

DEUTSCHE BAUZEITUNG

MIT DEN BEILAGEN

STADT UND SIEDLUNG
KONSTRUKTION UND AUSFÜHRUNG
WETTBEWERBE UND ENTWÜRFE
BAUWIRTSCHAFT UND BAURECHT
NACHRICHTENDIENST

DBZ

65. JAHR 1931

8. APRIL

29-30

HERAUSGEBER • PROFESSOR ERICH BLUNCK

SCHRIFTFLEITER • REG.-BAUMSTR. FRITZ EISELEN

ALLE RECHTE VORBEHALTEN • FÜR NICHT VERLANGTE BEITRÄGE KEINE GEWÄHR

BERLIN SW 48



Verwaltungsgebäude. Haupteingang

Fotos Schwertl, München

FLUGHAFEN MÜNCHEN

ARCHITEKT KARL JOHANN MOSSNER, BDA, MÜNCHEN-BERLIN • 21 ABB.

Der neue Verkehrsflughafen München befindet sich in der Südwestecke des ehemaligen Exerzierplatzes Oberwiesenfeld, 4,2 km in nördlicher Richtung vom Stadtzentrum aus entfernt.

Das Gelände hat, im Mittel gemessen, folgende Ausdehnungen: In der Süd-Nord-Richtung etwa 1600 m, in der Ost-West-Richtung etwa 1300 m; das innere geplante Rollfeld ist etwa 1000 m Dm. groß. Im Herbst 1927 erhielt ich vom Stadtrat München den Auftrag, im Benehmen mit dem städtischen Hochbauamt, mit den Herren Oberbaudirektor Beblo und Oberbaurat Meitinger, die gesamte Flughafenanlage nach den von mir projektierten Planungen durchzuführen. Es wurde ein Bauprogramm aufgestellt, in dem einzelne

Bauabschnitte festgelegt wurden, deren Ausführungen sich jeweils nach dem derzeitigen Stand des Luftverkehrs in München gegebenen Bedürfnissen anpassen sollten.

Die Ausführungen des ersten jetzt fertiggestellten Bauabschnitts sind daher, entsprechend diesem Grundsatz, auch nur auf die Befriedigung der zur Zeit für die nächste Zukunft absolut gegebenen Bedürfnissen zugeschnitten.

Über die Situierung von Flughafenanlagen, Anordnung der Baulichkeiten usw. kann „als allgemein“ bemerkt werden: Vom Standpunkt der Bewegungsvorgänge wäre eine Lage in Flugplatzmitte am günstigsten. Die Flugzeuge könnten in diesem Falle vom Flugplatz aus unmittelbar starten

