

# DER BAUMEISTER

SIEBENUNDREISSIGSTER JAHRGANG / MAI 1939 / HEFT 5



Jugendherberge in Marienburg. Die Vorderansicht. Erbaut in den Jahren 1937-38. (Fotos H.v.d. Piepen, Marienburg)

## DIE NEUE JUGENDHERBERGE IN MARIENBURG (OSTPR.)

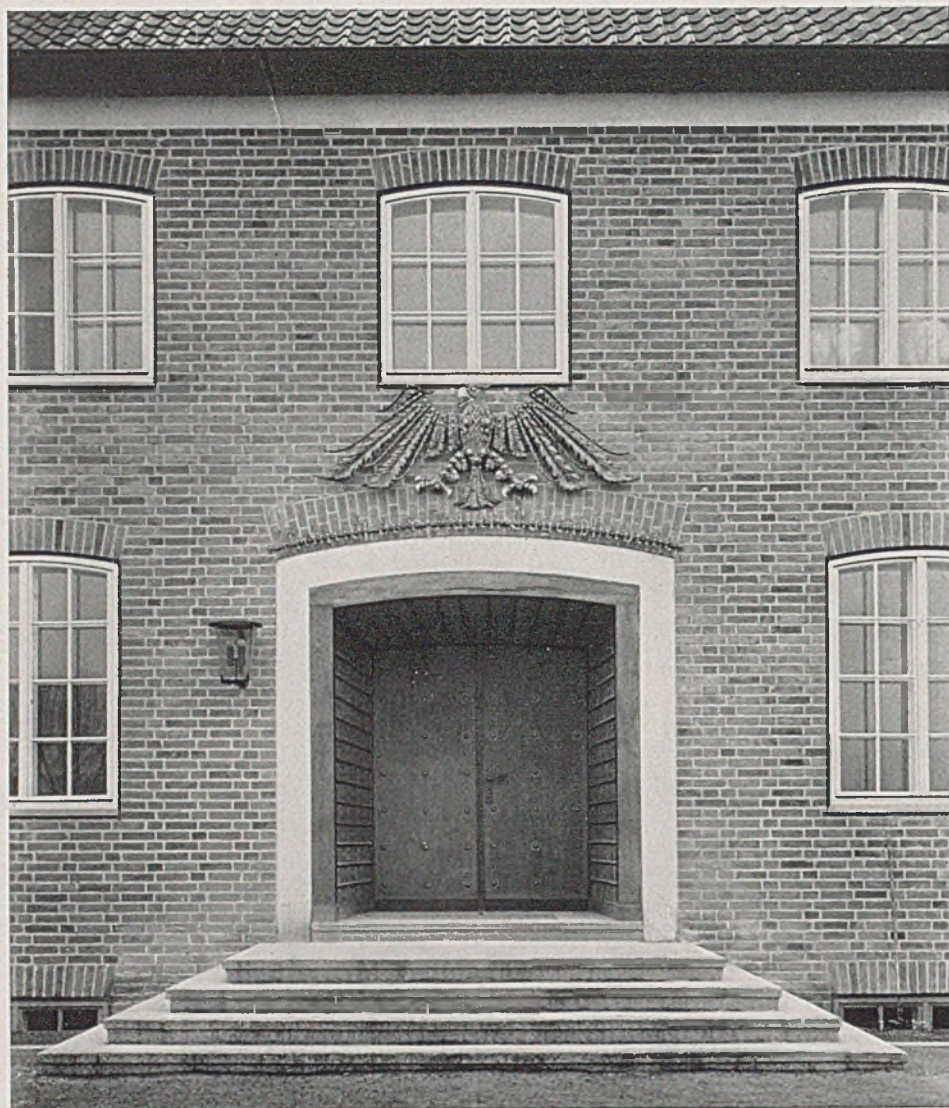
Architekt Professor Kurt Frick-Königsberg (Siehe Tafel 41-43)

Eine zunehmende Wanderlust der Jugend aus dem Reich zu den Naturschönheiten und Baudenkmalern des deutschen Ostens war Anlaß zum Neubau der hier wiedergegebenen Jugendherberge in Marienburg in den Jahren 1937 bis 1938, nachdem die alte Herberge dem steigenden Bedürfnis nicht mehr genügen konnte.

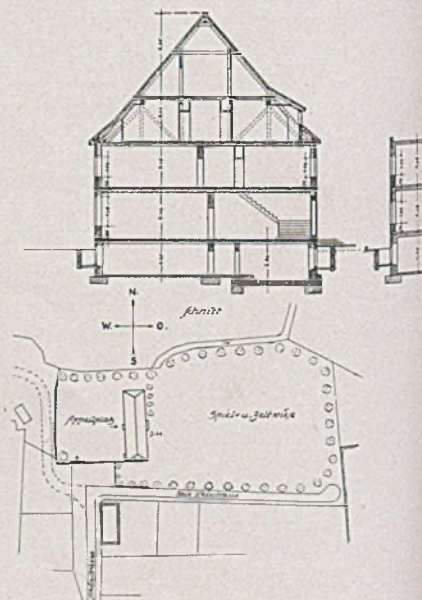
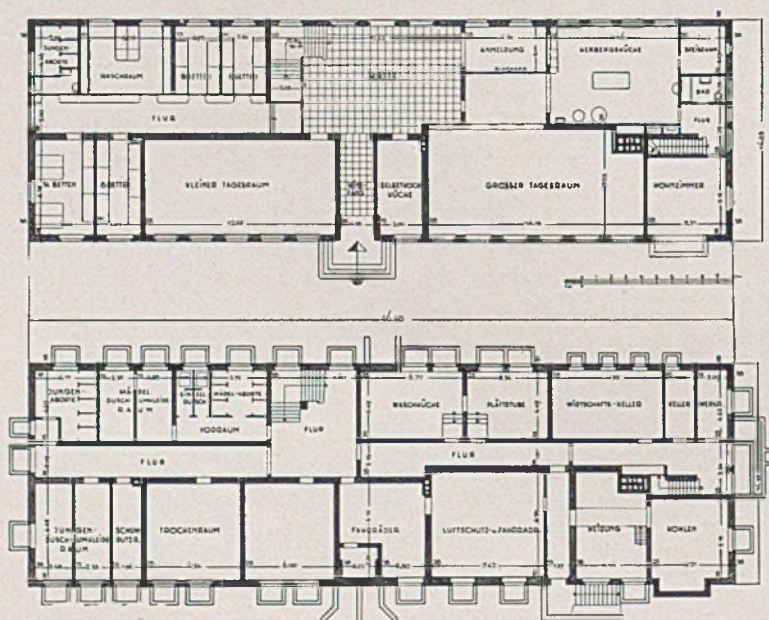
Das Anwesen des neuen Heimes ist nur durch ein etwa 500 m breites parkartiges Freigelände, das erhalten werden soll, vom alten Ordens-Hochschloß getrennt. Der Neubau erhielt eine geschlossene, rechteckige Grundrißform mit Nordsüdrichtung des Firstes, so daß die Eingangsseite als Westfront den vollen Blick auf das Hochschloß über die vorerwähnte Parklandschaft und einen zur Straße hin vorgelagerten Appellplatz freigibt und der gesamte, ruhig und nieder gehaltene Bau sich mit seinem hohen Dach gut in das umgebende Vorfeld der Burg einfügt. Der Architekt hat vor Augen gehabt, daß die Her-

berge der Jugend als Bestandteil desjenigen Landschaftsraumes in der Erinnerung bleiben muß, in der sie steht. Er wählte für die Außenwände den glattverfugten Backsteinbau, weil dieser die vorwiegende Bauweise des deutschen Nordens ist, und weil so auch ein ausreichender Anklang an diejenige des nahen Hochschlosses gegeben erscheint.

Die Ostseite macht in ihrer Fensterverteilung einen nahezu streng symmetrischen Eindruck, betont durch drei gleiche Doppeltüren in der Mitte, welche aus der Treppenhalle im Erdgeschoß über eine vorgelegte Freitreppe zu der Spielwiese weisen. Abweichungen in der Anordnung der Erdgeschoßfensterachsen bewirken nur eine Belebung der Wand. Die Wandfläche der Eingangsseite, welche nach Westen und zum Schloß hin gerichtet ist, hat in der großen Maueröffnung des Eingangs und der gleichmäßigen Verteilung der Fenster im Ober- und Dach- (Fortsetzung und Schluß auf Seite 149)

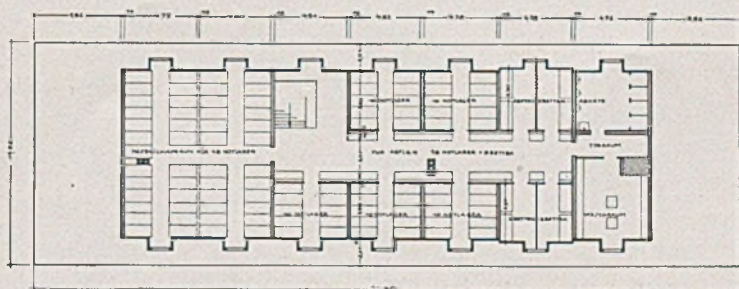
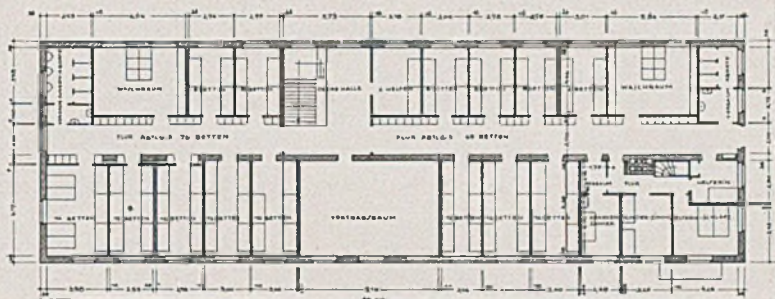


Jugendherberge in Marienburg (Ostpr.), Haupteingang; unten: Grundrisse von Erd- und Kellergeschoß und Querschnitt im Maßstab 1:500, Lageplan im Maßstab 1:5000



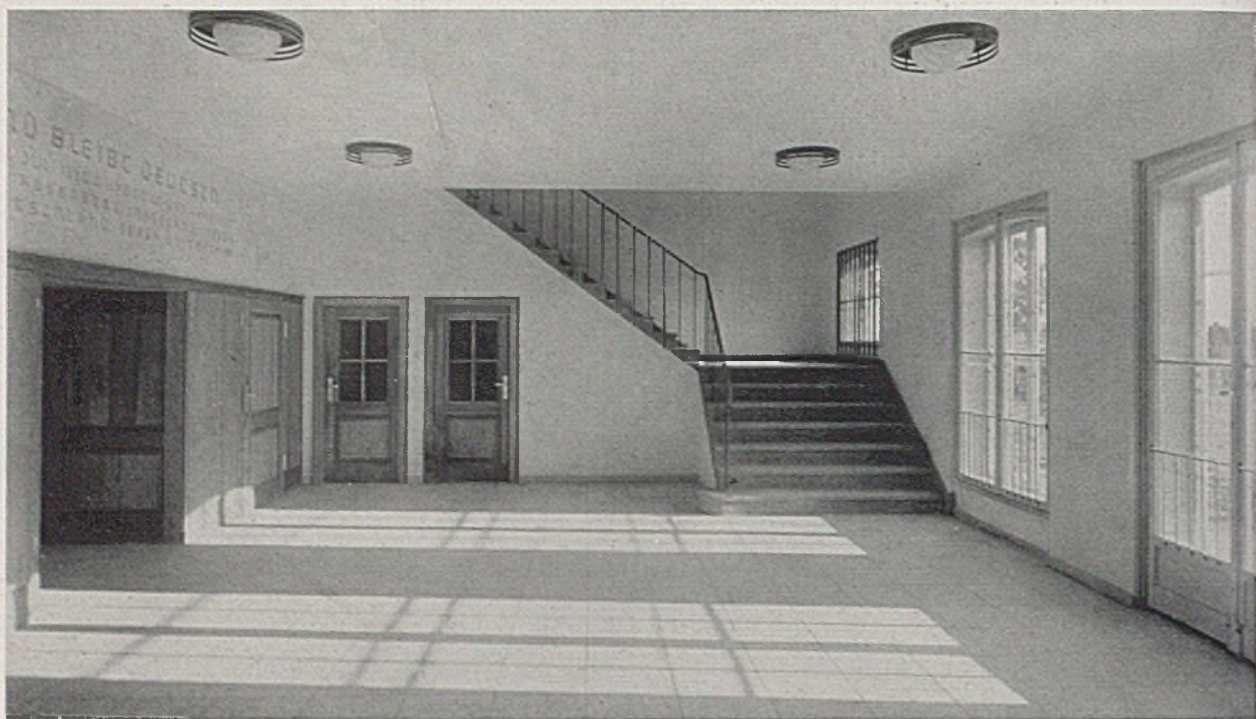


*Jugendherberge Marienburg (Ostpr.), Ansicht der Rückseite mit Spielplatz; rechts hinten ist die Marienburg sichtbar*



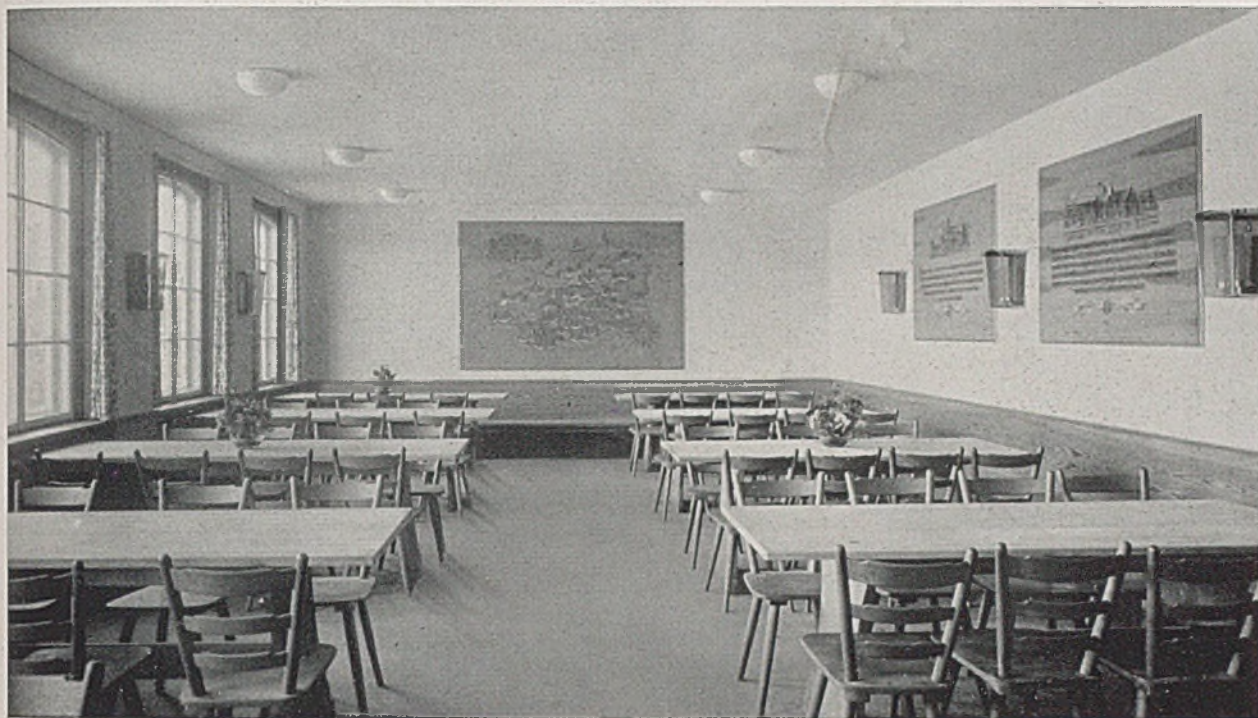
*Ober- und Dachgeschoß*

*im Maßstab von 1:500*



*Jugendherberge in Marienburg. Die Treppenhalle im Erdgeschoß. Unten: Blick durch die Treppenhalle zur Spielwiese*



