DEUTSCHE BAUZEITUNG

58. JAHRGANG * № 53 * BERLIN, DEN 3. JULI 1924

HERAUSGEBER: PROFESSOR ERICH BLUNCK, ARCH.
SCHRIFTLEITER: REG.-BAUMEISTER a. D. FRITZ EISELEN.

Alle Rechte vorbehalten. — Für nicht verlangte Beiträge keine Gewähr.

Der Typus des Kopfbahnhofgebäudes und der neue Hauptbahnhof Stuttgart.

Von Martin Mayer. (Fortsetzung aus No. 52.)

Die Frage, hier gegenüber dem oben genannten treppenfreien Zugang einen Ausgang zu schaffen, war Gegenstand vielfacher Überlegung und hat sich heute noch nicht völlig beruhigt. Wir haben aber von dem Ausgang hier abgesehen, um dem sonst schwer fern zu haltenden Stadtpublikum nicht einen bequemeren, gedeckten Weg zwischen zwei durch den Bahnhof getrennten Stadtteilen zu bieten, dagegen die Haupteingangsstelle näher an diese Ecke gerückt.

Eine zweite Eingangshalle etwas geringerer Bedeutung führt vom Bahnhofvorplatz links von der Mitte in die Kopfbahnsteighalle. Da auch die Gleise in der Hauptsache so geordnet werden konnten, daß die rechts gelegenen dem Fernverkehr, die links gelegenen dem Vorortverkehr dienen, so wird die linke Halle zur Vorortseingangshalle. Wesentlich ist die Unterscheidung wegen der Gepäckaufgabe. Die rechtsseitige Haupteingangshalle muß auf Straßenhöhe liegen, da die Gepäckaufgabe unten angeordnet ist und der Reisende, bevor er an den Gepäcktisch tritt, in der Eingangshalle die Fahrkarte lösen muß. Im Vorortverkehr wird kein Gepäck aufgegeben. Die Schalter konnten hier auf Bahnsteighöhe zu liegen kommen. Sie sind also vom nordwestlichen Ausgang des Kopfbahnsteigs ohne Treppe zu erreichen. Es wird eine dritte Schalteranlage, die sonst nötig gewesen wäre, erspart.

Die Haupteingangshalle sieht also, ähnlich wie in Leipzig aus, nur sind die Schalter selbst in die Längswände verlegt, die Fahrkartenverkaufsräume nicht in die Halle vorgebaut, sondern sie liegen in Ausbauten außerhalb der Halle. Der Raumeindruck der Treppe mit den beiden Podesten auf Gleishöhe gewinnt dadurch außerordentlich an Weite und Klarheit. Die Eingangshalle ist überhaupt mit ihren 47 m Länge, 22 m Breite und 24 m Höhe, ihrem großen bogenüberwölbten Kopffenster und den hohen Fenstern an der Langseite zum schönsten Raum des Bahnhofs geworden, was nicht zum wenigsten dem lichten von weiß in orangegelb spielenden Stubensandstein zu danken ist. (Bildbeilage in Nr. 52.) Eine neuartige Raumgruppe für Fernreisende liegt neben der Eingangshalle rechts auf Straßenhöhe. Es schließen sich hier um einen etwas dunklen Vorraum für Publikum Schalter für Fremdenverkehr, Auskunft, Vorausbestellung von Fahrkarten, Bank für Geldwechsel und andere Geschäfte, Post mit Telegraph und Sprechzellen. Eine Schreibstube mit dem Reisenden zur Verfügung stehenden Maschinenschreibgehilfinnen fand hier bedauerlicherweise keinen Platz mehr.

Zwischen beiden Eingangshallen liegt, in der Schauseite am Bahnhofvorplatz nicht ausgesprochen, damit sie den Verkehr nicht unnötig anlockt, die Hauptausgangshalle mit 10 m breiter Treppe (Abb. 8 in Nr. 52). Im Kopfbahnsteig dagegen ist sie als Mitte stärker betont. Es sind hierzu die schönen Schmuckstücke des bis vor zwei Jahren hier vor dem Bahnhof stehenden Königstores glücklich wieder verwendet. Der Gepäckraum erstreckt sich im Straßengeschoß zwischen beiden Hallen: Annahme beim Eingang, Ausgabe beim Ausgang, Kassenschalter in den Gepäcktisch wie üblich eingebaut. Um dem Gang eine größere Höhe als der Unterschied der Stockwerke beträgt, geben zu können, ist die Decke hinaufgerückt, wodurch (vgl. Hamburg, Leipzig) in der Bahnhofswirtschaft für die Gäste angenehme Emporen entstehen.

