

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 89/90 (1927)  
**Heft:** 11

**Artikel:** Ferienhäuser und "Wochenend-Häuschen"  
**Autor:** Meyer, Peter  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-41759>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 16.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

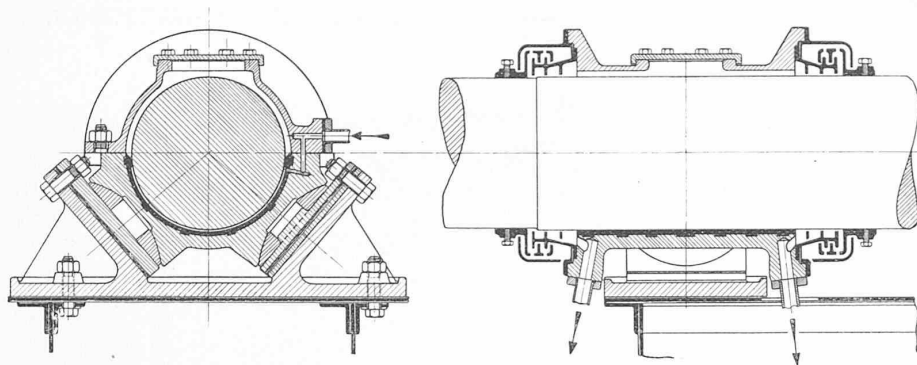


Abb. 12. Radlager der Schiffsmaschinen nach System Sulzer. — Masstab 1:20.

schieber  $S_1$  den Zutritt von Drucköl aus dem Raum  $R_0$  in den Raum  $I_1$ , oder umgekehrt, den Abfluss aus dem Raum  $I_1$  in den Raum  $R_1$  frei, und reguliert auf diese Weise den Oeldruck im Raum  $I_1$  und in der Leitung  $L_1$ .

Der Steuerschieber  $S_2$  im Steuermotor  $Q_2$  steuert das Arbeitsöl für den Servomotor  $Q_3$  des Fahrventils  $V$  in Abhängigkeit des von Hand regulierten Oeldrucks und des vor den Einlassventilen herrschenden Dampfdrucks. Als Stellkräfte wirken auf den Steuerschieber  $S_2$  einerseits der Druck des von Hand regulierten Oels in der Leitung  $L_1$ , andererseits der Einlassdampfdruck in der Leitung  $D_2$  durch Vermittlung der Leitung  $L_2$  auf den unter dem Schieber sich befindenden Empfängerkolben und ferner der Druck des Oels aus der Rückföhrleitung  $L_3$ . Der Ringraum  $R_4$ , der durch die Leitung  $L_4$  mit dem Servomotor  $Q_3$  in Verbindung steht, ist, je nachdem sich der Steuerschieber unter oder über der Mittellage befindet, mit dem Zuflussraum  $R_5$  oder mit dem Abflussraum  $R_6$  verbunden.

Ist der Fahrgriff des Stellgetriebes in „Stop“-Stellung, so ist in der Leitung  $L_1$  der niedrigste Oeldruck eingestellt; dabei wird der Steuerschieber  $S_2$  durch die kleine Feder, auf der er ruht, nach oben gedrückt, wodurch das Öl aus dem Servomotor  $Q_3$  durch die Leitung  $L_4$  in den Ablaufraum  $R_6$  ablaufen kann, sodass das Abschlussventil  $V$  geschlossen ist. In der Schlussstellung drückt die Servomotorspindel den Steuerschieber  $S_2$  dem von unten einströmenden Drucköl entgegen und öffnet damit den Weg für das Öl aus dem Servomotor des Abblaseventiles  $Q_4$  durch die Leitung  $L_6$  in den Ablauf. Sollte noch ein gewisser Dampfdruck in der Leitung  $D_2$  vom vorgängigen Fahren vorhanden sein, so kann dieser durch die Leitung  $D_3$  und das Abblaseventil in die Leitung  $D_4$  und von da über Bord entweichen, sodass sich vor den Einlassventilen der Ueberdruck Null einstellt.

