Nr. 84. Breslau, den 17. Oktober 1908 6. Jahrgang.

Ostdeutsche Bau-Zeitung

Verlag Paul Steinke Breslau I, Taschenstr. 9. – Fernspr. 3775.
Erscheint jeden Mittwoch u. Sonnabend. Bezugspreis vierteljährlich 3,00 M.
Schriftleitung: Prof. Just, Architekt. Breslau.
Alle Sendungen sind nicht an Personen, sondern nur an die „Ostdeutsche Bau-Zeitung", Breslau I, zu richten

Inhalt: Die Bauten der Neuzeit in Italien. — Verdichten rissiger Holzfußböden. — Schmuckanlagen städtischer Straßen. — Verschiedenes.

Die Bauten der Neuzeit in Italien.

Reisestudie von Architekt Alfred Liebig in Leipzig.

(Mit 20 Abbildungen.)

Wohl für jeden Architekten bilden die Werke Italiens vom Altertum bis zur Blütezeit der Renaissance die Grundlage seiner künstlerischen Ausbildung. Allgemein sind die vorbildlichen Paläste, Kirchen, Villen und Gartenanlagen dieses Kunstlandes bekannt, teils aus kunstgeschichtlichen Abhandlungen, Vorlagenwerken, Aufnahmen oder nach der Natur. Viele Architekten entnehmen noch heute ihre künstlerischen Anregungen den klassischen Beispielen des italienischen Meisters; hauptsächlich wenn es sich um großzügige, monumentale Anlagen handelt. Es dürfte daher für viele Kreise von besonderem Wert sein zu hören, in welcher Weise die Bauaufgaben der Neuzeit und Gegenwart dort gelöst werden, überhaupt zu erfahren, wie man jetzt in Italien baut. Das Nachfolgende soll nun weniger eine Begutachtung der Neubauten sein, denn diese würde im Vergleich zu den herrlichen alten Sachen recht ungünstig ausfallen müssen, vielmehr will ich mich nur darauf beschränken bei meiner Studienreise durch Italien neben dem Studium der prächtigen Meisterwerke vergangener Zeiten, ein offenes Auge für die Bauten der Neuzeit zu haben und diese unter ganz besonderer Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse hier zu schildern.

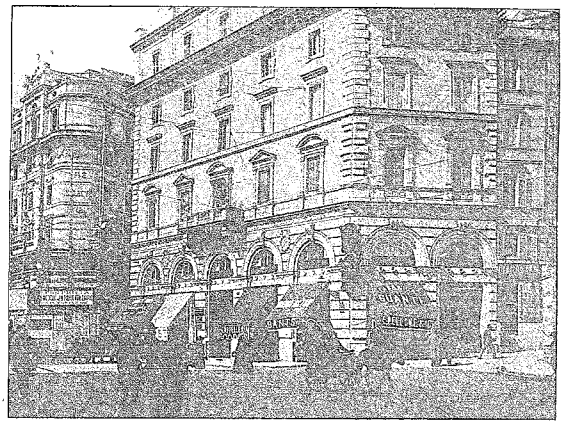

Abb. 6. Geschäftshaus in der Via Tritone in Rom.

In allen Ländern haben Jahrhunderte und selbst Jahrzehnte große Wandlungen im künstlerischen, wirtschaftlichen und politischen Leben hervorgebracht, die von großem Einfluß auf die bauliche Entwickelung der Städte gewesen sind. Dies macht sich in Italien ganz besonders bemerkbar, denn von den Zeiten, wo reiche Fürstengeschlechter große Mittel zur Erbauung von Palästen und Villenanlagen aufwendeten, wo die Kirche als besonders bemittelter Förderer der Künste auftrat, weist die Gegenwart wenig Spuren auf. Wie immer, muß der Architekt den Bedürfnissen seiner Zeit Rechnung tragen, und diese sind zum größten Teil bescheidenere geworden.

Die nennenswerten Neubauten in ganz Italien beschränken sich eigentlich auf eine verhältnismäßig geringe Zahl, denn was die Renaissance- und Barokzeit geschaffen, ist in vielen Fällen noch ausreichend.

Wer beispielsweise die Mittel für einen große Palast- oder Villenanlage besitzt, findet jetzt vielfach Gelegenheit eine ältere fertige Anlage käuflich zu erwerben, denn bei den großen Unterhaltungskosten wechseln diese oft ihren Besitzer; eine Erneuerung und Umgestaltung für eigene Verhältnisse ist leicht durchführbar.

Einfamilienhäuser sowie freistehende Wohnhäuser für drei bis vier Familien werden in den meisten Städten erbaut, und sind hierfür oft neue Stadtteile angelegt. Der Wohnhausbau im Innern der Städte ist größtenteils von Straßen- und Flußregelungen und Abtragung alter Häuserviertel abhängig, unbebautes Gelände ist jetzt im Stadtinneren selten zu finden. Das Bedürfnis für Geschäfts- und Warenhausneubauten ist das allergeringste, man kann oft stundenlang die Stadt durchqueren, ehe man einen Geschäftshaus-Neubau findet. Fast überall beschränkt sich die Anlage von Geschäftshäusern auf Ladeneinbauten in alte Paläste oder Wohnhäuser in den verkehrsreichen Straßen, selten sind Gebäude, die in mehreren Stockwerken lediglich Geschäftszwecken dienen, wie solche in Deutschland zahlreich erbaut werden. Ebenso kommen Industriebauten wenig vor. Neubauten für staatliche und städtische Verwaltungen sind nur in Großstädten anzutreffen, weil dieselben meist in älteren Palästen untergebracht sind. An Kirchen ist Italien so reich, daß nur einzelne mit mehr oder weniger Geschick erneuert werden; Neubauten sind nur in kleinem Maßstabe für Religionsgemeinden oder Klöster anzutreffen, auch Friedhofsbauten sind wenig nennenswert und oft abschreckend.

Soweit im Allgemeinen; unter den einzelnen Städten beansprucht nämlich Rom das meiste Interesse.

Die Bautätigkeit der Hauptstadt Italiens hat seit 1870 einen bedeutenden Aufschwung genommen. Während 1870 noch mehr als $^1/_3$ der rd. 15 qkm Bodenfläche bedeckenden Stadt innerhalb der rd. 23 km umfassenden Stadtmauer von Villen, Gärten und unbebautem Gelände eingenommen war, ist jetzt die ganze innere Stadt mit Mietshäusern, Hotels sowie staatlichen und städtischen Gebäuden bebaut. Außerdem forderte die gewaltig zunehmende Einwohnerschaft (1870 rd. 226 000 Einwohner, jetzt rd. 500 000 Einwohner einschließlich 12 000 Mann Militär und rd. 6000 Fremden) den Durchbruch der Stadtmauern und Anlage großer Vorstädte, wie solche vor

(Fortsetzung Seite 491.)

