Berliner Volks-Zeitung
Nr. 230 — 74. Jahrgang

Morgen-Ausgabe
Dienstag, 18. Mai 1926

-Illustrierte Sport-Zeitung-

Die Garagenfrage

Die Groß-Garage — Flach- oder Hochbau — Aufzugs- und Rampen-Garagen

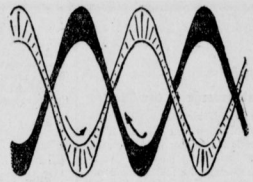
Theoretiker haben ausgerechnet, daß, wenn auf 50 Einwohner ein Kraftwagen kommt, 3 Prozent der gesamten großstädtischen Baumasse Garagenraum sein müßte. Ob dieser Prozentsatz etwas zu groß oder zu klein ist, spielt keine Rolle; er gibt ein Bild von der Wichtigkeit der Garagenfrage, um so mehr, als in Amerika heute schon nicht auf 50, sondern fast auf 5 Einwohner ein Kraftwagen kommt! Es ist ja leider nicht möglich, die Wagen längere Zeit im Freien unterzubringen, auch nicht unter einfachen Ueberdachungen; es bleibt letzten Endes nur die feste Garage in irgendeiner Form, sei es als Einzelgarage oder als Großgarage. Und diese letztere Garagenart wird in der Großstadt immer vorherrschender werden, je weniger ein Garagenanbau an vorhandenen Wohnraum oder öffentliche Bauten wegen der gedrängten Bauweise in Frage kommt.

Die Aufgabe ist neu und trotz amerikanischer Vorbilder theoretisch wenig durchgearbeitet, praktisch, mit wenigen Ausnahmen, noch kaum in Angriff genommen. Das kann sich bei uns zur Kalamität auswachsen, wenn die Zahl der Kraftwagen weiter zunimmt wie im letzten Jahre, das heißt, wenn wir in demselben Tempo wie in diesem Jahr den Vorsprung der anderen Nationen einholen; andererseits gehört zu derartig großen Bauten viel Kapital, das leider bei uns auch knapp ist. Die Siemens-Bauunion berechnet in einem Anschlag die Kosten einer Großgarage für 823 Wagen mit fast

Aufstellungsarten
a) längs, b) schräg, c) halbschräg, d) quer

5 000 000 Mark, das heißt, der Anteil eines Wagens an Boxenraum, An- und Abfahrweg und Nebenbetrieben beträgt 3600 Mark, eine Summe, die jährlich verzinst und getilgt werden müßte, wozu noch die hohen Erhaltungs- und Wartungskosten kämen; denn eine Großgarage soll dem Herrenfahrer alles abnehmen; es sind also Waschanlagen, Reparaturwerkstätten, Tankstellen und andere Nebenbetriebe vorzusehen. Die Klein- und Mittelgarage ist heute pro Box noch billiger als der Großgaragen-Hochbau — soweit eben der Raum für sie vorhanden ist.

Ueber die zweckmäßigste Aufstellungsart der Wagen ist man sich noch nicht einig. Die Baupraxis spricht für die Längs- oder Quereinteilung (Abb. 1, a und d), eine bessere Ausnutzung wird meist eine Schrägeinteilung (Abb. 1, c und d) ermöglichen, natürlich nicht in den einfachen Formen der Abbildung, sondern in irgendwelchen Kombinationen. Die Frage, ob Flachgarage oder Hochbau, hängt noch mehr als die Aufstellungsform ab von den örtlichen Verhältnissen und dem vorhandenen Raum. Bei der Einteilung spricht nicht nur der Raumbedarf für die Boxen mit, sondern noch mehr der für An- und Abfahrt notwendige Raum, der, da der kleinste Kurvenradius des Wagens festliegt, bei den verschiedenen Einteilungen sehr verschieden ist, wie die Abbildung zeigt. Noch ausgesprochener ist diese Abhängigkeit bei der Wahl der Bauform. Flachgaragen, die meist etwas billiger sind, kommen nur da in Frage, wo die Möglichkeit der Ausbreitung besteht; derartige Bauwerke haben höchstens zwei Stockwerke. Die Großstadt wird oft zum Bau von Turmgaragen zwingen oder zu einstöckigen Kellergaragen (zum Beispiel Projekt Winterfeldtplatz, Berlin). Von nicht zu unterschätzendem Einfluß auf alle Garagenbauten sind die Vorschriften der Bau- und Feuerpolizei (Explosionsgefahr!). Der wichtigste Grundsatz im Großgaragenbau ist aber der, daß die Garagenzu- und -abfahrt sich in das Straßenfahrbild einpassen muß; es dürfen keine Stauungen in der Nähe der Garagen möglich sein; in glatter Kurve müssen sich die Fahrstraßen der Garage dem Laufe des Straßenverkehrs anschließen. Und damit sind wir bei der wichtigsten Teilfrage im Garagenbau angelangt, der des Zu- und Abtransportes. Man unterscheidet da zwei Arten von Garagen: Aufzugs- und Rampengaragen. Bei sehr großem Raummangel wird man oft zum Bau einer Aufzugsgarage gezwungen sein, verbunden mit der Turmform des Baus. Unter Umständen muß sogar die Verteilung der Wagen in die Boxen auf mechanischem Wege erfolgen, durch Drehscheiben oder Drehbühnen. Doch ist diese ausschließliche Abhängigkeit von mechanischen Fördermitteln unter Umständen gefährlich für die Betriebssicherheit.



