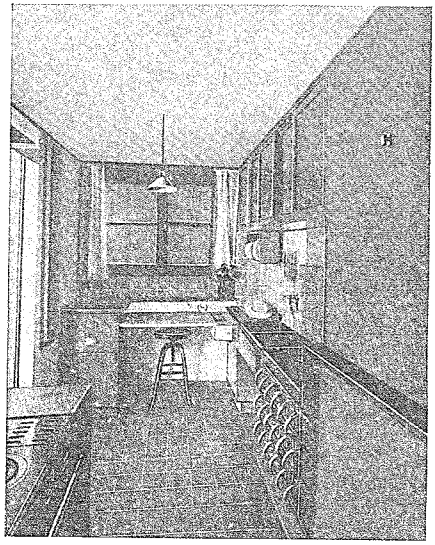
Ostdeutsche Bau-Zeitung

25. Jahrgang | Breslau, den 8. Oktober 1927 | Nummer 80

Die Frankfurter Küche auf der Tagung für wirtschaftliches Bauen in Stuttgart am 12. und 13. September 1927.



Die „Frankfurter Küche" Blick gegen den Spültisch

Motto: Die reine Zweckform wurzelt im Norden
Stuttgart ist der starke Eckstein,
den der neue Stil im Süden hat.

Einfach zu sagen: „Ich kenne keine Wohnküche" heißt, die Lebensgewohnheiten der breitesten Volksschichten nicht kennen. Nicht die Küche ist es, welche die Masse anzieht, sondern die warme Herdstelle. Es war deshalb das einzig vernünftige, diesen wichtigen Raum im Klein- und Mittelhaus so behaglich als möglich zu gestalten. Sogar besondere Wohnküchenherde baute man, die im Sommer nur kochen und im Winter kochen und heizen. (Münchner Sesselofen.) Das baupolizeilich vorgeschriebene Wrasenrohr war für die Wohnküche stets unzulänglich. Ein großer Dunstfang über dem Herd hingegen sorgt für Abzug von Rauch und Wrasen. Diese sogenannte Wohnküche befriedigte jedoch, je länger sie gebaut wurde, um so weniger.

In einem viel beachteten Vortrag über „Rationalisierung und Industrialisierung des Wohnungsbaues" am 12. September d. J. in Stuttgart vor einer stattlichen Versammlung von fast 1000 Zuhörern, widmete Stadtbaurat Ernst May, Frankfurt a. M. einen breiten Raum der Ausgestaltung der modernen Küche im Klein- und Mittelhaus. Nach den Ausführungen Mays scheint das Problem „Wohnküche" nunmehr gelöst; und zwar durch Zerlegung der Wohnküche in einen kleinen Kochteilraum und einen größeren Wohnteilraum.

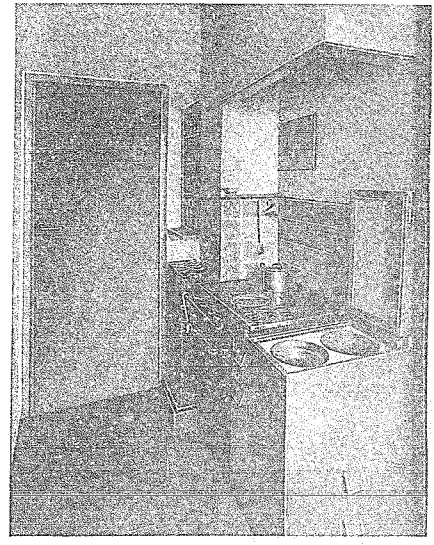
Der Angelpunkt des Problems ist ein zweifacher: die richtige Lage der Heizstelle und die Beaufsichtigung der Kinder. Durch die richtige Lage der Heizstelle (für beide Raumteile gemeinsam) bleibt der Vorteil der Brennstoffersparnis, den die Wohnküche als Einraum bietet, gewahrt. Durch eine breit angelegte Schiebetür zwischen Küchenteilraum und Wohnteilraum kann die Hausfrau von dem Küchenteil aus den Wohnteil übersehen und die Kinder beaufsichtigen.

Sieben bis acht Quadratmeter Kücheuraum sind nach May ausreichend; in Holland begnüge man sich sogar mit drei bis vier Quadratmetern. May beruft sich hierbei auf die Küche des Speisewagens, die zusammen mit Anrichte nur 7 Quadratmeter groß ist und in der die Möbel in einer dem Arbeitsvorgang des Kochens entsprechenden Reihenfolge eingebaut sind.

