



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Gußglas

Klapheck, Richard

Düsseldorf, 1938

7. Schutz dem Verkehr

[urn:nbn:de:hbz:466:1-74372](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-74372)



Paris. Die Galerie d'Orleans 1829 von Fontaine.

Werkarchiv

Schutz dem Verkehr

Die Statistik der täglichen Verkehrsunfälle, Tod oder Arbeitsunfähigkeit, redet eine erschütternd ernste Sprache. Frühzeitige Invalidität und allzu frühzeitige öffentliche oder private Familienunterstützung bedeuten aber eine Belastung unseres Gesamtwirtschaftsplanes. Man verlangt durch polizeiliche Zwangsmaßnahmen mehr Verkehrsdisziplin. Verkehrsdisziplin kann jedoch auch eine zeitraubende Verkehrsstörung sein, wenn nicht zweckmäßige Verkehrsregelung dem Auge eine klare Verkehrsorientierung schafft.

Diese Verkehrsorientierung müßte aber in einer sachlich angelegten Stadt trotz allem Verkehr — Paris! — zwanglos sich ganz von selbst ergeben — nicht nur durch leicht zu überschauende Wegweiser, Vorschriftentafeln, Winkposten und Verkehrspolizei. Es handelt sich also in erster Linie um eine städtebauliche Angelegenheit der Straßenführung und Straßenentlastung, der Unterscheidung breiter Durchgangs- und Verkehrsstraßen und schmalerer beschaulicher Ladenstraßen mit zweckmäßiger Lichtführung, Beleuchtung und Durchlüftung.

Aus diesen städtebaulichen Erwägungen der Verkehrsregulierung entstand zu Anfang des 19. Jahrhunderts zuerst in Paris die schützende **Glaspassage**. Sie hat von Anfang an als intime Ladenstraße gedient, so z. B. eine der ältesten, die Galerie d'Orleans am Palais Royal zu Paris von Fontaine vom Jahre 1829 (Bild S. 107).



Aufnahme: Angeli Terni

Galleria Umberto I. in Neapel (1887-1890) von Emanuele Rocco.

Die Glaspassage hat später, und immer nur als Ladenstraße, in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in den aufblühenden europäischen Großstädten aus städtebaulichen Gründen reiche Anwendung gefunden. Die schönste und größte dieser Verkaufshallen, die Galleria Vittorio Emanuele zu Mailand von Giuseppe Mengoni (1865 bis 1877), ist heute noch durch die Großartigkeit der architektonischen Verhältnisse, durch die strahlende Abendbeleuchtung und die ausgezeichnete Luftregulierung von fabelhafter Wirkung (Bild S. 109); im Grundriß ein lateinisches Kreuz, 15 m breit, 25 m hoch, über dem Kreuzungsschnittpunkt eine achteckige Glaskuppel, 50 m hoch und 39 m im Durchmesser. Diese Glaskuppel, hoch über die Dächer der Nachbarschaft hinausragend, gab dem Stadtbild einen mitbestimmenden neuen Akzent; ebenso in der später, 1887 bis 1890, nach den Plänen des Emanuele Rocco entstandenen, ebenfalls kreuzförmig angelegten Galleria Umberto I. zu Neapel (Bild S. 108): Länge der Kreuzarme 122 und 147 m, 15 m breit, 34 m hoch, Höhe der Glaskuppel 57 m, ihr Durchmesser 36 m.



Aufnahme: A. Campassi

Galleria Vittorio Emanuele in Mailand (1865—1877). Architekt Giuseppe Mengoni.
Die erste Glaskuppel im Stadtbild.





Aufn.: Karl Hansen, Berlin-Lankwitz

Berlin. Passage „Unter den Linden“. (1865—1873).
Neueingedeckt mit Drahtornamentglas.



Werkarchiv

Düsseldorf. Ladenpassage, eingedeckt mit Drahtglas.

Gleichzeitig mit der Mailänder Galleria Vittorio Emanuele (Bild S. 109) entstand in den Jahren 1865 bis 1873 Unter den Linden zu Berlin, die ähnlich am Schnittpunkt mit einer Glaskuppel bekrönte, in ihren Gesamtverhältnissen zwar kleinere Passage von Kyllmann und Heyden, die vor einigen Jahren aus Sicherheitsgründen mit Drahtornamentglas neueingedeckt worden ist (Bild S. 110).

Die Glaspassage ist der Ausgang für alle späteren neuzeitlichen Bauaufgaben, die dem Verkehr zu dienen hatten: für Ausstellungshallen (Bild S. 31) usw., vor allem aber für Bahnhofshallen, Autohöfe und Luftschiffhallen.



Werkarchiv

Potsdamer Bahnhof zu Berlin.

Unausgeglichen die historisierenden Fassaden und das Glasdach.

Der neuzeitliche Eisenbahnbau ist für die Verkehrsorientierung geradezu vorbildlich wegweisend: Durch immer reichere Verwendung von Glas ist bei ihm die Unfallziffer stark gesunken gegenüber den früheren verrosteten, schwer sauber zu haltenden, muffigen und durch Holzeinbauten wenig übersichtlichen Anlagen.

Während der Kristallpalast zu London im Grunde mehr Ausstellungsobjekt neuer Konstruktionsmöglichkeiten damaliger Zeit war und weniger Zweckbau — (denn wenn auch für Sammlungen bestimmt, so wollte er doch in erster Linie werbend das Neuartige eines Glaspalastes vorführen, wie der Eiffelturm zu Paris das Neuartige der Möglichkeiten einer Eisenkonstruktion) — hatten unsere Bahnhofshallen die praktische Bauaufgabe, das Bauthema einer weitgespannten Glashalle für rein sachliche Zwecke materialgerecht gestaltend weiterzuentwickeln. Licht war hier die unumgängliche Notwendigkeit zur schnellen Orientierung und für die Sicherheit reibungsloser Abwicklung des Verkehrs.