Abb. 1 Das Justizgebäude in Rom.

Abb. 2. Das Finanzministerium in Rom.

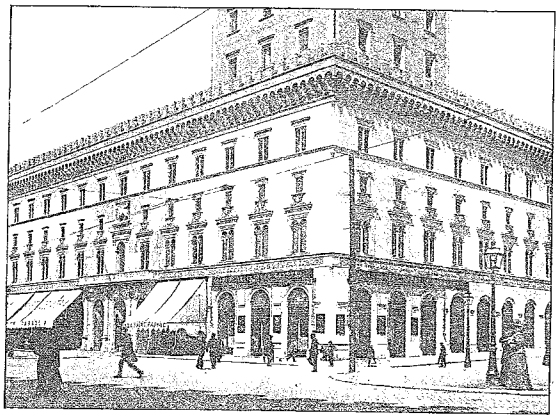

Abb 8. Geschäftshaus am Piazza Venezia in Rom.

Porta Salaria, Porta Pia, Porto San Lorenzo, Porta Angelica und Porta San Giovanni entstanden sind. Hand in Hand mit diesem steigenden Wohnungsbedürfnis stiegen auch die Grundstückspreise und Wohnungsmieten bis 1888 eine große Baukrisis eintrat und viele begonnene Vorstadthäuser als Ruinen liegen blieben, die erst in diesen Jahren wieder ausgebaut werden. Auch die Stadtgemeinde Rom hatte sich mit kostspieligen Bauten übernommen, so daß 1893 die Schulden auf rd. 215 Millionen Lire (= rd. 175 000 000 ℳ — 1 Lire = 0,81 ℳ) gestiegen waren. Der Staat griff daher ein und übernahm die Kosten teurer Bauten. Daß in der baulichen Entwickelung und Neugestaltung Roms vieles geschaffen wurde beweist, daß Staat und Stadt hierfür rd. 450 Millionen Lire (= rd. 365 000 000 ℳ) verausgabt haben. Ein ungeheuer großes umfangreiches Bauwerk ist das neue Justizgebäude (palazzo di Giustizia) am westlichen Tiberufer Prati di Castello und Piazza Cavour gelegen. Die Abbildung 1 zeigt einen Teil der reichen, sehr überladenen Außenseite dieses Bauwerkes, welches Ruhe und Ernst vollständig vermissen läßt.

Auch das Finanzministerium (Ministerio delle Finanze) auf der Via Venti Settembre ist in dem genannten Bauzeitabschnitt entstanden (Abb. 2). Desgleichen das Ausstellungs-Gebäude für moderne Kunst (Palazzo dell' Espositione di belle Arti in Via Nazionale (Abb. 3). Die Anlage, bezw. der Durchbruch des großen Quirinaltunnels machte sich aus Verkehrsrücksichten erforderlich, dasselbe verbindet die Verlängerung vom Piazza di Spania die Via de' Due Marcelli mit der Via Nationale um den großen Verkehr vom Corso Umberto I abzuleiten. Abb. 4 zeigt den Eingang des Tunnels (parte del Tritone) von Ingenieur Tommasi und Abb. 5 den Ausgang (parte di Via Nazionale) von Ingenieur Piacentini. Wenn hier auch der ingenieurtechnische Teil ganz großartig gelöst ist, so läßt doch die Architektur viel zu wünschen übrig. Naturgemäß hat auch das ganze Viertel durch Abbruch großer Häusergruppen ein anderes Gepräge bekommen. Unter verständnisloser Nachahmung der italienischen Renaissance sind zahlreiche Wohn- und Geschäftshäuser sowie Hotelneubauten an die Stelle baufälliger Häuser getreten wie die Abb. 6 am Eintritt des Tunnels Via Tritone zeigt. Das größte technische Werk Roms ist die Tiberflußregelung, welche zwar viele malerische Uferteile des alten Rom zerstört hat, — manch eigenartiges altes Bauwerk mußte abgetragen werden und zahlreiche noch bestehende Bauten passen nicht mehr zu den hohen Kalmauern und den angelegten Uferstraßen — und doch war die Regelung eine zwingende Notwendigkeit, ja eine Lebensfrage für Rom. Die großen Überschwemmungen der Tiberstadtviertel, welche Verseuchung des Bodens, viele Krankheiten und sachlichen Schäden für die Bewohner mit sich brachten, sind beseitigt, und eine großstädtische Entwickelung, die von der Stadtgemeinde angestrebt wird, kann platzgreifen, denn man trägt sich neuerdings wieder mit dem Gedanken, Rom zu einer Hafenstadt und bis zum Meere hin schiffbar zu machen. Bei Anlage der Brücken ist die massive Erscheinung der alten Brücken nach Möglichkeit gewahrt worden. (Abb. 7. Veduta di Ponte Sisto in Trastevere, Blick gegen St. Peter).

Die Wohn- und Geschäftshäuser im Inneren der Stadt stehen mit Platzregelungen in engem Zusammenhang; beispielsweise ist am Piazza Venezia ein Geschäftshaus (Abb. 8) als Gegenstück zum alten Palazzo Venezia im gleichen Stil geschaffen worden, was als Ausgangsplatz für die im Bau befindliche Riesendenkmalsanlage des Victor Emanuel-Monumentes dienen soll. Auch der Ausgang der Via Nazionale in der Nähe des Zentralbahnhofes ist in eine großzügige Platzanlage umgestaltet worden (Abb. 9. Esedra e Via Nazionale) und sind die Neubauten für Wohn-, Hotel- und Geschäftszwecke errichtet. Zum großstädtischen Verkehr gehören natürlich auch die Automobile, für deren Unterbringung in verschiedenen Stadtteilen staatliche Automobilhallen errichtet sind, welche den Wiener Jugendstil zur Schau tragen (Abb. 10).

(Schluß folgt)

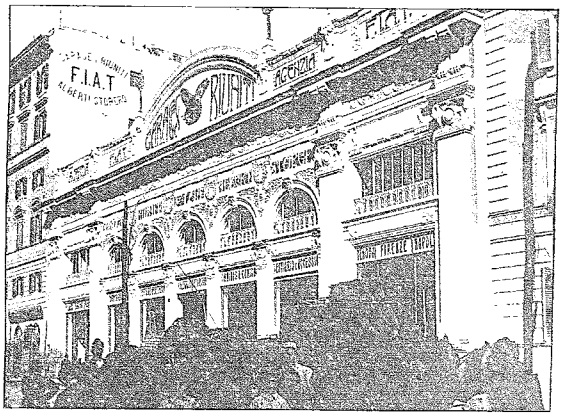

Abb. 10. Automobilhalle in Rom.