Wie aus den vorstehenden Ausführungen hervorgeht, kann die Maschine nur mit geringem Druck und grosser Füllung anfahren; die Kammenscheibe  $C$  des Stellhebels  $G$  ist daher so geformt, dass sie in Anfahrstellung 1 vorwärts oder rückwärts die Feder in  $Q_1$  nur in geringem Masse spannt. Es entsteht dadurch ein kleiner Ueberdruck in der Leitung  $L_1$  und dem Raum  $R_2$ , der nur einem kleinen Dampfdruck auf dem Empfängerkolben Gleichgewicht halten kann. Sobald sich vor den Einströmventilen ein höherer Dampfdruck einstellt, wird der Steuerschieber  $S_2$  durch den Empfängerkolben gehoben, sodass das Steueröl aus dem Servomotor  $Q_3$  abfließt und das Ventil  $V$  sich wieder schliesst, so lange, bis sich durch das hydraulische Rückföhrgestänge  $L_3$   $R_3$  ein Gleichgewichtszustand eingestellt hat. Gleichzeitig wird in dieser Anfahrstellung 1 des Fahrgriffs  $G$ , um ein sicheres Anlaufen der Maschine zu gewährleisten, das Vierradgetriebe auf Höchstfüllung für Vorwärts- bzw. für Rückwärtsfahrt gestellt. In den weiter folgenden Lagen des Fahrgriffs wird allmählich steigend ein grösserer Oeldruck in der Leitung  $L_1$  und damit zusammenhängend ein grösserer Dampfdruck in der Einlassleitung  $D_2$  eingestellt, während die Füllung von ihrem Höchstwert auf einen Mindestwert sinkt.

Der einzige Fahrgriff des Stellgetriebes stellt also gleichzeitig durch eine mühelose Bewegung Fahrventil und Umsteuerung ein, während bei Maschinen bisheriger Bauart das Fahrventil unmittelbar durch einen Handgriff geöffnet oder geschlossen und die Umsteuerung durch ein Handrad eingestellt wurde, was vom Maschinenisten umständliche, bei grösseren Maschinen sogar anstrengende Bewegungen erheischte. Durch Zusammenfassung zweier mühsamer Bewegungen in eine einzige leichte ist natürlich eine raschere Manövrierfähigkeit erreicht, was

besonders bei einer Schiffsmaschine nicht zu unterschätzen ist.

Die Radlager (Abbildung 12) sind ausserhalb der Schiffschale auf besonders Trägern angeordnet; auch bei ihnen ist die Neuerung der Druckölschmierung eingeföhrt. Da diese Lager während der Fahrt immer in einem Sprühregen von Spritzwasser sind, bedurfte es ausserordentlicher Sorgfalt, eine Konstruktion zu finden, die den Verlust von Öl nach aussen verhindert und zugleich das Eindringen von Spritzwasser und dessen Mischung mit dem Ablauföl verhütet. Die Erfahrungen des Betriebes haben bereits gezeigt, dass die praktisch notwendige Trennung von Öl und Wasser durch die mehrfachen Abspritzringe und Schikanen völlig befriedigend gelungen ist. Neu gegenüber früheren Ausführungen ist die Abstützung des Lagerkörpers auf zwei Kugel-Kalotten, um den unvermeidlichen Deformationen des Schiffes zu begegnen und dabei die gleichmässige Lagerung der Welle auf der Gleitfläche zu sichern. Da bei jedem Seegang und jeder Geschwindigkeit die auf die Schaufel wirkenden Kräfte zusammen mit dem Radgewicht eine resultierende Kraft ergeben, die zwischen die beiden Stützkugeln fällt und nach unten gerichtet ist, kann der obere Deckel nichttragend, nur zum Schutz gegen Eindringen von Unreinigkeiten, ausgebildet werden; deshalb ist auch nur die untere Lagerschale mit Weissmetall ausgegossen. Die Druckölaufuhr erfolgt auch hier aus dem zentralen Druckölnetz der Maschine in der Mitte des Lagers durch eine Ringnute, während zu beiden Seiten die Oelablaufleitungen angeordnet sind, die das Öl in die allgemeine Oelsammelleitung zurückföhren.

Die „Helvétie“ ist Mitte September 1926 dem Betrieb übergeben worden und hat den ganzen Monat Kursfahrten ausgeföhrt. Während des Winterhalbjahres ist der Betrieb eingestellt worden, um Mitte Mai 1927 wieder aufgenommen zu werden.

