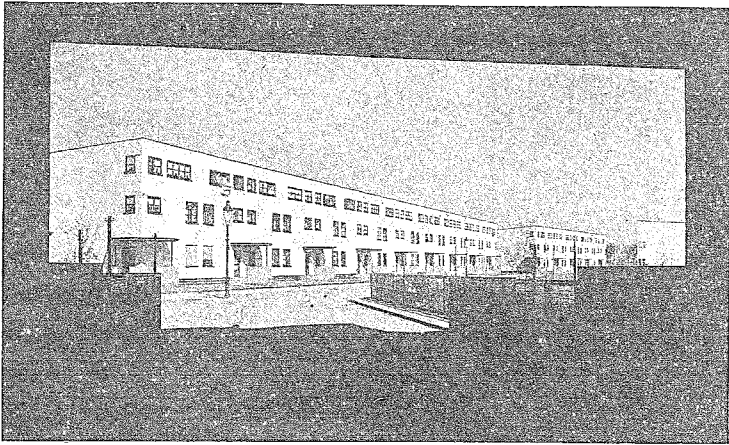


Ostdeutsche Bau-Zeitung

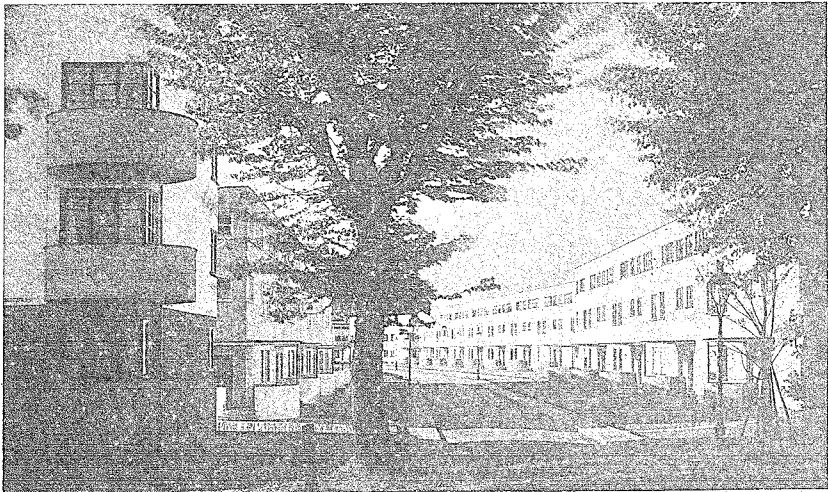
26. Jahrgang

Breslau, den 14. November 1928

Nummer 91



Blick aus der Durchfahrt an der Kalnßstraße in die Donnersbergstraße in Frankfurt a. M.
Putz weiß, Fenster rot, Vorbauten gelb, Haustüren blau, Eisentelle schwarz
Entw.: Arch. Carl-Hermann Rudloff B.D.A., als Mitarbeiter des Stadtbauamts Ernst May
Phot. H. Collischoun, Frankfurt a. M.



Blick von Norden in die Donnersbergstraße in Frankfurt a. Main
Der Putz der links liegenden Einfamilienhäuser ist gelb mit weißen Vorbauten und weißen Fenstern, der Putz der rechts liegenden Einfamilienhäuser dagegen weiß mit gelben Vorbauten und roten Fenstern
Entw.: Arch. Carl-Hermann Rudloff B.D.A., als Mitarbeiter des Stadtbauamts Ernst May
Phot. H. Collischoun, Frankfurt a. M.

Neues Bauen in Frankfurt a. Main

Von W. Kratz.

Siedlung Haardwaldplatz der Aktienbaugesellschaft für kleine Wohnungen, Architekt B.D.A. Carl-Hermann Rudloff
als Mitarbeiter von Stadtbaumeister Ernst May

Der beigegebene Lageplan zeigt anschaulich die Situation der Siedlung Bruchfeldstraße in Niederrad, die Baublöcke I, II, III, IV und den mit Haardwaldplatz bezeichneten Baublock. Ueber Block I, II, III, IV ist bereits im September in dieser Zeitung geschrieben worden.

Diese Siedlung liegt am Ende der Siedlung „Bruchfeldstraße“ zwischen einem Friedhof, der zu einer öffentliche Anlage umgestaltet wurde, und dem Bahngelände der Strecke Frankfurt - Mainz. Im Norden fließt der Main vorbei, durch einen Grünsübel von der Siedlung getrennt.

Im Norden der Siedlung liegen Etagenhäuser mit der Front nach dem Main und dem alten Friedhof. Zwei Grundrissentypen, die sich bestens bewährten, fanden hier Verwendung. Die Häuser am Friedhof erhielten den im vorigen Heft beschriebenen 16,50 Meter Typ für Ost-West-Zimmerlage. Die nach dem Main liegenden Häuser, deren eine Seite ganz der Sonne ausgesetzt ist, erhielten

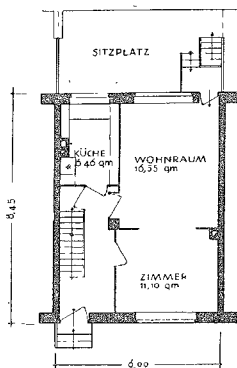
den hier gezeigten Nord-Süd-Typ, dessen Hauptwohnlagen nach Süden, die Wirtschaftsräume und ein kleines Zimmer nach Norden gerichtet sind. Eine Klapptür zwischen Küche und Flur ermöglicht eine direkte Verbindung zwischen Wohnraum und Küche, die bekanntlich bei allen Frankfurter Typen grundsätzlich angestrebt wird. Die Klapptür hat sich bis jetzt so bewährt, daß sie auch weiter verwendet wird.

Durch das Siedlungsgelände läuft in Nord-Süd-Richtung die Donnersbergerstraße, an den Einfamilienhäuser liegen. Ich möchte hier zunächst auf den beiliegenden Grundrissplan verweisen und dazu bemerken, daß außer dem abgebildeten Erd- und Obergeschoß sich noch eine Einliegerwohnung mit kleiner Einbauküche in einem darüber liegenden Geschosse befindet. Die Mieter sind jedoch nicht gezwungen, einen Einlieger aufzunehmen.

Die Einfamilienhäuser erhielten Gärten, deren Hecken, Wege und Rasenflächen vom Bauherrn angelegt wurden. Inmitten der

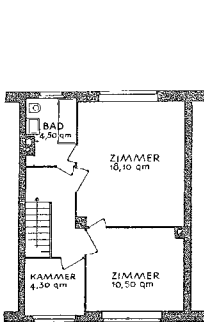
EINFAMILIENHAUSTYP 600 m
MIT EINGEBAUTER KÜCHE

ERDGESCHOSS



Das Dachgeschoß ist ausgebaut. Es enthält eine große und eine kleine Kammer, die der Mieter zusammen vermieten darf, und einen Trockenboden.

