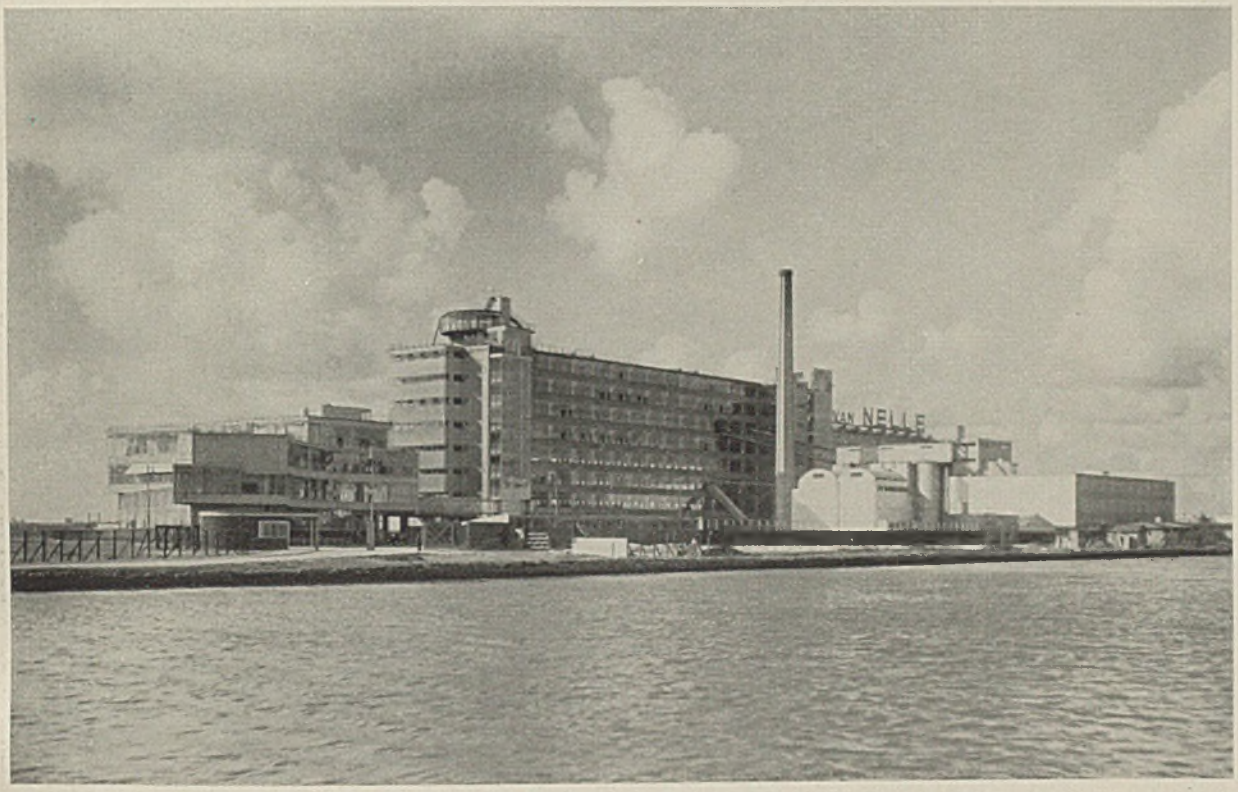
DER BAUMEISTER

NEUNUNDZWANZIGSTER JAHRGANG • APRIL 1931 • HEFT 4



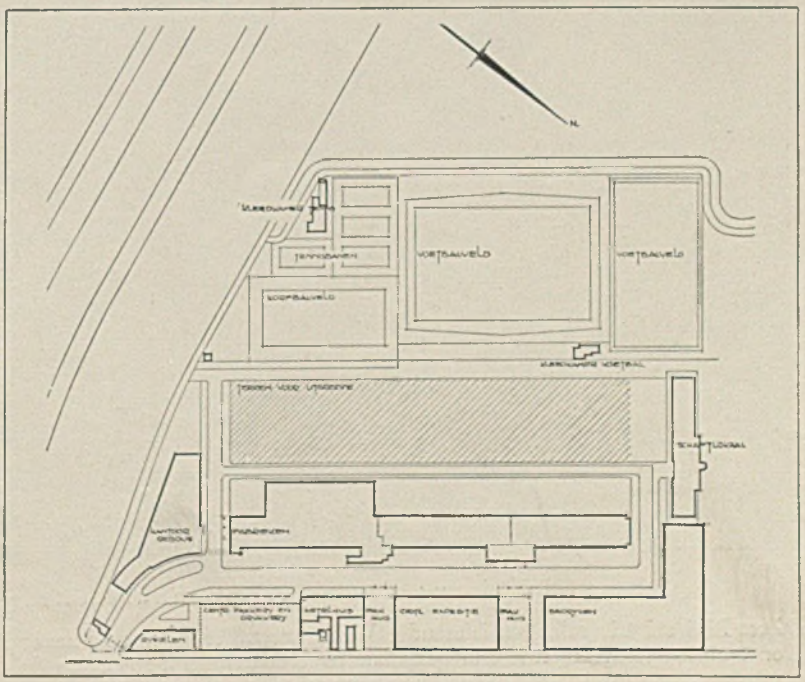
FABRIK „VAN NELLE" Architekten J. A. Brinkman und L. C. van der Vlugt, Rotterdam

EIN FABRIKBAU UND GESCHÄFTSHÄUSER AUS GLAS, EISEN, BETON

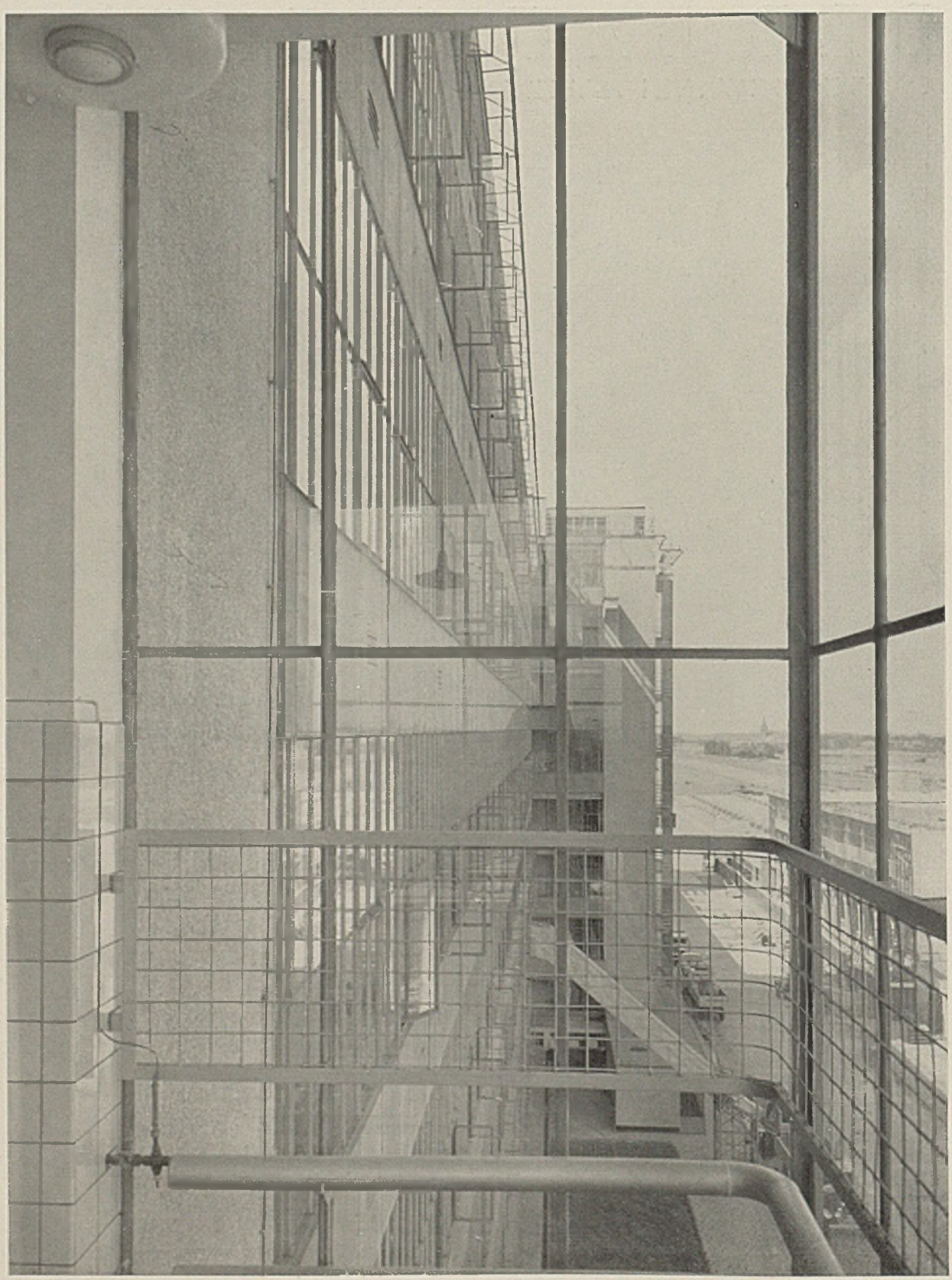
Schneller als zu erwarten war, sind unserer Mahnung an den Deutschen Werkbund, seine wertvollen Erfolge der letzten Jahrzehnte auf dem Gebiete der Baukultur nicht durch Beibehaltung einer allzu einseitigen parteipolitischen Einstellung zu gefährden, die Angriffe von politisch und weltanschaulich-gegnerischer Seite gefolgt.

Es sind nun „pro arte" wohl zunächst zwei Dinge nachzuweisen, und zwar, daß die junge Baukunst 1. durchaus nicht auf dem Boden einer Partei gewachsen ist. — Die Arbeiten van der Vlugts und Brinkmans in Rotterdam, welche nur ein neues Glied in der langen Reihe guter und moderner holländischer Bauten bilden,

(Fortsetzung auf Seite 147)

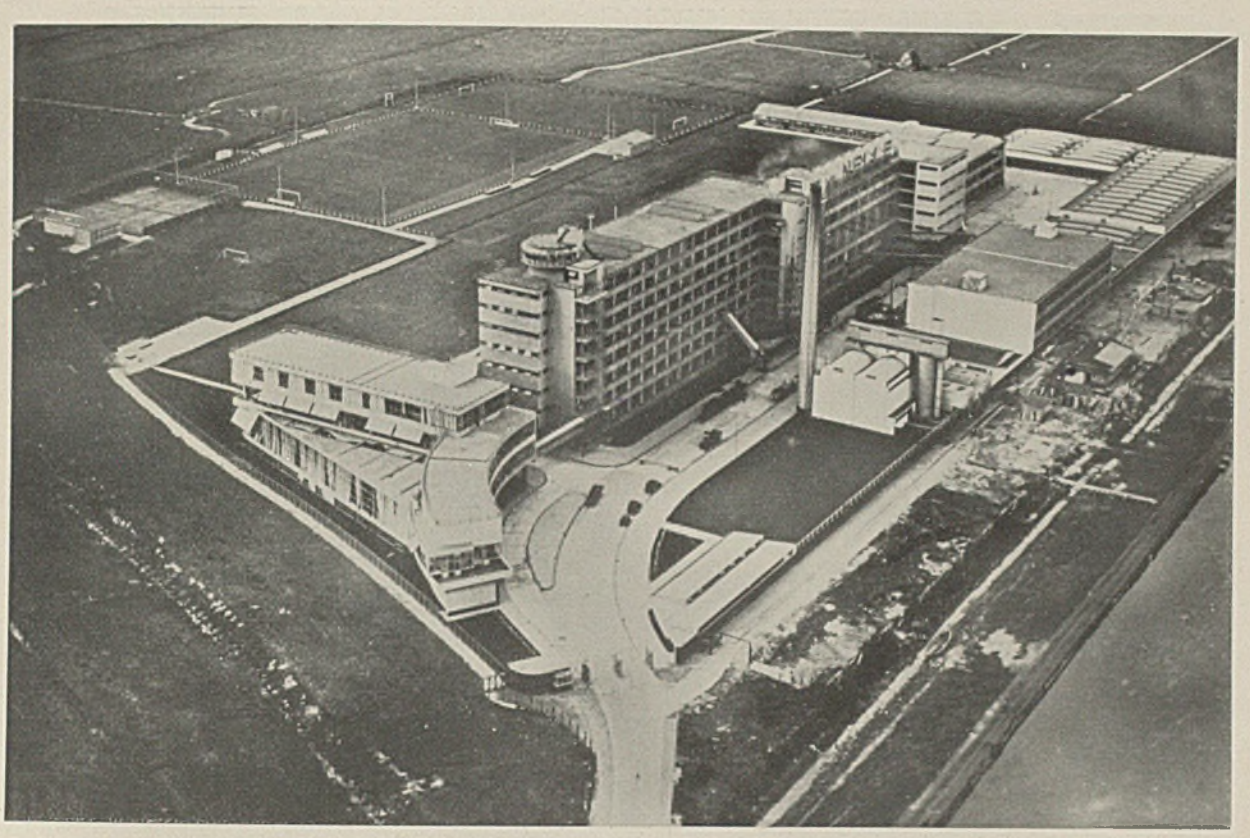


Lageplan des Fabrikareals. Südwestlich der Fabrikgebäude liegen Sportplätze der Arbeiterschaft und der Flugplatz für das Privatflugzeug des Besitzers.



Blick aus einem Treppenhause entlang der Fabrikfront

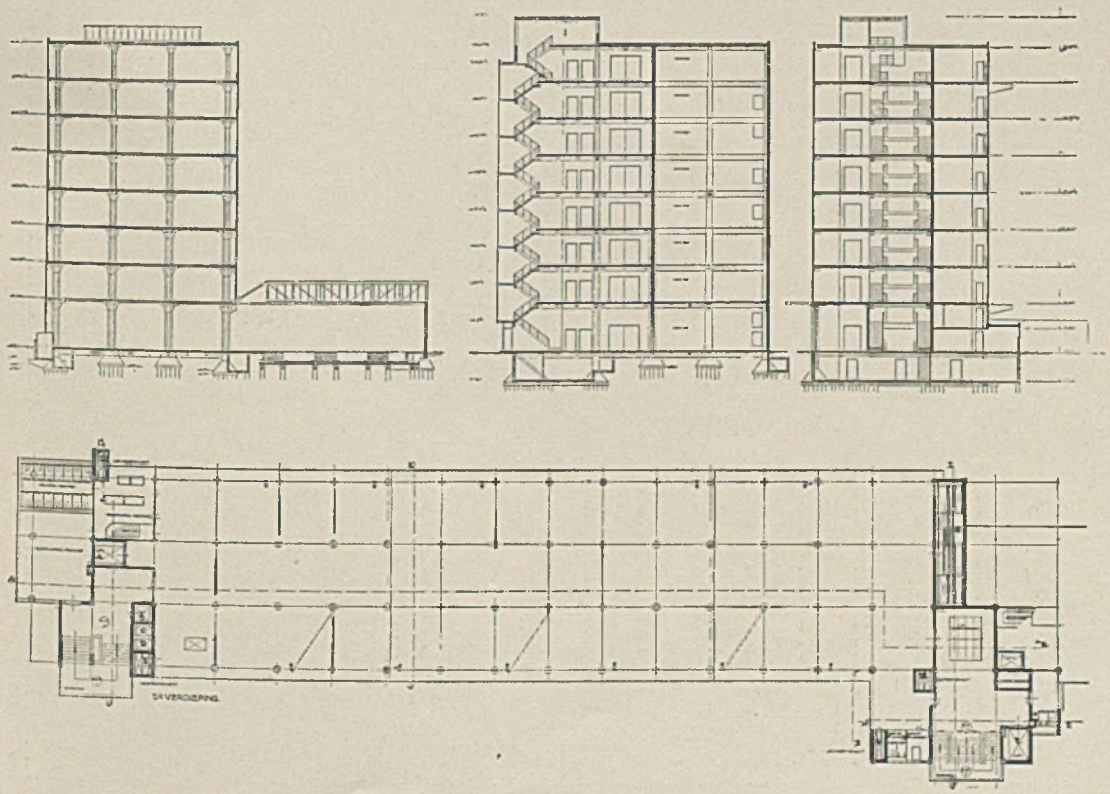
Dieses Bild zeigt in sehr bezeichnender Weise wesentliche Elemente neuer Baukunst: Durchdringung sämtlicher Konstruktionselemente mit den gestaltenden Kräften der Proportion in Tonwert und Maßstab unter strengster Vermeidung aller nicht sachlich gebundener Formen.

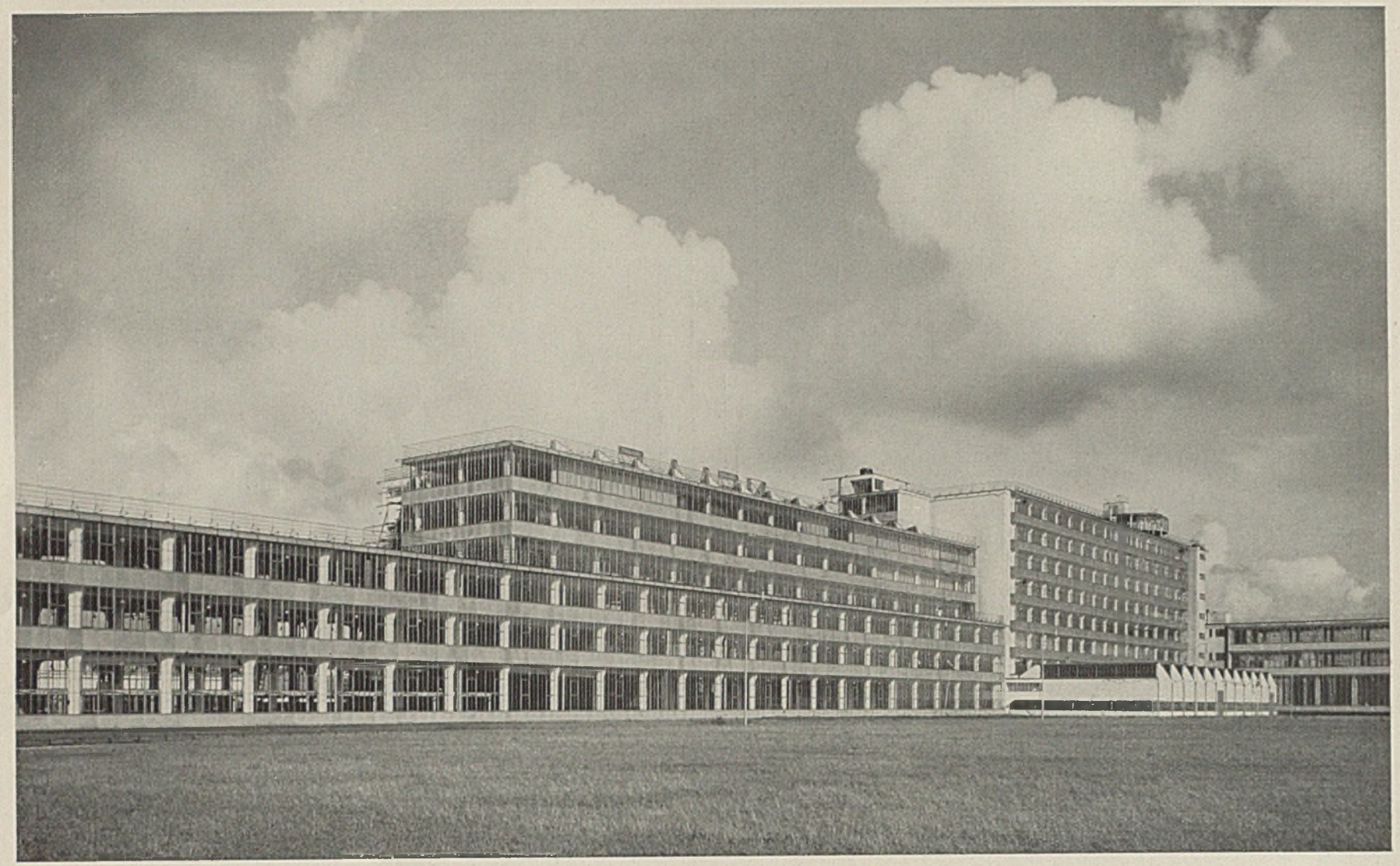


Luftbild der Gesamtanlage mit Kanal (rechts), Sportflächen und Flugplatz (oben)

Unten Grundrisse und Schnitte des Hauptbaues (nach „Wendingen")

Einzelheiten der Außenwandkonstruktion siehe auf Taf. 29/30

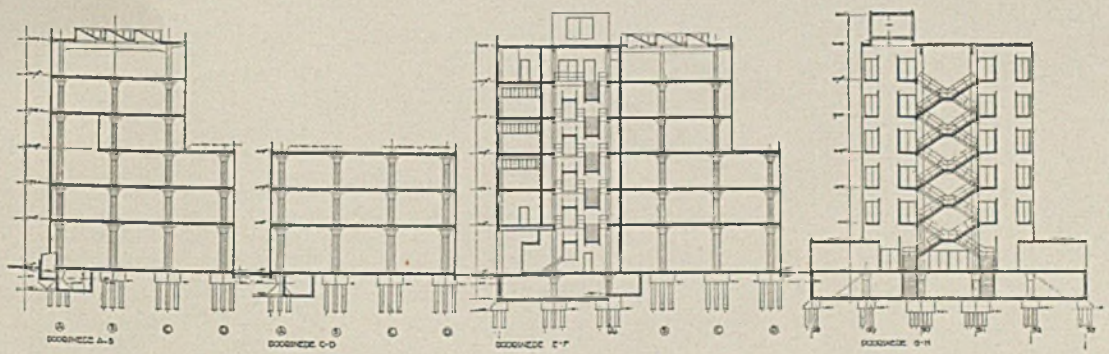


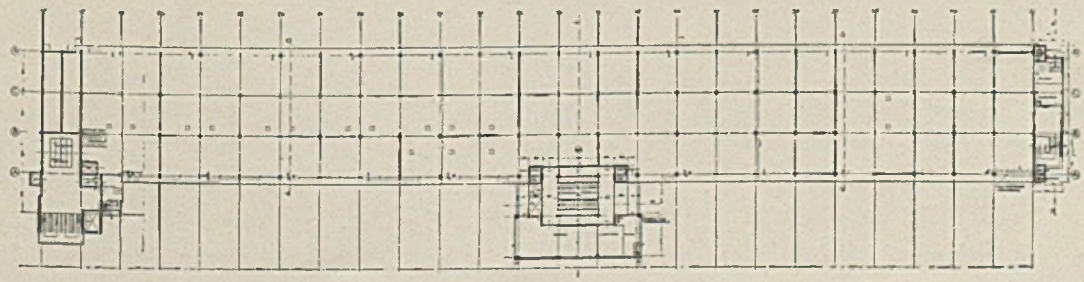


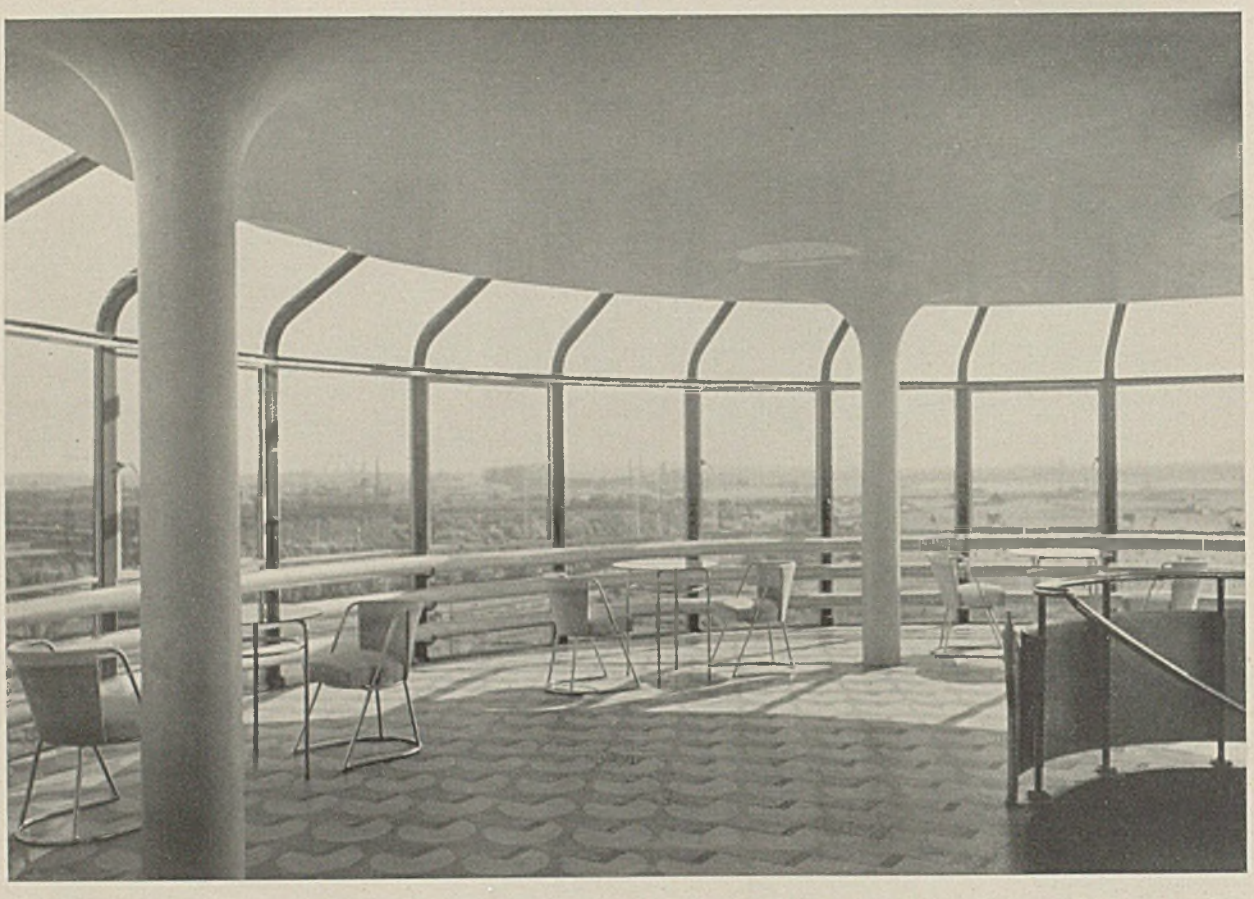
Die Fabrik „Van Nelle", Rotterdam, vom Flugfeld und den Sportflächen aus gesehen (Südwestseite)

