

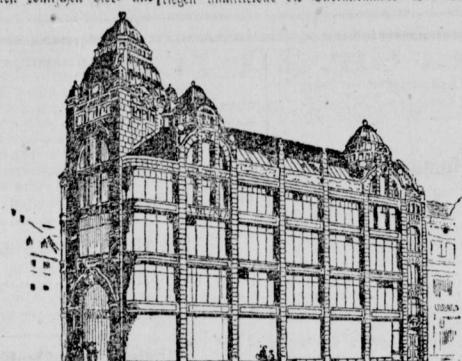
# Berliner Technische Zeitung

## Häusertypen im 20. Jahrhundert

Die Fortschritte in der Trennung von Wohn- und Arbeitsviertel  
Die neuesten Gebäudetypen

Der Steinbau ist die technische Fortsetzung und Vervollständigung der einstufigen Erd- und Felshöhlen. Als man dazu kam, Wohnstätten aus Bruchsteinen und sogar aus gebrauntem Ziegel zu erbauen, trat ein Wendepunkt in der Geschichte der Menschen ein. Wohnstätten mit Licht- und Ventilationsöffnungen konnten je nach Wunsch und Bedarf errichtet werden. Mit einem Schlag war man nicht mehr an bestimmte Orte gebunden.

Nach und nach entstand nun der Typus des mehrstöckigen Wohnhauses, den man während der römischen Kaiserzeit schon auftritt, und der sich bis auf den heutigen Tag gehalten hat. Ein bemerkenswerter Unterschied zwischen den alten römischen vier- und sechsstöckigen Mietshäusern und den Wohnhäusern unserer modernen Großstädte ist kaum herauszufinden. Selbst die Paläste und Landhäuser jener Zeit ähneln den Schlössern und Villen unserer Tage. Nur der Stil in der Baukunst hat im Laufe der Jahrhunderte verschiedene Veränderungen erfahren. Besonders im letzten Vierteljahrhundert waren verschiedene Baustile Mode. In seinen Hauptformen, kann man wohl sagen, ist das Wohnhaus seit zweitausend Jahren fast unverändert geblieben, und erst unserer Zeit war es vorbehalten für besondere Zwecke auch eine neue Gebäudart mit einer neuen Baueinheit zu schaffen.



Modernes Kaufhaus

Der besonders abgegliederten Mehrzimmervohnung ist vollständig verstanden. Durch einen großen Turm zu einer Ecke, der unmittelbar mit der Straße in Verbindung steht, und hinterhand bietet für allerlei Handel und Wandel, für Ladengeschäfte und offene Verkaufsstellen, gelangt man in die großen amerikanischen Bürohäuser. Solch ein Turm gleicht der Eingangshalle eines modernen Hotels. Man kann dort seine Zeitung kaufen, die Stiefel putzen lassen, einen Anzug nehmen und dergleichen mehr. So unmittelbar, wie der Weg von der Straße her in diese Halle führt, leitet er weiter zum Fahrstuhl und zu den Büros in den einzelnen Etagen. Stühle und große Räume sind es, die wir hier finden. Ein



Modernes Bürohaus

einiger davon reicht schon meistens aus für die Bedürfnisse der einzelnen Firmen. Auf diese Weise ist es möglich, daß die großen New-Yorker Geschäftshäuser bis zu fünfzehnhundert einzelne Firmen beherbergen und ebenfalls Fernsprechanlagen aufweisen. Für diesen Zweck hat man Industriehäuser in Industrievierteln errichtet. Wie das Kaufhaus, so zeigt auch das Industriehaus neben der neuen Raumeinteilung auch ganz neue Baukonstruktionen. Insbesondere auf denen Maschinen im Gewicht vieler Zentner stehen und arbeiten sollen, mußten anders gebaut werden wie solche, die nur einige Mittel zu tragen haben. Die neue Technik des Eisenbetons verbindet mit gewaltigen Stahlkonstruktionen hat es ermöglicht, daß heute in jedem Stockwerk große Maschinen stehen und arbeiten können. Seine Entdeckung verbannt das Industriehaus zum Teil der Elektrizität, die an jedem Orte beständig große Strommengen liefert.