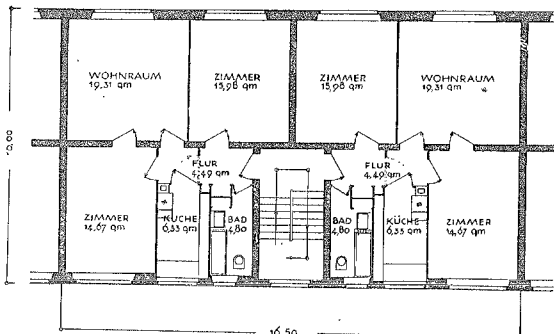
OBGESCHOSS



GESAMTE WOHNFLÄCHE 83,02 qm

WOHNHAUSTYP 1650 m
NORDLAGENTYP

Besonders interessant ist eine Klapptür zwischen Küche und Flur, durch die bei geöffneter Küchentür eine direkte Verbindung zwischen Wohnraum und Küche erreicht wurde. Die Türe hat sich in der Praxis bestens bewährt.

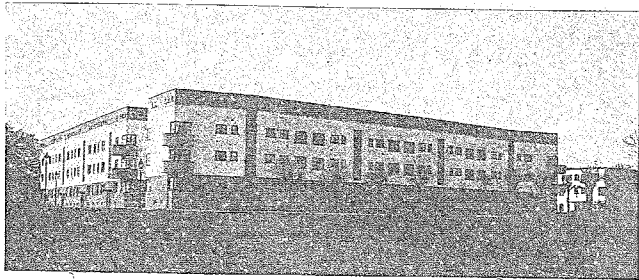


Entwurf:
Arch. Carl-Hermann Rudloff B.D.A.
als Mitarbeiter des Stadtbaumeisters
Ernst May

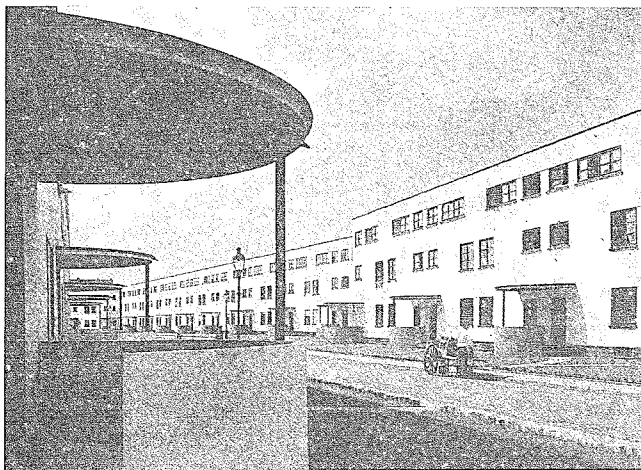
GESAMTE WOHNFLÄCHE 63,58 qm

Phot. H. Collinson
Frankfurt a. Main

Baugruppe Eisenwaldplatz. Häuser an der
Donnersbergstraße und Triefelstraße
in Frankfurt a. M.



Entw.: Arch. Carl-Hermann Ruloff E. D. A.
als Mitarbeiter des Stadtbaurats Ernst May
Phot. H. Collschon, Frankfurt a. M.

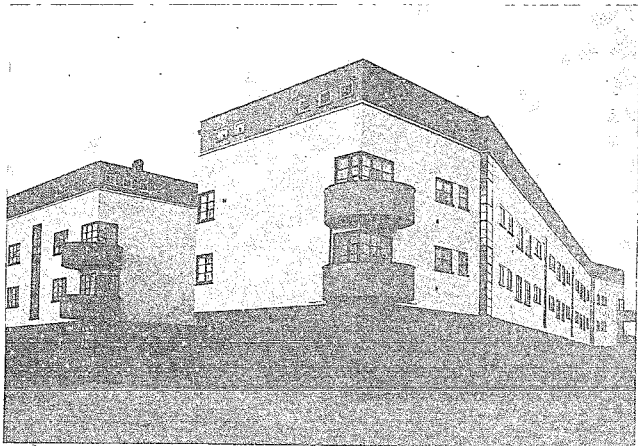


Frankfurt a. M., Donnersbergstraße

Entw.: Arch. Carl-Hermann Ruloff E. D. A.
als Mitarbeiter des Stadtbaurats Ernst May
Phot. H. Collschon, Frankfurt a. M.

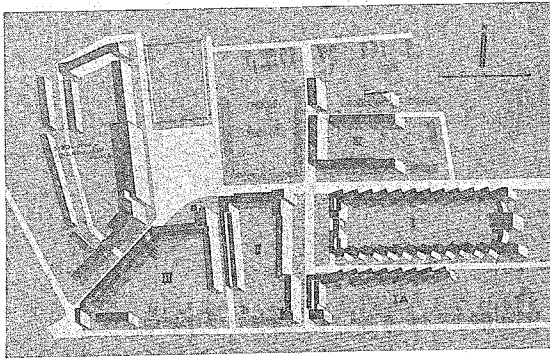
Ansicht der Eigenhäuser an der Donners-
bergstraße—Triefelstraße in Frankfurt a. M.

Putz weiß, Sockel grauer Kieselaschputz,
oberes Band gelb, Fenster rot, Fensterrän-
ge gelbe Bänke sind weiß, Balkone gelb,
Eisenteile schwarz.



Entw.: Arch. Carl-Hermann Ruloff E. D. A.
als Mitarbeiter des Stadtbaurats Ernst May
Phot. H. Collschon, Frankfurt a. M.

Siedlung Bruchfeldstraße
(Niederrad)
Block I, II, III, IV
und Siedlung Hasenwaldfplatz



Entwurf:
Arch. Carl-Hermann Rudloff
B. D. A.
als Mitarbeiter des Stadt-
bauamts May, Frankfurt a. M.

Etagenhäuser hierin ein großer Spielhof und eine etwas höher gelegene Bleiche, die mit schönen Staudenbeeten eingeraht ist. Die

Bebauung in Niederrad ist nach Beendigung dieser Baugruppe abgeschlossen.

Ins- gesamt	Zahl der Wohnungen					Zubehör je Wohnung	Durchschnittswerte bei den Haupttypen für eine Wohnung			Einrichtungen zur Erleichterung der Haushaltsführung und Zentralanlagen	
	mit Raumzahl						Wohnfläche qm	Reine Baukosten RM	Gesamtkosten inkl. Grundst. und Aufschließung RM		monatliche Miete- belastung RM
643	1	2	3	4	5	6	56	10 700	13 200	48—56*	Frankf. Küche Zentral-Fernheizung mit Warmwasser- versorgung Zentral-Waschk. Kinderheim Kindergarten Stüchlingsheim Zentrale Radio- Vermittlungsanl.
				318			65	14 000	16 500	60—70*	
				81			90	16 000	18 800	90—100*	
					23		105—15	16 800	19 600	100—120*	
						49 Einh.- Häuser	107	18 200	21 600	rd. 110*	

* Die Mieter leisten Vorauszahlungen

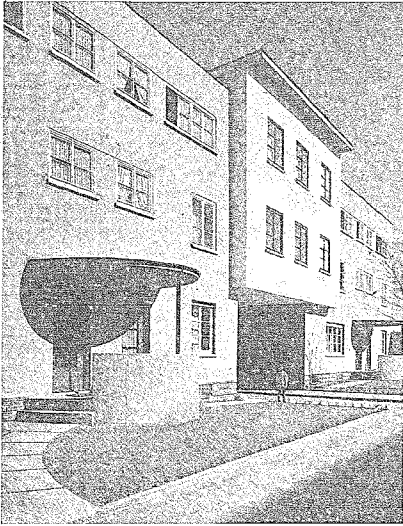
Der Automobilverkehr und der moderne Häuserbau

Von Dr. Herbert Schmidt-Lamberg, Magdeburg.