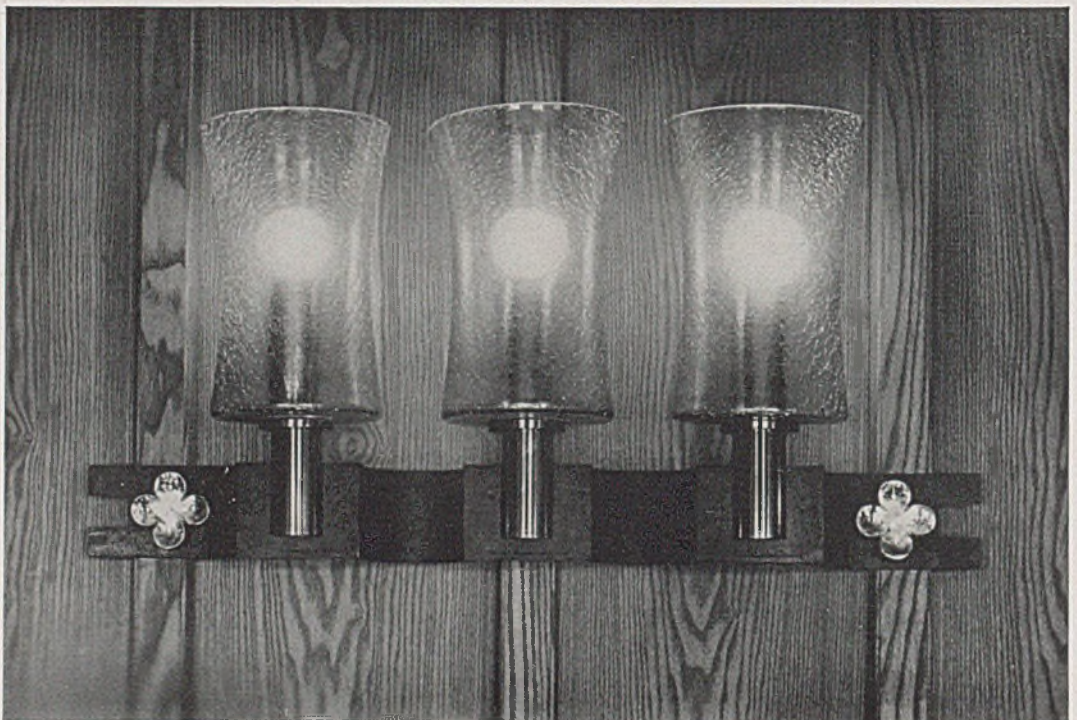


*Kleiner Tagesraum der Jugendherberge mit Plattenmalerei aus der Ordensgeschichte; unten: die Ofenecke im Hauptraum*

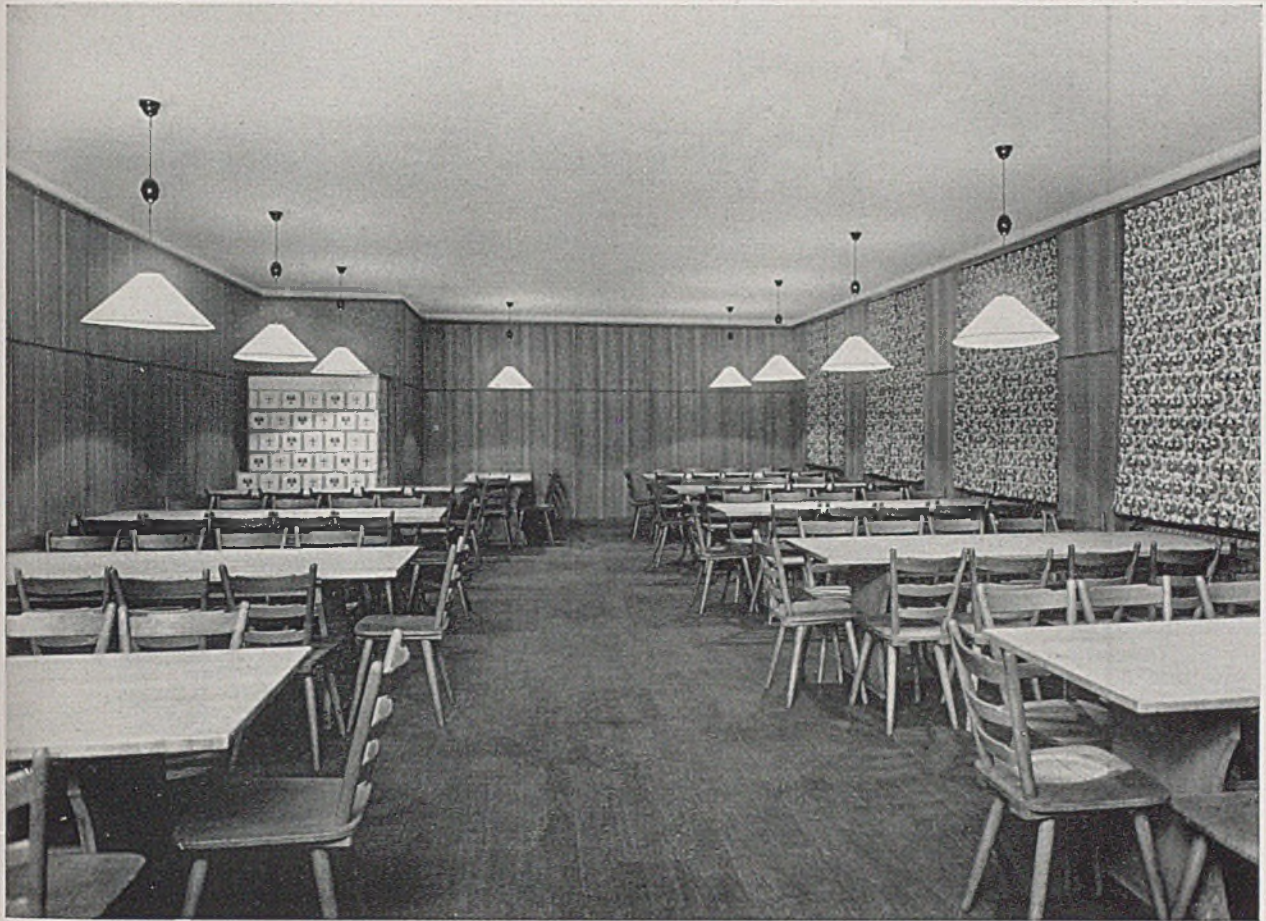




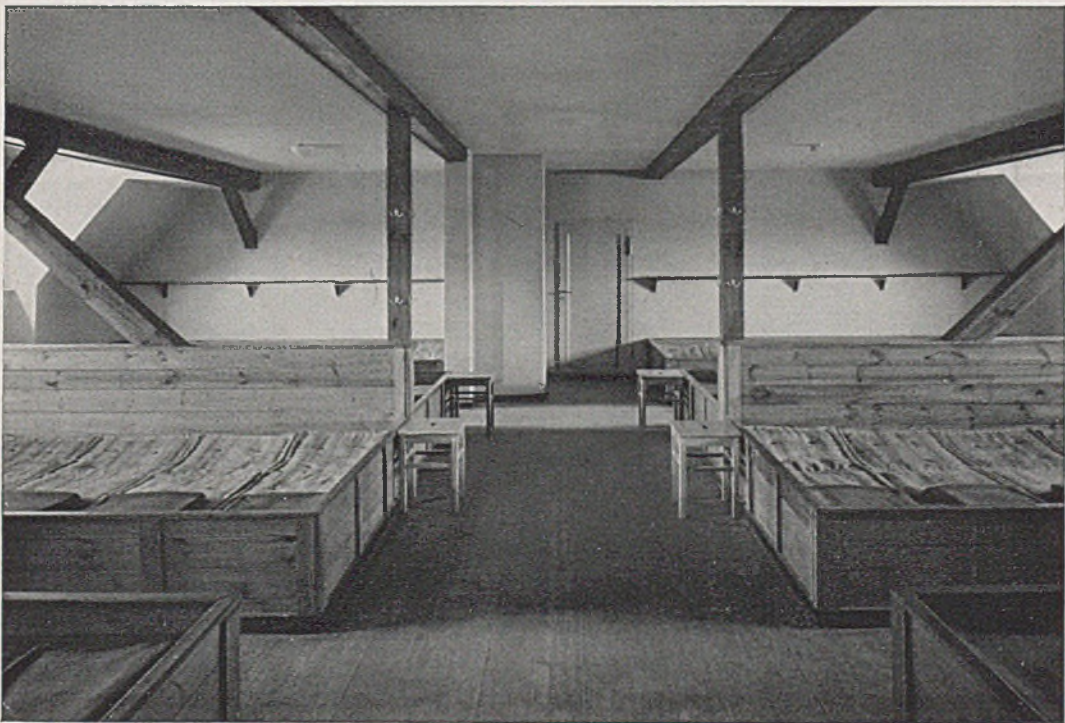
*Jugendherberge in Marienburg; Schulungsraum im Obergeschoß mit Holzvertäfelung der Wände und Deckenfreskobild*



*Wandleuchten auf der Holzvertäfelung im Obergeschoß-Schulungsraum, Jugendherberge Marienburg*



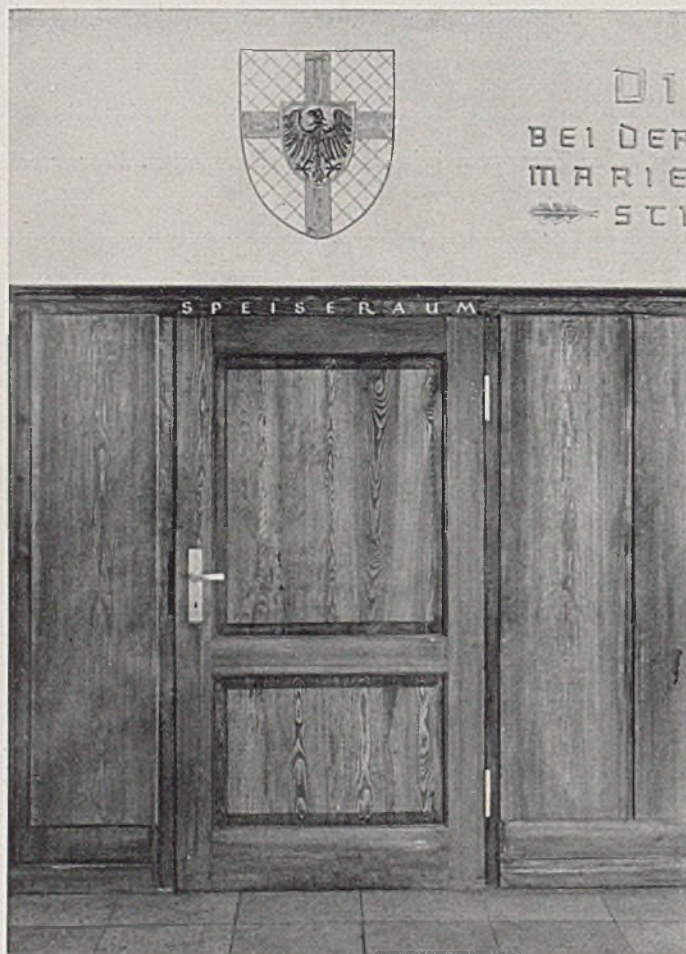
*Jugendherberge Marienburg; Großer Tagesraum mit Kachelofenecke, bunten Fenstervorhängen und Holzvertäfelung*



*Das Massenlager der Jugendherberge (links im Dachgeschoßgrundriß auf Seite 143)*

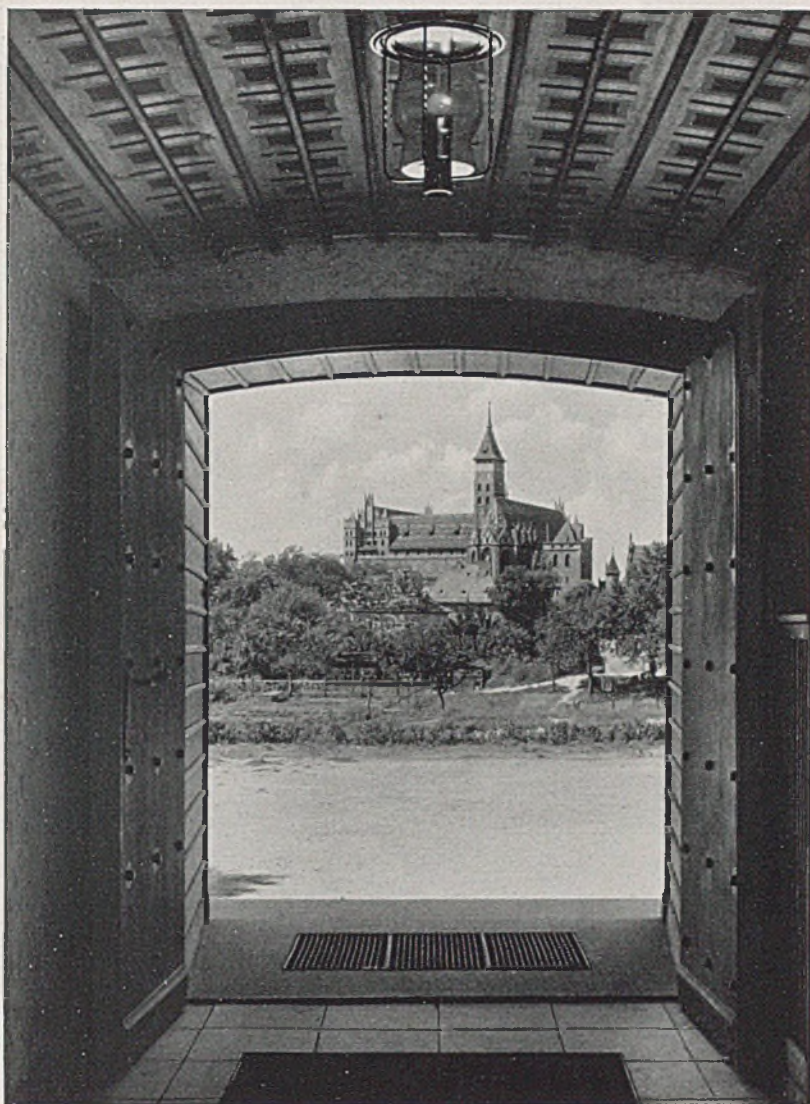


Plattenmalerei aus der Ordensgeschichte im kleinen Tagesraum der Jugendherberge: das alte Ordensschloß in Königsberg



Tür zwischen Erdgeschoßhalle und großem Tagesspeiseraum mit Wappenmalerei auf Putzgrund (Hochmeisterwappen)





*Blick vom Haupteingang der Jugendherberge auf die Marienburg (Hochschloß)*

geschoß eine so starke Betonung erhalten, daß ein engerer Achsenabstand und die wechselnde Größe der Fenster im Erdgeschoß zusammen mit dem am Südeinde der Front angeordneten Erker nicht eine Beunruhigung, sondern nur eine wohltuende Belebung der Hauswand bewirken.