Schema der doppelgängigen Wandelrampe

Im allgemeinen wird man bei der Rampe als Zu- und Abfahrtselement der Großgarage bleiben. Gegenüber dem hohen Preis und den hohen Betriebskosten des Aufzuges und seiner Betriebsunsicherheit sind die Bewegungsfreiheit des Wagens und die Selbstbetätigung des Fahrers nicht zu unterschätzende Vorteile. Die Rampe mit eingefügten Rechtskurven ist die natürliche Fortsetzung des Straßenverkehrs. Sie ist höher belastbar als der Aufzug; denn man darf nicht außer Acht lassen, daß sich der Hauptverkehr von und zur Garage auf bestimmte Zeiten des Tages, nämlich auf die frühen Morgen- und die späten Nachmittagsstunden konzentriert. Die Fahrtrichtung auf der Rampe muß einheitlich sein; man greift deshalb regelmäßig zur doppelgängigen Wendelrampe, deren Schema Abbildung 2 zeigt; die Fahrtrichtungen werden durch die Pfeile angedeutet. Diese einfachste Form ist sehr wandelbar; man kann einfache Schraubenform wählen, auch sogenannte Scherenrampen; man kann die Rampen außen am Gebäude entlang führen, aber auch im Innern, mit Ausläufen nach beiden Seiten. Ueberall im Gebäude muß das Durchfahrtsprinzip gewahrt bleiben; nur in einer Richtung darf gefahren werden; wenn möglich, sollen auch die Boxen in einer Richtung durchfahren werden; Rückwärtsfahren oder Wenden ist schwierig, zeitraubend und verkehrsstörend und möglichst zu vermeiden. Die Steigung auf der Rampe soll sich zwischen 8 und 15 Prozent höchstens halten und soll möglichst auf ihre geradlinigen Teile verlegt werden, nicht in die Kurven; das ist natürlich bei Rampentürmen von kleinstem Durchmesser nicht durchführbar.

Dipl.-Ing. **A. Lion**

Rampen-Großgarage
Rechteckbau mit geraden, flach geneigten Halbrampen mit Boxenreihen auf beiden Seiten der Fahrstraße

Der Großstaffellauf Potsdam—Berlin
Der Start der Hauptstaffel in Potsdam. (Schirmer)

Tagung des Deutschen Hockeybundes

Der ordentliche Bundestag des Deutschen Hockeybundes fand in Bad Pyrmont statt. Vertreten waren sieben Landesverbände mit 468 Stimmen. Aus den umfangreichen Verhandlungen interessierte in der Hauptsache, daß Nordostdeutschland von den Silberschildspielen auf drei Jahre dispensiert wurde. Nach Ablauf dieser Zeit hofft der nordostdeutsche Verband die Spielstärke seiner Mannschaften so weit gehoben zu haben, daß eine so katastrophale Niederlage wie im diesjährigen Spiel gegen Berlin (25:0) sich nicht wiederholen kann. Ein Antrag Süddeutschlands, den Bundestag nur alle zwei Jahre einzuberufen, verfiel der Ablehnung. Auch der Vorschlag, daß Anträge zum Bundestag vorher stets durch den Bundesausschuß zu sichten seien, fand keine Gegenliebe bei der Versammlung. Der bisherige Vorstand wurde in alter Besetzung wiedergewählt mit Berger (Berlin) als 1. Vorsitzenden, Dr. Pape (Köln) als 2. Vorsitzenden, Schweitzberger (Berlin) als Schatzmeister, Dr. Beyer (Krefeld) als Schriftführer, Könnecke (Berlin), Eggert (Berlin) und Jost (Mannheim) als Beisitzer. Letzterer wurde an Stelle von Krebs (Mannheim), der auf eigenen Wunsch seine Wiederwahl ablehnte, in den Vorstand berufen.