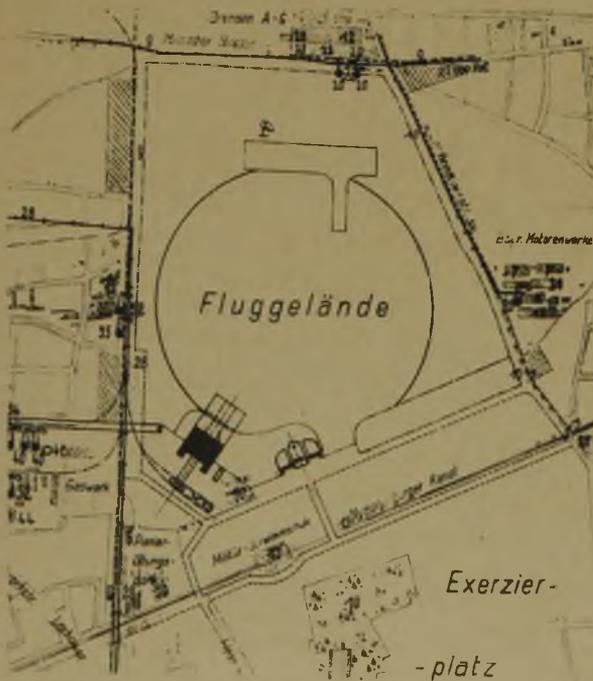


Dachaufbauten für Signaldienst und Wetterwarte

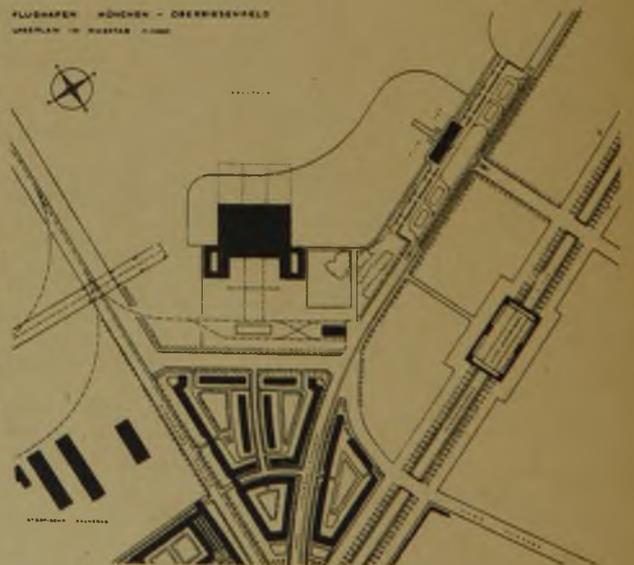
und anlanden, wodurch sich die kürzesten Rollwege ergeben würden. Diese an und für sich ideale Lösung erfordert jedoch sehr große Flughafengeländeabmessungen, die aus Wirtschaftlichkeitsgründen praktisch kaum in Frage kommen können. Nächstem stehen dazu noch kostspielige unterirdige Maßnahmen in Frage.

Bei der Situierung der Münchener Anlage (Situationsplan Seite 174) war maßgebend: das als geeignet befundene, den Bedingungen und Vorschriften entsprechende Gelände, die Lage zur Stadt, die meteorologischen Feststellungen und die Vorsorge und Wahrung städtebaulicher Gesichtspunkte für die Zukunft. Besonders zu be-

achten ist, hinsichtlich „Neuerer Art“, die Situierung beim Münchener Flughafen, die Trennung der Betriebsanlagen (Flugzeughallen, Werkstätten, Lagerräume und alle anderen technischen Einrichtungen) vom Verwaltungsgebäude und dem Flugsteig (Flugreisendeabfertigung). Diese Trennung ergab sich zwangsweise aus bedingten, sachlichen Gründen. Sie läßt auch der Entwicklungsmöglichkeit für spätere Erweiterungen der beiden Anlagen unbeschränkten Raum und trägt auch einer kommenden größeren Typenentwicklung der Flugzeuge in bezug auf Unterstellung, Wartung, Inbetriebsetzung und Abfertigung genügend Rechnung.



FLUGHAFEN MÜNCHEN - OBERREISENFELD
VEREINBARIG IN MÜNCHEN 1936



Lageplan vom Flughafen

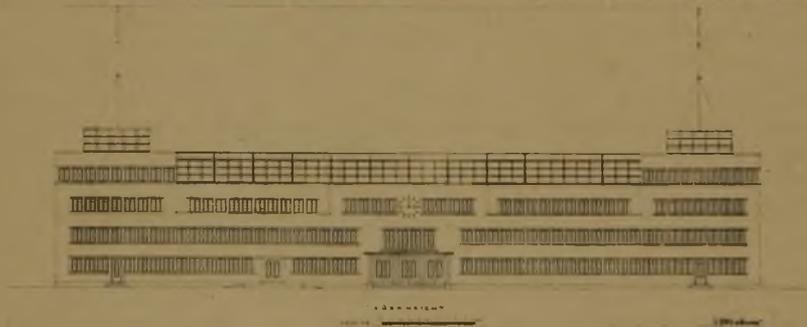
Links: Situationsplan vom Flughafengelände



