Darmstädter Bauten von Prof. Albin Müller: Reiseeindrücke

Autor(en): **Witmer-Karrer, A.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **61/62 (1913)**

Heft 8

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-30680

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

erzogen werden, und zwar eignen sich am besten, je nach dem Standorte: Weisserle, Akazie, Hagebuche, Esche, Kastanie. Die Erziehung von hochstämmigen Bäumen ist wegen der Gefährdung der Bahn und der Telegraphendrähte durch Windwurf im allgemeinen nicht zulässig; nur ausnahmsweise an genügend breiten Anschüttböschungen wäre Hochwaldform statthaft, wobei indessen Nadelhölzer möglichst zu vermeiden sind.

* * *

Die Massnahmen, die zur Pflege des Schutzwaldes und zur Ermöglichung einer sichern Ausführung der Holzgewinnungsarbeiten getroffen werden, bilden nur ein Glied in der Kette aller jener Arbeiten und Werke, welche die Bahnverwaltung zum Schutze des Bahnverkehrs auszuführen hat; denn gar mannigfaltig sind die Gefahren, die im Gebirge die Bahn bedrohen.

Da hat man zunächst im Bereiche des Bahnkörpers neben dem ständigen Unterhalte bei reichlichen Schneefällen mit dem Schneepflug und mit rasch, auch während der Nacht, aufgebotener Mannschaft dem Zuge freie Bahn zu schaffen; bei Sturm und Unwetter und bei ausserordentlichen Schneefällen hat das Personal des Unterhalts- und Aufsichtsdienstes auf der Strecke zu patrouillieren, um eintretende Schäden sofort auszubessern und entstandenene Hindernisse wegzuräumen; bei Tauwetter und im Frühjahr haben Spezialwärter den Gang der Lawinen zu bewachen. Aber die Hebung entstandener Hindernisse genügt nicht; es muss auch Vorsorge getroffen werden, um Verkehrsstörungen zu verhindern: Böschungen, bei denen das Geleise durch Schneeverwehung oder Schneerutschung zugedeckt wird, werden mit Niederwald bestockt; durch starke Galerien macht man die zu Tal fahrenden Lawinen für den Zugsverkehr unschädlich. Aber noch mehr: Weit droben im Gebirge ist durch Schneebrücken und Pfahlreihen und durch Anlage von neuem Schutzwald das Anbrechen von Lawinen zu verhindern; in die Bachläufe werden feste Talsperren eingebaut zur Zähmung des Wildwassers; mit starken Mauern und Schutzwänden wird herunterstürzenden Steinblöcken Halt geboten; gefahrdrohende Felswände werden fast jeden Monat untersucht, und kühne Männer, hoch droben am Seil hängend, räumen während den Zugspausen das lockere Gestein ab.

Unter allen diesen Mitteln zur Sicherung der Bahn spielt aber der gut bestockte und richtig behandelte Gebirgswald als lebendiger Organismus die erste und wichtigste Rolle, und mit Recht können wir ihn als Universalschutzmittel bezeichnen.

Wer mit einem Gotthard-Schnellzuge nach dem Süden fährt, der freut sich über die schöne Fahrt und die herrliche Landschaft, und beim Anblick der starken Bauten fühlt er sich wohlig und sicher im behaglichen Wagen; er hat aber meist keine Ahnung davon, mit welch ununterbrochener Aufmerksamkeit und Umsicht die Bahn gehütet werden muss, und mit welch umfassenden und kostspieligen Werken die Bahnverwaltung an den steilen Lehnen bis hinauf in weite Höhen den zerstörenden Kräften der Gebirgsnatur Widerstand zu leisten hat und leistet.

Der im Vorstehenden behandelte Gegenstand ist ein schöner Beweis dafür, wie auf dem weltumfassenden Gebiete des Eisenbahnbetriebes Technik und Natur einen Bund miteinander schliessen, um dem Wohl der Gesellschaft und dem Fortschritt des Verkehrs zu dienen. An den steilen Hängen, wo unsere Vorfahren in kurzsichtiger Weise die ragenden Bäume niedergehauen oder alte Waldbestände vernachlässigt haben, entstehen unter der sorgenden Hand der Bahnbehörde im Laufe der Generationen prächtig grünende, wohlgepflegte Wälder, eine Freude für das Auge des Reisenden, noch mehr aber eine starke Schutzwacht gegen die Schäden der Elemente.

Darmstädter Bauten von Prof. Albin Müller.

Reiseeindrücke von Architekt *A. Witmer-Karrer*, Zürich.

(Mit Tafeln 23 bis 26.)

Nach dreitägigem Aufenthalte in den Städten Düsseldorf, Essen, Köln und Frankfurt, welch beide letztern wir allerdings nur streiften, fuhren wir, zwei Besucher des Städtebau-Kongresses in Düsseldorf, im Oktober letzten Jahres unserem letzten Reisehalte Darmstadt zu.