Erfrischungsraum des Personals in luftiger, sonniger Höhe über den Terrassen

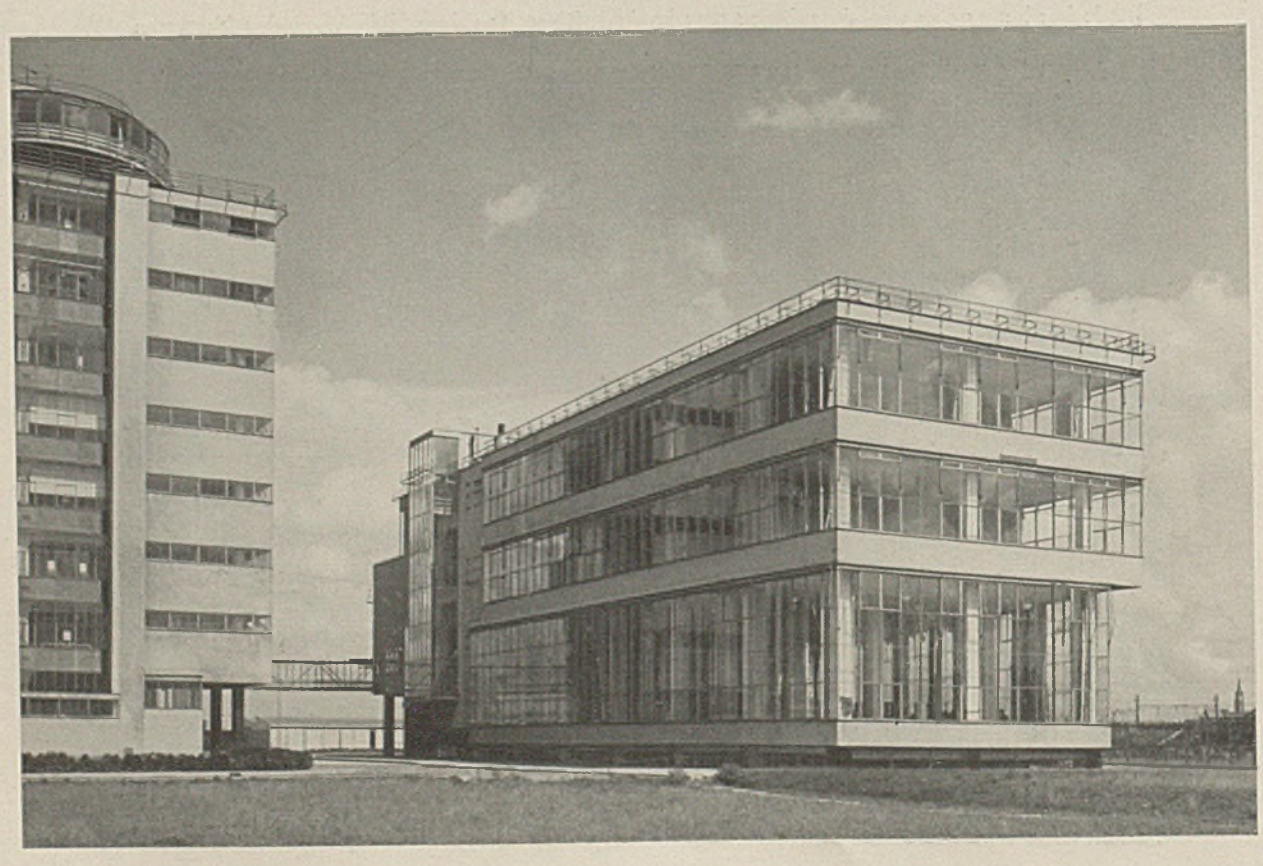
Unten Grundrisse und Schnitte des nördlichen Anbaues in kleinerem Maßstab







Der Erfrischungsraum für Angestellte. Unten Das Bürogebäude, vom Sportplatz aus gesehen

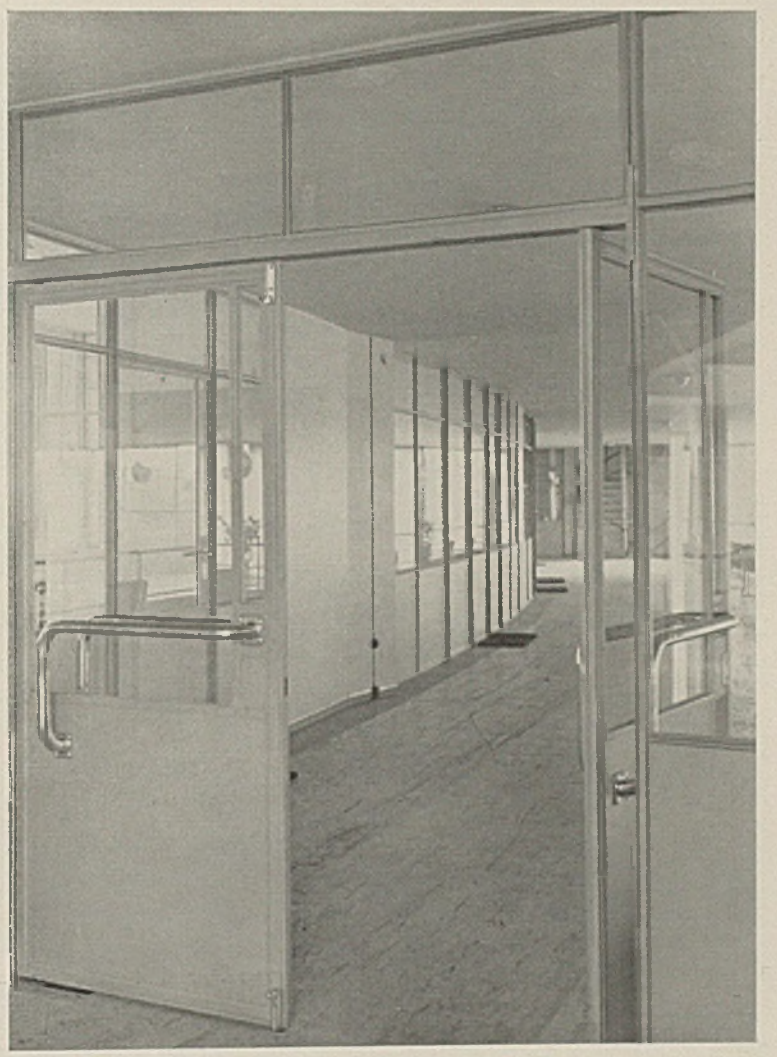


Fabrik „Van Nelle", Rotterdam

Ein Stockwerksgang im Bürogebäude

Unten links
Bürogebäude, Erdgeschoß

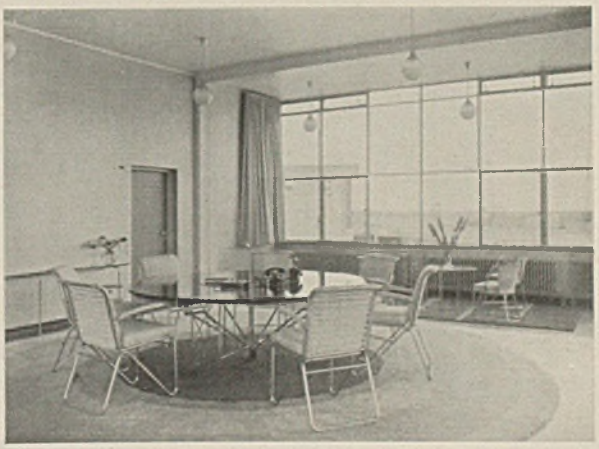
Unten rechts
Privatkontor im Bürogebäude



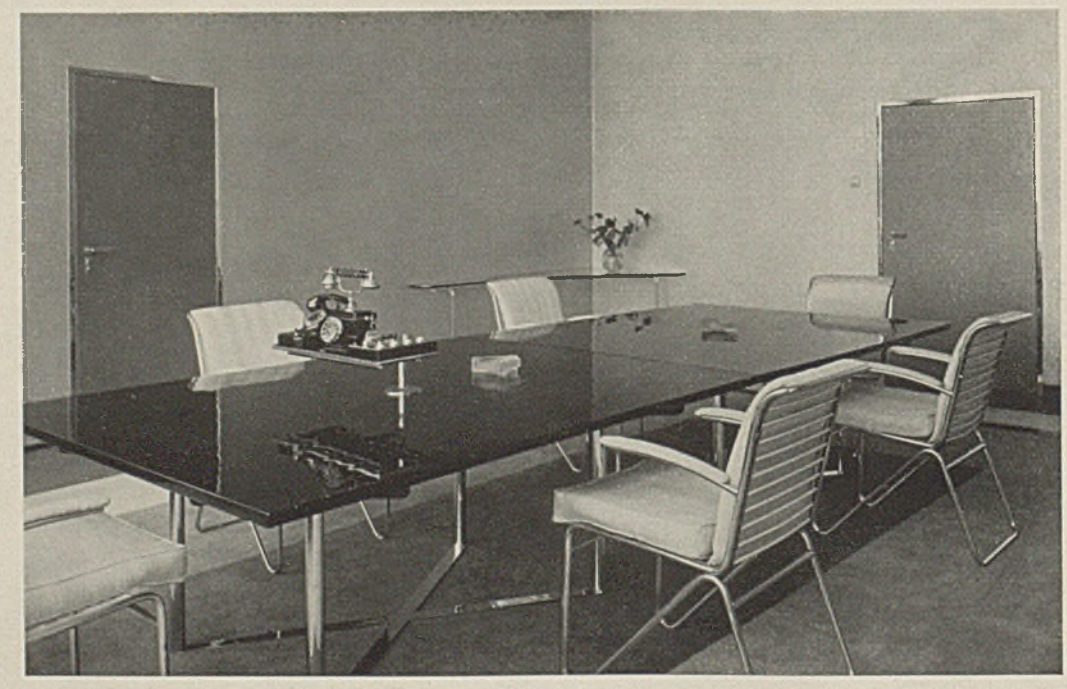
(Fortsetzung von Seite 141)

bezeugen dies u. a. ebenso, wie das Wirken der Wiener Architekten ab 1900, von denen wohl die Bewegung ausging. 2., daß sie Raum bietet für alle Temperamente und Aufgaben, also nicht nur für die bisher meist etwas puritanisch posierende Arbeitermassenwohnung, sondern auch für den differenzierteren Wohnungsbau. (Arbeiten Luckhardts und Ankers sowie Lois Welzenbachers). Damit erledigt sich das schöne Märchen vom sog. Kollektivismus von selbst. Mit der Baukunst haben „Ismen" nichts zu tun. Im gleichen Sinne (Temperament und Bauaufgabe) war auch unser letztes Heft gehalten. Es wäre wohl nur ein Akt der Gerechtigkeit, wollte man den Mut haben, zu erkennen, daß es nicht eigentlich die Architekten sind, welche an diesen, vom kulturellen Standpunkt aus bedenklichen Versuchen der Kunstverpolitisierung die Schuld tragen. — Es ist an sich ein durchaus verständlicher und seit alters zu beobachtender Vorgang, daß Künstler sich der jeweiligen Machtgruppe empfehlen und ihr zu dienen suchen. Ein Lionardo ist hierfür Kronzeuge. Wie sollte sonst wohl die Kunst bestehen und sich immer wieder und überall Geltung verschaffen?

Vielmehr tragen an der Verwirrung Schuld diejenigen, welche die einzelne Arbeit stempeln, klassifizieren (wie könnte man sich denn sonst auch auskennen!) und fein säuberlich in Ordnungszellen verstauen. Aber eben dieses „Rubrizieren" verträgt das Kunstwerk nicht! — kommt damit in schlechte Nachbarschaft, denn „Folgerichtigkeit" ist für den Kunstschriftsteller leichter zu erkennen als „Qualität" (daher das Großwerden des Mitläufertums), und damit verliert sich die breite kulturelle Auswirkungsmöglichkeit. — Im Grunde genommen ist



Ein großer Sitzungsraum



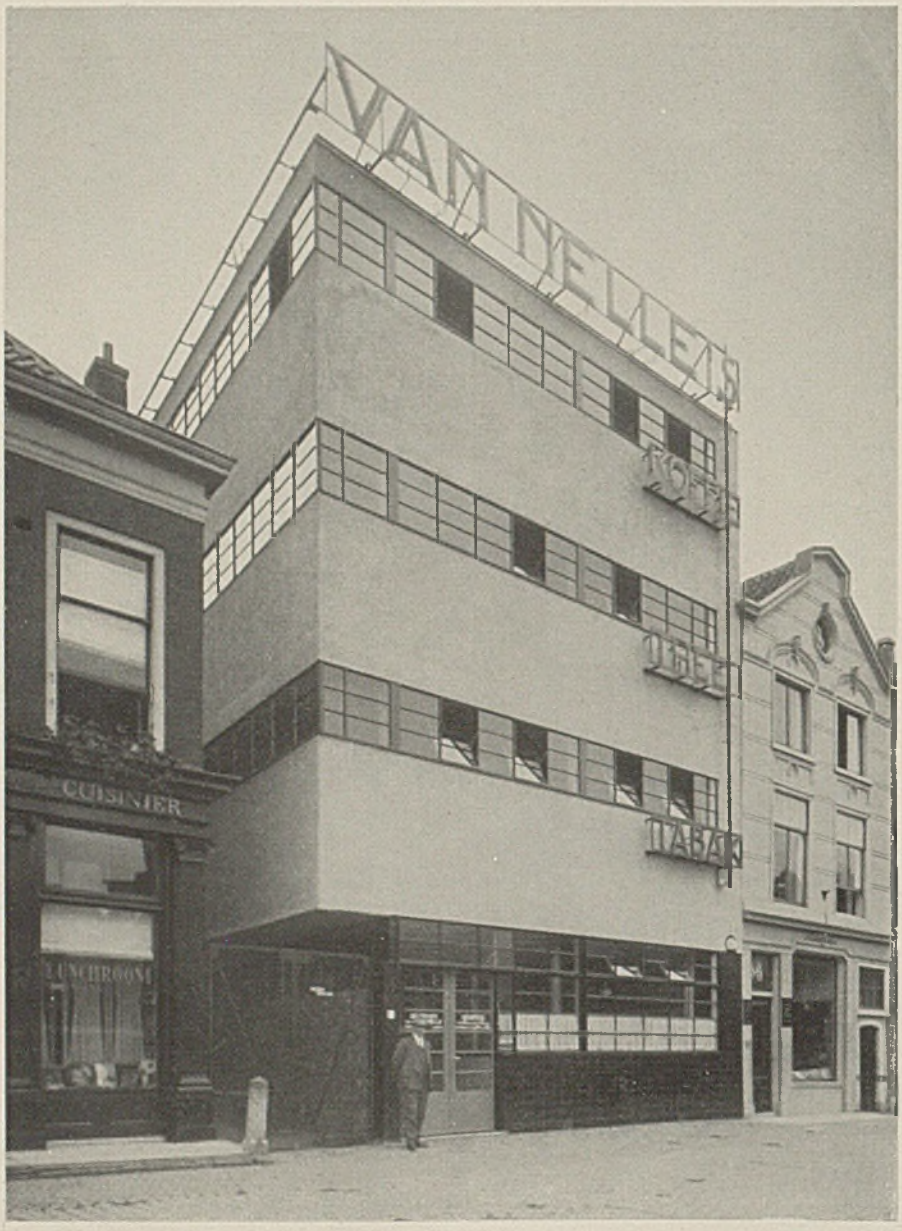
Ein Direktionszimmer

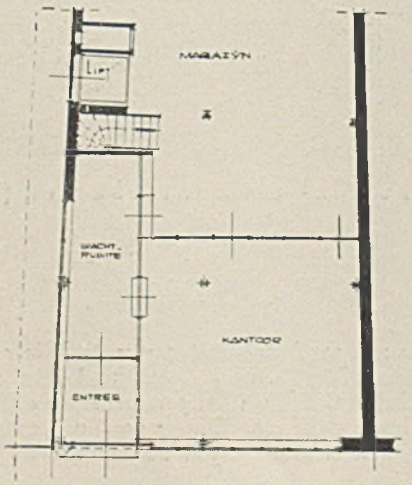
Anfahrtseite der Fabrik- und Kontorbauten (Nordosten) bei Nacht

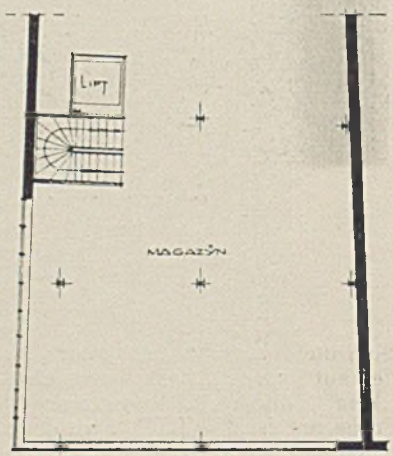
Sinn und Ursprung moderner Kunstwerke mit wenigen Worten gesagt. Wir verweisen in diesem Sinne stets wieder auf unser Arbeitsprogramm „Der Baumeister, seine Aufgabe und sein Weg" im Juniheft 1927. Diesen „Weg" durch Aufgabengebiete und seelische Gefilde (Temperamente) glauben wir überall und immer auf der Suche nach „Qualität", nach dauernden inneren Werten, bisher gegangen zu sein und hoffen ihn, begleitet von einer stetig wachsenden Gemeinde, auch weiterhin verfolgen zu können. Harbers

Filiale für die Firma „De Erven de Wed. J. van Nelle in Leiden

Architekten J. A. Brinkman und L. C. van der Vlugt, Rotterdam







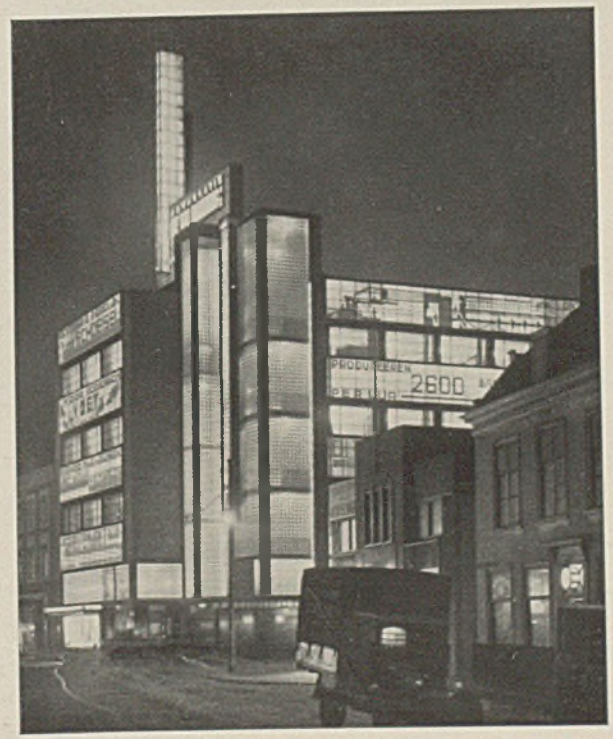
Grundrisse des Erdgeschosses und eines Obergeschosses

„De Volharding" vom großen Markt aus gesehen

GESCHÄFTSHAUS „DE VOLHARDING", DEN HAAG (HOLLAND) Architekt Joh. Buys, Den Haag

Vorwort der Schriftleitung: „De Volharding" ist geeignet, bezüglich der vielfältigen Nutzbarmachung der Außenwandflächen eines Geschäftshauses als Lichtreklameträger ohne hohe Stromkosten wertvolle Anregungen zu geben.

An der Ecke vom Großen Markt im Haag, an einer neuen Verkehrsstraße, erhebt sich das Gebäude der Genossenschaft „De Volharding". Das Erdgeschoß enthält zwei große Läden für Schuhe und Strümpfe. Der 1. Stock ist für Büros des Vereins, die Obergeschosse werden vorläufig durch eine zahnärztliche Poliklinik und eine Krankenkasse eingenommen, bis über kurze Zeit der Verein ein eigenes Krankenhaus baut, wonach auch diese Stockwerke für Büros umgestellt werden, nachdem bei dem Betonskelettbau mit seinen dünnen freitragenden Zwischenwänden dies ohne viel Mühe zu bewerkstelligen ist. Der Auftraggeber bestimmte, daß die Fassade die größtmöglichste Gelegenheit für Reklame bieten sollte. Hierzu hat der Architekt in sehr geistvoller Weise die sonst geschlossenen Brüstungen als durchlaufende verglaste Lichtreklamegänge ausgebildet. Diese sind durch Luken in den Fußböden zugänglich, ca. 2 m hoch, 75 cm breit, so daß sich eine Person bequem hin- und herbewegen kann. Die Außenwände sind mit Milchglasscheiben versehen, worauf die Reklamebuchstaben und Figuren an der Innenseite befestigt werden und ohne viel Mühe gewechselt werden können. An der Rückwand sind die Lampen. Hinter jeder Scheibe befindet sich nur eine 15kerzige Lampe. Obwohl die Wirkung abends eine sehr wirksame ist, ist dies System sehr billig. Die Stromkosten erreichen pro Stunde für die ganze Fassade nicht einmal eine Mark.

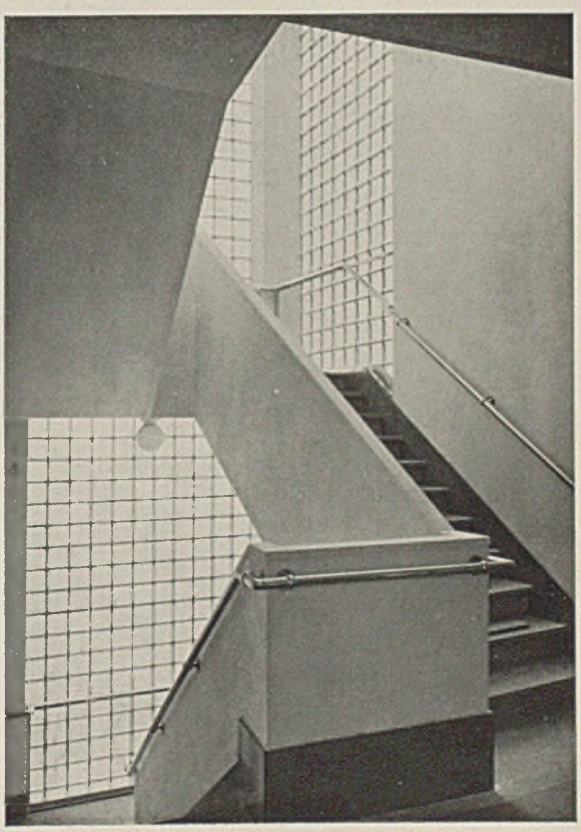


Geschäftshaus „De Volharding", Den Haag, Holland

Die modernen Baumaterialien sind durch den Architekten auf großzügige Weise verarbeitet. Glas spielt in diesem Falle eine große Rolle. Die Fenster sind so breit als möglich gehalten, bequem zu öffnen und lassen das Tageslicht tief in die Lokale dringen. Äußerste Schlichtheit in der Form, dafür aber reiche Verwendung von Qualitätsmaterialien. Die Trennwände in den Büros sind aus Schränken in Stahlblech gebildet, darüber Glas. Die übrigen geschlossenen Wände sind größtenteils „Solomitplatten" und Schwemmsteinwände. Das Treppenhaus spricht in der Fassade stark mit und besteht ganz aus Glasprismen. Ebenso der daneben liegende Liftschacht.

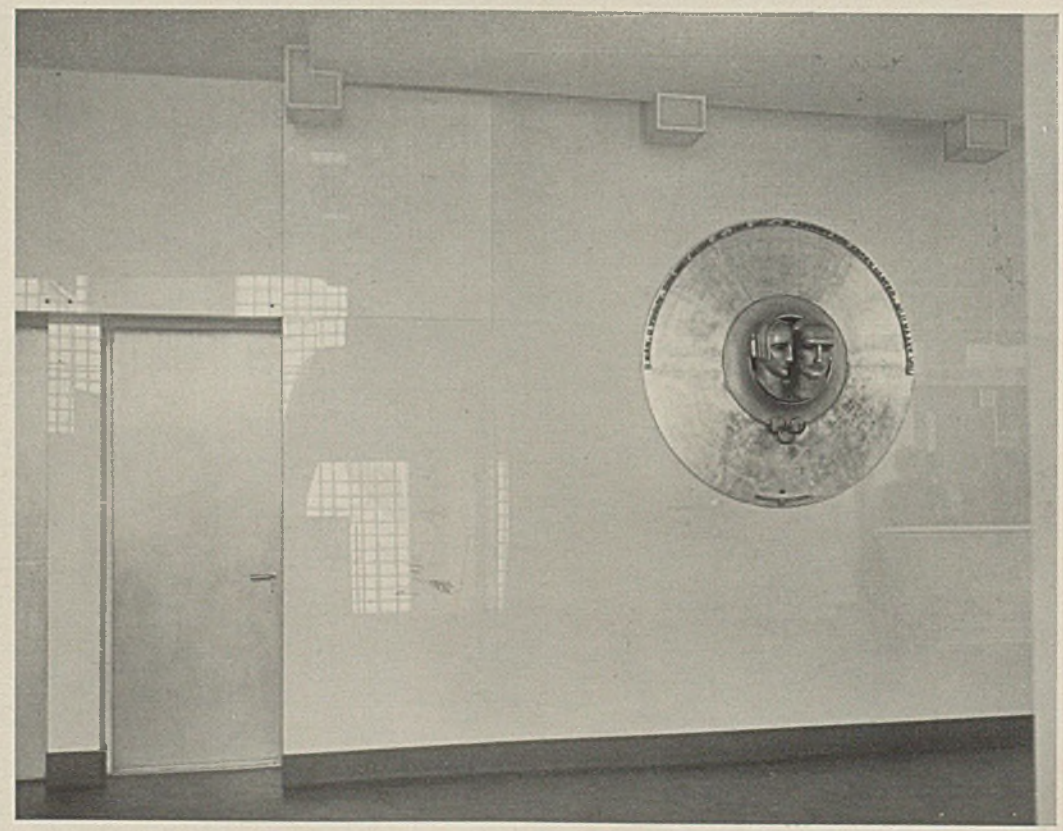
Geschäftshaus „De Volharding", Den Haag, Holland

Die Treppen und Podeste in Eisenbeton sind für sich freistehend. Alle modernen hygienischen Einrichtungen haben Anwendung gefunden (Zentralheizung, Lüftung und Kühlung, automatische Luftbefeuchtung). Eine auf dem Dach befindliche große Reklamefläche trägt die Firmenanschrift in blauem Glas. — Baustoffe und Farben: Unterbau: schwarzer Granit, Backsteinfüllungen: aschgrau, mit einem feinen Unterton für die milch-



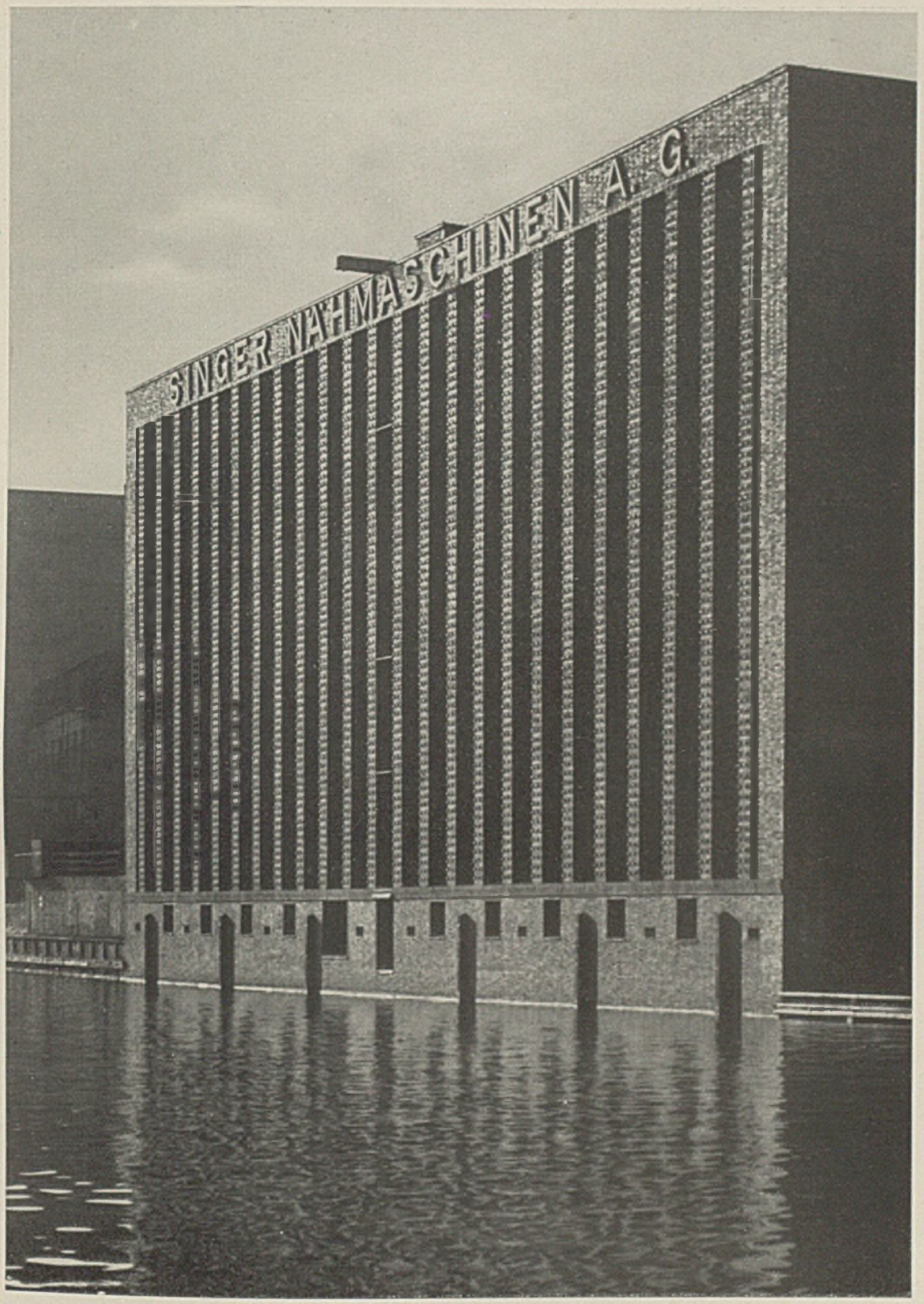
Geschäftshaus „De Volharding“ Schalterhalle

weißen Glasflächen, welche in aluminiumgespritzte Stahlrahmen gefaßt sind. Beim Eintritt in die Schalterhalle der Krankenkasse wird man auf eine Plastik des Berliner Bildhauers Rudolf Belling aufmerksam. Material: versilberte Bronze und Messing. Das Gebäude hat durch seine günstige Lage mitgewirkt, das Stadtbild vom Haag, das übrigens arm an guter moderner Architektur ist, neu zu bereichern. Arch. Friedel, München.