Der Vororthalle muß nach Obigem die Treppe vorgelagert werden. Sie wird in eine vom Vorplatz her weit offene Nische gelegt, die Türen der Halle liegen, da es nicht angeht, eine Treppe in den vorderen Teil einer Halle zu legen, erst oben. Wir versprechen uns von dieser Raumbildung gleichfalls eine mächtige Wirkung.

Abb. 11. Blick auf den Bahnhof im Zuge der Königstraße. (Das alte Königstor ist inzwischen abgerissen worden.)

Zwischen beiden Eingangshallen erstreckt sich am Vorplatz entlang vor den Gepäckräumen und Fenstern der Warte- und Wirtschaftssäle ein durch rechteckige schwere Pfeiler gebildeter Arkadengang, das eigentliche Schmuckmotiv der Platzfassade des Bahnhofs. (Abb. 1 in Nr. 52 und die Fassaden Abb. 15, 16, S. 320.)

So ist also der Kopfbahnsteig durch zwei Eingangshallen und eine Ausgangshalle an der Langseite sowie dem treppenlosen Ein- und Ausgang an der Kopfseite mit den Straßen verbunden. Seine Abscheidung von den Gleishallen haben wir weiter getrieben als in bisherigen Kopfbahnhöfen. Im Vorentwurf war für die Kopfbahnsteighalle eine mäßige Höhe gegenüber mächtig hohen Gleishallen gedacht. Das Verhältnis ist jetzt umgekehrt. Die ausgeführte Kopfbahnsteighalle hat sich nun stark in die Höhe bis 19 m, bei 20 m Breite entwickelt. Die Gleishallen haben ihr eigenes Schicksal, sie sind (worüber unten Näheres) schließlich mit ganz bescheidener Höhe ausgeführt worden. Die zum Kopfbahnsteig führenden Öffnungen, die die Sperre enthalten, sind, soweit es der Verkehr irgend zuließ, herabgemindert worden. Der Kopfbahnsteig wird dadurch in viel höherem Maße zum Innenraum, zur Wandelhalle (vgl. Abb. 9 in Nr. 52), wie sie in ältesten Kopfbahnhöfen als Vestibül, aber straßenseitig, vorgelegt war. Die Lage der Wirtschafts- und Warteräume ist schon oben erwähnt. Je einem Personenbahnsteig entspricht ein vom Kopfbahnsteig bis zu den Arkaden durchgehender großer Raum, je einem Gepäckbahnsteig liegt ein kleinerer Raumabschnitt gegenüber, dahinter folgt ein Lichthof und an der Straße wieder ein kleinerer Raum. Zwei von den großen Räumen sind Gasträume der Bahnhofwirtschaft, straßenseitig mit Schenke verbunden, ein weiterer gibt Wartesaal ohne Wirtschaft. Die kleinen Räume bahnseitig rechts und links vom Ausgang geben Aborte, die weiteren kleine Warteräume für die höheren Klassen, Nichtraucher und Frauen. Eine eingehende Überlegung hat in Stuttgart dazu geführt, auch dem Handgepäck einen der wertvollen großen Räume möglichst in der Mitte des Kopfbahnsteigs zuzuweisen. Dem Reisenden liegt daran, das Handgepäck möglichst nahe der Sperre zu finden. In Leipzig liegt es auf Straßenhöhe, mehr für die Stadt bequem. Wir wollten es bequem für den Reisenden anordnen, der vorübergehend den Bahnhof verläßt, und ihm deshalb das Treppensteigen mit Gepäck ersparen. Mehrere Handgepäckstellen, wie auf älteren Kopfbahnhöfen, wären nicht wirtschaftlich. Da der gegebene Raum für ein Gepäcklager in greifbarer Höhe viel zu hoch wäre, wird eine Zwischendecke eingebaut und ein Saal gebildet, der nützlich sein wird, um Ferienkinder oder andere in Masse reisende Fahrgäste mit längerem Aufenthalt absondern, u. U. bewirten und nächtigen lassen zu können.