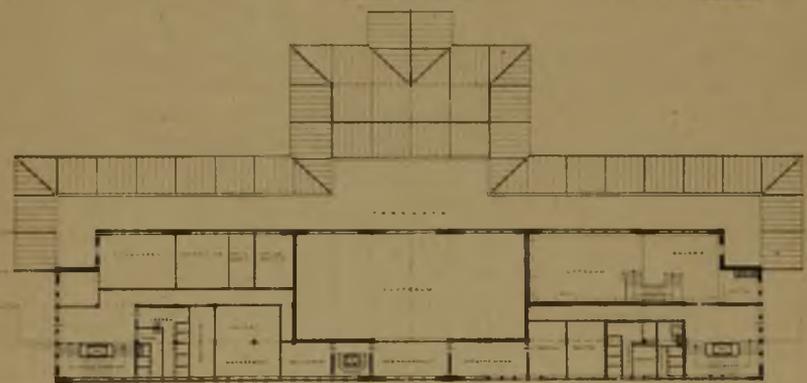
Ansicht der Südostseite

**Verwaltungsgebäude
Entwurfszeichnung**

**FLUGHAFEN MÜNCHEN
ARCHITEKT J. MOSSNER, BDA
MÜNCHEN-BERLIN**

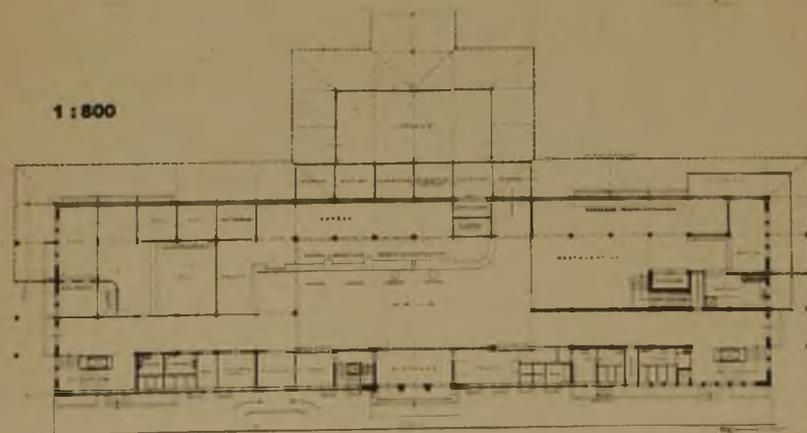


**Grundriß vom Zwischen-
geschoß**



1 : 800

**Grundriß vom Erdgeschoß
(Abfertigungshalle und
Restaurant)**





Abfertigungshalle



Restaurant, Schenke und Spisenausgabe



Verwaltungsgebäude Haupteingang, Schrägaufnahme

FLUGHAFEN MÜNCHEN
ARCHITEKT KARL JOHANN MOSSNER, BDA, MÜNCHEN-BERLIN



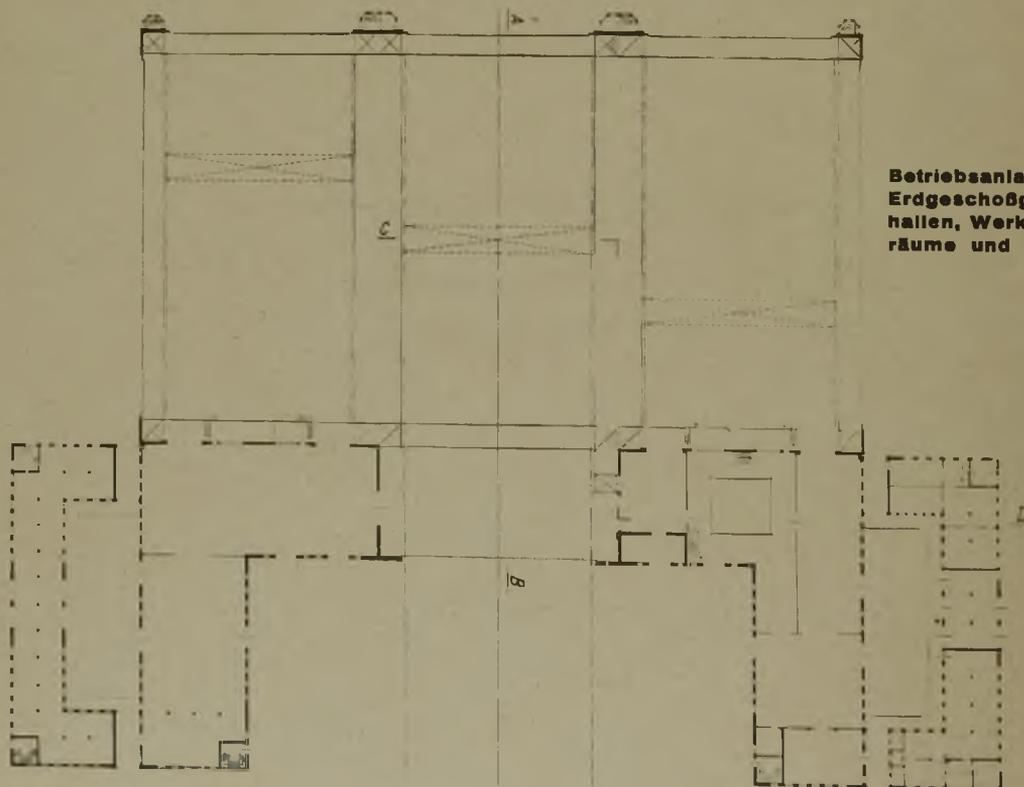
Restaurant. Treppe zur Galerie und Terrasse

