Öllagerkeller.

Von Architekt Hans Hart.

Durch den fühlbar werdenden Mangel an brauchbaren Zugtieren gewinnt der Kraftwagen und andere maschinelle Beförderungsmittel in Deutschland immer mehr und mehr an Bedeutung. Der Betrieb solcher Beförderungsmittel erfordert nun bekanntlich große Mengen leicht brennbarer Betriebsöle (Benzin, Benzol, Petroleum u. dergl.) sowie Schmiermittel, die in geeigneten feuersicheren Räumen, sogenannten Öllagerkellern untergebracht werden müssen. Nachstehend soll deshalb etwas näher auf die baulichen Einzelheiten dieser Räumlichkeiten eingegangen werden.

Vor Inangriffnahme einer solchen Arbeit muß man sich vor allen Dingen mit den entsprechenden polizeilichen Vorschriften, die in den einzelnen Bundesstaaten ganz verschieden sind, bekanntmachen, dann ist aber auch in bautechnischer Hinsicht vieles zu beachten. Ein Öllagerkeller kann entweder vollständig oder nur teilweise in den Erdboden gelegt werden. Maßgebend hierfür ist stets die Ölsorte sowie die zum Lagern bestimmte Ölmenge. Ein Keller, der teilweise im Erdreich liegt, verdient den Vorzug, weil einerseits in dem oberirdischen Teile Fenster angelegt werden können, was eine ganz bedeutende Ersparnis an Beleuchtung mit sich bringt und weil andererseits eine bessere Lüftung möglich ist. Außer den Fenstern dienen zur Lüftung noch einige aus starkem Eisenblech gefertigte Lüftungsrohre, die mit entsprechenden Hauben versehen sein müssen. Diese Rohre bringt man entweder an der Decke oder an den Wänden an und führt sie bis über Dach. Bei besonders umfangreichen Anlagen ist eine künstliche Lüftung notwendig. Hier verwendet man zweckmäßig Wandflächen-Lüftungsräder mit Motor (gekuppelt) oder mit Riemenantrieb. Durch eine derartige Anlage wird die Luft von außen angesaugt und dann in den Kellerraum gedrückt, so daß die schlechte Luft dauernd durch frische ersetzt wird.