Verdichten rissiger Holzfußböden.

(Nachdruck verboten.)

Zur Ausbesserung rissig gewordener Holzfußböden gibt es verschiedene Wege: Neuverlegen, oder Ausspänen, oder Verkitten. Von diesen dreien das nächstliegende und zweifellos auch gediegenste Verfahren besteht darin, daß man den Fußboden völlig neu verlegt. Zu diesem Zwecke hat man in der Hauptsache nur nötig, nach Entfernung der Fußleisten alle im Fußboden befindlichen Nägel durchzusenken, damit man die Fußbodenbretter dann ohne Umstände aufnehmen kann. Jedoch muß das Versenken der Nägel mit größter Vorsicht ausgeführt werden, um die Bretter möglichst vor Schaden zu bewahren und zur Wiederverwendung geeignet zu erhalten. Man bedient sich daher zum Versenken der Nägel am zweckmäßigsten eines schlanken Senkstiftes. Alsdann

(Fortsetzung Seite 494.)

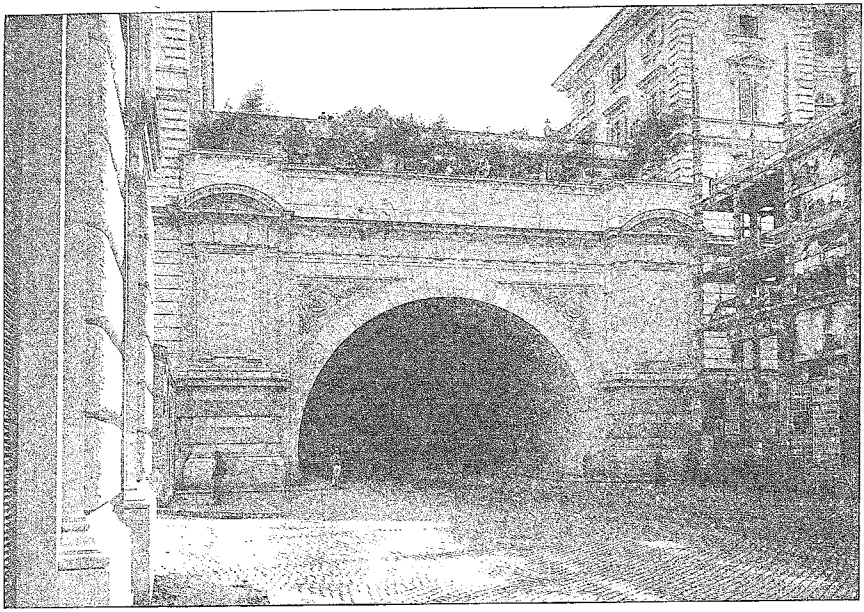

Abb. 4. Der Quirinaltunnel in Rom. Eingang.

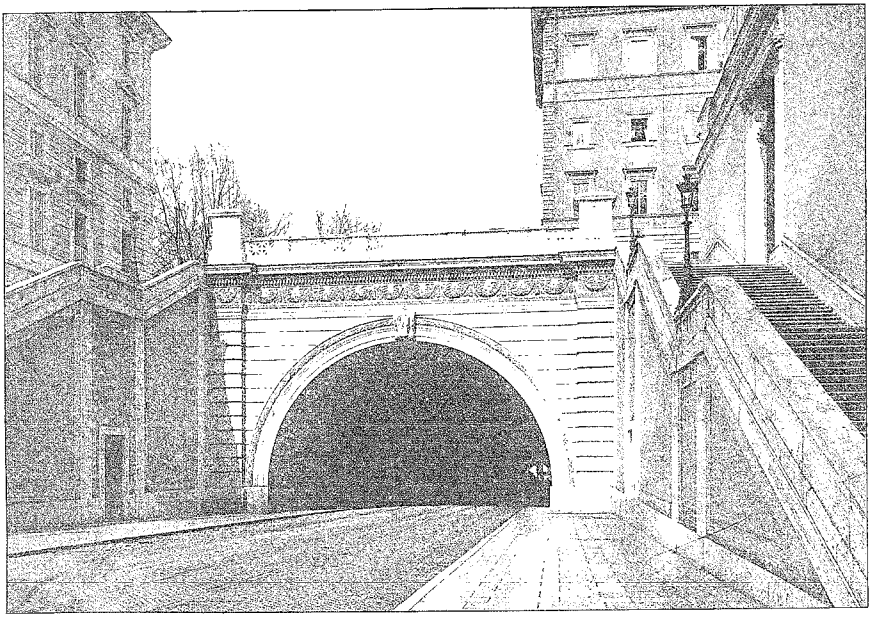

Abb. 5. Der Quirinaltunnel in Rom. Ausgang.

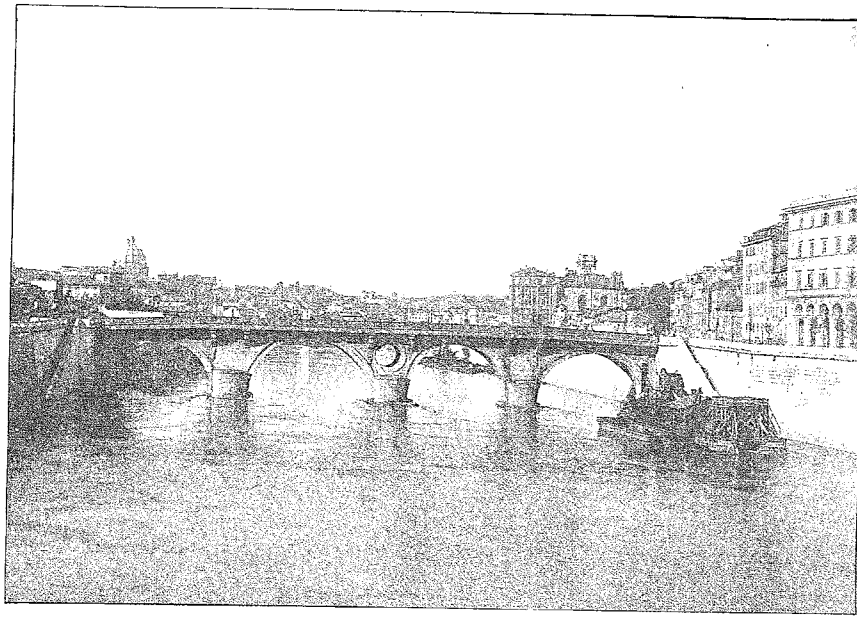

Abb 7 Ponte Sisto mit Blick gegen St Peter in Rom.