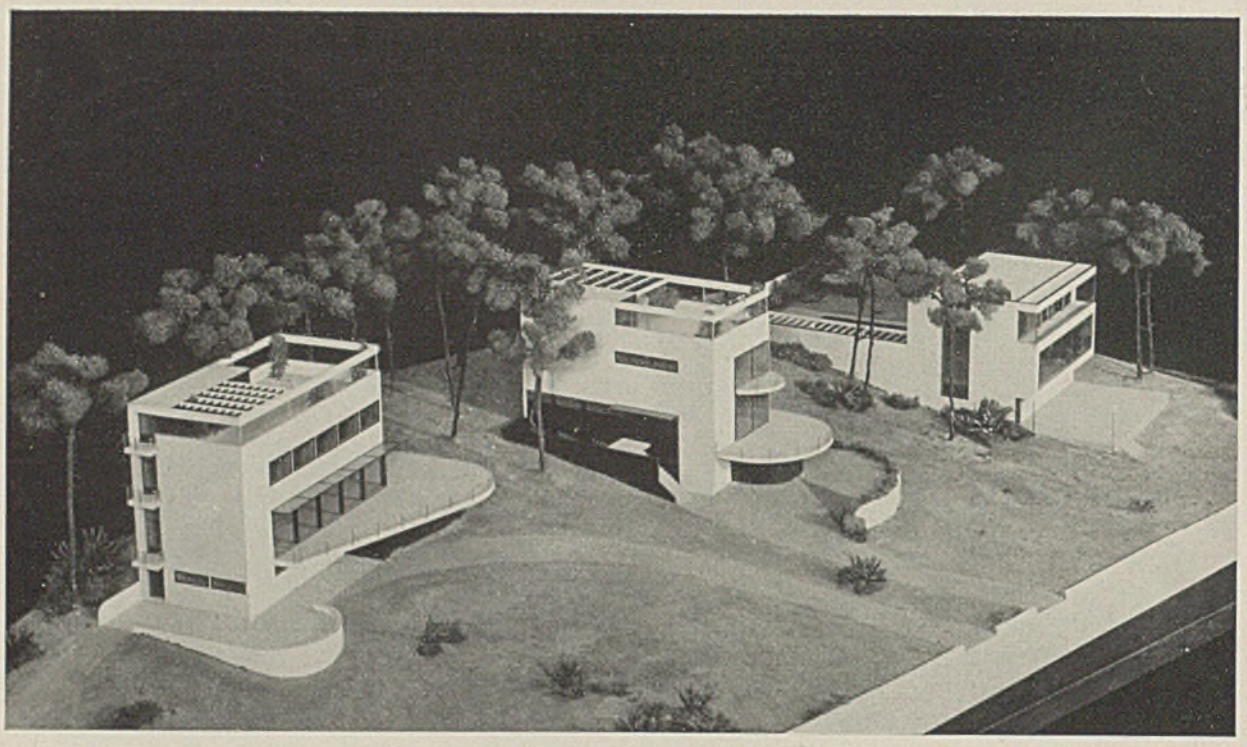
Geschäftshaus „De Volharding“

Plastik des Berliner Bildhauers Rudolf Belling beim Eingang in die Schalterhalle der Krankenkasse.



LAGERHAUS DER SINGER & CO. NÄHMASCHINENFABRIK IN HAMBURG
Architekten Zerbe und Harder, B.D.A., Hamburg

Interessant ist der durch Materialwahl nicht ausreichend geklärte, völlig andere Charakter dieses Baues gegenüber der vorne gezeigten Arbeit Brinkmans und van der Vlugts. Trotzdem das Monumentale hier noch stark betont ist, steht das Äußere des Gebäudes doch mit seinem Verwendungszweck auch hier schon nicht mehr in Widerspruch.

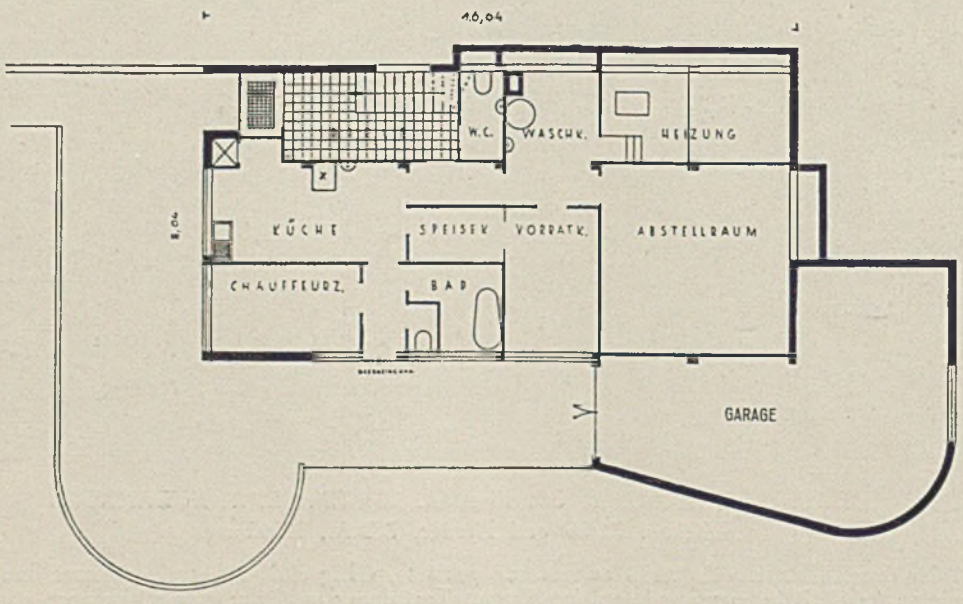


Kolonie am Rupenhorn, Heerstraße, Berlin — Architekten Gebr. Luckhardt u. Alfons Anker
Links Haus 1, mitte Haus 2, rechts Haus 3 mit Wasserbecken

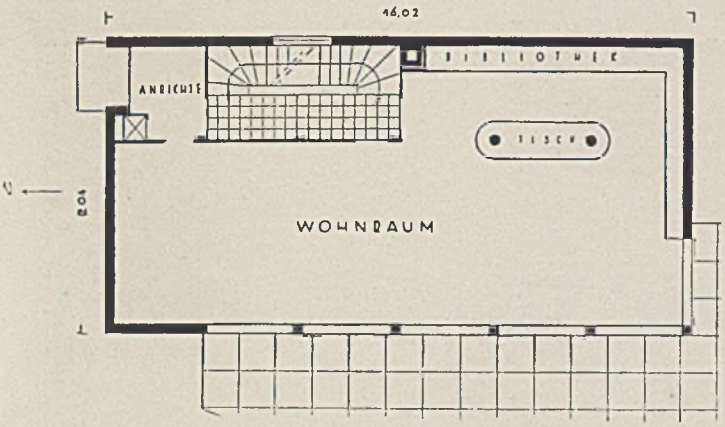
DREI EINFAMILIENHÄUSER IN STAHLKONSTRUKTION

Architekten Gebr. Luckhardt u. A. Anker — Ausführung Fa. Holzmann A.G.

Haus 1. Das steil ansteigende Gelände verlangte die Verlegung sämtlicher Fenster und der Terrassen an die Westseite, mit ihrem Ausblick in die schöne Landschaft. Sämtliche Nebenräume liegen im Sockel- und Obergeschoß, das Erdgeschoß ist ein zusammenhängender Raum für Wohnzimmer und Bücherei. Große, seitlich auf Rollen verschiebbare Fenster gestatten den Wohnraum mit der Terrasse zu verbinden und ihn in die umgebende Landschaft einzubeziehen. — Haus 3. Im Erdgeschoß liegt der einheitliche große Wohnraum und ein kleines Arbeitszimmer für den Hausherrn. Der Wohnraum öffnet sich nach Westen voll zur Landschaft und nach Osten nach einem großen Wasserbecken.



Grundriß des Sockelgeschosses in Haus Dir. K. (1)



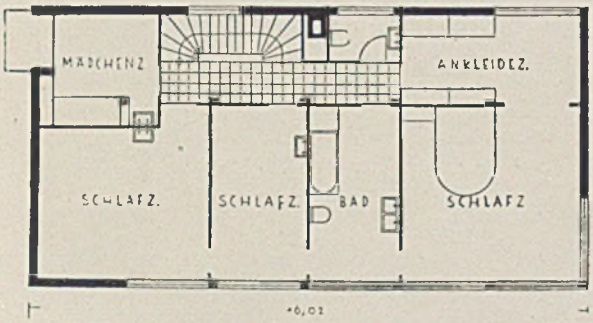
Grundriß des Erdgeschosses in Haus 1. Im Maßstab 1: 200

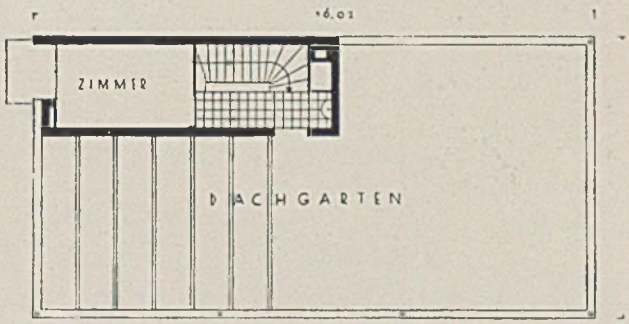
Mitte Obergeschoß und Terrasse

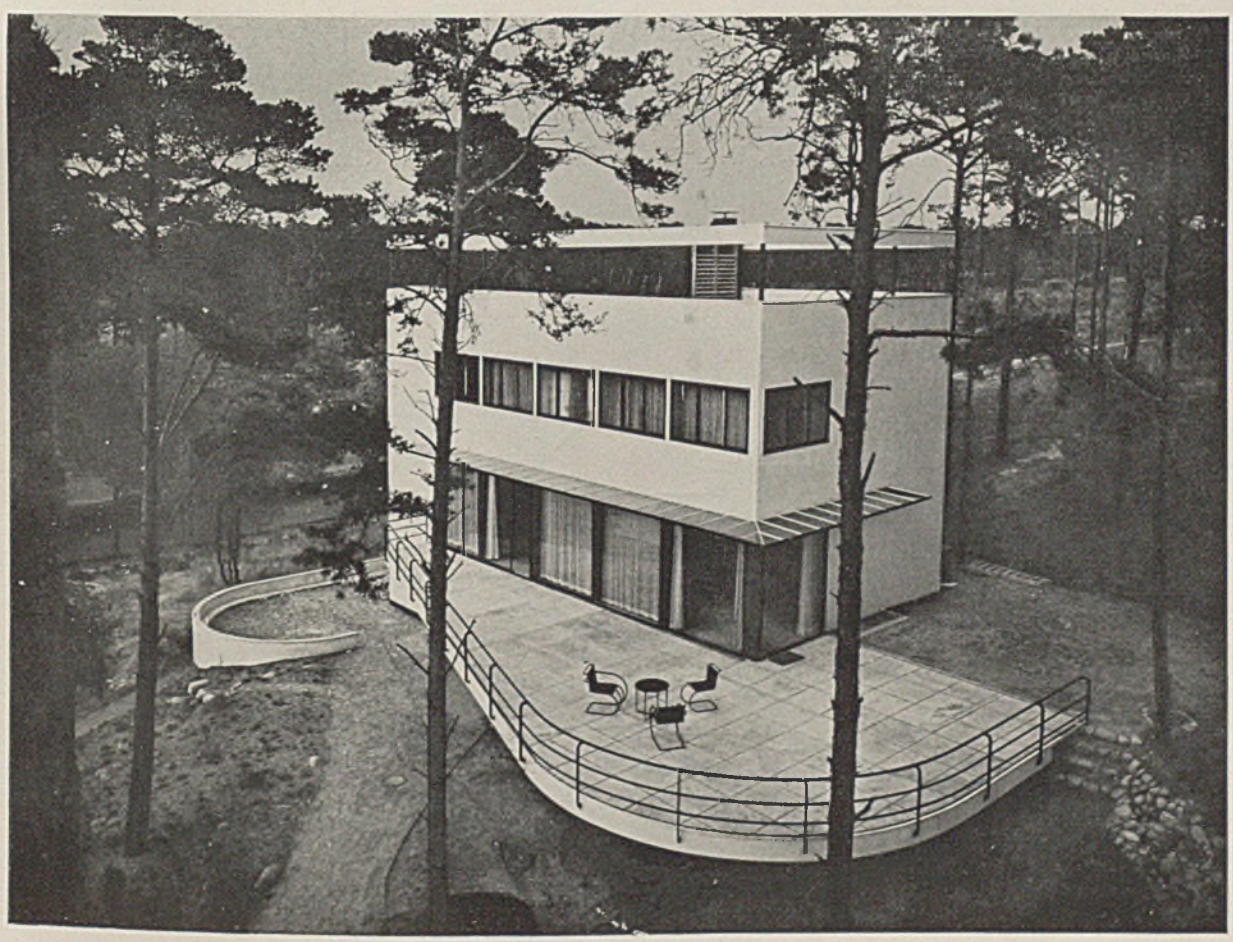
Unten Haus 1

Grundsätzliches für neues Wohnbedürfnis:

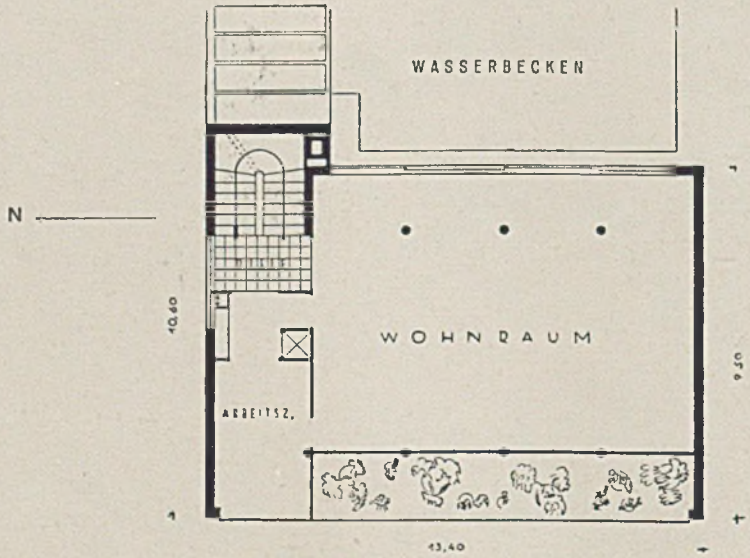
1. Licht und Luft in gesteigertem Maße,
2. der bewegliche Grundriß,
3. freie Gestaltungsmöglichkeit und Unterteilung der Öffnungen in den Außen- und Innenwänden.







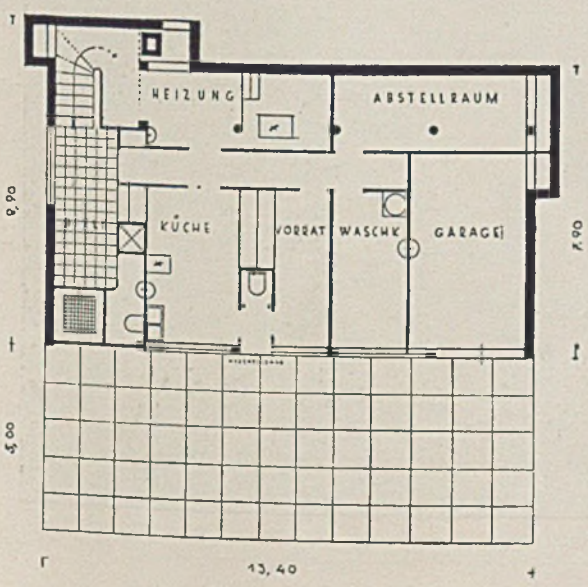
Kolonie am Rupenhorn, Heerstraße. Haus 3. Architekten Gebr. Luckhardt u. Alfons Anker.

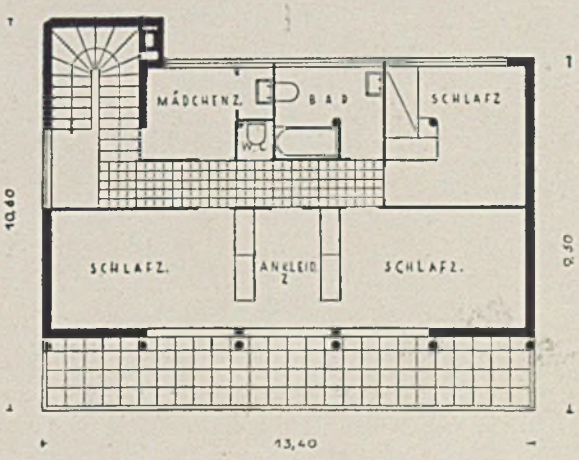


Erdgeschoß im Haus 3

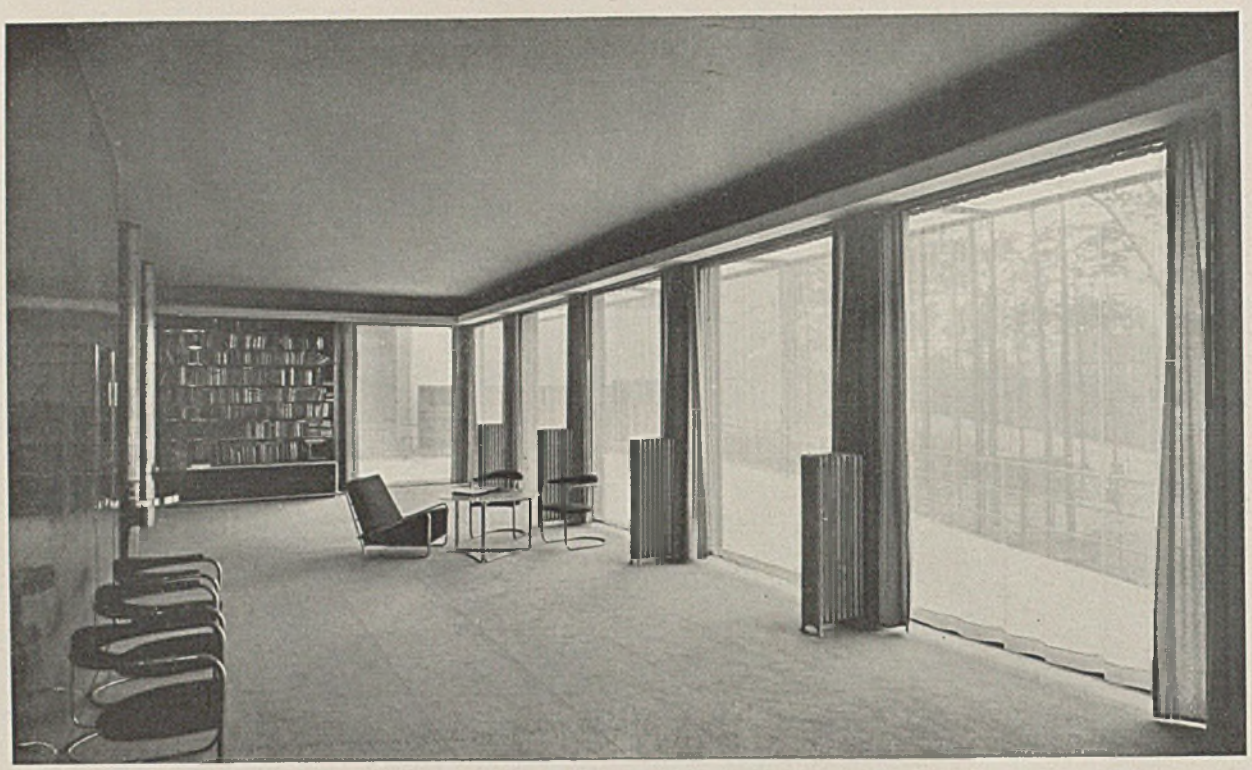
Kolonie am Rupenhorn, Heerstraße. Haus 3. Gartenseite mit Wasserbecken

Neue Forderungen an Wohnkonstruktionen (Auszug aus den Aufstellungen der Architekten und der ausführenden Firma): Sichtbare Körperflächen, außen und innen, müssen sauber, eben, glatt, scharfkantig sein und rissefrei bleiben. — Die Außenhaut muß Farbe und Aussehen in Regen, Sonne und Frost beibehalten. Die Innenflächen sollen gut zu reinigen sein. Stoßsicherheit. Innenwände sind schon beim Bezug des Neubaues trocken. Erhöhter Wärme- und Schallschutz der raumumschließenden Teile bei verminderter Masse. — Die Dreischalenwand besteht aus: 1. Außenhaut, 2. tragender Konstruktion, 3. Innenhaut.

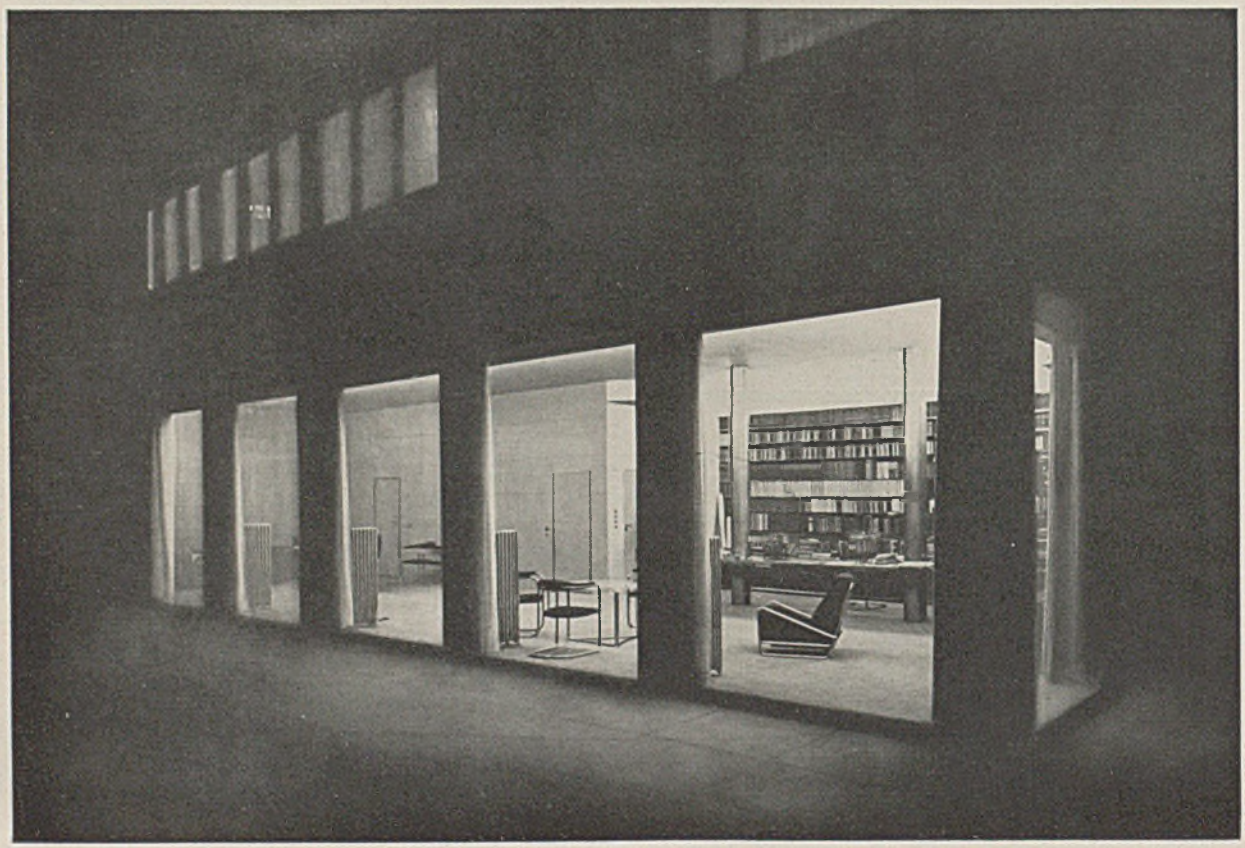




Untergeschoß (links) und Obergeschoß (rechts) in Haus 3. Beide im Maßstab 1:200



Der große Wohnraum in Haus 1 — Architekten Gebr. Luckhardt u. Alfons Anker

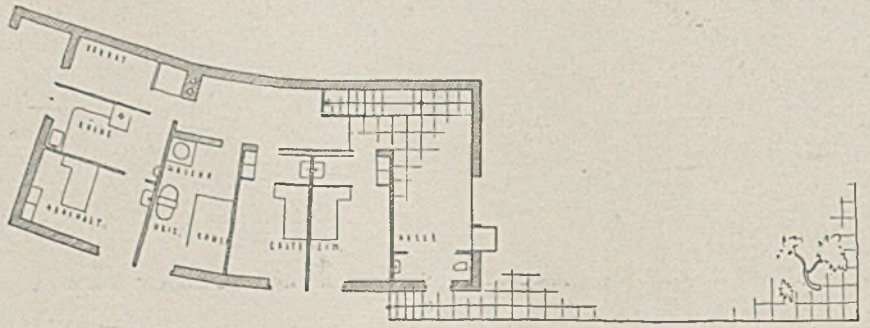


Der große Wohnraum in Haus 1, von der Terrasse aus bei Nacht gesehen

GRÖSSERES EINFAMILIENWOHNHAUS IN ZELL A. SEE

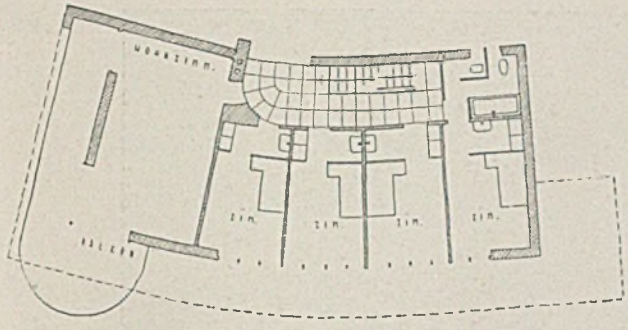
Arch. Baudirektor Lois Welzenbacher-Innsbruck-Plauen

