 8 kg keine zu starke Beanspruchung der Gebäudemauern durch den Abspannzug zu bekommen.

Der große Energiebedarf hatte sowieso die Anlage neuer Leitungen nötig gemacht. Man entschloß sich ein besonderes Netz zu bauen. In 35 Umspannstationen, die jeweils einen Kreis von 22,5 km Durchmesser speisen, wird die benötigte Betriebsspannung hergestellt. Um an Bedienungspersonal zu sparen, sind alle diese Umspannstationen voll automatisch. Beachtenswert ist hier auch eine automatische Störungsmeldeanlage, die den zentralen Schaltstellen stets über den Zustand der gesamten Beleuchtungsanlage gewissermaßen Bericht gibt. Um eine möglichst gleichmäßige Beleuchtung der Straßen zu erzielen, erscheint es verständlich, daß man Beleuchtungskörper mit möglichst breiter Lichtcharakteristik wählt. Zur Beleuchtung schmaler Straßen, enger, langer Höfe, Durchfahrten usw., ist in letzter Zeit eine Spezialleuchte entwickelt worden. Bei dieser sogenannten Ovalglocken-Spiegel Lampe wird durch eine besondere Formgebung des Spiegels nicht, wie sonst allgemein üblich, ein kreisrundes, sondern länglich geformtes Lichtfeld erreicht.

Wichtig ist die hinreichende Beleuchtung großer Plätze. Hier erscheint es am zweckmäßigsten, Kandelaber von 12—18 m Höhe zu errichten, um eine möglichst gleichmäßige Beleuchtung des ganzen Platzes zu erzielen. Neben elektrischen Glühlampen können hier aber auch die neuzeitlichen Bogenlampen erfolgreich konkurrieren, die sich durch sehr geringe Stromkosten auszeichnen, aber natürlich durch das nach etwa 120 Brennstunden sich nötig machende Auswechseln der Kohlenstifte gewisse Unannehmlichkeiten mit sich bringen. Die Abbildung auf S. 211 oben zeigt eine mustergültige Beleuchtung mit Heb-Tiefbreitstrahler-Armaturen, die mit 3000 Watt Glühlampen besteckt sind, unten die hierin verwendete Armatur, sowie die dazu gehörige Lichtverteilungskurve.

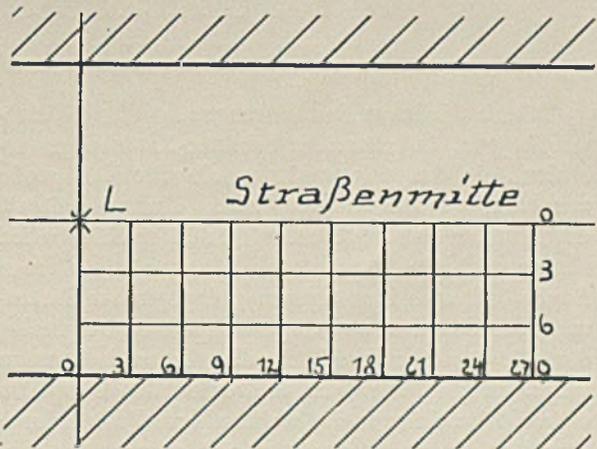
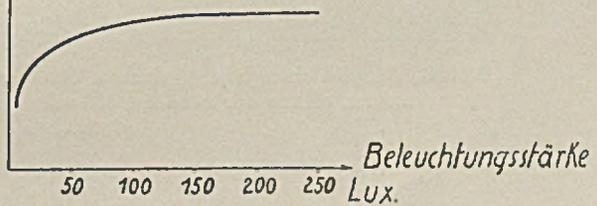


Tiefbreitstrahler



Lichtverteilung  
für 1000 Lumen der nackten Lampe  
- - - - - nackte Lampe  
— . . . im halbtiefen Reflektor

Erkennungsvermögen



Rechts  
Darstellung von Erkennungsvermögen an den verschiedenen Punkten der Straßen

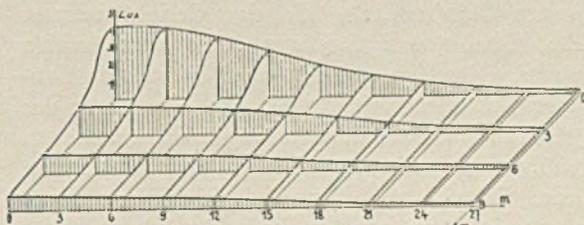
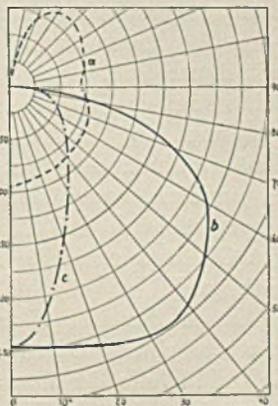
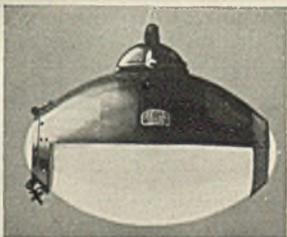




Abb. 6. Beispiel eines jener typischen, trostlosen, armseligen und lieblosen Straßenbilder, wie sie nahezu alle in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts stark gewachsenen deutschen Städte aufweisen.

## DAS GESICHT DES DEUTSCHEN HAUSES EIN NEUES BUCH SCHULTZE-NAUMBURGS

Nahezu 30 Jahre sind vergangen, seit im „Kunstwart“ jene Aufsatzreihe Schultze-Naumburgs erschien, die Ausgangspunkt wurde für das große neunbändige Hauptwerk: „Die Kulturarbeiten“, deren erster Band „Hausbau“ 1902 erschienen ist. Hier sprach ein Mensch und Künstler mit offenen Augen, mit dem ihm eigenen pädagogischen Instrument des Beispiels und Gegenbeispiels eine Sprache, die alle verstehen mußten, die Augen hatten, zu sehen. In Hunderten von eindrucksvollen Beispielen erstand hier ein grausam wahrhaftiges Porträt jener Unkultur des Baues der letzten Dezennien des vergangenen Jahrhunderts, die das Gesicht unserer Städte, Dörfer und Siedlungen bis zum Irrsinn verzerrte. Diesen geschmack- und kulturlosen Bauten der Gründerzeit stellte Schultze-Naumburg das bürgerliche Haus aus dem Anfang des Jahrhunderts gegenüber in seiner schlichten und vornehmen Würde. Beispiel und Gegenbeispiel! Dieses Buch war nur ein Stein im Mosaik des im letzten Hefte

schon skizzierten Gesamtwerkes des Autors; aber einer der wichtigsten. Es war der Ruf nach Besinnung, nach Sachlichkeit, Ehrlichkeit und Wahrheit, nach den uralten und ewig jungen Gesetzen echter Baukunst. Und dieser Ruf erging nicht vergebens. Die Front der Mitstreiter wurde stärker und stärker. Wir wissen alle, daß Vieles anders — ruhig dürfen wir es sagen: besser geworden ist seit dieser Zeit. Was damals der Ruf eines Einzelnen aus der Wüste schien, ist heute Gemeingut geworden, ja, der Ruf nach Sachlichkeit wurde darüber hinaus zum Schlagwort. Und wen möchte es wundern, wenn über den Propheten des Tages vergessen wird, daß Schultze-Naumburg mit einigen Gleichgesinnten der Johannes der neuen Wahrheit war?

Es ist das Los aller Evolutionäre, aller Vorkämpfer einer ruhigen und vernünftigen Reform, daß die Welle der ihnen folgenden Revolution sie überspült. Ihr Verdienst wird deshalb nicht ge-

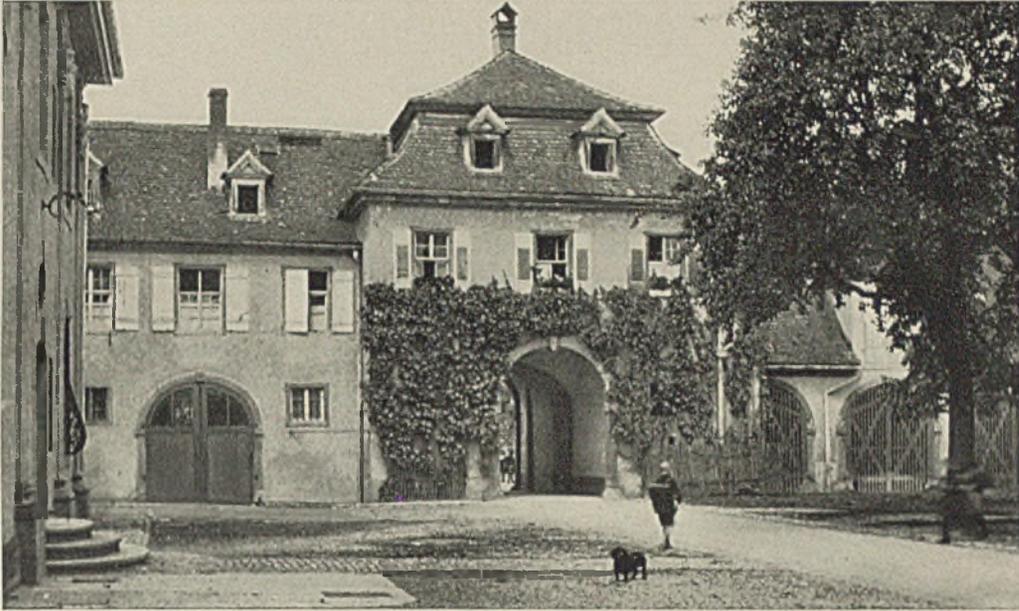


Abb. 30. Eines jener zahlreichen Beispiele älterer städtischen und ländlichen Baukunst, aus denen noch klare Gelassenheit und selbstsichere Würde spricht.

ringer. Auch dann nicht, wenn sie selbst die nach ihnen Kommenden nicht mehr verstehen wollen und können, und verbittert zur Seite treten, selbst um das Los, in den Augen der neuen Zeit zum Reaktionsär zu werden.