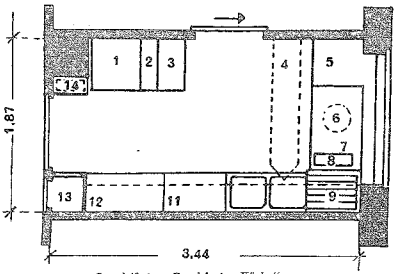
Alle Schränke in der Frankfurter Küche stehen auf einem Terrazzosockel, der abgerundet, gleich in den Fußboden übergeht. Staub unter den Küchenmöbeln gibts nicht mehr; auch können durch den dauernden Einbau Rücken- und Seitenteile der Möbel zum Teil gespart werden.

Alle Gegenstände sind da untergebracht, wo man sie braucht, zum Beispiel Schneide- und Putzmesser neben Küchentisch, Speiseschrank neben Tisch, auf dem das schmutzige Geschirr mit Speiseresten abgestellt wird. Mehl- und Salzschubladen unmittelbar rechts vom Herd, Kochkiste direkt neben dem Herd. Geschirrschrank gleich beim Ablaufbrett. Rechts neben dem Tisch eine Rinne, um beim Gemüseschneiden oder -putzen gleich mit dem Messer diese Abfälle nach rechts in die Rinne schieben zu können. — Daß die Kritik an einer derartigen, bis ins Kleinste fertigen Anlage nicht vorübergehen kann, leuchtet wohl ein. Der Weg, den das fertige Essen nimmt, ist überall der gleiche; nicht aber die Zubereitung. Ein Drehstuhl ist ein schlechter Ruheplatz für einen wehen Rücken. Und was die Größe der Grundfläche betrifft, so gibt es in einer Küche doch noch andere Verrichtungen, als nur Kochen und Abwaschen. Ein Bügelbrett — an die Wand zu klappen — muß sehr starke Scharniere erhalten und in den meist dünnen Wänden eine einwandfreie Führung finden, wenn es nicht bald Verdruß geben soll!

Es kann überhaupt nicht unbesprochen bleiben, daß wir solche Dinge in einer Zeit machen, in der die Ozeandampfer von sich rühmen, daß sie sich von den alten Schiffsbehelfen, wie Klapptische und Klappstühle es sind, frei gemacht haben!



Die „Frankfurter Küche" Blick gegen den Herd



Grundriß der „Frankfurter Küche"

1) Dreiflammiger Gasherd mit Backrohr. 2) Mehl- und Salzschublade. 3) Kochkiste. 4) Bügelbrett. 5) Speiseschrank. 6) Drehstuhl. 7) Arbeitstisch. 8) Rinne für Abfälle. 9) Abtropfbrett. 10) Schrank mit Handvorrat und 18 Aluminiumschubladen. Ueber 9, 10 und 11 Geschirrschrank mit Glastüre. 12) Topfschrank. 13) Besenschrank. 14) Heizkörper, darüber Gewürzgestell.

Ein Diskussionsredner aus Elbing bemängelte, daß alles, was er in Stuttgart zu sehen und zu hören bekomme, nur für die Großstadt passe und Mittel- und Kleinstädtische Verhältnisse nicht berücksichtige. Er hält die vielen Aluminiumschubladen für Erbsen, Bohnen usw. für überflüssig, weil man diese Dinge jederzeit beim Kaufmann erhalten könne. Hingegen brauche man in Mittel- und Kleinstädten anstatt eines Speiseschrankes eine ordentliche Speisekammer, um die Erzeugnisse der Schlachtung unterzubringen. Schließlich entdeckte der pfiffige Elbinger noch, daß das Bügelbrett an der verkehrten Wand angebracht sei. Man hat beim Bügeln das spitze Ende des Brettes an der linken Hand, das stumpfe mit der Vorrichtung zum Abstellen des Plätteisens aber an der rechten Seite! Dipl.-Ing. Pietzsch, Architekt.

Schnellbau von Betonstraßen.