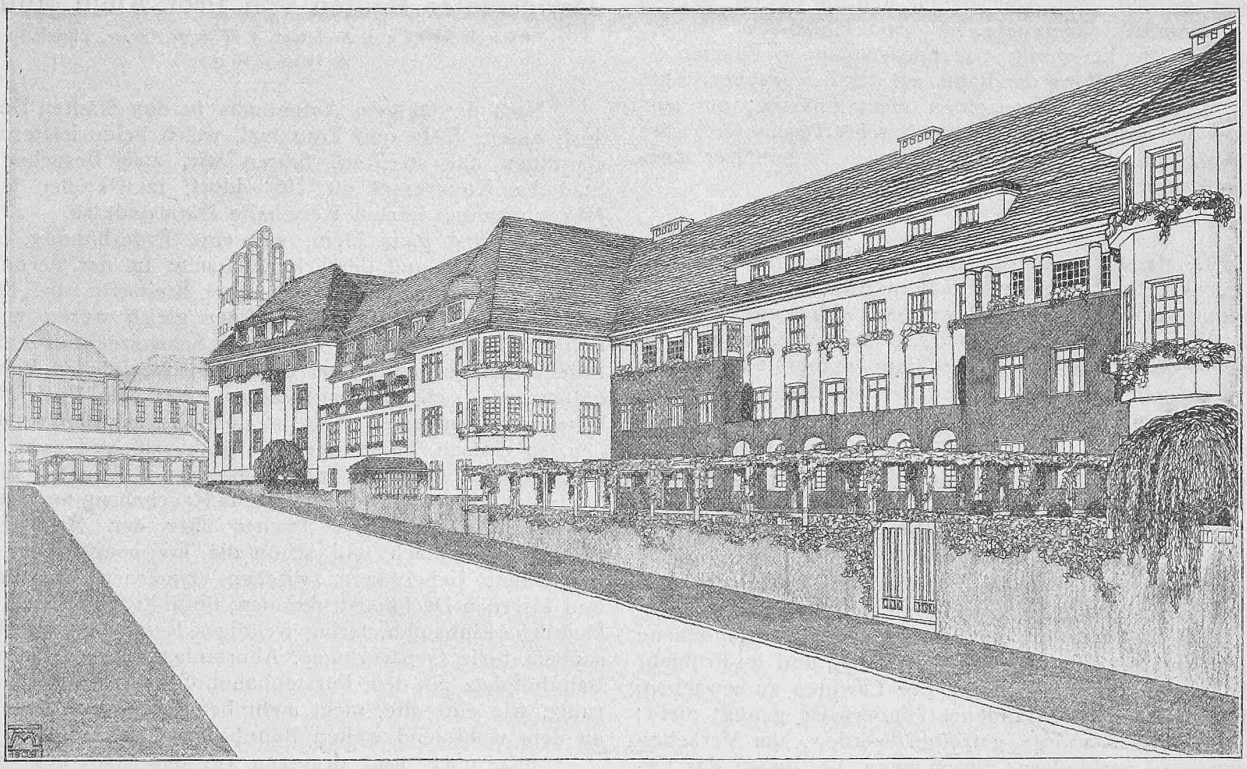
Zunächst ganz klein, wie eine Erderhöhung, dann immer grösser und deutlicher, tauchte in der Ferne der „Hochzeitsturm“ auf, uns erst seine Breitseite, die „flache, fünffingerige Hand“ bietend. Aber gleich waren wir im Bahnhof Darmstadt. Ja wenn wir Schweizer nur z. B. in Basel einen in ähnlichem Geiste durchgeführten Bahnhof hätten, wie sich die Darmstädter einen von Prof. *Pützer* haben erbauen lassen. Wie ist dort alles so selbstverständlich, so einfach und ungemein praktisch und zwar nicht nur die ganze Anlage, nein, bis in die kleinsten Einzelheiten durchstudiert. Tadellos für Rauchabzug und Regenschutz die Anlage der Dächer über den Bahnsteigen, verblüffend einfach und schön die Treppengeländer, ausgezeichnete Uebergänge zwischen steinernen Unterbauten und eisernen Dachkonstruktionen, flotte Eingangshalle ohne kleinliche Einbauten, farbig freudiges Restaurant II. Klasse, saubere helle Gepäckräume, Abortanlagen usw. Dann der Bahnhofplatz mit dem Fürstenbahnhof. Vornehm, fein, still, ruhig, wie eine alte, nicht mehr benützte Kirche lag er da an dem wohltuend weiten Bahnhofplatz.

Jetzt noch weit draussen vor der Stadt liegt dieser neue Bahnhofplatz, von dem uns die Strassenbahn an prächtigen, alten Baumalleen entlang, hinein in die Altstadt brachte. Fast wie die Städtchen in Märchen geschildert werden, ist dieses alte, stimmungsvolle Darmstadt, in dem ein sonntägliches, militärisch buntes Treiben herrschte. Da waren wir in einem zweiten Strassenbahnwagen nach kurzer Fahrt auch schon an unserem Ziel, der Mathildenhöhe. Lang gings nicht bergauf für uns Schweizer. Und doch waren wir überrascht, als er am obern Ende des Lukasweges plötzlich hochaufragend vor uns stand, der Hochzeitsturm. Um ihn herum alles schon ganz herbstlich, er selbst etwas betrübt über die Bauernburschen, die auf seinen Füssen, den ihn umgebenden Terrassen, herumstolperten. Wie er dasteht, der vielgerühmte Hochzeitsturm? Eigentlich ganz unvermittelt steigt er aus der Erde heraus, aber er ist da und kann sich behaupten und könnte immer dagestanden haben (Abbildung 1, Seite 102). Ein etwas roher Geselle, mit seinen ganz unregelmässig vermauerten, vor- und zurückstehenden Backsteinen von schwärzlich-braunroter Farbe [1]). Die Finger zuoberst, fast schwarz, wirken unangenehm. Nach Begrüssung eines mürrischen Turmwarts stiegen wir aufwärts. Türklinken zu Zimmern im Turm lottern ganz merklich; ausstellungsmässig wirken die stark heruntergekommenen Putzflächen und oben in den Loggien haben Regen und Wind schon arg gehaust. Es scheint, dass sich Olbrich über die klimatischen Verhältnisse in dieser Höhe nicht ganz klar war, wo in konstruktiver Hinsicht mehreres bedenklich aussah.

Und dann hinunter vom Turme. Auf den Terrassen um das Ausstellungsgebäude herum all das rechtwinklig zusammengefügte Holzwerk, es sieht hölzern aus. In den Ausstellungssälen war gerade die Jubiläums-Ausstellung Bracht zu sehen, etwa 400 Gemälde ein und desselben Meisters. Wir suchten bald das Freie und wendeten uns westwärts.