## Ferienhäuser und „Wochenend“-Häuschen.

Die jüngste Berliner Ausstellung von „Wochenend-Häusern“ hat einen Anklang gefunden, der zeigt, wie gross das Bedürfnis nach solchen Bauten ist. Stärker als in der auch hierin konservativeren Schweiz hat in Deutschland die englische Sitte Fuss gefasst, das „Weekend“ in der Umgebung der Stadt auf eigenem oder gemietetem Boden zu verbringen, eine Bewegung, die die konsequente Weiterentwicklung der Schrebergärten-Idee ist, und die soziologisch eine Zwischenstufe zwischen Schrebergarten und Landsitz darstellt. In Berlin allein gibt es zur Zeit 137 000 Kleingartenbesitzer und Laubenkolonisten, die mit ihren Angehörigen die runde Zahl von 546 000 Kleingarten-Nutzniessern ausmachen: ein Beweis, dass solche Häuschen nicht nur dem Bedürfnis einer kleinen Oberschicht, sondern zum mindesten dem Wunsch weitester Kreise entsprechen. Zwei Sonderpublikationen über dieses Gebiet sind unter Literatur, Seite 148 dieses Heftes, angezeigt. Interessant ist auch ein Aufsatz von Dr. A. Schwab in der Zeitschrift des Deutschen Werkbundes „Die Form“ (Jahrgang 1927,

Heft 7) betitelt „Kritische Anmerkungen zur Wochend-Ausstellung“, die nicht der Konstruktion der gezeigten Häuser im Einzelnen, sondern eben ihrer soziologischen Situation gelten.

Sollen sich die Kosten für solche Häuschen auf der unteren Grenze des Möglichen halten, so kommt natürlich nur fabrikmässige Serien-Fabrikation in Betracht; für das billigste Haus der Ausstellung waren als Preis 830 Mark angegeben, allerdings ohne Einrichtung.

Der erwähnten Literatur entnehmen wir folgende Angaben zu den abgebildeten Beispielen:

Abb. 1 und 2, Architekt: Harry Rosenthal, Berlin, ausführende Firma: Berliner Hausbau Gesellschaft, Berlin-Halensee, Konstruktion: Ständerbau, aussen und innen doppelt verschalt, Kosten (ab Werk) 1500 M.

Abb. 3 und 4, Architekt: Konrad Wachsmann, Niesky, Firma: Christoph & Unmack A.-G., Niesky O. L., Preis: fertig eingerichtet 3400 M., nämlich Preis ab Werk 1941 RM., Fracht im Radius von 200 km etwa 120 RM., Fuhrlohn bis 3 km 35 M., Montagekosten 300 RM., Fundamente etwa 120 M., die Einrichtung 840 M.

Abb. 5, Architekten: Max Taut und Hoffmann, Berlin, Firma: Fonitram-Ges. Rostock, Konstruktion: leichtes Holzgerüst, gegen aussen 4 cm starke feuerfeste Wandplatten (Martinoffit-Holzbeton), mit wasserabweisendem farbigem Anstrich. Innenwände: Gabun-Sperrholzbekleidung, naturfarben, gewachst, Waschraum, Abort und Küche abwaschbarer Glasurplattenbelag; Decke: 2 cm starke Holzbetonplatten zwischen sichtbaren, verkleideten Balken; Dach: 4 cm Holzbetonplatten, darüber Dachpappe; innere Türen aus Sperrholz, beidseitig furniert und gewachst. Kosten mit Einrichtung 4300 RM.

Abb. 6, Architekt: Max Säume, Wochenendhaus „Baukasten“ in Holztafelsystem; das Haus besteht aus drei Elementen, die beliebig zusammengesetzt, und etappenweise gebaut werden können.

Von den erwähnten Bedenken, die Dr. Schwab in Heft 7 der „Form“ über die wirtschaftliche Seite der Weekend-Bewegung äussert, zitieren wir die folgenden: Alle die Prospekte geben schon über die Kosten ein falsches Bild. Auf welcher Grundlage man immer rechnen mag, ob von dem billigen Typ, der 800 M. kosten soll, oder von den teuern Typen zu 5000 oder 6000 M., fast stets muss man die Grundstückskosten, die Kosten für Fundament und meistens auch Anstrich zurechnen. Dann hat man noch kein Wasser, noch keinen Anschluss an Gas, Elektrizität, Kanalisation, noch keine Müllbeseitigung. Steuern und Anliegerbeiträge sind noch nicht bezahlt, das Stückchen Land hat noch nicht die geringste Pflege, und der nach deutscher Mentalität kaum entbehrliche Zaun fehlt auch noch. Ein Betrag von 4000 M. dürfte für den billigsten Typ bei bescheidensten Ansprüchen äusserst mässig gerechnet sein. Das sind die einmaligen Kosten. Nun kommt die Bewirtschaftung. Wo bleibt die Erholung der Hausfrau, wenn man im Wochenende mit kompletter Küche auf keine der gewohnten Bequemlichkeiten verzichten will? Wo bleibt die anregende und erfrischende Wirkung einer zeitweiligen Rückkehr in primitive Verhältnisse bei allen diesen Häusern, die mit Elektrizität, Gas und Wasserspülung gedacht sind?