Um nun einerseits die verschiedenen Ölsorten getrennt voneinander lagern zu können und andererseits eine größere Feuersicherheit herbeizuführen, teilt man größere Anlagen in mehrere Abteilungen. Neben den Öllagerräumen sollte außerdem noch ein kleines besser eingerichtetes Musterzimmer angelegt werden; umfangreichen Anlagen gliedert man außerdem noch einen Werkraum (Laboratorium) an. Von einem gemeinschaftlichen Vorraum sollte jeder Raum zugänglich sein; im übrigen ist eine Verbindung der einzelnen Räume unter sich durch gut verschließbare, kräftige, eiserne Türen anzustreben. Wenn man in Betracht zieht, daß die spätere hauptsächlichste Arbeit, die mit tunlichst wenig Arbeitskräften erledigt werden soll, im Verladen und Verschicken der Ölfässer besteht, so muß man naturgemäß bei dem Entwerfen diese Umstände ganz besonders berücksichtigen und mit dem Bauherrn vorher darüber eingehend unterhandeln. Die Errichtung einer sogenannten Schutzhalle (Schuppen) über dem Lagerkeller ist sehr wichtig. Durch diese Schutzhalle erhält nicht nur der Keller selbst einen gewissen Schutz gegen die Einwirkung der Witterungsverhältnisse, sondern die Halle dient auch als Lagerraum für leere Fässer, zu Faßausbesserungsarbeiten und schließlich muß sie auch Platz zur Unterbringung eines Aufzuges bieten. Die Kellerwände sind tunlichst dicht, feuer- und ungeziefersicher herzustellen. Man wählt Ziegelmauerwerk, Beton, Steineisenwände oder auch zusammengesetzte Verbände aus Zementdielen, wobei die Ausfüllung des Zwischenraumes mittelst Sand, Kies, Schlacke oder Asche notwendig ist. Die inneren Wandflächen erhalten einen glatten Putz aus verlängertem Zementmörtel. Besondere Sorgfalt ist auf die Ausführung des Bodenbelages zu verwenden. Derselbe soll nach der Mitte zu etwas Gefälle erhalten und im übrigen widerstandsfähig gegen Stöße sowie öl- und säurefest sein. Es kommt also ein säurebeständiger Asphalt-, Euböolith- oder Dörritplattenbelag in Betracht. Ferner eignet sich 15 bis 20 cm starker Beton mit Stahlspänen und einer oberen Feinzementschicht, zu der säurebeständiger Hemmoorzement verwendet werden muß. Am Fuße des Mauerwerks ist der Zementestrich hochzuziehen und gut auszurunden. Sehr gut ist auch ein Holzpflasterboden. Letzterer verrät infolge des Ölschmutzes wenig Glätte und gewährleistet weitgehende Schonung der Fässer. Decken sollte man immer massiv errichten, und zwar als Eisenbeton- oder Steineisendecke mit doppellagiger Pappe oder Strapazoid abgedeckt. Als Werkstoff für die Scheidewände wähle man Steineisen oder Eisenbeton. Zur Beschleunigung des Be- und Abladens der Wagen legt man die Rampe zweckmäßig auf Fuhrwerkshöhe und bringt sie mit einem bis zum Kellerfußboden reichenden Aufzuge in Verbindung. Das Befördern der Fässer mit der Schrotleiter ist zeitraubend und daher verwerflich; bedeutend besser sind Ladebalken, deren Antrieb entweder mechanisch oder mit der Hand erfolgen kann. Das Betreten der Räume mit offenem Licht oder Laterne ist wegen der damit verbundenen Explosions- und Feuersgefahr streng verboten. Die künstliche Beleuchtung, und zwar in erster Linie das elektrische Licht, ist am besten. Befinden sich die Lampen im Innern der Gebäude, so muß man dieselben noch mit besonderen Überglaskugeln versehen. Die Beleuchtungskörper müssen isoliert aufgehängt bzw. befestigt werden, und zwar derart, daß die Zuführungsdrähte durch Drehen des Körpers nicht beschädigt werden können. In bezug auf Steckkontakte und Schalter sind wegen der Gefahr der Funkenbildung besondere Maßregeln zu beachten. Gas- oder Petroleumbeleuchtungskörper finden ihren Platz in einer Öffnung der Außenwand, wobei das Licht durch einen an den Lampen angeordneten Spiegel in das Innere des Raumes geführt wird. Die Öffnungen selbst sind an der Innenseite des Kellers luftdicht abzuschließen, und zwar am besten mittelst eines eisernen Rahmens mit kräftiger Verglasung. Nach außen zu erfolgt der Verschluß der Öffnung durch eine im Rahmen liegende Eisentür, die oben und unten Lüftungslöcher erhält.

▫ ═══ ▫

Asphalt-Estrich.

(Nachdruck verboten.)

ATK. Der Asphalt bildet einen ausgezeichneten Werkstoff zur Herstellung massiver Fußböden. Er würde für diesen Zweck in weit umfassenderer Weise Verwendung finden, als es bisher geschehen ist, wenn er nicht eine so unansehnliche Fläche ergäbe. Es ist in dieser Hinsicht auch kaum eine Änderung möglich, weshalb die Verwendung des Asphalts zur Herstellung von Fußböden wohl auch ferner auf untergeordnete Räume beschränkt bleiben dürfte, obwohl man sich bisweilen über diesen Mangel des guten Werkstoffes hinwegsetzt,

wenn seine sonstigen Vorzüge besonders ins Gewicht fallen. Wohl werden in den Asphalt-Estrich auch Friese oder Muster aus Ton- oder Marmorfliesen eingelegt, aber dadurch erhält man natürlich zahlreiche Fugen, während man gerade bei Verwendung des Asphalts einen wasserdichten und fugenlosen Fußboden zu erhalten wünscht.