Wohl sieht man auch moderne Fabriken mit glasierten Mauersteinen, aber es sind nur Verblendsteine, die die tragende Konstruktion verhalten. Das Mauerwerk ist wie beim Kaufhaus in Tragscheitel aufgestellt, so daß die Fensterwände bis zu 75 von Hundert der gesamten Wände einnehmen; denn die Ausnutzung des Tageslichts ist für das Industriehaus unbedingt notwendig. Freilich des Abends ändert sich das Bild. Die ganze Front erleuchtet in einer

blendenden Lichtfülle. Weithin schon unterteilt sich das Industriehaus von den alten Lehngiebeln, die mit kleinen trübigen Augen der Nacht entgegensehen. So haben sich Kaufhaus, Bureauhaus und Industriehaus Himmelweit vom Typus der alten Felshöhle entfernt. Sie dienen neuen Zwecken und haben im Zeichen einer neuen Baueinheit und verleiht dem modernen Großstadt ein besonderes Gepräge.  
G. Werle

## Die Klinik der Eisenbahnwagen

Ein Besuch im Ausbesserungswerk Grunewald / Die Verjüngung der Ruinen / Büromaschinen und Altverwertung / Das Erzatzteillager  
Wissenschaftliche Betriebsführung

In Gieshain, zwischen Autokarosse und Unapart, liegt eine der interessantesten Werkstätten Berlins. Es ist das Eisenbahnausbesserungswerk Grunewald, das nach der Erneuerung des Werksstättenwesens in der Reichsbahn eine wichtige Rolle spielt. Die Notwendigkeit, mit äußerster Energie auf Wiederherstellung der verlorenen Rentabilität hinzuwirken, legt die Reichsbahn dauernd betriebl. nach Möglichkeit die Grundzüge des Privatbetriebes zu übernehmen. Hat alle Materialien, die früher in den Werkstätten lagen, steigen heute verjüngt und verschönt wie Phoenix aus der Asche. 180 Beamte und 2000 Arbeiter stehen in Gieshain täglich vor der nicht immer leichten Aufgabe, die Ruinen des Werkstättenwesens zusammenzuflicken. Und ist sie im äußersten Sinn nicht immer schön, so stellt sie doch hohe Anforderungen an Organisations- und Arbeiter und eröffnet mannigfache Perspektiven in das Verlangen der Verwertung von Altmaterial. Es muß ein befriedigendes Gefühl sein, Maschinen erneuert zu dürfen, die die Verjüngung des Verkehrs erlauben. Und das Bewußtsein, dem Volkswirtschaften ungeheure Summen durch Verwertung des eigenen Altmaterials zu ersparen, muß den jüngsten Arbeiter von dem produktiven Wert seiner oft sehr schmutzigen Arbeit überzeugen und muß ihn stolz machen.

Der Präsident der Reichsbahndirektion, Bülff, veranlaßte dieser Tage eine Führung der Pressevertreter durch das Werk in Gieshain. Oberbaudirektor Bader gab einen kurzen Überblick über die Organisation des Betriebes. In der Verwaltungsabteilung hat man jetzt die Menschenschichten und Zeit sparenden Vorkehrungsmaßnahmen, Arbeitsanweisungen etc. eingeführt, denen in nächster Zeit die vorrätige Polstrich-Maschine folgen soll (s. weiter der Technik, das fälschliche Registrier- und Zeichnungsarbeiten einer Kettstift selbständig ausführlich).