Nachdem in Deutschland der Betonstraßenbau über das Stadium der Versuchsstrecke hinausgekommen ist, hat diese Straßenbauweise immer weitere Ausdehnung gefunden und sich infolge ihrer Vorzüge viele Freunde erworben. Bei sachgemäßer Ausführung besitzt die Betonstraße eine sehr große Verschleißfestigkeit, entwickelt daher wenig Staub und gibt bei nassem Wetter keinen Schmutz. Die Fahrbahn läßt sich leicht und gründlich reinigen, bleibt stets genügend hart und rauh und wird auch bei Nässe nicht schlüpfrig. Infolge der sorgsamen Abgleichung der Oberfläche ist der Reibungswiderstand für Fahrzeuge gering, daher ist auch der Verbrauch an Betriebsstoff und Bereifung niedrig. Wellenbildung, wie bei anderen Bauweisen, kommt überhaupt nicht vor, wodurch ein rascher und vollständiger Abfluß des Regenwassers und ein ruhiges und sicheres Fahren gewährleistet wird. Ein weiterer Vorzug ist die leichte Erkennbarkeit der Fahrstraße in der Dunkelheit. Ferner ist vom wirtschaftlichen Standpunkt zu berücksichtigen, daß der Zement und die anderen Rohstoffe, Sand, Kies oder Schotter, reichlich und billig im Lande und sehr häufig in unmittelbarer Nähe der Baustelle vorhanden sind und die Zuschläge außer einer Zerkleinerung selten einer weiteren Aufbereitung bedürfen. Die Baukosten sind daher verhältnismäßig niedrig, die Unterhaltungskosten sehr gering.

Aus den angeführten Gründen wird die Betonstraße weiterhin an Ausdehnung gewinnen und auch bei den in Aussicht genommenen Automobilernstraßen weitgehende Berücksichtigung finden. Zur Durchführung so umfangreicher Projekte, wie des eben genannten und zur Anpassung an die Anforderungen des ständig wachsenden Verkehrs ist es unbedingt erforderlich, daß der Betonstraßenbau von der Herstellung der Straßen mit Hand abgeht und noch mehr als bisher von den mechanischen Hilfsmitteln Gebrauch macht, die in ausgreichendem Maße zur Verfügung stehen. Denn nur ein so weit als möglich mechanisierter Betrieb wird es überhaupt zulassen, den Bau von großen Betonstraßenstrecken rationell zu betreiben, die Bauvorhaben in schnellster Zeit durchzuführen und dem Verkehr zu übergeben. Die Mechanisierung erstreckt sich auf fast alle beim Betonstraßenbau vorkommenden Arbeiten. Straßenaufreißer brechen den Untergrund auf, baggerartige Geräte schaffen das überflüssige Material in Transportvorrichtungen, durch Straßenwalzen erfolgt die Festigung und Einebnung des Untergrundes. Zerkleinerungs- und Sortieranlagen bewerkstelligen die Zurichtung der Zuschlagstoffe. Für die Anfuhr der Rohmaterialien sorgen seitlich der Straße angelegte Feldbahnen der Lastautos, die die Baustoffe möglichst direkt in die Aufzugsmulde des Betonmischers bringen. Dieser ist durch seine Bauart den Verhältnissen besonders angepaßt und ermöglicht die Entleerung des Mischgutes in den an einem langen, schwenkbaren Ausleger laufenden Verteilerkübel, der den Beton maschinell an die gewünschte Stelle der Straße schafft. Hier übernimmt der Fertiger die weitere Verarbeitung, die Verteilung des Betons, das Einstampfen und das Glätten der Decke.

Bei der Verwendung der vorstehend erwähnten Maschinen wird die zeitraubende Handarbeit auf ein notwendiges Mindestmaß beschränkt und eine große Verkürzung der Arbeitszeit erreicht. Die bisherigen Leistungen belaufen sich im Durchschnitt auf 250—300 lfdm fertiger Betonstraße bei achtstündiger Arbeitszeit; doch kann diese Leistung, wie die Praxis gezeigt hat, noch bedeutend gesteigert werden. d.

Schlesischer Betonstraßenbau.

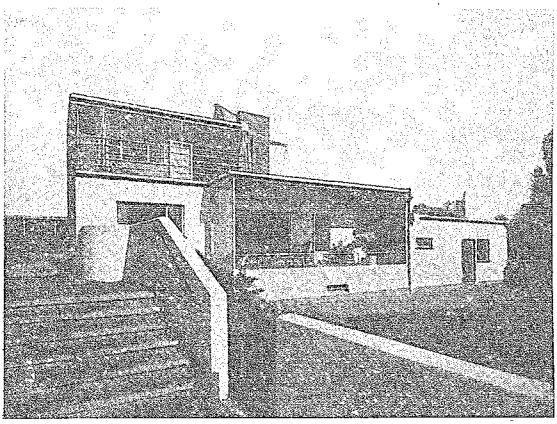
Eine Soliditätbetonstraße bei Bettlern (Kreis Breslau).