Mit großer Besorgnis weist man allerorten immer wieder auf die Beschädigungs- und Einsturzgefahr hin, die den Wohn- und Geschäftshäusern durch die Verstärkung des Automobil-Straßenverkehrs droht. Nun haben zwar namhafte Architekten und Verkehrsbedienten wiederholt darauf hingewiesen, daß lediglich eine partielle Inanspruchnahme gewisser Teile der Baukonstruktionen durch die Verstärkung des Verkehrs erfolgt, sie haben aber damit doch einer gewissen Beunruhigung in der Bevölkerung nicht Abhilfe gebracht. Schließlich ist ja auch eine Zusage, daß in der dritten Etage eines Wohnhauses in Normalhöhe irgend eine Zusammensturzgefahr absolut nicht zu befürchten sei, kein Trost dafür, daß um so mehr begründete Gefahr für die erste-Etage besteht, weil diese bei irgend welchen Beschädigungen sofort auch die oberen Stockwerke in Mitleidenschaft ziehen würde. Diese Untersuchungen, so wie sie bisher geführt wurden, haben demnach genau das Gegenteil von dem erreicht, was sie erreichen sollten, sie fragen den Gedanken einer Gefährdung der öffentlichen Sicherheit durch den Automobilverkehr in weite Kreise unserer Bevölkerung, die eben daran ist, sich für das Kraftfahrzeugwesen in ansprechender und zu verlangender Weise zu begeistern. Es ist daher nötig, daß an dieser Stelle einmal darauf aufmerksam gemacht wird, daß keineswegs das Automobil oder etwa der Lastkraftwagen im zunehmenden Straßenverkehr dasjenige Gefahrenmoment schafft, das auf den modernen Häuserbau von destruktiver Wirkung sein könnte. Wir wollen sogleich untersuchen, welche anderen Ver-

kehrsmittel etwa in bedeutend höherem Maße dem modernen Häuserbau gefährlich werden können. Von vorherem dürfen wir annehmen, daß der Kraftwagen sich bei dieser Probe glänzend rechtfertigen wird.

Stellen wir einmal einen Lastwagen mit Pferdeantrieb neben einen Lastkraftwagen. Beide sollen dieselbe Belastung erhalten und dieselbe Straße durchfahren. Beim ersten Versuch nehmen wir eine asphaltierte Straße, an deren beiden Seiten sich moderne, dreistöckige Wohnhäuser erheben. Der Lastkraftwagen ist mit elastischen Gummireifen versehen, in der Regel tragen diese Lastkraftwagen sogar nebeneinander zwei Vollreifen, so daß sie gegenüber dem Pferdegespann bereits eine Reibungsverminderung mit der Straßenbodenfläche aufweisen, die ausgedrückt wird im Verhältnis von 1:8. Das heißt mit anderen Worten, daß der Lastkraftwagen mit Doppelbereifung erst auf einer achtmal größeren (längeren) Strecke dieselbe Erschütterungseinwirkung auf den Asphaltboden ausübt, als der mit Pferden getriebene Lastwagen gleicher Beladung, der keine Vollgummireifen zu besitzen pflegt. Oder wir dürfen im selben Verhältnis sagen, daß ein mit Vollreifen versehener Lastkraftwagen eine vierfache Last tragen kann, ehe er auf Asphaltboden dieselben Erschütterungen ausübt, als ein gewöhnliches Pferdegespann — ist aber Doppelbereifung bei dem Kraftwagen vorhanden, so ist sogar eine achtfache Beladung nötig, um dieselben Erschütterungseffekte auf dem Boden zu erreichen. Wir sehen also, daß eine absolute Ueberlegenheit des Lastkraft-



Ausicht der Durchfahrt nach der Donnerbergstraße
 Ueberbau weiß mit roten Fenstern, Front sonst grau mit weißen Fenstern
 runde Vorbauten gelb, Hausdächer blau, Eisenblech schwarz
 Entw.: Arch. Carl-Hermann Rudolf B.D.A., als Mitarb. des Stadtbauamts Ernst May
 Phot. H. Collischonn, Frankfurt a.M.

wagens gegenüber dem Pferdlastgespann besteht und daß der soviel angefeindete Lastkraftwagen am Häuserbau in keiner Weise schadet oder doch nur in verhältnismäßig verschwindendem Umfange eine Erschütterungswirkung ausübt. Der Pferdegespannverkehr ist hier von ungleich nachteiliger Wirkung.

Wir können nun zu Straßen, die nicht mit Asphalt belegt sind, und wir nehmen da zunächst eine mit Kopfsteinen gepflasterte Straße unter unsere Beobachtungen. Hier folgt nicht nur die Reibung auf der Grundlage, sondern auch der Anstoß gegen jeden einzelnen erlöhten Stein als Erschütterungsmoment, wo hinzukommt, daß diese Erhöhungen der Pflastersteine aus der Grunddecke der Straße sehr ungleich zu sein pflegen, was eine fernere Schüttungsverstärkung durch den Ungleichheitsfaktor der Wiederholung ergibt. Haben wir nun die Möglichkeit gehabt, nachzuweisen, daß der Pneumatik des Kraftwagens eine vierfach verringerte Reibung erzielte, so kann es kein Zweifel sein, daß auch der Anprall gegen den einzelnen Stein um das Verhältnis der Dichte des Vollgummireifens zu der Anzahl der den Stoß verursachenden Räder verringert sein muß. Wenn wir aber den unbereiften Anprall des Pferdegespannes vergleichen, so kommen wir wieder zu einer ungeheuerlich gesteigerten Erschütterungswirkung beim unbereiften Verkehrsfahrzeug, für das der Mathematiker Zahlen finden würde, die der Menge der Bevölkerung ganz und gar verwunderlich wären.

Es kann an dieser Stelle nicht unsere Aufgabe sein, eine wissenschaftliche Ausrechnung von Unterlagen zu finden, sondern wir müssen uns darauf beschränken, mit einfachen Worten aus augenfälligen Beweisen und Vergleichen der Bevölkerung zu zeigen, daß jede Abneigung gegen den Kraftwagenverkehr aus Gründen der Furcht vor Beschädigung der Wohn- und Kaufhäuser vollkommen unbegründet und zurückzuweisen ist. Wenn wir unsere vorstehenden ersten Untersuchungen, die jeder selbst einmal anstellen kann und die daher gerade für die Masse als bester Überzeugungsanker zu gelten haben, noch durch weitere Beobachtungen verstärken wollen, so können wir nunmehr auf die unterschiedliche Wirkung einer gleichmäßigen und einer in Intervallen zufallenden Belastung der Straßengrundlagen. An einem galoppierenden oder trabendem Pferd bemerken wir, daß der Boden, auf dem es sich vorwärtsbewegt, rhythmisch, aber in stoßweisen Takten erschüttert wird.