Wenn uns Schultze-Naumburg heute die alten Bände „Hausbau“, „Dörfer und Kolonien“ und „Kleinbürgerhäuser“ in einer vollkommen neuen Gestalt unter dem Titel „Das Gesicht des deutschen Hauses“ vorlegt, so will dieses Werk vor allem gewürdigt sein als persönliches Bekenntnis. Darin liegt die Größe und die Grenze seines Wertes. Ehrliche persönliche Bekenntnisse sind in einer Zeit wirtschaftlicher und parteilicher Verkettung nicht zahlreich genug, um als solche nicht geschätzt zu werden.

Die veränderten zeitlichen Bedingungen zwingen schon rein methodisch neue Wege zu gehen: Der strenge Rhythmus von Beispiel und Gegenbeispiel mußte lockerer werden. Zu den beiden großen Gruppen des Guten um 1800 und des Schlechten vor 1900 kommen die Schöpfungen der letzten Jahrzehnte. Auf den nachfolgenden Seiten wird versucht, mit einigen wenigen Bildern einen knappen Aufriß des Buches und seiner Stellung zum heutigen Bauen zu geben.

Wir wissen alle, welch tiefer Riß durch unsere Auffassung vom modernen Bauen geht, bis in die persönlichen Beziehungen der führenden Architekten reichend. Man ist manchmal versucht, zu glauben, man sei in die Zeiten zurückversetzt, wo der

Ruf „Hie Guelfen!“, „Hie Ghibellinen!“ die Gassen durchtobte, wenn die Schauplätze dieser Kämpfe auch nicht mehr die Straßen, sondern die Spalten der Zeitschriften sind. Aber wir wissen auch, daß dieser Kampf der Extreme von links und rechts notwendig ist in einer Zeit der Gärung und Wandlung, und daß durch diese auseinanderstrebenden Kräfte die zukunfts tragende und gesunde Resultante bestimmt wird.

So ist es auch heute wieder zu begrüßen, wenn Schultze-Naumburg Programm und Wirklichkeit des neuen Bauens miteinander vergleicht. Nur ist der Kreis derer, die etwa Corbusiers Häuser der Weißenhof-Siedlung ernst nehmen, an sich viel kleiner als Schultze-Naumburg zu fürchten scheint. Doch hat er recht, wenn er sagt, daß Sachlichkeit und Zweckmäßigkeit nicht die absoluten Attribute jener sind, die den Ruf, Former des neuen Lebensgefühles zu sein, für sich allein in Anspruch zu nehmen scheinen. Schultze-Naumburgs neues Buch mag von der einen Seite ein reaktionäres Buch genannt werden: es ist trotz alledem erfüllt von dem Geiste, der auch in den alten Büchern lebt: Dem Geist der Liebe zum Gesicht des deutschen Hauses und der deutschen Landschaft. Wenn er auch im Angriff manchmal zu weit geht, als daß wir ihm in allen Punkten zu folgen vermöchten, so ist das Buch doch so reich an wertvoller Kritik, daß Freund und Gegner gut tun, sich mit ihm in aller Ruhe und gründlich auseinanderzusetzen.

K. B.

Abbildung 83. Vornehme städtische „Villa“ als Beispiel einer der sinn- und kraftlosen Übertragungen von Formen aus allen Stilperioden auf das Wohnhaus.

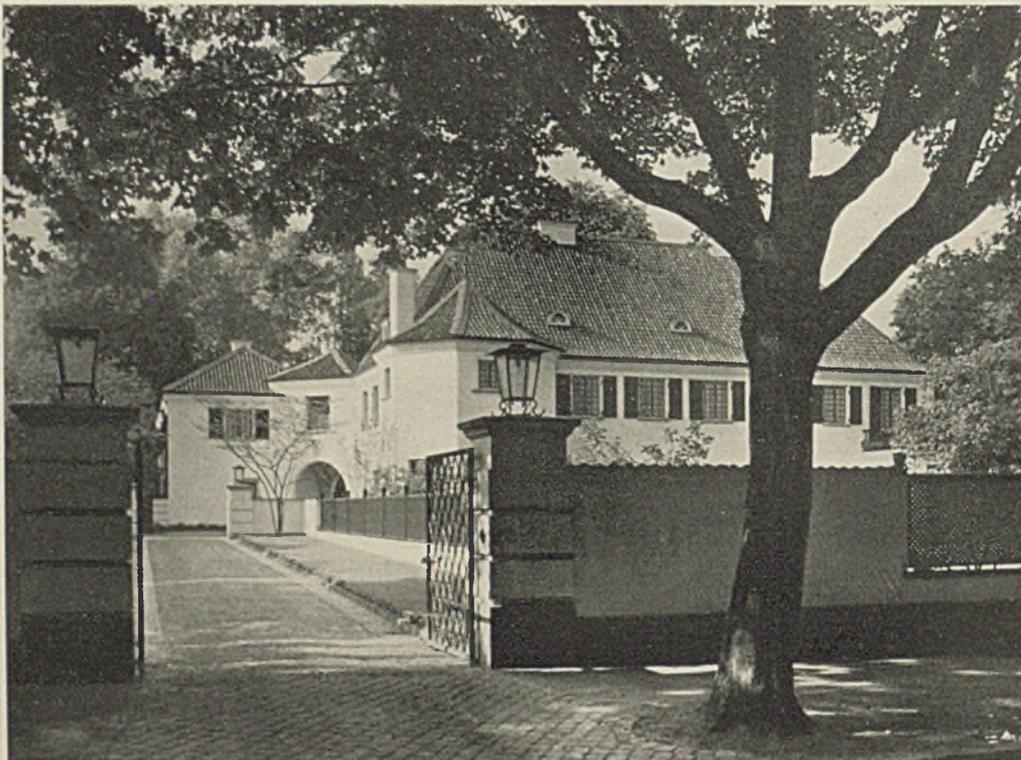


Abb. 103. Ein Wohnhaus von Paul Bonatz. In diesem und anderen ähnlichen Beispielen sieht Schultze-Naumburg die gesunde Entwicklung, die nicht mehr an vergangene Stilformen anknüpft und die sich auszeichnet durch meisterliche Beherrschung des Baustoffes und der handwerklichen Form.

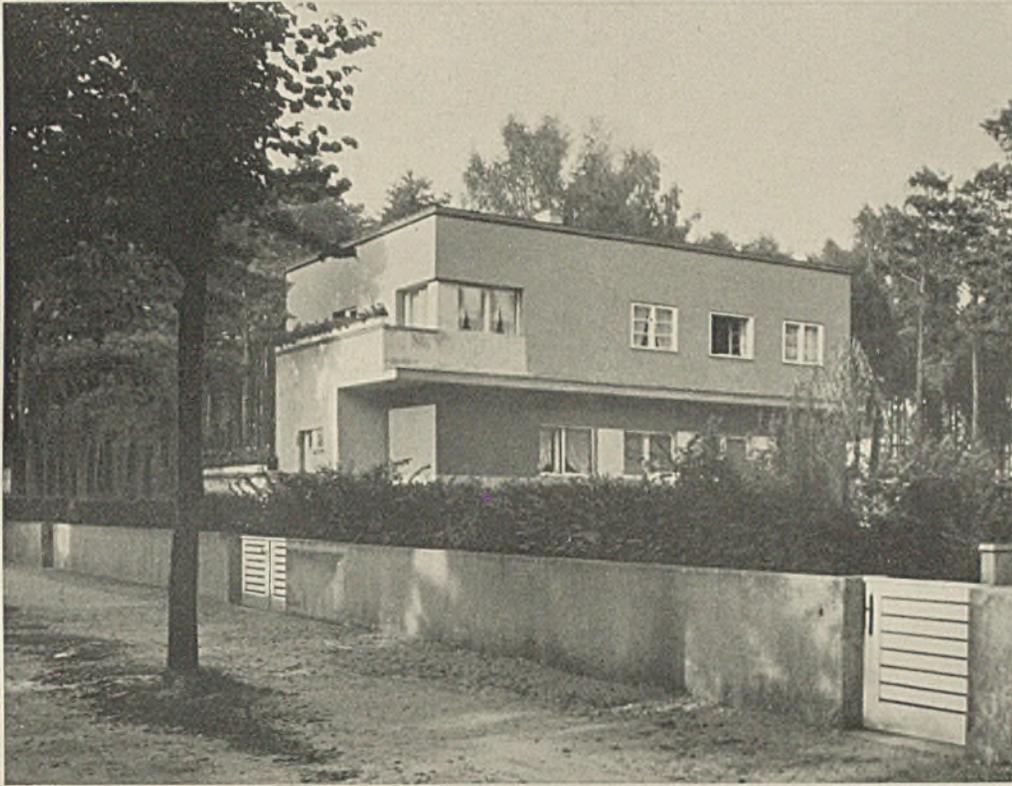
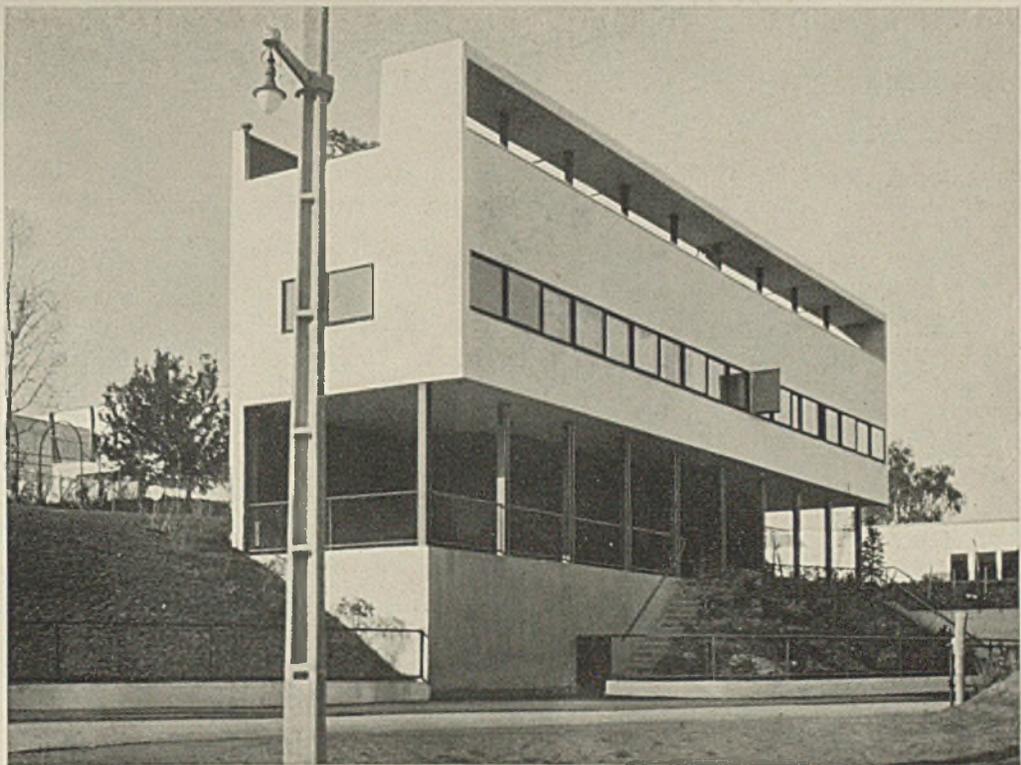


Abb.161 bringt Schultze-Naumburg als Beispiel für das moderne Spielen mit Unsachlichkeiten. Die auskragende, der Betonung der Wagrechten zuliebe durchlaufende Platte verdunkelt das Erdgeschoß, ist ohne wirksamen Schutz dem Abfrieren stark ausgesetzt und kostet Geld. Doch wird eine „bessere“ Verteilung der Fenster anerkannt.