Größeres Einfamilienwohnhaus in Zell a. See — Arch. Baudirektor Lois Welzenbacher



0 1 2 10 m

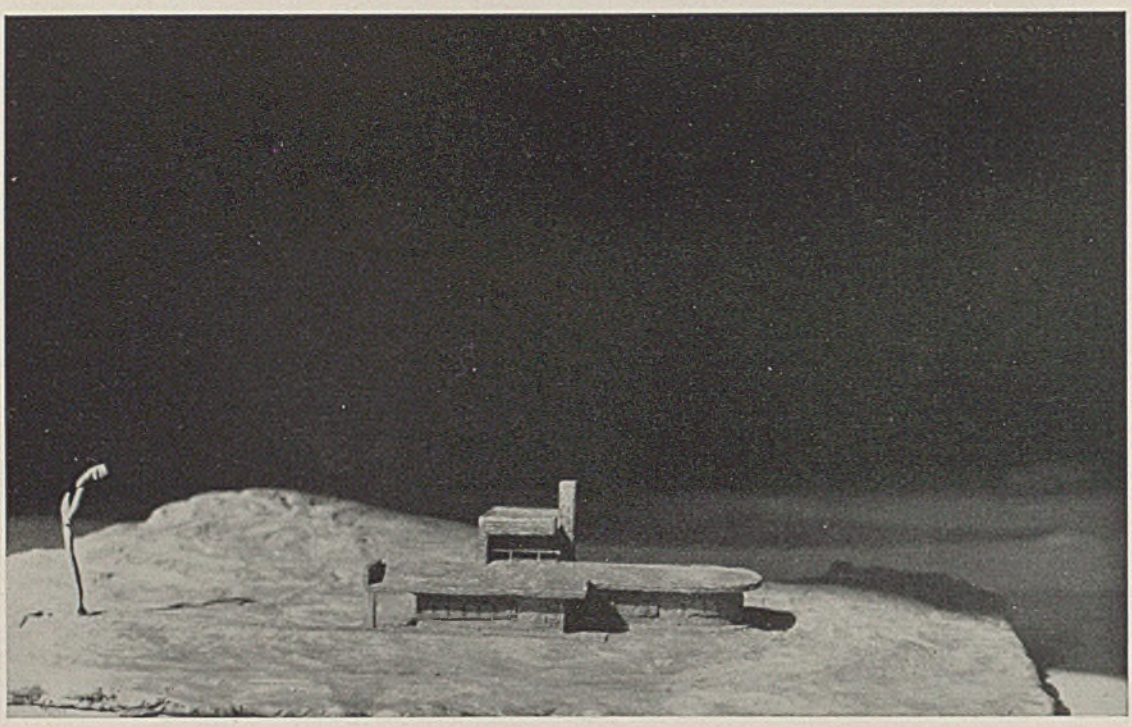
Grundriß des Erdgeschosses



Größeres Einfamilienhaus in Zell a. See

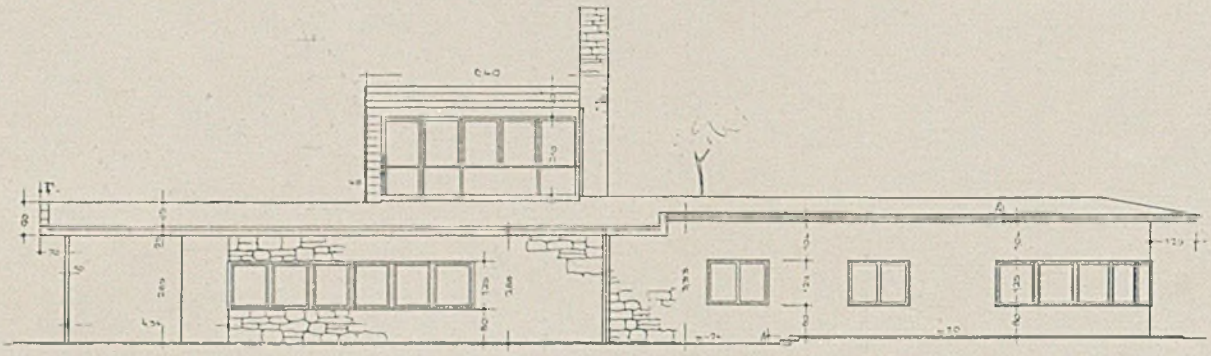
Arch. Baudirektor Lois Welzenbacher

Wir bringen diese neuen und zwar eigenwilligen, aber aus den Gegebenheiten heraus modellierten Arbeiten Welzenbachers absichtlich in diesem Hefte, um zu zeigen, daß eine neuzeitliche Formgebung durchaus soziologisch ungebunden ist und mit Kollektivismus ursächlich nichts zu tun hat. Wie wir früher schon an Corbusiers neuesten Bauten (Heft 10/1930) nachweisen konnten, wird die neue Baukunst in ihrer ganzen durch Temperament, Milieu, Bauherrn, Aufgabe, Architekten und Baumaterial bestimmten Vielfältigkeit bedingt und zusammengehalten nicht durch ein Außerkünstlerisches, etwa der politischen Gesinnung, sondern durch die gefühlsmäßige und geistige neue Einstellung des Menschen zur Umwelt und ihre Verwirklichung in Form, Material und Farbe.



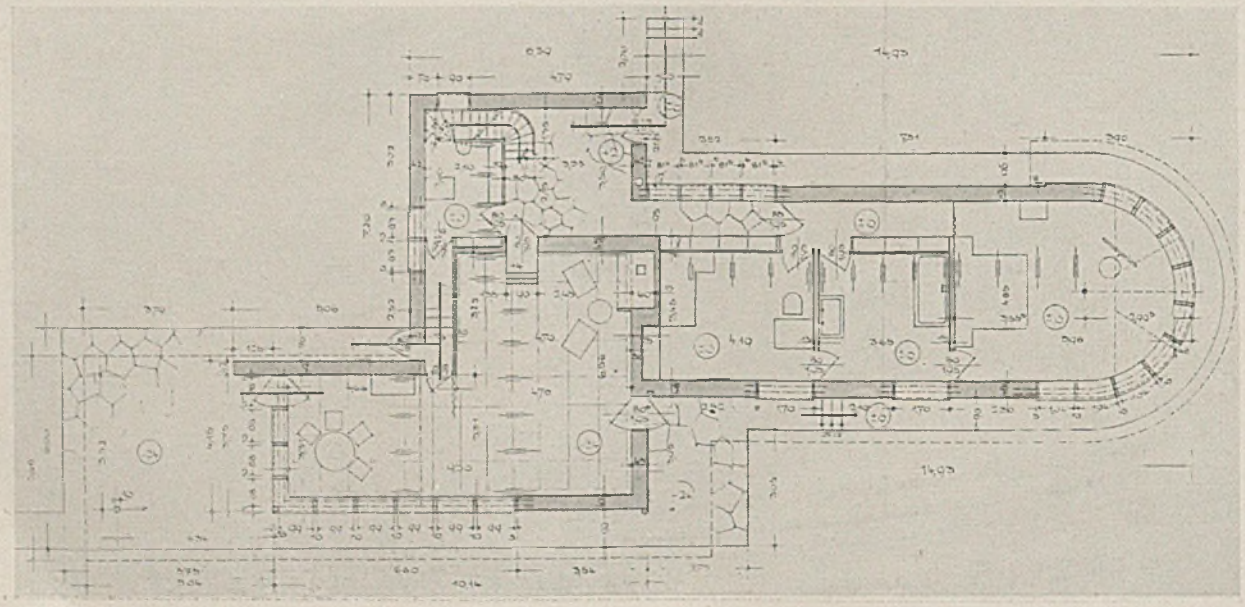
VILLA IN KANADA

Arch. Baudirektor Lois Welzenbacher



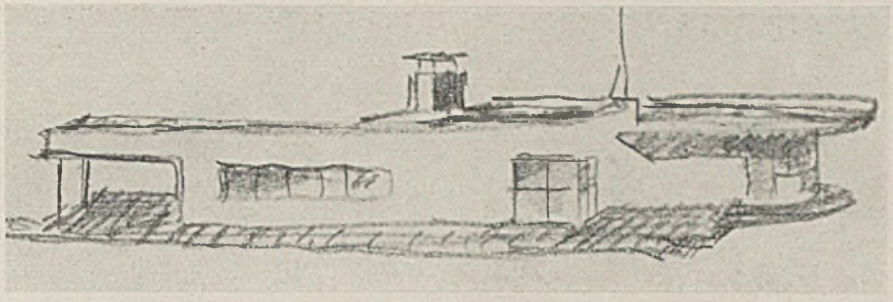
Mitte Südseite 1:200

Unten Grundriß Erdgeschoß 1:200

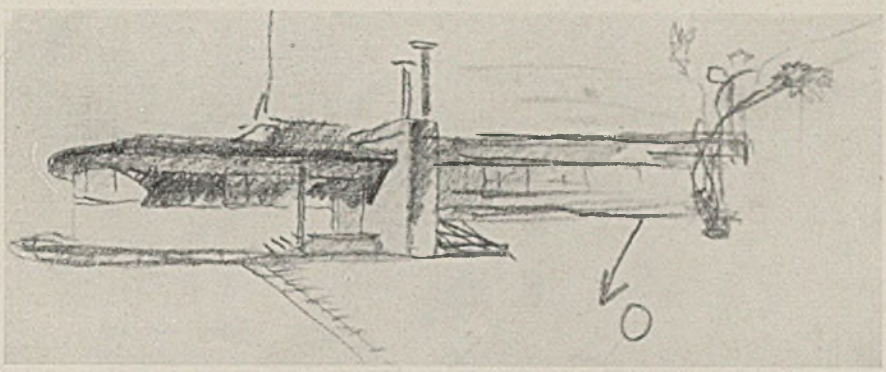


HAUS AM ATTERSEE

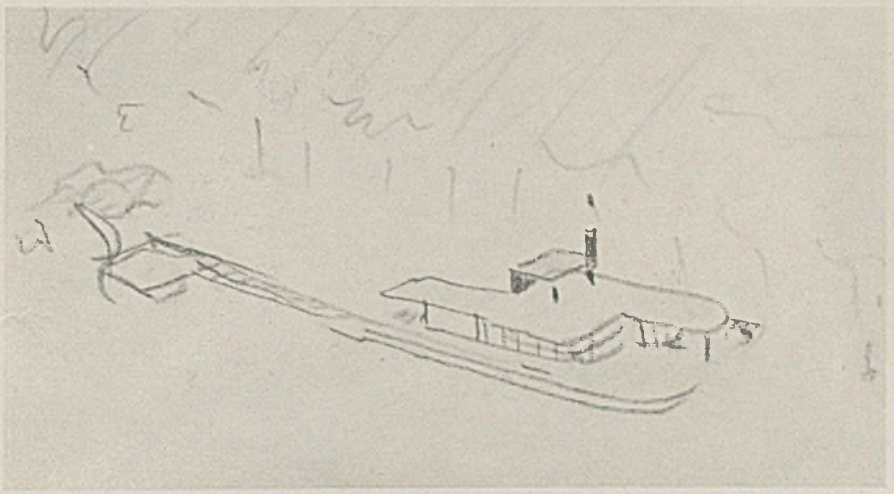
Arch. Baudirektor
Lois Welzenbacher

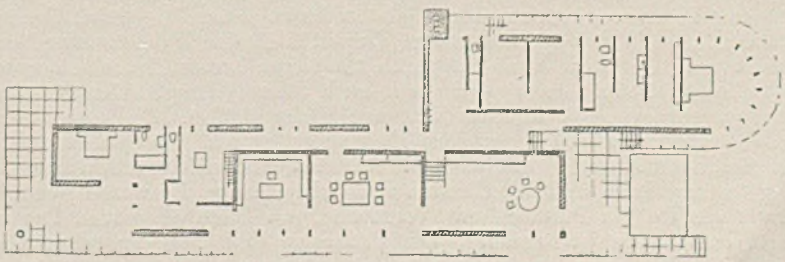


Oben Ansichten von
Nordwesten und Südosten



Vogelschaubild





Grundriß Erdgeschoß

DAS FERIENHEIM IN KOCHEL FÜR ARBEITER, BEAMTE U. ANGESTELLTE VON STAAT U. GEMEINDEN

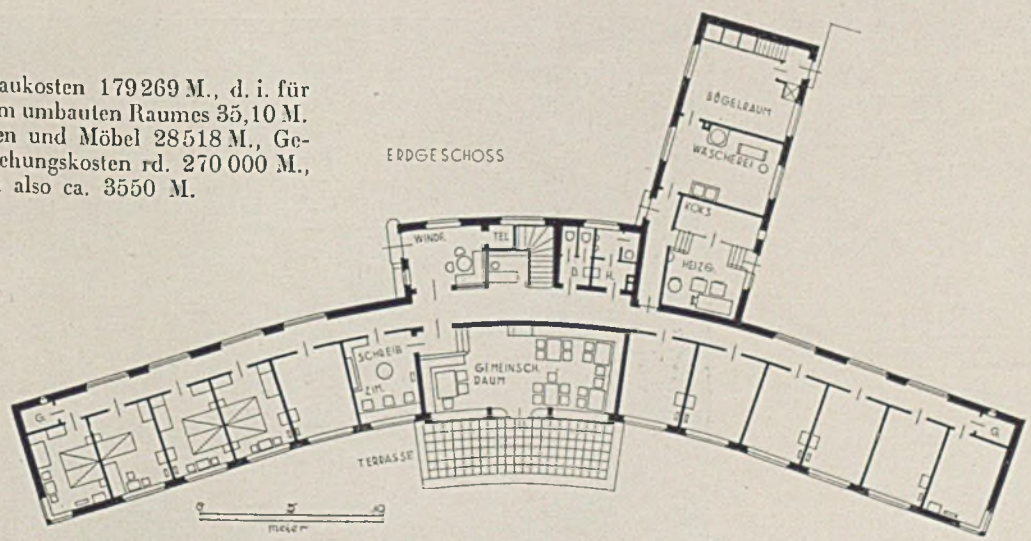
Arch. B.D.A. Emil Freymuth, München

Das Haus sollte zunächst durch ein bereits vorhandenes „Strandcafé" mit Restauration und Badebetrieb ersetzt werden. Dieses erwies sich jedoch als zu klein. Für den notwendig werdenden Neubau wurde der schönste Punkt des Kochelsees gegenüber dem Wasserschloß des Walchenseekraftwerkes gewählt. Aus einem engeren Wettbewerb ging Architekt Emil Freymuth als Sieger hervor. In seinem ersten Entwurf waren alle Zimmer mit für sich abgeschlossener Laube gleichwertig nach Süden (Gang im Norden) mit Blick auf den See und den Herzogstand vorgesehen. Der Neubau dient nur Wohnzwecken, ist also vollkommen lärmfrei, weil auch der Restaurationsbetrieb in das alte vorhandene Haus gelegt wurde. Im Neubau sind vorgesehen: 41 Zimmer mit 76 Betten, ein Gemeinschaftsraum mit schönem Ausblick, versenkbaren Schiebefenstern (siehe Tafel 34/35), vorgelagerter Liegeterrasse, Lese- und Schreibraum und Nebenräumen. Es wurde normaler Massivbau angewendet. Den Wetterschutz versieht ein Pultdach mit Vorsprung, mit Blech abgedeckt. Der zwischen Dach und oberster Decke eingefügte Isolierraum ist begehbar. Die Baukosten sind trotz der erforderlichen Felssprengungen niedrig geblieben.

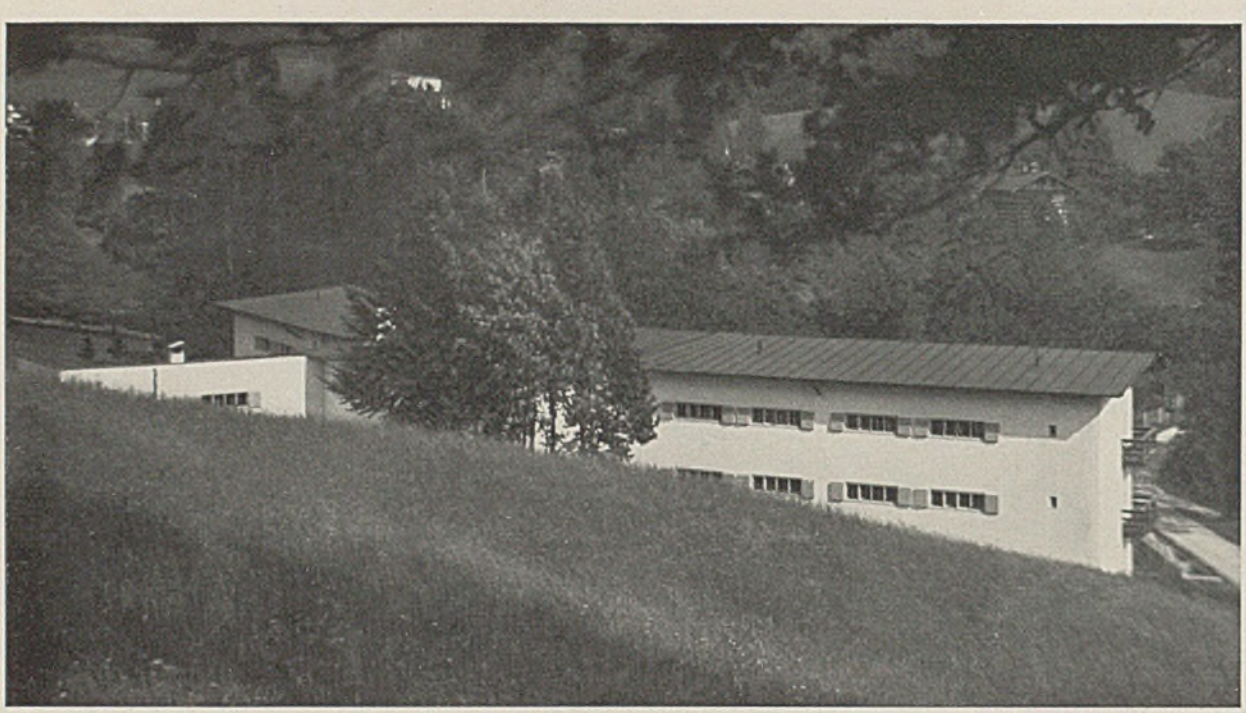
Ferienheim in Kochel für Arbeiter, Angestellte und Beamte von Staat und Gemeinden

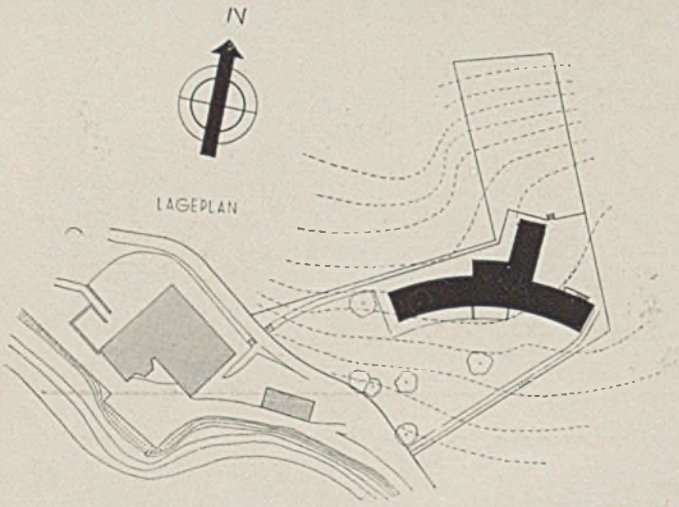
Arch. Emil Freymuth, B.D.A., München

Reine Baukosten 179269 M., d. i. für einen cbm umbauten Raumes 35,10 M. Einbauten und Möbel 28518 M., Gesamtgestehungskosten rd. 270000 M., pro Bett also ca. 3550 M.



Grundriß des Erdgeschosses



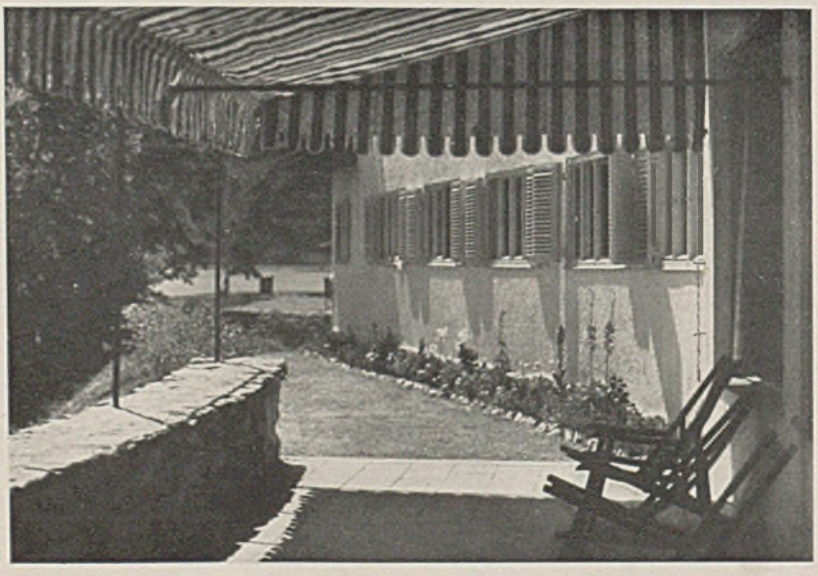


Ferienheim in Kochel

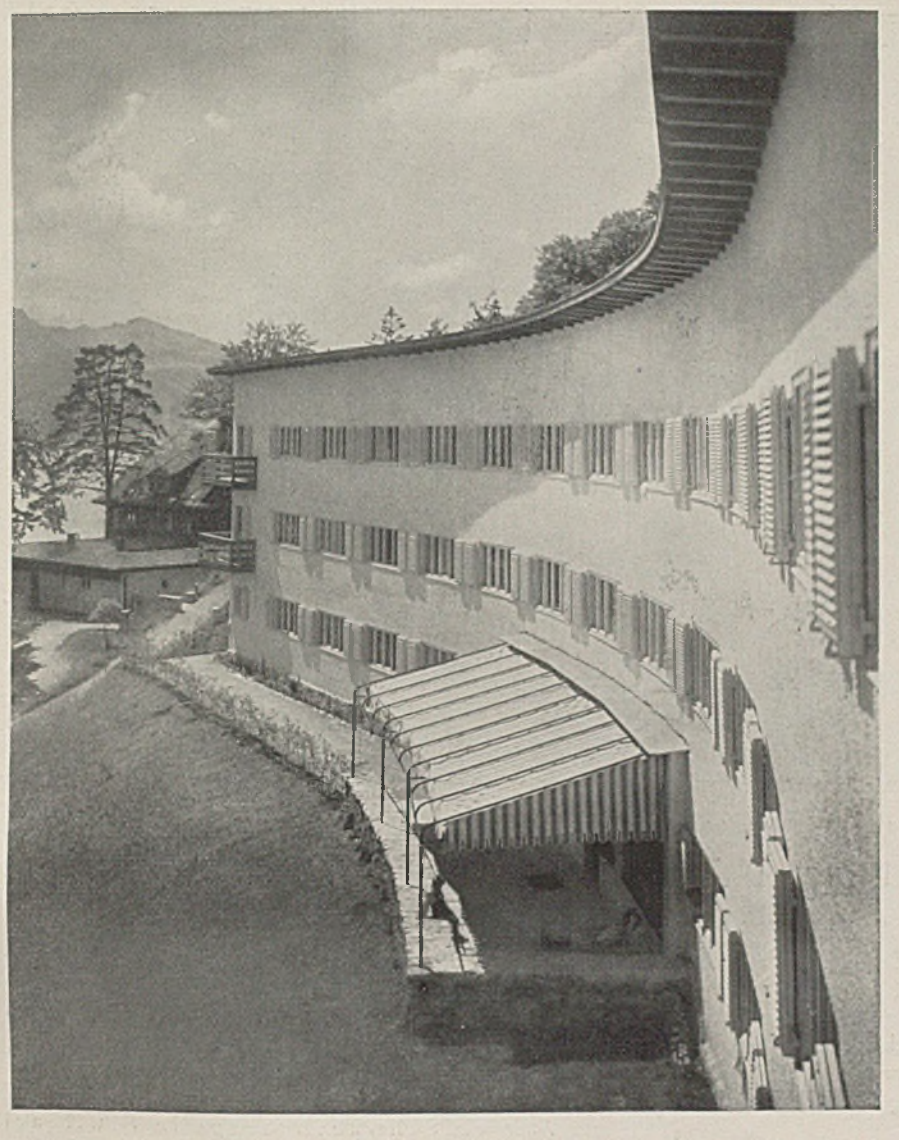
Oben die Bergseite, links der Lageplan

Kosten der Gesamtausstattung eines Doppelschlafzimmers (in Mark):

2 Bettstellen in Rüsternholz, je 75.—, = 150.—, 2 Nachtkästchen in Rüsternholz, je 40—, = 80.—, 1 zweitüriger Kleider- und Wäscheschrank in Rüsternholz 138.—, 1 Tisch in Rüsternholz 26.—, 1 Armsessel in Rüsternholz 28,50, 1 Stuhl in Rüsternholz 20.—, 1 Ottomane in Rüsternholz 45.—, 1 Kofferbock in Rüsternholz 7.95, 1 Schuhbock in Rüsternholz 6.45, 2 Bettlampen, je 18.30, = 36.60, 1 Kugellampe 5.60, 1 Lampe über dem Toilettespiegel 2.20, 2 Drahtmatratzen, je 17.50, = 35.—, 2 Aufliegematratzen, je 66.—, = 132.—, 2 Schonerdecken, je 4.50, = 9.—, 2 Steppdecken, je 41.—, = 82.—, 4 Kopfkissen, je 13.80, = 55.20, 1 Garnitur Vorhänge samt Befestigung 46.20, 2 Bettvorlagen, je 10.50, = 21.—, 1 Linoleumvorlage für Waschbecken 6.70, 1 Ottomandecke 24.—, 1 Tischdecke 21.—, Bettwäschegarnitur für 2 Doppelbetten, je 35.40, = 70.80, 1 Bild 26.—, Blumenvase und Aschenbecher 1.80. Summa 1077.12 Mark.