Der Lageplan (Seite 174) zeigt das gesamte Flughafengelände, den Flughafen mit Anordnung der Baulichkeiten, auch zukünftige, städtebauliche Gestaltungsideen, Randbebauungen mit großzügig angelegten Straßenzügen, die den zu verbreiternden Wärmekanal flankieren und die projektierten Straßenbahn- und Schnellbahnlinien.

Betriebsanlage (Seite 178—181): In dem zur Ausführung genehmigten Gesamtprojekt war zur Unterbringung und Wartung der Flugzeuge etwa 8000 qm Hallenraumfläche (drei Halleneinheiten) vorgesehen. Nach dem Bauprogramm wurden davon zwei Hallenelemente mit etwa 5500 qm Flächenraum ausgeführt. Jeder Hallenteil ist für sich freitragend ohne Mittelstütze konstruiert. Es können beliebig viele solcher Elemente neben- oder voneinander gereiht werden. An der Südwestseite sind die verschiedenartigen Werkstätten-, Lager- und sonstigen Spezialräume angebaut, die unmittelbar mit dem Hallenraum bzw. mit großen Öffnungen verbunden sind, und die, bei späterem Bedarf analog der Hallenraumvergrößerungen, oder bei stark einsetzendem Überholungs- und Werftbetrieb, ebenso Erweiterungen finden können. Auch Kranbahnen, vom Halleninnenraum ins Freie führend, sind vorgesehen.