Diese Erschütterung wird in einer Weise verstärkt, in der man das Tier belastet oder ihm eine Last zu ziehen gibt. Läßt man auf einer asphaltierten Unterlage einmal diejenige Kraft, die sich im Aufschlag eines Pferdchufes ergibt, neben derjenigen Kraft, die sich in der Belastung durch einen schleichenden Gummireifen unter der Belastung, die ein Durchschnittskraftwagen ergibt, sich auswirkt, so kommen wir zu der erstaunlichen, aber ganz selbstverständlichen Feststellung, daß die Asphaltdecke bereits in einer etwa acht- unddreißigmal kürzeren Zeit unter dem Pferdchuf eine Beeinträchtigung zeigt, als wir sie bei der Belastung durch den Kraftwagen feststellen können. Wir haben also hier wieder den Beweis, daß der Kraftwagen die Straßendecken schon und damit auch die Übertragung wirksamer Stöße und Rollerschütterungen auf die anliegenden Häuser in größerem Maßstabe vermeidet, als das beim Pferdegespann der Fall ist.

Können wir nun zu einem Vergleich mit der Straßenbahn, so müssen wir hier natürlich berücksichtigen, daß der Schienenlauf dieses Verkehrsmittels zunächst die Art und Weise der Straßenpflasterung oder der Asphaltierung gleichgültig läßt. Man ist sogar zu der Ueberzeugung gekommen, daß der Kopfstein und die Schotterstraße die Stöße und Erschütterungen auf dem Schienenweg nicht so gut weiter fortplanzen, wie das beim asphaltierten Weg beobachtet wurde. Die Gleichmäßigkeit der zusammenhängenden Ebene beim Asphaltweg macht den Stoß eines auf dem Damfahrenden Wagens am Rande der Häuserreihen noch fast ebenso deutlich bemerkbar, wie man diese Erschütterung mitten auf dem Damf neben dem Fahrzeug verspürt. Aus diesem Grunde hat man gegen frühere Gewohnheiten wieder neben den Gleisen der Straßenbahnen Steinpflasterungen vorgenommen und eine Asphaltierung erst in Entfernung von einem halben Meter von den Schienen entfernt vorgesehen. Für die Automobilstraße kann man nun mit Recht eine ähnliche Einrichtung der Herstellung eines gepflasterten Fahrstreifens auf den Verkehrsstraßen fordern, da auch hierdurch die Übertragung der Fahrerschütterungen auf die angrenzenden Häuserreihen wesentlich vermindert würde. Am besten sind diejenigen Städte gefahren, die für die Fahrdämme im allgemeinen überhaupt wieder die Pflasterung der Fahrbahnen in umfassender Weise durchgeführt haben. Man hat hier von Häuserbeschädigungen als Folge des zunehmenden Verkehrs fast nichts gehört. Diese Fragen



Ausicht Eduardstraße in Frankfurt a. M.
 Putz grau, Vorbauten gelb, Durchfahrtsüberbau weiß, Fenster weiß
 Hausdächer blau, Eisenblech schwarz
 Entw.: Arch. Carl-Hermann Rudolf B.D.A., als Mitarb. des Stadtbauamts May
 Phot. H. Collischonn, Frankfurt a.M.

sind für den Automobilverkehr besonders wichtig, weil jetzt mit der Einrichtung des internationalen Großstraßennetzes für den Automobilverkehr eine Reihe unserer Großstädte diese Straßen mitten durch ihr Gebiet zu legen haben. Es ist uns nicht angängig, daß man diese Straßen zunächst in einer unzureichenden Weise ausstattet, um sie dann nach kurzer Benutzung wieder aufzureißen, was den Autofahrer mindestens stark beeinträchtigt würde. Die Einwirkung des Großverkehrs auf den modernen Häusler sollte bei dieser Anlage der modernen Straße sozgleich in Berechnung gestellt werden. Allerdings in einer Weise, die das Publikum nicht gegen das Kraftfahrzeug voreingenommen machen kann.

Nun hat aber umgekehrt der moderne Hausbau eine Reihe von Voraussetzungen geschaffen, die nicht gerade förderlich sind für die Zusammenpassung von Automobilverkehr und Straßensicherheit. Wir denken da nur an die Konstruktion des Längsplanes der neuzeitlichen Siedlungen, in deren Straßen sich der Automobilist wirklich wie von allen guten Geistern verlassen vorkommt. Wenn die umkehrte Ausdehnung, deren sich die Siedlungen vor den Toren unserer Großstädte erfreuen, noch eine Weile in der jetzt zu bemerkenden Weise anhält, dann ist es für den Automobilgroßverkehr fast unmöglich, sich aus den Großstädten hinauszuwagen. Die krumme und winklige Anlage der sogenannten Zierstraßen in den Siedlungen ist ein Schlag in das Gesicht der modernen Verkehrsünde und so mancher Siedler hat den Verfasser schon sein Herz ausgeschüttet über diese Zustände, die er nicht ahnte, als er sich dem Siedlungswesen angeschlossen hatte. Besonders diejenigen Siedler, die selbst Auto- oder Motorradfahrer sind, werden hier vollkommen zustimmen, daß allerdings diese Art Häuslerbau für sich und für den Automobilverkehr eine Gefahr bildet. Man

hat sich wohl gedacht, daß man sich absondern könnte draußen vor den Toren der Städte, aber man sollte doch nunmehr einsehen, daß es keinen Fleck mehr gibt auf der Erde, der dem modernen Großstadtverkehr unerschlossen bliebe. Darum muß man sich im Siedlungsbauwesen umstellen und dem Verkehr geben, was dem Verkehr gebührt. Es sollte uns nicht wunder nehmen, wenn anders die Siedlungen alsbald zu den Gefahrenklippen der Großstädte im Verkehr werden würden, denn der hier betriebene „zweckmäßig“ gesehene Hausbau spottet allen Forderungen, die die Verkehrssicherheit verlangt.

Man kann es den Baumeistern der Jahre um die Jahrhundertwende verzeihen, wenn sie nicht die ungeheure und schnelle Entwicklung des Straßenverkehrs voraussahen. Man kann es aber unseren modernen Baumeistern nicht verzeihen, wenn sie mitten in der Verkehrsentwicklung stehend, immer noch Häuser und Gebäude anlegen, die mitten in der Verkehrsbrandung ganz naturgemäß nicht den Anforderungen gegen Beeinträchtigung durch Stoß, Anprall und Erschütterungen genügen. Leider ist man in dieser Beziehung noch immer nicht zu einigenden Grundrätzen gekommen, es ist aber müßig, eine Frage so zu stellen: „In welcher Weise bringt der moderne Automobilverkehr eine Gefahr für den Hausbau mit sich?“, sondern man muß fragen: „Was geschieht beim modernen Hausbau, um den Anforderungen des zunehmenden Großverkehrs Genüge zu tun und Gefahren zu vermeiden?“ Gewiß geschieht hierbei allerhand, aber dieses doch nicht allein im geringen und es gibt immer noch zuviel Feinde des modernen Verkehrs, als daß man glauben dürfte, alle Erwägungen beim Hausbau würden bereits unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsreformnisse angestellt. Das aber muß unbedingt und in jedem Falle geschehen!

