

Berliner Technische Zeitung

Die Ladenfront

Die Architektur des Schaufensters

Von Friedrich Huth

Der lange Stillstand der Bauartigkeit während des Krieges und der ersten Jahre nach Friedensschluß hat einen großen Mangel an Ladenmännlicher Art herbeigeführt, so daß der Ladenbau in zahlreichen Stadtecken der Großstädte zu einer dringenden wirtschaftlichen Notwendigkeit geworden ist. Infolge des Wohnungsmangels beschränkt sich der Ladenbau aber gegenwärtig hauptsächlich auf Räume im Erdgeschoß, die bereits zu irgendwelchen geschäftlichen Zwecken gedient haben. Dazu kommen — in bescheidenem Umfang — allerdings auch Neubauten von Wohn- und Geschäftshäusern mit Laden. Es wird nun leistungsfähiger sehr wenig beachtet, daß der Ladenbau nicht als eine selbständige architektonische Aufgabe angesehen werden kann, sondern ein Teil des Ganzen ist, sich kontrastiv und architektonisch in den Frontbau einfügen muß. Im Mittelalter gab es noch keine Laden mit Schaufenstern, obwohl die Laden (Gewölbe) schon bestimmten Formen anzunehmen begannen. Die Handelsleute öffneten ihre Gewölbe an den Fronten — es konnte jeder Kauf- lustige eintreten und die Waren besichtigen. Die Ausbildung der Schaufenster ist auf die Zunahme des Straßenverkehrs in größeren Städten zurückzuführen, aber auch auf die Entwicklung der Technik, welche die Herstellung von Fenstern mit großen Glasflächen ermöglichte. Die Fenster mit Bleifassung vereinigten Scheiben, wie sie im Mittelalter, gebrauchlich waren, hätten diesem Zwecke unmöglich dienen können. Der Gesimskopf hat sich dann weiter entwickelt, und man gelangte zu der Erkenntnis, daß die Warenausstellung auch noch durch besondere Mittel anzusehen gestaltet werden kann, d. h. nicht allein durch übersichtliche und geschmackvolle Anordnung. Diese Mittel sind namentlich Farbenharmonie und Farbenkontraste, sowie der architektonische Rahmen. Die Farbenkomposition betrifft die innere Ausgestaltung des Schaufensters, also die Aufgabe des Dekorateurs, während es hier mit der Architektur des Schaufensters zu tun haben.

Die Architektur soll den Erfolg des Kaufmanns steigern — eine Aufgabe, die sowohl bei den Architekten gefunden hat. In diesem ist die Architektur als Wertmittel des Kaufmanns nicht zu unterschätzen. Nichts wirkt so verheerend auf den Käufer wie der Erfolg. Es genügt, auf die von allen Fabrikanten und zahlreichen Kaufleuten veröffentlichten Anerkennungs-schreiben, Gutachten usw. hinzuweisen. Sie betonen Erfolg, aber auch ein fälschlich ausgestellter Katalog bringt den Erfolg zum Ausdruck. Jeder Empfänger eines solchen Katalogs wird von dem Gebanten beherrscht, wer so große Summen für Bekleidung ausgeben vermag, muß bereits große Erfolge erzielt haben oder seines Erfolges sicher sein. Was verleiht der Architektur eines solchen Ladens ausbau? Doch vor allen Dingen den Erfolg. Sie vermag selbstvertrauende Würde und selbstbewusste Leistungsfähigkeit zu betonen. Aber viele Ladenbesitzer verlangen vom Architekten etwas ganz anderes: der architektonische Rahmen soll den Laden des Nachbarn niedriger machen. Verträge sind mit dem Grundbesitzer des letzten Kaufmanns? Es muß einsehen, daß der Charakter der Straße chaotisch wirken muß, wenn sich die Laden gegenseitig überbieten und womöglich auch noch futuristisch mit Dreiecken, Quadraten, Ecken, Bogenlinien usw. bemalt werden, wie dies häufig in jüngster Zeit geschieht.

Die größte Schwierigkeit für den Architekten besteht darin, einen Laden zu entwerfen, dessen besondere Zwecke er gar nicht kennt. Bei Ausführung von Neubauten befindet er sich häufig in dieser Lage — er muß dann gleichsam einen neutralen Laden schaffen, der sich ebenso sehr für eine Warenverhandlung wie für ein Läden- und Silberwarengeschäft oder auch für eine Schokolaterie wie für einen Grünraum eignet. Das dabei etwas Vernünftiges herauskommen kann, wird niemand annehmen; und selbstverständlich ergibt sich hieraus beim Beschäftigen der Mieter mancher folgerichtige Umbau. Weit einfacher ist die Aufgabe, wenn der Ladenbesitzer zugleich Hauseigentümer ist oder der Ladenbesitzer das Geschäft auf eine so lange Reihe von Jahren gemietet hat, daß es unbedenklich ist, diesen seinen besonderen Zwecken anzupassen. Von dem Zwecke des Ladens hängt ja doch die Gestaltung der Schaufenster wie des Ladeninneren ab.