Nebensichendes Beispiel aus der Stuttgarter Ausstellung 1927 lehnt Schultze-Naumburg ab (siehe auch „Der Baumeister“ 1928 Heft 2)

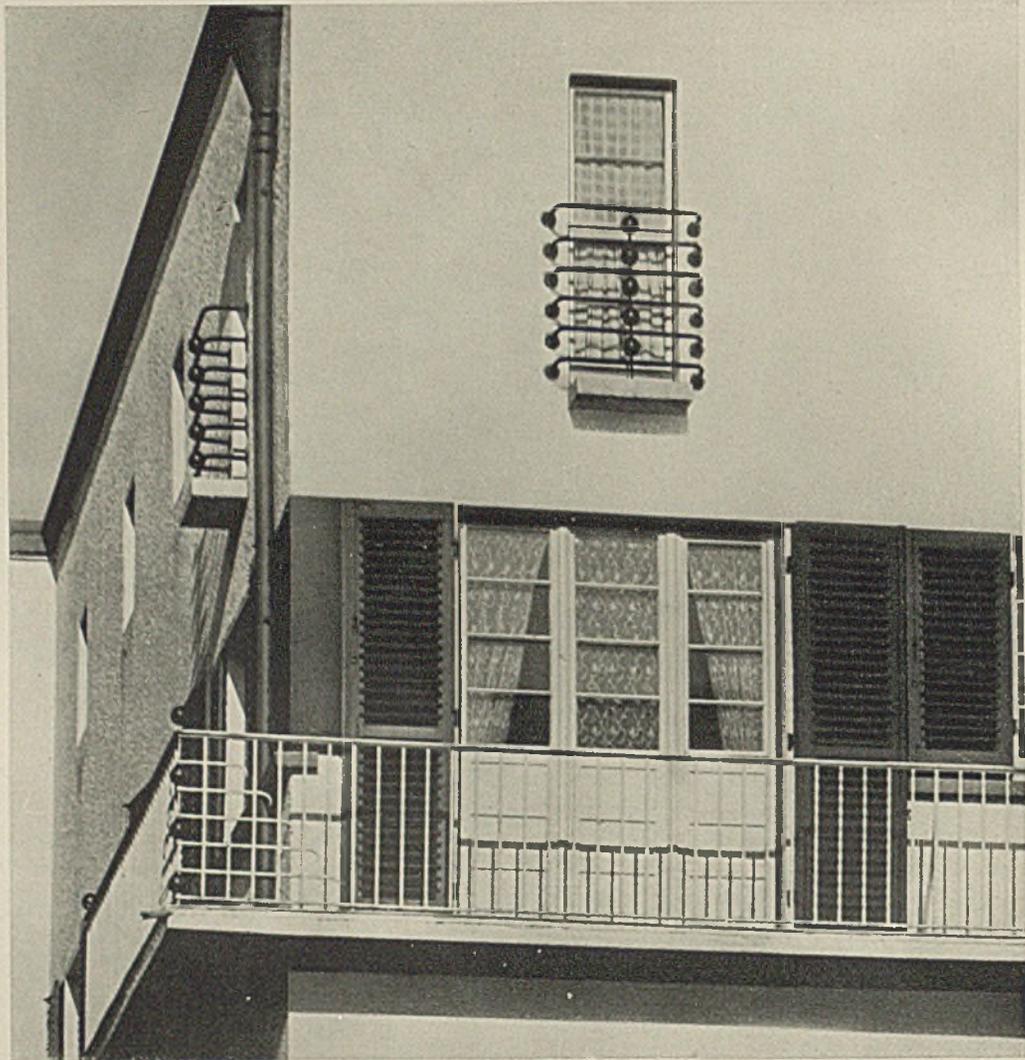


Abb. 169. Unsachliche Ausbildung der oberen Balkongeländer (Leitern für Kinder!, zwölf Verankerungen statt vier!, stärkere Rostgefahr!) an einem sonst durchaus vernünftig und klar aufgebauten Haus.

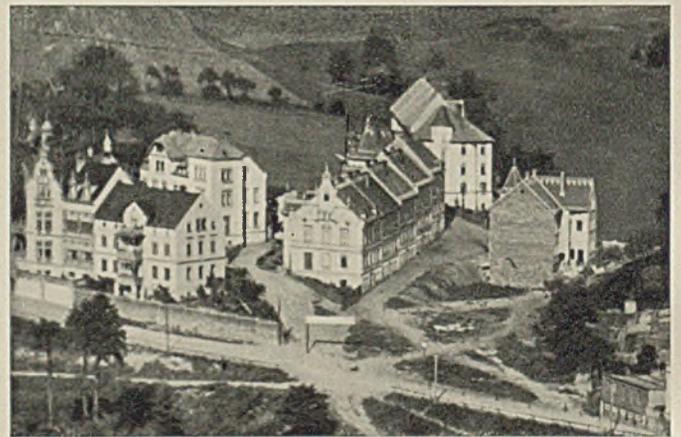
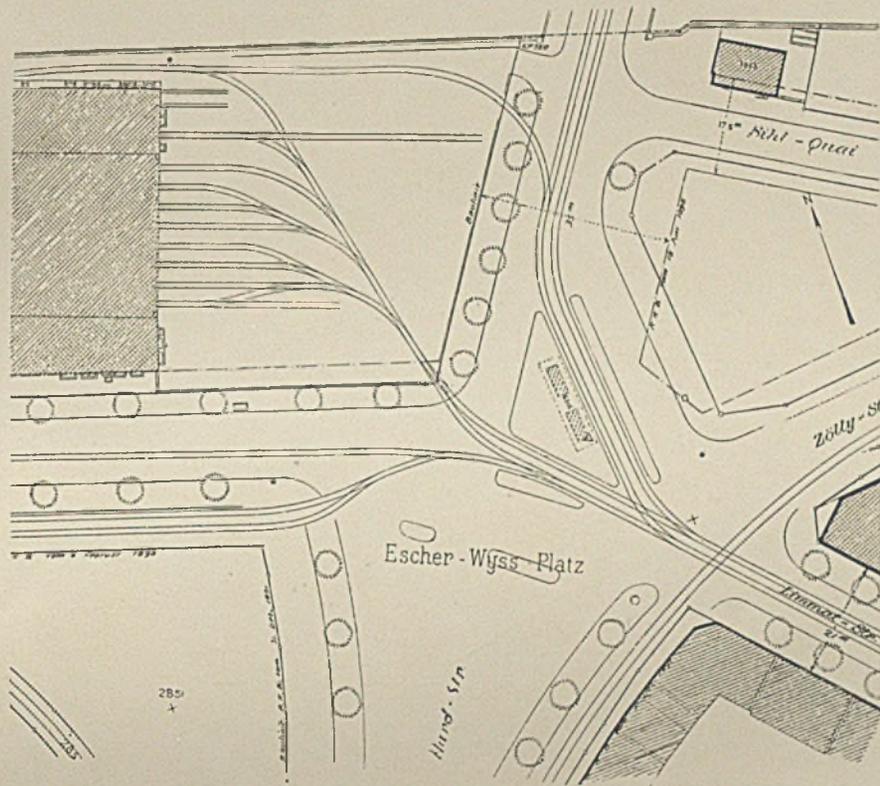
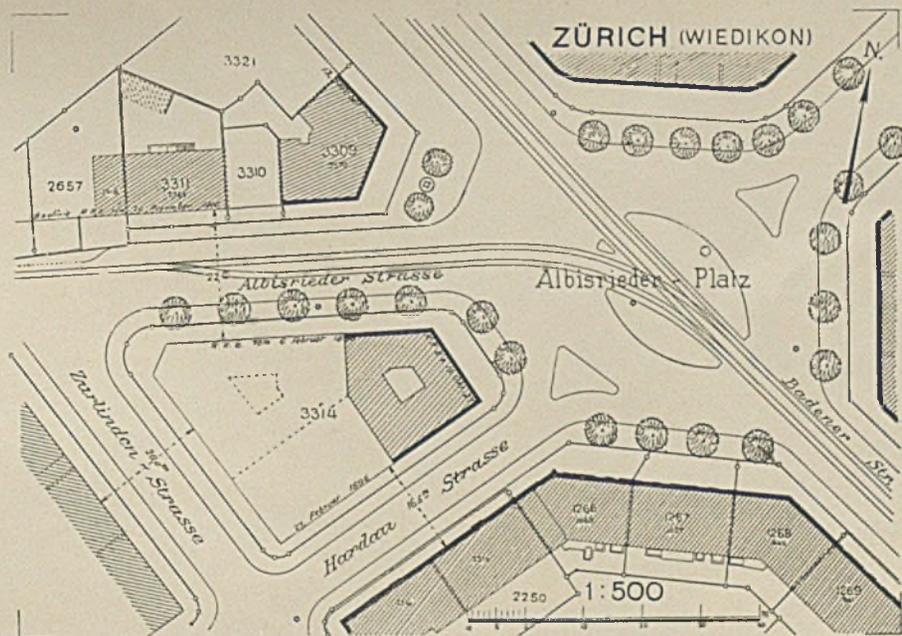