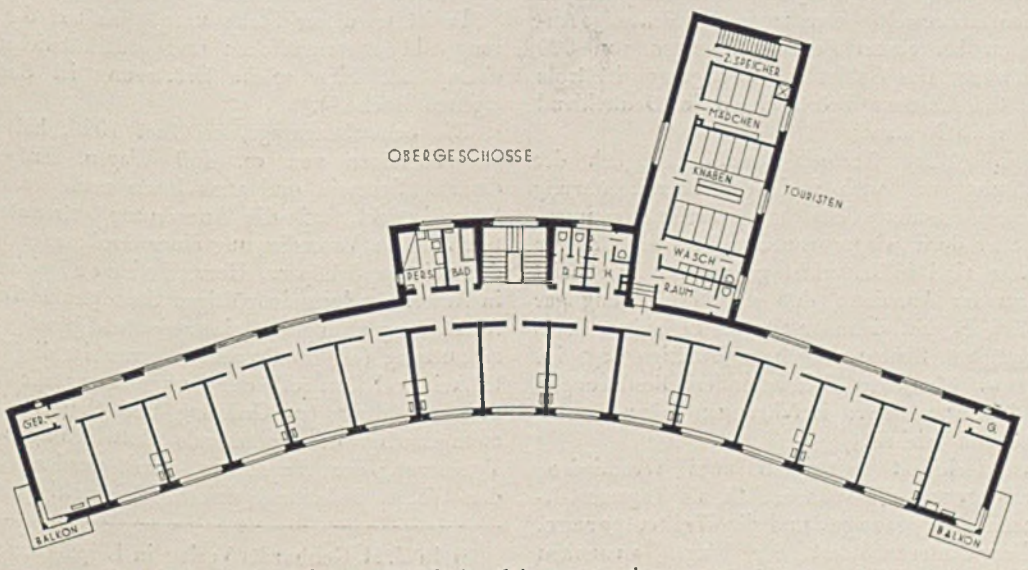
Sonnengeschützte Liegeterrasse



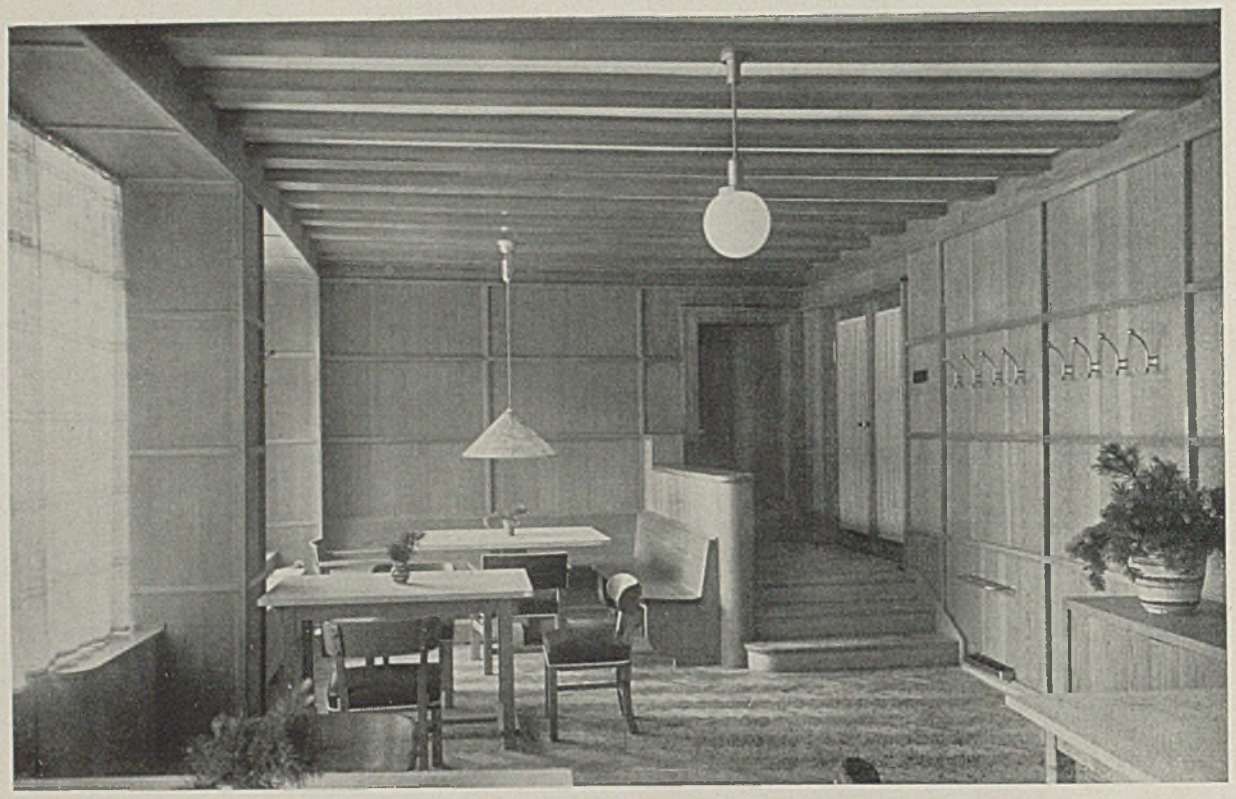
Ferienheim in Kochel

Architekt
Emil Freymuth, B.D.A.,
München

Ausstattung:
Sperrholztüren, Föhrenparkett in den Zimmern, Linoleum auf den Gängen, Doppelfenster mit feststehendem Mittelstück, ausstellbare Fensterläden, Möbel in Rüstern, Gemeinschaftsraum in Lärche, Lesezimmer in Nußbaum, Warmwasserheizung und -bereitung für drei Flügel abtrennbar.



Grundriß des Obergeschosses



Ferienheim in Kochel, Gemeinschaftsraum und Vorräume

MODERNE EUROPÄISCHE GROSSGARAGEN

Von Arch. und Dipl.-Ing. HANS CONRADI-München

Vorbemerkung: Der Verfasser, welcher als Spezialfachmann im Garagenbau (Erbauer der Lindwurmgarage in München) eingehende Kenntnisse auf Grund langjähriger Arbeit erworben hat, wurde von uns zu nachstehender systematischer Darstellung mehrerer wichtiger Garagenneubauten angeregt. Die Schriftleitung.

Im allgemeinen pflegen heute in Deutschland die Begriffe Großgarage und Projekt nahe beisammen zu liegen, jedenfalls soweit es sich um mehrgeschossige Anlagen handelt bei einem Fassungsvermögen von 300 Wagen aufwärts. Das Gebiet der Großgarage ist trotz der vielen theoretischen Erörterungen in Deutschland auch heute noch Neuland.

Allgemein gültige Normen sowohl bezüglich der Grundrißlösung, wie auch noch der Betriebsführung und der besten Zusammenschaltung teilweise zusammengehöriger und doch wieder voneinander unabhängiger Nebenbetriebe sind bisher nicht gefunden. Man neigt viel eher zu der Annahme, daß eine Typisierung gar nicht möglich ist, daß vielmehr nur die besondere Form des Grundstückes, Kosten desselben, jeweilige Lage im Stadtbild usw., für jeden Fall besondere Bestlösungen zulassen. Nur praktische Erfahrungen können also positiv fördernd wirken.

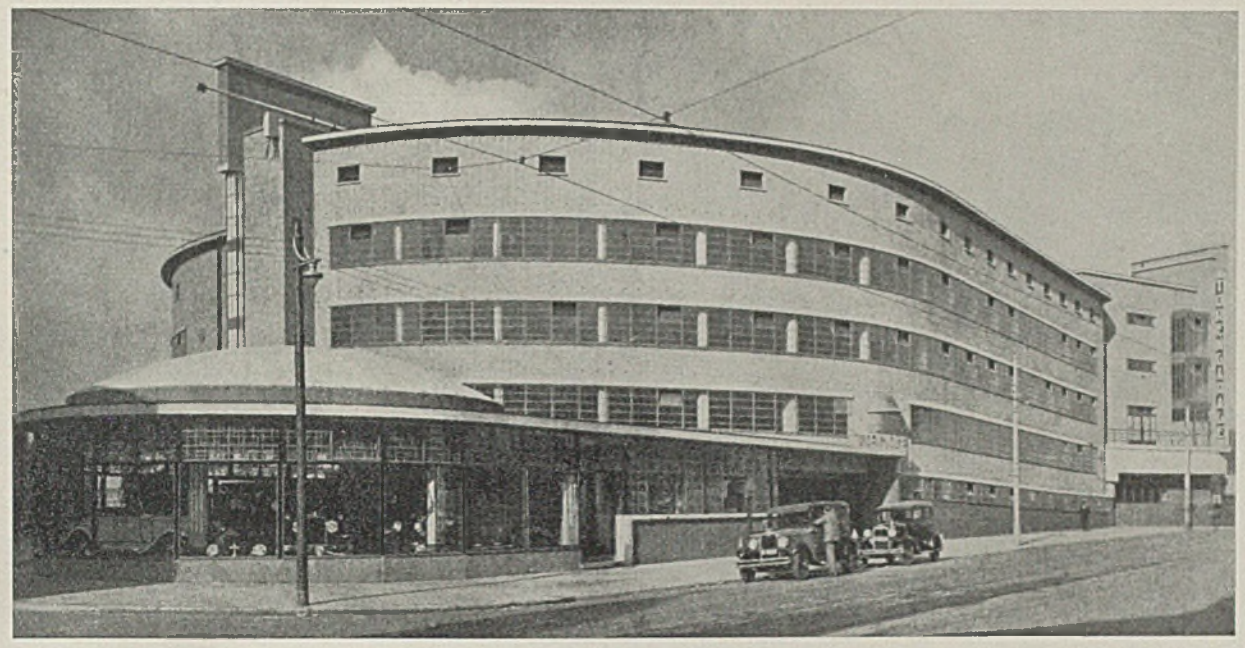
Man unterscheidet prinzipiell zwei verschiedene Typen von Garagen, die vornehmlich als Tagesabstellraum dienende Citygarage, und die Heimatgarage, die als Hauptunterkunftsort der Wagen anzusehen ist und gleichzeitig Wartung und Pflege der Wagen übernimmt. Diese letztere Art sei im folgenden vornehmlich behandelt.

Es erscheint interessant, zunächst zwei Großgaragen zu behandeln, die bereits schon über praktische Erfahrung mehrerer Jahre verfügen und die gleichzeitig sich als wirtschaftlich erwiesen haben. Ich habe dabei im Auge die Schwabengarage in Stuttgart und die Schlotterbeckgarage in Basel, beides interessante und doch grundverschiedene Anlagen.

Es ist an dieser Stelle unmöglich auf die Behandlung aller wesentlichen und grundsätzlichen Fragen einzugehen. Eine solche Erörterung ist Sache eines eigenen Buches[1]).

Die Schwabengarage, eröffnet 1926, hat ein Fassungsvermögen von ca. 450 Wagen. Entgegen der damals allgemein und auch heute noch stark verbreiteten Ansicht, daß die Anordnung getrennter Boxen unerläßliche Vorbedingung einer Großgarage sei, stellte der geistige Schöpfer, Herr Hohner, sich auf den in Amerika allgemein gültigen Standpunkt: Die offene Aufstellung ermöglicht eine bedeutend günstigere Raumausnutzung (ca. 50 Prozent), ferner ist die Übersichtlichkeit und Kontrolle der Garage besser, die Erziehung des Autofahrers zu Ordnung und Sauberkeit erfolgt zwangsläufig, die kommende Entwicklung weist auf Typisierung der Wagen hin, damit werden die Kosten der Wagen bedeutend sinken, gleichzeitig steigen die

[1]) In J. M. Gebhardts Verlag in Leipzig erscheint im Mai ein Werk des Verfassers über Garagenwesen.



Torengarage, Den Haag, Holland, Arch. J. Greve

Abnehmerkreise erheblich, die aber für den billigen Wagen auch nur niedrige Mieten zu zahlen gewillt sind.

Hier hat wieder einmal ein Stuttgarter den mutigen Versuch unternommen, das Gewohnheitsmäßige, Ortsübliche umzustoßen auf Grund der Erkenntnis der Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit des Neuen. Wenn anfangs Herrn Hohner sicheres Scheitern vorausgesagt war, so erwies die Praxis, daß seine Erwägungen und Erkenntnisse richtig waren. Es dauerte einige Monate, bis sich das Publikum mit der ungewöhnlichen Betriebsführung vertraut machte und deren Vorteile einsah, und dann war die Entwicklungskurve in steigendem Sinn für die Zukunft gewährleistet. Voraussetzung war eine hervorragende Betriebsdisziplin des Innenorganismus. Notwendig erwies sich eine völlige, stockwerksweise Trennung der Wagen der Selbstfahrer und Chauffeure. Die richtig angewandte Schrägaufstellung wurde bezüglich der Binderabstände so gewählt, daß zwischen den Pfeilern im ersten und zweiten Stockwerk je 2 normale, im 3. Stockwerk aber bei Senkrechtstellung drei Kleinautos aufgestellt werden, während die Autobusse der Betriebsgesellschaften im Erdgeschoß untergebracht sind. Die bekannten Vorteile der Schrägaufstellung bestehen in der Möglichkeit der Schmalerhaltung der Fahrstraßen, da die Wagen nicht um 90°, sondern nur um 45° wenden müssen. Der Wagen fährt stets in der Fahrtrichtung in den Stand, hat also klare Übersicht, und setzt erst beim Ausfahren in die freie Breite der Fahrstraße zurück. Trotzdem sind die Fahrstraßen reichlich breit gehalten. Die Fahrtrichtung im ganzen Hause, wie auch innerhalb der Stockwerke ist stets die gleiche. An der Decke aufgehängte Schilder bezeichnen den Standort des Wagens. Breite durchlaufende Fensterbänder sorgen für ausreichende Beleuchtung und Entlüftung.

Besondere Beachtung verdient die Führung des Rampenzuges, der das Erdgeschoß mit den verschiedenen Stockwerken verbindet. Getrennt angeordnet ist die Auffahrtrampenanlage von der Abfahrt. Gleichsam wie zwei Arme, die von Stockwerk zu Stockwerk steigen, umschließen sie den ganzen Bau. Jeweils beim Stockwerksaustritt gabelt sich der steigende Arm auf kurzer horizontaler Fahrbahn in die Zufahrt zum Stockwerk und den neu ansteigenden Rampenteil zum nächsten Stockwerk. Das Analoge gilt für den fallenden Teil. Im ganzen Rampenzug einschließlich der Verkehrsabwicklung auf den Stockwerken kommt nur eine einzige Kreuzung vor, nämlich bei der erdgeschossigen Einfahrt überschneiden sich Ein- und Ausfahrt. In der Praxis ergaben sich daraus keine Nachteile, da durchschnittlich die Ausfahrt- und die Einfahrtzeiten in ganz verschiedene Tageszeiten fallen. Neben der gemeinschaftlichen Ein- und Ausfahrtzentrale, übrigens absolute Notwendigkeit für jeden wirtschaftlichen Garagenbetrieb, befindet sich die Kontrolle, die jeder Wagen passieren muß, welche fremden Wagen den Standort anweist, und Ein- und Ausfahrtzeiten der Heimatwagen feststellt.

Wesentlich erscheint der hier wie in Basel immer weiter sich entwickelnde Ausbau des „Dienstes am Wagen". Der Sinn ist, dem Fahrer die Pflege und Unterhaltung des Wagens möglichst zu erleichtern. Über jeden Wagen wird Buch geführt, wie oft und wann er zum letzten Male geschmiert, geölt und gereinigt wurde, über den Verbrauch an Pneus, über Art, Anzahl, Fabrikat der gesamten Betriebs- und Verbrauchsstoffe. Eine größere Anzahl der Heimatwagen befindet sich sozusagen in Pension, d. h. in regelmäßigen Zwischenräumen wird der Wagen gänzlich durchgesehen, geölt, geschmiert, gewaschen usw. Hierfür wird monatlich ein bestimmter Zuschlag erhoben. — Die Wasch- und Arbeitsräume befinden sich, wie zweckmäßig, im Erdgeschoß mit angegliederten Reparaturwerkstätten.

Die Garage ist als Eisenbetonrahmenbau ausgeführt mit Säulenabständen von 8,5 m. Die Tragfähigkeit der Decken senkt sich vom Erdgeschoß mit 1000 kg pro

DIE SCHWABENGARAGE IN STUTTGART Außenansicht Unten Grundrißschema der Schwabengarage

Quadratmeter zum 3. Obergeschoß mit 350 kg pro Quadratmeter für Kleinkraftwagen.

Die Heizung ist als Niederdruck-Dampfzentralheizung ausgebaut. Genügende zahlreiche Gullis, Schlauchanschlüsse und Feuerlöschapparate sind planmäßig vorgesehen.

Eine große Tankstelle an der Cannstatter Straße mit verschiedenen Betriebsstoffen steht den Wagen der Garage und den die Straße passierenden Wagen zur Verfügung.

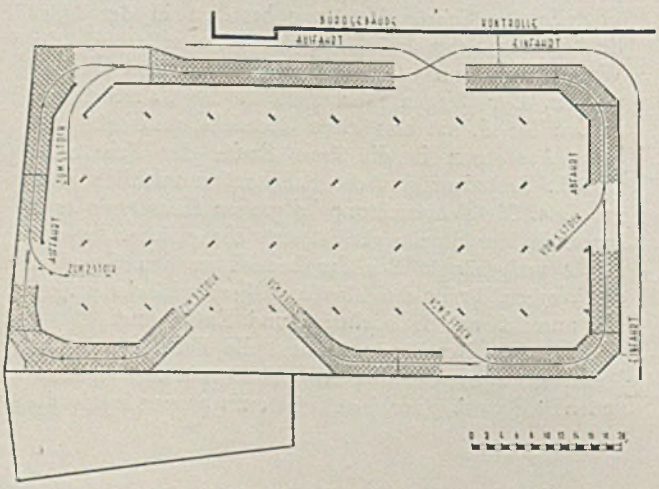
Die Lage der Garage, 1 km vom Hauptbahnhof entfernt, an der Hauptausfallstraße nach Norden und Osten, ist unbedingt günstig gewählt. Ein eigener Autobus der Garage versieht den Zustelldienst, d. h. er stellt die Verbindung für die Kundschaft zwischen Wohnung und Garage her.

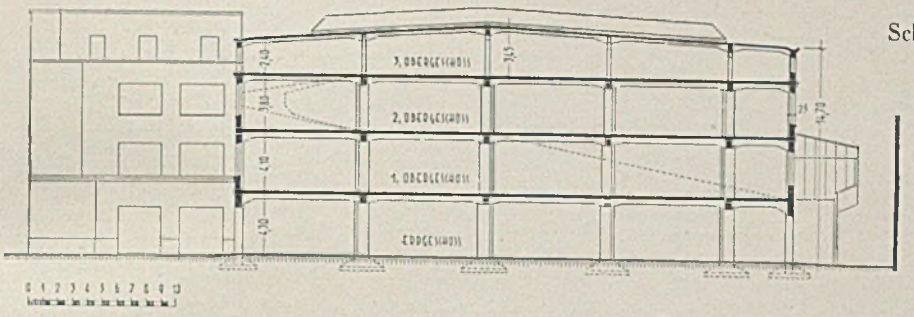
Die Schlotterbeck-Garage, Basel, mit einem Fassungsvermögen von ca. 400 Wagen, eröffnet im Frühjahr 1928, verdankt ihre Entstehung der Initiative und der Spezialkenntnis ihres Schöpfers, C. Schlotterbecks. Großgaragenbau ist keine Kapitalsanlage im allgemeinen Sinn, vielmehr nur wirtschaftlich unter der Leitung von Pionieren und Fachleuten, die Jahrzehnte lang sich eindringlichst mit diesem ungewöhnlich schwierigen Gebiet beschäftigen. Hier stellt ein weitschauender Fachmann eine Großgarage unmittelbar neben den Zentralbahnhof, sichert also durch Auswahl der Lage des Grundstückes von vornherein die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens. Hier schaltet ein genialer Kaufmann jedes Risiko nach menschlichem Ermessen aus. Er kombiniert mit seiner zentralen Garage eine Saalanlage für Autoverkauf. Dieser Saal enthält in langen Vitrinenreihen gleichzeitig eine Dauerausstellung von sämtlichen Bedarfsartikeln des Kraftwagenwesens. Die Ausstellungssäle umschließt, auf einer Galerie untergebracht, ein Kranz von Büroräumen.

Nun zur Garage selber.

Eine geräumige Halle mit Tankanlagen empfängt den Besucher. Zentral liegt der Pförtner- und Kontrollraum zwischen Ein- und Ausfahrt. Auch hier vermittelt den Verkehr der Stockwerksdifferenz eine Rampenanlage, eine doppelte Spiralanlage in einem Auf- und Abfahrtsturm. In der Mitte liegt der 10 m breite Lichthof, um diesen windet sich die Abfahrtrampe herab, bei einem Radius von 8 m und 9 Prozent Gefälle, und um diese Abfahrtrampe schließt sich in weitem Kreise die Spirale der Auffahrtrampe bei einem Radius von 12 m und 7 Prozent Steigung. Mit erheblicher Schnelligkeit gleiten die Wagen hinab und herauf.

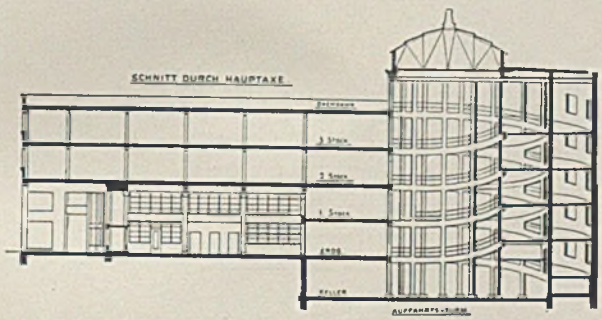
Dieser Turm ist die Seele der ganzen Anlage. Die



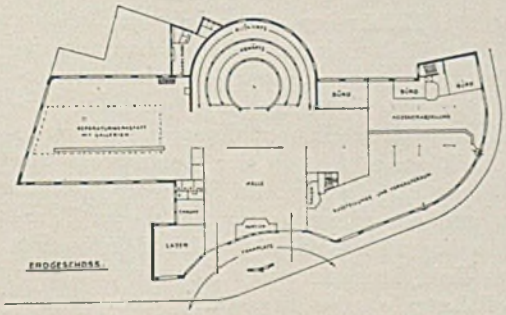


Schnitt durch die Schwabengarage

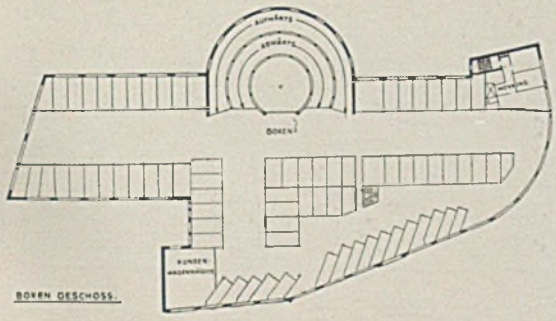
Straßenansicht der Schlotterbeckgarage



Querschnitt



Grundriß Erdgeschoß



Obergeschoß

Rampenbreite vermindert sich von 4 m im Erdgeschoß auf 3 m im obersten Stockwerk. In jedem Stockwerk verteilen sich die Wagen nach drei Richtungen. Die breiten bequemen Fahrstraßen stellen glatte Verkehrsabwicklung sicher. Seitlich der Fahrstraßen liegen die Boxen, deren Türen in der oberen Hälfte verglast sind, während die Trennungswände der Boxen im unteren Drittel massiv ausgeführt und oben durch weitmaschiges Drahtgeflecht getrennt sind. Die flache Dachterrasse mit 2700 qm soll später aufgestockt werden, wenn eine Steigerung des Automobilverkehrs dies erforderlich macht, dann aber lediglich zu offener Aufstellung dienen.

Auch hier ist besondere Aufmerksamkeit dem „Service" gewidmet, dem Dienst am Wagen.

Ausgedehnte Reparaturwerkstätten sind angeordnet mit Laufkranen und allen erdenklichen Maschinen. Im Kellergeschoß befinden sich neben weiten Waschplatzanlagen große Magazine für alle Bedarfsartikel. Große Wagenlager sind gesondert vorgesehen. Verteilt auf Keller und die oberen Stockwerke sind Lakkiererei, Sattlerei und Spenglerei.

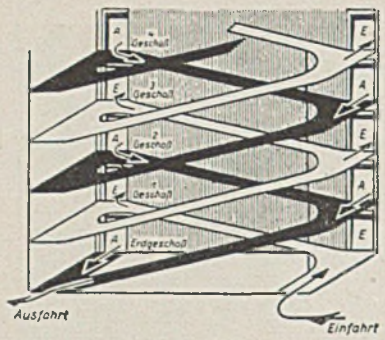
Der Bau ist aufgeführt als Stahlskelettbau, der zum größten Teil mit Beton und Glas verkleidet ist.

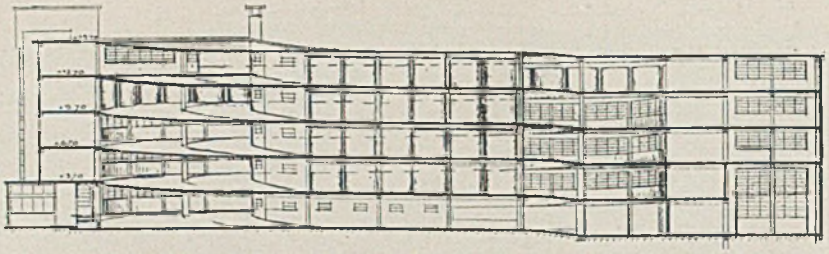
Die Heizungs- und Ventilationsanlage ist eine Warmwassermitteldruckpumpenheizung mit fünf Kesseln.

Die lichte Höhe der Geschosse beträgt 3,35 m.

Weiter seien kurz behandelt zwei moderne Garagen, die beide im Jahre 1930 eröffnet wurden und gänzlich andere Systeme darstellen hinsichtlich der Höhengewinnung wie die zuvor geschilderten. Bezeichnend für den Stand des heutigen Garagenbaues ist die Tatsache, daß beide Anlagen diametral entgegengesetzte Auffassungen vertreten. Von erhöhtem Interesse wird es sein, die Wirtschaftlichkeit beider Anlagen in den nächsten Jahren zu verfolgen. Es handelt sich um die beiden Anlagen: 1. Kant-Garage, Berlin, 2. Toren-Garage in „Den Haag".

Bei der Kantgarage war die Bebauungsmöglichkeit hinsichtlich der Flächenausnutzung gegeben, ebenso die Notwendigkeit im länglichen Rechteck, mit einer Schmalseite zur Straße, Fahrstraße mit Boxen unterzubringen, im übrigen Querbau dagegen die Rampenanlage. Gewählt wurde die doppelgängige Wendelrampe, deren Anordnung sich aus der Zeichnung ergibt. Der aufsteigende Ast stellt eine Spirale dar. Jeder Punkt der steigenden Spirale befindet sich genau 6,50 m über und unter dem gleichen Punkt der oben und unten anschließenden nächsten Spiralenwindung. Der fallende Ast stellt eine Spiralenwindung gleicher Art dar, die parallel der ersten Spirale und zwischen dieser in der Mitte verläuft, also mit gleichem Abstand von 3,25 m zu

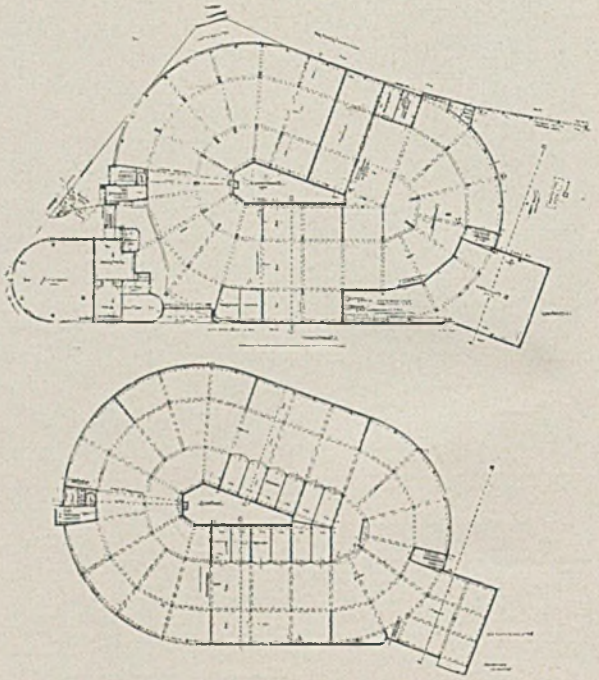




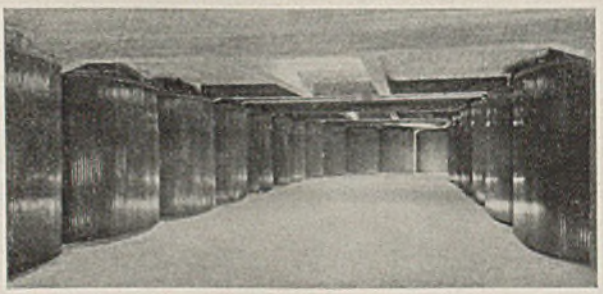
Längsschnitt durch die Torengarage
Links System der doppelgängigen Wendelrampe

dem nächsten über und nächst unter ihr befindlichen Ast der Steigespirale. Daraus geht hervor, daß bei gleichbleibender Steigung im Stockwerk Einfahrt zur Steigerampe und Ausfahrt zur fallenden Rampe (gleich Ast oder Spirale) genau sich gegenüber liegen, daß in vertikalem und horizontalem Sinn die Vorzeichen der Ein- und Ausfahrten von Stockwerk zu Stockwerk wechseln. Die Verwendung der doppelgängigen Wendelrampe erscheint also ohne weiteres berechtigt bei symmetrischer oder nahezu symmetrischer Lage der Rampenanlage im Gesamtbaukörper, gleichgültig, ob es sich um gradlinige oder kurvenförmige Rampen handelt. Da dies bei der Kantgarage nicht zutrifft, ist die Anwendung der von Prof. Müller für die Anlage in Vorschlag gebrachten d'Humy-Rampen angebrachter. Die d'Humy-Rampe ist eine Halbstockwerksrampe. Der steigende Ast überwindet nur die halbe Stockwerkshöhe, mündet dann auf ein zum Ast rechtwinkelig liegendes ebenes Stück. Der nächste steigende Ast für die zweite Stockwerkshälfte verläuft in einer dem ersten Aste entgegengesetzten Richtung. Normalerweise sind bei deren Anwendung die Gebäude in zwei Abschnitten halbstockartig gegeneinander versetzt. Auf beiden Seiten der ebenen Stücke liegen jeweils Boxen. Dagegen charakterisiert sich die doppelgängige Wendelrampe dadurch, daß Rampenanlagen einerseits und Fahrstraßen mit seitlich liegenden Boxen andererseits grundsätzlich räumlich getrennt sind. Diese Eigenart führten die Erbauer der Kantgarage als entscheidend an, selbst angesichts der Tatsache, daß im Vergleich zur d'Humy-Rampe über 10 Prozent an Unterstellräumen verloren gehen, und des Umstandes, daß d'Humy-Rampen keine Neuerung, sondern in Amerika unzählige Male mit Erfolg verwandt wurden. Abgesehen hiervon erscheint es fragwürdig, ob die Vorteile der doppelgängigen Wendelrampe durch die infolge der Unsymmetrie verursachten verschieden starken Steigungen und durch die wechselnden Fahrstraßenbreiten nicht erheblich beeinträchtigt werden. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, daß die Kantgarage 300 Wagen faßt.