Jede wohlüberdachte Architektur der Ladenfront wird vollkommen zerstört durch schwere Pfeiler der Obergeschosse über den großen Fensterungen. Mit diesem Problem haben sich die Architekten immer wieder beschäftigt, und sie sind im Grunde nur zu zwei wirklich guten Lösungen gelangt.

Die erste besteht darin, daß man Laden überbaut nur in solchen Gebäuden unterbringt, die ausschließlich geschäftlichen Zwecken dienen, die also auch in den oberen Geschossen hell und offen gehalten werden können; es befinden sich dann in allen Geschossen größere Spiegelglasflächen zwischen wenigen tragenden Pfeilern; doch besteht natürlich kein Hindernis, innerhalb dieser großen Öffnungen durch wenig aufdringliche Eisen- oder Bronzeplatten eine Zwischenstellung zu schaffen.

Die zweite Lösung besteht darin, die breiten Pfeiler der Obergeschosse in völlig folgenreicher Weise auf entsprechend breite tragende Pfeiler des Untergeschosses zu legen, aber die Ladenfront zurücktreten zu lassen, so daß sich vor den Schaufenstern eine Arkade bildet.

Ungewöhnliche Schiffsbergungen

Die Bergung des brasilianischen Passagierdampfers „Avaré“ und des amerikanischen Oeldampfers „F. D. Asche“

Vor einigen Monaten ging durch die Zeitungen die Nachricht, daß der brasilianische Dampfer „Avaré“ im Hamburger Hafen gekentert war, wodurch mehrere Menschen ums Leben kamen.

Die „Avaré“ ist ein Zweischraubendampfer von etwa 8000 Tonnen Wasserverdrängung, wurde auf

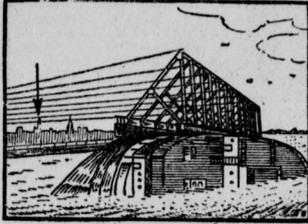


Abbildung 1.

dem Bremer Vulkan erbaut und infolge des Friedensvertrages abgeliefert.

Durch ein Versehen hatte man beim Herausbringen des Schiffes aus dem Trockendock nicht den nötigen Ballast vorgelesen, so daß beim Aufschwimmen des Schiffskörpers dieser sich durch das Übergewicht auf die Seite legte und umschlug, und dadurch ein Hindernis für die Schiffsahrt bildete. Eine eilige Beseitigung war geboten, und daher schloß man mit der Hamburger Kriegsgesellschaft „Vulkan“ einen Vertrag ab, wonach sich diese verpflichtete, gegen eine Entschädigung von 50 000 Dollar das Wrack zu bergen.

Zu diesem Zwecke wurde unter dem Schiff (in der Abb. 1 in Pfeilrichtung) eine schalenförmige Anordnung gebaggert, während an der Landseite des Dampfers, die etwa acht Meter aus dem Wasser ragte, ein Eisengerüst angebracht wurde in der Art, wie es aus der Abbildung 1 deutlich ersichtlich ist und welches etwa zwei Drittel der Länge des Schiffes sich erstreckte. Am Ufer, genau dem Schiff gegenüber, wurde eine Reihe von starken Pfählen in die Erde gerammt und hinter diesen große Winden aufgestellt. Die ersten sollten zur Befestigung der Blöcke und Seilen dienen, während man mit den letzteren einen starken Zug ausübte. Die an den Pfählen befestigten Seile führten von diesen durch die Blöcke zum Gerüst am Schiffskörper und von hier zurück nach den vorerwähnten Winden. Zur weiteren Unterstützung wurden kurz vor Beginn der eigentlichen Bergungsarbeiten noch große Schwimmringe an das Schiff herangebracht. Durch gleichzeitige Befestigung der Winden an Land und der Krane wurde das Schiff aufgerichtet und rucklos in die gebaggerte Ausnehmung. Die Folge davon war, daß der Kiel sich nicht bewegen konnte,

Durch weiteres Ziehen wurde der Dampfer in die senkrechtste Lage gebracht und man konnte nun mit Hilfe von Tauchern die vorher, gleich nach dem Kentern, zur Rettung der eingekerkerten Passagiere gebrauchten Löcher abdichten und das Schiff auspumpen, wodurch es aufschwamm und ins Trockendock gebracht werden konnte.