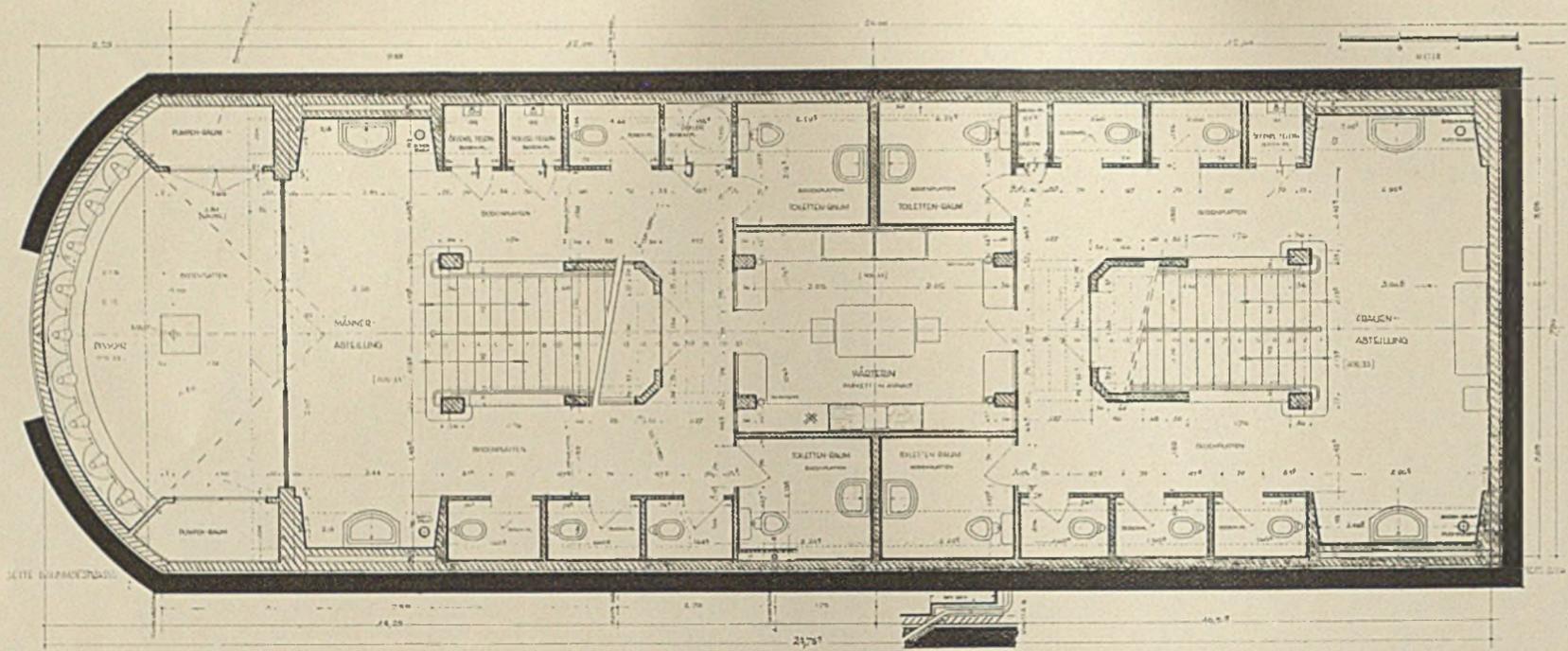
Abb. 198 u. 199. Aus d. Kapitel „Das Haus in seiner Umgebung“  
Links Das organisch mit der Landschaft verwachsene Haus  
Rechts Gegenbeispiel



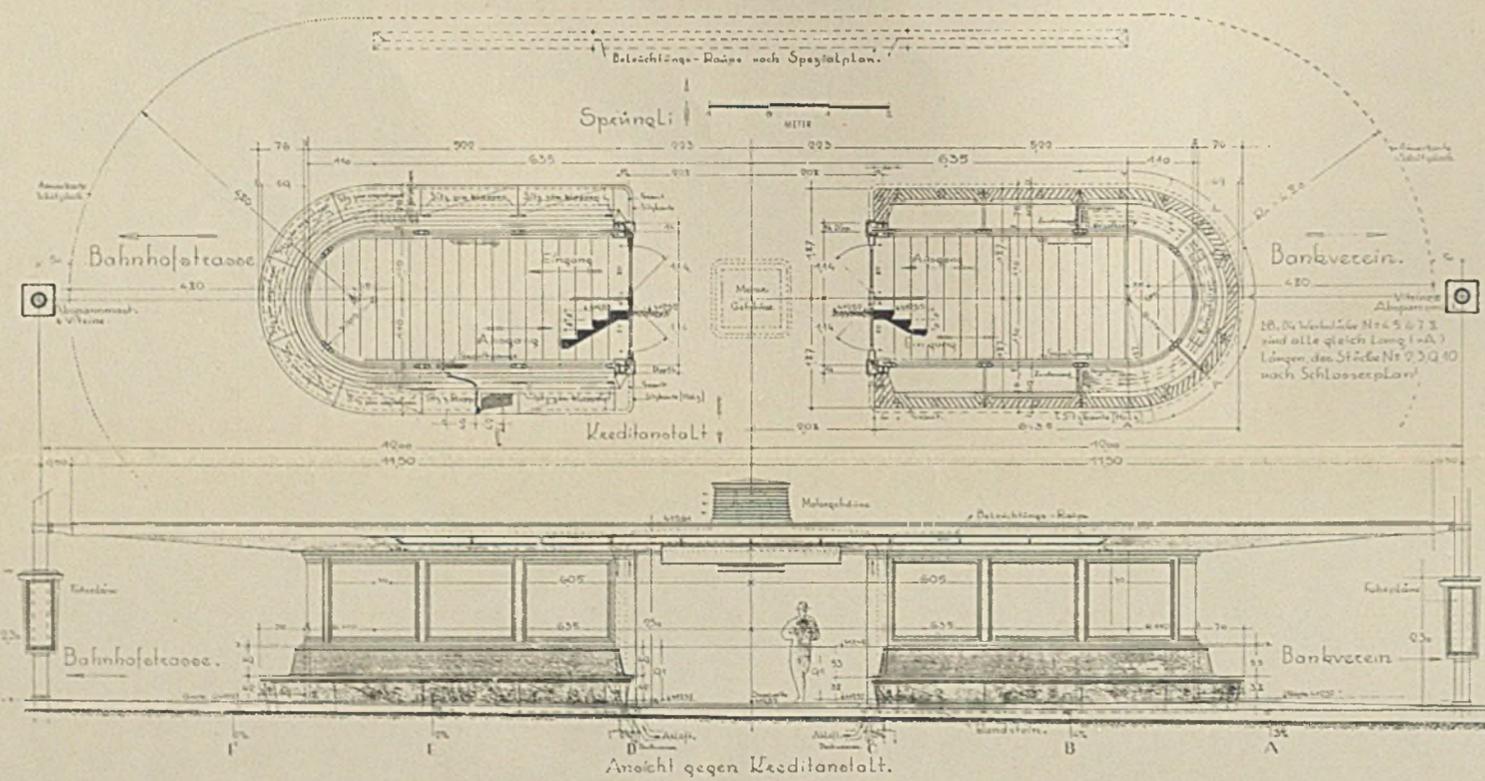
ZÜRICH. Verkehrsregelung am Escher-Wyß-Platz (Siehe Seite 180)



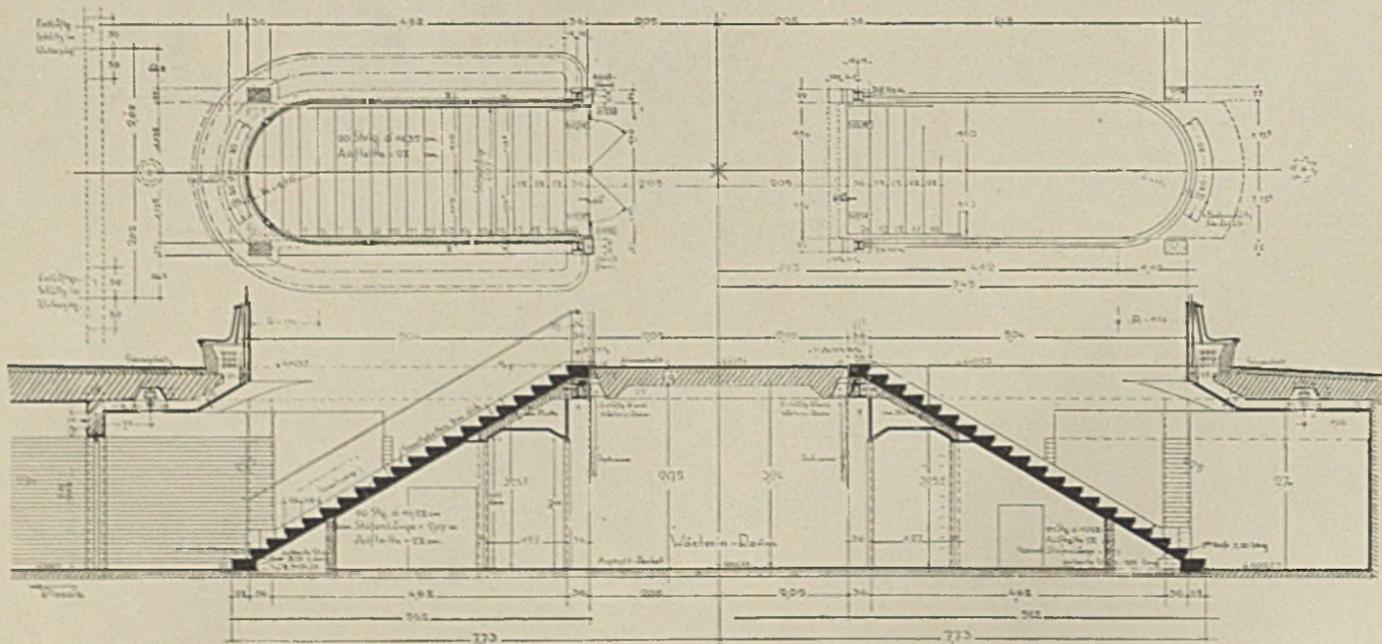
ZÜRICH. Verkehrsregelung am Albisrieder Platz