Alle drei vorhergehend behandelten Garagenanlagen trennen grundsätzlich Auf- und Abfahrtsrampen, nur die in Vorschlag gebrachte d'Humy-Rampe sieht Auf- und Abfahrt auf einer entsprechend breiteren Gemeinschaftsrampe vor, dabei in zwei Elemente zerfallend, in die steigenden Astteile ohne seitliche Boxen und die obenen Verbindungsstücke mit seitlichen Boxen. Alle diese Richtlinien wurden bei der Garagenanlage im Haag zum ersten Male in radikaler Form durchbrochen. Hier handelt es sich um das prinzipielle



System der Turmgarage, wobei es gleichgültig bleibt, ob der Grundriß rein kreisförmig, elliptisch, oval ist oder aus zwei Halbkreisen mit zwischengeschalteten Geraden besteht. Seit beinahe sieben Jahren durchwandern derartige Turmgaragenprojekte in den verschiedenen Fassungen die Ausstellungsräume der Verkehrs- und Garagenausstellungen Europas. Die erste praktische Ausführung steht in der Torengarage vor uns. Das Prinzip ist folgendes: An Stelle der üblichen Steilrampen und von diesen getrennten ebenen Fahrstraßen mit anliegenden Boxen tritt eine Kombination dieser beiden Erscheinungsformen auf in der Art einer steigenden Fahrstraße oder boxenumrandeten Rampe



Kantgarage, Berlin
Grundriß Erd- und Obergeschosse

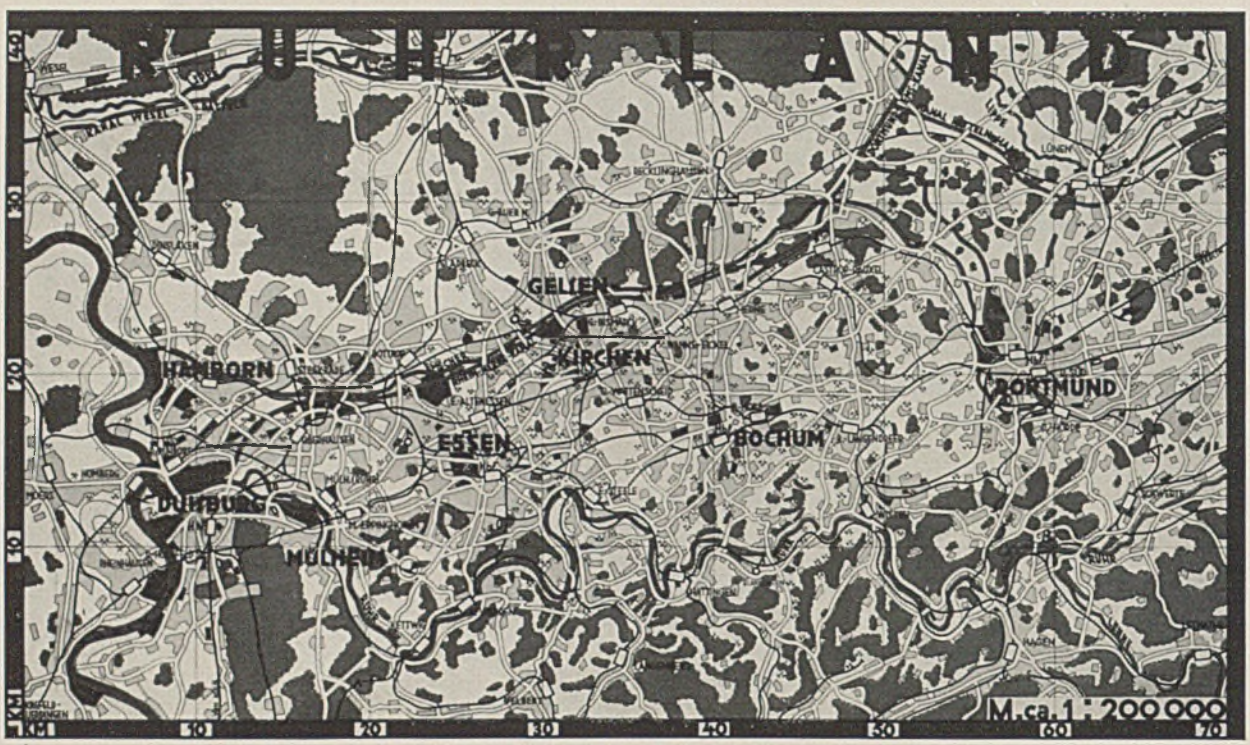
mit einem Steigungsverhältnis von $^1/_{33}$. Jeder einzelne Punkt dieser leicht steigenden Fahrstraßenrampe befindet sich nach einer Gesamtdrehung von 360 Grad genau eine Stockwerkshöhe über oder unter dem vertikal-gleichen Punkt der oben oder unten nächstfolgend anschließenden Fahrstraßenrampe. Diese versieht also gleichzeitig Fahrstraßen- und Rampenfunktionen. Alle aus den Ständen fahrenden Wagen fahren also direkt in diese „Rampenstraße", die gleichzeitig der Höhengewinnung dient. Geschlossene Boxen befinden sich nur im obersten Stockwerk, während allgemein offene Aufstellung gewählt ist. Die Tore werden in die Seitenwände der Boxen geschoben. Es muß berücksichtigt werden, daß die Breite dieser Straßenrampe ein Nebeneinander- oder Vorbeifahren von 2 Wagen ohne weiteres zuläßt, bei vorsichtigerem Fahren auch das von drei Wagen. Dazu ist die Straße übersichtlich. Diese Hollandgarage hat ein Fassungsvermögen von 400 Wagen. Ob der leicht vermeidbare Umstand, daß alle Wagen nicht horizontal stehen, sondern um die Längsachse minimal verdreht sind (Steigungsverhältnis 1:33) zu Unzuträglichkeiten führt, bleibt abzuwarten.

In der verschiedenen Auffassung dieser beiden Anlagen liegt scheinbar krasse Diskrepanz. Entscheidend ist praktisch die jeweilige in einem Gebäude untergebrachte Gesamt-Wagenzahl. Prof. Dr.-Ing. Müller vertritt die Ansicht, daß eine doppelgängige Wendelrampe erst wirtschaftlich berechtigt sei bei einem Fassungsvermögen von 100 Wagen pro Stockwerk, wobei er als bekannt voraussetzt, daß die deutschen Städtebauordnungen nur vier- bis fünfstöckige Bebauung im Höchstfall zulassen. Analog dieser Anschauung würde die Kantgarage als raumverschwendend, die Hollandgarage (4 Stockwerke mit 400 Wagen, mit Rampenstraße) als Versuch zu bezeichnen sein, die Wirtschaftlichkeit der Großgaragen auf neuen Wegen zu steigern. Jedenfalls gebührt der Initiative und dem Verantwortungsmut des holländischen Architekten volle Anerkennung und Achtung, verbunden mit dem Wunsch, daß sich seine Annahmen in der Praxis als richtig erweisen mögen. Verfasser ist der Überzeugung, daß die Abwicklung des Verkehrs in einer solchen Anlage sich glatt abspielen wird, gestützt auf die Erfahrungen, die man in Amerika mit d'Humy-Anlagen machte, deren Halbäste weit auseinanderlagen, gleichzeitig bei höherem Fassungsvermögen als die Hollandgarage und daß damit Hand in Hand eine erhöhte Rentabilität sich ergeben wird.

Bezüglich der Kantgarage ist Verfasser der Auffassung, daß normalerweise die Verwendung der d'Humyrampe vorzuziehen war. Es erscheinen ihm die Gesichtspunkte der ausführenden Architekten übertrieben vorsichtig. Es sei auch zugegeben, daß für die Wahl der Rampenanlage in besonderem Falle ganz andere Gesichtspunkte geltend gemacht werden können, als diejenige des größten Fassungsvermögens an Wagen. Es ist denkbar, daß in Stadtvierteln mit bester Kundschaft die Garantie bester Rentabilität nicht im Höchstfassungsvermögen liegt, sondern daß hier bequemere Bedingungen und größerer Aufwand Voraussetzung sind für größere Wirtschaftlichkeit. Der wohlhabende Wagenbesitzer zahlt gerne für besondere Annehmlichkeiten höhere Boxenmieten. Hiermit sei nur flüchtig ein Gebiet gestreift, das im Garagenbau von ungewöhnlicher Wichtigkeit ist, nämlich die Lage der Garage im Stadtviertel und die voraussichtliche Zusammensetzung des Kundenkreises. Am allgemeinen behält jedoch der Grundsatz, höchstes Fassungsvermögen an Wagen in Übereinklang zu bringen mit richtiger und schneller Vertikalbeförderung, entscheidende Gültigkeit.

Es besteht zurzeit auch in der Großgaragenkonjunktur eine Baisse, die unterstrichen ist durch viele negative Erfahrungen durch unzweckmäßigen Garagenbau. Diese augenblickliche Meinung sollte nicht die entscheidende Wichtigkeit verschleiern, die im Rahmen modernen Städtebaues und Verkehrswesens der Großgarage in den Großstädten zukommt. Wenn heute beispielsweise in einer Stadt, in der amtlich 12 000 Wagen angemeldet sind baupolizeilich nur 4000 Garagen, Boxen und Stände genehmigt sind, so ist dieser Zustand der schwarzen Garagen und des Auf-der-Straße-Parkens auf die Dauer im Hinblick auf eine wahrscheinliche starke Vermehrung des Wagenbestandes unhaltbar. Man könnte soweit gehen zu fordern, daß die Schaffung eines geeigneten Abstellraumes im Kern der Großstädte Pflicht dieser sei; jedenfalls erscheinen amerikanische Berichte bedenklich, laut denen die Verwendungsmöglichkeit von Wagen im Stadtkern sich allmählich ausschaltet aus Mangel an Abstellmöglichkeit. Wenn auch in dieser extremen Form ähnliche Erscheinungen bei uns nicht auftreten werden, so war ein Hinweis doch notwendig, wo die wesentlichen Probleme liegen.

Schlotterbeck-Garage, Basel, Arch. I. Greve
Auffahrtsrampen



„RUHRLAND" ALS BAUPOLITISCHE UND WIRTSCHAFTLICHE EINHEIT

Allgemeine Übersicht von Architekt Dipl.-Ing. HANS CONRADI-München

Vorwort der Schriftleitung. Mehr Gewinn als aus wahllosen Städtebauveröffentlichungen mit großen stark-detaillierten Generalbaulinienplänen und ähnlichem in starker Verkleinerung wiedergegeben, versprechen wir uns für das städtebauliche Studium aus einer planmäßigen Entwicklung vom Allgemeinen, in gemeinverständlicher Darstellung des „Wesentlichen", der Grundgedanken, zum Besonderen. In diesem Sinne beginnen wir mit einer allgemeinen Einführung in Physiognomie, in das „Wesentliche" des wichtigsten Deutschen Wirtschafts- und Siedlungsgebietes, das Ruhrland.

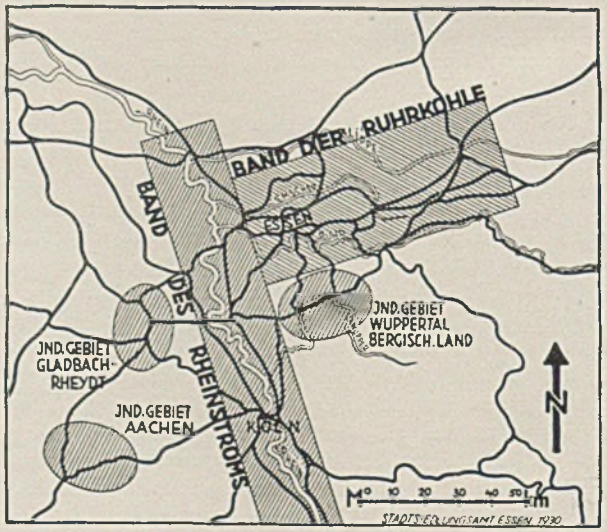
Harbers

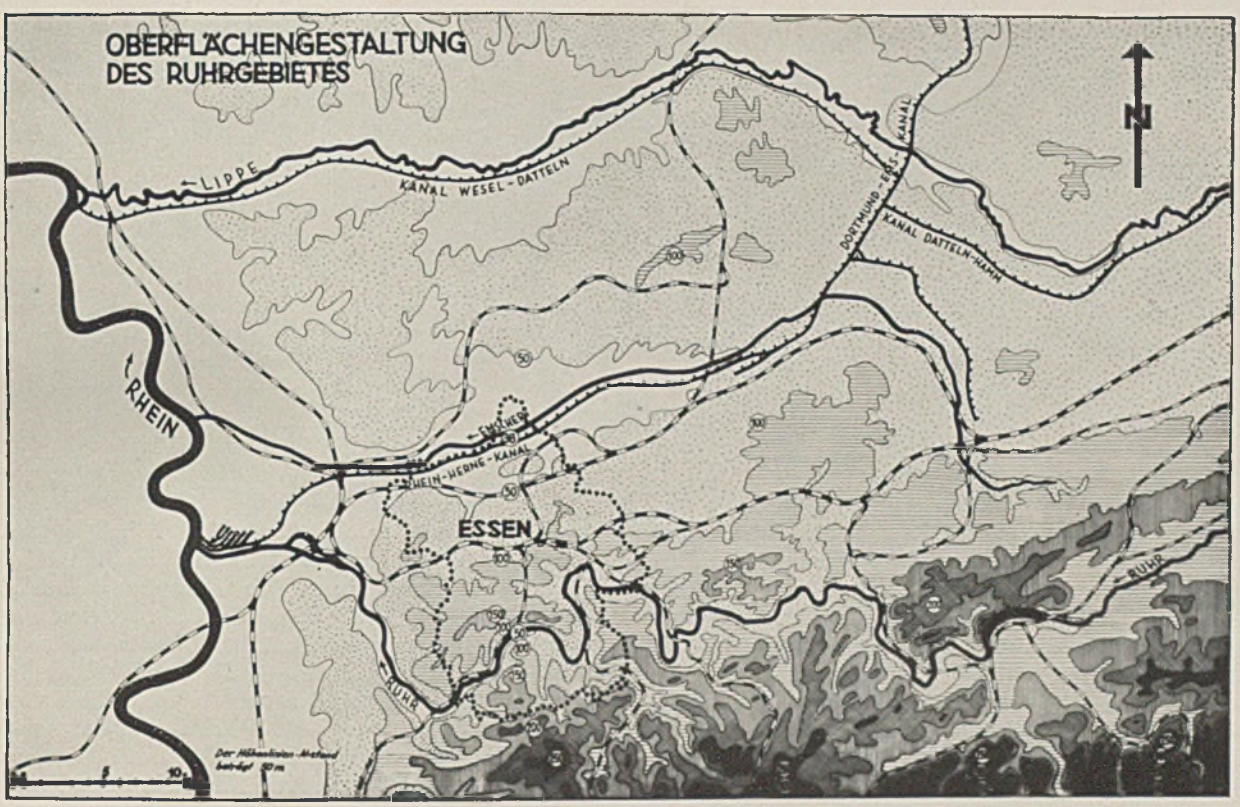
„Band des Rheinstromes — Band der Ruhrkohle" — Worte Dr. Bodes, Essen — klar und eindeutig beleuchten sie die Struktur und Probleme des nördlichen Rheinlands, des westlichen Westfalens.

Die Tradition rheinischer Kultur ist verkörpert durch deren vornehmsten Repräsentanten, die Stadt Köln. Sicherer Instinkt und bedeutende Führernaturen wiesen ihr den Anschluß an die Gegenwart in so glücklicher Form. Die Ringgestaltung läßt eine bereits fühlbare Entwicklung ahnen, die parallel zu setzen ist dem Aufstieg des Berliner Westens. — Düsseldorf, im Mittelpunkt der Industriegebiete, welche durch die Stadt Wuppertal, die Städte Aachen und Gladbach-Rheydt verkörpert werden, ist gleichzeitig das bindende Glied zwischen Köln und dem Ruhrland. Große Bauaufgaben, Bahnhof und Rathaus, harren der Ausführung. Hier Gesolei — dort Pressa deuten die Initiative dieser Städte am besten an. Eine eingehendere Behandlung der letzt-dreijährigen Bautätigkeit sei späteren Ausführungen vorbehalten.

Aus der These alter Kultur und Tradition, aus der Antithese, der übertriebenen und überstürzten Industrialisierung, der Herrschaft der Technik und des Mechanismus wächst gigantisch empor als Synthese neuen Werdens und Verschmelzens „Ruhrland".

70 km in der Ostwestachse, 25 km in der Nord-Südrichtung dehnt sich das Land, vom Rhein bis nach Dortmund, von der Ruhr bis zur Lippe. Zwischen diesen beiden Flüssen erschließt der Rhein-Herne-Kanal, der sich später zur Ems und zur Weser gabelt, die In-





Essen, morphologische Lage im rheinisch-westfälischen Industriegebiet. Abdachung zum Flachland. West-Ost-Verkehrs- und Siedlungszüge

dustriegebiete. Ihn begleitet die Emscher, nur dazu bestimmt, Abwässer aufzunehmen.

Über die Ruhr nach Norden greifen die Ausläufer des Bergischen Landes, bewaldete Höhenzüge mit weiten fruchtbaren Wiesentälern, mit den altbergischen Fachwerkhäusern. In Talkesseln und an den früher wichtigen Brückenübergängen zeugen 1000jährige Klöster und Dome (Essen, Werden, Steele) von großer

Essen, Lage zur Kokserzeugung, Kokereien nur im Nordosten. Hauptwindrichtung Südwest, große Waldgebiete als Frischluftreservoir.

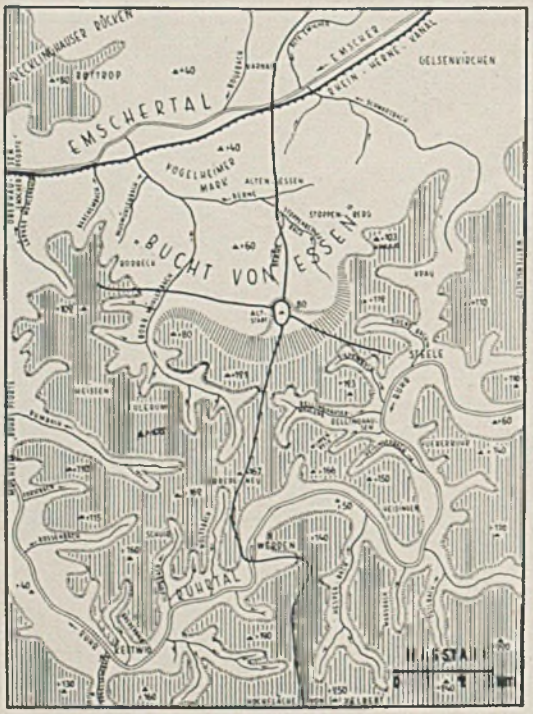
Duisburg-Ruhrort, Hafen

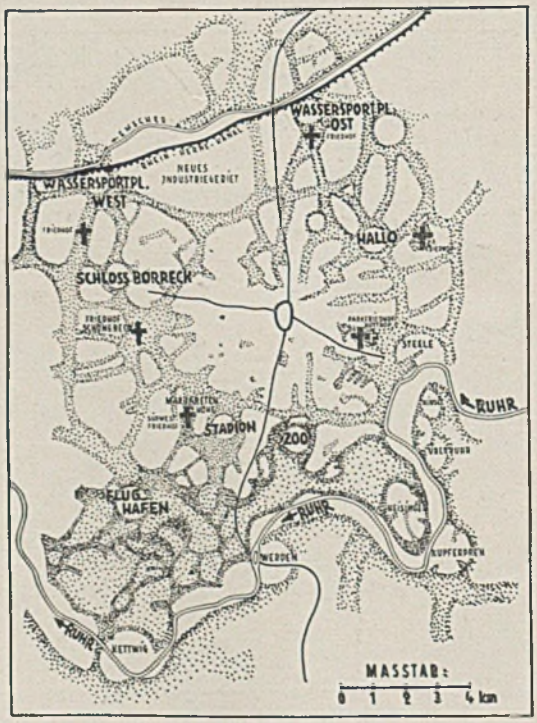
Vergangenheit, die verwandt und lebensnah bleibt. Nachkommen jener ripuarischen Franken und jener Niedersachsen, die einst das Land besiedelten und urbar machten, sind es, die mit der Aktivität und Erdgebundenheit ihrer Väter am Werke sind, die großen Aufgaben des Heute zu erkennen und zu erfüllen.

Nach Norden weitet sich die Ebene. Die Schätze ihres Bodens waren es, die diese Aufgaben von ungewöhnlichem Umfang schufen. Das Ruhrland erzeugt heute ca. 80 Prozent der deutschen Steinkohlenförderung und Kokserzeugung und 70 Prozent der deutschen Roheisen- und Rohstahlgewinnung. Ferngasversorgung, Koksveredelung und Verflüssigung, damit verbunden anwachsende chemische Industrie, Gießereien, Hochöfen und Walzwerke bilden den Rhythmus dieser Erde. Vier- bis sechsfach parallel laufende Eisenbahnlinien durchziehen das Land von Osten nach Westen.

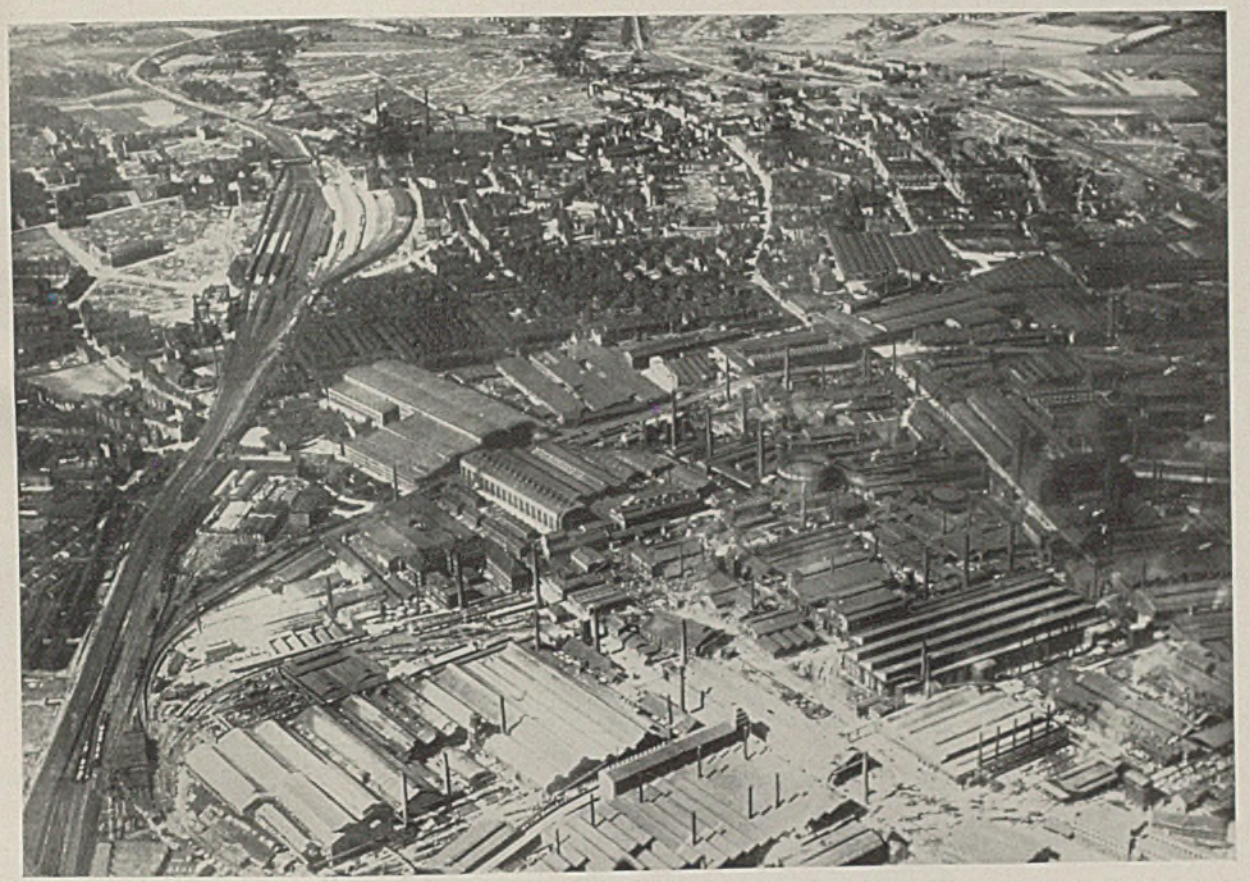
„Dem Personenverkehr dienen 204 Bahnhöfe. Im Güterverkehrsversand hat das räumlich kleine Ruhrgebiet 23,5 Prozent des gesamten Versandes der deutschen Reichsbahn — größte Verschiebebahnhöfe Deutschlands — Wasserwege: Jahresumschlag des Rhein-Herne-Kanals 16 Millionen Tonnen — Wasseranschluß an das mitteldeutsche Kanalnetz, Duisburg-Ruhrorter Häfen die größten Binnenhäfen der Welt — im Stadtgebiet Duisburg-Hamborn werden jährlich 33 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen (vgl. im Hamburger Seehafen 25 Millionen Tonnen)."