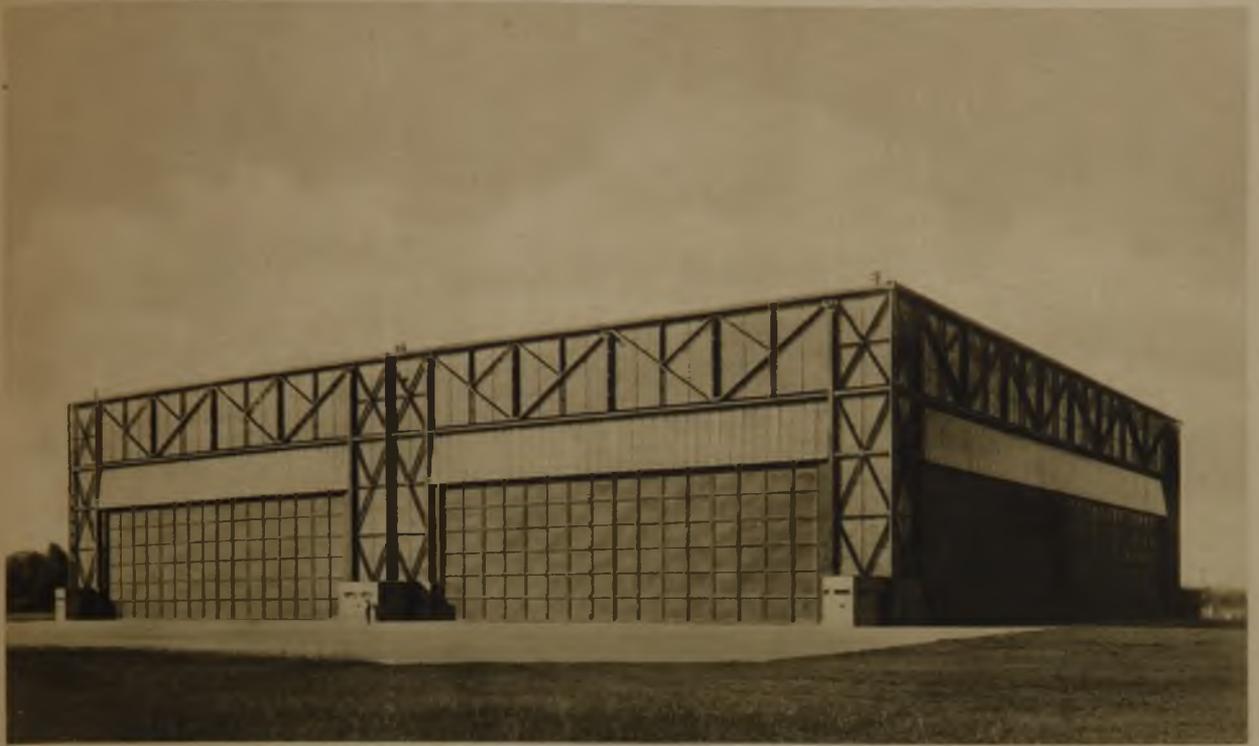


SÜD-WEST ANSICHT



Betriebsanlage, Ansicht und Erdgeschoßgrundriß, Flugzeughallen, Werkstätten, Lager Räume und Nebengebäude

1 : 1250

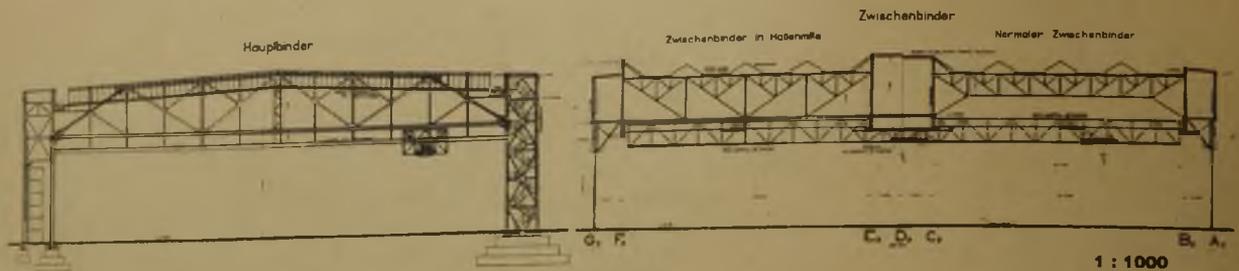


Flugzeughalle mit geschlossenen Toren

FLUGHAFEN MÜNCHEN
ARCHITEKT KARL JOHANN MOSSNER, MÜNCHEN-BERLIN



Obige Halle mit auf drei Seiten geöffneten Toren

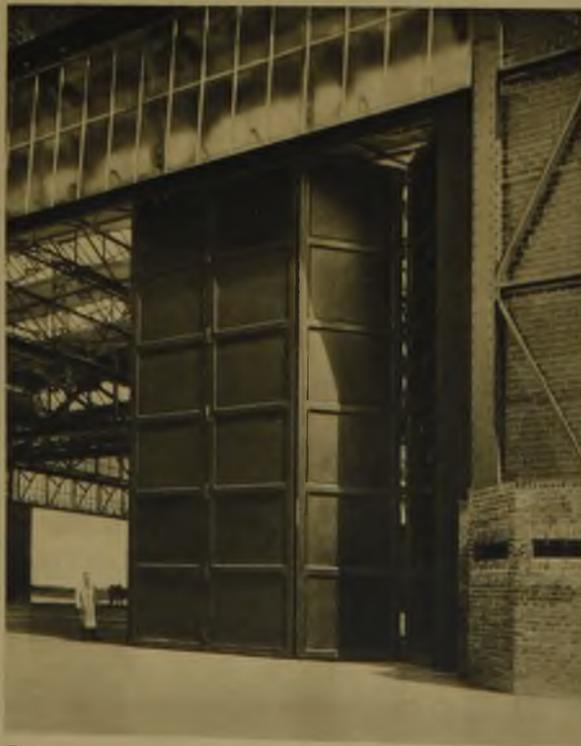


Entwurfszeichnung von den Haupt- und Zwischenbindern mit der Krananlage

Neuartig an den Flugzeughallen ist die Konstruktionsart — die Tore und deren Führungen auf allen Hallenseiten und die Glasbaustein-Ausmauerungen.