Grundsätze für die Genehmigung von Tag- und Nachtreklamen

Von Polizeibaudirektor Berger, Breslau.

(Fortsetzung und Schluß)

Einige allgemeine Worte über den Wert der Vernunftlingsgesetzgebung und über die Mitwirkung der Sachverständigenbeiräte seien hier einzuwickeln, weil starke Kräfte aus dem Bunde Deutscher Architekten die Schädlichkeit einer ästhetisierenden Baupolizei nachzuweisen bemüht sind und auf die Streichung aller diesbezüglichen Vorschriften aus dem neuen Städtebaugesetz hinwirken. Jeder, der sich mit diesen Dingen dauernd beschäftigen muß, wird mir beipflichten, daß die Wirkung eine verheerende sein würde. Weniger im Augenblick bei den eigentlichen Bauten, da diese zum weitaus größten Teil mit Zuschüssen aus öffentlichen Mitteln errichtet werden, deren Bewilligung nur an gute, von wirklichen Architekten gefertigte Entwürfe erfolgen soll. Ohne diesen Zwang wäre zweifellos ein Rückfall in die Vorkriegszeit zu erwarten, wo über 90 vom Hundert aller Bauten nur von sogenannten Architekten geplant und errichtet worden sind. Als einzige Waffe gegen dieses Pflanzschicksal, dessen verhängnisvolles Wirken wir allorts schauernd vor Augen haben, hat sich die Möglichkeit ergeben, das Ortsratsat anzuwenden oder an Ausnahmen und Befreiungen Bedingungen zu knüpfen, die sachgemäß nur von wirklichen Architekten erfüllt werden können. Die wirklichen Architekten, die jeden Einfluß der Baupolizei auf künstlerischem Gebiete beseitigen wollen, versuchen mitlin sich selbst den Ast abzuschneiden, auf dem sie sitzen. Hat sich aber die Baupolizei, leider erst sehr spät, übertragene Pflicht über die äußere Gestaltung des Ortsbildes zu wachen, als segensreich erwiesen, so ist auch die Anhörung von Sachverständigenbeiräten nicht zu entbehren. Nur durch die Mitarbeit von Sachverständigen aus den verschiedensten Kreisen ist es möglich, den Vorwurf der Willkür abzuwehren. Es sei zugegeben, daß damit noch keine Kunst geschaffen wird und daß Fehlurteilen vorkommen können. Immerhin sind die Vorzüge so überwiegend, daß wir der Hoffnung Raum geben müssen, daß die erwählten Bemühungen vergeblich sein werden, und daß das Gesetz mit unseren Verbesserungsansprüchen zustande kommen wird. Waren an einigen Orten die Erfahrungen keine guten, so war nicht die Gesetzgebung daran schuld, sondern diejenigen, die nicht verstanden haben, mit den sich aus ihr ergebenden Rechten und Pflichten sinnenmäßig umzugehen. In diesem Zusammenhang kam ich an Bruno Tants Buch „Von Bauen, Der neue Wohnbau“ nicht vorübergehen. Wie immer, ist der Verfasser auch hier der starke Anreger, als den wir ihn alle schätzen. Ohne Zweifel kann man sehr vielen in seinen Ausführungen zustimmen. Einverstanden sein kann man auch mit dem Vorschlage von Bruno Taut und 41 Architekten, der am 23. März 1926 dem Wohlfahrtsminister unterbreitet worden ist und folgendes fordert:

1. Persönlichkeiten gegenüber, deren Vorbildung oder Wertung eine zweifellos künstlerische Auffassung und Werbleistung vermuten lassen, erbringt sich jede ästhetische Beurteilung eines Entwurfes.
2. Liegt hierfür jedoch nur die Vermutung vor, so wird der Entwurfsverfasser aufgefordert, durch einige Gutachten angesehener Persönlichkeiten das Bestehen dieser Voraussetzungen nachzuweisen, wie er es auch ohne Aufforderung der Baupolizei tun kann. Wird damit erwiesen, daß eine künstlerische Leistung zu erwarten ist, so erbringt sich ebenfalls eine weitere ästhetische Prüfung.
3. Anderenfalls soll dem Architekten die Möglichkeit gegeben werden, aus der Liste der Sachverständigen-Ausschmittglieder diejenigen Persönlichkeiten für die Prüfung auszuwählen, welche seiner Auffassung nahestehe.

Bruno Taut verlangt, daß der Weg zur freien Entfaltung des produktiven Schaffens gesäubert und beglückend gemacht wird. Eine praktische Überleitung sieht er in folgendem Vorschlage von Hugo Häring: „Will man verhindern, daß offener Schmutz gebaut wird, so genügt eine Kommission von drei Menschen, das zu verhindern. Und da die Werke und Werte der neuen Baukunst nicht von Menschen gewürdigt werden können, welche diesen Werken gesinnungsfeind sind, so sind zwei Kommissionen von je drei Menschen aufzustellen: eine Kommission der historisierenden Baukünstler und eine Kommission der neuen Baugesinnung. Wer vor einer dieser beiden Kommissionen besteht (und es soll ihm freistehen, die Kommission seines Vertrauens zu wählen), hat keinerlei Kunstkontrolle mehr zu passieren. Die Gegensätzlichkeit der beiden Kommissionen schaltet den Mißbrauch der Aemter aus und die im Vernunftlingsgesetz gewünschte Verhinderung offeneren Schmutzes ist auf einem einfachen Wege erreicht. Es ist noch mehr erreicht, denn die Rivalität der beiden Kommissionen wird zur Folge haben, daß in der Tat der Weg zur besten Leistung gesucht wird, an welcher jeder Partei sozusagen unmerklich ein Interesse hat.“ Hier wird also ebenfalls mittelbar zugegeben, daß beim Fehlen aller Gebundenheiten offener Schmutz gebaut werden würde. In beiden Vorschlägen wird nicht die Abschaffung einer fachmännischen Begutachtung, sondern nur eine andere Form derselben empfohlen. Bruno Taut ist uns jedoch in seinem ganzen Buche den Nachweis schuldig geblieben, daß die von ihm gerügten Schäden schwerer wiegen, als diejenigen, die entstehen werden, wenn die Vernunftlingsgesetzgebung fortfiel. Diesen Nachweis hat er und konnte er nicht erbringen. Mag auch in einigen Fällen durch eine andere künstlerische Einstellung eines Sachverständigenbeirates das Werk eines bedeutenden Archi-