Wie überall, so ist auch bei uns in Niederschlesien das Landstraßennetz sehr besserungsbedürftig. Dem stetig mehr zunehmenden Autoverkehr mit seiner schweren Belastung der Straßen Rechnung tragend, ist man auch in unserer Provinz dazu übergegangen, an Stelle von Flickarbeiten der Chaussierung schwere Fahrbahndecken aufzubringen. Ermutigt durch die in anderen Teilen des Reiches gemachten Erfahrungen hat die Provinzialverwaltung die Genehmigung zum Bau von Betonstraßen gegeben, von denen mehrere zurzeit in Ausführung begriffen oder in Auftrag gegeben sind.

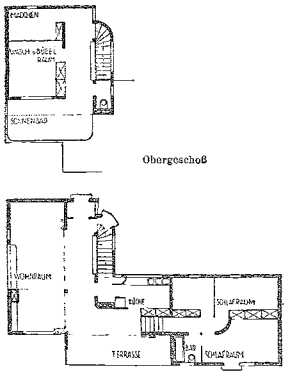
Zur Besichtigung einer Betonausführung auf der Chaussee Breslau—Glatz bei Bettlern hatte die Bauberatungsstelle Breslau des Deutschen Zement-Bundes eingeladen. Eine stattliche Anzahl Vertreter von Behörden, Presse und sonst an diesem neuzeitlichen Straßenbau interessierten Kreisen nahm am Freitag Gelegenheit, auf der Baustelle die Verwandlung einer mit Schlaglöchern besäten Schotterchaussee in eine ebene Betondecke in allen Phasen der Entwicklung kennen zu lernen.

Die fragliche Strecke ist 800 m lang und 5,50 m breit. Es sei hierzu bemerkt, daß dort, wo es die Baumanpflanzungen zulassen, dieses Breitenmaß im Interesse einer größeren Verkehrssicherheit nicht unter 6 m gewählt werden sollte. Die Betonierungsarbeiten werden von der Firma Polensky u. Zöllner-Breslau geleistet, die im Interesse der guten Ausführung von einer anderen Zweigstelle ihrer Firma im Betonstraßenbau erfahrenes Personal in Bettlern eingesetzt hat. Die vorhandene Chaussierung ist nur stellenweise abgehoben, um mit der vorgesehenen Stärke der Betondecke von etwa 11 cm das nötige Quergefälle zu erzielen. Im übrigen wird der Beton direkt auf die vom groben Schmutz gereinigte alte Straßendecke aufgebracht und verarbeitet. Der Beton wird von einer in der Mitte der Strecke aufgestellten Mischmaschine zubereitet, mit Loren an die Verwendungsstelle gebracht, roh ausgeglichen und dann mit Preßluftstampfern verdichtet. Auf diese erste Schicht von etwa 4 cm Stärke wird gleich anschließend eine fettere Mischung 5 cm stark aufgebracht und ebenfalls maschinell gestampft. Die Preßluft wird in einem Flottmann-Kompressor erzeugt. Auf diese Mittelschicht kommt dann die 1,5—2 cm starke Schleißschicht, die mit einer Walze bearbeitet wird und zwar wird zunächst dreimal trocken gewalzt und schließlich unter Zugabe von reichlichem Wasser die endgültige Oberfläche hergestellt. Kleine Unebenheiten werden nachträglich durch ein eisenbeschlagenes Bügelbrett ausgeglichen. Es wird in einem Arbeitsgang jedes Mal ein Feld von 8 m Länge fertiggestellt, daß dann 1—2 Tage liegen bleibt, ehe das anschließende begonnen wird. Es wird also Feld über Feld gearbeitet. Eine besondere Ausbildung der Fugen, wie sie durch diese Arbeitsweisen entstehen und wie man sie ja auch im sonstigen Eisenbetonbau als Sicherheit gegen Rissebildung infolge von Temperaturschwankungen anordnet, erfolgt nicht. Die Stirnflächen des Betonfeldes werden nur zum Schutze gegen das Anbinden des frischen Betons mit Lehm bestrichen. Nachdem der Beton abgebunden hat, muß er ständig feucht gehalten werden und wird zu diesem Zwecke mit einer Kiessandschicht bedeckt.