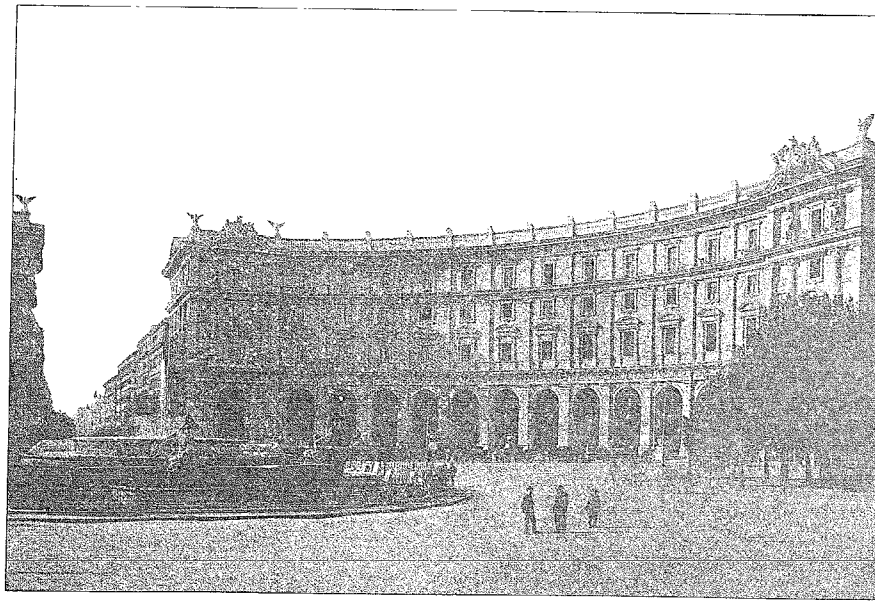

Abb. 8 Esedra und Via Nazionale in Rom.

lassen sich die Bretter ohne jede Mühe hochnehmen. Nachdem man sie dann sorgfältig durch Schaben und Kratzen gereinigt hat, werden sie nachgefugt und können nun ohne weiteres wieder dicht verlegt werden.

Ein etwas weniger umständliches Verdichten ist das Ausspänen. Es ist jedoch ein durchaus törichtes und unsachgemäßes Beginnen, wenn man jede einzelne und selbst die kleinsten Ritze im Fußboden glaubt besonders ausspänen zu müssen. Hier gilt es vielmehr, gleich mehrere Risse auf einmal mit nur einem Span zu schließen. Es kommt also darauf an, in die Fuge einen Span von solcher Stärke einzutreiben, daß dadurch gleich zwei oder drei Fugen zusammengedrängt werden. Den Spänen gibt man die Form schräg zulaufender, etwa 3 cm breiter und $1^1/_2$ cm dicker Leisten. Auch darf man nicht versäumen, an der dünneren Kante die scharfen Ecken unter Anwendung des Schichthobels zu beseitigen. Es ist wohl selbstverständlich, daß die Späne nicht ohne weiteres in den Fußboden eingetrieben werden dürfen. Auch genügt es nicht, wenn die Späne vorher nur tüchtig mit Leim bestrichen werden, wofern nicht vor allem die Fugen vorher sauber ausgekratzt sind. Ein unmittelbares Aufschlagen des Hammers hat meist ein Zerspringen des Spans zur Folge. Man lege daher klugerweise zunächst einen Buchenklotz auf den einzutreibenden Span, und erst auf diesen Klotz darf dann der Hammer unmittelbar auftreffen. Vorsehen muß man sich bei dieser Arbeit namentlich auch noch insofern, als durch übereifriges Eintreiben des Spans gar leicht ein ungleichmäßiges Hochtreiben der Fußbodenbretter herbeigeführt wird. Um dies zu vermeiden, darf man den Span nicht weiter eintreiben, sobald sich die Fußbodenlücke hinreichend geschlossen zeigt. Der herausstehende Teil des Spans muß dann eben nachher wieder dem Fußboden gleichgehobelt werden. Die Meinung, daß man unter allen Umständen den Span vollständig fest eintreiben solle, um eine desto größere Gesamtdichtigkeit zu erzielen, ist also irrig und bringt nur Schaden.

Das billigste und bei Vorhandensein eines geeigneten Mittels zweifellos auch schnellste Verfahren zur Verdichtung schadhafter Holzfußböden besteht im Verkitten. Hier kommt freilich in erster Linie auf die geeignete Beschaffenheit und Zusammensetzung des Kittmittels alles an. Die hierzu im Handel angebotenen fertigen Erzeugnisse auf ihre unbedingte Zuverlässigkeit zu prüfen, ist der Verbraucher meist schon aus Zeitmangel nicht imstande. Am besten, man fertigt sich seinen Fußbodenkitt selbst an. Hierzu mögen im folgenden zwei Bereitungsarten mitgeteilt sein, die sich beim Gebrauch vollauf bewährt haben und beide eine steinharte und dauerkräftige Kittfüllung ergeben.

Den fertigen Ölkitt, wie man ihn in jeder Farbwarenhandlung kaufen kann, mischt man mit starkem Leim und Schlemmkreide. Um die Masse mit der Farbe des Fußbodenholzes in Einklang zu bringen, setzt man entweder Ocker oder Terra di Siena zu. Das Ganze wird eifrig durcheinandergeknetet. Damit eine innigere Vermischung der einzelnen Bestandteile vor sich gehen kann empfiehlt es sich, sowohl den Leim wie die Schlemmkreide vor der Zumischung zum Ölkitt stark zu erhitzen, damit das Kneten der Masse unter Wärme erfolgt. Die Masse wird solange geknetet, bis sie erkaltet ist. An der Knetbarkeit, die sie in kaltem Zustande hat, erkennt man ihre Verwendbarkeit für die Verdichtungszwecke. Ist die Kittmasse nämlich im kalten Zustande zu schwer knetbar, so muß noch etwas Ölkitt zugesetzt werden. Ist sie aber kalt zu dünn, so daß sie an den Fingern stark kleben bleibt, so ist noch etwas Leim und Schlemmkreide zuzusetzen. Selbstverständlich muß dann bei diesen nachträglichen weiteren Beimengungen die heiße Knetarbeit von neuem vorgenommen werden. Erst wenn der Kitt in kaltem Zustande unschwer knetbar ist und nicht stark an den Fingern hängen bleibt, erst dann ist diese Kittmasse zweckgerecht.