Eisenkonstruktion: Bei dieser Ausführung sind acht Türme von je 41 m Breite und 4 m Tiefe zum Abstützen der Dachkonstruktion vorgesehen. Diese Türme dienen gleichzeitig zur Aufnahme der geöffneten Falttore, zur Unterbringung von Treppen, Heizungsrohren und anderen Leitungsrohren usw. Auf den Innenportalen der Türme stützen sich die Hauptbinder von 62 m Stützweite ab. Auf diese stützen sich Zwischenbinder von 32 m Stützweite. Auf letzteren sind die Dachpfetten zur Aufnahme des Bimsbetondaches und der sattelförmigen Oberlichter verlagert.

Bei den 60 m breiten und 10 m hohen Falttoren sind 24 Teile, bei den 40 m breiten je 12 solcher Teile angeordnet, welche durch Scharniere so miteinander verbunden sind, daß sie sich bei geöffnetem Zustand harmonikaartig hinter den Türmen zusammengelegt befinden. Die einzelnen Torteile sind aus Stahlblech gepreßt, die Rahmen als Hohlkörper durchgebildet. Zur besseren Isolierung gegen Wärme und Kälte sind an den Innenseiten in den Füllungen Sperrholzplatten angebracht.



Falldore aus gepreßtem Stahlblech

Die Befestigung der Glasbausteinwandflächen an der Tragkonstruktion wurde so vorgenommen, daß infolge Temperaturänderungen oder Durchbiegungen der Träger keine Spannungen entstehen und somit eine Zerstörung der Glassteine unmöglich ist. Letztere wurden mit besonderen Nuten und Stegen versehen hergestellt und sind mit Zementverband in Winkelleisenrahmen versetzt worden. Die Werkstätten-, Lager- und Nebengebäude für den technischen Betrieb konnten sinngemäß niedriger gehalten und aus anderen Baustoffen errichtet werden. (Braune Klinkerbacksteinbauten mit betoniertem Nagelflutsokel.)

Verwaltungsgebäude und Flugsteig (Seite 173—177): Diese Bauteile liegen etwa 200 m von der Betriebsanlage entfernt und sollen bei einem späteren Bauabschnitt durch schmale, niedere Zuschauerterrassen mit darunter befindlichen Autoboxen zusammengezogen werden. Sie dienen in der Mehrheit den Bewegungsvorgängen, die zur Vornahme der Abfertigungen des mit dem Flugzeug reisenden Publikums gehören, oder für Fracht-, Güter- und Sonderaufgaben nötig sind und für den Wirtschaftsbetrieb. Da befinden sich die Verwaltungs- und Diensträume der Luftverkehrsgesellschaften, der Flughafenverwaltung, der polizeilichen Flugüberwachung, ferner eine Post- und Zollstelle und der Flugsicherungs-, Flugfunk- und Flugwetterdienst. Außerdem auch der Restaurations- und Wirtschaftsbetrieb, Warte-, Erfrischungs- und Waschräume für die Reisenden, deren Begleiter, für Zuschauer u. a. m.

Bei der Planung dieser Bauteile mußte zunächst die organisatorische Aufgabe eine sachliche Lösung finden. Das Ineinandergreifen der verschiedenartigen Funktionen formte die so gewordenen Räume- und Einrichtungsgestaltungen, für die es noch keine Normen gibt, weil die Eigenarten in den Abwicklungssparten des Flugbetriebes liegen, und weil die lokalen Bedürfnisse nicht überall gleich sein können. Das Gebäude ist in weißem Rauhputz gehalten, mit knappen, betonierten Gliederungen, ohne spielerischen Effekt und ohne gesuchte Modernität. Es ist noch nicht voll ausgebaut. An der Flugfeldseite wird eine Glashalle in Eisenkonstruktion als Warteraum, und ein, die ganze Länge des Gebäudes umfassendes Glasdach vorgelagert werden. Auf der Dachterrasse werden die beiden Turmaufbauten durch eine Glashalle für den Restaurationsbetrieb auf der Südseite verbunden, so daß die obere Kontur künftig als große Horizontale erscheint.

Mossner.