Das Haus faßt 190 Betten und Gemeinschaftsräume für 150 Lager im Dachgeschoß (siehe Grundriß auf Seite 143 unten).

Die Einteilung des Grundrisses ist klar. Der Haupteingang führt von Westen durch einen geräumigen und gut gestalteten Windfang in die große, von Osten her reich belichtete Halle. Von dieser sind die beiden Tagesräume rechts und links vom Eingang zugänglich. Die Küchenanlage ist geräumig und sehr gut eingerichtet.

Eine sorgfältige maßstäbliche und architektonische Durchgestaltung der einzelnen Räume wird noch

bereichert durch Inschriften über die Kulturarbeit des deutschen Ritterordens im Osten des Reiches, die Abstimmung des Jahres 1920 und anderes. Der große Tagesraum erhielt einen großen gemalten Kachelofen, der zweite Tagesraum schöne Tafelbilder und Wiedergaben aus der Ordensgeschichte in Ostpreußen und der Ordensburgen in Marienburg, Marienwerder sowie Königsberg (Pr.). Der Schulungsraum im ersten Obergeschoß wirkt sehr behaglich durch sein Eschenpaneel und eine bemalte Decke. Im Flur dortselbst kündigt ein Tafelbild von ehemaliger Tätigkeit und Ausdehnung des Ordens im Baltikum bis Riga und Dorpat.

Ohne in künstliche Romantik zu verfallen hat der Architekt mit dieser neuen Herberge einen sauberen Bau geschaffen, durch den für die wandernde Jugend das innere und bleibende Erlebnis vom deutschen Osten bereichert wird.

*Harbers*

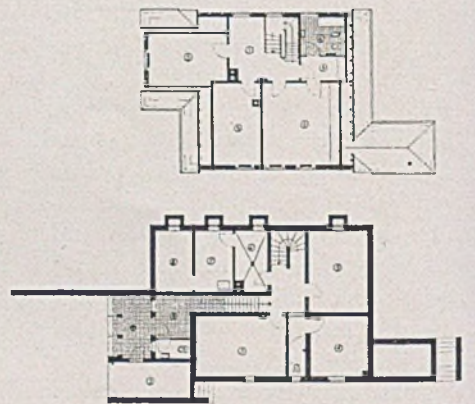
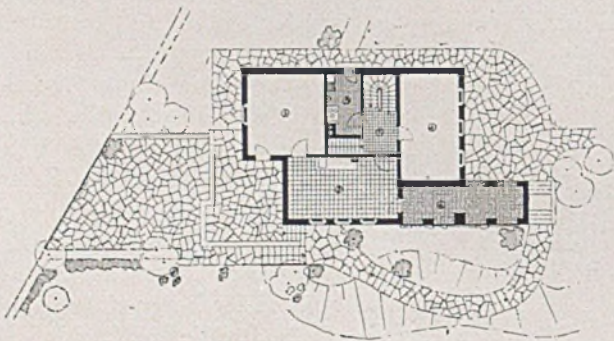


## EIN WOHNHAUS IN FACHWERK BEI NÜRNBERG

*Architekt Franz Reichel - Nürnberg*

Ein klares Programm des Bauherrn und ein schön gelegener Bauplatz mit weitem Blick nach Süden in die weite Landschaft des Pegnitztales und hohem Nadelwald als Wetterschutz nach Norden gaben eine gute Grundlage für die Gestaltung dieses städtische Wohnansprüche

erfüllenden und in heimatlichem Fachwerk errichteten Landhauses. Im Untergeschoß liegen die Wirtschaftsräume, im Erdgeschoß die Wohnräume, im Obergeschoß die Schlafzimmer. Im Giebel schließlich ist die behagliche Bücherei des Hausherrn eingebaut. G. H.



*Grundriß Erdgeschoß; rechts Mitte Dachgeschoß; rechts unten Untergeschoß. Maßstab 1:500. Gesamtbaukosten 41 000 RM.*



Hochhaus der Dreieinhalbmillionen-Hauptstadt Argentiniens, Buenos Aires, mit weiträumigen Grünanlagen am Meer

## UNTERGRUND-PARKFLÄCHEN IN BUENOS AIRES

Von Architekt Dipl.-Ing. Hanns Conradi-München

Großstädte wachsen; ihre Verkehrsdichte nimmt zu, vor allem leider gerade dort, wo der Straßenraum und seine Erweiterungsmöglichkeit am geringsten und am teuersten zu sein pflegen. Schon allernotwendigste Teillösung von Verkehrsproblemen verursachen große Kosten. Bei nicht ausreichender Erfahrung an ausgeführten Arbeiten ähnlicher Art ergeben sich oft nicht nur in der Aufgabe im engeren Sinne Fehlschläge und Enttäuschungen, sondern auch zuweilen in städtebaulicher Beziehung. Für die Bildung eines solchen Erfahrungsschatzes erscheint uns die in Buenos Aires frühzeitig erkannte und großzügig zunächst in einer Teillösung durchgeführte Regelung der Verkehrs- und Parkfrage an verkehrsreichster Stelle nicht unwesentlich.

*Die Schriftleitung*

Die Fragestellungen des sich steigernden Verkehrs sind in den südamerikanischen Großstädten die gleichen oder ähnlichen wie bei uns in Europa und in Deutschland. Nur sind die Städte andersartig angelegt und gewachsen, und daher sind die Wege, die hier zu einer Besserung führen, vielfach andere. Die Ergebnisse der Versuche und der Maßnahmen sind auch für uns interessant und sie sind in mancher Beziehung neuartig und anregend.

Als vorbildliche südamerikanische Kapitale gilt seit jeher Buenos Aires, mit dreieinhalb Millionen Einwohnern die Hauptstadt eines Landes, das insgesamt zwölf Millionen Einwohner zählt, die sich verteilen auf einen Flächenraum, der sechsmal so groß wie Deutschland ist, d. h. unter anderem, daß Argentinien leicht die zeh- bis fünfzehnfache Bevölkerung ernähren und unterhalten kann. Diese Bevölkerungszahlen sind Ergebnisse vorsichtiger

Schätzungen, denn der Argentinier hat erst kürzlich wieder eine Volkszählung als unpopulär und als Eingriff in seine Rechte und Anschauungen von Freiheit und Unabhängigkeit abgelehnt. Und doch ist es bewundernswert, mit welcher Spannkraft und mit welchem Mut auch zu tiefgreifenden Entschlüssen man daran geht, große und durchaus vorbildliche Lösungen zu finden und wie man sie ausführt, ohne davon viel Aufhebens zu machen.

Es ist zum Verständnis dieser Neugestaltung notwendig, kurz den Werdegang dieser alten spanischen Kolonialstadt zu streifen. Um 1520 entstanden dort am La Plata die ersten Faktoreien, und als sich Lage und Wahl des Platzes als vorteilhaft ergeben hatten, da ging man daran, die künftige Stadt aufzubauen. Dieser Aufbau erfolgte keineswegs willkürlich, sondern auf Grund von Bebauungsplänen, Vorschriften und Richtlinien, die in Madrid, der Welthauptstadt



*Buenos Aires, Luftbild vor der Ausführung; der heute bereits abgebrochene Teil der alten Bebauung und fertige Teil der „Avenida de 9. Julio“ ist einpunktiert*

jenes Reiches, in dem die Sonne nicht unterging, als maßgeblich und Ergebnisse eingehender Ueberlegung an Hand vorliegender Situationspläne festgelegt worden waren. Im wesentlichen handelte es sich dabei um ein bewährtes Schema, das jeweils den besonderen örtlichen und geographischen Verhältnissen angepaßt wurde.

Entscheidend bestimmte die günstige Lage und Anlage des neuen Hafens sowie die vorteilhafte Angliederung eines zentralen Regierungsgebäudes und einer zentralen Kirchenanlage das rechtwinklige Kreuz der beiden Hauptachsen, die stets in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung orientiert waren. Und damit war der gesamte Stadtplan bereits eindeutig bestimmt. Was nun folgte, waren Parallelstraßen zu diesen beiden Hauptachsen in genauem Abstand von je 100 Metern bei einer Straßenbreite von durchschnittlich 15 Metern. Die hierdurch entstandenen Gebäudeblöcke hießen Cuadre, das sind Quadrate

von 100 Metern Seitenlänge. Die Numerierung der Straßen erfolgte höchst einfach in der ersten Cuadre von 100 bis 200, in der zweiten von 200 bis 300 usw., so bedeutet z. B. die Zahl 856, daß sich das Haus in der 8. Cuadre befindet und der Hauseingang 56 Meter vom Eck der Cuadre entfernt liegt.

Diese scheinbar primitive Grundrißlösung der spanischen Kolonialstädte hat sich über vier Jahrhunderte ausgezeichnet bewährt. Die so zwangsläufig auf alle Straßen gleichmäßige Verteilung des Verkehrs mußte genügen, solange die Verkehrsintensität nicht gegen alle Erwartungen sich steigerte. Erst heute in der Zeit des stark zunehmenden motorisierten Verkehrs tritt die Notwendigkeit nach Regelung dieses Verkehrs auf, der früher nicht vor auszusehen war.

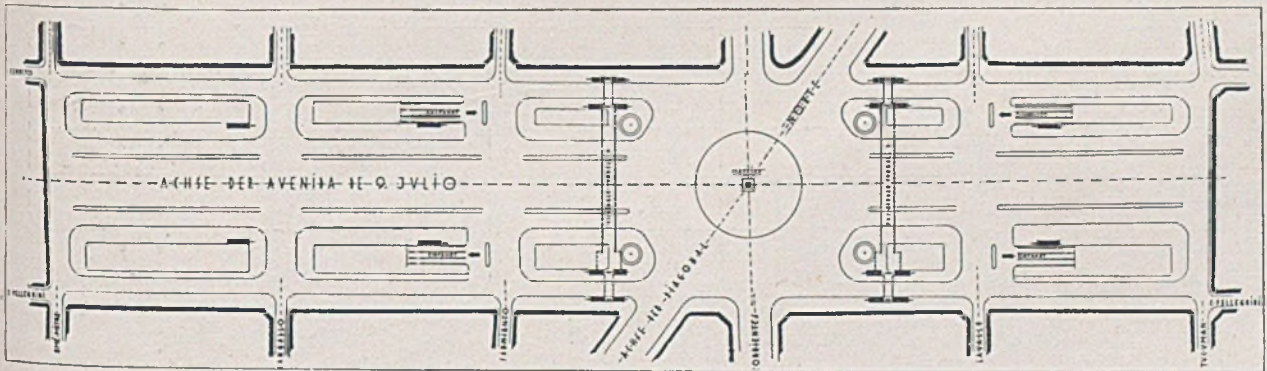
Stärker als in Europa ist in Südamerika der Drang nach der Großstadt. Die Großstadt ist hier eben allein die Trägerin der Kultur und Zivilisation, der



Buenos Aires, Blick aus der neuen „Diagonal-Norte“ auf den Obelisken. Die Gestaltung der Straßenzwände zeigt wohl Einheitlichkeit, aber wenig Leben. Unten Lageplan der 140 m breiten Avenida de 9 Julio mit Fußgängerunterführungen beiderseits des Obelisken und Autorampen

Mittelpunkt allen wesentlichen Geschehens, denn außerhalb der Stadt ist der Camp, die unendliche Tausend-Kilometer-Weite der Getreidfelder und Viehweiden und Steppen in Argentinien, und des Urwalds im Norden von Brasilien. Daher ist der Zu-

drang aus dem Inneren des Landes zur Stadt groß, noch größer aber der Zustrom der Auswanderer aus den überbevölkerten Ländern Europas; so sind auch die Maßnahmen dieser Länder zu verstehen, die gegen jede weitere Einwanderung nunmehr ihre



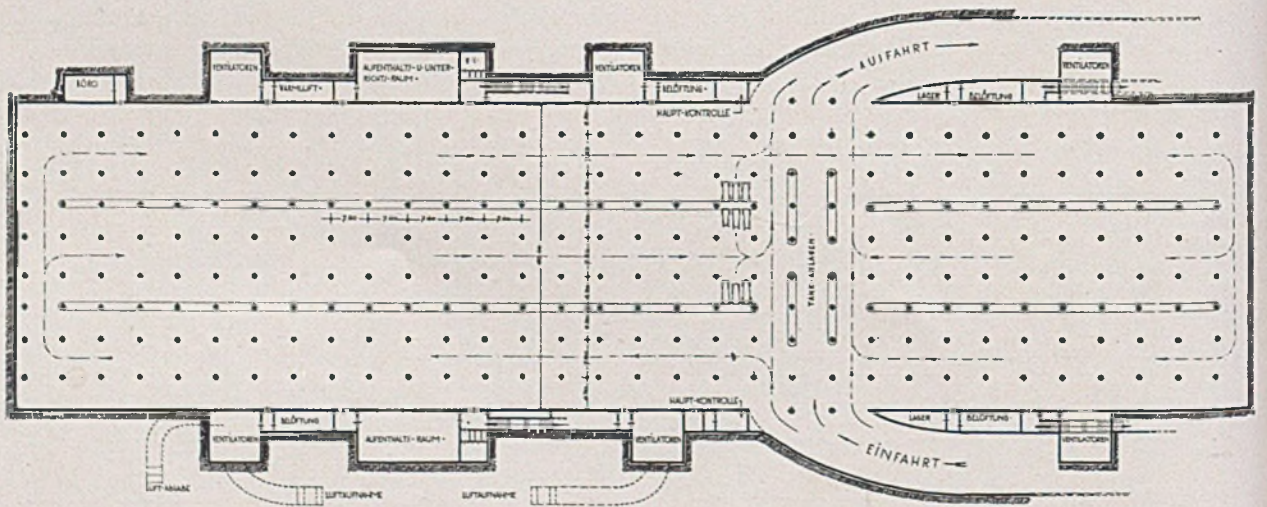


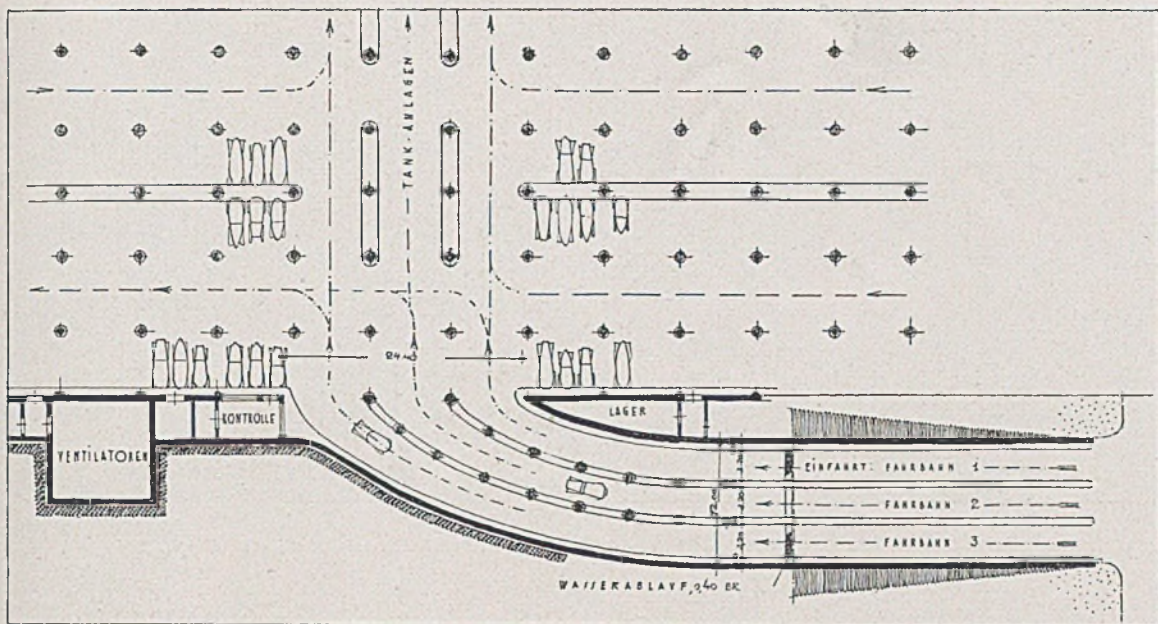
Mittlere Fahrstraße der unterirdischen Tages-Abstellanlage mit Pilzdeckenkonstruktion und indirekter Beleuchtung.  
Unten: Grundriß des südlichen Teiles im Maßstab 1:1500

Grenzen geschlossen haben, solange keine Gewähr geboten wird, daß diese neuen Einwanderer als Siedler außerhalb der Großstädte sich betätigen zur Urbarmachung des Landes und zur Förderung der noch ungehobenen unermesslichen Schätze dieses Bodens.