Mit besonderer Vorliebe wird Asphalt-Estrich überall da ausgeführt, wo es Feuchtigkeit abzuhalten oder überhaupt eine dichtende Decke zu bilden gibt. Wir finden den Asphalt-Estrich hauptsächlich in Durchfahrten, Fluren und Kellerräumen, in Badezimmern, Aborten und Waschküchen, wie auf Austritten und Plattformen. In allen diesen Fällen soll er einen gewissen Schutz gegen die Feuchtigkeit bieten — in dem einen Fall gegen das Spül- oder Spritzwasser, im anderen gegen die aufsteigende Erdfeuchtigkeit usw. Es ist ohne Zweifel sehr zweckmäßig, nicht nur offene Austritte (Balkone) und Plattformen (Terrassen), welche ständig von dem Niederschlagswasser getroffen werden, mit Asphalt zu belegen, sondern diesen auch in Räumen anzuwenden, deren Sauberhaltung eine sehr häufige Spülung erfordert, wie Durchfahrten, Flure, Aborte usw.

Häufig bemerkt man, daß der Asphalt auf Beton- oder Ziegelunterlage in einer Schicht von kaum 1 cm Stärke hergestellt wird. Solch ein Fußboden kann natürlich nicht sehr dauerhaft sein, zumal wenn er einer starken Abnutzung ausgesetzt wird. Asphalt-Estrich unter 1,5 cm Stärke auszuführen, ist jedenfalls nicht zweckmäßig, während man in stark beanspruchten Räumen Estrich bis zu 3½ cm Stärke anzuwenden pflegt. Während man im Freien Packungen aus Asphaltstein (bituminösem Kalk- oder Sandstein) oder eine 15 cm starke Zementbeton-Lage als Unterpflaster anwendet, genügt im Innern des Gebäudes ein Unterpflaster aus flachseitig gelegten Ziegeln. Es ist fast überflüssig zu betonen, daß der Asphalt in geschlossenen Räumen weit haltbarer ist als im Freien; denn der Wärmewechsel, namentlich aber der Frost, schaden ihm außerordentlich. Der Asphalt löst sich bei Frost von der Unterlage, bildet an den betreffenden Stellen blasenartige Erhöhungen und zerbricht dann. Derartige Nachteile sind im Innern der Gebäude nicht zu befürchten.

Zur Herstellung von Estrich findet nicht der Stampfasphalt, sondern der Gußasphalt Verwendung. Man hüte sich aber vor den künstlichen Asphaltmassen, deren Zusammensetzung als Fabrikgeheimnis behandelt wird. Asphalt-Estrich wird unter den verschiedensten Namen angepriesen, und manche dieser Erzeugnisse sind vielleicht auch brauchbar; aber kein künstlicher Asphalt, welchen Namen er auch führen möge, hat sich als so vertrauenswürdig erwiesen, wie der natürliche Guß-Asphalt. Es liegt jedenfalls nicht die geringste Veranlassung vor, sich irgend eines Ersatzstoffes zu bedienen. Gute Gußasphaltmasse besteht aus 90 v. H. geschmolzenem Asphaltmastix, welchem etwa 10 v. H. Gudron und feinkörniger Kies von 3 bis 6 mm Korngröße unter fortwährendem Kochen und Rühren zugesetzt werden. In Deutschland ist namentlich der Mastix aus den Seyssel- und Limmergruben, sowie der von Val des Travers bekannt. Man verfährt in der Weise, daß man in Entfernungen von etwa 1 m eiserne Richtscheite auf das Unterpflaster legt, deren Stärke der Dicke des herzustellenden Asphalt-Estrichs entspricht. Die jedesmal von den eisernen Stäben begrenzten Flächen werden dann mit der heißen und flüssigen Asphaltmasse bedeckt, worauf diese mit feinem Sande bestreut und durch Reibebretter geebnet wird. Wird ein neues Stück hergestellt, so muß natürlich auf der Seite, wo bereits die Asphaltdecke angefertigt ist, das eiserne Richtscheit fortbleiben. Hier soll sich der neu herzustellende Teil mit dem bereits fertiggestellten fest und fugenlos verbinden; die verlegte Masse darf also auch noch nicht ganz erhärtet sein, wenn der neue Teil angeschlossen wird. Ganz besondere Vorsicht erfordert die Ausführung von Asphalt-Estrich, wenn es darunterliegende Räume gegen Spülwasser zu schützen gilt. In diesem Falle muß der Anschluß an den Wänden oder Türschwellen besonders dicht hergestellt werden. Man läßt den Asphalt am besten unter der Schwelle hindurchgehen und stellt an den Wänden Wasserkanten her, d. h. man läßt den Asphalt an diesen Stellen 1 bis 2 cm an den Wänden emporsteigen. In untergeordneten Räumen pflegt man sogar an den Wänden eine regelrechte Wulst oder eine Kehle herzustellen, welche den Winkel zwischen Wand und Fußboden vollkommen deckt.