An die Besichtigung der Baustelle schloß sich ein Vortrag des Herrn Dipl.-Ing. Weber-Breslau über „Erfahrungen im Betonstraßenbau" an. Er wies darauf hin, daß man gerade im Straßen-



„Haus Rading", Werkbundausstell. Stuttgart „Die Wohnung"



Erdgeschoß-Grundriß vom Haus Rading

bau auf die Wirtschaftlichkeit der einzelnen Fahrbahnbefestigungen Rücksicht nehmen müsse. Mit mehreren Gutachten und amtlichen Urteilen legte der Vortragende dar, daß die Betonstraße sich überaus gut bei Belastung durch schwersten Verkehr bewährt hat. Interesse erregte die Angabe, daß in den U.S.A. bereits 80 000 km Betonstraßen ausgeführt sind; mit dieser Länge könnte man gut die gesamten deutschen Landstraßen befestigen.

Bei der Straße bei Bettlern ist ein Sonderverfahren angewandt worden. Ein patentierter Zusatz aus Granit- oder Dioritmehl wird hochwertigem Portlandzement beigegeben und mit diesem zu dem sogenannten Soliditätzement verarbeitet. Durch hohen Kieselsäuregehalt soll eine größere Elastizität und Zugfestigkeit des Betons erzielt und die Rissebildung infolge Schwindens und Temperatureinwirkungen vermindert werden.

Im Zeitalter der Maschinen sind naturgemäß auch solche für den Betonstraßenbau konstruiert worden. Eine fahrbare Mischmaschine, die ihren Standort mit fortschreitender Arbeit wechselt, bringt eine Verminderung des Materialtransportes und damit eine Senkung des Herstellungspreises. Der sogenannte Straßenfertiger ebnet, stampft und zieht die Betonmassen in einem Arbeitsgange ab.

Der Einsatz dieser kostspieligen Spezialmaschinen gestaltet sich vorläufig nur bei größeren Objekten wirtschaftlich, wie überhaupt der Einheitspreis für 1 qm Betondecke in umgekehrtem Verhältnis zur Größe des Gesamtobjektes steht. Als Beispiel erwähnte Vortragender die Großausführungen auf den bayrischen Staatsstraßen, deren Herstellung sich noch wesentlich billiger gestellt hat. Allerdings muß hier in Schlesien der hohe Preis für den Hartsteinsplitt in Betracht gezogen werden. Da auch andere Straßenbauarten große Mengen Splitt verarbeiten, wäre es im allgemeinen Interesse erforderlich, daß sich die Hartsteinindustrie in ihren Einrichtungen und Maschinen auf dieses aussichtsreiche Gebiet um- und einstellt.

Außer dem Soliditätstraßenbau gibt es noch mehrere Betonsonderarten. So benutzt das Duromitverfahren reinen Beton und gibt lediglich der oberen Deckschicht ein Härtematerial in Gestalt von kieselsäurehaltigen besonders harten Zuschlagstoffen bei. Dieses Verfahren kommt in Waldenburg und Görlitz zur Anwendung.

Das Rhoubeniteverfahren benutzt einen Zusatz, dessen Zusammensetzung natürlich geheim gehalten wird, das aber im Wesentlichen in einem Pulver aus bitumenhaltigen Sägemehl in besonderer Verarbeitung besteht. In diesem Verfahren wird die Hafenstraße in Oppeln gebaut werden.

Das Thurviaverfahren bedient sich eines Zusatzes von nach ebenfalls patentiertem Verfahren aufbereiteter Hochofenschlacke zum Zement und wählt statt des Hartgesteinsplitts Mansfelder Kupferschlacke in verschiedenen Kornungen.

Die reine Betonbauweise verzichtet auf jeden Zusatz und hat bei sorgfältiger Auswahl der Zuschlagstoffe auf Reinheit und Korngröße und durch gewissenhafte Verarbeitung ebenfalls Erfolge erzielt, die zu weiterer Anwendung des Betons als Straßenbaustoff geführt haben.

Dipl.-Ing. Weber berührte weiter die Verwendung von Beton zur Anlage von Stadtstraßen und hob hier, gestützt auf ein Gutachten wiedergegebener Erfahrungen, die Vorzüge der Verkehrssicherheit, den Fortfall der Erschütterung der anliegenden Gebäude und die Vermeidung der Staubentwicklung hervor.

Zu diesen Vorteilen gesellt sich bei Betonbelägen von Ställen, Höfen, Bahnsteigen usw. noch die erleichterte Reinigungsmöglichkeit.