Eine andere bewährte Kittmasse wird aus Leim, Sägemehl und Ocker bereitet. Zunächst wird der Leim mit nur ganz wenig Wasser 24 Stunden lang zu Gallerte aufgeweicht. Alsdann wird Ocker, in Wasser zu gleichmäßigem Brei verrührt, der Leimgallerte unter Erhitzen zugemischt. Hat sich die Gallerte in der Wärme völlig zerlöst, wird die Erhitzung unterbrochen, und nun wird Sägemehl unter beständigem kräftigen Umrühren ganz allmählich hineingeschüttet. Nach dem Erkalten ergibt dann auch dies Erzeugnis eine vorzüglich haltbare Fußbodenkittmasse.

Der Erfolg des Auskittens hängt aber nicht allein vom Kittmittel, sondern ebensosehr von sachgemäßer Anwendung dieser Kittmittel ab. Vor allem muß das Fußbodenholz trocken sein. Man sollte daher nur in der heißen trockenen Jahreszeit auskitten, da man nur dann für den vollständigen Trockenzustand der Fußbodenbretter ausreichende Gewähr hat. Sodann müssen die Fugen kräftig ausgekratzt sein, weil der Kitt auf Schmutz nicht haften kann. Vor allem aber streiche man die Brettkanten mit Leinöl ein, damit dem Kitt sein Ölgehalt nicht von den ungeölten Brettern entzogen wird. Bevor man den Kitt in die Fugen eindrückt, empfiehlt es sich, namentlich bei breiten Fugen, diese erst mit geölterm oder auch geteertem Werg, zur Not auch mit Zeitungspapier, fest auszustopfen. Man erreicht damit für den Kitt eine feste Unterlage, so daß er während des Austrocknens nicht einsinken kann. Einige Tage nach dem Auskitten wird dann mit Warmwasser und Bimsstein abgeschliffen, so daß dann auch die ausgekitteten Fugen vollkommen eben sind. FLR.

Schmuckanlagen in städt. Straßen.

Die malerische Wirkung alter Städte beruhte namentlich auf der zumteil recht willkürlichen Gruppenbildung aus der krummen Führung enger Straßen, welche dem Wanderer, sobald er die nächste Biegung der Straßenecke erreichte, immer wieder ein neues Bild darboten. Man kann nicht leugnen, daß auch ganz reizlose Gebäude dieser alten Städte uns noch heute recht malerisch erscheinen, weil sie Teile von Gruppen recht ungleicher Gebäude bilden. Gerade in dem Vor- und Zurückspringen ungleicher Gebäudemassen vor und hinter die Flucht, in dem Emporstreben von Giebeln, Schornsteinen, Aufbauten jeder Art über die regelrechte Gebäudereihe, erblicken wir ein Schmuckmittel; und desselben Mittels bedienen sich die Baumeister neuzeitiger Landhäuser, indem sie die verschiedenen Räume nicht in eine Gebäudeflucht und nicht unter ein ebenes Dach und ein wagerechtes Gesims bringen, sondern hier einen Erker vorspringen, dort eine offene Halle zurücktreten lassen, das Dach durch Mansarden, Türmchen, Dachreiter, Giebel usw. gliedern.

Bei der neuzeitigen Stadt ist dieses Verfahren sofern man nicht ausdrücklich im Geschmack eines alten Stadtteils bauen will oder dazu von der Behörde genötigt wird (hier kommt z. B. Nürnberg in Betracht) ausgeschaltet; namentlich in großstädtischen Straßen, wo der Grund und Boden außerordentlich teuer ist, baut jeder möglichst so hoch, wie es die Baupolizei erlaubt. Die Höhe wird durch die Breite der Straßen bestimmt, und in der Regel ist ein Höchstmaß durch die betreffende Ortsbehörde vorgeschrieben. Die vernunftgemäße Folge ist, daß die Gebäude einer Straße — von seltenen Ausnahmen abgesehen — sämtlich eine Höhe aufweisen, oder nur sehr geringe Unterschiede haben. Das ist der Mietskasernenstil, durch welchen Berlin eine nicht gerade erstrebenswerte Berühmtheit erlangt hat, und leider haben dies auch andere Großstädte nachgemacht. Die Eintönigkeit dieser gewaltigen Baumassen wird nur wenig durch Erker und Türme unterbrochen oder durch die Baukunst sonst belebt, und das auch nur in den vornehmen Vierteln. Seltene Ausnahmen bilden Straßen, welche nach Vorschrift der maßgeblichen Behörden landhausartig bebaut werden. Jetzt gilt es, ein neues Mittel anzuwenden, um diese Großstadtstraßen freundlicher erscheinen zu lassen. Sie sind gegenüber den Straßen alter deutscher Städte breit und geradlinig — zwei Eigenschaften, die es ganz besonders ermöglichen, das ganze Straßenbild auf einmal zu umfassen, und das ist gerade ein Umstand, der dieses Straßenbild, selbst bei großzügiger Wirkung, recht eintönig erscheinen läßt. Wenn man eine Straße von 50 oder 100 Häusern Längenausdehnung durchwandert — es gibt ja in Großstädten viel längere Straßen — so kennt man das Bild schon nach 20, 30 Schritten ziemlich genau; es ändert sich aber auch unwesentlich mit jedem Schritte, den wir zurücklegen. Nichts als Häusermassen gleicher Höhe rechts und links, und die breite Fläche des Straßenpflasters. Es bleibt ganz allein dem Zufall des Verkehrs überlassen, in dieses Bild eine Abwechselung hineinzubringen. Es lag nahe, diese breiten Straßen, die

ja größtenteils viel breiter angelegt sind, als es der Verkehr erfordert, mit den Reizen einer Promenade zu versehen; belaubte Bäume bilden nicht nur für die Straße ein hübsches Schmuckmittel, sie entziehen auch dem Wanderer die Möglichkeit, auf einmal das ganze Straßenbild zu überschauen — es wird ihm schrittweise ein neuer Teil des Straßenzuges enthüllt. Das ist doch wenigstens etwas. Die an den Rand des Bürgersteiges gesetzten Akazien, Kastanien, Linden, Rotdorn usw. sind denn auch heute sehr beliebt. Man ist dann noch weiter gegangen und hat in den Straßen, die zwar in Rücksicht auf Luft und Licht für die hohen Mietshäuser sehr breit angelegt wurden, aber für den Verkehr auch in halber Breite genügt hätten, Promenaden oder Schmuckplätze in der Mitte der Straße angelegt, so daß man z. B. auf beiden Seiten neben den Bürgersteigen zunächst je einen Fahrdamm erhält, und zwischen diesen die von Bäumen eingefaßten Promenaden. Minder vorteilhaft ist die Anlage eines Reitweges in dieser Verbindung, weil durch die Pferde der Staub aufgewirbelt wird und außerdem hier ein breiter Streifen des Straßenlandes einer bevorzugten Klasse geopfert wird, während die übrigen Straßenbenutzer nicht den geringsten Vorteil davon haben. Reitwege haben sich nur ausnahmsweise in ganz breiten Straßen als zweckmäßig erwiesen, wo auch noch Raum für Promenaden und Schmuckflächen verblieb. Eine der schönsten Anlagen dieser Art stellt die Tauentzienstraße in Berlin W. dar.