Es wird häufig erforderlich, in Räumen, welche mit hölzernem Fußboden versehen sind, nachträglich einen massiven Fußboden herzustellen, um sie für einen neuen Zweck geeignet zu machen. Es ist nun keineswegs erforderlich, die Balken herauszureißen, um sie durch Träger zu ersetzen. Man kann vielmehr ganz unbedenklich auf den alten Fußboden den Asphalt-Estrich bringen, wenn man eine Zwischenlage von Dachpappe oder Dachsteinen verwendet. Wichtig ist nur, daß der Fußboden und die Balkenlage sich in guter Beschaffenheit befinden und nicht etwa Spuren von Schwamm- und Fäulnisbildung zeigen. Es ist jedenfalls angebracht, den Fußboden zuvor durch einen verständigen Zimmermann untersuchen und etwa schadhafte Teile beseitigen zu lassen.

Gegen die Unansehnlichkeit des Asphalt-Estrichs ist nichts zu tun, denn der Asphalt läßt sich nicht färben. Indessen könnte man durch fleißiges Reinigen des Fußbodens viel dazu tun, die schwarze oder graue Fläche angenehmer erscheinen zu lassen. Das unreine fleckige Aussehen des Fußbodens schwindet bei häufigerer Behandlung mit Salzlake, und da diese wahrlich billig genug zu beschaffen ist, so sollte das Mittel jedesmal beim Spülen oder Scheuern des Estrichs angewendet werden. Hth.

Verschiedenes.

Behördliches, Parlamentarisches usw.

Freigabe von Eisen für Bauzwecke. Anträge auf Freigabe von Eisen werden, wie das Kriegsministerium, Kriegsamt, Technischer Stab T 1, vom 21. 4. 1917 bekannt gibt, vielfach zu gleicher Zeit vom Bauherrn, vom Unternehmer und von den Eisenhändlern eingereicht und oft von einem oder mehreren der vorgenannten zugleich an die staatliche Beschaffungsstelle, die Rohstahl-Ausgleichsstelle und die Bautenprüfstelle gerichtet.

Durch dieses Verfahren mehrfacher Einreichung wird die Übersicht sehr erschwert. Es liegt durchaus im Interesse der bauenden Firmen, alle Anträge nur einmal einzureichen und diese entweder an die Beschaffungsstelle zu richten, die ihnen die Aufträge erteilt hat oder sie an die Bautenprüfstelle des Kriegsamtes unmittelbar einzusenden, wenn die Notwendigkeit und Dringlichkeit des Baues bereits anerkannt ist. Im ersten

Falle ist die auftraggebende Beschaffungsstelle um Bestätigung der Dringlichkeit der Freigabe des Eisens zu bitten und die Weitergabe des Antrages an das Kriegsamt, Bautenprüfstelle, nachzusuchen.