Der Rundgang durch die Werkstätten zeigt, wie fein geordnet das Material geordnet und von hier den verschiedenen Werkstätten zugeführt. In der Werkstatt für zerbrochene Puffer, die zu zerlegten Wagen und inwendiggezapfel sind, dort riesigen Maschinen alle zerbrochene Schrauben mit neuer Spitze und neuer Windung, hier werden die alten Federungsstücke der Waggon (die früher in den Winkel der Kupplung flogen) mit Hilfe einer elektrischen Schneidmaschine geteilt, dort arbeiten die Arbeiter in einer alten Kesselhalle, dort brüllen Schweißmaschinen und kreischen die elektrischen Kreisläufer die verbrauchte Epidermis von alten Holzreifen.

Man schreiet von der ja noch im Werden begriffenen Anlage mit dem angenehmen Bewußtsein, daß unter Reichsbahn mit Geißel und Energie bestrahlt ist, sich durch die Note der Zeit zu wenden und dabei stets ihre Aufgabe vor Augen zu behalten, das billige Massenverkehrsmittel zu sein.  
F. Z.

## Ein neues Automobil Der Zauberer von Schenecady

Ein Automobil, das eine Umwälzung der gesamten Automobilindustrie im Gefolge haben kann, ist das von Charles Schenecady, dem weit über die Vereinigten Staaten hinaus bekannten „Elektrischen Zauberer von Schenecady“, erfunden und fertiggestellt worden. Ein Modell des neuen Wagens ist bereits ausprobiert worden, und seine Herstellung wird in aller Kürze im Großbetrieb aufgenommen werden. Der Wagen hat ein Gewicht von nur noch 2000 (anderer Wagen hat ein Gewicht von noch mehr als 5000) Pfund, was etwa der Hälfte des Gewichtes des bisherigen Elektromotors entspricht; er kann sehr leicht eine Geschwindigkeit von 35 Meilen erzielen und vermag diese bis auf 40 Meilen zu steigern. Die wichtigste Verbesserung liegt in den Batterien, deren Aktionsbereich auf 200 Meilen gesteigert wird bei einem jetzigen Verbrauch von nur 50 bis 70 Meilen.

## Ein modernes Reiseluftschiff

Das größte fahrbare Luftschiff der Welt soll jetzt von der Airship Manufacturing Company in America gebaut werden. Es soll den Luftverkehr zwischen New-York und anderen amerikanischen Hauptstädten verbinden. Das Luftschiff wird aus 7000 000 Kubfuß Gas aufweisen. Es wird mit separaten Aufenthaltsräumen und einer Einrichtung versehen sein, die es gestattet, während der Fahrt kalte Bäder zu nehmen. Die Maschinen werden während der Weiterfahrt entwickelt und werden das Luftschiff mit 80 Meilen pro Stunde durch die Luft jagen.

## Verwendung alter Ford-Wagen

Die Fordischen Ergenüsse spielen eine außerordentlich wichtige Rolle im amerikanischen Leben von heute. Sie stellen nicht nur das billige Verkehrsmittel für die vielen Amerikaner dar, die es sich leisten können, 200 bis 500 Dollar für ein solches „Mittel der Demokratie“ auszugeben, sie haben sich auch ihren Platz unter den nationalen Epochen verdient, an denen es zu mangeln drohte, sondern die Prohibitivbeschränkung und die Wäpfe auf Rollen von Holzmoder, der kalifornischen Lichtflut, langweilig geworden waren. Eine ganz neuartige Verwendung für Ford hat sich ein fluger Ingenieur in Chicago im Staate New-York sich ausgedacht, der einem Arbeitskollegen für dessen Ford-Wagen seine Geschäfte, Mutter zweier Kinder, übergab, nachdem er ein regelnreifes und auch natürlich beglücktes Karrenstück abgekauft worden war. Der Motor fand allerdings diese Transaktion allzu seltsam, um sie der Öffentlichkeit vorzustellen zu können. Das lebende Autoobjekt verfiel daraufhin, der Ford-Wagen aber wurde dem neuen Besitzer von einem Gläubiger, der von seinem Glück vernommen hatte, für eine alte Schuld abgepfändet.