In einem Schlußwort leitete der Redner zu einem Filmvortrag über, der die Herstellung einer 6,4 km langen Betonstrecke auf der Staatsstraße München—Ingolstadt zeigte. Die anschaulichen Bilder und die sachlich gehaltenen Ausführungen des Redners werden mit der Besichtigung bei allen Teilnehmern ihren Zweck erreicht haben, dem Betonstraßenbau neue Freunde zu gewinnen, und die Ursache sein, daß diese neuzeitliche und wirtschaftlich günstige Ausführungsart sich auch in unserer Heimatprovinz mehr und mehr einbürgern wird.

Verschiedenes.

Neun-Millionen-Mark-Kredit der Reichsregierung für Mecklenburg-Schwerin. Die Reichsregierung hat der Mecklenburgisch-Schwerinschen Staatsregierung für Siedlungszwecke einen Kredit von neun Millionen Mark zur Verfügung gestellt.

Auslandsanleihe für den Wohnungsbau der Stadt Berlin. Der „Börsenkurier" erfährt, daß die Stadt Berlin bzw. die Wohnungsfürsorge G. m. b. H. über eine Auslandsanleihe für den Wohnungsbau in Höhe von 50 Millionen Mark verhandelt. Es liegen bereits Angebote von amerikanischer Seite vor.

Das Berliner Bauprogramm. Die Magistratsvorlage über die Errichtung von 8300 Wohnungen wurde von der Stadtverordnetenversammlung angenommen. Dem Reichspräsidenten werden 100 Neubauwohnungen für Kriegsbeschädigte mit einem Mietszuschuß von jährlich 300 Mark je Wohnung zur Verfügung gestellt.

Eine 10-Millionen-Dollar-Anleihe für die Stadt Kattowitz? Nach einer Meldung der „Gazeta Robotnicza" sind Vertreter der amerikanischen Baufirma Chapman in Kattowitz eingetroffen, die der Stadt Kattowitz eine langfristige Anleihe für die Durchführung eines großen Wohnungs- und Siedlungsbauprogramms in Höhe von 10-Millionen Dollar angeboten haben sollen. In den nächsten Tagen soll eine Konferenz des Magistrats mit dem amerikanischen Konsortium stattfinden.

Das Handwerk im Kampf um den neuen Baustil. Wie wir vom Reichsverband des deutschen Handwerks erfahren, beabsichtigt er, sich in der Frage der Rationalisierung des Wohnungsbaues mit einer besonderen Eingabe an die maßgebenden Stellen zu wenden. Die Eingabe dürfte voraussichtlich zum Ausdruck bringen, daß das

Handwerk keine Veranlassung hat, sich gegen veränderte Bauweisen oder neuaufkommende Baumaterialien zu wenden, sondern daß es nach Möglichkeit und auf Grund einer Prüfung und Ueberzeugung den Zeitverhältnissen Rechnung zu tragen hat.

Die Frostgefahr bei Bauten. Die größte Gefahr bei den jetzt kühlen Nächten ist die Frostgefahr, die dem Baumeister viele Unannehmlichkeiten und Verluste bringt, dadurch, daß der bei den noch nicht fertiggestellten Häusern angebrachte oder anzubringende Putz zerfriert und herabfällt. Es empfiehlt sich, in der jetzigen gefahrvollen Zeit den Putz mit einem Frostschutzmittel zu vermischen, wodurch aller Aerger und Verluste erspart werden. — Mit Polarplast kann man bis 10 Grad Frost putzen und betonieren und stellen sich infolge des niedrigen Preises die Mehrkosten nur um geringes höher. Wir verweisen auf das in unserem Inseratentext befindliche Inserat der Firma A. Prée, G. m. b. H., deren Polarplast seit 20 Jahren bei den größten Bauten im In- und Auslande bewährt ist.

Die französische Regierung beabsichtigt mit einem Kostenaufwand von 650 Millionen Franken die Kanalverbindung zwischen der Saar und der Mosel auszubauen und die Häfen zu erweitern.