tekten im Wege eines faulen Kompromisses ungünstig beeinflusst worden sein, so ist es doch zum Glück noch keinem solchen Gremium gelungen, eine starke künstlerische Persönlichkeit zu unterdrücken. Demgegenüber stelle man sich vor, wie das Bild unserer Städte aussähen würde, wenn jeder bauen dürfte, wie es ihm beliebt. Die Außenstehenden sehen nur, was gebaut worden ist, und ihnen daran eine mehr oder minder berechtigte Kritik. Wir aber wissen auch, wie gebaut worden wäre, wenn es nicht möglich gewesen wäre, das Schlimmste zu verhindern. Solange die große Menge so wenig innere Beziehung zur bildenden Kunst, insbesondere zur Baukunst hat, daß ihr der größte Kitsch besser gefällt, als wirkliche Kunst, solange sind Verunstaltungsgesetze nicht zu unterbreiten. Daß sie durch ein höheres Kulturniveau möglichst bald ganz entbehrlich werden mögen, ist sicher unser aller aufrichtiger Wunsch. Mit der größten Befriedigung würden wir dann die uns durch das Gesetz verliehene Macht aus den Händen geben; Macht ist uns fremd. Wie aber kann der Geschmack der Menge anders gehoben werden, als durch die Förderung ehrlicher, guter Bauwerke und durch das Verbot verlogener schlechter Beispiele? Taut rühmt als bestes Resultat der neuen holländischen Baukunst „ein Ergebnis des Stuhens nach der verküppelten Form, nach der Harmonie von innerem Gefüge und neuem konstruktiven Aufbau“. Ich kann nicht annehmen, daß er glaubt, ein solches Ergebnis wäre zu erreichen, wenn sich die Baupolizei wie früher nur um nicht künstlerische Fragen zu kümmern hätte. Dann aber hätte er es besser unterlassen, seinen Buche die Worte vorzusetzen „Der lieben Baupolizei“. „Le ridicule ne“ ist auch sonst das Leitmotiv dieses Werkes. Man soll aber nie etwas vernichten wollen, wenn man nichts Besseres an seine Stelle zu setzen weiß.

Den Sachverständigenbeirat bilden in Breslau nach dem Ortsstatut:

- a) drei Mitglieder des Magistrats, darunter der Stadtbaurat für Hochbau;
- b) der Provinzialkonservator;
- c) der Direktor der Kunstakademie;
- d) der Direktor des Museums der bildenden Künste;
- e) der Direktor des Kunstgewerbemuseums;
- f) ein von Regierungspräsidenten zu bestellendes hochbautechnisches Mitglied;
- g) drei von der Stadtverordnetenversammlung zu wählende Vertreter aus der Bürgerschaft, die nicht Stadtverordnete zu sein brauchen;
- h) drei vom Magistrat zu berufende Architekten;
- i) drei von der Stadtverordnetenversammlung zu berufende Sachverständige (je ein Maler, Bildhauer und Kunstgelehrter);
- k) drei vom Beiräte zu wählende Mitglieder.

Diese Zusammensetzung muß ihrer inneren Einstellung nach naturgemäß mehr noch den historisierenden Architekten als den Neuen zuwinken. Und doch ist in Breslau kein Entwurf abgelehnt worden, der auf den neuen Wegen zu wandeln versucht. Solche Entwürfe haben bei einzelnen Mitgliedern wohl Kopfschütteln und Urteile, wie Kasernen- oder Gefängnisstil, doch niemals eine Ablehnung herbeigeführt.

Anders liegt die Sache bei Reklamanlagen, wozu ich zu meinem eigentlichen Thema zurückkomme. Für die lange Abschweifung diene mir als Entschuldigung die Wichtigkeit der angeregten Frage. Zur Besetzung von Reklamanlagen hat es sich in Breslau als zweckmäßig erwiesen, weitere Kreise zur Mitarbeit heranzuziehen, und zwar solche, die der Dingen näherstehen, als die vorgenannten Sachverständigen, von denen man Reklamefreudigkeit beim besten Willen nicht verlangen kann. Es wurde daher ein besonderer Reklamebeirat gebildet, in dem vertreten sind: der Schlesische Bund für Heimatschutz, der Bund Deutscher Architekten, der Bund Deutscher Gebrauchsgestalter, der Deutsche Werkbund, der Verband der Reklamefachleute, die Kunstgilde v. V., die Kunstakademie, die Kunstgewerbeschule, die Regierung, das Polizeipräsidium, der Magistrat, die Baupolizei, die Industrie- und Handelskammer, wie die Vereinigung des Einzelhandels und der Verein der Schilderfabrikanten. Die Mitwirkung der zuletzt genannten Gruppen, als der Vertreter der hierbei wirtschaftlich am stärksten interessierten Kreise, hat sich als außerordentlich segensreich erwiesen. Die Fülle der Reklameanträge ist so groß — die Baupolizei hat bei ihrer Reklameabteilung monatlich im Durchschnitt 600 bis 700 Eingänge —, daß der Reklamebeirat genötigt ist, regelmäßig alle zwei Wochen Sitzungen abzuhalten, ebensooft örtliche Besichtigungen durch Unterausschüsse vorzunehmen und darüber hinaus noch Sitzungen und Besichtigungen einzuschleppen.

Vor einschneidenden Maßnahmen wird außerdem die Vereinigung des Einzelhandels und die Handelskammer gehört, bei denen die von diesen abgeordneten Mitglieder des Beirates dessen Stellungnahme vertreten. Dies ist auch bei der erwähnten Polizeiverordnung über Markenschilder geschehen, welche die volle Zustimmung aus Handelskreisen gefunden hat. Es wurde dabei betont, daß die Lieferung dieser Schilder für den „Einzelhändler als eine Last empfunden wird, der er sich nicht entziehen kann, da nach Anbringung eines Schildes die Konkurrenz die Anbringung auch ihrer Schilder fordert. Besonders wertvoll war ferner die Zustimmung derselben Vereinigung zu der Stellungnahme zu der Frage der Ausverkaufsschilder. Die genannte Vereinigung ersuchte uns inwischen geradezu um schärfere Maßnahmen gegen diesen sie schädigenden „Unflug“, welchen Ausdruck die Breslauer Bezirksgruppe des Reichsverbandes für Herren- und Knabenbekleidung in einer Eingabe an uns gebrauchte. Von Neujahr bis Silvester veranstalten Ausverkaufsschilder das Stadtbild. Inventur-, Räumungs-, Serio-Oster-, Pfingst-, Reise-, Messe-, Weihnachts-Ausverkäufe, Weiße Wochen und wie sie alle heißen wollen, dienen als Aufuß, Papier- und Leinwandbilder sowie Fahnen größten Umfanges in den Straßenraum vorzustricken und damit dauernd einen Jahrmarkts-eindruck hervorzurufen. Wir haben eine Bekanntmachung erlassen, in der wir darauf hinweisen, daß die Anbringung aller Reklamanlagen, auch für vorübergehende Zwecke, ohne baupolizeiliche Genehmigung unmachtsichtlich eine Bestrafung nach sich zieht und die sofortige Beseitigung unvorschriftsmäßiger Anlagen gefordert werden muß. Eine Ausnahme wird lediglich gemacht während der beiden Wochen, die zweimal im Jahre von Regierungspräsidenten für Ausverkäufe zugelassen sind, sowie zwei Wochen vor Weihnachten. Während dieser Zeiten wird von der Genehmigungspflicht für solche Reklamen abgesehen, die in den Straßenraum nicht hineingehen, sondern nur flach unmittelbar an der Hauswand sicher angebracht sind. Zur Unterstützung der Kontrolle dieser Maßnahme, für welche die Beamten der Baupolizei allein nicht anähernd ausreichen wurden, hat sich die staatliche Polizei dankenswert bereit erklärt. Die Zustimmung aus Handelskreisen zu unseren Maßnahmen gründet sich auf die Erkenntnis, daß es nur durch ein Zusammenarbeiten möglichst ist, bedenkenlose Konkurrenz in den nötigen Schranken zu halten.