Es war nun noch für den Raum an der Schmalseite des Kopfbahnsteigs im Turm eine würdige Bestimmung zu finden. Ursprünglich kam er als Wartesaal oder Eingangshalle mit Treppe von der Straße für den kgl. Hof in Betracht. Wir haben ihn aber, um ihn auch sonst, seiner schönen Lage entsprechend, verwerten zu können, zum „Raum für festliche Empfänge" bestimmt und bescheidene Hofwartesaalräume, die bei privaten Reisen genügt hätten, daneben gelegt. Später wurde der Raum zum Wartesaal I. Kl. bestimmt und war auch entsprechend mit sehr schönem Steinfußboden und stoffbespannten Wänden ausgestattet. Da in dem zunächst nur ausgeführten ersten Bauabschnitt die allgemeinen Wartesäle zu knapp wurden, ist er jetzt zum Raucherwartesaal 4. Kl. bestimmt und seiner Ausstattung entkleidet worden.

Die Personenbahnsteige bedürfen am Gleis-Ende einer Verbindung innerhalb der Sperre, die in Leipzig z. B. noch innerhalb der Kopfbahnsteighalle ihren Platz hat. Hier ist dieser Quergang von den Gleishallen selbst abgetrennt. (Vgl. die Abb. 18, S. 321.) Die Reihe der Sperreschaffnerstände ist unterbrochen von kleinen Bauwerken, die konstruktiv die Stützen der Wand des Kopfbahnsteigs, räumlich eine Reihe von Bedürfnissen des Dienstes und Verkehrs enthalten: Polizei, Fahrkartennachlösung, Zoll, Schenke und vielleicht weiterhin Sperreschaffner und anderes. Die schwerbelasteten Säulen sind für alle Fälle aus dem verlängerten lichten Raumprofil der Gleise herausgerückt und tragen die Hochwand mit Eisenbeton-Kragarmen. Über dem der Eingangshalle unmittelbar gegenüberliegenden Bahndiensthäuschen ist in die nur von mäßigem Tageslicht getroffene Wand eine große Mattglasscheibe eingesetzt, auf die von rückwärts aus einem Obergeschoß über dem Bahndienst mit Lichtbildapparat Ankündigungen für die Reisenden vergrößert projiziert werden. Sie werden hierzu auf, ähnlich wie photographische Platten, mit Gelatine vom Buchbinder der Station begossene Glastäfelchen mit schwarzer Tusche geschrieben und können sofort, und darauf kommt es bei Verspätungen und sonstigen Änderungen im Zugslauf besonders an, in den Lichtbildapparat gesetzt und projiziert werden.

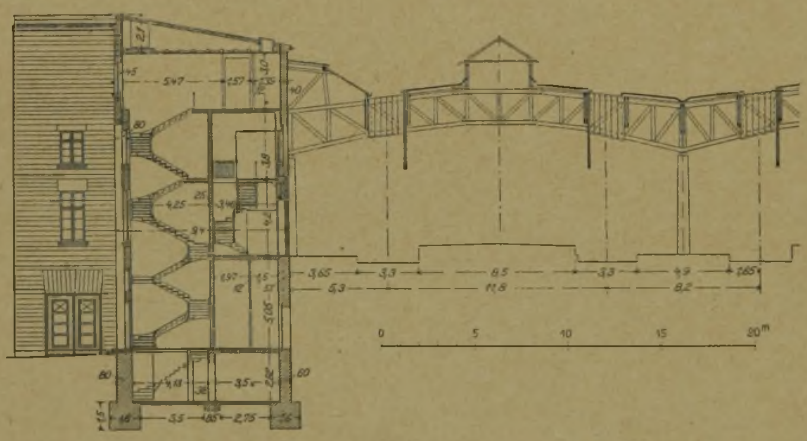


Abb. 12 Schnitt durch Flügelbau und Gleishalle.

Die Abgangszeit der Züge wird, ähnlich wie auch sonst üblich, an der Sperre für jedes Gleis auf einer aufgezogenen Tafel angezeigt. Fernbediente Einrichtungen wären hier bei der erforderlichen großen Schrift sehr teuer geworden. An den Sperredurchgängen selbst wird erst im Augenblick des Bedarfs durch bewegliche Tafeln unterschieden zwischen „Eingang" oder „Kein Eingang", „Ausgang" oder „Kein Ausgang", um, je nach Andrang, rasch wechseln zu können.