Bei Albin Müllers Haus (Tafel 23 bis 26) wurde uns bedeutend wohler. Die ganze Situation, direkt westlich des Hochzeitsturms, famos ausgenützt und wie herrlich ruhig im Aufbau und in der ganzen Farbgebung. Bis hinauf zu den Fensterbrüstungen im I. Stock alle Flächen verputzt und erst von da an stark farbiges Ziegelmauerwerk unter dem

[1]) Vgl. die Schilderung *Wilh. Schäfers* in Band LIV, Seite 335 mit Abbildungen. *Red.*

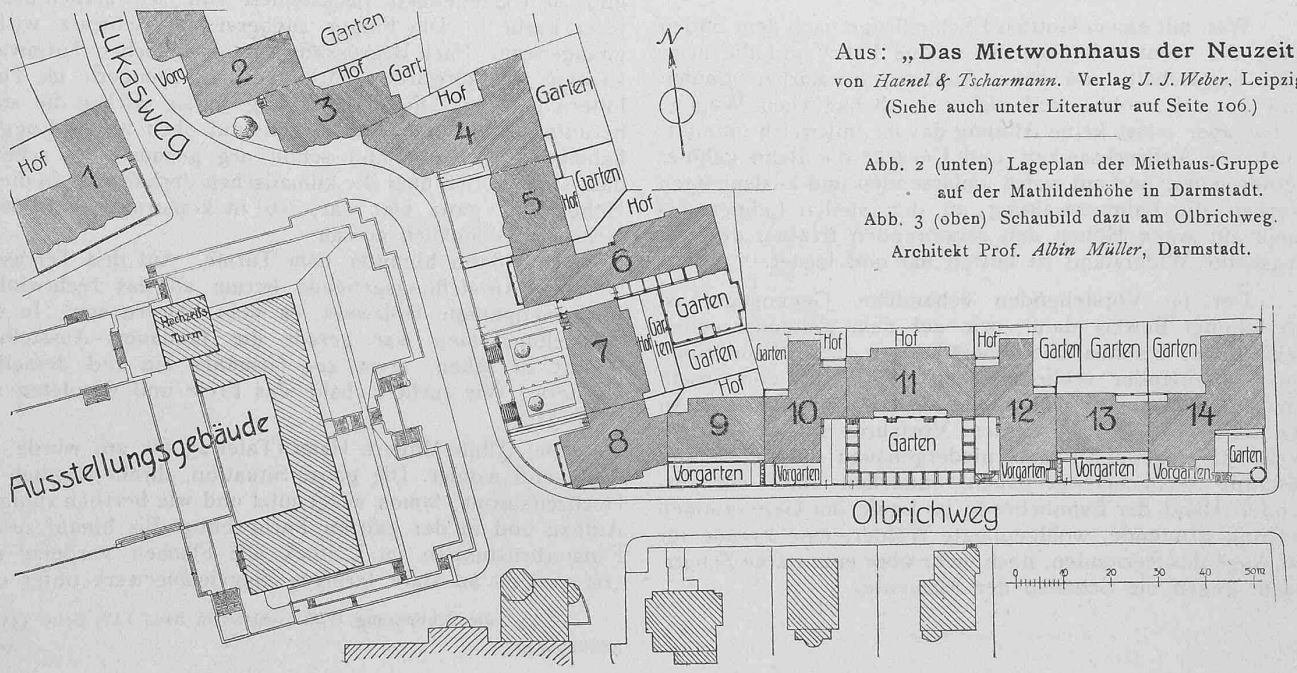


nicht allzustark vorspringenden und doch kräftig wirkenden Dachgesims. Darüber das zeltförmige, ruhige Dach mit den fein abgewogenen Lukarnen. Und wie Albin Müller gut vermittelt hat mit der Gestaltung der ganzen Einfriedigung. Gegen den Platz vor dem Ausstellungsgebäude an dessen Pergola anklingend rechtwinklig gefügtes Holzwerk, dann näher beim Haus gemauerte durchbrochene Brüstungen, (Es gibt Leute, die solche Einfriedigungen als Stützmauern bezeichnen, sie hässlich finden und als „Modeartikel" bezeichnen.) Das Haus selbst ist in seiner äussern Gestaltung eigentlich eine wirklich Form gewordene Entwicklung des Hauptbaues des Ausstellungsgebäudes. Man betrachte nur die Form des Daches. Wie viel schöner, edler und aber auch zweckmässiger ist das auf dem Hause Albin Müllers als jenes über dem Eingang des Ausstellungsbaues, das nackt auf den Mauern sitzt und von dem man das Gefühl nicht hat, es sei da, um zu schützen (vergl. Abb. 1, S. 102).

Nicht ganz einverstanden kann man sein mit dem an und für sich sehr hübschen und effektvollen Garteneingangstor (Tafel 26), in der Farbe weiss und schwarz, bei dem die weissen Rechtecke in den drei Füllungen zu schweben scheinen. Dagegen ganz trefflich und originell durchgebildet sind einzelne Teile des Grundrisses, z. B. das etwa auf $^3/_4$ Höhe des Erdgeschosses liegende Sonnenbad mit Pergola.

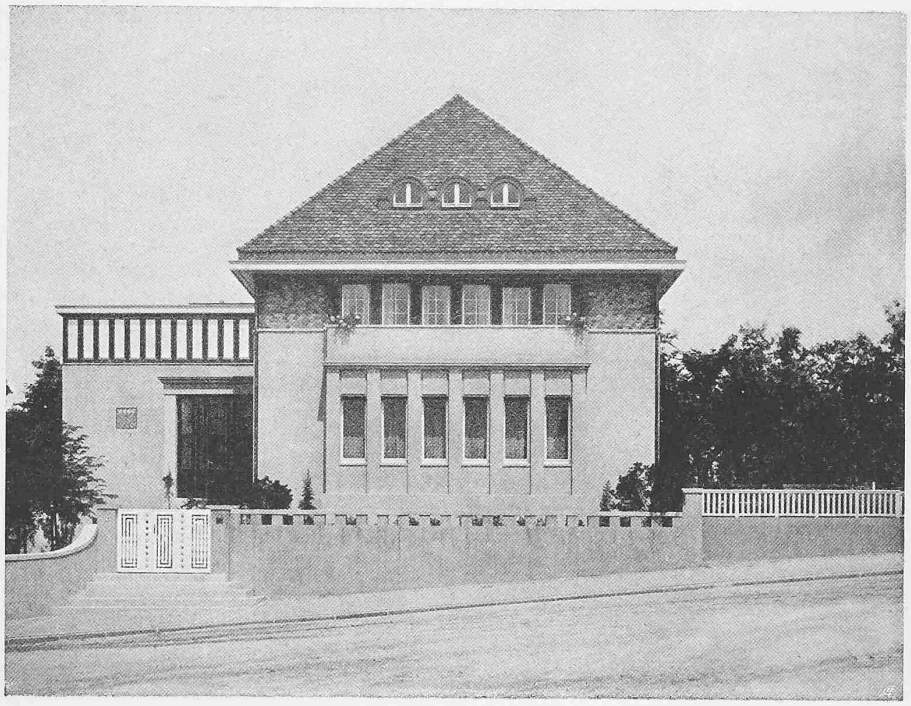
In dem von Haenel und Tscharmann herausgegebenen Buche „Das Mietwohnhaus der Neuzeit" [1]) wird in einem Aufsatz über Albin Müller gleich zu Anfang gesagt: „Die Erschliessung und Bebauung der Mathildenhöhe in Darmstadt ist eines der vornehmsten städtebaulichen Ereignisse, denn von Anbeginn stand sie mit ausgesprochener Absicht unter der Leitung hervorragender Künstler." Nun hat