Bei den älteren Bahnhöfen, dem Nordbahnhof zu Paris (1862 bis 1864) von dem Kölner Jakob Ign. Hittorff (Eisenkonstruktoren Couche und Boucher) und dem Potsdamer Bahnhof zu Berlin (1870 bis 1872), herrscht noch ein ungelöster Dualismus historisierender Steinwände und einer für das Auge noch zu wenig vermittelten weit gespannten Eisen-Glas-Halle (Bild S. 112). Immerhin aber, welche klare Über-

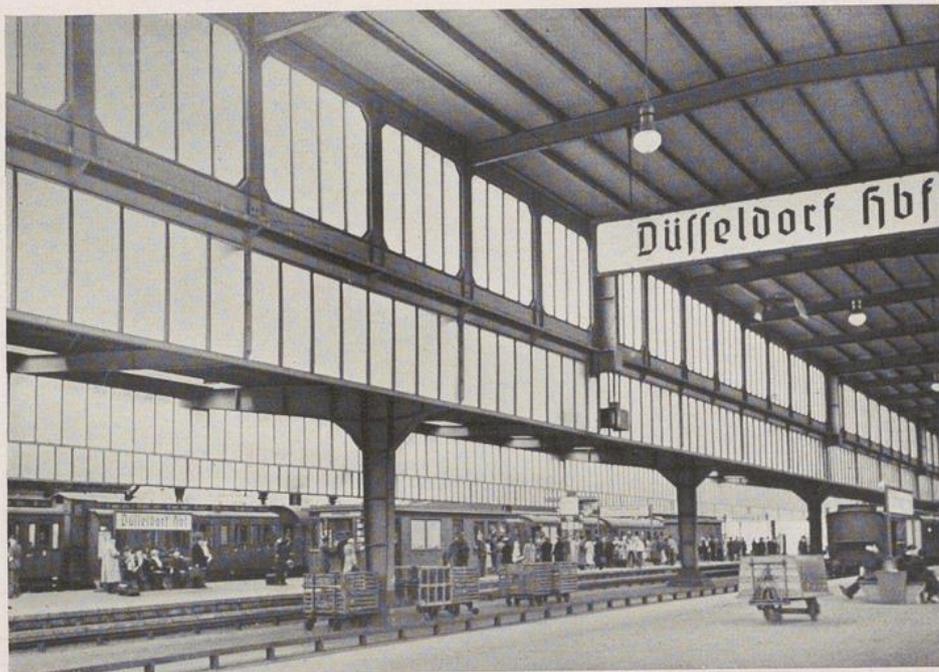


Aufn.: Eisenbahndirektion Wuppertal

Düsseldorf, Hauptbahnhof, Bahnsteig 7.
Lichte Klarheit durch die seitliche Verglasung.

sicht und Luftigkeit der Hallen; ebenso im Frankfurter Hauptbahnhof, 1883 bis 1888 von Eggert und Schwedler erbaut, drei Hallen, je 56 m breit, 186 m lang, 29 m hoch. Die Bahnhöfe der 90er Jahre des 19. Jahrhunderts haben demgegenüber in ihrer ganz unzweckmäßigen Barockverhüllung, die die eigentliche Bauaufgabe verschleiert, eine ähnliche Klarheit der Gesamtanordnung nicht mehr aufzuweisen.

Erst die neueren Anlagen des 20. Jahrhunderts haben den Dualismus zwischen historisierender Architektur und Zweckbau in einheitlich durchgeführten und unvergleichlich leichter und lichter wirkenden Hallen aus Eisen und Glas überwunden. Sie ersparen zudem in hohem Maße künstliche Beleuchtung (Bild S. 113 ff.): 1904 bis 1914 der Leipziger Hauptbahnhof von Lossow und Kühne, ein 270 m breiter Querbahnhof mit sechs je 45 m breiten, 220 m langen Hallen. — 1906 der Hamburger Hauptbahnhof von Rheinhardt und Süssenguth und Baurat Medling mit einer Spannweite der Haupthalle von 73 m. — 1907 Homburg v. d. Höhe. — Die Dresdener Bahnhofshaupthalle nach Entwurf der Hochbauverwaltung der damaligen Sächsischen Staats-Eisenbahnen. Der 1912 vollendete Darmstädter Bahnhof von der Eisenbahndirektion Mainz in Verbindung mit dem Architekten Friedrich Pützer ausgeführt. — Der Erweiterungsbau in Hannover von Baurat Möller, Hamburg, und die Anlagen in Hagen i. W., Dortmund, Karlsruhe, Metz usw. und aus neuester Zeit die zu Duisburg (Bild S. 118) und Düsseldorf (Bilder S. 113—115),



Aufn.: Alfred Smolarczyk, Düsseldorf

Düsseldorf, Hauptbahnhof.

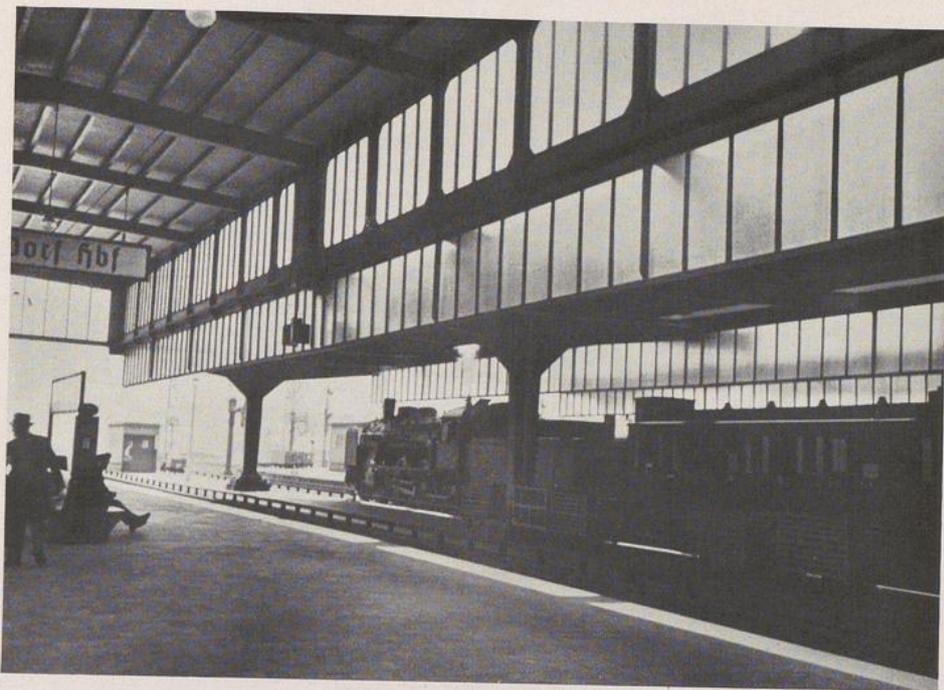
die Berliner Stadtbahnhöfe und die 1936 fertiggestellte „Gare de l'Est“ zu Paris¹⁾. Unsere neueren Bahnhofshallen sind sprechende Beispiele zweckmäßigen neuzeitlichen baukünstlerischen Gestaltens ganz im Sinne Schinkels:

„Zweckmäßigkeit eines jeden Gebäudes, das ein geistiges voraussetzt, ist Zweckmäßigkeit der Raumverteilung, höchste Ersparnis des Raumes, höchste Ordnung in der Verteilung, höchste Bequemlichkeit im Raum“,

alles Dinge, die ja der rückschauend historisierenden Architektur des 19. Jahrhunderts bei ihrem Mangel an Übereinstimmung einer fremdländisch entliehenen Fassade mit der inneren Raumanordnung und den Wohnungsbedürfnissen fremd geworden war.