Deutsche Fußballer in Paris. Im Stadion von Paris spielte gestern eine aus dem Red Star und dem Club Francaise kombinierte Mannschaft gegen den Karlsruher Fußballverein. Nach einem scharfen Kampf siegte Paris mit 4:3.

Damen-Schwimmwettkampf München—Berlin. In München fand ein Städtekampf im Schwimmen zwischen den Damenmannschaften von Germania 94 Berlin und Verein für volkstümliches Schwimmen München statt. Die Berliner trugen mit 11:3 Punkten den Sieg davon.

Der Turn- und Sportverein Spandau 1860 konnte sich in Berlin durch einen Sieg von 4:3 (2:1) über A. T. V. Leipzig-Connewitz für das Endspiel am 6. Juni qualifizieren. — Bei den Damen gelangte die Hamburger Turnerschaft Barmbeck-Uhlenhorst über Turnerbund Breslau-Neukirch mit 2:1 (0:1) in die Endrunde.

Großer Straßenpreis von Magdeburg, 174 Kilometer. 1. Rudolf Wolfe (Berlin) 5.15.00. 2. Bruno Wolff, Handbreite. 3. Arndt (Berlin) 1 Länge. 4. Ridel (Berlin), Handbreite. 5. Buse (Berlin) eine halbe Länge. 6. Wittner (Berlin). 7. Redzierski (Berlin) 5.16.05. 8. Lipke (Berlin) 5.20.00. 9. Suckomerl 5.23.00. 10. Säger 5.26.28. 11. Mroczazek 5.26.50.

Wittig stürzt, Sawall gewinnt

Vom Memento in Treptow

Das Programm, das Treptow am Sonntag seinen Freunden vorsetzte, war wirklich Klasse, und der Besuch konnte sich daher trotz der zu Beginn der Rennen unsicheren Witterung sehen lassen. Mit Sawall, Wittig und Möller waren die drei besten deutschen Steher am Ablauf, die sich, wie das Rennen über 100 Kilometer, das Memento, bewies, vollkommen ebenbürtig sind. Leider kam es im zweiten Teil, wie schon berichtet, zu dem Sturz Wittigs, der, wenn er auch nur zu einem Schlüsselbeinbruch führte, diesen ausgezeichneten Fahrer einen Monat lang von seiner Tätigkeit abhalten wird.

Mit der Reihenfolge Wittig—Lewanow-Sawall —Möller wurde der Start zum ersten Lauf gegeben, der über 50 Kilometer führte. Gleich in der 29. Runde kam es zu einem gefährlichen Moment. Sawall kämpfte mit Lewanow, wobei Krüger, der Führer Sawalls, Meinhold, denjenigen Lewanows, zu sehr nach innen drängte. Meinhold verlor für einen Augenblick die Gewalt über seine Maschine, fuhr in den Innenraum und wäre um ein Haar gestürzt. Krüger wurde dafür mit 50 Mark bestraft. Möller, der ein sportlich hervorragendes, wenn auch taktisch nicht immer richtiges Rennen fuhr, drängte dauernd gegen Sawall. In der 44. Runde kam es zu einem rundenlangen Kampf der beiden, der aber den Hannoveraner nicht zu dem gewünschten Erfolg führte; aber der junge Fahrer versuchte immer wieder sein Glück. Da wurde Sawall schließlich die Sache zu bunt, er gab Krüger ein Zeichen, und dieser ließ, ersichtlich gegen seinen Willen, Möller vorbei. Das Publikum glaubte, nun würde ein Duell Möller—Wittig folgen, doch dazu kam es nicht. Der Hannoveraner mußte den Motor wechseln und verlor dadurch eine Runde. Dagegen vermochte Wittig, als erster über das Band gehend, Sawall seine ganze Runde abzunehmen. Lewanow endete zwölf Runden zurück.