[1]) Siehe unter Literatur am Schluss dieses Heftes. Abbildungen 2 bis 5 auf diesen Seiten sind Abbildungsproben aus dem Buche. *Red.*



Aus: **„Das Mietwohnhaus der Neuzeit"**
von *Haenel & Tscharmann*. Verlag *J. J. Weber*, Leipzig.
(Siehe auch unter Literatur auf Seite 106.)

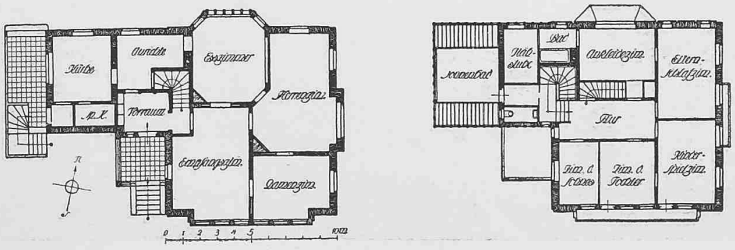
Abb. 2 (unten) Lageplan der Miethaus-Gruppe auf der Mathildenhöhe in Darmstadt.
Abb. 3 (oben) Schaubild dazu am Olbrichweg.
Architekt Prof. *Albin Müller*, Darmstadt.



ARCH. PROF. ALBIN MÜLLERS WOHNHAUS

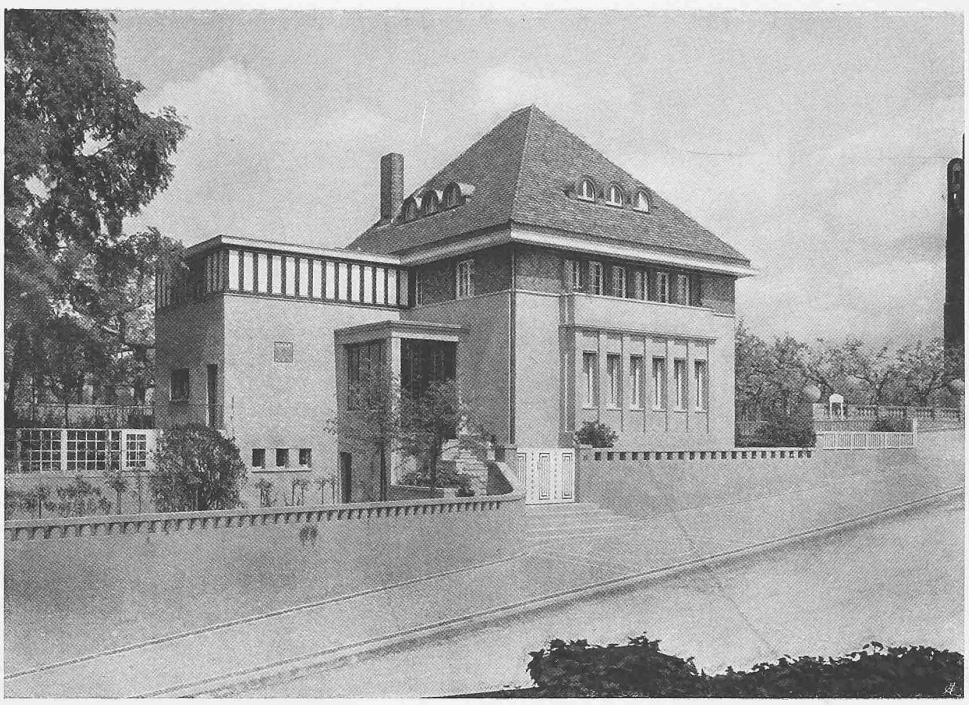
AUF DER MATHILDENHÖHE IN DARMSTADT

ANSICHT VON SÜDEN UND GRUNDRISSE — 1 : 400



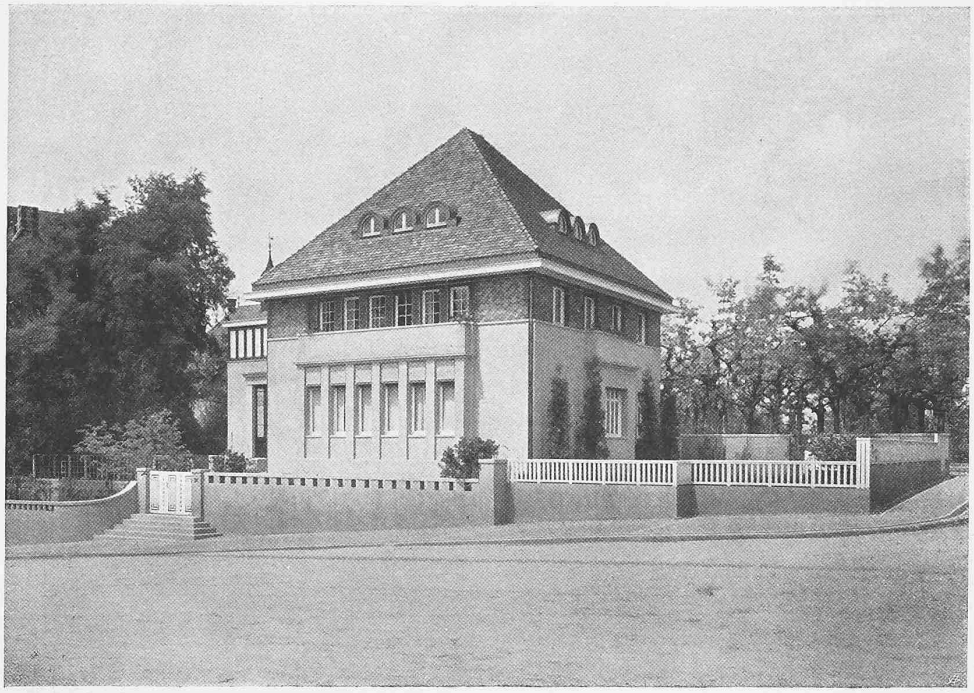
Aetzungen von C. Angerer & Göschl, Wien

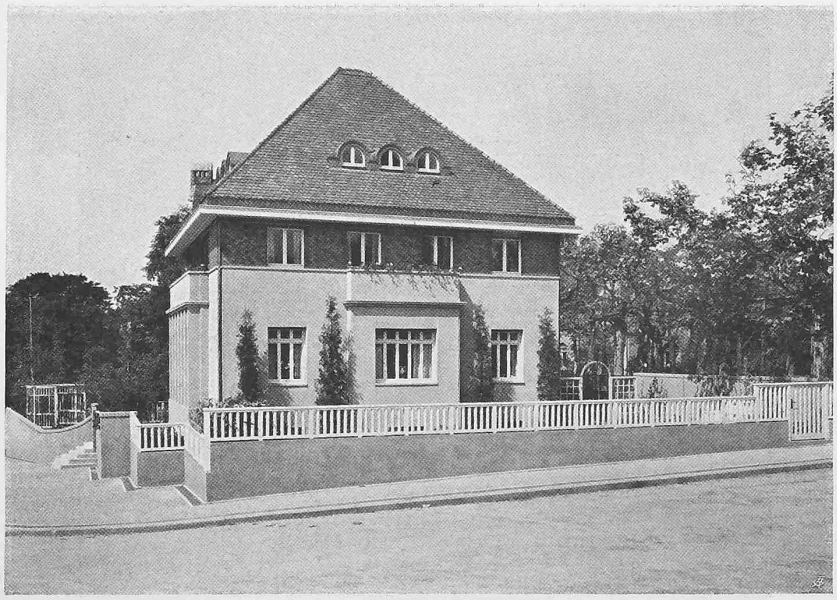
Kunstdruck von Jean Frey, Zürich 11247