Unbedenklicher und jünger als in Europas Großstädten hat man dann zugelassen und gerne beobachtet, wie die Hochhäuser und Wolkenkratzer aus dem Boden schießen. Man weiß sehr wohl, daß dort, wo an Stelle eines alten zweistöckigen Hauses heute

ein Hochhaus mit 20 Stockwerken aus dem Boden wächst, morgen die Einwohnerzahl des Hauses um das Zehnfache vermehrt auch zehnfachen Lebens- und Verkehrsraum beansprucht; aber man läßt den einzelnen gewähren, man vertraut der Jugend und Initiative dieses Landes und seiner Menschen, und nur in großen Zügen — und das erscheint allen auch hier wesentlich —, trifft man Vorsorge, um mit wenigen ganz radikalen Maßnahmen Entwicklungen, die der Allgemeinheit schaden könnten, vorzubeugen. Und nun ist es wirklich ebenso inter-



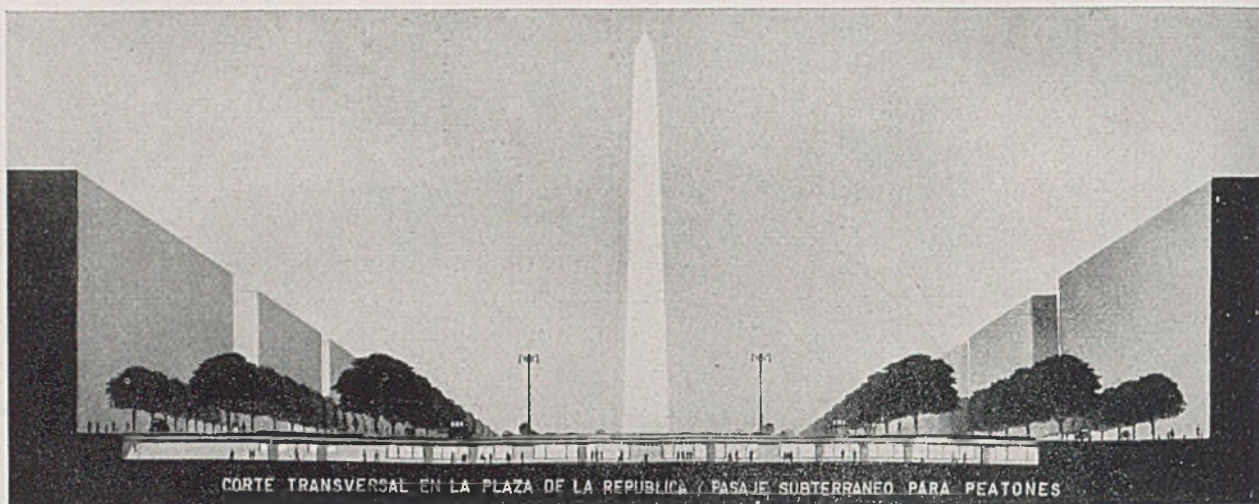


Führung der drei Paralleleinfahrtsrampen und der zentralen, zugleich verkehrsrühigen Tankanlage (siehe Verkehrslinien)

essant wie aufschlußreich zu beobachten, mit welcher Einsicht und mit welcher Entschlußkraft man die Maßnahmen steigerte, die generell Abhilfe für das jeweilige Problem bringen, und wie man hier schon vor Jahren klare Wege gegangen ist und auch Taten vollführt hat, die sich auf der gleichen Ebene vorsorglicher und vorausschauender großzügiger Verkehrspolitik bewegen wie bei uns in Deutschland. Man wartete keineswegs, bis die Not am größten war, wie einige der nordamerikanischen Millionenstädte es taten, in denen heute noch in der City der Verkehr völlig unterbunden und abgeriegelt ist, sondern man baute beizeiten vor und organisierte überlegt richtig.

In diesem quadrierten Netz mit engen Straßen, schmalen Fahrbahnen und meistens nur 1 m breiten Bürgersteigen in Straßen, die dazu teilweise noch Straßenbahnverkehr haben, mußten natürlich Stockungen auftreten bei nur etwas gesteigertem Verkehr. Diesen Stockungen wußte man teilweise dadurch zu begegnen, daß man die Fahrtrichtung der Straßen von Cuadre zu Cuadre wechselte. Das war ein primitiver Notbehelf nur vorübergehender Art. Schnell erkannte man dann, daß einige wenige Hauptverkehrsstraßen das übrige Straßennetz wesentlich entlasten mußten. So entstand zur Entlastung der großen traditionellen Ost-West-Achse, der „Rivadavia“, als Folge eines großen Durchbruches mitten durch die angrenzende parallele Staffel von Baublöcken die „Avenida de Mayo“, die die „Plaza de Mayo“ mit dem Kongreßplatz durch eine Tiefe von 15 Baublöcken verbindet. Zunächst befriedigten diese verbreiteten Ost-West-Achsen, d. h. die unmittelbaren Verbindungen von Hafenviertel und Stadtkern, also zum La Plata senkrecht

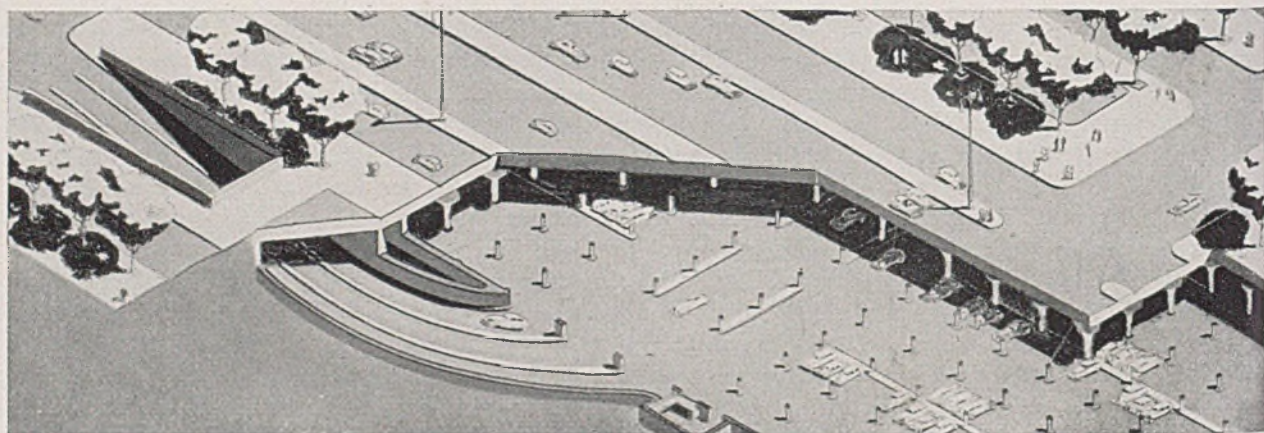
führende Straßenzüge, das wachsende Verkehrsbedürfnis, — Straßenzüge, die geradlinig 10 bis 12 Kilometer durch die Stadt führten und in ihrer Fortsetzung die bedeutenden Landstraßen zum Camp und ins Landinnere darstellten. Dieselben Gründe führten zu der Verbreiterung der wenige Cuadre nördlich parallel laufenden Corrientes. Hier wählte man allerdings eine andere Methode, indem man nicht durch Aufbruch einer Cuadre-Staffel eine neue Straße schuf, sondern durch Abbruch und Erweiterung der nördlichen Straßenseite die bestehende Corrientes auf ungefähr 25 Meter verbreiterte. Während zunächst die Stadt vom La Plata aus zum Landesinnern wuchs, bildeten sich seitlich dieses Verkehrsstranges die Wohnviertel, die mit zunehmendem Wohlstand rasch an Umfang gewannen und nun die Nähe des breiten La Plata-Stromes bevorzugten, dessen „Baranca“, das ist eine sanft geneigte Böschung von ungefähr 15 Metern Höhe, geradezu zur Anlage schöner Wohn- und Siedlungsanlagen herausforderte. Neben den Ost-West-Straßenzügen bildete sich nun ein Nord-Süd-Verkehr heraus, der sich von Jahr zu Jahr steigerte und weiter steigert, um so mehr, als das Stadtzentrum immer mehr den Charakter einer ausgesprochenen Geschäfts- und Laden-City annimmt und die Nordquartiere in steigendem Maße Wohnviertel werden. Die ursprünglichen nördlichen Vororte Palermo und Belgrano sind längst in den Stadtkern einbezogen, und über Vicente Lopez, Olivos, San Isidro dehnen sich stromaufwärts der rotbraunen Fluten des La-Plata, dessen jenseitiges Ufer das Auge nicht mehr erreicht, die Wohnsiedlungen auf etwa 30 km Länge bis hinauf nach Tigre, wo das inselreiche und gewaltige Delta des Parana und Uruguay beginnt.



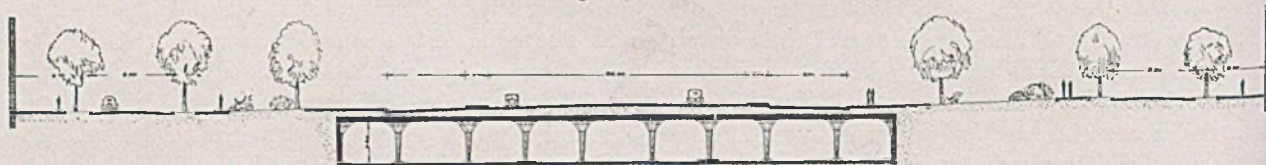
*Fußgängertunnel unter der Plaza de la Republica; der Verkehrsraum bindet nicht mehr, sondern trennt die Platzwände*

Neben der Pracht-Uferstraße, der „Costa nera“, deren Verlängerung bis Tigre geplant ist, führen 30 m breite Avenidas La Plata-aufwärts und dazu oberhalb der Baranca eine Hauptausfallstraße. Das Zusammenstoßen und Überschneiden dieser neuen Nord-Süd-Verkehrsstraßen, die von den großen Wohnquartieren zur Stadtmitte führen, mit den bestehenden Ost-West-Hauptstraßen in Form zahlreicher gefährlicher und unübersichtlicher rechtwinkliger Kreuzungen schuf so viele Gefahrenmomente und Stockungen, daß man sich entschloß, durch den Kern der Stadt, begonnen am Zentralverkehrspunkt am Hafen, der Plaza de Mayo, einen gewaltigen Diagonaldurchbruch zu schaffen, die Diagonal-Norte.

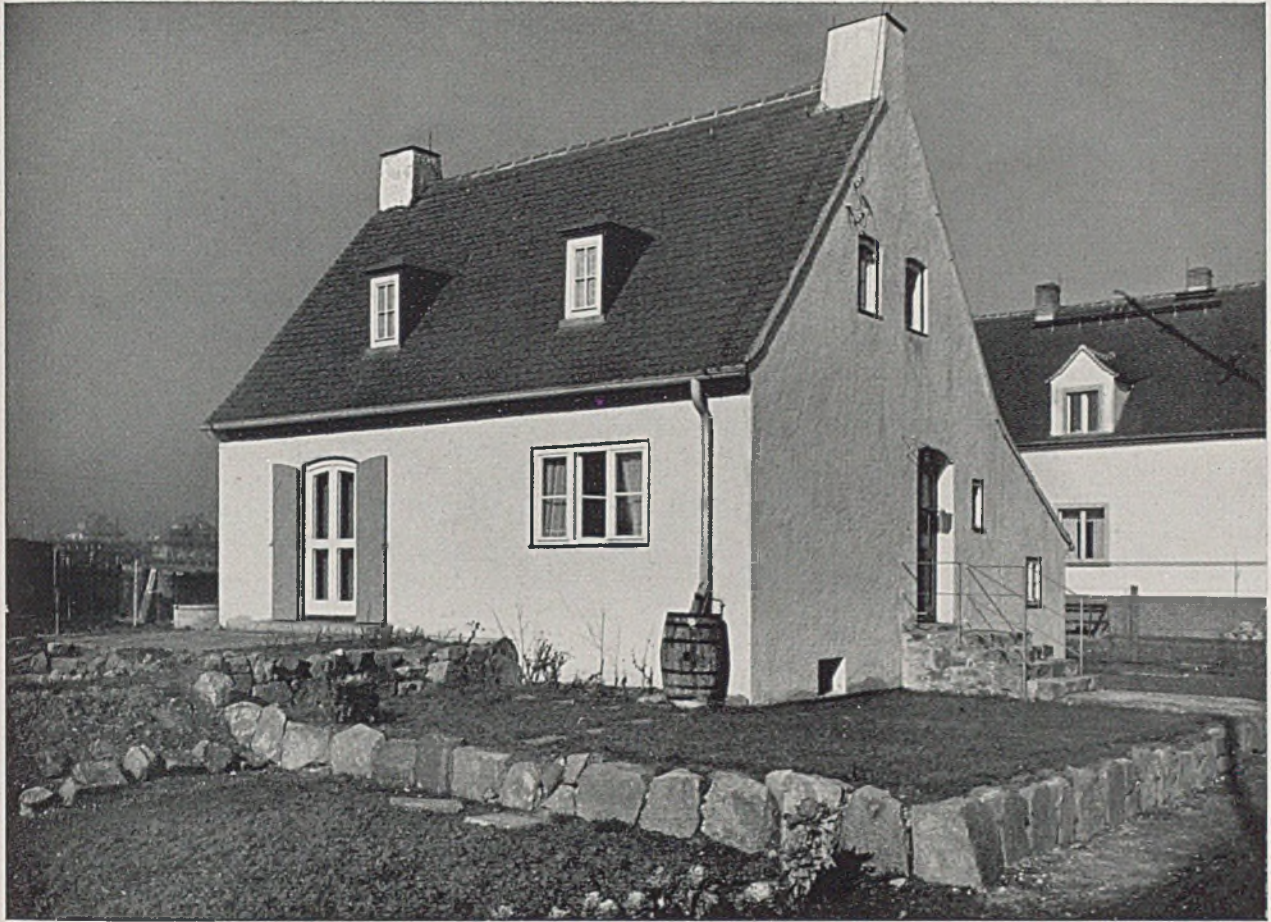
Und wie Wasseradern sofort alle Windungen und rechtwinkligen Umwege meiden, wenn ein gerader Weg ihnen die kürzeste Verbindung bei steilestem Gefälle bietet, so ergoß sich unmittelbar ein gewaltiger Teil des Verkehrs in diesen neuen Verkehrsarm, von dem in 45°-Winkeln nun die Straßen der beiden Achsenrichtungen abzweigen. Von beinahe gleich großer Bedeutung ist aber die Anlage dieser Diagonal-Norte insofern, als man zum ersten Male die Stockwerksanzahl normte, ganz bestimmte Bau- und Gesimshöhen festlegte, um hier auch ästhetisch bahnbrechend neue Wege zu gehen. Es ist natürlich, daß die Ausdrucksform dieser großen Fassaden noch nicht allen Erfordernissen Rechnung tragen kann. (Fortsetzung und Schluß siehe „Rundschau“ Seite 147 u.f.)