Neben dem Turm haben, verbunden miteinander, Friseur-, Bade- und Waschräume Platz gefunden. Die weiteren Räume auf Bahnsteighöhe sind für den Dienst bestimmt und liegen in der Hauptsache in einem langen Flügel auf der Ostseite der Gleishallen, der zuerst gebaut werden konnte.

Das Straßengeschoß dieses Dienstflügels gliedert sich nach den drei unter den Gleisen quer verlaufenden Tunneln. Dem ersten, für Post bestimmt, sind Posträume vorgelagert, der zweite dient, außer zum Umsteigen zwischen den verschiedenen Bahnsteigen, für den Verkehr des Personals, das hier in einer besonderen Halle den Dienstantritt und seine Befehle empfängt, der dritte ist für Expreßgut bestimmt, das bis zum Übergang der Eisenbahn an das Reich wegen der früher besonders günstigen Sondertarife einen sehr umfangreichen Verkehr darstellte. Rechts und links vom Tunnelausgang sind ausgedehnte, mit Vordach nach der Straße in vielen Toren geöffnete Räume für Annahme und Ausgabe dieser Güter gebaut, die zur Zeit teilweise anderweitig benutzt sind. Weiter abwärts, schon ganz unter den Gleisen gelegen, schließt sich noch eine Halle für Expreßgut-Kraftwagen an.

Auf Bahnsteighöhe, und zum Teil in einem Geschoß darüber, sind nach Bedarf Räume für den Stations-

dienst, Aufenthalt, Kantine und Übernachtungsräume des Personals, Fernsprech-Selbstanschlußamt, Unterrichtssäle usw. angeordnet. Im übrigen ilegen hier, sowie auch in dem Obergeschoß am Bahnhofplatz, einige Dienstwohnungen. Die für die Wohnungen nötigen vielen Treppen haben die Grundrißentwicklung sehr