Möller führte im zweiten Lauf vor Sawall, Wittig, während Lewanow überhaupt nicht richtig in Schwung kam. Es wurde scharfes Tempo gefahren, so daß die Vorstöße nicht richtig angesetzt werden konnten. Wittig folgte wie ein Schatten Sawall, hatte aber in der 60. Runde Raddefekt und büßte drei Runden ein. Jetzt machte sich Möller daran, Sawall zu treiben, brauchte er doch nur 1½ Runden, um im Gesamtergebnis zu siegen. Genau beim 25. Kilometer versuchte Wittig einen Angriff auf Möller, verlor dabei in der Einlaufskurve die Steuerung, streifte die Barriere, fiel im Bogen herab und wurde mit gebrochenem Schlüsselbein weggetragen. Zu allem Ueberfluß hatte Möller dazu noch zweimal Raddefekte, so daß Sawall ohne Mühe den Sieg herausfahren konnte. Lewanow endete mit Glück diesmal auf dem zweiten, im Gesamtklassement auf dem dritten Platz.

Die Fliegerkonkurrenzen sahen Amateure ausschließlich am Start. Neue Namen gab es nicht, vielmehr vermochten sich zum hundertsten Male Heyne, Wette, Blank, Kühl, Petermann, Graue durchzusetzen.

H—r.

„Jiu-Jitsu." Polizeioberleutnant a. D. Stephan entwickelt in seinem mit 26 instruktiven Abbildungen versehenen Buche „Selbstverteidigung, die japanische Jiu-Jitsu-Kampfesweise" (Verlag Gerh. Stalling, Oldenburg), die Prinzipien des Jiu-Jitsu mit Angaben von grundlegenden Uebungen, Griffen und Tricks. Das Büchlein wird Freunden des Jiu-Jitsusport willkommen sein. **ms.**

Die drei Schönheitsfehler des Mundes

1. Der Zahnstein

Ist ein Absatz des Speichels ähnlich wie der Kesselstein des Wassers. Er hat eine graugrüne, braune bis schwarze Färbung und ist zunächst ein Schönheitsfehler, der den Zähnen ein häßliches, ungepflegtes Aussehen gibt und einen üblen, fauligen Geruch aus dem Munde verursacht. Er ist aber auch ein höchst gefährlicher Feind des Gebisses, weil er Zahnfleisch- und Kieferschwund sowie Zahnfleischentzündungen und Eiterungen verursacht. Er ist äußerst festsitzend und hart; oft umkleidet er in harter Kruste den ganzen Zahnhals, entblößt die Wurzel und verursacht ein Lockerwerden der Zähne.

2. Mißfarbener Zahnbelag

hervorgerufen durch starkes Rauchen von Zigarren und Zigaretten, ist weniger schädlich, aber ein um so auffallenderer Schönheitsfehler des Gebisses. Wie entfernt man Zahnstein und Zahnbelag? Weder mit Mundwasser noch mit sogenannten Lösungsmitteln; in dieser Beziehung ähnelt der Zahnstein auch dem Kesselstein, gegen den allerlei Lösungsmittel sich als wirkungslos erwiesen haben und die rein mechanische Beseitigung sich am besten bewährt. Millionen, die heute Chlorodont täglich im Gebrauch haben und ihre schönen weißen Zähne dieser Zahnpflege verdanken, haben es selbst ausprobiert, daß Mundwasser die mechanische Reinigungskraft der mikroskopisch feinen reinen Kreide im Chlorodont nicht ersetzen kann.

3. Übler Mundgeruch

als Folge mangelhafter Zahnpflege macht sich weniger dem davon Betroffenen, als seiner näheren Umgebung bemerkbar. Neutrale Salze im Chlorodont, die eine vermehrte Speichelbildung und dadurch eine natürliche Mundreinigung bewirken, in Verbindung mit dem herrlich erfrischenden Pfefferminzgeschmack beseitigen diesen markanten Schönheitsfehler unmittelbar. Jeder Tube Chlorodont ist eine genaue Gebrauchsanweisung beigefügt. Chlorodont-Zahnpaste und die dafür geeignete Chlorodont-Zahnbürste mit gezahntem Borstenschnitt sind die besten Hilfsmittel gegen den gefürchteten Zahnstein, mißfarbenen Zahnbelag und den oft damit verbundenen üblen Mundgeruch.

148

beseitigt Chlorodont-Zahnpaste/Mundwasser