Die vorstehende Festsetzung bezieht sich nur auf das Baueisen, das zu Gebäuden verwandt wird oder zu Anlagen, die Teile von Gebäuden sind, wie Aufzugsgerüste, Kranstützen. Anträge auf Freigabe von Eisen für Maschinen, Teile von Maschinen wie Transmissionswellen und Rohrleitungen, sind an die auftraggebende Beschaffungsstelle zu richten, aber in diesem Falle nur an eines der beiden Ämter.

Baumarkt.

Der Wiederaufbau Polens. Obgleich der Wiederaufbau der durch den Krieg zerstörten Gebiete Polens erst in die Zeit nach dem Kriege fallen wird, regt sich doch bereits jetzt beachtliche Baulust. Sie wird, soweit sie den Rahmen kriegswirtschaftlicher Notwendigkeit nicht überschreitet, von den deutschen Verwaltungsbehörden, erheblich praktisch gefördert. Wiederaufbauten, die nicht direkt in den bezeichneten Rahmen hineinpassen, erfahren, von Fall zu Fall geprüft, die Vorarbeit wesentlich fördernden theoretischen Beistand, der sich in erster Linie auf fachtechnische und fachkünstlerische Bauberatung bezieht. In das erstgenannte Gebiet fallen alle Wirtschaftsgebäude, Wohnhäuser und industrielle Anlagen, in das zweite Baulichkeiten von historischer Bedeutung, wie Kirchen, Klöster und Adelssitze. Dem Warschauer Verwaltungskörper ist eine eigene Bauabteilung angegliedert, die im Laufe der letzten Zeit eine wesentliche Ausgestaltung durch Hinzunahme nebengeordneter Aufgaben erfahren hat. So wurde der Bauabteilung in den letzten Wochen eine Baustoff-Einkaufsvermittelungsstelle angefügt. Während dem eigentlichen Warschauer Bauamt die allgemeine Bauberatung unterstellt ist, haben die den einzelnen Kreishilfsausschüssen angegliederten Bauämter die örtlichen Wiederaufbaufragen zu erledigen. Diese örtlichen Bauämter werden bereits sehr rege in Anspruch genommen. Erfreulich ist, daß auch die Bauerngenossenschaften in letzter Zeit mehr und mehr die Bauberatungsämter in Anspruch nehmen. Die Bauindustriellen in Polen haben zum Teil ihre seit Kriegsausbruch stillgelegten Betriebe allmählich wieder in Gang gebracht. Das trifft vornehmlich auf die Ziegeleien und Sägewerke zu. Die polnische Zementindustrie, die 1914 3,45 Millionen Faß Zement herstellte, hat ebenfalls mit der Inbetriebsetzung der Maschinen allmählich begonnen, da sich die Nachfrage nach Zement in letzter Zeit verhältnismäßig nicht unerheblich gesteigert hat. Verschiedentlich wurden innerhalb der Bauindustrie sogar Neuanlagen in Angriff genommen, da man allgemein mit einer günstigen Konjunktur auf dem Baumarkte für die Zeit nach dem Kriege rechnet. Auf dem platten Lande hat man verschiedentlich mit der Errichtung von Bauerngehöften und einzelnen Bauernhäusern begonnen. Wirtschaftsgebäude kommen in etwas größerer Zahl zum Aufbau. Erfreulich ist es, im Hinblick auf die bisher sehr starke Feuersgefahr in den polnischen Städten und Dörfern, daß die einzelnen Bauauftraggeber mehr Interesse für den massiven Bau als bisher zeigen. Dieses Interesse dürfte