Der Drang nach starken Akzenten liegt in unserer Zeit. Alle Künste, voran die Musik, legen hiervon Zeugnis ab. Die durch Tauts Vorgehen in Magdeburg wieder erweckte farbige Behandlung der Häuser hat eine überall wahrnehmbare Farbenbewegung ausgelöst. Lange vorher — bereits im Jahre 1911 — hatte übrigens Hans Poelzig eine Wohnhausgruppe in Breslau mit farbigem Putz versehen. Nach anfänglichen Überbertreibungen haben wir bereits eine Reihe von guten Beispielen. Wer läte sich nicht der farbigen Behandlung des Latigen Marktes in Danzig durch Professor Fischer erfreut, die das selten schöne Stadtbild zur gesteigerten Wirkung gebracht hat? Auch die Altstadt in Hannover ist als ein im ganzen gelungenes Beispiel zu nennen. Noch früher hat sich die Mode zu größerer Farbenfreudigkeit bekannt. Beim Sport, insbesondere beim Wintersport, wo die Schneedecke den neutralen Untergrund abgibt, hat es begonnen. Nicht nur die Bekleidung der Frauen — wenn man das Minimum an Stoff heute noch so nennen darf —, die schon immer lebhafter war, sondern auch die der Männer ist von Jahr zu Jahr farbiger geworden. Für Abendtrocknen werden von den Frauen schimmernde Seiden und blinkende Brokatstoffe bevorzugt, deren Wirkung durch glitzernden Schmuck noch mehr — gleichsam zu einer Lichtreklame — gesteigert wird. Solchem Zeitwille darf man sich nicht eigenwillig verschließen. Er zeigt sich auch in dem Wunsche des Handels nach gesteigerten Werbemitteln, für welche die Lichtreklame nahezu unbegrenzte Möglichkeiten bietet. Auch wenn sich der einzelne aus mancherlei Gründen innerlich davon abgestoßen fühlt, darf er sich bei den Entscheidungen, die in seine Macht gegeben sind, hiervon nicht beeinflussen lassen. Wir haben lediglich zu prüfen, ob auf Grund der gesetzlichen Grundlagen eine Genehmigung versagt werden muß. Innerhalb des Spielraumes, den alle Vorschriften geben, soll man nicht ergriffen sein. Handelt es sich doch nicht um Entwicklungsverle, sondern um vorübergehende Erscheinungen, da alle Werbemittel verhältnismäßig schnell von neuen abgelöst werden. Die Mitwirkung eines Beirates schafft uns hierbei nicht nur keine verstärkten Bindungen, sondern vielmehr größere Freiheiten. Nur mit seiner Hilfe können wir das Goethewort aus Tasso wahr machen: „Erlaubt ist, was gefällt“, ohne in den Verdacht der Willkür zu kommen und dem beflehten Vorwurf zu begegnen, daß der weltfremde Beamte vom grünen Tisch aus

das Wirtschaftsleben zerstöre. Dem gleichen Vorwurfe setzt man sich aus, wenn die Gebühren für die Genehmigung von Reklamanlagen zu hoch bemessen werden. Die Verwaltungskosten für das baupolizeiliche Genehmigungsverfahren von Reklamen müssen aus den Gebühren hierfür gedeckt werden. Die allgemeine Baupolizei erfordert an sich überall zu hohe Zuschüsse, daß die Kosten für diesen Zweig nicht der Allgemeinheit auferlegt werden dürfen. Die Baupolizei soll einerseits aus der Genehmigung von Reklamen keinen Gewinn ziehen, da dies einer indirekten Besteuerung gleich käme, sie soll andererseits aber die Kosten von Reklameverbrau- chern selbst aufräumen lassen. Nach diesem Gesichtspunkte sind die Gebührenordnungen anzustellen.

In der Natur der Sache liegt es, daß die Genehmigung von Reklamen sehr schnell gewährt wird. Ein Bescheid muß also mit möglichst Beschleunigung erteilt werden. Die Festlegung einer Frist ist jedoch unmöglich, da die Fälle zu verschieden liegen. Als eine unnötige Verzögerung muß man es aber z. B. erklären, wenn in Berlin die Anträge auf Vorsteherschilder vorerst dem zuständigen Polizeirevier, solche auf Schilder für Apotheken dem Polizeipräsidenten vorgelegt werden müssen. Die Beseitigung derartiger Hindernisse wird von den Interessenten mit Recht gefordert.

Die Reklame verlangt von dem Baupolizeidezernenten liebevolle Hingabe. Sind zwar Erfolge der mühevollen Kleinarbeit erst nach Jahren wahrnehmbar, so darf man sie darum nicht geringer einschätzen. Der Verband der Reklameinteressenten hat bereits vor mehr als zehn Jahren unter seinen Richtlinien für Außenreklame bekanntgegeben: „Was die ästhetische Seite anlangt, so kann nicht genug gesagt werden, daß für das Dauerplakat das Beste gerade gut genug ist. Man hat die Reklame eine Bildergalerie des Volkes genannt. Die täglich und stündlich immer wieder gesehenen Formen, Farben und Schriften prägen sich ja auch tief ein. Sie

verbildeln den Geschmack, wenn sie geschmacklos sind, aber sie tragen zur Geschmacksbildung bei, wenn sie ästhetischen Anforderungen entsprechen.“ Hierin ist auch die Notwendigkeit für eine behördliche Überwachung begründet. Denn den Geschmack bilden, heißt das Kulturniveau heben. Das mügen die vielen Fernersterntenden bedenken, die unsere Arbeit auf diesem Gebiete spöttisch belächeln. Soll sie mitnützlich sein, so ist, wie ich nochmals hervorheben möchte, ein einträchtiges Zusammenwirken mit den erwähnten Interessentenkreisen nicht zu entbehren, die in dem Baupolizeidezernenten, der unmöglich alles genehmigen kann, nicht den Feind, sondern den Verbündeten sehen müssen, um das Ziel, eine ästhetisch befriedigende und reklameeconomisch wirksame Reklame zu erreichen. Dabei bleibt zu berücksichtigen, daß nicht die Menge der Werbemittel ihre Wirkung erhöht, daß vielmehr bei einem Zuviel eine Reklame die andere töt schlägt. So bestanden wir wohl, wenn wir das erstmal das Vergnügungsviertel Newyorks betreten, die Lichtfülle, laden daran vielleicht auch, um nochmals Taut anzuführen, „Freude wie Kinder,“ sind aber im Grunde doch nur geblendet, d. h. außerstande, die einzelne Reklame zu erfassen und, was das Wesentliche ist, im Gedächtnis zu behalten. Hierauf muß man bei der Beratung der ständig nach neuer Reklame ausschauenden Gewerbetreibenden immer wieder hinweisen. Wie überhaupt nur eingehende sachgemäße Beratung und verständnisvolles Eingehen auf jeden Einzelfall uns das Vertrauen der Reklameinter- essenten erwerben und erhalten kann. Die Reklame ist nur ein kleiner Ausschnitt aus dem immer größer gewordenen Arbeitsgebiet der Baupolizei, keinesfalls aber der unwichtigste. Ich schließe mit dem erneuten Wunsche, daß recht bald der Zeitpunkt kommen möge, wo jede Verunstaltungsgesetzgebung sich erübrigt, daß bis dahin aber das neue Städtebaugesetz der Baupolizei das gewinnere Rüstzeug bringen möge, um zur beschleunigten Herbeiführung dieses Zeitpunktes das Ihre beitragen zu können.