ARCH. PROF. ALBIN MÜLLERS WOHNHAUS IN DARMSTADT

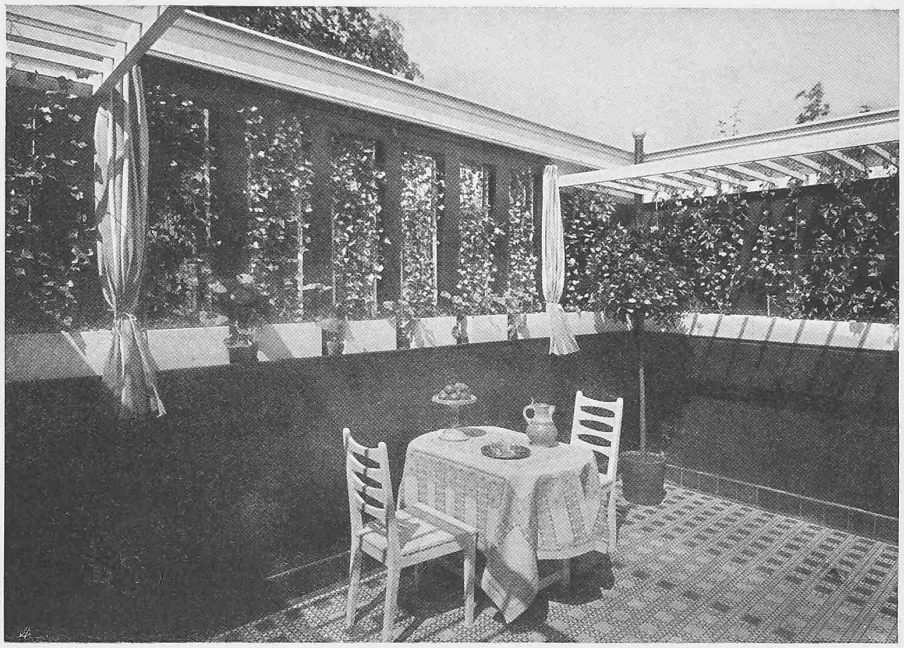
Ansicht von Südwest und Rückseite





ARCH. PROF. ALBIN MÜLLERS WOHNHAUS IN DARMSTADT

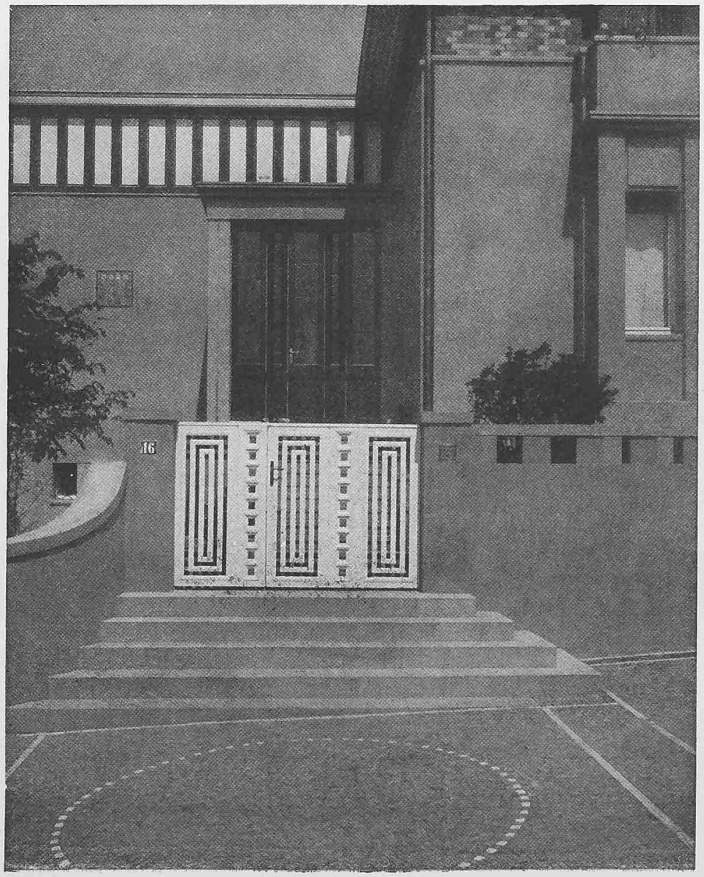
Ansicht von Südosten und Ostfront

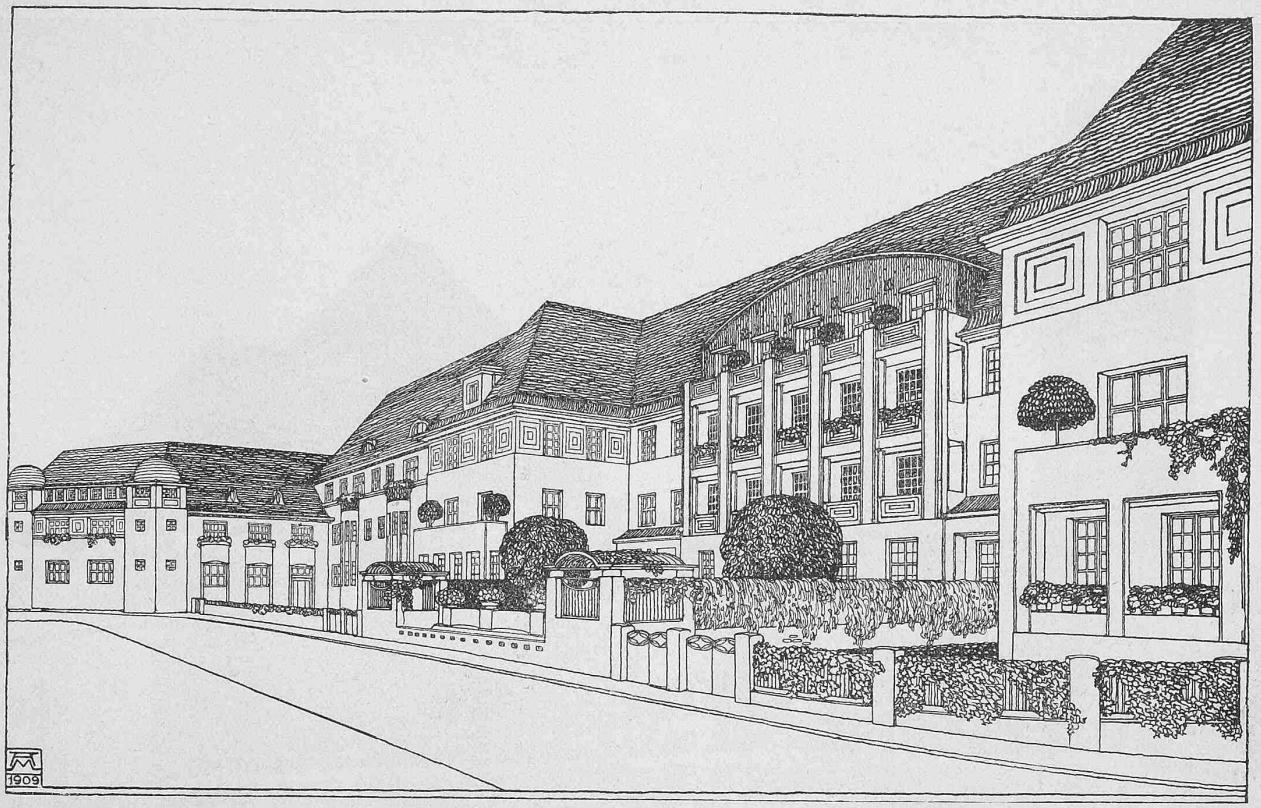


ARCH. PROF. ALBIN MÜLLERS WOHNHAUS IN DARMSTADT

Sonnenbad

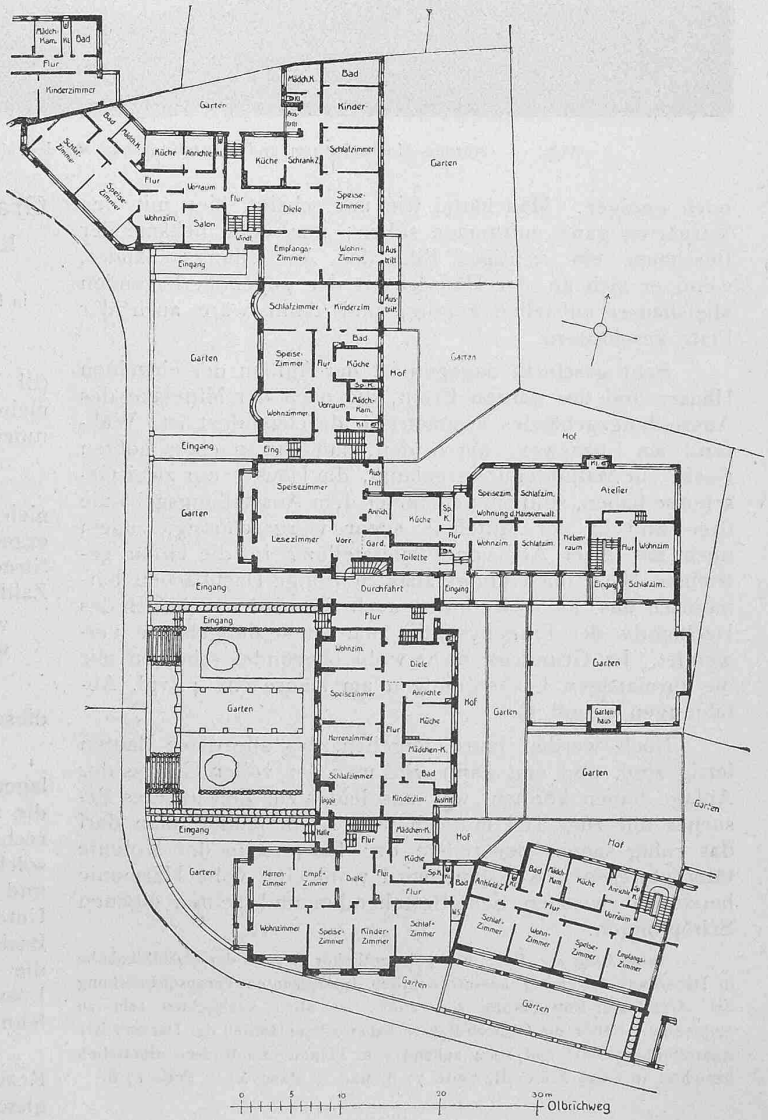
Eingang





Aus: **„Das Mietwohnhaus der Neuzeit"**
von *Haenel & Tscharmann.* Verlag *J. J. Weber*, Leipzig.

Abb 4 (oben) Schaubild der Westfront.
Abb. 5 (unten) Teil-Grundriss der Miethaus-Gruppe auf der Mathildenhöhe in Darmstadt.
Architekt Prof. *Albin Müller*, Darmstadt.