Der wirtschaftliche und soziologische Unsinn dieser Angelegenheit wird sich von selbst binnen kurzem herausstellen. Natürlich wird es Einzelfälle geben, in denen solche Häuser gekauft, aufgestellt und gebraucht werden. Im allgemeinen aber wird man sagen können, dass diejenigen Schichten, die sich eine solche Ausgabe von (in Wahrheit) 4000 bis 12000 M. leisten können, mit ihrem Geld meistens etwas Gescheiteres anfangen werden, als sich für Wochenende und Ferien ein für alle Mal an einen bestimmten Fleck Erde zu binden, und dabei doch immerhin ein gewisses Mindestmass von Einschränkung und Unbequemlichkeit auf sich zu nehmen. Wer den städtischen Lebensgewohnheiten entfliehen will, wird vorziehen, zu Fuss oder im Boot beweglich zu sein; wer Bequemlichkeit braucht, wird sich überlegen, dass ein Auto, das ihn jeden

## FERIEN- UND „WOCHENEND“-HÄUSCHEN.

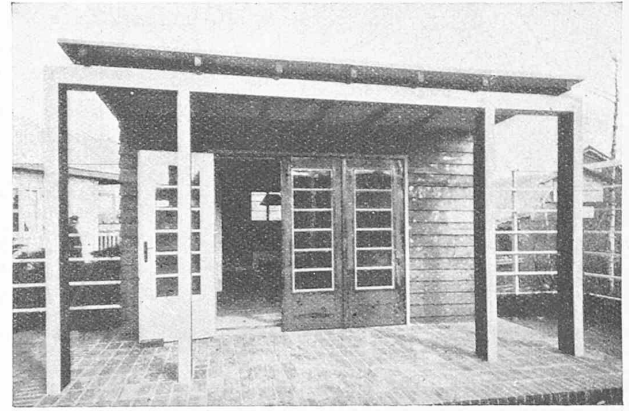


Abb. 1. Aus der Wochenendhaus-Kolonie am Berliner Funkturm.  
Architekt Dipl. Ing. Harry Rosenthal, Berlin.

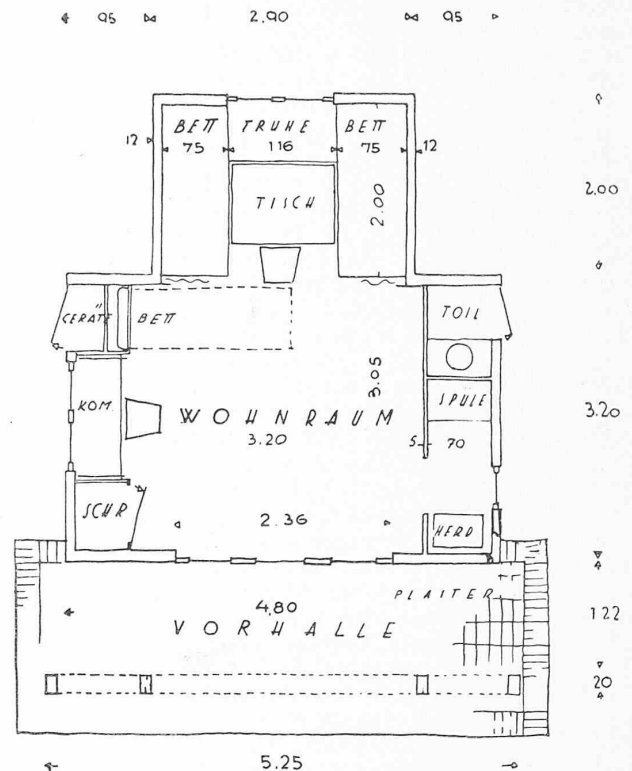


Abb. 2. Grundriss zu Abbildung 1. Masstab 1:75.

Sonnabend anderswohin tragen kann, heute nicht teurer ist als ein Wochenendhaus, und dazu noch die Woche über in vielen Fällen geschäftlich verwertet werden kann.