Hallen-Innenraum mit offenen Toren auf einer Seite



FLUGHAFEN MÜNCHEN
ARCHITEKT
KARL JOHANN MOSSNER, BDA
MÜNCHEN-BERLIN

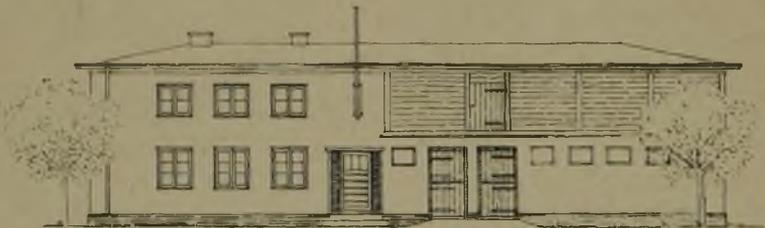
Äußere sichtbare Eisen-
konstruktionsübersicht mit Glas-
bausteinausmauerung

RENTENGUTSSIEDLUNG NEUENDORF, KREIS JOHANNISBURG, SÜDOSTPREUSSEN

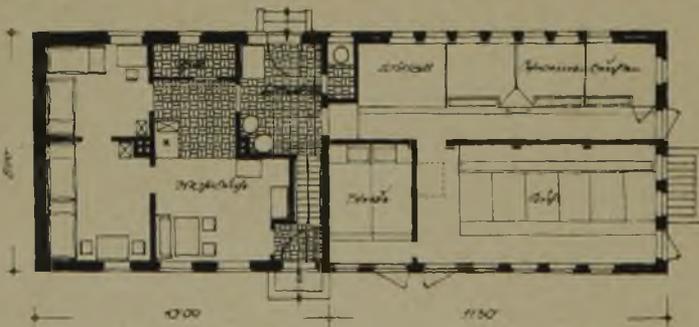
ERBAUT VON DER OSTPREUSSISCHEN HEIMSTÄTTE, KÖNIGSBERG I. PR. • 7 ABBDUNGEN



Eine 60-Morgen-Stelle



Ansicht 1:250



Grundriß vom Erdgeschoß 1:250

Zu den zwingenden Problemen für den deutschen Osten, die bei dem derzeitigen Osthilfe-programm weite Kreise interessieren, gehört das der Ansiedlung von Kleinbauern, Landarbeitern und Handwerkern in Gebietsteilen, in denen die Bevölkerungsdichte gering ist. Die Produktions-übersättigung in der Landwirtschaft, eine Folge der starken Intensivierung, läßt viele der großen Güter nicht mehr rentabel erscheinen. Es liegt daher nahe, diesen Grundbesitz der Ansiedlung deutschstämmiger Bauern zuzuführen. Die Siedlungstätigkeit der Ostpreussischen Heimstätte umfaßt neben der Kleinsiedlung auch das Gebiet

bäuerlicher Siedlungen, deren bevorzugte Form das Rentengutsverfahren geworden ist.

Das vorliegende Ergebnis stellt die Besiedlung eines Gutes im Kreise Johannisburg dar, dessen Gesamtfläche rd. 229 ha betrug. Die Aufteilung erfolgte als Streusiedlung.

Die Baukosten für eine 60-Morgen-Stelle betragen 13 000 RM, und zwar verteilen sich diese auf die einzelnen Gebäude:

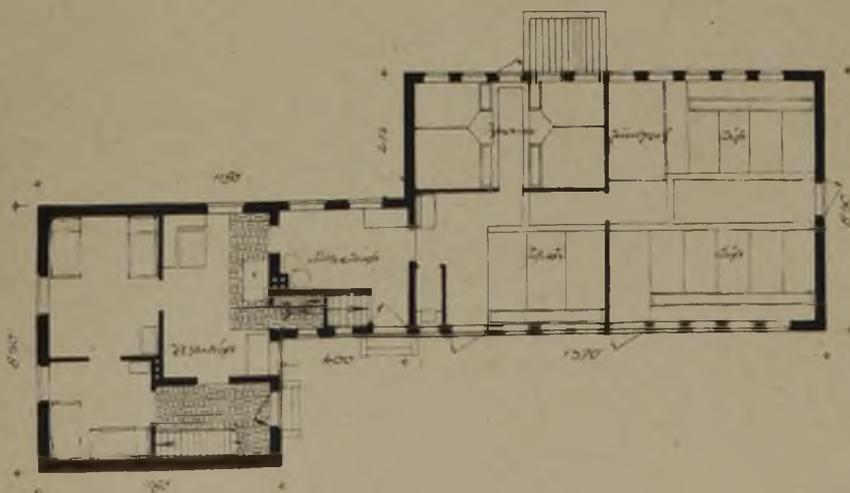
Wohnhaus	513 cbm umbauter Raum	je 14,00 =	6 958,00
Stallanbau	533 " "	je 6,75 =	3 598,00
Scheune	695 " "	je 2,73 =	1 894,00
Nebenanlagen			550,00