Verschiedenes

Lehrkurse in Eisenbeton. Die jüngsten Einträge von Eisenbetonbauten im Auslande mit ihren bedauerlichen, teilweise erheblichen Verlusten an Menschenleben haben auch bei uns eine lebhaft Nachfrage nach Fortbildungsmöglichkeiten in der Eisenbetonbauweise für in der Praxis stehenden Techniker zur Folge gehabt. Es ist daher zu begrüßen, daß für das Dauerplakat ein in eigenemitzige Weise derartige Unterrichtskurse einrichtet. Wie uns die Bauberatungsstelle Breslau, Breslau 5, Freiburger Straße 42, in deren Händen die Veranstaltung dieser Kurse in den Provinzen Schlesiens liegt, mitteilt, sind außer den schon in Breslau be- zogenen solche in Oranienburg (Beginn am 14. November d. J.), Hirschberg, Leobschütz, Ratibor und Gletwitz geplant, zu denen Anmeldungen noch entgegengenommen werden.

Lichtbilder zu Vorträgen über Städtebau, Siedlungswesen und Wohnungswesen. Die Lichtbildsammlung des Deutschen Archivs für Siedlungswesen, Berlin NW 6, Luisenstraße 27/28, ist in den letzten Jahren bedeutend erweitert und eingehend durchgearbeitet worden. Um den Vortragenden die Auswahl der Bilder zu erleichtern, ist ein Verzeichnis nach Stichwörtern zusammengestellt worden. Die bekannten Vortragsreihen werden weiter ausgebaut. Die Sammlung stellt allen Interessenten zur Verfügung. Die Leihbedingungen, die auch die Preise der Listen enthalten, werden kostenlos versandt.

Wettbewerbs-Ergebnisse

Breslau. Bei dem offenen Wettbewerb für den Umbau des St. Vinzenzhauses in Breslau gingen als Preissträger folgende Herren hervor. Der 1. Preis in Höhe von 2000,— RM. wurde Regierungsbaumeister Zoller zuorkannt. Drei gleiche Preise in Höhe von je 1000,— RM. erhielten die Architekten Hein, Puschka und Trampke. Die übrigen sechs Beteiligten erhalten eine Entschädigung von 500,— RM. An eine Verwirklichung des Ausbaues des St. Vinzenzhauses ist jedoch vorläufig noch nicht zu denken.

Leipzig. Im Wettbewerb des Stadtrates Leipzig zur Erlangung von Entwürfen für Gartenhäuschen, Lauben und Tore in Kleingartenkolonien hat das Preisgericht wie folgt entschieden: 1. Erster Preis: Architekt Richard Thiele, Leipzig; zweiter Preis: Architekt Kurt Schwarze, Leipzig; dritter Preis: Architekt Alfr. Bischoff, Leipzig (betr. ein geschlossenes Gartenhäuschen von nicht mehr als 10 qm Grundfläche). 2. Erster Preis: Architekt Richard Thiele, Leipzig; zweiter Preis: Architekt Alfred Bischoff, Leipzig; dritter Preis: Architekt O. P. Barchardt, Leipzig (betr. ein geschlossenes Gartenhäuschen zwischen 10 und 15 qm Grundfläche). 3. Erster

Preis: Architekt Richard Thiele, Leipzig; zweiter Preis: Architekt O. P. Barchardt, Leipzig; dritter Preis: Architekt Fritz Willy Kieshauser, Leipzig (betr. eine offene gedeckte Laube von nicht mehr als 6 qm Grundfläche). 4. Erster Preis: Architekt O. P. Barchardt, Leipzig; zweiter Preis: Architekt Richard Thiele, Leipzig; dritter Preis: Architekt Fritz W. Kieshauser, Leipzig (betr. eine offene ungedeckte Laube von nicht mehr als 6 qm Grundfläche). 5. Erster Preis: Architekt Fritz W. Kieshauser, Leipzig; zweiter Preis: Architekt Alfred Bischoff, Leipzig (betr. ein Eingangstor mit schlichem Schilder für den Namen des Vereins). — Ferner sind 11 weitere Entwürfe zum Ankauf empfohlen worden.

Bauindex

1913 = 100

26. 9. 28 = 171,1

10. 10. 28 = 173,4

24. 10. 28 = 173,3

Baustoffindex

1913 = 100

17. 10. 28 = 159,3

24. 10. 28 = 159,3

31. 10. 28 = 159,3

Fragekasten

Frage Nr. 166. Gibt es ein Buch über moderne Beschäftigung usw. von Geschäftshäusern (Gastwirtschaften usw.) zur Kennzeichnung der Gebäude bei Tag- und Nachtreiz? H. G.

Frage Nr. 167. Bitte um zöfl. Angabe von Lieferformen für praktische Formen zur Anfertigung von freitragenden Betonstufen (Dreieckform), verstellbar, für Längen nach Wunsch. Desgl. für Betonfensterstürze, etwa 12 - 24 Zentimeter stark und 1,30 bis 1,90 Meter lang. Beide Formen nur für Handbetrieb. Die Betonstücke sollen entweder auf dem Lagerplatz oder der Baustelle gefertigt werden. Welche Fabriken fertigen Mosaikwalzen mit 2 bis 3 Millimeter tiefen Ziselrinnen (etwas tiefer wie in keramischen Platten). Die weitauf tieferen Rillen ermöglichen eine bessere Reinigung der Walzen nach jedesmaligem Gebrauch derselben. J. F. in B.

Frage Nr. 168. Wer kann mir Firmen nennen, die sich mit der Herstellung von transportablen Abort- und Pissoiranlagen befassen, bzw. solche nach Angabe herstellen. H. in Br.

Schriftleitung: Architekt E. B. A. Kurt Langer und Dr.-Ing. Langenbeck beide in Breslau und Barut Hans Blüthgen in Leipzig.
Verlag: Paul Steake in Breslau und Leipzig.

Für unverlangt eingesandene Manuskripte übernehmen wir keine Gewähr. Allen Zusendungen an die Schriftleitung bitten wir Rückporto beizufügen.

Inhalt:

Neues Bauen in Frankfurt a. Main, dazu Abbildungen. — Der Automobilverkehr und der moderne Häuserbau. — Grundzüge für die Genehmigung von Tag- und Nachtreizklamen (Schliff). — Verschiedenes. — Fragekasten.