Nur nebenbei sei erwähnt, dass der Gedanke des Wochenendhauses, wenn er in grösserem Masstabe Ausbreitung gewinnen sollte, boden- und siedlungsrechtlich auf die grössten Schwierigkeiten stossen müsste und erhebliche rechtliche Neugestaltungen erfordern würde. Dies ist auch am Grundstücksmarkt nicht genügend beachtet worden, als — eine interessante Auswirkung der Wochenendausstellung! — die Parzellenpreise in weitem Kreis um Berlin rapid in die Höhe gingen.

Unter Gesichtspunkten der Siedlung betrachtet, hat die Angelegenheit aber auch noch eine andere sehr ernste Seite. Es wird hier dem unbefriedigten Wohnungsbedürfnis des deutschen Volkes ein scheinbarer Ausweg geöffnet, der in Wahrheit ein Holzweg ist. Eine umfangreiche Errichtung von Wochenendhäusern würde Sparkapitalien binden, die schon jetzt oder in nicht allzu langer Zeit ausreichen wür-

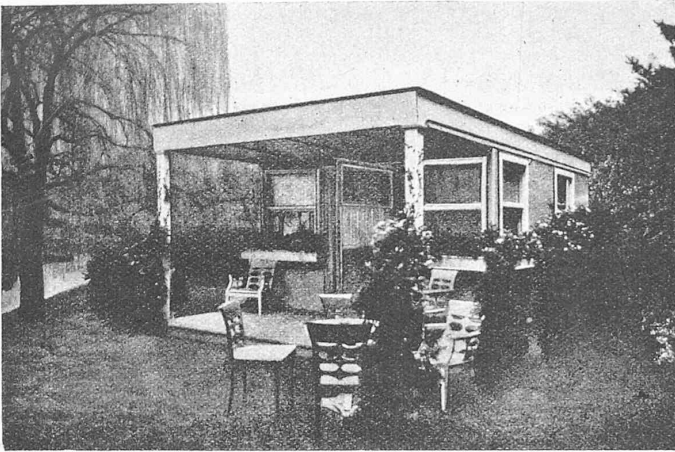


Abb. 3. Wochenendhaus nach Architekt Konrad Wachsmann, Niesky.

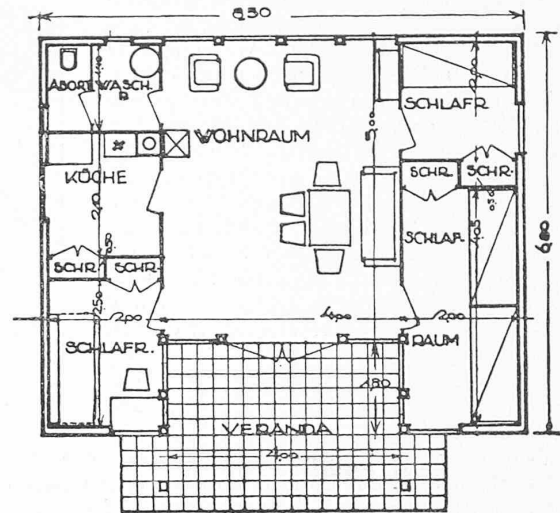


Abb. 5. Wochenendhaus der Architekten Max Taut und Hoffmann, Berlin.

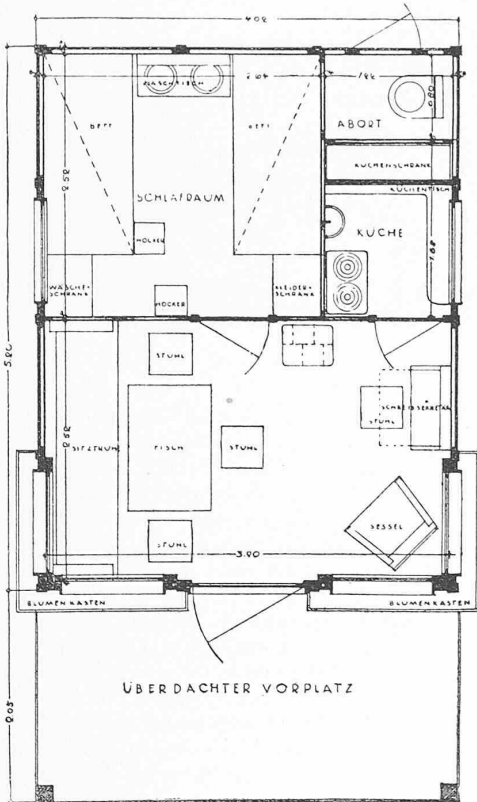


Abb. 4. Grundriss zu Abbildung 3. — Masstab 1 : 50.