„Zweckmäßigkeit der Konstruktion, bestes Material, beste Bearbeitung und Fugung des Materials, sichtbarste Andeutung des besten Materials und der Fugung des Materials“. — Auch diese uralten Grundsätze baukünstlerischen Schaffens mußten neu heraufbeschworen werden, weil das 19. Jahrhundert in dem Vortäuschen echter Baumaterialien sich einfach darüber hinweggesetzt hatte, daß jedem Baumaterial, außer seinen rein technischen, auch ganz bestimmte künstlerische Ausdrucks-

¹⁾ Eine gute Zusammenstellung neuerer Bahnhöfe im „Jahrbuch des Deutschen Werkbundes“ 1914.



Aufn.: Alfred Smolarczyk, Düsseldorf

Düsseldorf, Hauptbahnhof.

und Gestaltungsmöglichkeiten eigen sind, und daß die gestaltende Aufgabe des Baukünstlers immer die gewesen ist: neue technische Errungenschaften künstlerisch materialgerecht im Zusammenhang mit dem Zweck der Bauaufgabe und dem geistigen Ausdruckswillen ihres Zeitalters weiterzuentwickeln. Und in diesem Sinne sind die Glas- und Eisengebilde unserer neuen Bahnhöfe durchaus Schinkelschen Geistes! Sie sind, aus Zweckforderungen heraus erwachsen, mit die ältesten Pioniere der neuen Baukunst des 20. Jahrhunderts.

Die lichte Tonart dieser weiträumigen Glashallen blieb nicht allein auf diese beschränkt, sondern hat alles, was die Halle beherbergt, stilformend vor und nach in ihren Bann gezogen: Die aussicht- und übersichtstörenden früheren hohen, seitlich breiten windgeschützten Holzkästen doppelseitiger Wartebänke sind glasgerahmten lichten Ruheplätzen gewichen (Bild S. 117). Aus gleichen Gründen der Platzersparnis und besserer ungestörter Übersicht hat man die hölzernen Ständer für Fahrpläne und Bekanntmachungen durch Drahtglasplatten ersetzt (Bild S. 116, 117). Die gläsernen „Öffentlichen Fernsprechkabellen“ auf den Bahnsteigen sind zu anmutigen Schmuckkästchen abwechslungsreicher Formung geworden, deren Reiz lediglich in einer geschmackvollen Glaskonstruktion besteht, die auf weiteren dekorativen Schmuck verzichten kann. Aus den pavillonartigen Warte- und Erfrischungshäuschen, wie



Aufn.: Karl Hansen, Berlin-Lankwitz

Anschlagständer aus Drahtglas auf einem Bahnsteig.

aus den „Dienststellen“, baukünstlerisch oft höchst reizvollen Gebilden, überschaut man durch weite, nur von dünnen Metallrahmen eingefasste Fenster ungehindert den Verkehr auf dem Bahnsteig. Ja, auch den Eisenbahnwagen ist heute durch wesentlich breitere Fenster das Gefühl des Eingeengten genommen. Erwähnt seien auch die hoch über den Geleisen, gleichsam in der Luft unter der durchstrahlten Hallendecke schwebenden, nur von dünnen, oft nur von einer einzelnen Eisenbetonstütze gehaltenen, luftigen, gläsernen Signal- und Stellhäuschen. Glas ist für das Signalwesen ja von ganz besonderer Wichtigkeit; nicht allein das farbige Glas, auch das oben S. 82 beschriebene Transreflexglas und das gelbgetönte verspiegelte Drahtornament- oder Klarglas (s. S. 88, 89) bedeuten für die Bahnhofsanlage eine nicht zu unterschätzende Erleichterung zur Sicherung des Verkehrs.

Auch das Empfangsgebäude der Bahnhöfe verlangte zur reibungslosen Abwicklung und Sicherung des Verkehrs jetzt in viel größerem Maße Glas als Baumaterial.



Drahtglas als Fahrplan-Anschlag auf einem Bahnsteig.

Aufn. Karl Hansen, Berlin-Lankwitz





Aufn.: Alfred Smolarczyk, Düsseldorf

Schutzhalle vor dem Hauptbahnhof zu Duisburg.

Die breite Eingangshalle wurde nach außen durch einen hohen verglasten Bogen aus der Front herausgehoben. Vorkragende Glasdächer dienen zum geschützten Unterstellen und für das Vorfahren der Autos (Bild S. 118). Im Inneren sind die störenden hölzernen Einbauten mit ihren Renaissancegliederungen ebenfalls verschwunden. Schalter und Verkaufsstände berahmen die Wände wie eine lichte einladende moderne Ladenstraße großer breiter und heller Fensterreigen. Die Türen dürfen jetzt tief hinunterreichend verglast werden. Drahtglas und Drahtornamentglas beleuchten die Passagen zu den Bahnsteigen. Prismenglas oder Lichtstreuungsglas oder Illuminalgas erhöhen noch die Helligkeit (s. oben S. 74, 80). Glas bestimmt Charakter und Tonart der Warte- und Speisesäle in ihrer lichten zweckmäßig künstlerischen Innenausstattung. Auch die neueren Lokomotiv- und Wagenschuppen und Reparaturwerkstätten sind lichte Glasbauten geworden.