zusammen RM 13 000,00



Eine 90-Morgen-Stelle

Ansicht 1:250



Grundriß vom Erdgeschoß 1:250

Für eine 90-Morgen-Stelle betragen die Baukosten 16 000 RM, die sich folgendermaßen verteilen:

Wohnhaus	533 cbm umbauter Raum	je 14,00 =	7 462,00
Stallanbau	664 „ „	je 6,75 =	4 482,00
Scheune	1848 „ „	je 1,89 =	3 506,00
Nebenanlagen			550,00
			<hr/> RM 16 000,00

Es ist der Versuch gemacht, Wohnhaus und Stallteil zu einer Baugruppe zusammenzufassen, und andererseits ist das ortsübliche verschaltete Pfannensteildach fallenzulassen und durch ein flaches Pappdach zu ersetzen. Beiden Forderungen stand bislang die Ansicht gegenüber, daß die ostpreußische getrennte Hofanlage aus den Bedürfnissen der landwirtschaftlichen Nutzung und der Eigenart der Bevölkerung erwachse und somit auf einer Jahrhunderte alten Tradition beruhe.

Die heutigen Bedingungen nach größter Wirtschaftlichkeit zwingen zu der Forderung, die geschlossene Anlage der Wohn- und Wirtschaftsgebäude durchzuführen: Verbilligung der Baukosten, bessere Wärmehaltung usw. Der ästhetische Einwand gegen das Flachdach und für das Steildach kann nicht mehr als stichhaltig angesehen werden. Die beigegebenen Aufnahmen beweisen, daß hier eine architektonische Form gefunden ist, die sich dem ostpreußischen Land-

schaftsbild bedenkenlos einfügt. Die zentral gelegene Wohnküche wird als Hauptraum des Wohnteiles angesehen. Die örtliche Lebensweise der Kleinbauern beweist die Richtigkeit dieser Anordnung. Zwei genügend große Wohnräume bieten die Möglichkeit, mehrere Betten aufzustellen. Andererseits kann auch die „gute Stube“ eingerichtet werden, da der Hausboden Gelegenheit bietet, noch zwei bis drei weitere Schlafräume mit geringen Mitteln auszubauen. Die Futterküche ist zwischen Stall und Wohnteil geschaltet, um einerseits die Wege für die Hausfrau so kurz wie möglich zu gestalten, andererseits aber auch, um als Luftschleuse und Geruchfang zu wirken. Wertvoll erscheint der Einbau des Abortes, der in beiden Fällen von der Futterküche zugänglich ist. Die Einteilung und zahlenmäßige Anordnung der Buchten und Stände für das Vieh ist eine Frage der wirtschaftlichen Nutzung der Anbauflächen und somit für diese Fälle programmatisch zu werten. Ob hier eine Typisierung empfohlen werden kann, erscheint mit Rücksicht auf die stark schwankende Wertigkeit des ostpreußischen Bodens fraglich. Mit dieser Siedlung ist der Weg zu weiteren Lösungsversuchen gegeben, um die kleinbäuerliche Siedlung auf einen Standard zu bringen, wie er in Schweden und Norwegen bereits vorbildlich erreicht ist. —

Reg.-Baumstr. O e l m a n n , Johannisburg.

BILDBERICHT



Kartel-Hochhaus der Reichsversicherungsanstalt für Angestellte in Berlin
 Architekten: Regierungsbaumeister Reuter, Braun u. Gunzenhauser, BDA, Berlin
 Zweck des Baues: Aufbewahrung für 20 Millionen Karten, außerdem Ärzte- und Röntgenräume
 Konstruktion: Stahlskelettbau mit Klinkerverkleidung; Erdgeschoß und I. Stock: Travertinverkleidung
 Bausumme: RM 3 000 000. Umbauter Raum: 70 000 cbm. Höhe des Baues: 37 m, 10 Geschosse