Nicht minder interessant ist die Bergung des amerikanischen Oeldampfers „F. D. Asche“. Das Schiff befand sich leer auf der Weite von New-York nach Texas, um dort Kohöl zu laden. Nach dreitägiger Reise erhob sich ein Sturm, der das Schiff von der Küste abtrieb in die offene See hinaus. Der Sturm wurde durch einen dichten Nebel abgelöst, der jegliche Orientierung unmöglich machte. Blöckig ging eine heftige Erschütterung durch das Schiff, obgleich man kurz zuvor noch eine Westseele von 150 Metern gelotet hatte. Die Maschinen wurden gestoppt, um eine weitere Beschädigung des Schiffsrumpfes zu vermeiden. Das Wasser drang in die Innenräume ein und löschte das Feuer unter den Kesseln. Als der Nebel sich verzogen hatte, konnte

gedrückt war, so daß das Sed nicht abgedichtet ging (Abb. 2).

Man entschloß sich deshalb, den Dampfer mit Hilfe von komprimierter Luft zu heben. Zu diesem Zwecke wurden Kompressoren und pneumatische Schläuchen an das Schiff herangebracht. Nach mehrstündiger Arbeit konnten die Pumpen zum erstenmal in Tätigkeit treten und es gelang, das Fahrzeug etwa zwei Meter zu heben, jedoch mußte man dann die Arbeit unterbrechen, da durch das Emporheben der Trud der Außenhaut wieder auf die Vertiefungsrippen drückte. Diese waren aber selbst stark beschädigt und gingen zum Teil gelockert im Innern, wodurch die Gefahr der weiteren Beschädigung der Beplattung gegeben war. Man legte deshalb ein hartes Kabel unter der Kiel von einer Seite zur anderen und befestigte es an einer Winde, so daß eine Belastung von 100 Tonnen von dem Schiffskörper auf die Winde übertragen war.

Der Trud der Pressluft genigte, um das eingedrungenen Seewasser bis auf vier bis fünf Fuß aus dem Schiffsboden zu entfernen und jetzt zeigte sich

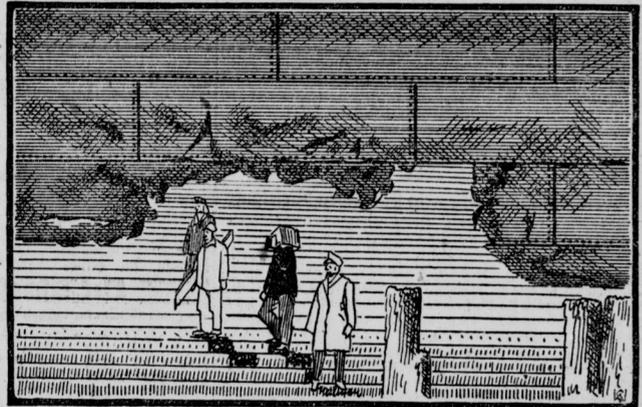


Abbildung 2.

man feststellen, daß das Fahrzeug auf dem Malaniffakiff aufgelaufen war. Sofort ausgeübte drahtlose Hilfskräfte hatten den Erfolg, das Bergungsdampfer zur Malaniffakiff zu ziehen. Eine kurze Untersuchung des Schiffskörpers, soweit diese möglich war, ergab, daß zwei Drittel des Bodens durch den scharfen Felsen aufgerissen und die Beplattung der Länge fast ein-

mal so groß als des Italiens. Die längsten Eisenbahntrecken pro Kopf der Bevölkerung weisen naturgemäß die weniger dicht besiedelten Länder auf wie Kanada, Australien und Argentinien, die kürzeste Strecke Italien.