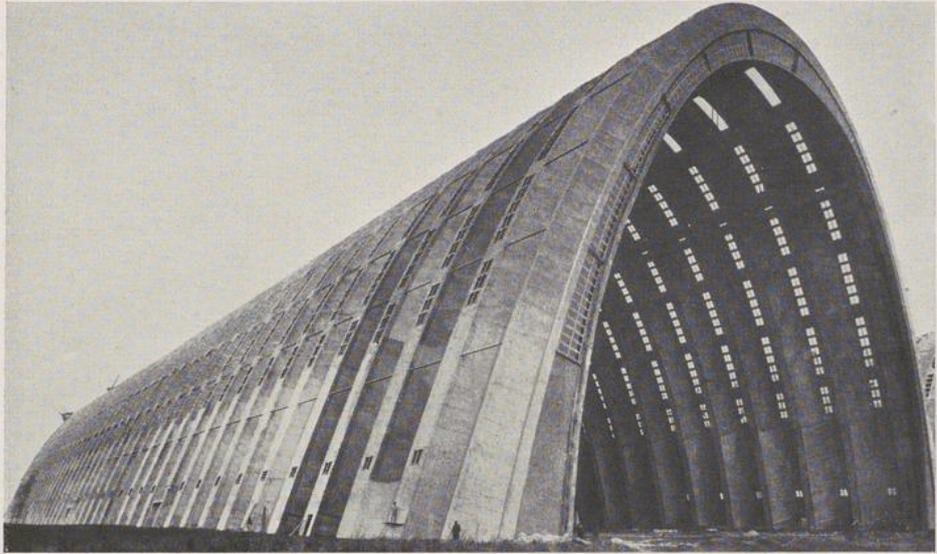
Ebenso ist das volkshygienische Moment derartiger Eisen- und Glaskonstruktionen nicht zu unterschätzen, seitdem die historisierenden Steinwände verschwunden und mit ihrem überflüssigen Dekorationsballast nicht mehr Lagerstätten für Rauch und sonstigen Schmutz sind. Die Sauberkeit unserer neuzeitlichen Bahnhöfe ist daher immer Gegenstand der Bewunderung des uns besuchenden Auslandes und damit Werbung für den Fremdenverkehr, der volkswirtschaftlich und im Sinne der Überwindung von völkertrennenden Vorurteilen gerade in der Gegenwart uns nicht gleichgültig sein kann.



Aufn.: Dr. Paul Wolff, Frankfurt

Luftschiffhalle zu Frankfurt a. M.

Die **Luftschiffhalle** behandelt ebenfalls das Bauthema der großen Verkehrshalle mit größtem Lichtbedürfnis durch Glas. Die verschiedenen früheren Luftschiffhallen mögen rein sachlich ihren Zweck wohl erfüllt haben, hatten aber selten baukünstlerisch eine äußere Gestaltung gefunden, die ihre besondere Zweckbestimmung überzeugend anschaulich vorführte, bis im Jahre 1917 der französische Ingenieur Eugène Freyssinet in Orly bei Paris eine vorbildliche Halle in Eisenbeton- und Glaskonstruktion aufführte, 275 m lang, 91 m breit und 80 m hoch (Bild S. 120). Damit hatte zum erstenmal, statt einer künstlerisch nichtssagenden Schuppenbau-„Konfektion“, die Luftschiffhalle den richtigen „Cut“ einer „Maßarbeit“ erhalten, die durch den ganzen Zuschnitt, den eleganten Schwung hohler dünnwandiger Rippen mit der Fülle der von ihnen eingerahmten, schmalen hohen Fensterreihen auch den zweckentsprechenden monumentalen Ausdruck gewonnen hatte. Die Luftschiffhalle darf sich trotz ihres großen Glasbedarfs natürlicherweise dem Angreifer nicht allzu sehr aussetzen. Es empfiehlt sich daher, mattiertes, mattgewalztes, gelbes oder kobaltblaues Drahtglas zu verwenden (s. oben S. 59). Das Bauthema der Luftschiffhalle wandelt sich natürlich und wächst mit den neuen Aufgaben der Luftschiffahrt und der Konstruktionen unserer Flugzeuge; und schon heute ist das Wort „Luftschiffhalle“ oder „Flugzeughalle“ nur noch ein Teilbegriff der viel mehr besagenden Bezeichnung „Flughafen“.

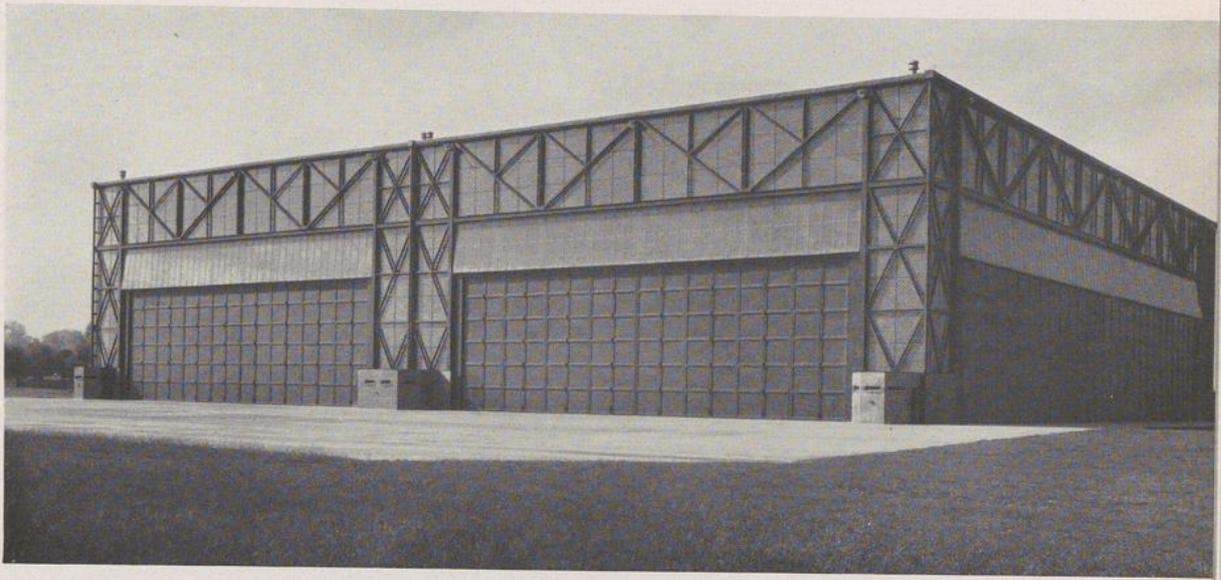


Aufn.: Dr. Franz Stodtner, Berlin

Eugène Freyssinet. Luftschiffhalle zu Orly bei Paris 1917.