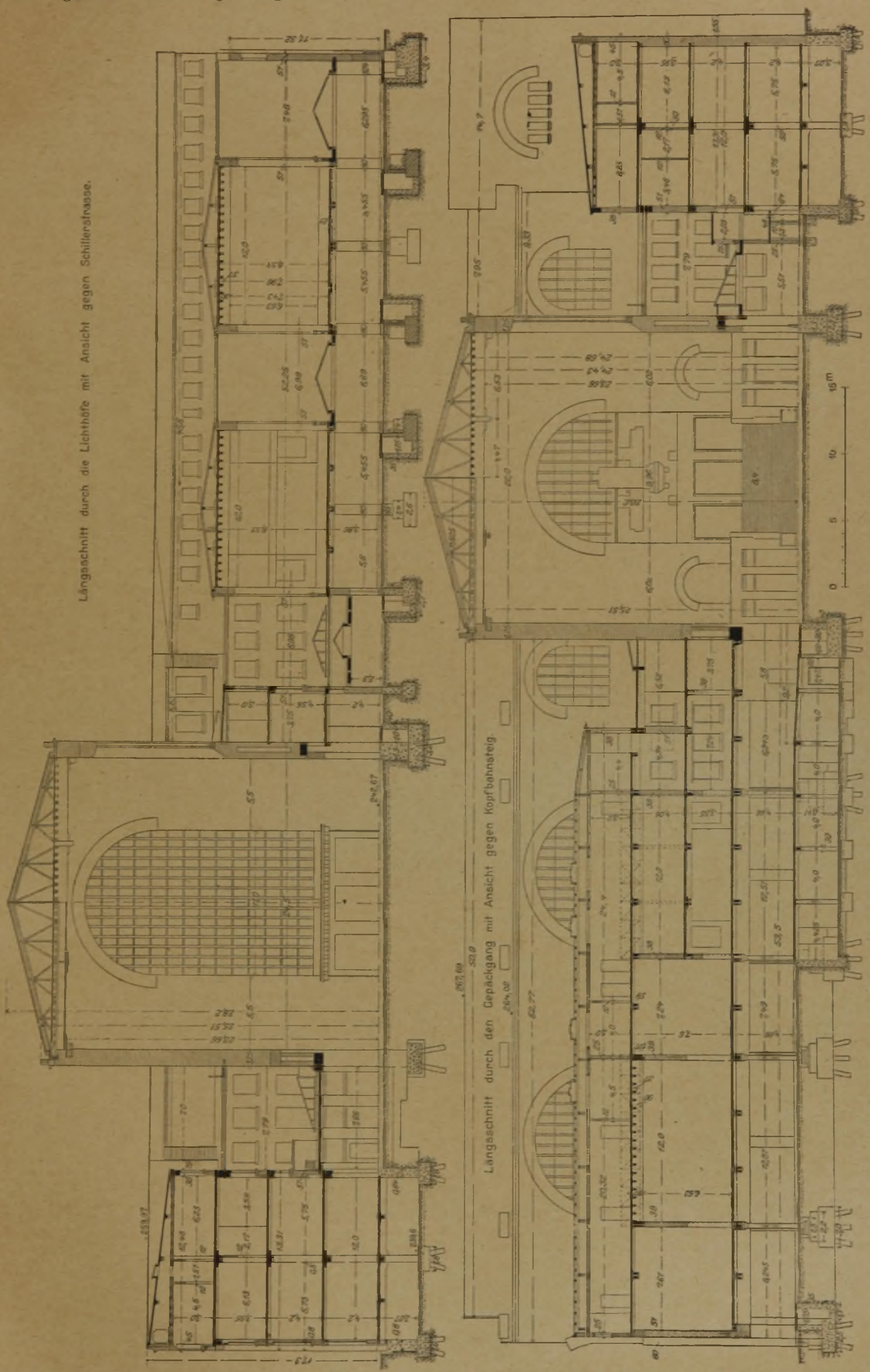
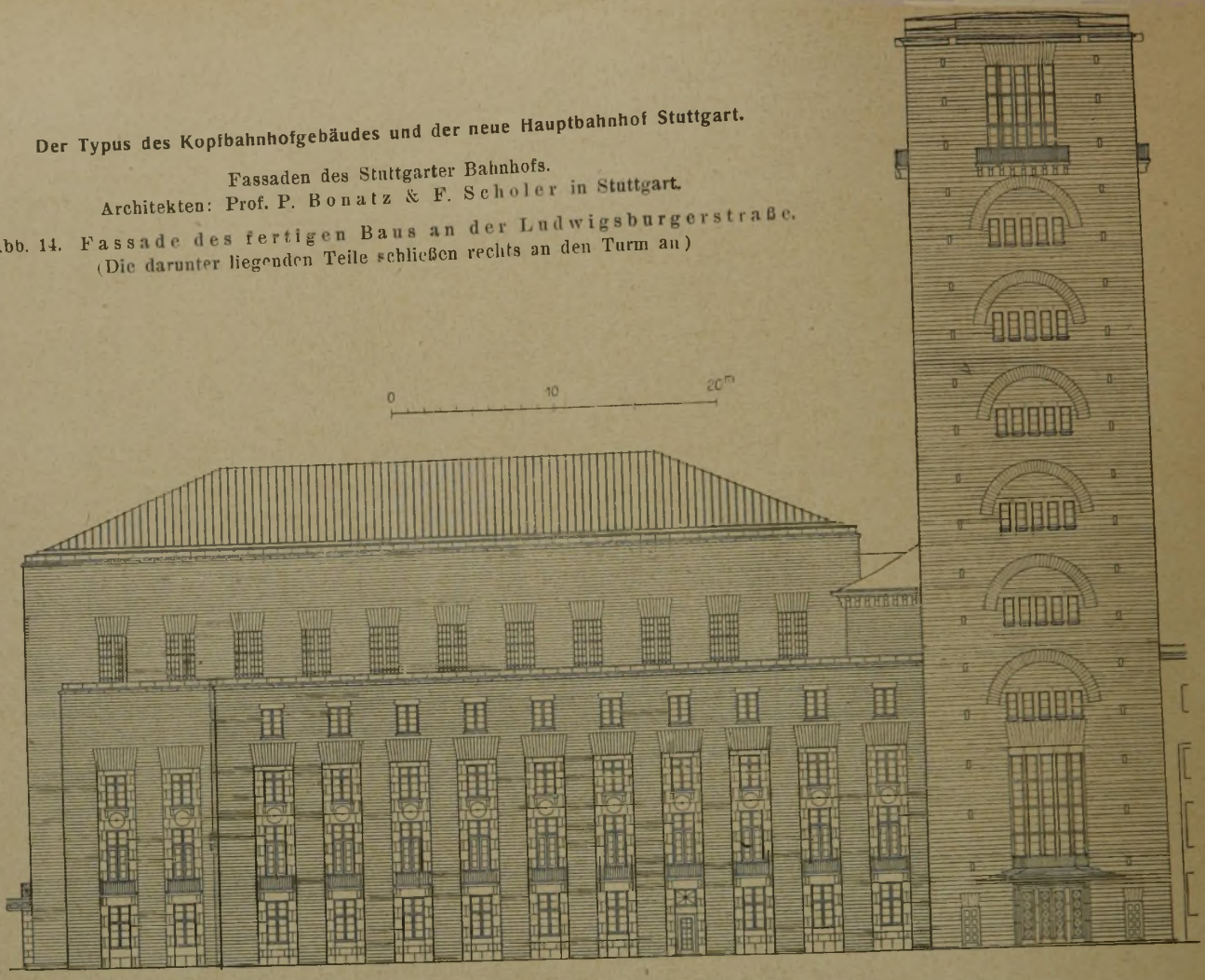