*Mitte: Schnittmodell zum Lageplan auf Seite 155 oben; unten Querschnitt der Avenida de 9. Julio mit unterirdischem Tages-Abstellraum*



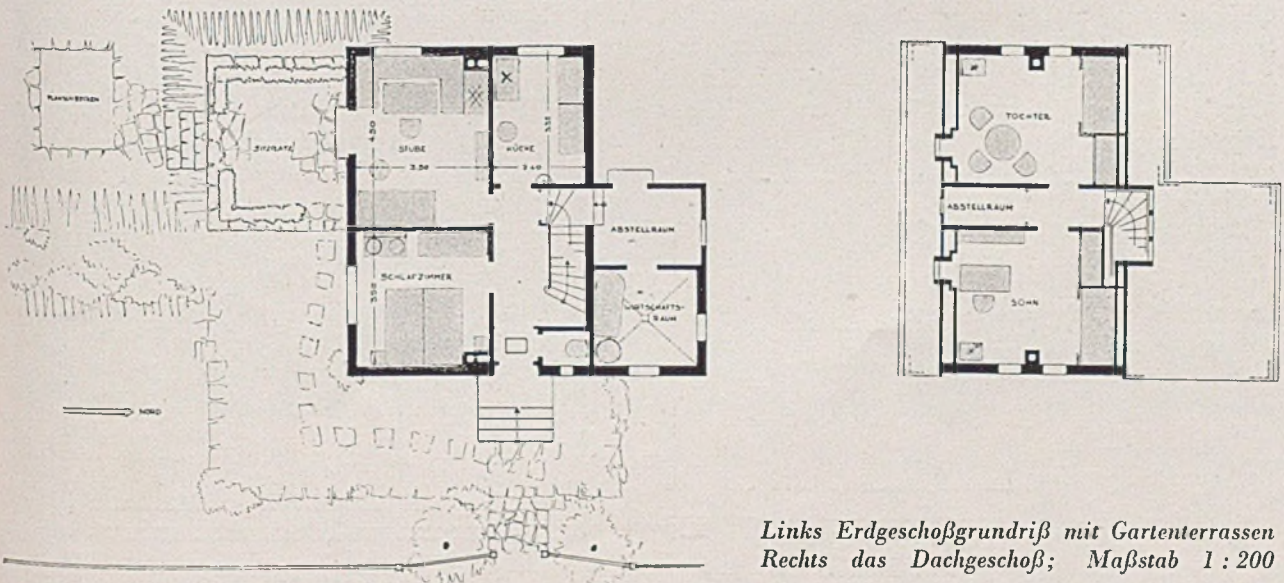




## KLEINES EINFAMILIENHAUS BEI LEIPZIG

*Architekt Peter Zahn-Leipzig*

Ein Beispiel für rationelle Raumanwendung im Grundriß bei geräumigem Eindruck insbesondere des Vorplatzes. Die Stube hat direkten Ausgang zum Sitzplatz im Freien an der windgeschützten Südseite des Hauses. Nach Norden zu ist unter dem Treppenlauf ein Anbau mit Abstell- und Wirtschaftsraum zugänglich. H.



Links Erdgeschoßgrundriß mit Gartenterrassen  
Rechts das Dachgeschoß; Maßstab 1:200



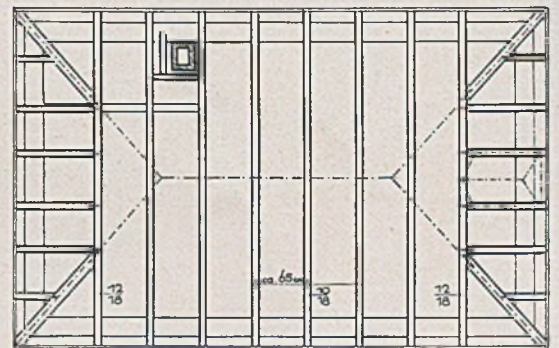
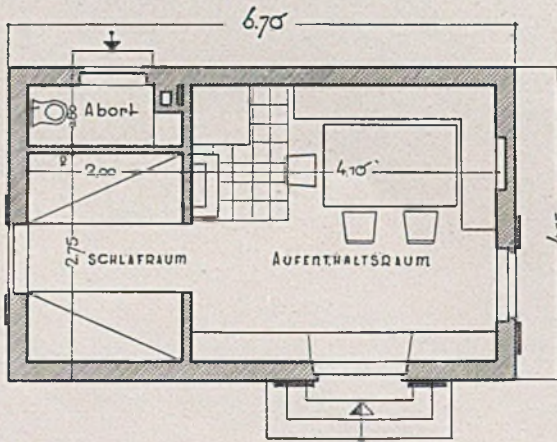
Frontansicht: Außenputz Weißkalkschlämme, Dächgesims aus Forchenholz profiliert, Sonnenuhr nach Entwurf von Kunstmaler Breiiling-Stuttgart. Hausbank, Füße roter Buntsandstein (Alle Fotos: Ohler-Stuttgart-S)

## EIN GARTENHAUS IM GLEMSTAL BEI STUTTGART

Architekt Max Dürr-Stuttgart (siehe Tafel 44-45)

Nahe bei Stuttgart, in einen alten Baumgarten am Südwesthang im Glemstal, ist dieses Gartenhaus „zum Ausruhen“ gestellt. Auf geringster Fläche sind Aufenthaltsraum, Schlafrum mit je zwei Betten übereinander und Abort mit dem Kamin und der Heizöffnung des großen Kachelofens entwickelt.

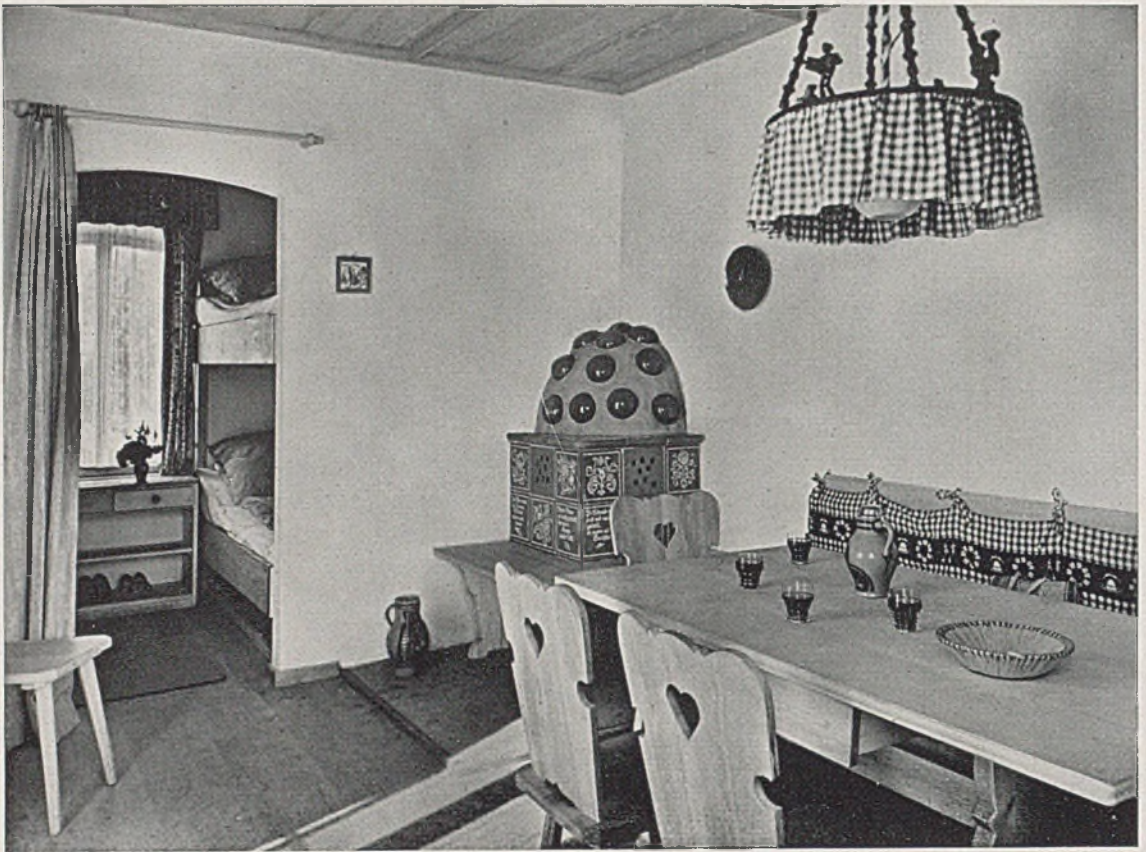
Wie einfach ist dieses rechteckige, erdgeschossige Häuschen mit Walmdach und wie kultiviert. Die große Stube hat geweißelte Wände. Der Kachelofen rotbraune, bemalte Kacheln. Decke und Tisch, Bank und Stühle sind aus Forchenholz, natur. Platz zum Nächtigen ist auch noch im Dachraum. G. H.



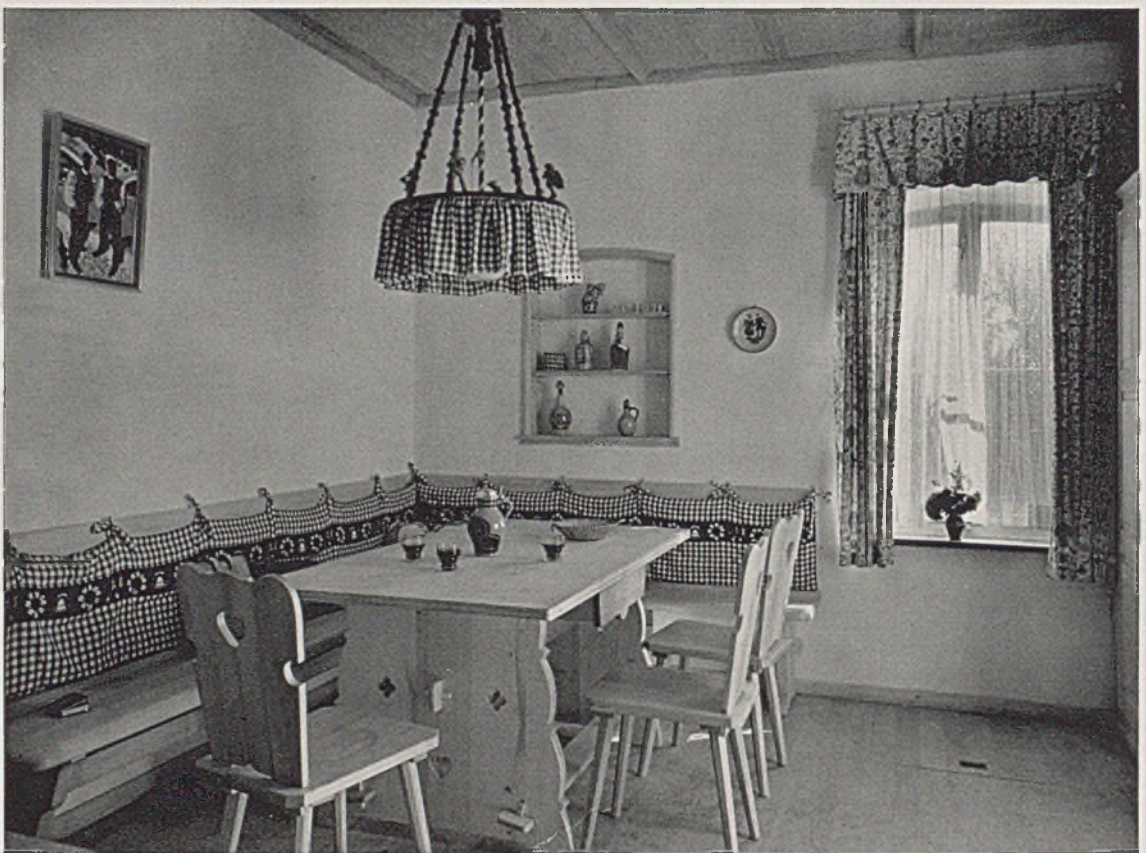
BALKENLAGE-

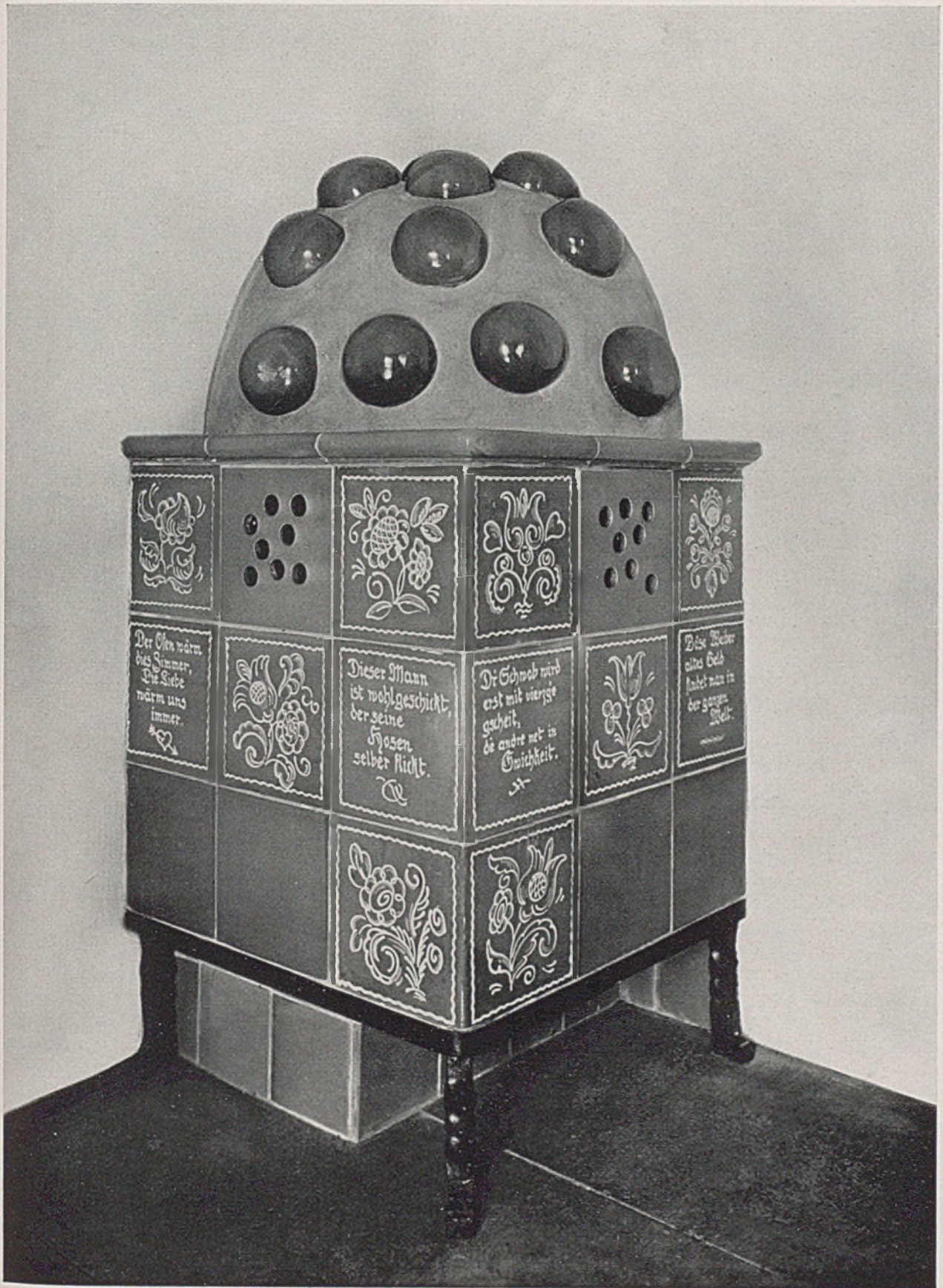


*Eingang. Zweiflügelige Glastüre aus Forchenholz, Läden ebenfalls aus Forchenholz mit handgeschmiedeten Beschlägen*