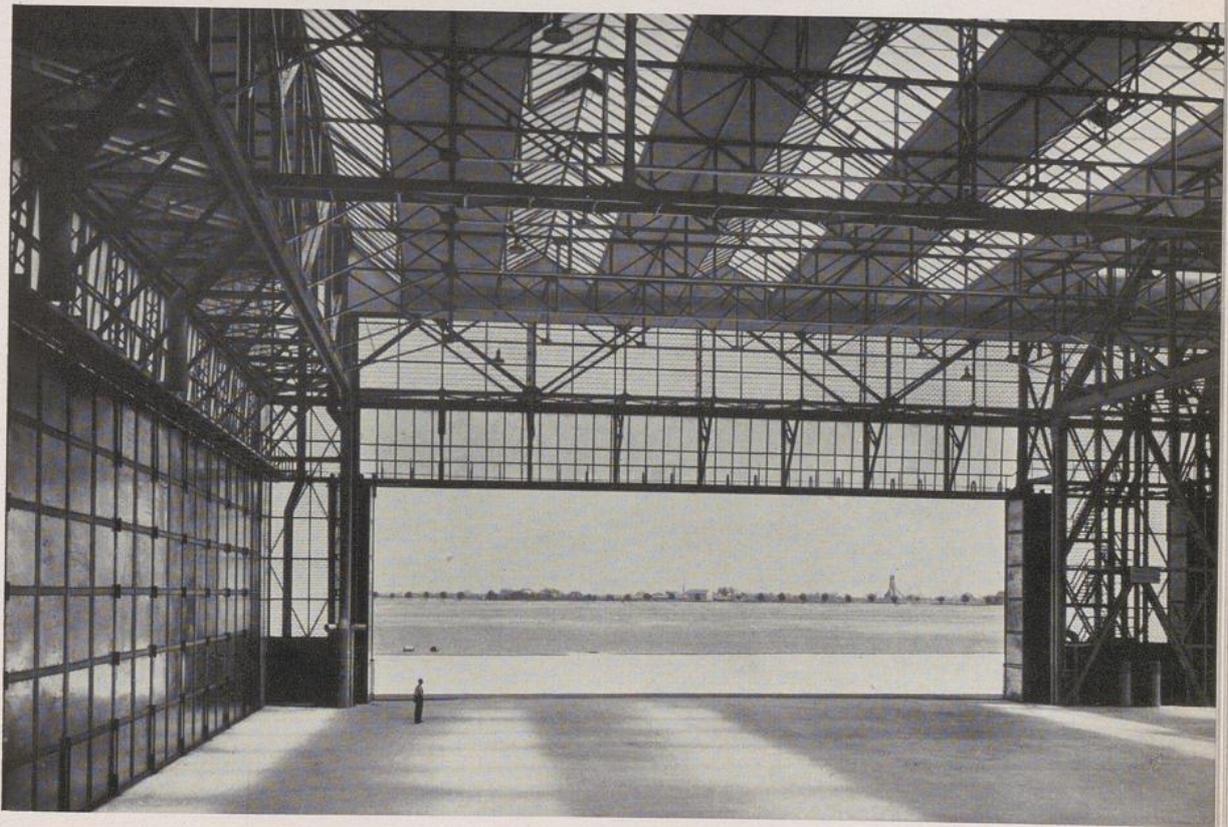
Der Flughafen, ganz gleichgültig ob für Luftschiffe oder Flugzeuge, verlangt wie der Ozeanhafen des Weltverkehrs ein ausgedehntes Gelände für Landung, Start und die Fülle der Nebenbauten für Verwaltung und Reparaturwerkstätten, für Hafenzollpolizei, Ein- und Ausgangskontrolle, für Autohallen, für Zollabfertigung, Post, Telegraphie und Rundfunk, für Gepäckaufbewahrung, Wartehallen, Gaststätten usw. Die Flugzeughalle stellt an sich ein ganz anderes Bauethema als die Luftschiffhalle mit ihren gewaltigen Höhenverhältnissen. Sie birgt ewig startbereite Maschinen. Daher mußte sie in die Breite wachsen (Bilder S. 121). Aber nur ein Baustoff konnte und kann weiterhin ihre Sonderbauaufgaben erfüllen: Glas!

Und auch für die erwähnten Nebenbauten bleibt Glas in jeder Form und jeder Herstellungsart für Tag und Nacht das bestimmende Bau- und Gestaltungselement. Hier sind, weit hinausgehend über die Aufgaben, die bisher der Eisen- und Glasbau im Bahnhofs- und Flughafenbau für die Verkehrssicherheit gestellt worden sind, Möglichkeiten gegeben, die in ihren baukünstlerischen Auswirkungen noch gar nicht zu übersehen sind.



Flugzeughalle München. Architekt: K. J. Mossner, München

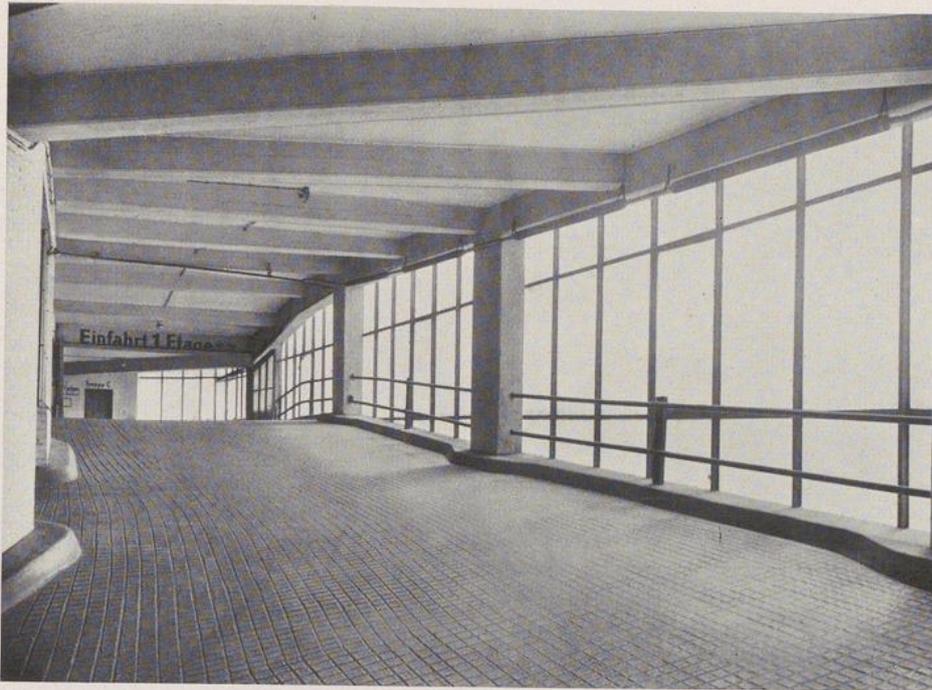
Werkarchiv





Aufn.: Karl Hansen, Berlin-Lankwitz

Vorderansicht des „Kant-Garagenpalastes“ L. Serlin, Berlin.