FERIENHÄUSER  
UND  
„WOCHENEND“-  
HÄUSCHEN

Sämtliche Bildstöcke aus: „Das Haus fürs  
Wochenende“ von Hermann Sörgel. Verlag  
von J. M. Gebhardt in Leipzig.

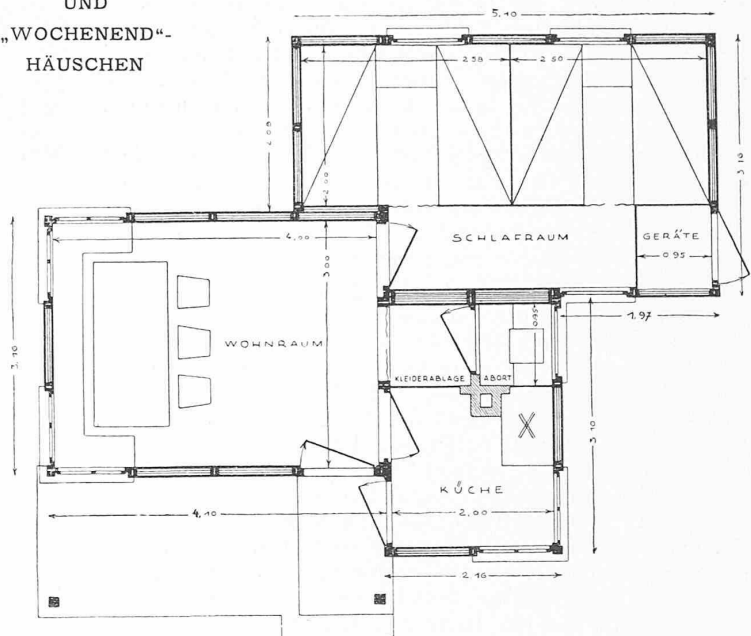


Abb. 6. Wochenendhaus „Baukasten“ im Holztafelssystem. — Arch. Max Säume, Berlin.

den, um als Anzahlung und Grundkapital für ein wirkliches Wohnhaus zu dienen; sie würde ferner den Grund und Boden in der Umgebung unserer Grosstädte, der für die so dringend notwendige Auflockerung unserer viel zu engen Wohnsiedlungen erforderlich ist, vorweg zu andern Zwecken, ausserhalb einer planmässigen Wohnungs-Politik, beschlagnahmen, und würde schliesslich den Verkehr und die Verkehrsbauten in falsche Richtungen lenken. . . . Und ob wir nun im Wohnungsbau zum Stahlhaus kommen, das die Vereinigten Stahlwerke schon jetzt zu 6000 M. für das Vierzimmerhaus anbieten, oder zu irgend einer andern Fabrikationsmethode mit ähnlichem wirtschaftlichem Ergebnis — jedenfalls werden die Preise der Wochenend-Häuser auf der Ausstellung schon in einigen Jahren als grotesk erscheinen gegenüber dem Preise, zu dem man dann eine komplette Dauerwohnung haben kann. —

Einwände, die natürlich der Weekend-Bewegung als solcher, nicht aber dem Bau solcher Ferienhäuser gelten, die sich dem Typus des einfachen Landhauses oder der

Klubbütte nähern, und für den Aufenthalt während mehrerer Sommer- oder Wintermonate bestimmt sind, ein Haus-Typus, der in der Schweiz gewiss noch eine Zukunft hat, je mehr man sich von der Gewohnheit freimachen kann, auch noch in den Ferien komfortabel zu wohnen. P.M.

Das Projekt der neuen Lorraine-Brücke in Bern.

Laut Gemeindebeschluss vom 30. Juni 1895 soll in Bern zwischen dem äussern Bollwerk und dem Lorraine-Quartier ungefähr an Stelle der bestehenden eisernen Eisenbahnbrücke (in deren Innerm der Strassenverkehr notdürftig abgewickelt wird), eine neuen Brückenverbindung erstellt werden. Im Jahre 1897 wurde zur Gewinnung von Entwürfen hierfür ein Wettbewerb veranstaltet, in dem der I. und einzige Preis dem Entwurf „Ehre dem Stein“ von Obering. Rob. Moser und Ing. G. Mantel erteilt wurde, mit dem für damalige Zeit kühnen Vorschlag eines ge-