Albin Müller das Heft in der Hand, und es ist gut so. Nicht nur hat sich Albin Müller mit seinem eigenen Hause in ganz hervorragender Art und Weise dem Ausstellungsgebäude angepasst, sondern er hat es auch meisterlich verstanden, sich mit den Mietshäusern, die er jetzt nördlich und östlich, also auf der Rückseite des Ausstellungsgebäudes, erstellt, dessen Bauformen anzuschmiegen (Abbildungen 2 bis 5). Die Aufgabe war gewiss keine leichte, denn der Olbrich-Bau, der auf einem hochgelegenen Wasserreservoir steht, beherrscht einerseits seine Umgebung sehr stark; anderseits waren die kleinen, nur malerisch längs geschwungener Strassen gruppierter Villen zu berücksichtigen. Etwa 300 Meter lang ist die Front der 13 Mietshäuser, deren einzelne Baumassen durch mehrfache Vor- und Rücksprünge am Olbrichweg in bewusstem Gegensatz zu ihrem lose malerischen Gegenüber geschlossen malerisch und doch ruhig wirken. Auch hier finden sich die vermittelnden hohen Einfassungsmauern. Es würde zu weit führen, die Grundrisse im einzelnen zu besprechen, die, wenn sie auch nicht alle absolut einwandfrei sind, manches Interessante bieten.

Und nun die Anlage der Häusermassen östlich des Ausstellungsgebäudes. Albin Müller hat den Mietshäusern 10 bis 17 *m* tiefe Vorgärten vorgelagert, sodass zwischen diesen und der steilen, hohen Böschung des Hügels, auf dem das Ausstellungsgebäude tront, eine Strasse von nur 12 *m* Gesamtbreite bleibt. Ich weiss nicht, ob diese Lösung eine ganz glückliche ist, denn die offenbar gesuchte Platzwirkung kommt kaum zur Geltung. Ich hatte hier das Gefühl, gewissermassen in der Luft zu stehen, denn die Böschung bietet keine Ruhe, keinen Halt, die Einfriedigungen