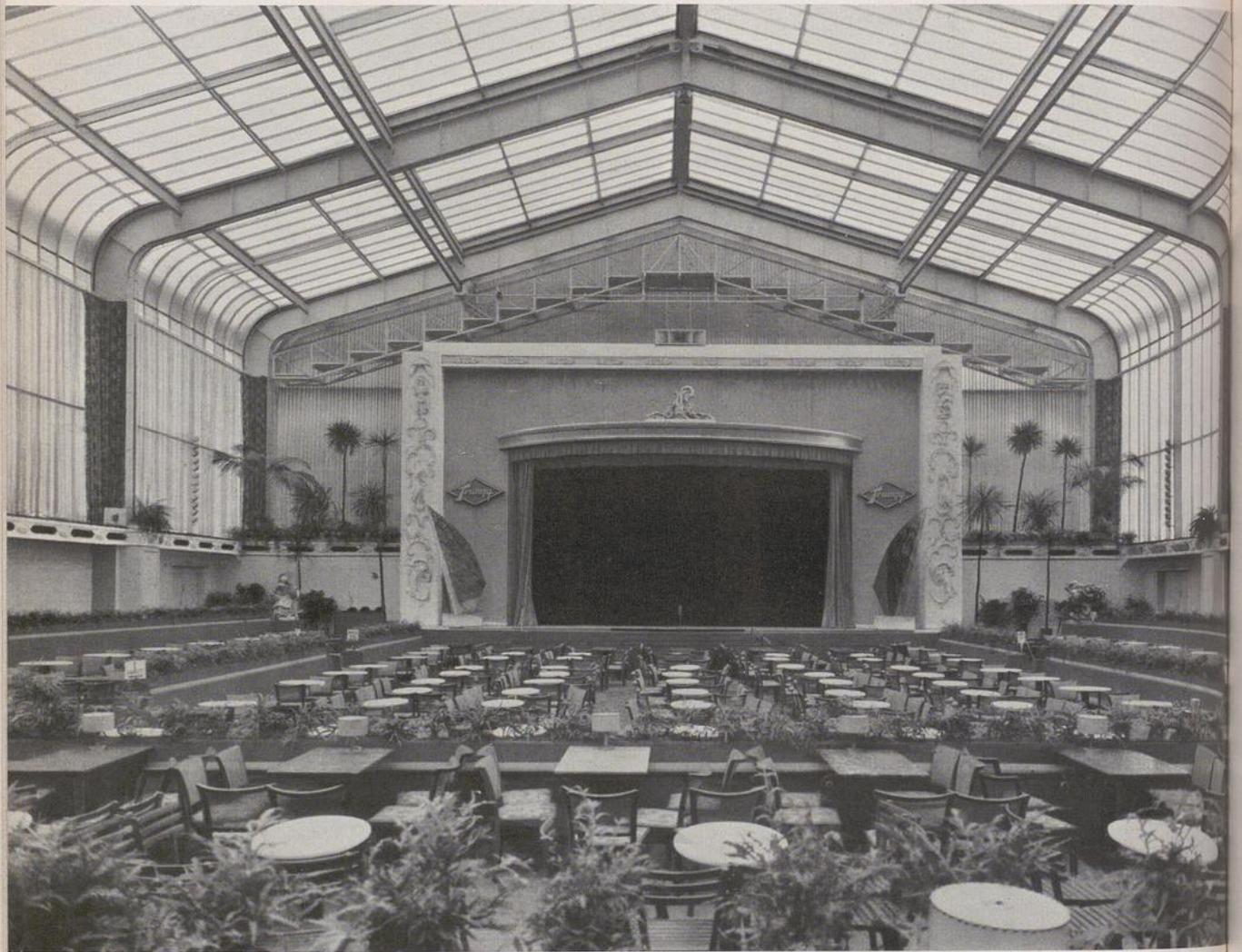


Kant-Garage zu Berlin. L. Serlin.

Aufn.: Karl Hansen, Berlin-Lankwitz

Garagenhöfe, glasüberdeckte Parkplätze, sind heute schon selbstverständliche Erscheinungen im Großstadtbild, notwendig geworden durch den zunehmenden Einzel- und Omnibusverkehr der Kraftfahrzeuge, durch die motorisierten Überlandverbindungen der Reichspost und die zunehmende Bedeutung des Lastkraftwagenverkehrs. Wohlverständlich: 1932 kam in Deutschland auf 100 Einwohner ein Kraftwagen, 1937 indes schon auf 50 Einwohner, in den Vereinigten Staaten von Nordamerika sogar auf fünf Einwohner. Die Entwicklung geht bei uns unaufhaltsam weiter.

Ebenso wie die Entwicklung des Flugverkehrs neue baukünstlerische Probleme aufgeworfen hat, so wird auch aus verwandten Gründen der Verkehrssicherheit die fortschreitende Motorisierung ganz neue Aufgaben stellen. Schon 1926 ist in der Kantstraße zu Berlin die erste deutsche Hochgarage erbaut worden (Bilder S. 122, 123): sechs Geschosse hoch; die Fassade eine große Glasfläche; die Trennwände im Innern aus Drahtglas; die einzelnen Geschosse verbunden durch zwei glasbelichtete Wendeltreppen für die reibungslose Auf- und Abfahrt der Autos. Das ist indes nur ein Vorzeichen kommender baukünstlerischer Gestaltungsmöglichkeiten, die sich erst zeigen werden, wenn unsere Reichsautobahnen vollendet sind und das Volksauto Tatsache geworden ist. Unsere Reichsautobahnen wachsen jährlich um neue 1000 Kilometer und werden zu ihrer Verkehrssicherheit hohe Anforderungen an die heimische Glasfabrikation stellen, ebenso die zahlreichen neuen Tankstellen dieser Autobahnen und die kommenden Garagenhochhäuser.