Hier ist der mittlere, als Promenade dienende Teil sehr breit gehalten; er ist beiderseitig von Bänken, schönen Blumenbeeten und Gehängen aus rankenden Pflanzen eingefaßt, während die Bäume dieser Straße an den Rand des Bürgersteiges gesetzt sind. Kurzum, die Schmuckanlagen und Baumanpflanzungen lassen sich in mannigfacher Weise verbinden, und ich glaube die Lösung stets dann als eine glückliche bezeichnen zu dürfen, wenn diejenigen, welche die Straße lediglich als Verkehrsweg benutzen und diesebe durcheilen, von denen getrennt gehalten werden, die sie zum Spaziergang benutzen. In der Tat müssen in der Großstadt, wo gar nicht genug Parkanlagen geschaffen werden können, auch die Schmuckplätze in den breitesten Straßen dem Zwecke der Erholung dienen.

Einen ganz neuen Weg hat die Stadt Charlottenburg eingeschlagen. Es ist häufig schwer, in der Großstadt neben den breiten Fahrbahnen für die Straßenbahn und sonstige Fuhrwerke auch noch breite Rasenflächen zu gewinnen. Aber diese breiten grünen Flächen wirken gerade in breiten Straßen recht wohltuend auf das Auge, sie bringen Farbe in das graue Bild. Nun ist man darauf verfallen, die Fahrbahnen, welche nur von der Straßenbahn benutzt werden, als Rasenflächen auszubilden; man sagte sich, die Straßenbahn, die an ihren Schienenweg gebunden ist, könne die Rasenflächen nicht zerstören, und so könne man diese Fläche zugleich zwei Aufgaben dienstbar machen. Man begann mit Versuchen in der Hardenbergstraße, die außerordentlich glücklich ausfielen, und wendete dasselbe Verfahren dann in der sehr breiten Bismarckstraße an, die einen Teil der auf Veranlassung des Kaisers angelegten, sogenannten Döberitzer Heerstraße bildet.

In den meisten Großstädten werden heute auch die Bürgersteige für den großen Verkehr zugeschnitten, ein Verkehr, der sich aber höchst selten einmal in einer dieser Straßen entwickelt. Denn in jeder Großstadt gibt es eben Verkehrsmitten, während der weitaus größte Teil aller Straßen nur Wohnstraßen mit einem verhältnismäßig bescheidenen Fußgängerverkehr sind. Nichtsdestoweniger werden die Bürgersteige breit und vornehm angelegt, gleichsam als wenn die Verwaltung sagen wollte; es kommt uns auf ein paar Geviertmeter Pflastersteine nicht an. Jetzt sind aber einige Stadtverwaltungen schon zu der Einsicht gekommen, daß diese Bürgersteige auch dann noch sehr reichlich bemessen sind, wenn man einen breiten Streifen vor der Randschwelle zur Anlage von Rasenflächen oder gar für Blumenbeete benutzt. Es ist nicht zu leugnen, daß wohlgepflegte bunte Blumenbeete außerordentlich erheiternd auf das ganze Straßenbild wirken, und daß sie wesentlich dazu beitragen, die Hast des Fußgängers durch eine ruhige Gangart zu ersetzen. Die Großstädter fahren alle viel zu viel; selbst eine Entfernung von einem Kilometer wird ihnen schon lästig. Sie müssen sich daran gewöhnen, zu gehen, und diejenigen, welche die Straßen anmutiger zu gestalten vermögen, sind berufen, ihnen wieder das Wandern in der Stadt anzugewöhnen.

Ein altes Mittel, die Straßen gefälliger zu gestalten, bilden die sogenannten Vorgärten. Das Mittel ist alt, aber es hat sich auch als recht unzweckmäßig erwiesen. Der Vorgarten wäre gar nicht übel, sofern nicht jeder die wenigen Geviertmeter, die zu seinem Hause gehören, wie ein Erbbegräbnis mit einem schmiedeeisernen Gittern umschließen würde. Es ist, als ob jeder sagen wollte; das Stück gehört mir! und wenn die Gitter nun auch noch von breiteren Pfeilern unterbrochen werden, so sieht man beim Durchwandern der Straße infolge der Verkürzung der Längenausdehnungen fast nichts von den Gärten hinter den Gittern, sondern nur die dicht aneinander gereihten Gitterstäbe und Pfeilerflächen. Wenn man sich aber unmittelbar an die Einzäumung stellen muß, um den Garten zu sehen, so kann er selbstverständlich nicht als Hauptschmuckmittel für die Straßenausschmückung in Betracht kommen. Dazu kommt, daß diese Gärten von vielen Hausbesitzern gründlich vernachlässigt werden, während hier ein Zugang zu einem Haustor, dort ein Zugang zu einem Laden geschaffen wird, so daß nicht einmal eine einheitliche Durchführung der Gitterflucht möglich ist. Hierzu tritt dann noch in der Regel eine Ortsbestimmung, nach welcher die Behörde jederzeit die Vorgärten einzuziehen und zum Straßenland zu schlagen vermag, obgleich die Anwohner während des Bestehens der Gärten nicht allein die Gartenunterhaltung an den Gärtner, sondern auch noch eine Gebühr an die Gemeinde zu zahlen haben. Man sollte zu der Einsicht gelangen, daß die Vorgärten, die in den städtischen Straßen nur selten jemandem Freude bereiten, hier überhaupt nicht am Platze sind, und daß es in der Tat weit zweckmäßiger wäre, diese Gärten der Straßenfläche einzuverleiben und dafür vor den Häuserfluchten nach einem Plane der Ortsbehörde größere Schmuckflächen anzulegen. Wenn dann Wege als Zugänge zu den Läden und Hauseingängen frei bleiben, so werden diese weit weniger auffallen, als die Lücken in den hohen Gittern, und auch nicht störend wirken. Auf diese Weise haben alle Straßenbenutzer einen Genuß von den dem Schmuck der Straße dienenden Flächen, während diese sonst hinter Gittern eingeschlossen liegen, und von den meisten Bewohnern vernachlässigt werden, da man ja doch in einem solchen Garten nicht sitzen kann, ohne sich dem Rasseln der Wagen, dem Duft der Kraftwagen und den Blicken der Neugierigen auszusetzen. Und als unzweckmäßig könnte man diese Schmuckflächen vor den Häuserreihen auch nicht bezeichnen — denn hier, unmittelbar an den Fluchten braucht niemand entlang zu gehen — dazu sind ja die Platten in der Mitte des ohnehin sehr breit angelegten Bürgersteiges da. Es sind auch solche Schmuckplätze unmittelbar vor den Häuserreihen schon vereinzelt zu sehen — ein Versuch in einer bisher mit Vorgärten versehenen Straße würde jedenfalls in recht umfassender Weise Nachahmung finden. Solche Schmuckanlagen unmittelbar vor den Häusern sind aber auch in Straßen mit breiten Bürgersteigen sonst recht angemessen. Die Unterhaltungskosten des Bürgersteiges werden dadurch nicht erhöht, sondern verringert, und eine vom Stadtbauinspektor Nitze aufgestellte Berechnung ergibt, daß die Anlagekosten einer großstädtischen Normalstraße von etwa 22 m Breite für 1 m lfd. Länge 35 M. mehr betragen, als bei Anlage einer gleich breiten Straße mit Schmuckplätzen vor den Häusern und eingeschränkten Verkehrswegen durch Rasenflächen usw.; man würde dadurch also noch große Ersparnisse erzielen. Aber darauf braucht gar nicht einmal besonderes Gewicht gelegt zu werden; die Vorzüge derartiger Schmuckanlagen in großstädtischen Straßen dürften für so bedeutend zu halten sein, daß sie auch dann die Beachtung der städtischen Baubehörden verdienen, wenn Ersparnisse nicht zu erzielen sind. Fr. Huth, Architekt.