Steigerung der Bautätigkeit in Warschau. Warschauer Blättermeldungen zufolge hat der dortige Magistrat beschlossen, unabhängig von den Vorschlägen des amerikanischen Konsortiums eine großzügige Bautätigkeit im Frühling 1928 zu beginnen. Zu diesem Zwecke werden 20 Millionen Zloty in den Etat der Stadtverwaltung für das nächste Jahr eingestellt. Außerdem bemüht sich der Magistrat, eine Bauanleihe von der Landeswirtschaftsbank in Höhe von 30 Millionen Zloty zu erhalten. Diese Anleihe ist angeblich schon fast gesichert, und auf diese Weise stehen dem Magistrat 50 Millionen Zloty zu Bauzwecken zur Verfügung. Für dieses Geld werden mindestens 15 000 neue Wohnungen hergestellt werden können.

Ausstellungs- und Messewesen.

Große Technische Messe und Baumesse zur Leipziger Frühjahrsmesse 1928. Zur Leipziger Frühjahrsmesse 1928 wird die Technische Messe und Baumesse die Bezeichnung „Große Technische Messe und Baumesse" führen und gemeinsam mit der Mustermesse am Sonntag, dem 4. März beginnen. Sie wird für sämtliche Gruppen der Technischen Messe 11 Tage dauern und daher erst am Mittwoch der der Mustermesse folgenden Woche schließen.

Schulangelegenheit.

Breslau. Der Reichsbahnoberrat Dr.-Ing. Louis Jänecke in Berlin und der Vorstand der Bauabteilung Radaunewerk beim Freistaate Danzig Dr.-Ing. Karl Beyer in Danzig sind zu ordentlichen Professoren an der Technischen Hochschule in Breslau ernannt worden. Beide werden an der neu errichteten Abteilung für Bauwesen lehren.

Tarifangelegenheit.

Reichstarifvertrag im Baugewerbe. Wie wir erfahren, ist vor kurzem durch Schiedsspruch wieder ein Reichstarifvertrag für das Baugewerbe festgelegt worden, der dem zweijährigen vertragslosen Zustand in diesem Gewerbe ein Ende macht.

Jubiläen.

Königsberg i. Pr. Der in Baukreisen bekannte und geschätzte Außenexpedient der Ziegelei-Genossenschaft zu Königsberg, Emil Hochwald, konnte auf eine 25jährige Tätigkeit bei der Firma zurückblicken.

Osterwieck a. Harz. Die Bauschule zu Osterwieck begeht am 8. Oktober ds. Js. ihr 25jähr. Jubiläum. Gegr. von dem die Anstalt noch jetzt leitenden Direktor, Architekt Benzin, hat sie manchen Techniker ausgebildet.

Meisterprüfungen.

Chemnitz. In der Zeit vom 1. Juli bis 30. September 1927 legten vor der Baumeisterprüfungsbehörde zu Chemnitz die Baumeister-Prüfung mit Erfolg ab: Leichsenring, Gustav, Adolf, in Eppendorf Nr. 156; Leonhardt, Joh. Paul, Schönau bei Chemnitz; Zimmer, Friedrich, Karl, Chemnitz, Wilhelmstraße 41; Brückner, Paul, Johs., Chemnitz, Elsasser Str. 19,II.; Roth, Joh., Albert, Lichtenstein-C., Feldstr. 4; Junker, Erwin, Rud., Chemnitz, Am Hauptbahnhof 6, II.; Hirsekorn, Walter Ludwig, Chemnitz, Mittelstraße 5 und Wolf, Lothar, A. V., Reichenhain, Zschopauer Straße „Wolfshof".

Bauindex.

1913 = 100

27. 7. 27 = 174,9
10. 8. 27 = 174,1
24. 8. 27 = 174,6
14. 9. 27 = 176,0

Persönliches.

Kirchberg. Baumeister F. Günther aus Reichenbach ist zum hiesigen Stadtbaumeister gewählt worden.

Neisse O.-S. Herr Stadtbauführer Piltz ist mit Wirkung vom 1. September 1927 von der Stadt Neisse zum Baupolizeiinspektor ernannt und lebenslänglich angestellt worden.

Todesfälle.

Danzig. Im Alter von 71 Jahren verstarb Herr Geheimer und Oberregierungsbaurat a. D. Ottomar v. Busekist, welcher lange Jahre Abteilungschef bei der Staatsbauverwaltung war.

Dresden-N. Am 26. September 1927 starb plötzlich der Bauführer Richard König, Dresden-N., Ahornstraße 6.

Bücherschau.

Alle Fachbücher, auch die hier angezeigten, sind durch unseren Verlag zu beziehen.