*Schlafnische, gegen den Wohnraum mit ungemustertem Naturleinenvorhang abgeschlossen, Betten übereinander, in Föhrenholz, roh. Decke aus einseitig gehobelten Tannenriemen, natur. Unten: Die Eßnische*





Kachelofen mit schmiedeeisernen Füßen, Kacheln terrakottafarbig, Bemalung hell-ocker. Ofenunterlage rote Buntsandsteinplatten, nach Entwurf des Architekten hergestellt und bemalt



Deutsche Alpenstraße bei Berchtesgaden, Verbindung zwischen der Ramsau und dem Chiemgau. Gute Einbettung der Autobahn ins Gelände unter Verzicht auf jedwedes Mauerwerk. Gestaltung: Staatl. Neubauleitung der Dt. Alpenstraße

## MAUERWERK UND AUTOBAHN

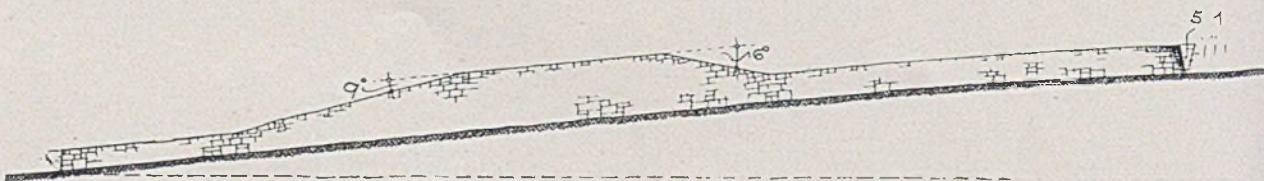
Im Hochbau ist das Mauerwerk sozusagen Hauptsache, sei es als Tragendes, als Raumumschließendes oder auch als Selbstzweck, etwa bei Denkmälern oder repräsentativen Gebäuden.

Im Bereich des Straßenbaues hat es, zunächst vom Zweck aus gesehen, eine mehr dienende Rolle, denn es trägt die Fahrbahn über Täler, Einschnitte und Flußläufe, stützt sie und schützt sie gegen Erdbeben an Berglehnen und gegen Gesteinseinbruch bei Bergdurchquerungen.

Abgesehen von den vielfältigen, mit der Autobahn mittelbar in Verbindung stehenden Hochbauten (Tankstellen, Bezirks- und Rasthäuser) ist aber das unmittelbar mit der Straße, der Autobahn entstehende Gemäuer doch für die Wirkung eines solchen Ingenieurwerkes und seine Einfügung in die Um-

gebung, in die Landschaft von wesentlicher Bedeutung. Das Maß seiner Anwendung und seine Gestaltung kann sogar mitentscheidend sein dafür, ob ein Ingenieurwerk auch gleichzeitig als ein *Kulturwerk*, wie es heute schon die Reichsautobahn darstellt, zu erachten ist.

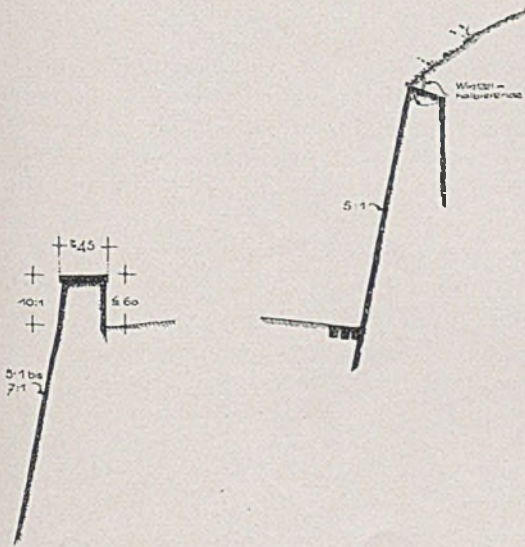
Entsprechend seiner mittelbaren Aufgabe wird ein Urteil hierüber kaum heißen dürfen: Je mehr Mauerwerk, um so schöner auch das ganze Ingenieurwerk. Also würde die bessere Gestaltung dort zu finden sein, wo sehr wenig oder überhaupt kein Mauerwerk den Zug einer Autobahn aus dem anschließenden Gelände heraushebt. Eben das beweist das erste Bild. Die Fahrbahn selbst ist hier ein Bestandteil einer herrlichen Alpenlandschaft geworden. mehr als das: ohne selbst „aufzutragen“ macht sie



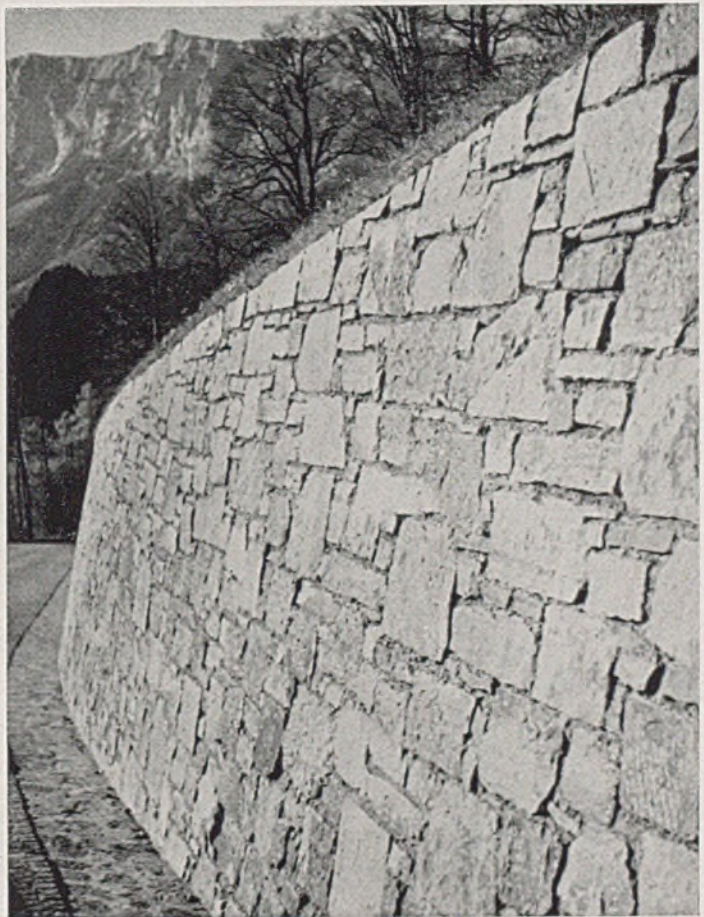
Formgebung und Fugenführung von Futtermauern (Aus: Alwin Seifert, „Alpenländisches Mauern“)



*Abstieg der Deutschen Alpenstraße von der Schwarzbachwacht in die Ramsau mit niederer Talmauerbrüstung und Futtermauer*



*Straßenquerschnitt mit Stütz- und Futtermauern  
Aus: Alw. Seifert, „Alpenländisches Mauern“, S.24*

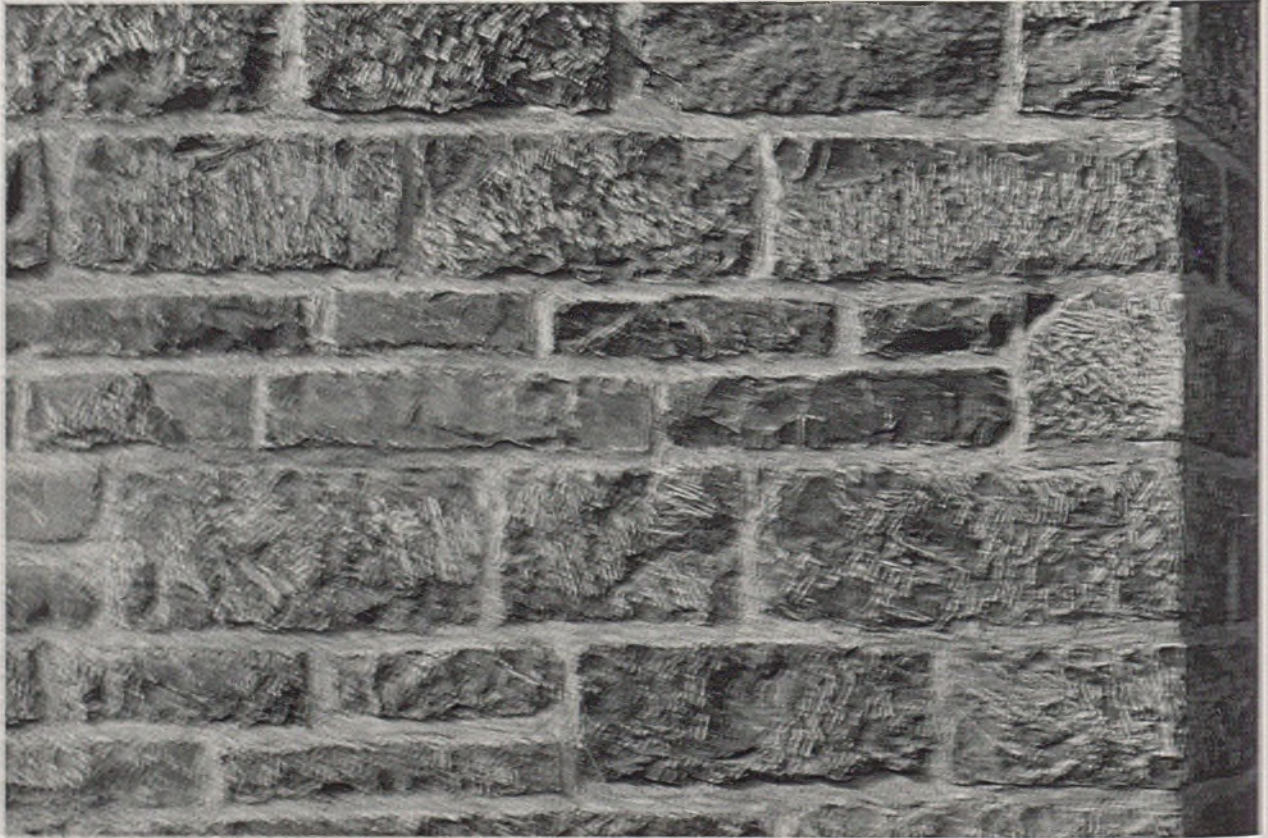


*Rechts: Einzelheiten der Futtermauer aus Bild oben als Beispiel für eine Zwischenstufe in der Entwicklung (zu kurze Lagerfugen, ihre Richtung noch fast wagrecht)*

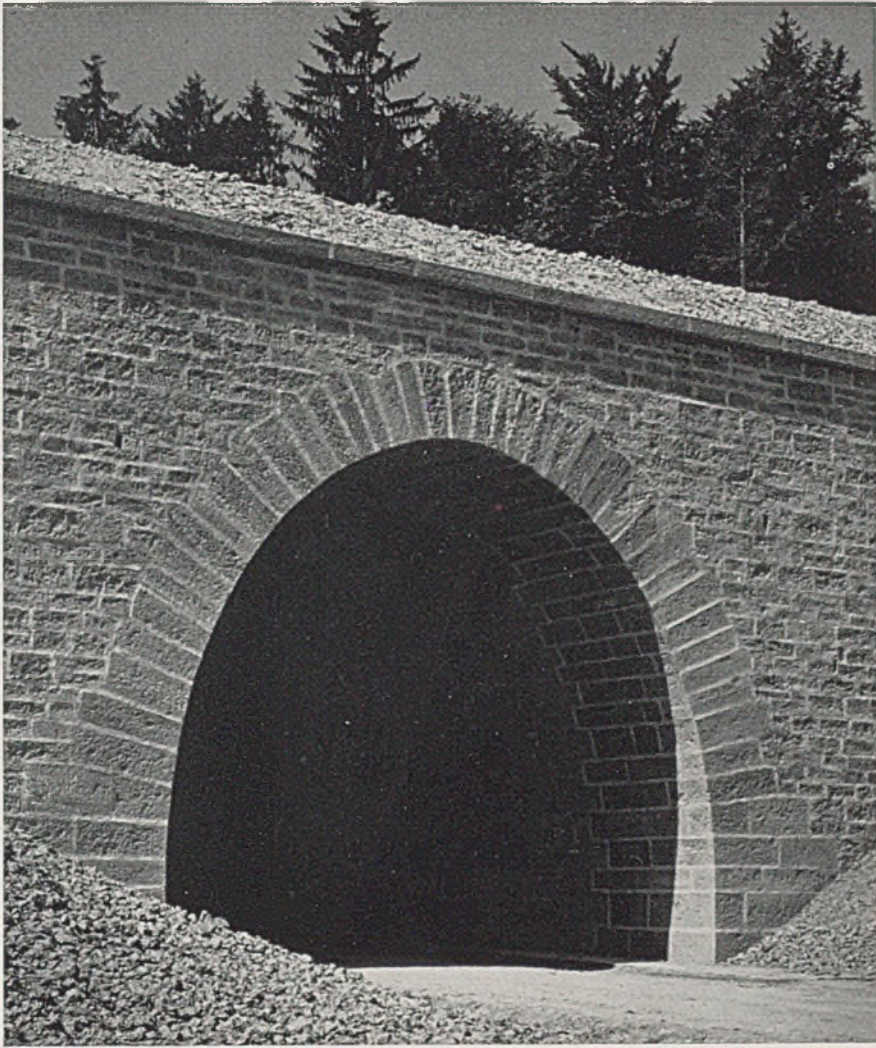
*(Fotos auf den Seiten 162-64: der Herausgeber)*



*Abstieg der Deutschen Alpenstraße von der Schwarzbachwacht in die Ramsau. Unten: Hammerrecht's Kalkstein-Mauerwerk, Reichsautobahn Stuttgart—Heilbronn, Unterführung bei Heutingsheim. Architekt Prof. Tiedje-Stuttgart*







Reichsautobahn Stuttgart-Karlsruhe; Unterführung des Weichertsträßchens in Buntsandsteinmauerwerk (Foto Fels-Stuttgart)