vornehmlich durch die vorbereitende Tätigkeit der deutschen Verwaltungsbeamten zurückzuführen sein. An zahlreichen Orten wurden von der deutschen Verwaltung Entwürfe für massive ländliche Gebäude und zwar zum Bau von Ein-, Zwei-, Drei- und Vierfamilienhäusern von je einer Stube, Kammer und Küche hergestellt und deren Vorzüge gegenüber den bisherigen Holzbauten mit Strohdach den Bauinteressenten dargelegt. In den Städten ist die Bautätigkeit verhältnismäßig in Warschau, Lodz und Czenstochau bemerkenswert. Hier regt sich in gewissem Maße die industrielle Baulust. So wird aller Voraussicht nach demnächst das polnische Gruben- und Hüttengebiet elektrisiert werden. Die hieran interessierten Gemeinden planen nämlich die Errichtung eines neuen, großen Elektrizitätswerkes in diesem Gebiet. An das Kraftwerk soll sich dann eine elektrische Straßen- und Überlandbahn anschließen, die die volkreichen Städte, Dörfer, Gruben und industrielle Anlagen miteinander verbinden soll. Die Verwirklichung dieses für polnische Verhältnisse wirklich großzügigen Planes würde die, an deutschen Maßstäben gemessene, rückständige polnische Bergwerksindustrie sehr erheblich fördern. Die deutsche Verwaltung bringt dem Plan bedeutendes Interesse entgegen. Es ist wahrscheinlich, daß mit der Verwirklichung des Planes demnächst begonnen werden wird. Auch in Czenstochau ist die Errichtung eines großen Elektrizitätswerkes in Aussicht genommen. In Lodz wird an einer Anzahl Wohngebäuden und Gebäuden von untergeordneter Bedeutung gearbeitet. Ferner kommt in der Nähe von Lodz eine moderne Lungenheilstätte zum Aufbau. Für den Wiederaufbau der Grenzstadt Kalisch hat die deutsche Regierung bekanntlich den Betrag von 12 Millionen Mark zum Aufbau der zahlreichen, zerstörten Gebäude überwiesen. Mit der Umlegung und Zusammenlegung der wiederaufzubauenden Grundstücke ist bereits begonnen worden. Es ist eine Umlegungskommission, bestehend aus einem Kommissar des Verwaltungschefs als Vorsitzenden, dem Bürgermeister von Kalisch als stellv. Vorsitzenden usw. gebildet worden. Mit den eigentlichen Wiederaufbauarbeiten wird demnächst begonnen werden. Auch der Wiederaufbau der polnischen Kirchen ist bereits in Angriff genommen worden. Dieser Tage fand in Warschau eine Versammlung des Organisationskomitees des Kirchbauvereins für Polen statt. Es wurde beschlossen, sobald wie möglich mit der Wiedererrichtung der notwendigsten Kirchen zu beginnen. In Konstantinow wurde mit der Wiedererrichtung der katholischen Kirche begonnen. Auch in anderen katholischen Gemeinden befinden sich die Pläne und Entwürfe zum Wiederaufbau der Kirchen bereits in Arbeit. Auch einige Klöster sind bereits in Angriff genommen worden, so das Kloster zu Lutomiersk. Daneben ist die Tiefbautätigkeit, vornehmlich der Bau von Bahnen, Chausseen usw. außerordentlich rege. Es ist wahrscheinlich, daß nach dem Kriege das deutsche Kapital in Polen ein günstiges Betätigungsfeld finden wird. Sr.