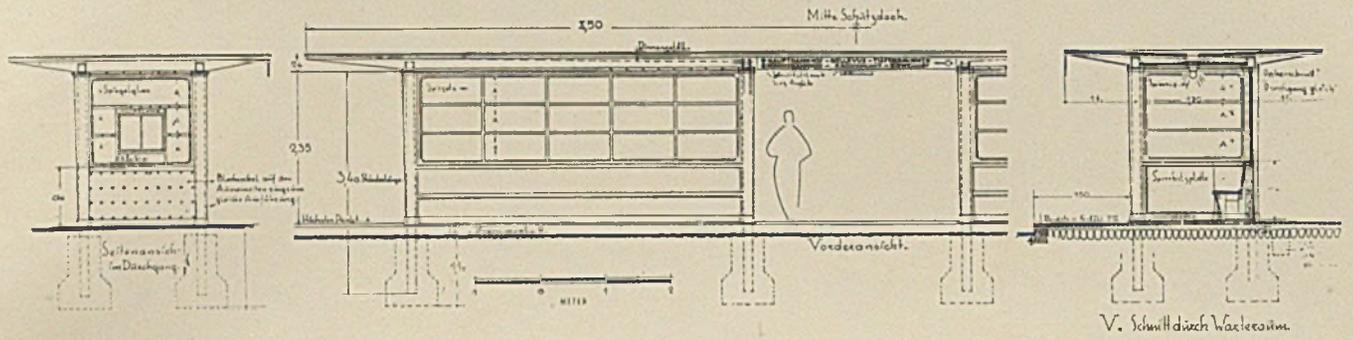
ZÜRICH. Wartehalle mit Bedürfnisanstalt am Paradeplatz  
Arch. Stadtbaumeister Herter-Zürich — Grundriß Untergeschoß



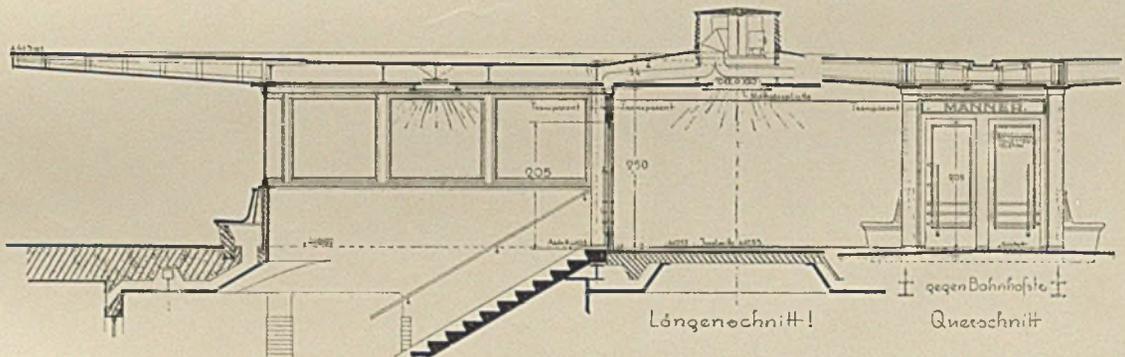
Grundriß Erdgeschoß und Ansicht



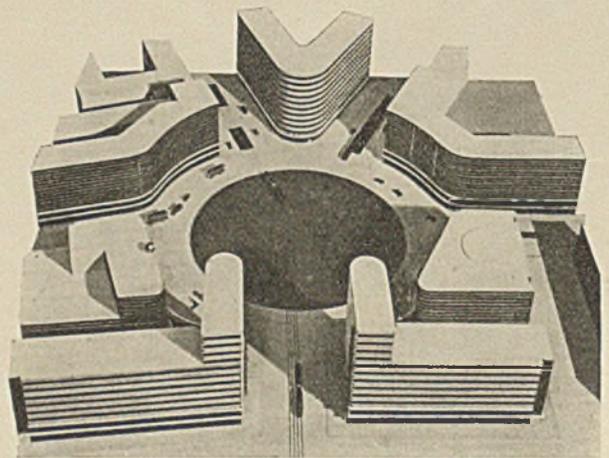
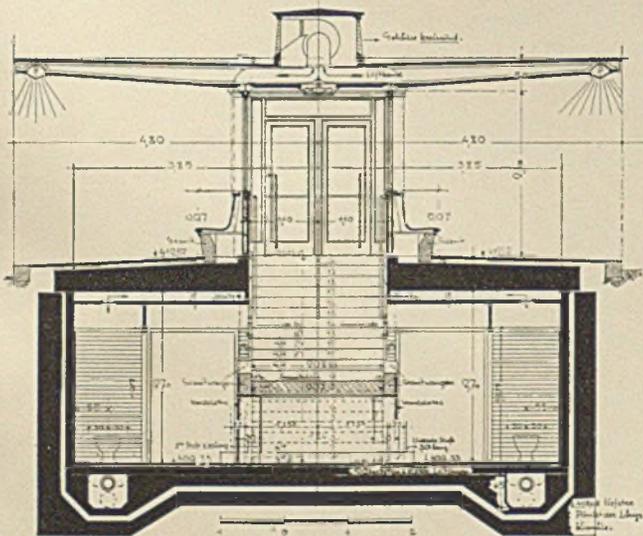
Längenschnitt



ZÜRICH. Schutzdach am Escher-Wyß-Platz



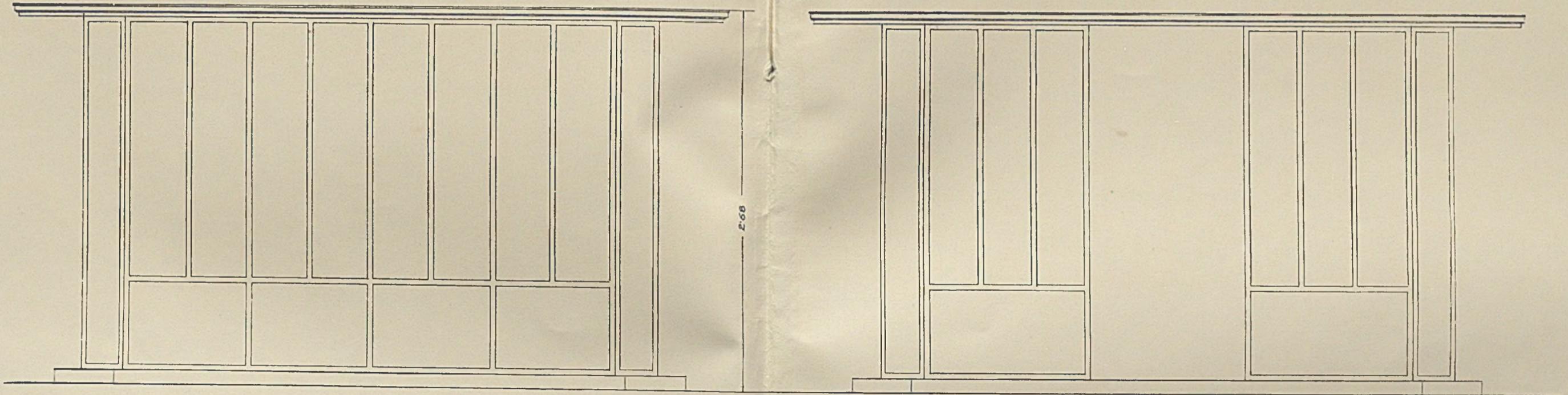
Wartehalle am Paradeplatz — Schnitte



BERLIN. Wettbewerb Alexanderplatz  
1. Preis Luckhardt und Anker — Typischer Kreisverkehr

Rückansicht.

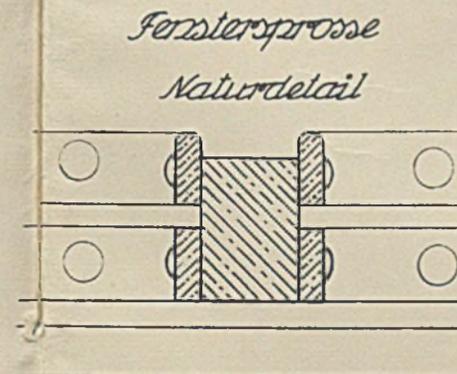
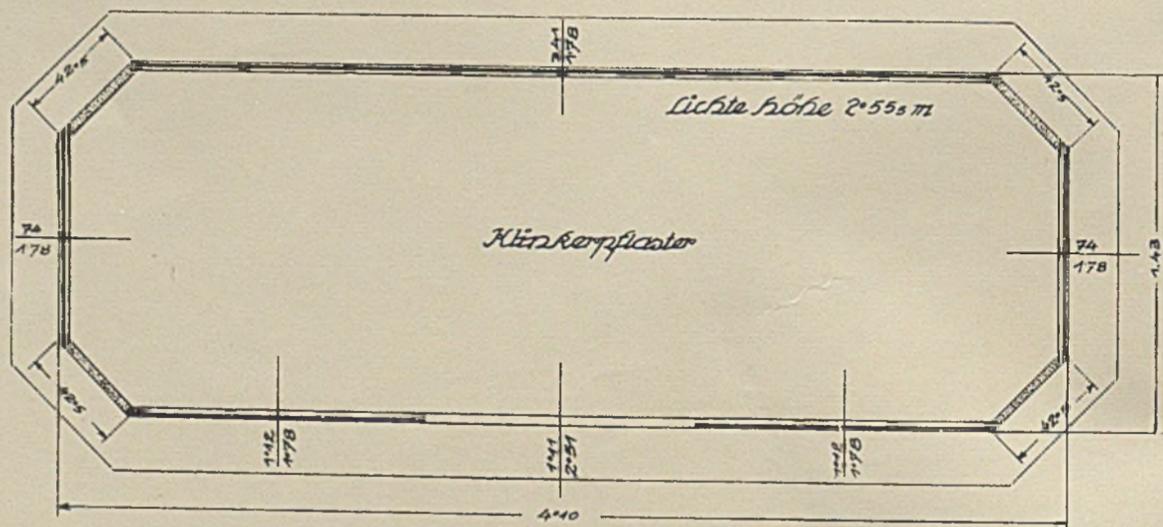
Vorderansicht.