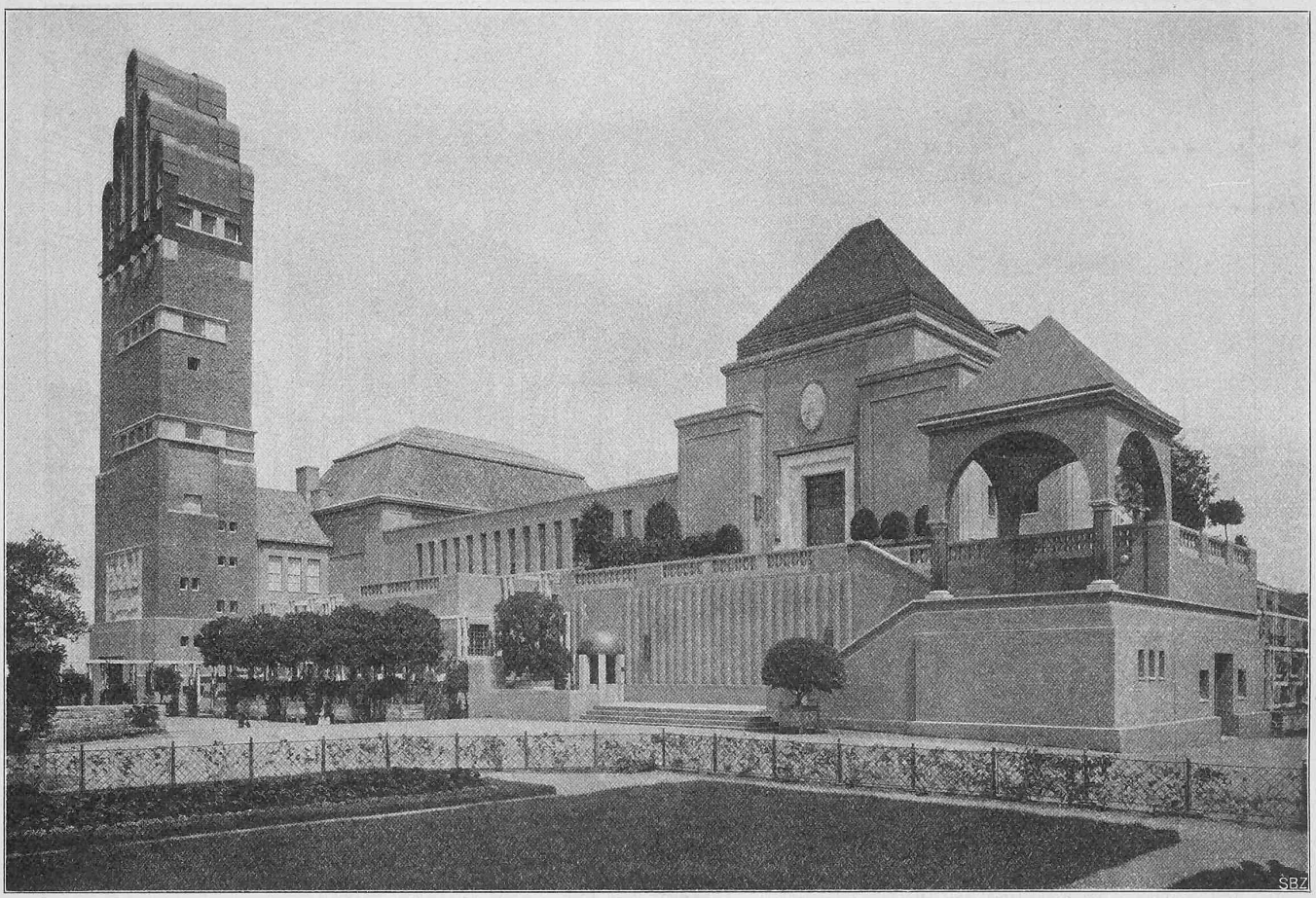


Abb. 1. Olbrichs Hochzeitsturm und Ausstellungsbau auf der Mathildenhöhe in Darmstadt. (Aus Band LIV, S. 335.)

noch weniger: Man hätte, wie mir scheint, hier mit den Vorgärten ganz aufräumen sollen; nur dann bekäme der Beschauer ein richtiges Bild des Ausstellungsgebäudes, wenn er sich an der Häuserfront der gegenüberliegenden Mietshäuser aufstellen könnte, und dann wäre auch der Platz geschlossen.

Sehr geschickt dagegen ist der Aufbau der einzelnen Häuser und der ganzen Front, die nach der Mittelaxe des Ausstellungsgebäudes symmetrisch durchgebildet ist. Während am Lukasweg, durch den man wie in einer hohlen Gasse zur Mathildenhöhe gelangt, die Häuser nur zwei Geschosse haben, sind sie gegenüber dem Ausstellungsgebäude drei- und in der Mittelaxe sogar viergeschossig, zudem noch mit einer Art von Pfeilerstellung in die Höhe getrieben. Nach oben klingt alles in ruhige Dachflächen harmonisch aus, und wir finden auch da wieder mehrfach das Dachmotiv der Eingangshalle zum Ausstellungshause verwendet. Im Grundriss nicht wohl begründet scheinen mir die turmartigen Eckbetonungen am Hause Nr. 4 (vgl. Abbildungen 4 und 5).

Noch werden Jahre vergehen, bis alle diese Bauten fertig sind, und erst dann wird man den vollen Genuss der Anlage haben können, was uns leider zur Zeit unseres Besuches nur zum Teil möglich war. Albin Müller, man darf das ruhig sagen, der reifste der bis jetzt in der Kolonie tätig gewesenen Künstler, wird wohl eine volle Harmonie herstellen zwischen dem Bestehenden und seinen eigenen Schöpfungen.

Anmerkung der Red. Ein gelegentlicher Besuch der Mathildenhöhe in Darmstadt, als einer ausserordentlich interessanten Veranschaulichung der Architektur-Entwicklung seit 1901, ist allen Architekten sehr zu empfehlen. Ueber die Olbrich-Bauten haben wir anlässlich der Darmstädter Ausstellungen 1901 und 1904 anhand von Plänen und Bildern einlässlich berichtet in Band XXXVIII, Seite 77 ff. und in Band XLV, Seite 17 ff.

Graph. Bestimmung der Kreuzlinienabschnitte kontinuierlicher Träger bei Streckenlasten.

Von Diplom-Ingenieur *O. Lüscher*
in Firma Lüscher, Thumb & Siegfried, Beratende Ingenieure, Stuttgart.

In seinen „Anwendungen der Graphischen Statik" (III. Band, Seite 56) gibt Professor Dr. *W. Ritter* auch Formeln für die Berechnung der Kreuzlinienabschnitte kontinuierlicher Träger bei gleichmässig verteilter Streckenlast.

Ist $K_l = K_r = \frac{p \cdot l^2}{4}$ der Abschnitt der Kreuzlinien bei gleichmässiger Belastung der ganzen Oeffnung mit p, so ergeben sich darnach die Abschnitte für gleichmässige Streckenlast durch Multiplikation dieser Grösse mit folgenden Zahlen (Abbildung 1, Seite 103):

wenn die Belastung am Auflager *an*steht $\beta^2 (2 - \beta^2)$,
wenn die Belastung vom Auflager *ab*steht $\beta^2 (2 - \beta)^2$.

Professor Ritter gibt dann noch die Ausrechnung dieser Multiplikatoren für $\beta = \frac{1}{4}, \frac{1}{2}, \frac{3}{4}$.

Reicht die Streckenlast auf keiner Seite an ein Auflager heran, so sind die Differenzen der Multiplikatoren für die zwei verschiedenen β zu bilden. Dieser Uebergang zur rechnerischen Methode ist unerwünscht, da gerade bei solchen Zwischenrechnungen sich leicht Fehler einschleichen und zudem die Kette der graphischen Operationen einen Unterbruch erfährt. Im Nachfolgenden sei nun auf anderer Basis eine Formel für die Kreuzlinienabschnitte hergeleitet, die die Grundlage bildet zu einer einfachen graphischen Lösung, die sich enge an die Ritter'sche Konstruktion anlehnt und deshalb leicht zu behalten ist.

Ist m das Moment unter der Einzellast $R = p \cdot c$, der Resultierenden nach Lage und Grösse der vorhandenen gleichmässigen Streckenlast p, für den Fall des über den