Bau von Militärkuranstalten. Auf eine Bemerkung des Abg. Stücklen (Soz.) bei der Beratung des Haushalts für Heeresverwaltung im Reichstage, daß die Errichtung von Militärkurhäusern nach dem Kriege eine Notwendigkeit werde, erwiderte Generalarzt Dr. Schulzen, daß mit Rücksicht auf die vielen Kurbedürftigen nach dem Kriege bereits Militärkuranstalten erweitert worden seien oder die Erweiterung vorgesehen ist. Auch in der Nähe von Berlin werde die Heeresverwaltung große Anstalten schaffen, die allen Forderungen der Neuzeit gerecht werden sollen. Die einzelnen Heeresteile sind angewiesen, in ihrem Bezirk dafür zu sorgen, daß bei etwaigem Friedensschluß sofort Kurgelegenheiten vorhanden sind.

Arbeitsmarkt.

Der Bauarbeitsmarkt in Ostpreußen. Wie uns der Arbeitsnachweis für das Baugewerbe in Königsberg, Klapperwiese 3, berichtet, konnte im Monat April die Bautätigkeit im Wiederaufbaugebiet in größerem Umfange aufgenommen werden. Maurer- und Zimmerleute wurden stark verlangt; sie erhalten im Wiederaufbaugebiet einen Stundenlohn von 95 Pf. und eine Landzulage von 50 Pf. für den angefangenen Arbeitstag, wenn die Arbeitsstelle 3 km von der Schlafstelle entfernt liegt. Auch nach Tischlergesellen ist die Nachfrage groß. Bauhandwerker, die in Ostpreußen Arbeit annehmen wollen, melden sich zweckmäßigerweise beim Arbeitsnachweis, der Fahrpreisermäßigungsausweise zur Reise nach Ostpreußen ausstellt. Die Reisekosten, einschließlich eines Zehrgeldes, werden von dem Arbeitgeber getragen.

Im Monat April haben die Arbeitsnachweise für das Bau- und Holzgewerbe von 766 offenen Stellen 478 besetzen können. Bei den andern öffentlichen Arbeitsnachweisen der Provinz wurden 480 Bauhandwerker angefordert und 119 vermittelt.

Handelsteil.

Ziegel.

Der Baustoffmarkt in Ostpreußen, vornehmlich im Memelgebiet, liegt gegenwärtig im großen und ganzen ruhig. Die Läger der Ziegeleien sind sehr knapp, das gestattet die Preise verhältnismäßig hoch anzusetzen. Für nicht verlesene Mauersteine werden 35—36 *M.* für holländische Dachpfannen gar 80—85 *M.* für das Tausend gezahlt. Weitere Preissteigerungen, vornehmlich für Dachpfannen, sind in Rechnung zu stellen. Im übrigen Ostpreußen ist der Ziegelmarkt lebhafter, obgleich auch hier die Läger durchgängig knapp sind. Einzelne Ziegeleien, hauptsächlich im Wiederaufbaugebiet, machen gegenwärtig den Versuch, die Betriebe wieder in größerem Umfange in Gang zu setzen. Die Nachfrage nach Mauersteinen aller Klassen ist beträchtlich, auch für Dachpfannen herrscht lebhafte Kauflust. Für Mauersteine I. Klasse werden 32—33 *M.*, für II. Klasse 30 *M.*, für holländische Dachpfannen 65—75 *M* und für Kalksandsteine 30 *M.* gezahlt. Während für Dachpfannen Preiserhöhungen zu erwarten sind, dürften sich die Preise für Mauersteine noch eine Zeitlang auf der gegenwärtigen Höhe halten, da die Läger hierin noch durchaus nicht erschöpft sind. Zudem dürfte in den nächsten Wochen bereits neues Material hergestellt werden. Die Baustoffwerke, die für den Wiederaufbau liefern, klagen über schleppende Zahlungsweise durch die behördlichen Stellen. Da auch von anderer Seite lebhafte Klage über die sich verzögernde Auszahlung der Kriegsentschädigungen von am Wiederaufbau beteiligten Firmen geführt wird, wäre es angebracht, wenn die Regierung mehr Nachdruck auf die beschleunigte Auszahlung legen würde. Kalk und Zement wurden in größerem Maße von den einzelnen Kreisen des Wiederaufbaugebietes angezogen. Auch auf dem Kies- und Schottermarkt belebte sich das Geschäft in den letzten Wochen. Die Lage auf dem Kalksandsteinmarkt hat sich kaum verändert. -r-

Skontoabzug und Gewicht im Baustoffhandel. 1. Im Handel mit Baumatrialien ist die Gewährung eines Warenskontos von 2 v. H. nicht üblich. 2. Im Handel mit Mauersteinen, die zum sofortigen Gebrauch waggonweise geliefert werden, ist es nicht üblich, daß zwecks Feststellung des richtigen Gewichts Stichproben durch Nachzählung einzelner Waggons vorgenommen werden und die hierbei ermittelten Fehlmengen auch für die übrigen nicht gezählten Waggons maßgebend sind. Es ist vielmehr üblich, daß die Anzahl der Steine jeden Waggons durch Nachzählen festgestellt wird. In den weitaus meisten Fällen geschieht dies durch Stapeln auf dem Bauplatz. (Gutachten der Berliner Handelskammer 8572/17.)