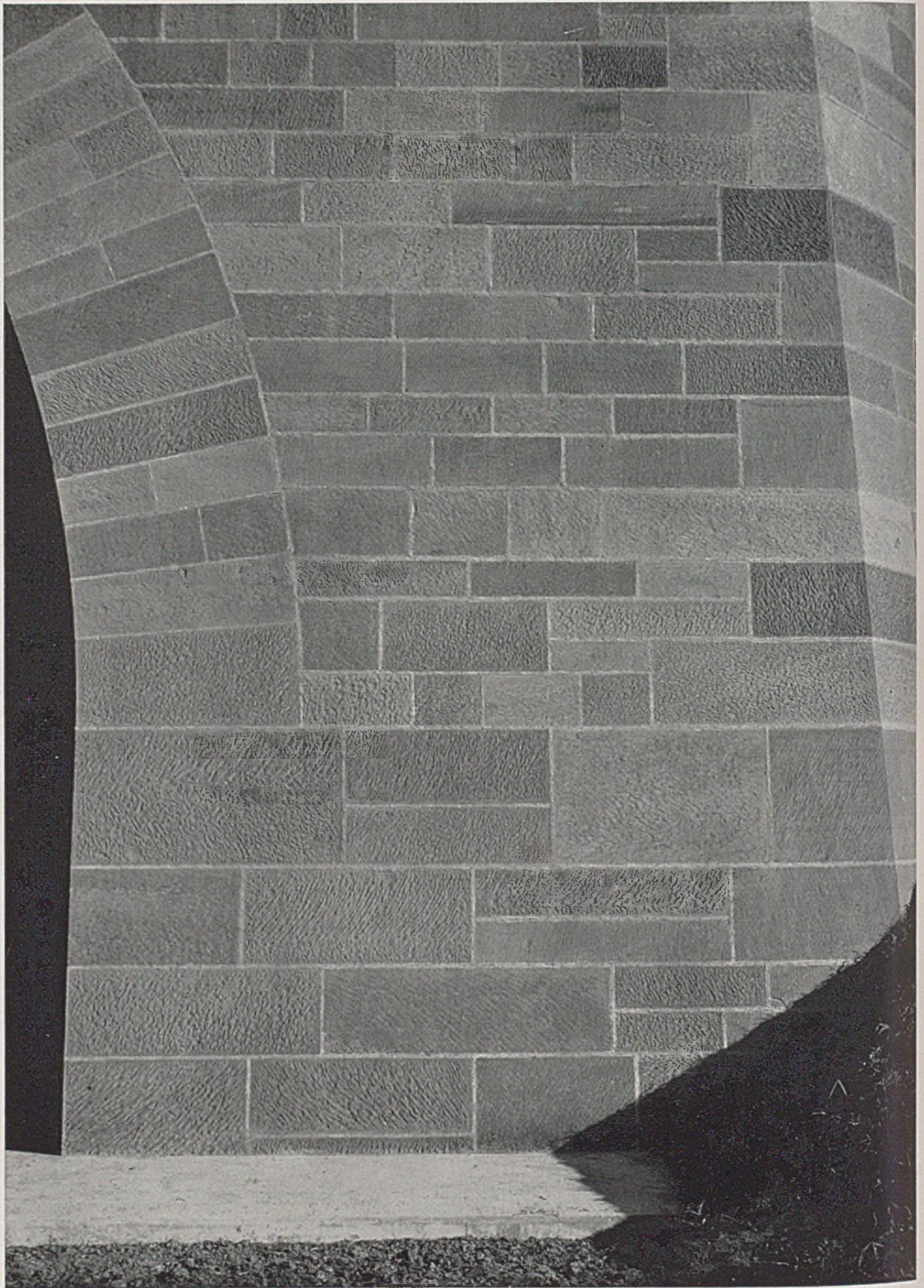
das Charakteristische dieser Landschaft erst hervortreten, „lesbar“, sei es durch Nachzeichnung einer Höhenkurve, Führung der Wieseneinfriedigungen, welche auch völlig neu mitgeschaffen wurden, oder schließlich durch die niedere „Bastion“ als Parkplatz und Ausblick an der Straßenwendung zum Chiemgau hinunter.

Der *Abstieg* der Deutschen Alpenstraße von der Schwarzbachwacht in die Ramsau (Bild auf S. 163 oben) gibt Beispiele für eine *sparsame* Verwendung von Mauerwerk: bergseitig als langgestreckte, flach mit der Straße ansteigende und etwas steiler absinkende Böschungsmauer, talseitig als weiter hinaustragende Stützmauer, ein guter Anblick aus der Ramsau. Auch hier bedeutet die Straße eine Bereicherung des Landschaftsbildes unter voller Schonung auch einzelner Bäume an betonter Stelle (S. 164 oben). Die Lagerfugen der Böschungsmauer laufen hier nicht waagrecht, sondern *annähernd gleich mit der Straßenneigung* (Bild auf S. 163 unten\*).

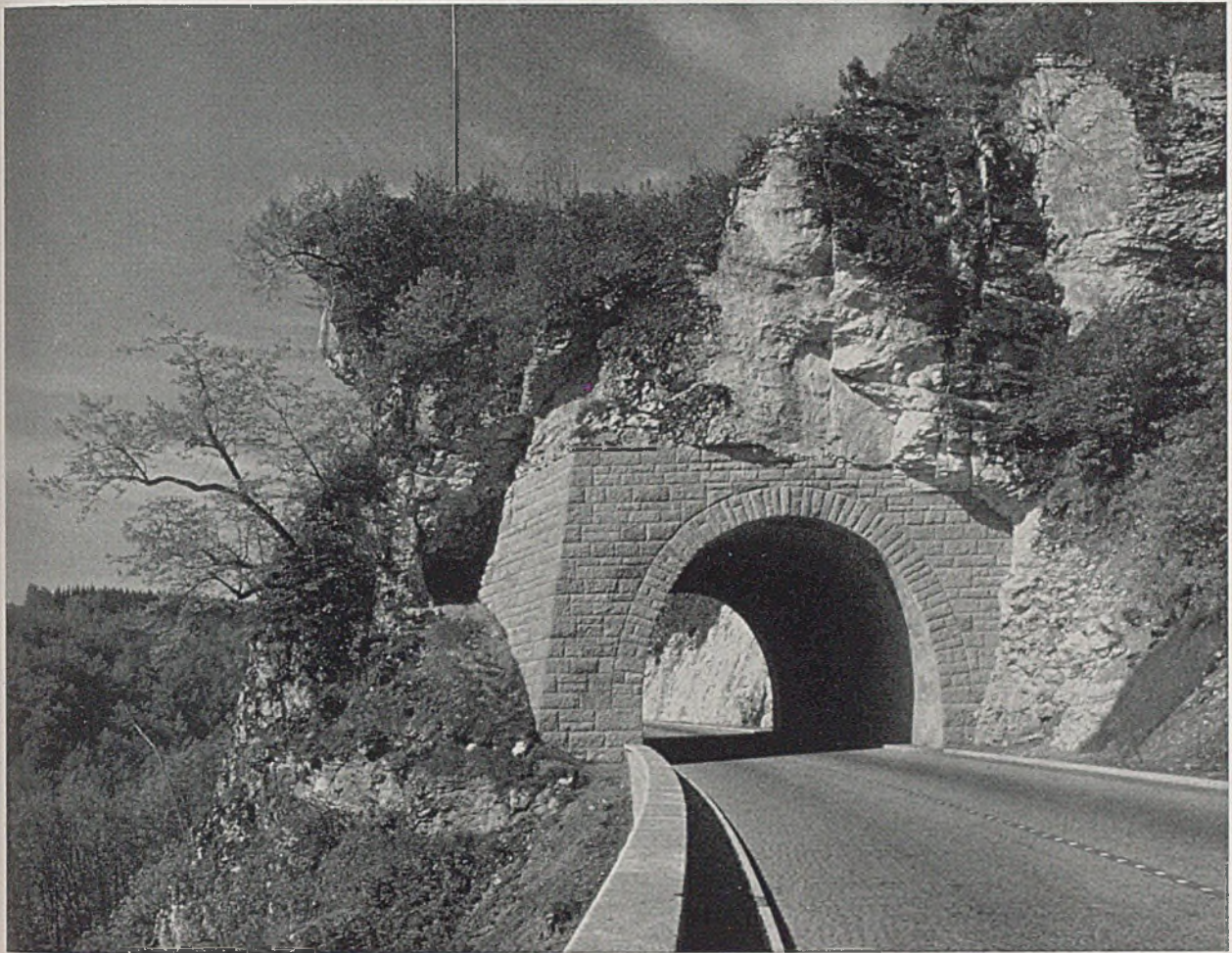
Überführung eines Wegeeinschnittes und Unterführung einer Felsnase (S. 167) zeigen gleichen Ausgangspunkt der Gestaltung: Einfügung in das Naturgegebene; beim Wegeeinschnitt als raumabschließende flach gearbeitete Natursteinwand mit schmaler Simsline, bei der Untertunnelung der Felsnase als solide Mauerstütze mit flachgewölbten, also etwas stärker belebten Steinflächen.

Der Nahblick auf das aufsteigende Mauerwerk eines Tunnels (S. 166) zeigt die Sorgfalt, mit welcher die Gestaltung solcher Bauwerke von Ingenieur und Architekt in engster Zusammenarbeit vorbereitet und überwacht wird. Weitere Beispiele (S. 165 und 164 unten) deuten einige der vielen Möglichkeiten

\*) Wir verweisen hier auf die Ausführungen von Generalinspektor Dr. Todt über den „Sinn des neuen Bauens“ in „Die Straße“, 4. Jahr, Heft 21, 1937, und auf eine in diesem Zusammenhang sehr verdienstvolle und vorbildliche Veröffentlichung von Professor Alwin Seifert-München: „Alpenländisches Mauern“, Volk und Reich-Verlag, Berlin. (Schriftl.)



*Reichsautobahn Stuttgart-Heilbronn; Engelberg tunnel b. Leonberg. Mauerwerk Südportal (Maulbronner Schilfsandstein)*



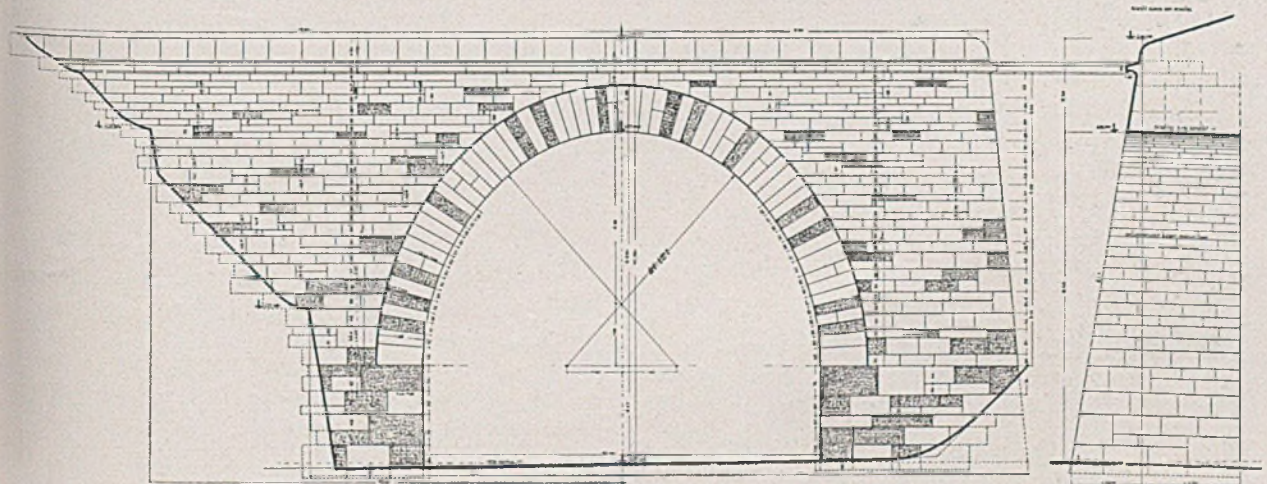
Reichsautobahn Stuttgart—Ulm; der „Nasenfelsen“ am Drachensteiner Hang, Abstieg (Fotos Fels, Stuttgart; S. 165-168)

einer guten Steinbehandlung und Mauertechnik an, die Gestaltung ohne Abgleiten ins Pseudosachliche oder Romantische ermöglichen.

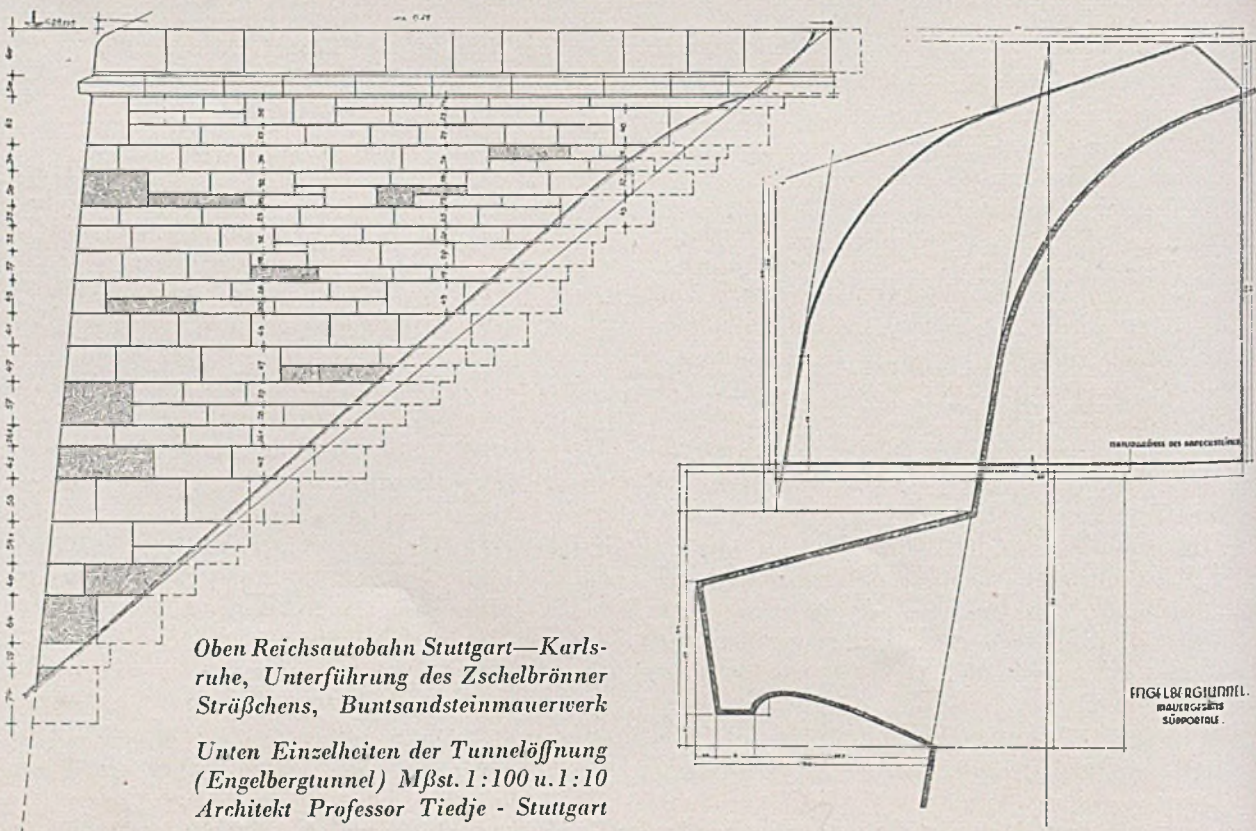
Dr. Todt, dem Beauftragten des Führers, war es vorbehalten, allen ästhetisierenden Skribenten zum Trotz, diese innere Einheit zwischen Konstruktion