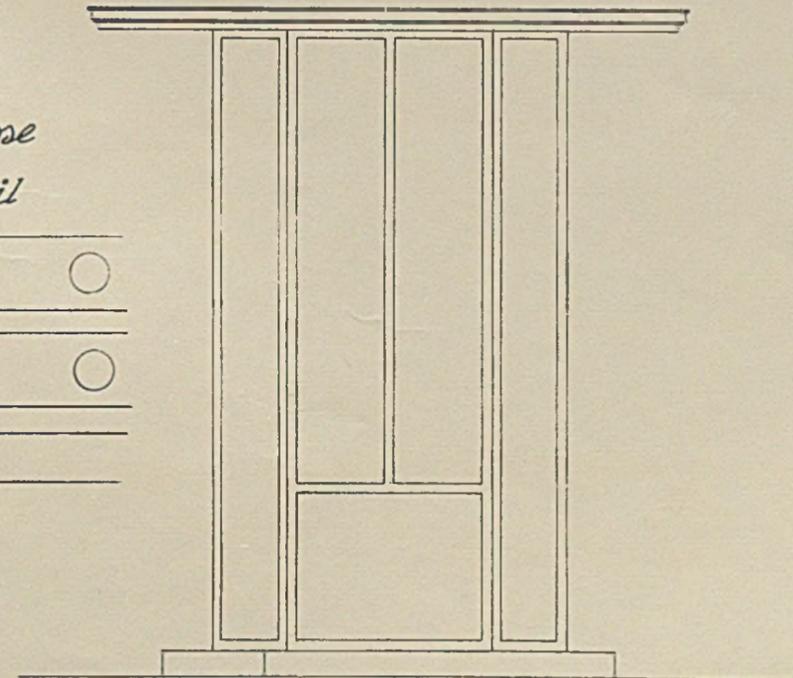
Grundriss.

Wände aus Steinbock 'Steinl Grünz'  
mit beidseitiger Marmorverkleidung  
Fenster u. Tür aus Eisen.

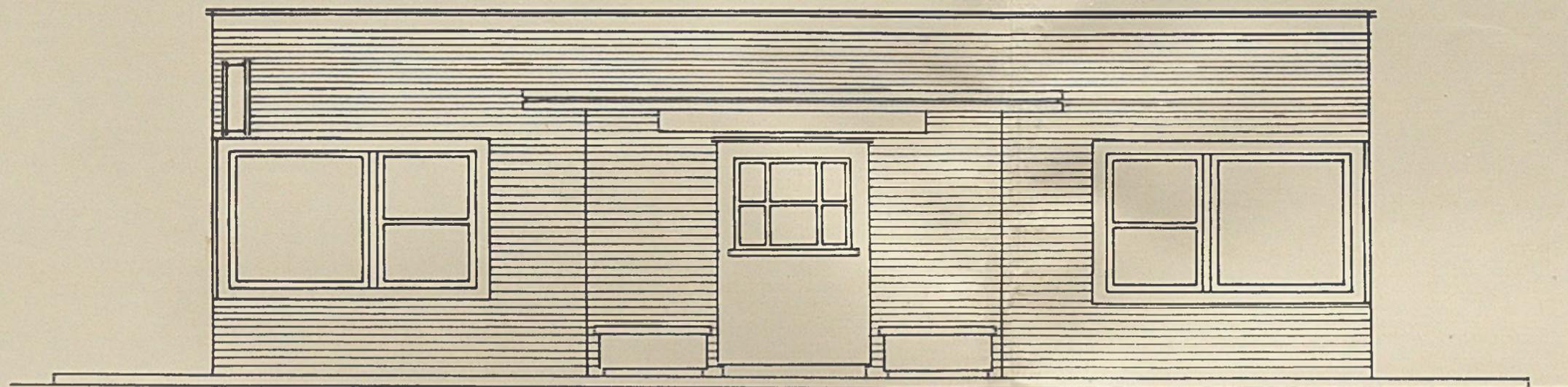
Seitenansicht.



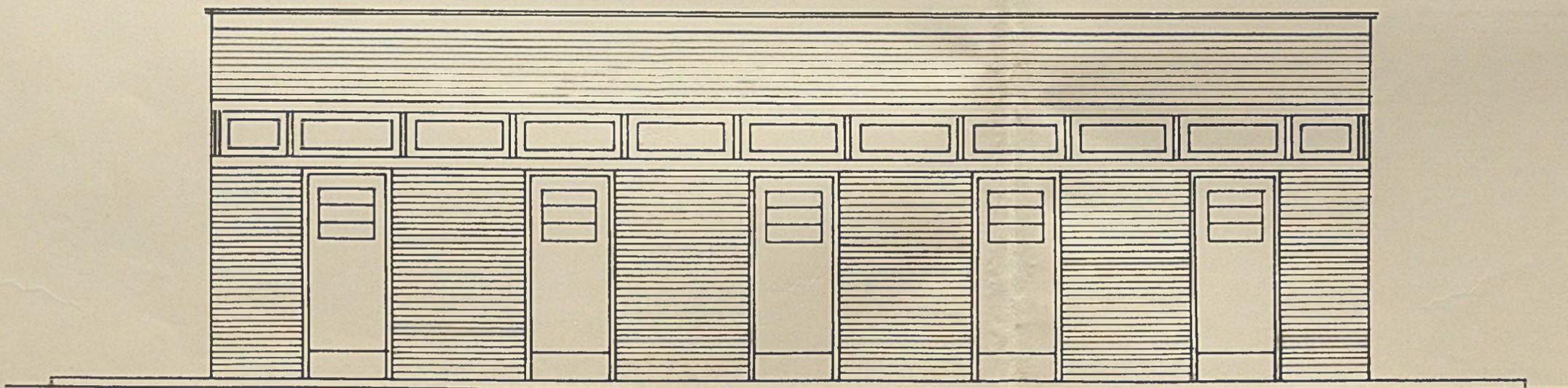
Maßstab 1:20.



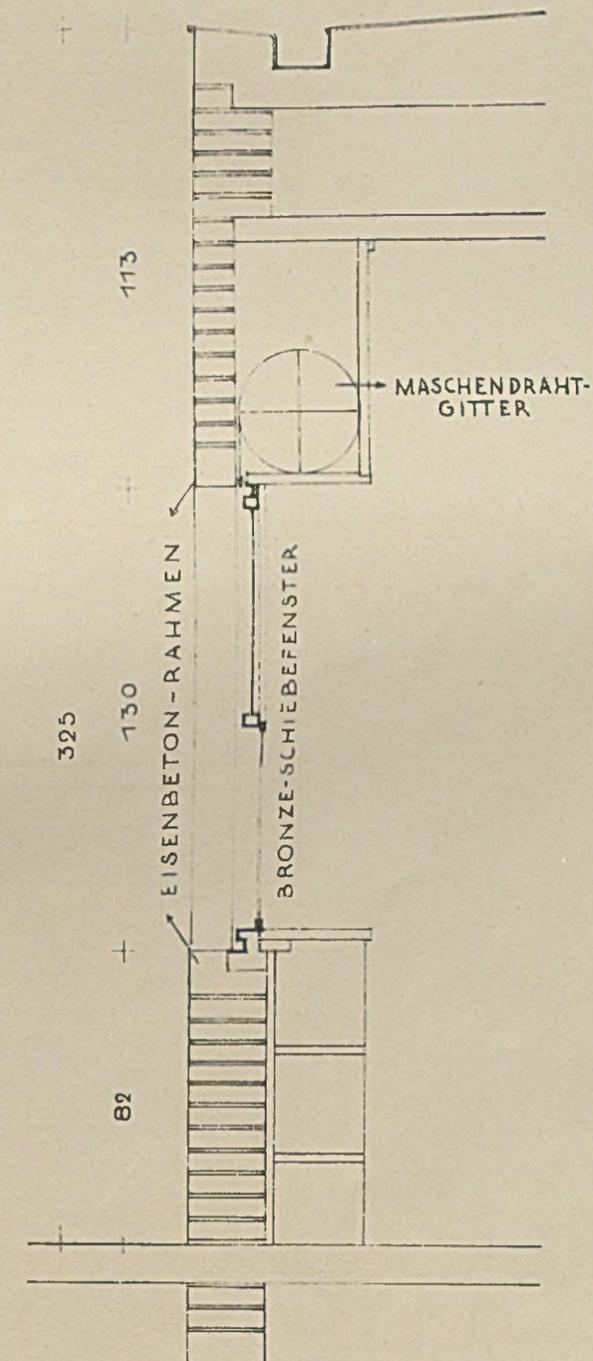
WIEN. Straßenbahnwarte  
Material Glas und Metall (zu Seite 206-207)