Aufn.: Karl Hansen, Berlin-Lankwitz

Dachgarten-Theater im Europa-Haus zu Berlin.

Fahrbares Glasdach aus Drahtornamentglas mit punktgeschweißter Netzeinlage.

Das fahrbare Glasdach ist ebenfalls eine neuere architektonische Aufgabe zum Schutz des Verkehrs, die sich steigendes Interesse erobern wird, weil sie von nicht zu unterschätzender hygienischer und volkswirtschaftlicher Bedeutung ist. Das fahrbare Glasdach erlaubt z. B. den Badegästen im Luna-Park zu Berlin bei plötzlichem Wetterumschlag den ungestörten weiteren Aufenthalt. Ebenso kann der beliebte Dachgarten des Eden-Hotels in Berlin auch im Winter durch das fahrbare Glasdach dauernd in Benutzung bleiben.

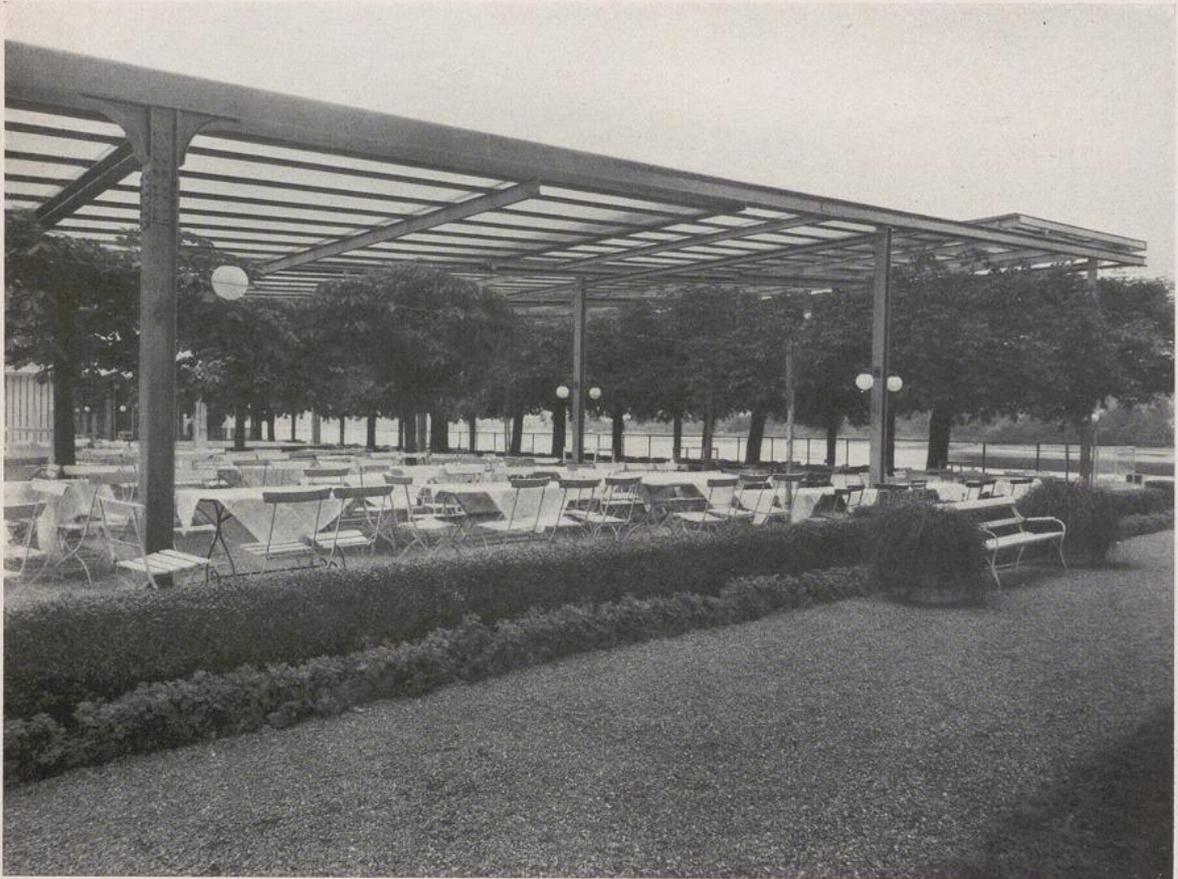


Aufn.: Karl Hansen, Berlin-Lankwitz

Schutzkästen aus Drahtglas mit punktgeschweißtem Netz für die Leuchtröhren auf dem Balkon des Dachgarten-Theaters im Europa-Haus zu Berlin, vgl. Bild S. 124.