Der Mont-Blanc-Tunnel Aus dem Bauplan

Der Bauplan für den neuen Mont-Blanc-Tunnel, mit dessen Durchstich in Kürze begonnen werden soll, steht vor, daß die neue Linie die alte Bahnstrecke Bellegarde-Chamonix bei Dix in der Nähe von Gales verläßt. Von dort an wird sie dem linken Ufer der Arve folgen, das Dorf St. Germain streuzen und einen Punkt oberhalb des Houches im Chamonix-Tale erreichen. Sieben Tunnel, deren längster etwa 500-Meter lang sein wird, und sechs Brücken sind neu zu bauen. Der Eingang in den Haupttunnel liegt oberhalb des Houches in etwa 1800 Metern Höhe. Der Tunnel wird in Form von zwei Galerien unter dem Volpous-Gletscher, dem Mont Blanc du Tacul-Vol Vent und dem Mont Gêtit hindurchgehen und wird in etwa 1400 Metern Höhe oberhalb Chamounix enden. Von hier ab folgt die Linie dem Dora-Tale, wobei weitere sechs Tunnel und sieben Brücken zu bauen sind, und endet bei Aosta, wo ein internationaler Bahnhof neu gebaut werden soll. Der Mont-Blanc-Tunnel wird 14 915 Meter lang sein. Sein Bau wird etwa 4 1/2 bis 5 Jahre in Anspruch nehmen. Durch die neue Linie wird die Strecke von Bellegarde nach Aosta auf 226 Kilometer verkürzt werden.

Die Eisenbahnen der Welt

Die Gesamtlänge der Eisenbahntrecken in allen Ländern der Welt belief sich im Jahre 1920 auf 748 005 (englische) Meilen; von dieser gesamten Länge kommen auf die einzelnen Weltteile: 380 194 Meilen oder 50,8 Prozent auf Nord- und Südamerika; 237 888 Meilen oder 31,8 Prozent auf Europa; 74 115 Meilen oder 9,9 Prozent auf Asien; 32 239 Meilen oder 4,3 Prozent auf Afrika und 23 569 Meilen oder 3,2 Prozent auf Australien. Auf die Vereinigten Staaten allein entfallen 264 373 Meilen oder 35 Prozent des gesamten Bahnnetzes der Welt; das amerikanische Netz ist 5,1 mal so groß wie das ihm an Größe nächste, das Russlands einschließlich seines sibirischen Teils, 7,3 mal so groß wie das Deutsch-

neuen Typs wird jedenfalls beschleunigt durchgeführt werden.

Der drachtlose Wirtschaftsgrundriss

Der drahtlose Wirtschafts-Grundrissdienst der Reichstelegraphenverwaltung, der bekanntlich in der Weise vor sich geht, daß die Gegend C. m. v. S. in Berlin täglich zwölfmal über die Hauptfunkstelle in Königsruherhau drahtlos-telephonisch Wirtschaftsnachrichten verbreitet, die in ganz Deutschland durch die bei den Bezieher selbst aufgestellten Zuhilfenahme von Schleiern dem Riff freizubringen und nach New-York ins Trockendock zu buglieren.

Der Waggonriebe

Der Eisenbahnwagenmangel, der sich namentlich im Güterverkehr zu bestimmten Zeiten immer wieder mit diesen Begleiterscheinungen bemerkbar macht, hat jetzt zur Konstruktion eines Großgüterwagens in der Waggonfabrik Uerdingen geführt. Der Wagen ist laut Wiederankauf für eine Ladung von 30 Tonnen Kohle bzw. 40 Tonnen Koks gebaut. Sein Fassungsvermögen übersteigt das der bisher größten Güterwaggon um 40 Prozent. Zurzeit werden mit dem neuen Wagen Verträge gemacht, bei denen es sich allerdings gezeigt hat, daß er erst bei genügender Erhaltung dazugehöriger Verband- und Empfangs-einrichtungen, ausreichend großer Entladeeinrichtungen usw. voll zur Auswirkung kommen kann. Der Bau einer erheblichen Anzahl von Wagen des

Der drahtlose Wirtschaftsgrundriss

Das Verfahren gestaltet sich so, daß zum Beispiel die New-Yorker Drahtfunklinie nach der Fertigstellung in New-York folgende via Rauen nach Berlin herübergeführt und in unmittelbarem Anschluß daran durch den drahtlosen Grundrissdienst den Bezieher zugesprochen werden, so daß sie schon etwa 10 Minuten nach ihrer Fertigstellung in New-York in den Händen der deutschen Bezieher sind. Der Dienst, der bisher nur verhältnismäßig eingerichtet werden war, soll nunmehr auf eine festere Grundlage gestellt werden. Die Teilnehmergebühr beträgt zurzeit 300 000 Mark für das Jahr.

Eine Riesenuhr

Die größte Uhr der Welt befindet sich an dem Gebäude einer Eisenfabrik in New-York in Amerika. Ihr Durchmesser beträgt 38 Fuß, der Stundenziffer ist 13 Fuß lang, der Minutenzeiger 18 1/2 Fuß, jede Ziffer 5 1/2 Fuß groß. Dagegen muß die große Uhr an Westminster recht klein ausfallen. Sie hat nur 2 1/2 Fuß Durchmesser und die Zeiger sind nur 16 und 9 Fuß lang.