VORDERANSICHT



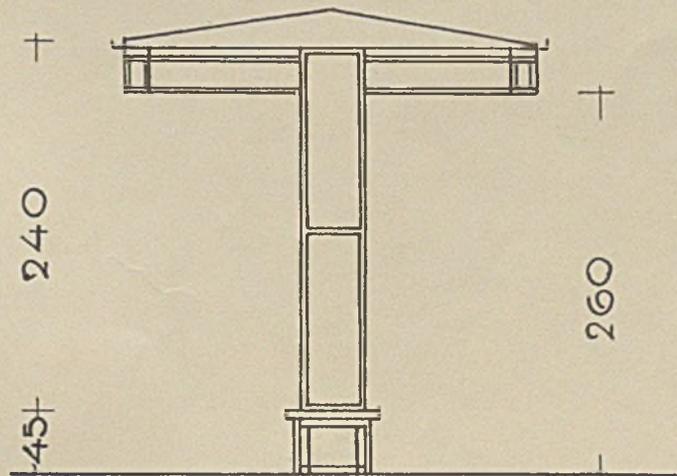
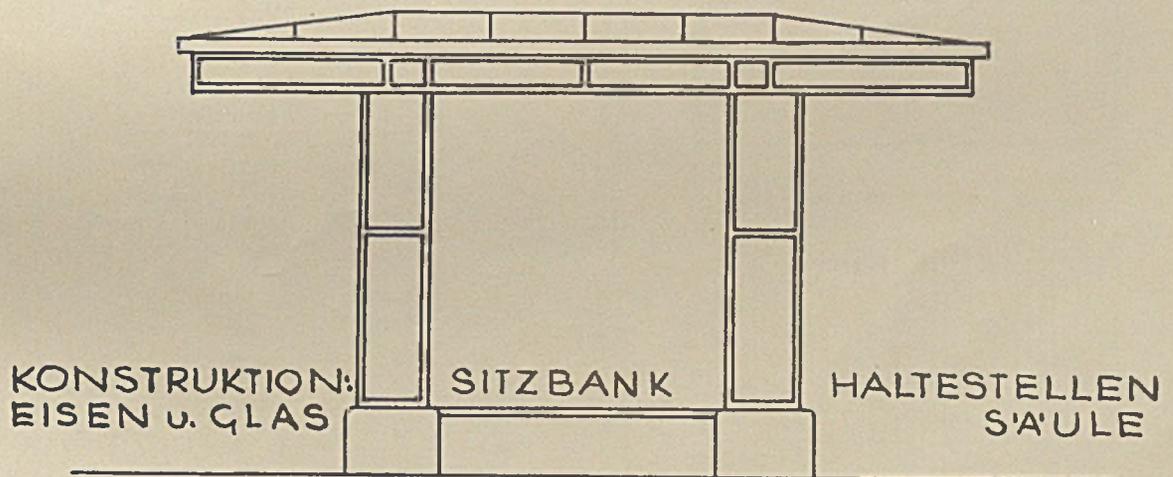
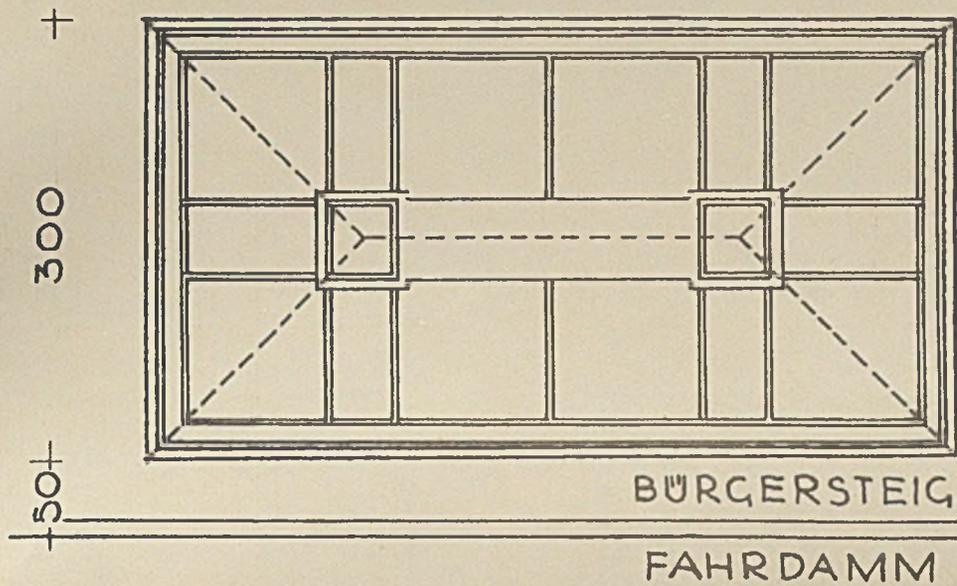
RÜCKANSICHT



BERLIN. Wartehalle „Am Vogelsang“

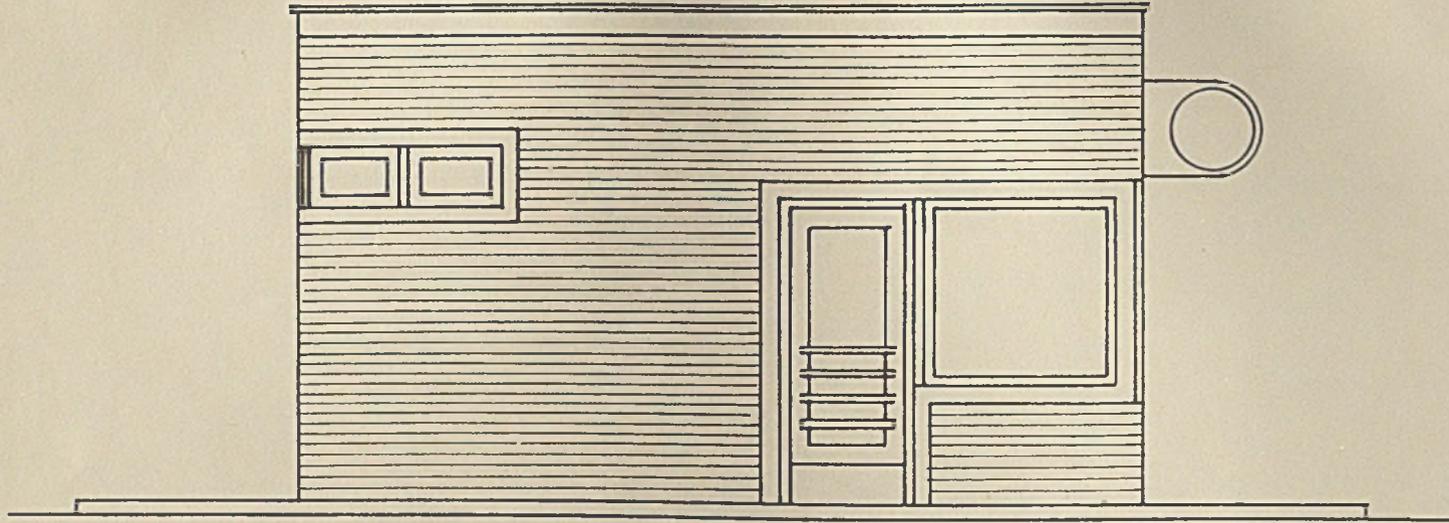
Arch. Baurat a. D. E. Richter (zu Seite 187)



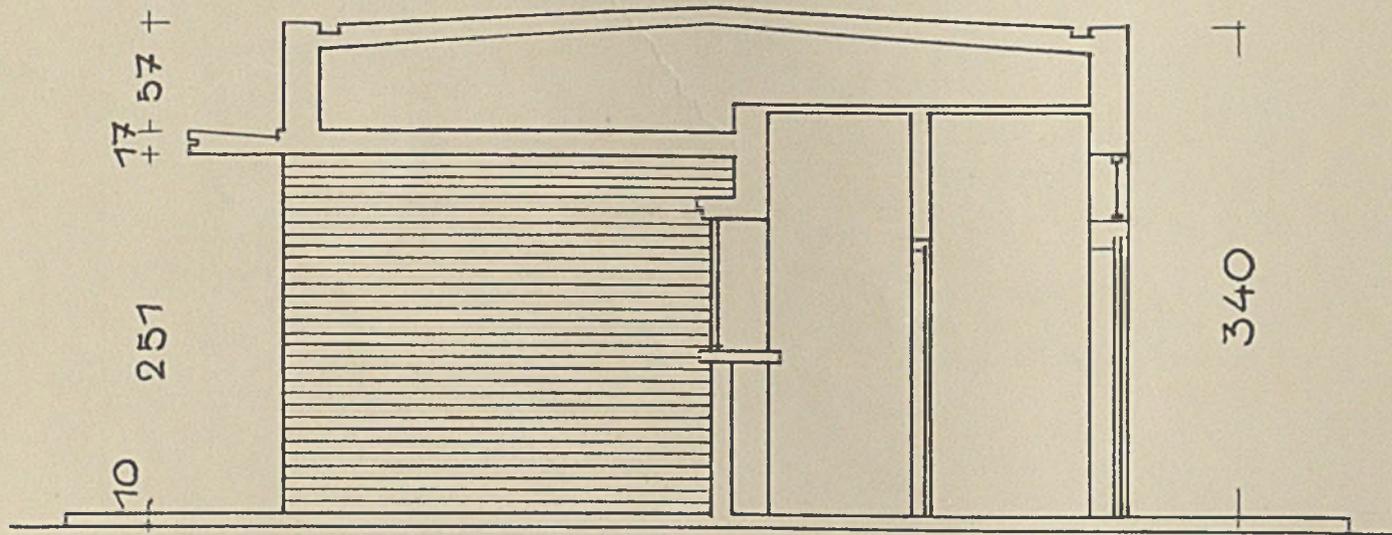


QUERSCHNITT

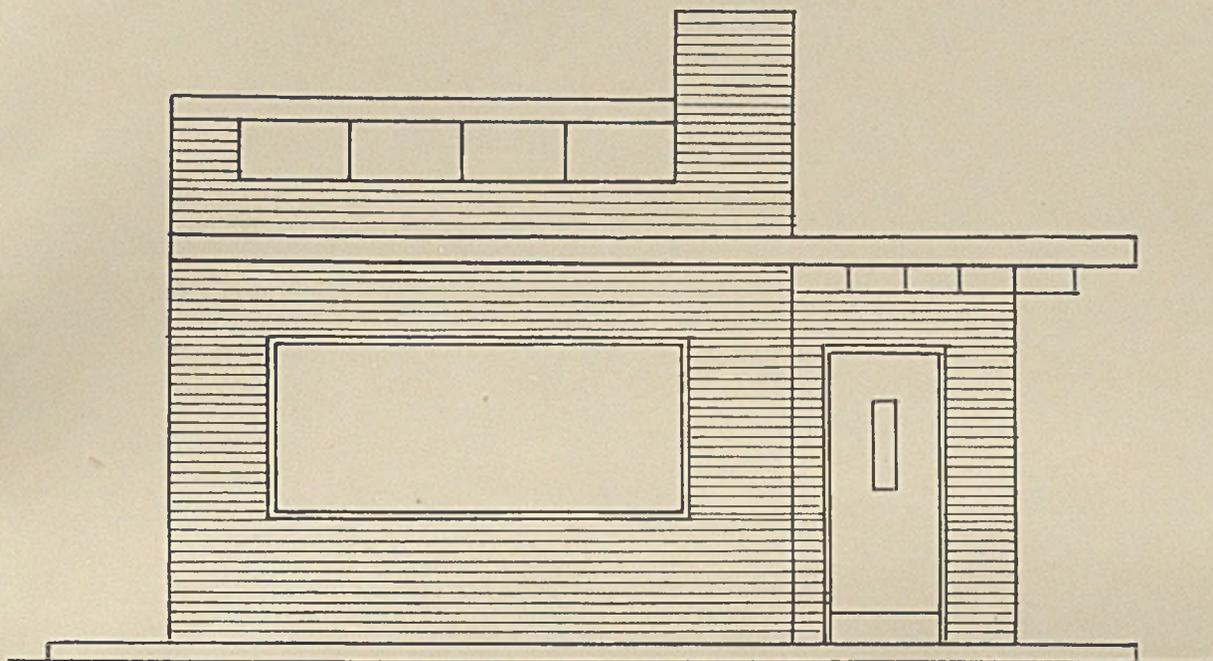
BERLIN. Straßenbahnhaltestelle Lichtenberg  
Arch. Baurat a. D. E. Richter - Berlin (zu Seite 197)