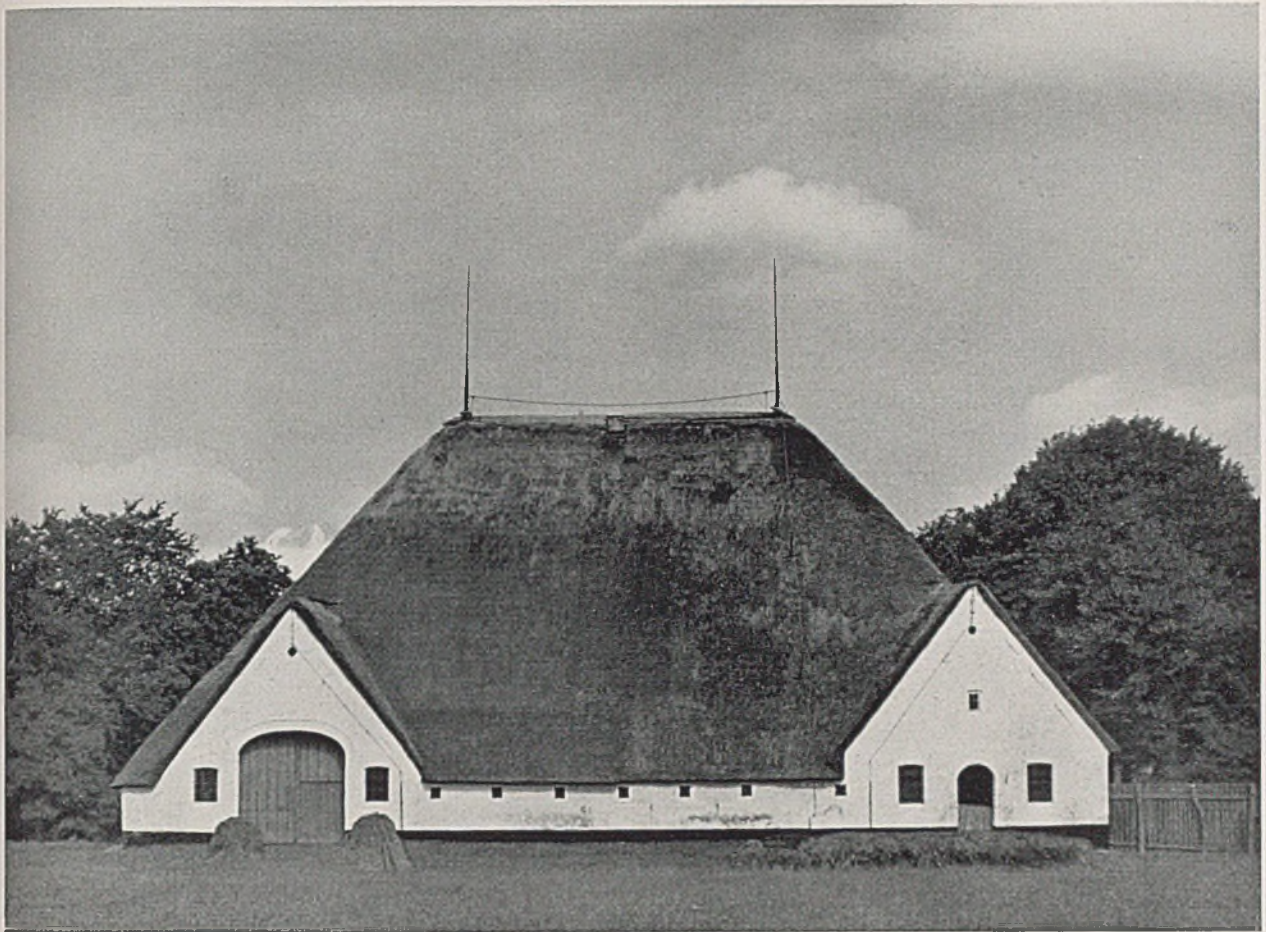
und Gestaltung und ihren Trägern herbeizuführen und damit den vermeintlichen Dualismus zwischen Technik und Kunst, das Pendeln zwischen romantisierender Technik und pseudotechnischer Gestaltung nicht nur zu überbrücken, sondern auf immer durch die Tat auszumerzen.

Harbers



Konstruktive Einzelheiten der Tunnelöffnung; Engelbertunnel bei Leonberg. Maßstab 1:200





Eiderstedter Haubarg bei Tating

(Foto Kerff, Rantum auf Sylt)

## DER ALTE EIDERSTEDTER HAUBARG

Mit Text, Lichtbildern und Zeichnungen von Dipl.-Ing. G. Kerff-Rantum auf Sylt

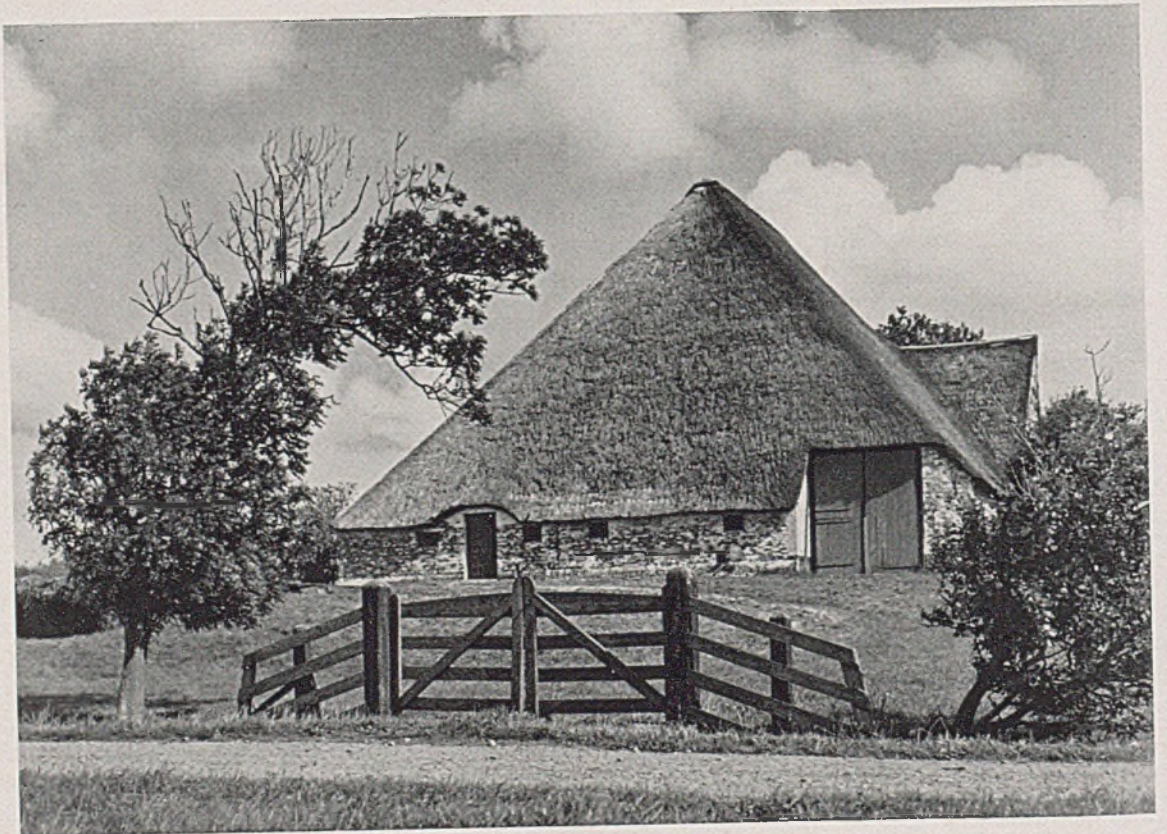
Die Halbinsel Eiderstedt in Schleswig-Holstein, die die Marschbauern dem Meere durch Eindeichung von drei Inseln in zäher, jahrhundertelanger Arbeit ent-rissen haben, ist das fruchtbarste Grasland der Welt. Die Kühnheit und Wohlhabenheit seiner Bewohner findet ihren besten Ausdruck in den typischen Bau-ten Eiderstedts, den Haubargen. Sie sind unter einem gewaltigen Dach vereinigte Gehöfte, deren Form mit ganz wenigen Ausnahmen auf diese Halbinsel beschränkt ist.

Der Haubarg hat sich entwickelt aus dem „Barg“, einer vierständrigen Scheune zum Bergen des Heus, die, ringsum von Wohnung, Stallungen und Diele umgeben, unter einem riesigen Dach zu einem großen Baukörper zusammengezogen wurde. Die Entwick- lung zum Haubarg in seiner heutigen Gestalt ist etwa im 16. Jahrhundert vollendet. Ab 1700 wird die einfache Form noch durch die für Friesland typi- schen Giebelaufsätze über den Eingängen bereichert. Konstruktiv ist der Haubarg von großer Kühnheit.

Die Holzarmut der Marschen und die unmittelbare Nähe der Küste mit ihren Stürmen bedingten zu- sammen eine Konstruktion, die bei sparsamster Verwendung des Holzes eine möglichst große Sta- bilität ergab. Der Mittelpunkt der Anlage, der „Stool“ oder „Vierkant“, der riesige Bergeraum für die Futtermittel, wird von 4, bei großen An- lagen auch 6–8 Ständern auf rechteckigem Grund- riß gebildet, die allein das gesamte Dach tragen. In der Längs- und Querrichtung sind sie durch Balken verbunden, auf denen die Sparren liegen. Zur Versteifung gegen die seitlichen Schubkräfte, die der Sturm bei der großen Dachfläche erzeugt, sind Balken und Ständer durch doppelte, starke Kopfbänder verbunden. Das Dach wird an den Seiten über Wohnteil, Diele, Stallungen und Neben- räumen bis auf die Außenwände herabgezogen. Die Außenwände sind stets gemauert, in der Regel eingeschossig, nur bei größeren Anlagen ist zuweilen der Wohnteil dann auch zweigeschossig ausgeführt.



*Eiderstedter „Roter Haubarg“, Westseite. Hinter schützenden Bäumen verborgen ist der Wohnteil zweigeschossig ausgebaut*





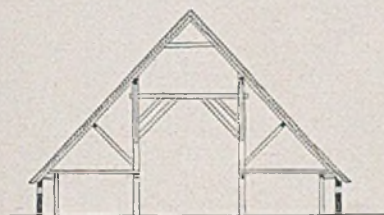
Eiderstedter „Roter Haubarg“ bei Tating; die Ostseite mit symmetrisch angeordneten Giebeln und dem Walmdach

Der Reichtum der Marschbauern zeigt sich nicht allein in der Größe der Anlagen, sondern auch in der reichen Ausstattung des Details. Die Giebelaufbauten, Tore und Türen werden mit kunstvollen

schmiedeeisernen Ankern verziert und die Innenräume erhalten eine eingebaute Ausstattung, besonders der „Pesel“, die am reichsten ausgestattete Stube, die nur zu feierlichen Anlässen benutzt wird.

Mit diesem Aufsatz setzen wir die Reihe unserer Veröffentlichungen über alte gute Heimatbauweisen fort.

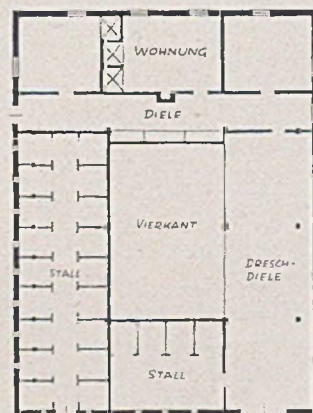
Die Schriftleitung



SCHNITT

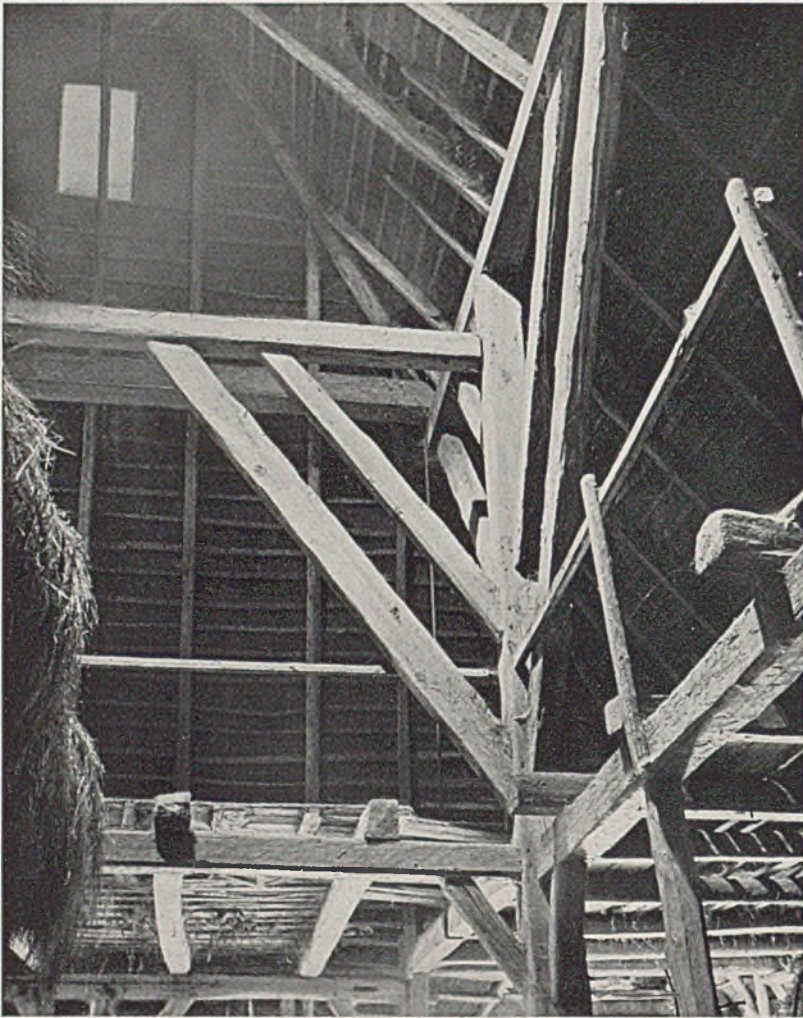
Querschnitt und Grundrißschema eines Haubargs im Maßstab von 1:500

Das Bild auf Seite 170 unten gibt die ältere Anlage eines Eiderstedter Haubargs ohne Giebelaufbauten wieder. Typisch ist der vom ewigen Westwind verbogene Stamm, der die Nähe der Küste anzeigt, und das hölzerne Gatter an der Straße, welches seine Fortsetzung nicht in einem Zaun, sondern in einem Straßentwässerungsgraben findet (im Bilde vorne links und rechts).



GRUNDRIS-SCHEMA





*Eiderstedter Haubarg; Innenansicht des „Vierkants“ mit der Ecksäule und ihren Verstreben*

„In den Haubargen der Eiderstedter Gegend wohnen Bauernfürsten.“ — An Stelle der einfachen Längsteilung des Niedersachsenhauses geht der Grundriß der friesischen Gehöfte von dem in der Mitte stehenden Gezimmer der „Haubarge“ aus, dem Vierkant, der vom Boden bis zur Decke „mit dem Fruchtstapel gefüllt ist“. — „Diele, Ställe, Stuben und Kammern reihen sich nach allen vier Seiten um den Mittelschober.“

(Auszug aus „Deutsche Volkskunst“ von Hans Karlinger, S. 68. Im Propyläen-Verlag, Berlin)



*Rechts:*

*Türe mit geschmiedeten Ankern in einem Eiderstedter Haubarg*