Holz.

Staatliche Abgabe für polnische Hölzer. Im Bereiche von Ober-Ost ist die Erhebung einer Abgabe in Höhe von 10 v. H. für solche Hölzer beschlossen worden, die aus dem Besitze von Privatwaldeigentümern in den Besitz von Holzhandelsfirmen oder Zwischenhändlern übergehen. Nun ist auch im Bereiche des Generalgouvernements Warschau, gemäß einer amtlichen Bekanntmachung, die Erhebung einer Abgabe von 1 v. H. für alle diejenigen Hölzer beschlossen worden, die mit den Eisenbahnen oder auf Schiffen nach Deutschland geschafft werden. Da die Sägewerksindustrie in Polen einen recht großen Umfang erhalten hat und nennenswerte Verkäufe gesägter Ware nach Deutschland bewirkt wurden, ist von der Abgabe ein nennenswertes Ergebnis zu erwarten. (Sch.)

Verschiedenes.

Die Baustoffbeförderung in Ostpreußen ist in diesem Jahre infolge des Mangels an Eisenbahnwagen recht schwierig. Namentlich wurde zeitweise über schlechte Beförderungsmöglichkeiten für Holz geklagt, worin jedoch jetzt eine Besserung eingetreten ist. Die Eröffnung der Binnenschifffahrt hat eine Erleichterung gebracht, und namentlich die Ziegeleien bedienen sich jetzt nach Möglichkeit der Wasserstraße. Kähne stehen dafür ja genügend zur Verfügung, aber es fehlt sehr stark an Leuten, und mancher Schiffer, der gern fahren würde, ist dazu nicht imstande, weil er keine Leute bekommt. Ziegeleien des Memelgebiets suchen, ebenso wie die Zellstoffabriken, Schiffer. Auf dem Frischen Haff ist kaum der zehnte Teil der im Frieden der Ziegelfahrt dienenden Tolkemitter Fahrzeuge in Dienst gestellt; die Ziegeleien des Elbinger Gebiets würden sonst wohl noch mehr Ziegel zu Wasser versenden, als sie jetzt versenden können. Auch im Gebiet der oberländischen Seen ist Mangel an Schiffern zu bemerken. Die Ziegelfrachten auf dem Frischen Haff sind etwa doppelt so hoch wie im Frieden. Von Ziegeleien am Hohen Land bei Cadinen nach Königsberg beträgt der Frachtsatz 8—9 *M.* für 1000 Ziegel, von dort nach Rosenberg sind 6 *M.* bezahlt. Holzfrachten, für die nur größere Fahrzeuge in Betracht kommen, sind noch etwas stärker in die Höhe gegangen, was den gesteigerten Unkosten der Schiffer entspricht. *

Ehrentafel
für das deutsche Baugewerbe.

Den **Heldentod fürs Vaterland** starb

Zimmermeister Pionier-Leutnant d. L. Arno Bernecker aus Königsberg i. Pr.

Inhalt.

Ölagerkeller. — Asphalt-Estrich. — Verschiedenes. — Handelsteil.

Abbildungen.*

Blatt 77—78. Architekt Professor R. Harraß in Breslau: Freistehendes Wohnhaus für eine Familie.

* Nach § 18 des Kunstschutzgesetzes ist ein Nachbauen nach den hier abgebildeten Bauwerken und wiedergegebenen Plänen unzulässig.

Schriftleiter: Arch. Prof. A. Juat, Breslau, und Bauing. Prof. M. Preuß (z. Zt. im Felde). — Verlag Paul Steinke, Breslau, Sandstr. 10.