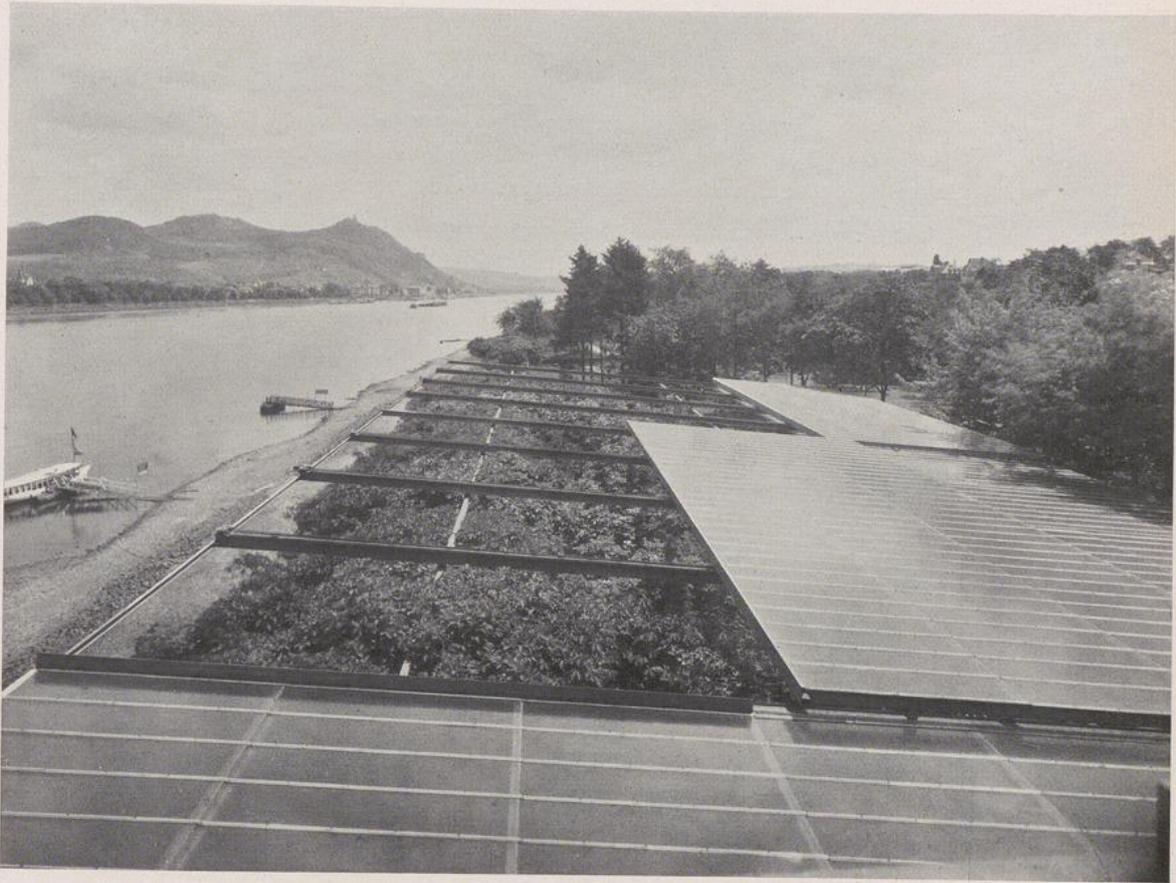
Fahrbare Glasdächer haben auch sonst in Erholungsstätten, Tanzlokalen, Kinos usw. vielfach Verwendung gefunden (Bild S. 69), vor allem in dem hochgelegenen Dachgarten-Theater des terrassenartig aufgebauten Europahauses in der Saarlandstraße zu Berlin, das in seiner Abendbeleuchtung durch die verschiedensten Glasarten, die in allen Farben leuchten, wie ein monumentales Kristallgebilde in dem belebten Straßenzug aufstrahlt (Bild S. 124, 125). Bei schönem Wetter bleibt das Rolldach aus Drahtglas mit punktgeschweißter Netzeinlage offen; tagsüber ein herrlicher Ausblick auf den benachbarten Prinz-Albrecht-Park; abends bietet sich eine märchenhafte Aussicht über die Lichterstadt den 2000 Zuschauern, die vor dem Dachgartentheater Platz finden können.

Bei unseren eigenartigen klimatischen Verhältnissen muß man auch darauf bedacht sein, daß der Fremdenverkehr in Kurorten und sonstigen Erholungsstätten,



Rheinhotel Dreesen in Godesberg. Fahrbare Gartenglasdecke ausgefahren, vgl. Bild S. 127.

Sommerfrischen, Ausflugsorten usw. möglichst von vorübergehend unsicheren Witterungsverhältnissen unabhängig bleibt. Das fahrbare Glasdach verlängert die Saison! Der Gaststättenunternehmer will in seinen großen kostspieligen Vorbereitungen, (z. B. für das bei der rheinisch-westfälischen Industriebevölkerung so beliebte Wochenende am Siebengebirge) bei unsicherem Wetter nicht enttäuscht werden und andererseits dem Gaste jede Sicherheit bei Wetterstürzen gewährleisten. Der Wunsch nach Hebung des Fremdenverkehrs, Erwägungen der Steigerung der Rentabilität eines Wirtschaftsbetriebes bei größter Leistungsfähigkeit haben daher in vorbildlicher Weise das bekannte Rheinhotel Dreesen in Godesberg auf einen weitblickenden Einfall gebracht, den der Architekt Willy Maß auch verwirklicht hat: die fahrbare Bedachung eines 1800 qm großen Gartens (Bilder S. 126, 127). Das Neuartige der Anlage liegt in der Größe des Projektes und in der besonderen Aufgabe, eine für



Rheinhotel Dreesen in Godesberg. Garten-Glasdecke bei der Ausfahrt, vgl. Bild S. 126.

das Auge so leichte Konstruktion zu erfinden, daß der gartenverwischende Eindruck einer geschlossenen Halle vermieden wird und Bäume und Pflanzen im Garten in keiner Weise beeinträchtigt werden, was bei einer festen Dauerbedachung ja nicht zu erreichen gewesen wäre. Die Bedienung der Anlage durch Elektromotoren mit Drahtseilübertragung ist äußerst einfach: geräuschlos unauffällig ist in drei Minuten der ganze Garten überdacht, und zwar mit automatisch selbsttätiger Ausschaltung der Antriebskraft nach vollendeter Arbeit.

Durch diese Anlage hat sich das Hotel Dreesen selbst für größere Veranstaltungen von der Witterung völlig unabhängig gemacht, indem es in kürzester Zeit den Garten in einen geschützten Saal ohne dessen räumliche Beengung verwandeln kann. Der Eindruck des Gartens bleibt im Gegenteil bei der lichten Stützenkonstruktion völlig erhalten, jedes Gefühl von tektonischer Belastung ist genommen.

Daneben genießt auch dieser Garten noch die Vorteile des Glasschutzes der Gewächshäuser: weil das Glasdach im Frühjahr ausgefahren bleibt, kommen Bäume und Pflanzen naturgemäß früher zur Entfaltung, und durch die so gewonnene Wärmeentwicklung ist der geschützte Garten auch schon früher als Gaststätte zu benutzen. Andererseits weiß das Glasdach den Garten im Spätsommer und Herbst vor der Abendkühle zu schützen, wenn es vor Sonnenuntergang ausfährt, um so die wieder ausstrahlende Tageswärme festzuhalten. Die ganze Anlage, ein Dokument weitsichtigen Unternehmertums und deutschen Erfindergeistes, wird sich in kurzer Zeit schon bezahlt machen durch den gesteigerten, nunmehr vom Frühjahr bis in den Spätherbst ununterbrochenen Fremdenverkehr. Größenverhältnisse spielen bei der ganzen Form der Anlage überhaupt keine Rolle, weil immer neue Fahrbahnen aneinandergereiht werden können.

Tribüne im Willy-Sachs-Stadion zu Schweinfurt. Arch. Paul Bonatz
Rückwand verglast mit Rohglas glatt, 4–6 mm.

Aufn.: Uhlenhuth jr., Schweinfurt