Hof- und Ratszimmermeister Baumeister Karl Friedrich Ernst Noack von Dr. Fritz Räder. Verlag: Buchdruckerei der Wilhelm und Bertha v. Baensch-Stiftung, Dresden A 1. Preis 9 Mk.

Das Buch „Hofzimmermeister Noack" zeigt dem jungen, ernsten, vorwärtsstrebenden Manne ein glänzendes, vorgelebtes Beispiel, wie bei aller Einfachheit und Bescheidenheit der Weg zum Erfolge über starken Willen, Fleiß und Gründlichkeit führt. Wer Noack persönlich kannte, weiß, daß seine nach außen oft herb und hart wirkende Art nur der Ausdruck seiner gegen sich selbst geübten Strenge war; das Fundament seiner Klarheit und Größe. Sein Element war das Holz. Das Buch zeigt in seinen Beschreibungen und Bildern die Großzügigkeit, mit der er die Aufgaben anfaßte und durchführte, und in deren Dienst er das Holz zu stellen wußte, als Ergebnis seiner großen Erfahrung und Gründlichkeit, die auch dem Fachmann Bewunderung abringen können, besonders in der dem Holz als Bauverbandstoff für große Dimensionen wieder zuneigenden Jetztzeit. Der gesamten Bauwelt eine umfassende Biographie eines ihrer großen Praktiker. Baurat Prof. A. Schießer.

Die Aussteller auf den deutschen Großmustermessen. Das Ausstellungs- und Messeamt der deutschen Industrie hat in Form einer Broschüre einen Beitrag zum Problem der Messestatistik und der Messerationalisierung herausgegeben: „Die Aussteller auf den deutschen Großmustermessen". Dem Hefte sind Tabellen beigegeben, deren Zahlen interessante Aufschlüsse sowohl über den Anteil der einzelnen deutschen Messeplätze an der Gesamtzahl der Aussteller einzelner Industriezweige, als auch über die Anteile der einzelnen Industriezweige an der Zusammensetzung der Ausstellerzahlen der verschiedenen deutschen Messen, sowie im Zusammenhange damit über die Zu- und Abgänge innerhalb der Ausstellerzahl einzelner Branchen auf gewisse Messen zugunsten oder zuungunsten anderer Messen gewähren.

Fragekasten.

Frage Nr. 183. In einer Gastwirtschaft hat ein Gastzimmer eine Warmwasserheizung erhalten, bestehend aus zwei Classix-Radiatoren, die an einen Herdansatz (im Küchenofen eingebaut) angeschlossen sind. Der Küchenherd wird Sommer wie Winter gleichmäßig gefeuert. Um ein Ueberkochen des Heizungswassers im Ausdehnungsgefäß zu vermeiden, soll ein Boiler aufgestellt und die Gastzimmerheizung durch Einbau eines Schiebers abgedrosselt werden. Da im Küchenherd selbst kein Wasserschiff eingebaut ist, soll der Boiler das warme Wasser für den Küchenbetrieb Sommer wie Winter liefern. Es ist mit Absicht kein Narag-Kessel aufgestellt worden, da der Besitzer wünschte, die Heizgase des Küchenherdes in der geschilderten Form auszunützen. Es wird um Auskunft gebeten, wie sich gleichartige Anlagen bewährt haben. M. N. in L.

Antwort auf Frage Nr. 177. Als Imprägnierungsmittel können Sie Kulba D.R.P. verwenden. Dieses hat die Eigenschaft, die Entflammbarkeit des Holzes bedeutend herabzusetzen, beseitigt sicher jeden Schwamm und imprägniert das Holz ohne die oberen Poren zu verstopfen. Das Holz kann dann nicht von innen verstocken. Wenn Sie Kulba Bernstein verwenden, können Sie sich auch den Firnisanstrich sparen. Zu weiterer Auskunft gern bereit.

Franz Motzko, Breslau 6, Friedrich-Wilhelm-Str. 52.

Schriftleitung: Architekt B.D.A. Kurt Langer u. Dr.-Ing. Langenbeck beide in Breslau und Baurat Hans Bluthgen in Leipzig.
Verlag: Paul Steinke in Breslau u. Leipzig.

Inhalt.

Die Frankfurter Küche auf der Tagung für wirtschaftliches Bauen in Stuttgart am 12. und 13. September 1927, dazu Abbildungen. — Schnellbau von Betonstraßen. — Schlesischer Betonstraßenbau. — Abbildung: „Haus Rading" (Werkbundausstellung Stuttgart). — Verschiedenes. — Fragekasten.