Verschiedenes.

Technisches.

Behandlung von Zementoberflächen. Es ist schon vielfach die Ansicht ausgesprochen worden, daß Leinöl auf eine Zementfläche aufgetragen nachteilig wirkt und daß Ölfarbe nicht unmittelbar auf Zement aufgetragen werden darf. Diese Ansicht ist nicht richtig; es können vielmehr Zementflächen Ölfarbenanstriche erhalten und wird man dabei sehr günstige

Erfolge erzielen. Es ist allerdings nicht zu leugnen, daß sämtliche nichttrocknenden Öle mehr oder weniger zersetzend auf den Zement einwirken, und wenn der letztere mit rohem Leinöl gesättigt werden sollte, so kann man betreffs des Endergebnisses nicht in Zweifel sein, da das Leinöl den Zement allmälig zersetzen wird. Zum Überstreichen braucht man jedoch kein nichttrocknendes Öl zu verwenden; die Ölfarbe wird dann auf der Oberfläche eintrocknen, ohne auf den Zement in nachteiliger Weise einzuwirken. Nach der Ansicht von Sachverständigen werden geeignet hergerichtete Zementflächen, rein und trocken, für Ölfarbe nicht nachteiliger sein als die jetzt gebräuchlichen Gipswände.

Zweifellos wird der meiste Verdruß dadurch verursacht, daß der Anstrich erfolgt, ehe der Zement vollkommen trocken ist. Der Zement trocknet nämlich bekanntlich sehr langsam. Eine Zementwand sollte mindestens einen Sommer über stehen bleiben, ehe sie mit Ölfarbe gestrichen wird.

Das erste was erforderlich ist, besteht darin, daß man die Oberfläche gründlich mit einer schwachen Salzsäurelösung und dann mit reinem Wasser abwäscht. Es ist eine 7- oder 8-hundertstelhaltige Säurelösung zu verwenden. Bei einer solchen Behandlung wird die Oberfläche rein sein, das Alkali wird zum größten Teil durch die Säure gebunden und die Oberfläche so beschaffen sein, daß der Anstrich eine günstige Fläche findet. Die Oberfläche muß man dann vollständig trocknen lassen.

Beim Auftragen ist es vorteilhaft, wenn man mehr Terpentin als gewöhnlich und sehr wenig Sikkativ verwendet. Gekochtes Leinöl ist dem rohen vorzuziehen. Zum Grundieren muß eine dünne Farbe, welche viel Terpentin enthält, genommen werden. Bei den folgenden Anstrichen wird mehr Öl zugesetzt. Jeden Anstrich muß man erst trocknen lassen, ehe man den nächsten vornimmt.

Bei Wasserfarben muß ein Abwaschen mit Salzsäurelösung und darauf mit reinem Wasser erfolgen, wenn tadellose Arbeit verlangt wird. Ist die Oberfläche vollkommen trocken, so muß sie einen Anstrich von dünnem Leim erhalten und nach dem Trocknen ist die Oberfläche fertig zum Auftragen der Anstrichfarbe. An Stelle des Leims wird auch nachstehende Mischung empfohlen: 0,45 kg Essigsäure, 0,45 kg Alaun und 9 l Wasser.

Verdingungswesen.

Sachverständige. Augenblicklich stehen die Reichs- und auch alle anderen Behörden im Zeichen der Sparsamkeit, wie aber diese praktisch betätigt wird, erzählt das „Berl. Tgbl." folgendes Beispiel:

Was soll man dazu sagen, daß die trigonometrische Abteilung des Großen Generalstabs die Granitsteine zur Vermarkung der Dreieckspunkte der Landestriangulation von Elsaß-Lothringen aus Schlesien in die Vogesen auf deren höchste Gipfel hat transportieren lassen, trotzdem bekanntermaßen in den Vogesen mehr Granit vorhanden ist als in Schlesien! Und das tut die intelligenteste aller technischen Verwaltungen.

Es scheint dringend notwendig, daß zu den Lieferungen des Staats aus geschäftlichen Kreisen Sachverständige zugezogen werden, dann würden diese, wie leider noch häufige gegenteilige Fälle, wo aus dem Westen nach dem Osten Waren unnötigerweise bezogen werden, kaum vorkommen.

Rechtswesen. (Nachdruck verboten.)