SEITENANSICHT

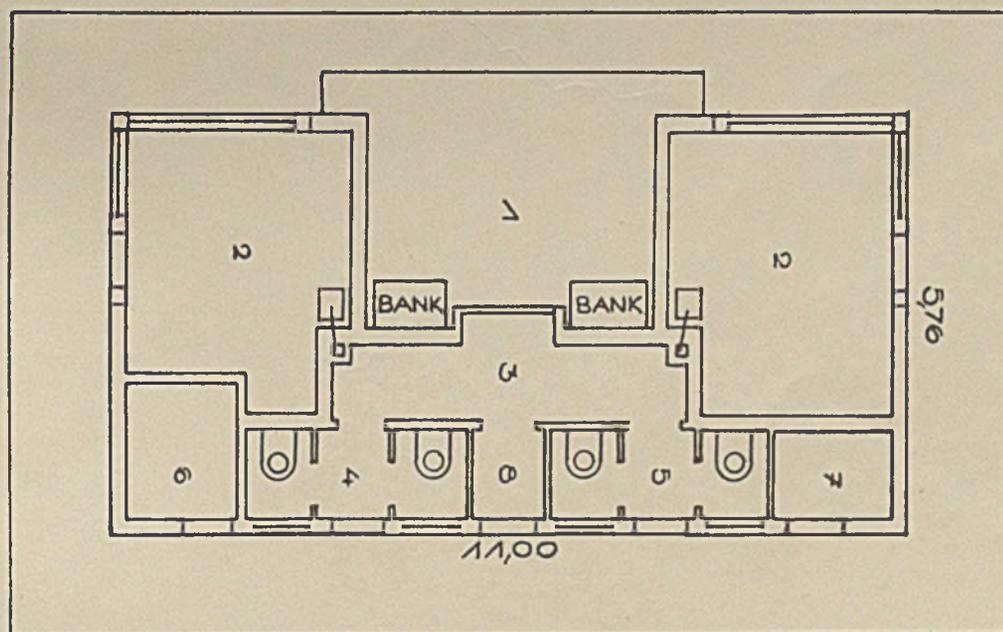


BERLIN. Straßenbahnwartehalle Heerstraße  
Arch. Baurat a. D. E. Richter - Berlin (zu Seite 188)

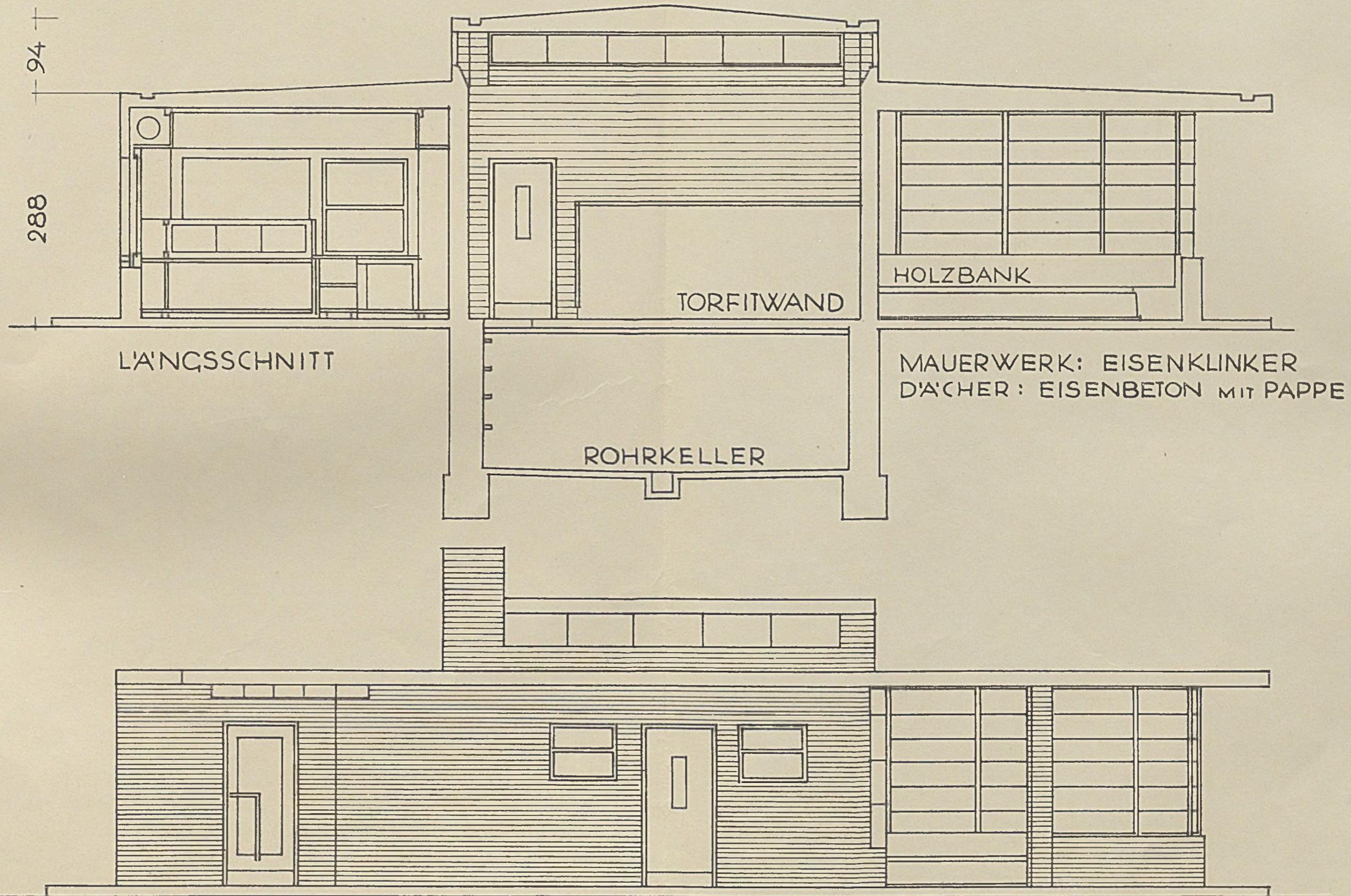


## ANSICHT VON DER HEERSTRASSE

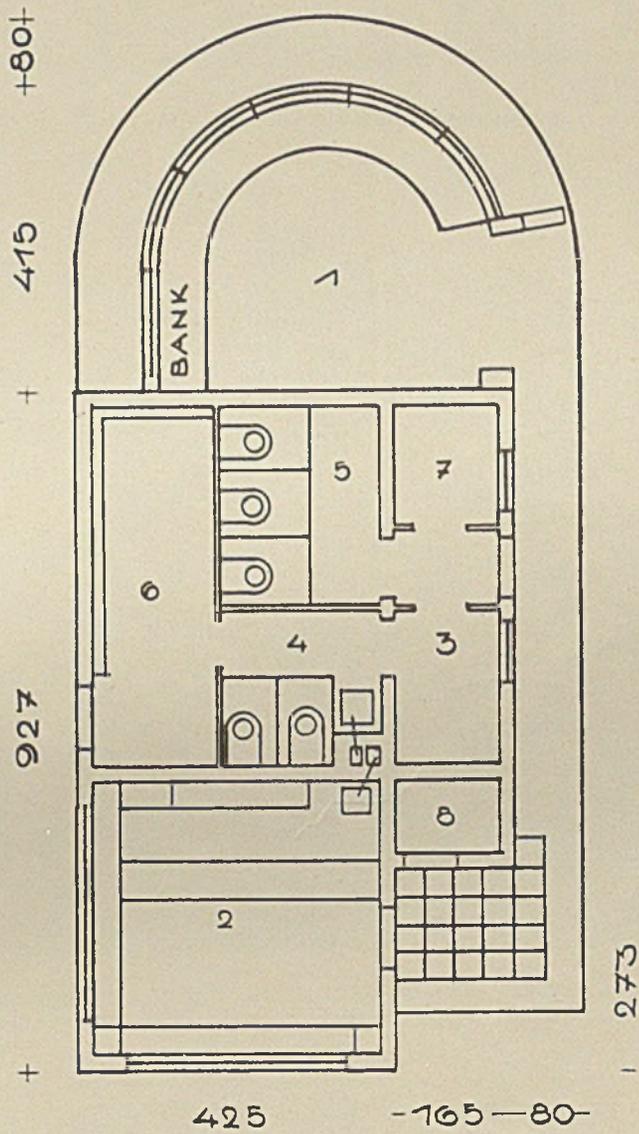
Arch. Baurat a. D. E. Richter - Berlin (zu Seite 188)



- |                                    |                |
|------------------------------------|----------------|
| 1 WARTERAUM                        | 5 FRAUENABORT  |
| 2 VERKAUFSRÄUME                    | 6 PISSOIR      |
| 3 WARTEFRAU MIT<br>ZEITUNGSVERKAUF | 7 GERÄTERAUM   |
| 4 MÄNNERABORT                      | 8 FERNSPRECHER |



BERLIN. Straßenbahnwartehalle Heerstraße  
Arch. Baurat a. D. E. Richter - Berlin (zu Seite 188)



- |                |                |
|----------------|----------------|
| 1 WARTERAUM    | 5 FRAUENABORT  |
| 2 VERKAUFSRAUM | 6 PISSOIR      |
| 3 WARTEFRAU    | 7 GERÄTERAUM   |
| 4 MÄNNERABORT  | 8 FERNSPRECHER |

BERLIN. Straßenbahnwarte Halle Heerstraße  
Arch. Baurat a. D. E. Richter - Berlin (zu Seite 188)