Fünf Millionen Menschen bewohnen die Fläche dieses Landes, deren Riesenstädte sich häufig ohne sichtbare Zäsur aneinanderreihen. Den gewaltigen Auftakt im Osten stellt Dortmund dar, die Wirtschaftsmetropole Westfalens, die Stadt, die die Westfalenhalle mit ihren schönen, gewaltigen Dimensionen schuf. — Es schließen





Das Grünflächensystem im Raume Essen als natürliches Ergebnis der Oberflächengestaltung



Die Kruppwerke, dahinter Siedlung und offenes Land, links der Bahnhof

sich nach Westen Bochum und Gelsenkirchen an, diejenigen Städte, die am markantesten den Charakter des Industrielandes tragen.

Zentral, im Herzen des Ruhrlandes, liegt Essen, mit 650 000 Einwohnern die größte Stadt. Essen, mit 1000-jähriger Tradition, marschiert wirtschaftlich und ebenso geistig an der Spitze. Es ist kein Zufall, daß diese Stadt das Folkwangmuseum, eine der bedeutendsten modernen Bildergalerien, erwarb (das u. a. im März 1931 als erste westdeutsche Großstadt in seinen Ausstellungsräumen die „Panropa"-Ausstellung Hermann Sörgels aufzeigen wird). Es symbolisiert sich in dieser Handlung der Geist des Heute, der wahrhafte und echte Tradition darin erblickt, stets führend zu sein im Sinne vorwärtsweisenden Schaffens, geistig, sozial und wirtschaftlich. Um das 1000jährige Münster herum entstand der neue repräsentative Burgplatz, mit fünf- bis sechsstöckiger Randbebauung, das Münster als Juwel fassend und gleichzeitig der Jetztzeit einordnend, nicht umgekehrt! — Hier ahnt man am stärksten und unmittelbarsten die werdende Weltstadt. Man spürt den besten deutschen schaffenden Geist nirgends so intensiv wie hier und in Stuttgart. Hochhäuser wachsen allenthalben aus dem Boden, dem Nichteingeweihten scheinbar planlos, dem aber, der die Ziele des großen Städtebauers kennt, organisch und überzeugend. In Essen ist der Sitz des Zentralverbandes, des „Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk", eines zwischengemeindlichen Verbandes mit öffentlich-rechtlichem Charakter und dem Zweck, Grünflächen und Siedlungsmöglichkeiten festzulegen nach einheitlichen Gesichtspunkten, die Verkehrsbänder zu sichern und damit Vorsorge zu treffen für die künftige Wirtschaftsentwicklung des Bezirkes. Im Dienst der gleichen Aufgabe stehen die Organisationen der Treuhandstelle für Bergmannswohnstätten wie auch die Arbeitsergebnisse der Rheinisch-Westfäl. Studiengesellschaft für eine Städteschnellbahn.

Verschiedene, günstig ineinandergreifende, sich ergänzende Umstände bildeten das Gerippe der so glücklichen Bebauungsplanung. Die Karte der Oberflächengestaltung zeigt, allgemeingültig für das Ruhrland, den allmählichen Übergang des rheinischen Schiefergebirges zur münsterischen Tiefebene, bewaldete Höhenzüge im Süden, ebenes Gelände im Norden. Die Karte der Kokserzeugung läßt zweierlei erkennen, einmal die Lagerung der wertvolleren Fett- und Gaskohlen, die zur Kokserzeugung verwandt werden, in der nördlichen Hälfte des Gebietes zwischen Rhein-Herne-Kanal und Ruhr und nördlich des Kanals, dann aber weiter die Resultante der durchschnittlichen Windrichtungskomponenten in Gestalt der Fähnchenrichtung (Abbildung auf Seite 177 unten), die zeigt, daß südwestliche Winde vorherrschend sind. Diese Voraussetzungen führten dazu, die nördlichen flachen, kohlenreichen Landstriche zum Ausbau der Industrie bereitzustellen, während die südlichen, bewaldeten Höhenzüge bis zur Ruhr und über diese hinaus vornehmlich Siedlungs-, Wohn- und Villen-, Grün-

Essen, Ruhrtal, Blick auf das Gebiet des künftigen Stausees
von 9 Millionen cbm Fassungsvermögen

und Sportflächen vorbehalten bleiben. Im Rahmen dieses Programms entsteht jetzt östlich von Essen-Werden eine neue Ruhrtalsperre von 5 km Länge und 1 km Breite, der der Hengstey-Stausee südlich Dortmund auch als Kraftspeicherwerk bereits vorausging.

Die vielfachen und verschiedenartigen Siedlungsmöglichkeiten im Lande dieser großen Ströme und breiten Täler in geographischer Hinsicht, das breitgelagerte, sich über 70 km erstreckende Band der Ruhrkohle in geologischer Beziehung führten folgerichtig und von selber zu einem dezentralisierten Auf- und Ausbau der Städte und Gemeinden. Auf diesem Weg schreitet die heutige Bebauungs- und Siedlungspolitik bewußt und planmäßig weiter, d. h. um wenige große wirtschaftliche Zentralen, Handelsmittelpunkte (City), gruppieren sich die Satelliten, dezentralisiert, in enger Verbindung zur Landwirtschaft und Beziehung zur Natur.

Unmittelbar westlich stößt an Essen, mit diesem den gemeinschaftlichen Flugplatz teilend, Mülheim an der Ruhr, mit seinem bekannten neuen Stadthaus, eine weitere Verkehrsader erschließend, die von hier ab schiffbare Ruhr. — Die letzte Großstadt folgt, die das Band der ruhrländischen Städte an den Rhein verankert, Duisburg, Hamborn. In einer Ausdehnung von 32 km begrenzt der Strom die Stadt, der Strom, der seine hervorragende wirtschaftliche Bedeutung dem Ruhrland verdankt, für dieses selber fast so lebenswichtig wie die Kohle und das Eisen.

Ruhrland und Niederrhein liegen an der Kreuzung bedeutendster europäischer Verkehrslinien. Die Verbindung mit Bahn, Automobil oder Flugzeug, die von Spanien über Paris, Berlin nach Skandinavien und Rußland geht, schneidet sich hier mit jener, die von England und den großen Überseehäfen, Cherbourg, Antwerpen, Amsterdam nach Frankfurt a. Main führt, sich hier gabelnd nach der Schweiz-Italien und nach Wien und dem Balkan. Diese einzigartige geographische Lage, noch dazu am Rheinstrom, die Schätze des Bodens, die ungeheuren Leistungen der Industrie, die auf weite Sicht aufgebaute kulturelle Initiative, dies alles vereint, könnte zu der Annahme berechtigen, daß diese wachsenden Weltstädte im werdenden Wirtschaftskomplex Europas eine führende Rolle spielen werden.

Ströme strömen dem Rheine zu,
keiner wie du —

Keiner, der so vom Schweiße getränkt,
keiner, der auf dem Grund versenkt
Segen und Fluch in Riesengestalt,
keiner, der mit Dämonengewalt
trotziger gegen die Sterne stiert,
keiner, der heißeres Leben gebiert,
das durch die deutschen Pulse schlägt,
keiner, der tiefere Narben trägt
um eines Volkes gigantische Not
in ewigem Ringen mit Leben und Tod.

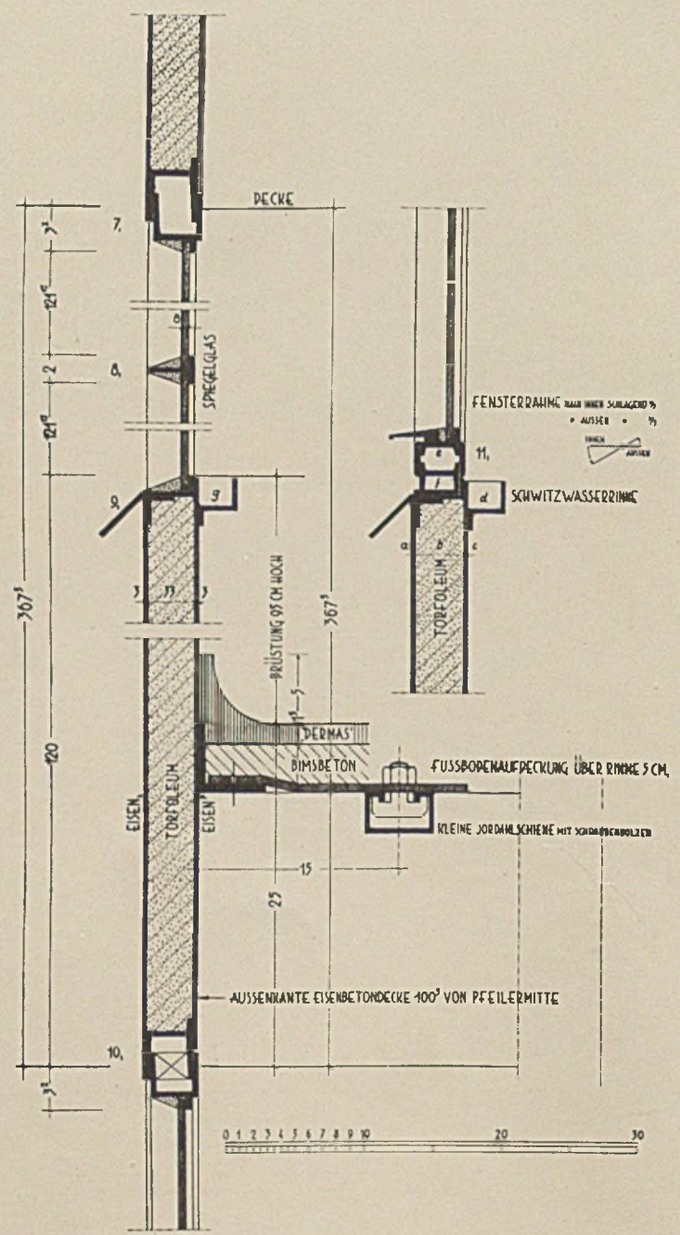
Ströme strömen dem Rheine zu,
keiner wie du . . .

Maria Weinand

Verlag: Georg D. W. Callwey - München / Verantwortlich: Reg.-Bmstr. G. Harbers, städt. Baurat, München / Bei unverlangten Zusendungen lehnt der Verlag jede Verantwortung ab. Rücksendung erfolgt nur, wenn Porto beiliegt / Druck: Kastner & Callwey - München

FABRIK „VAN NELLE", ROTTERDAM (Zu Seite 141)

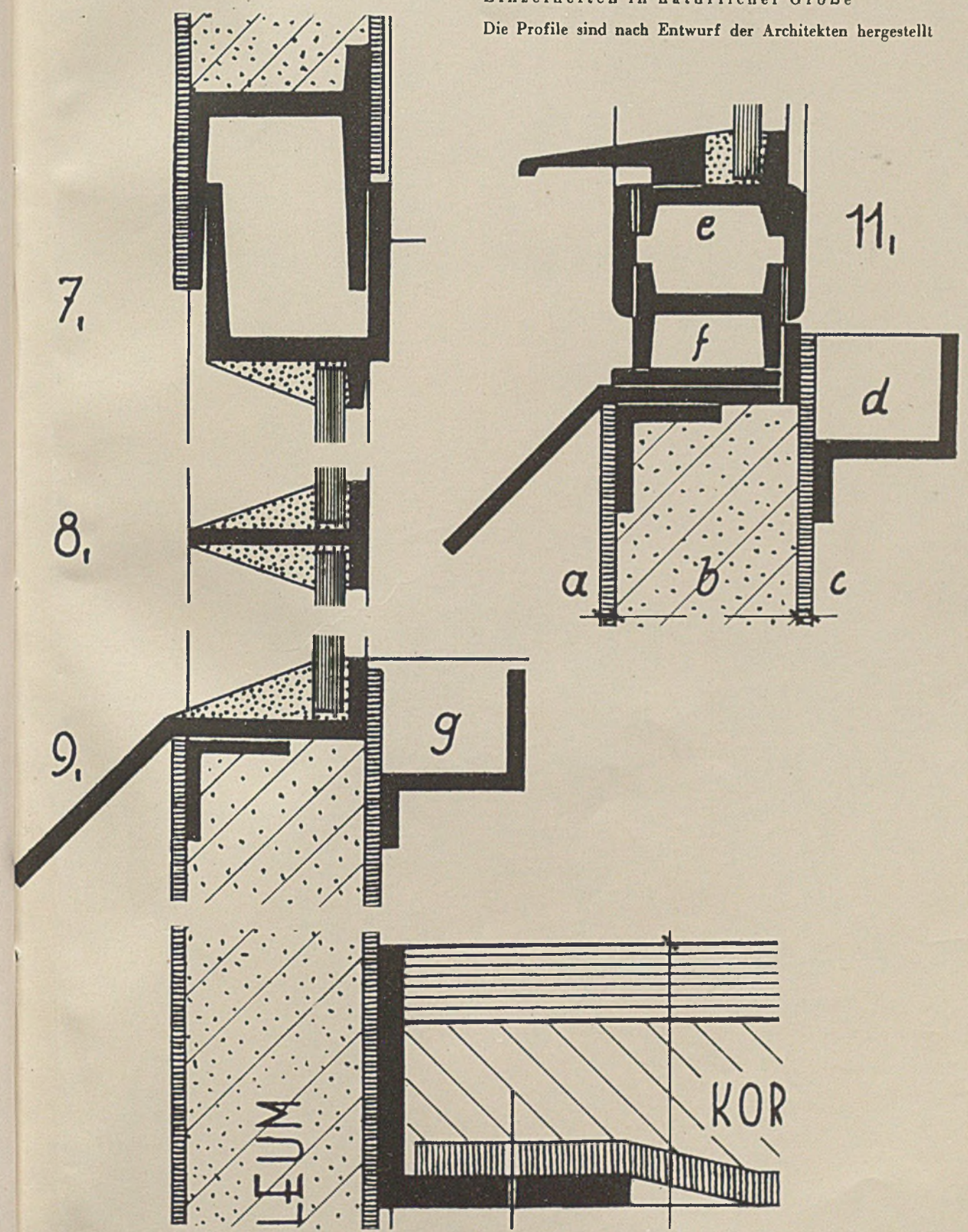
Architekten Brinckman u. L. C. van der Vlugt

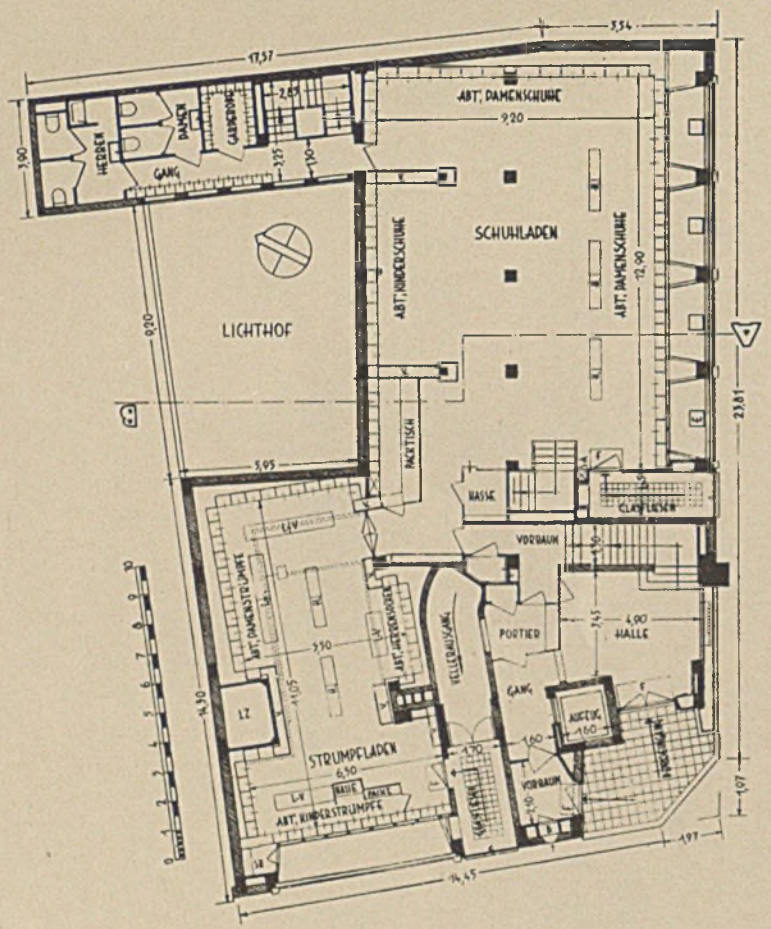


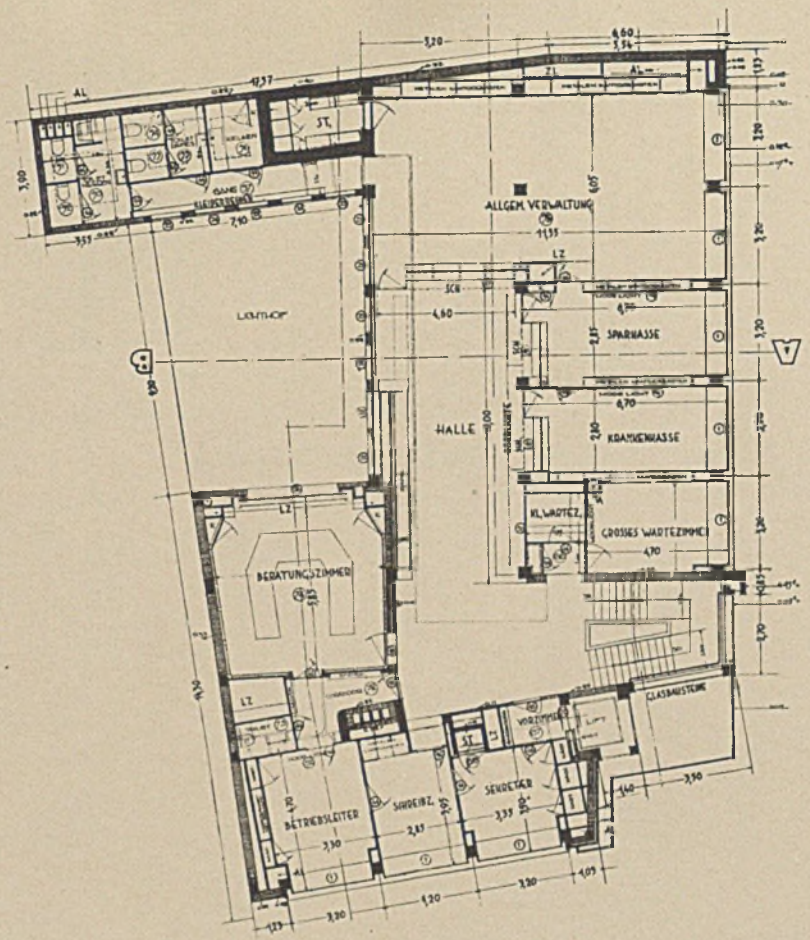
Vertikalschnitt durch die Außenwand i. M. 1:5

Einzelheiten in natürlicher Größe

Die Profile sind nach Entwurf der Architekten hergestellt





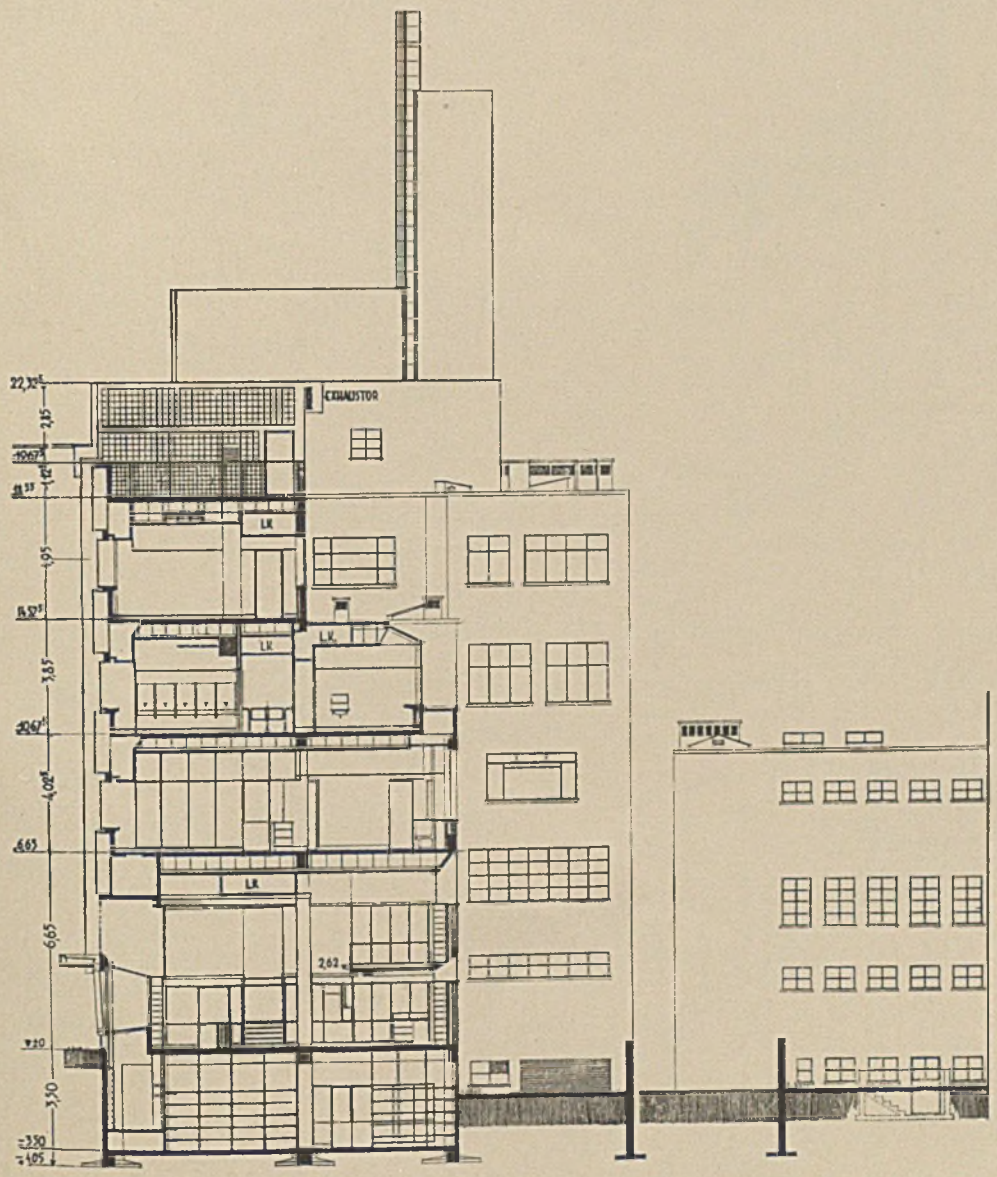


KAUFHAUS „DE VOLHARDING", DEN HAAG

Arch. J. S. Buys, Den Haag

Grundrisse von Erd- und Obergeschossen (rechts) (zu Seite 151)

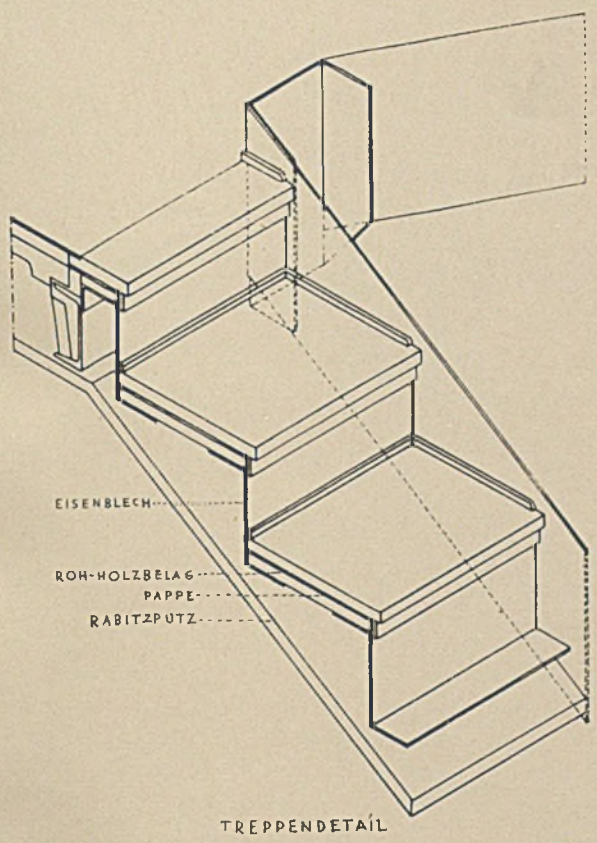
VERLAG GEORG D.W. CALLWEY · MÜNCHEN

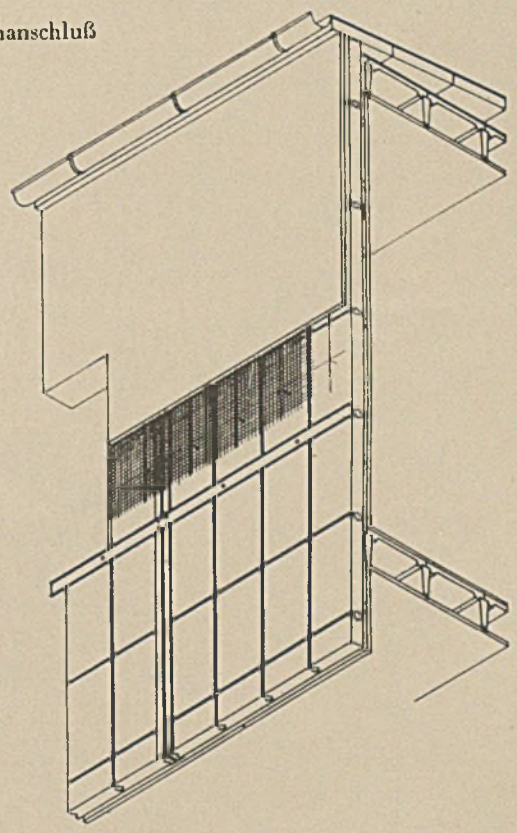


Kaufhaus „De Volharding", Den Haag
Arch. J. S. Buys (zu Seite 151)

VERLAG GEORG D.W. CALLWEY - MÜNCHEN

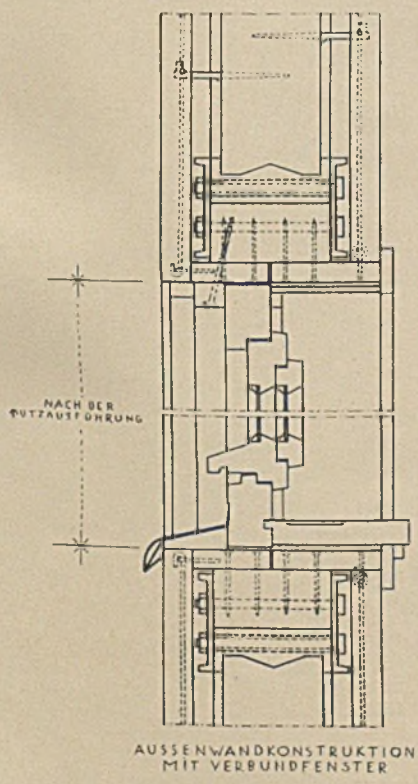
Außenwandkonstruktion
mit Dachanschluß



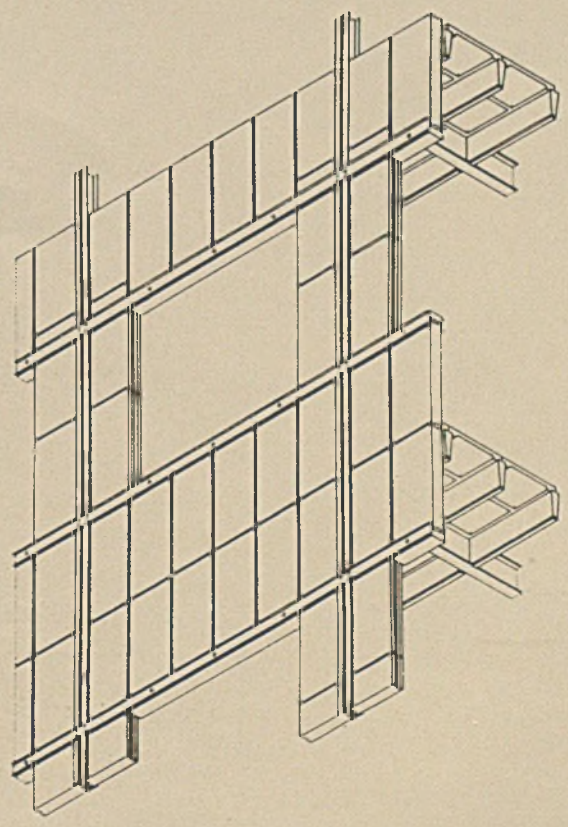


Konstruktionseinzelheiten im Stahlhausbau (Stahlskelett), mitgeteilt von Fa. Ph. Holzmann-Müller