rd. **Das Verschweigen eines baupolizeilichen Verbotes beim Grundstücksverkauf.** Ein Grundstückseigentümer hatte sein Haus zum Verkauf gestellt. Als nun ein Kaufliebhaber das Grundstück besichtigte, bemerkte er, daß zu den Nebenräumen der einzelnen Wohnungen je ein Kabinett gehörte, das zum Schlafraum oder besonders auch als Mädchenzimmer geeignet erschien, und da sich auch teilweise Betten in diesen Räumen befanden, kam der Kauflustige zu der Ansicht, daß es sich um Schlaf- bezw. Dienstbotenräume handle. Nachdem der Kauf perfekt geworden war, stellte es sich aber heraus, daß die Baupolizei die Benutzung dieser Kabinette als Wohn- und Schlafräume verboten habe. Von diesem Verbot hatte der Verkäufer dem Käufer nichts gesagt, letzterer behauptete daher, daß jener beim Verkauf des Grundstücks arglistig gehandelt habe und strengte gegen ihn, gestützt auf § 463 B.-G.-B., wonach der Käufer, falls der Verkäufer einen Fehler der verkauften Sache arglistig verschwiegen hat, statt der Rückgängigmachung des Kaufes oder der Preisminderung Schadenersatz wegen Nichterfüllung verlangen kann, die Klage an. — Der Beklagte wandte ein, daß von einem arglistigen Handeln seinerseits keine Rede sein könne, denn er habe weder irgendwelche Täuschungshandlungen vorgenommen, noch sich bemüht, die Entdeckung von Fehlern zu verhindern. — Indessen hat sich das Reichsgericht dahin ausgesprochen, daß der Beklagte — wollte er sich nicht dem Vorwurf des arglistigen Verschweigens aussetzen — verpflichtet gewesen wäre, dem Kläger von dem fraglichen baupolizeilichen Verbot Mitteilung zu machen. Nach dem vom Reichsgericht aufgestellten Grundsätzen liegt arglistiges Verschweigen stets dann vor, wenn ein für das Zustandekommen des Kaufs oder die Preisbestimmung wesentlicher Umstand verschwiegen wird, obwohl dem Verkäufer die Erheblichkeit des Umstandes bekannt war, und obgleich er wußte oder mit der Möglichkeit rechnete, daß der Umstand dem Käufer unbekannt war. Hiernach hatte der Beklagte arglistig gehandelt, als er dem Kläger das Verbot der Baupolizei verschwieg, und er muß nun die Folgen dieser Handlungsweise tragen. (Entscheid. des Reichsger. vom 30. Mai 1908.)

Handelsteil.

Firmen-Register.

Neu eingetragen.

Leobschütz. Erste Leobschützer Stuck- und Zementwaren- und Kunststein-Fabrik **Rüger & Co.,** mit dem Sitz in Leobschütz. Persönlich haftende Gesellschafter sind Fabrikant Ernst Rüger und Leopold Knetsl in Jägernhof Östr.-Schl.

Niesky O.-L. **Nieskyer Holzindustrie G. m. b. H.** in Niesky. Gegenstand des Unternehmens ist die Fortführung der bisher von der Firma E. Wendt jun, Kommanditgesellschaft in Niesky, betriebenen Holzwarenfabrikation und die Erweiterung dieses Betriebes durch Aufnahme verwandter Artikel Stammkapital 60000 M. Gesellschafter sind 1. die Kommanditgesellschaft E. Wendt jun. und Kaufmann Hans Thiele, beide in Niesky, sowie 2. der Direktor Willibald Heller in Neustädtel, Bez. Liegnitz.

Flatow Wpr. Firma **Clemens Stich,** Zementwarenfabrik, in Krojanke Abbau und als Inhaber der Zementwarenfabrikant Clemens Stich in Krojanke Abbau.

Strasburg Wpr. **F. Hosche** in Karben bei Strasburg Wpr. und als Inhaber Architekt und Maurermeister Fritz Hosche in Karben.

Strasburg Wpr. **W. Gruber** in Karben und als Inhaber Architekt und Maurermeister Wilhelm Gruber in Karben.

Danzig. Firma **Emil Harder** in Gr.-Plehnendorf, Kreis Danziger Niederung, und als Inhaber der Ziegeleibesitzer Emil Harder in Wesslinken

Erloschen bezw. aufgelöst:

Glatz. Firma: Baugeschäft für Hoch- und Tiefbau, **Ad. Heupel & Ed. Sichler,** Architekt und Ingenieur in Altheide.

Strasburg Wpr. Firma: **Hosche & Gruber** in Karben, Kreis Strasburg.

Eröffnete Konkurse.

A.: = Anmeldefrist. G. = Gläubigerversammlung. P.. = Prüfungstermin.

Goldberg Schl. Tischlermeister **Paul Gottschling,** Goldberg. A.: 28. November 08. G.: 30. Oktober 08. P.: 18. Dezember 08.

Ohlau. Klempnermeister **Alfred Stiller,** Ohlau. A.: 14. Novbr. 08. G.: 22. Oktober 08. P.: 28. November 08.

Graudenz. Malermeister **Casimir Nowacki,** Lessen. A.: 2. November 08. G. u. P.: 13. November 08.

Briesen Wpr. **Briesener Dampfsägewerk,** G. m. b. H., Briesen. A.: 15. Dezember 08. G.: 24. Oktober 08. P.: 12. Januar 09.

Gilgenburg Opr. Baugewerksmeister **Alfred Habedank,** Gilgenburg. A.: 31. Oktober 08. G.: 23. Oktober 08 P.: 9. Novbr. 08.

Schlawe Pom. † Bauunternehmer und Ingenieur **G. A. Dorn,** Schlawe. A.: 25. Novbr. 08. G.: 21. Oktbr. 08. P.: 6. Jan. 09.

Aufgehobene Konkurse:

Görlitz. Ofensetzmeister **Georg Hiller,** Görlitz.

Rosenberg O.-S. Klempnermeister **Paul Krause,** Rosenberg.

Reinerz. Sägewerksbesitzer **Karl Lutzke,** Grunewald.

Mittelwalde. Tischlermeister **Clemens Seipel,** Lauterbach.

Posen. † Ingenieur **Hermann Kühnelt,** Posen.

Schneidemühl Pos. **Schneidemühler Kalkwerke,** G. m. b. H., Schneidemühl.

Zwangsversteigerungen.

Maurermstr. Eduard Döring, Breslau, Alsenstr. 54	7. 12. 08
Bauunternehmer Robert Huber, Breslau, Herdainstr. 75	8. 12. 08
Bauunternehmer Josef Goebel, Breslau, Vinzenzstr. 59	7. 12. 08
Zimmerpolier Gustav Knobloch, Lomnitz, Amtsg. Görlitz	24. 11. 08
Bauunternehmer Karl Mattheus, Hoyerswerda	24. 11. 08
Maurermstr Josef Altwasser, Langendorf, Amtsg. Ziegenhals	27. 11. 08
Bauuntern. Josef Jagschen Eheleute, Bielewo, Amtsg. Kosten	19 11. 08
Architekt Josef Göhla, Kempen, Rzetnia, Amtsg. Kempen	10 12. 08
Bauuntern. Ignatz Dutkiewicz, Posen, St. Lazarusstr. 50	18. 10. 08
Schmiedemeister Ernst Karl Pubanz, Pantau, Amtsg. Tuchel	27. 11. 08
Schmiedemstr. Michael Sebastian, Lissaken, Amtsg. Neidenburg	25. 11. 08
Maurermstr. Wilhelm Potratz genannt Schultz, Stettin, Schallehnstr. 5	10. 12. 08
Dachdeckermstr. Ernst Zornschen Eheleute, Barth	23. 11. 08