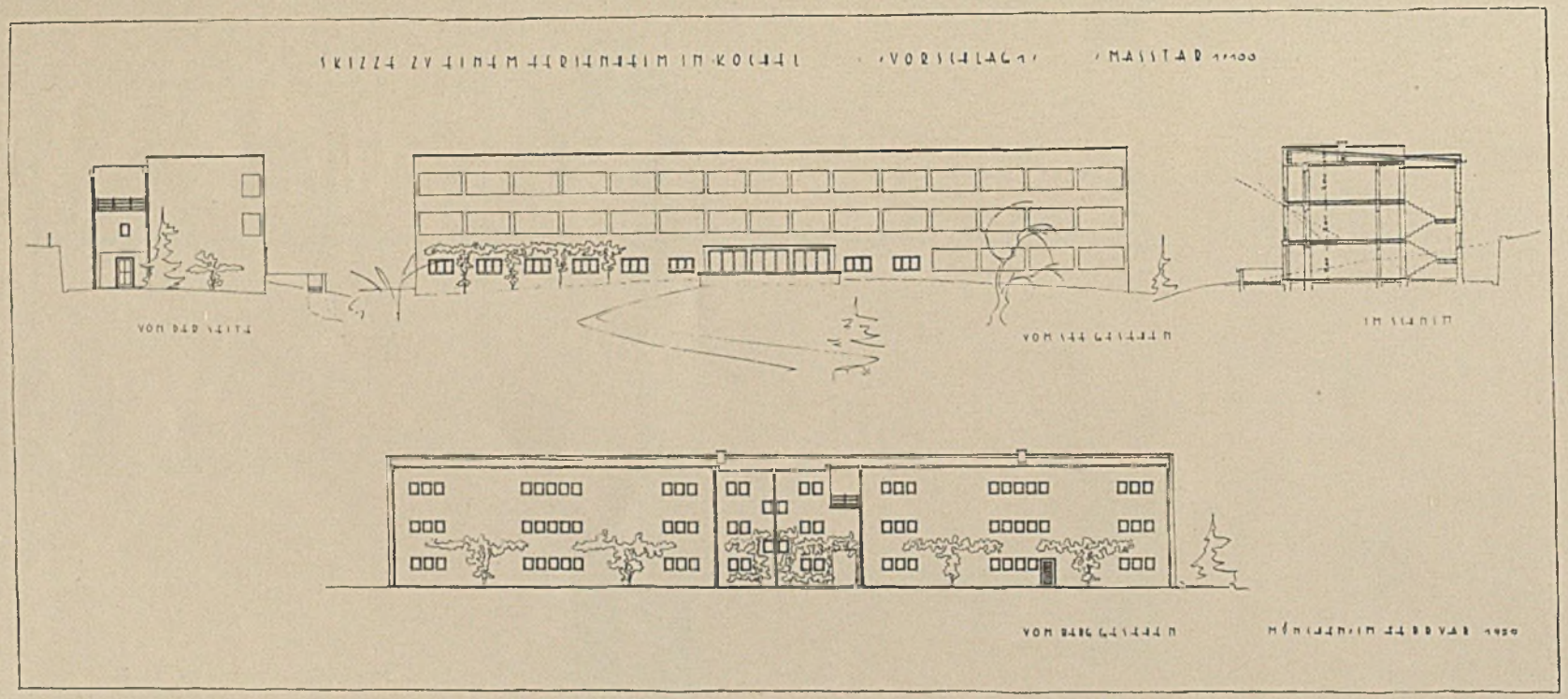
Außenwandkonstruktion mit Verbundfenster



Rohkonstruktion der Außenwand



VERLAG GEORG D.W. CALLWEY - MÜNCHEN



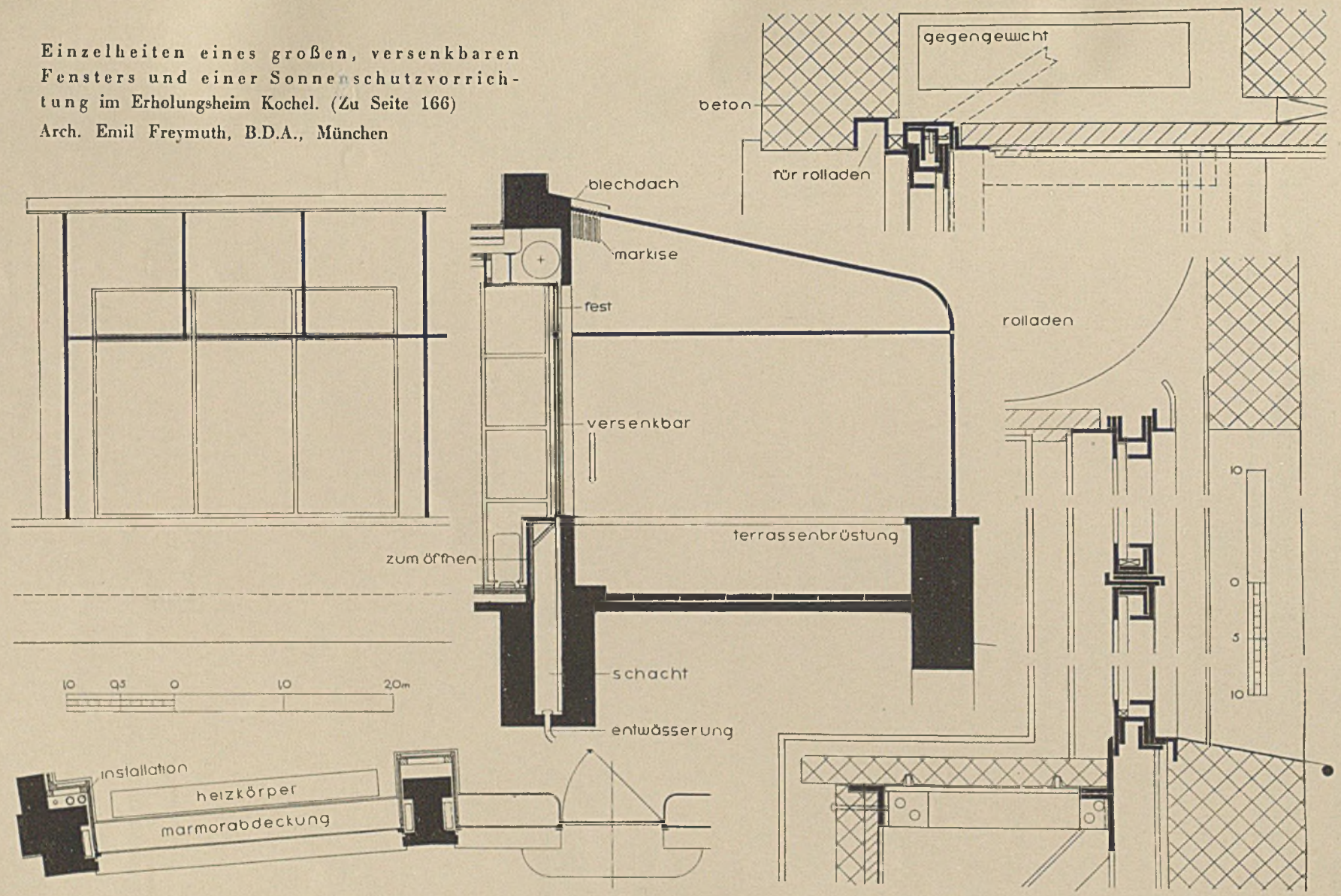
Arbeiter-, Angestellten- und Beamten-Erholungsheim in Kochel

Architekt Emil Freymuth, B.D.A., München

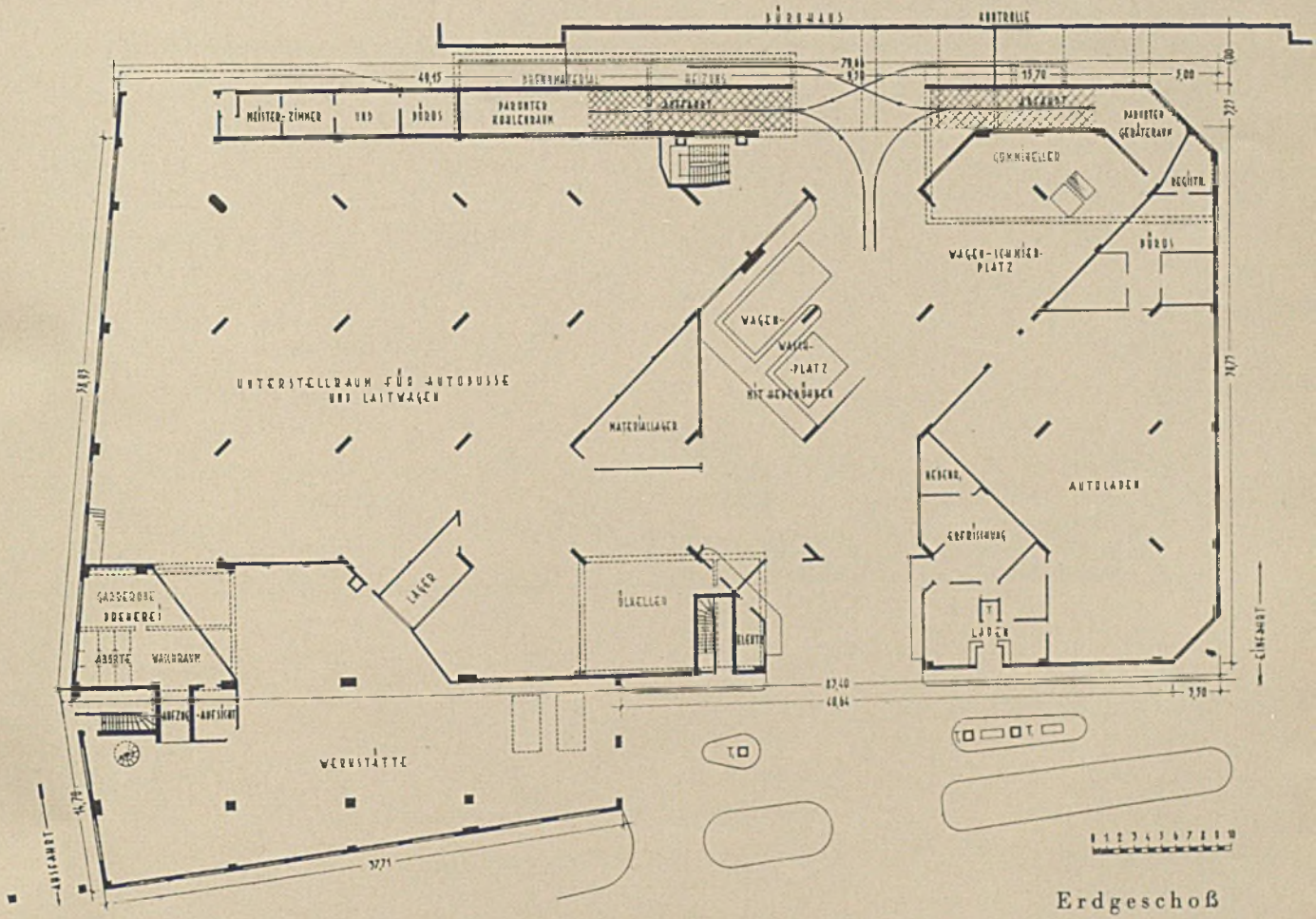
Ursprünglicher (der höheren Kosten halber später aufgegebener) Entwurf mit nach Süden vorgelagerten gedeckten Liegeterrassen (zu Seite 166)

VERLAG GEORG D.W. CALLWEY - MÜNCHEN

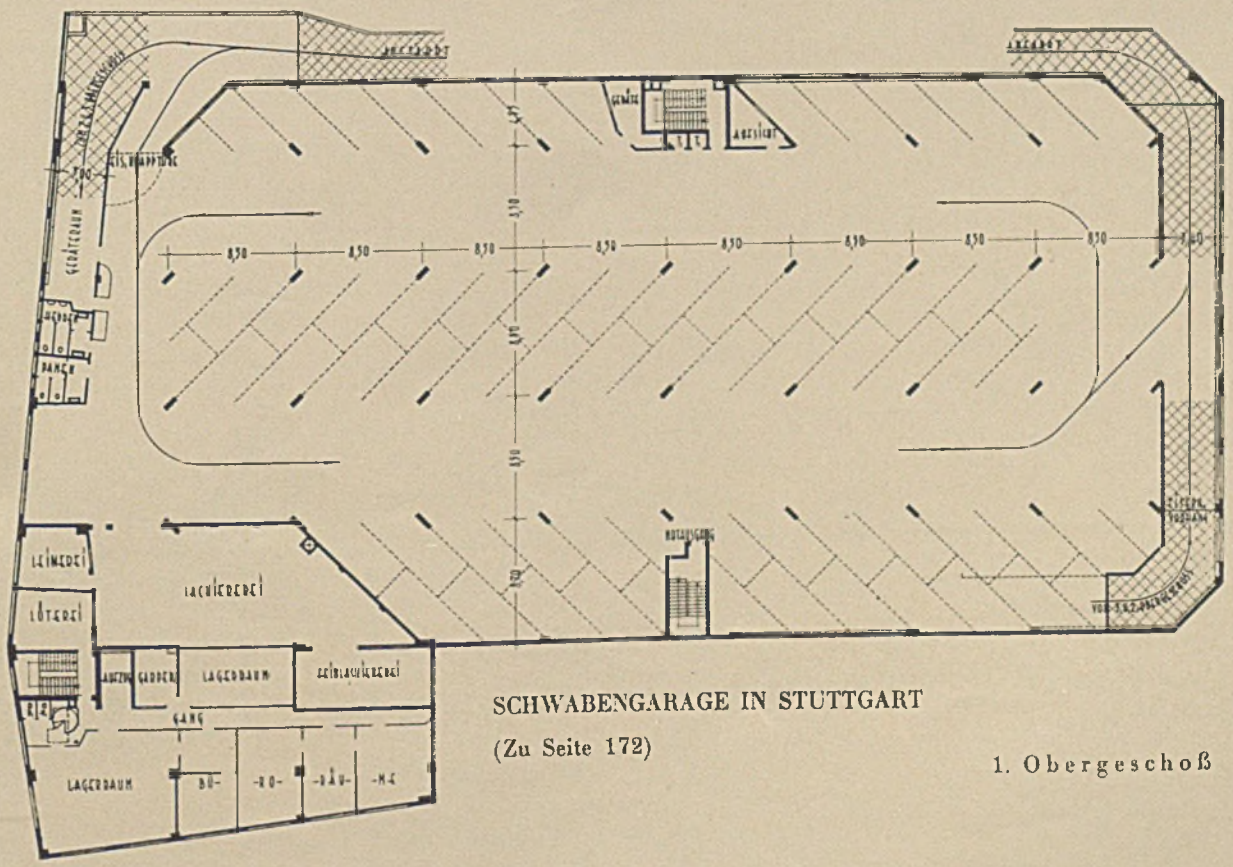
Einzelheiten eines großen, versenkbaren Fensters und einer Sonnenschutzvorrichtung im Erholungsheim Kochel. (Zu Seite 166)
Arch. Emil Freymuth, B.D.A., München



VERLAG GEORG D.W. CALLWEY - MÜNCHEN



Erdgeschoß

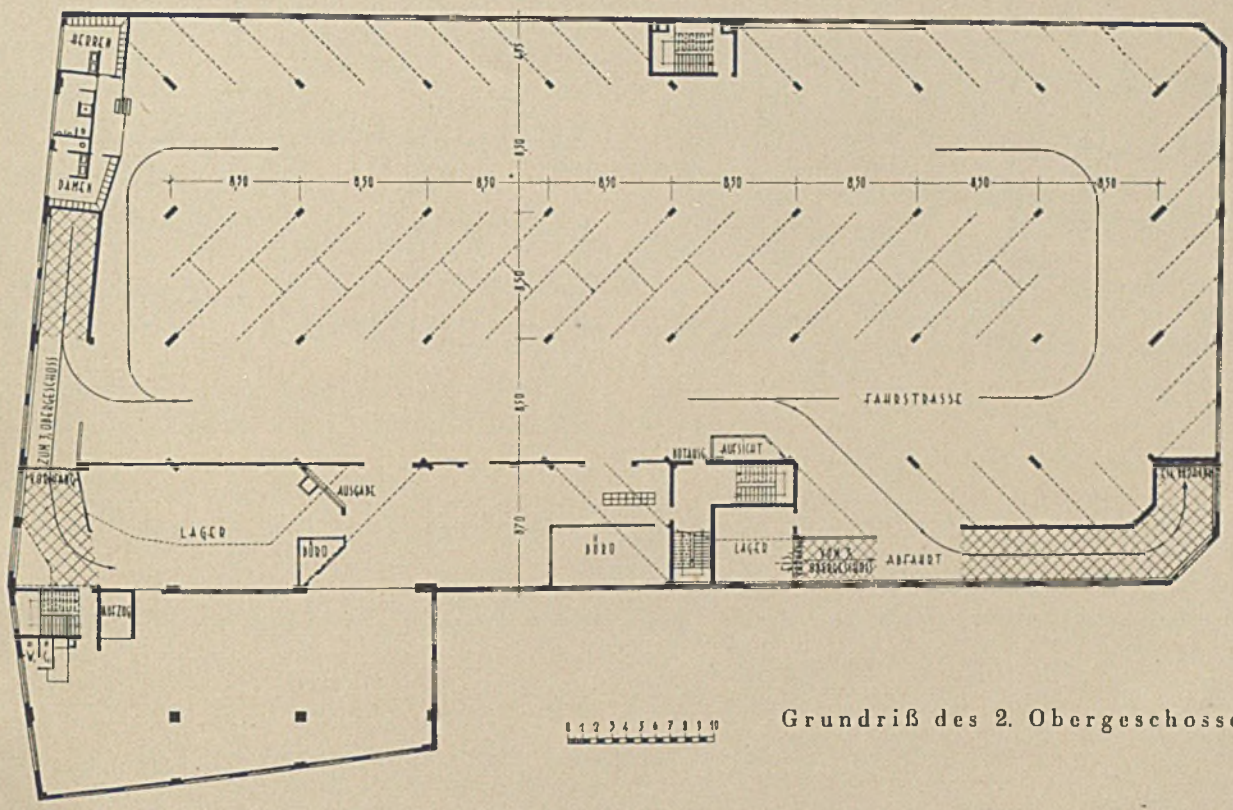


SCHWABENGARAGE IN STUTTGART

(Zu Seite 172)

1. Obergeschoß

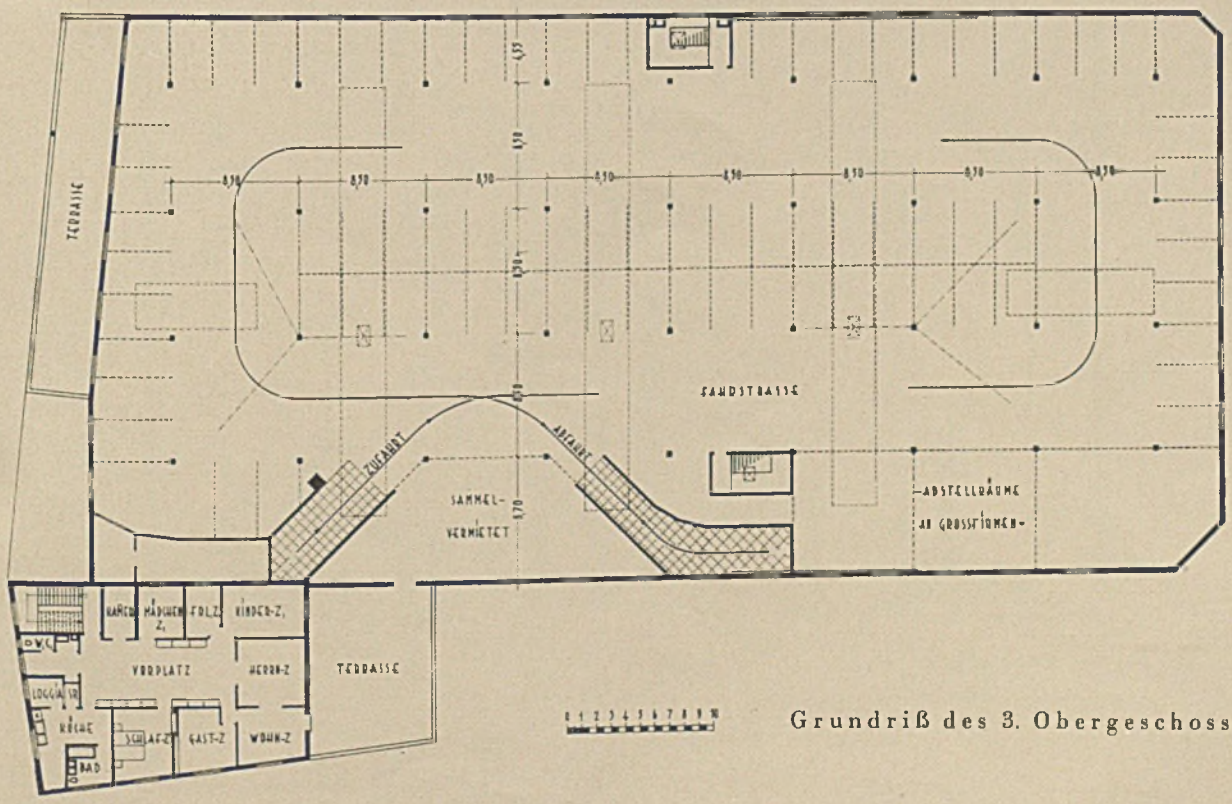
VERLAG GEORG D. W. CALLWEY - MÜNCHEN



Grundriß des 2. Obergeschosses

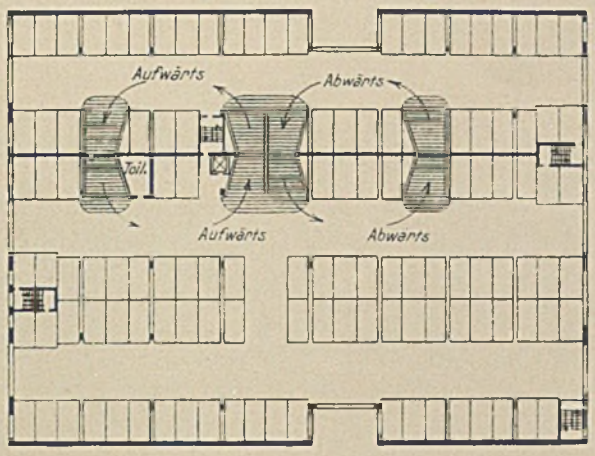
SCHWABENGARAGE IN STUTTGART

(für Kleinautos) (zu Seite 172)



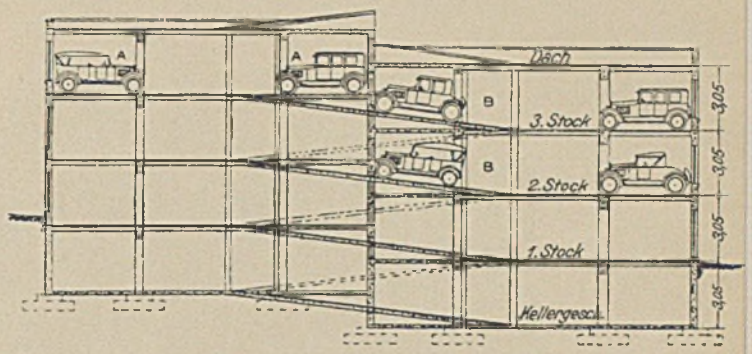
Grundriß des 3. Obergeschosses

VERLAG GEORG D.W. CALLWEY - MÜNCHEN



Amerikanische Rampenanlage

(Beide Abbildungen nach „Deutsche Bauzeitung")

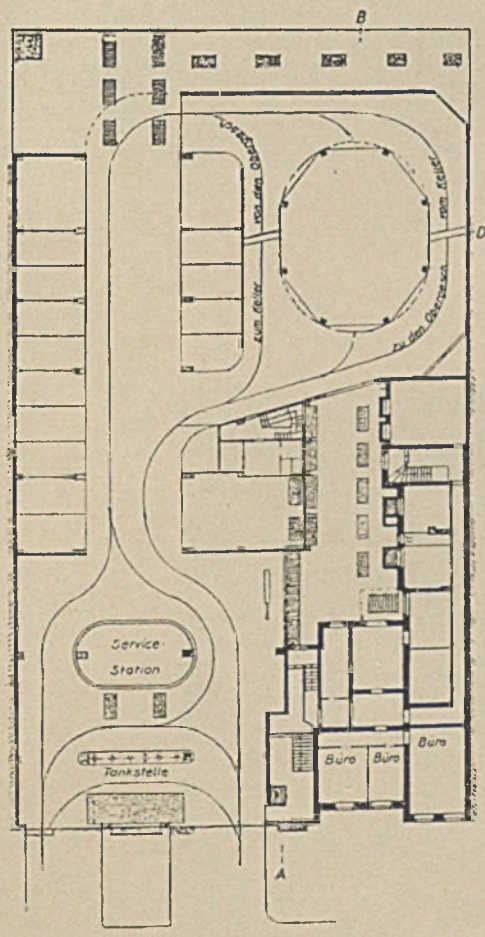


Querschnitt durch eine Garage mit d'Humy-Rampe

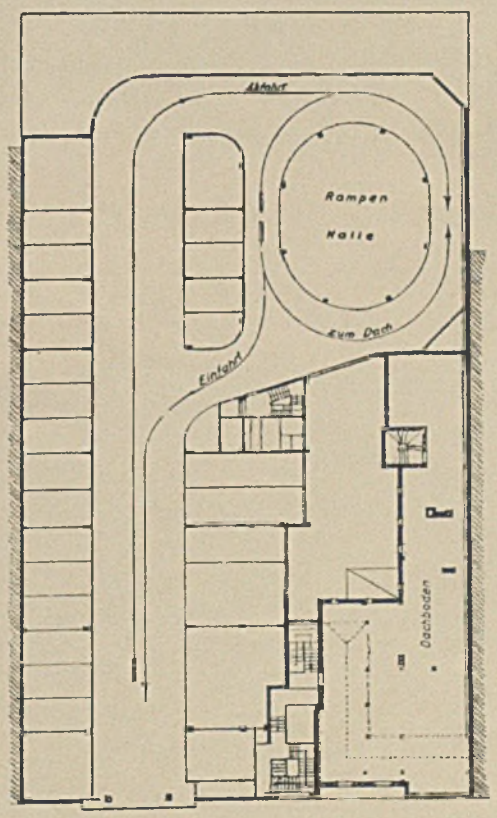
(Zu Seite 170)

GRUNDSÄTZLICHES ZUM MODERNEN GARAGENBAU

Von Arch. Hans Conradi-München (siehe Seite 170)



Erdgeschoß



Stockwerks-Grundriß

KANT-GARAGE, BERLIN

VERLAG GEORG D. W. CALLWEY - MÜNCHEN