Abb. 13. Empfangsgebäude des Stuttgarter Hauptbahnhofes. Hauptbau. I. Bauteil. Schnitte durch die Eingangshalle.

Fassaden des Stuttgarter Bahnhofs.
Architekten: Prof. P. Bonatz & F. Scholer in Stuttgart.

Abb. 14. Fassade des fertigen Baus an der Ludwigsburgerstraße.
(Die darunter liegenden Teile schließen rechts an den Turm an)



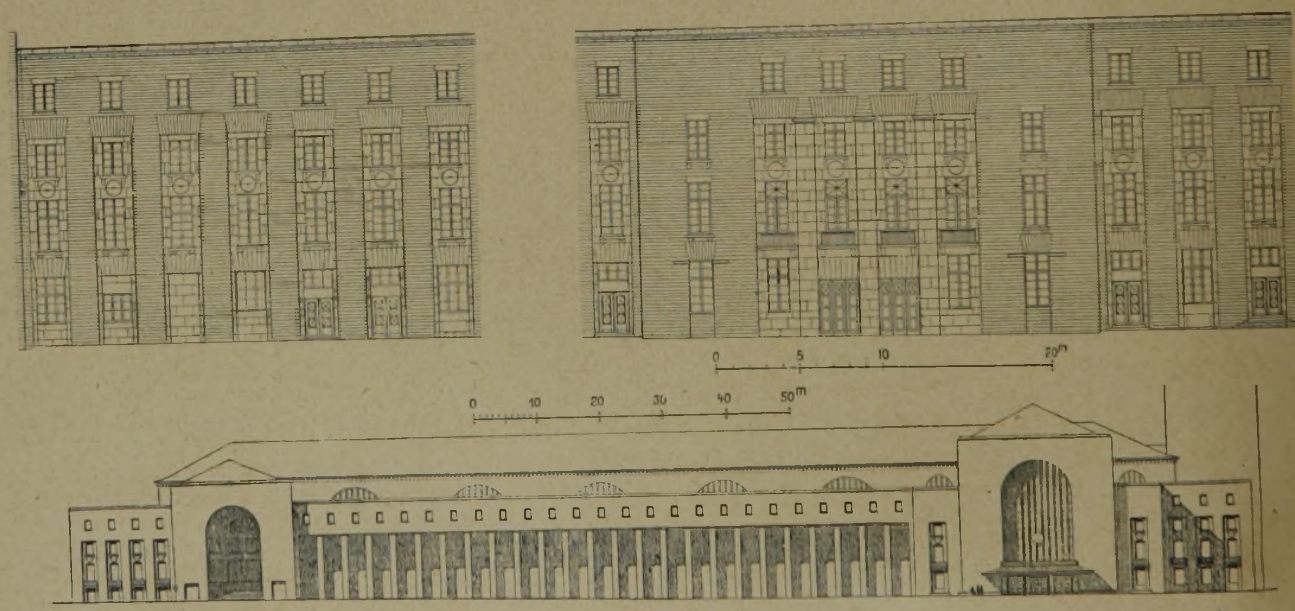
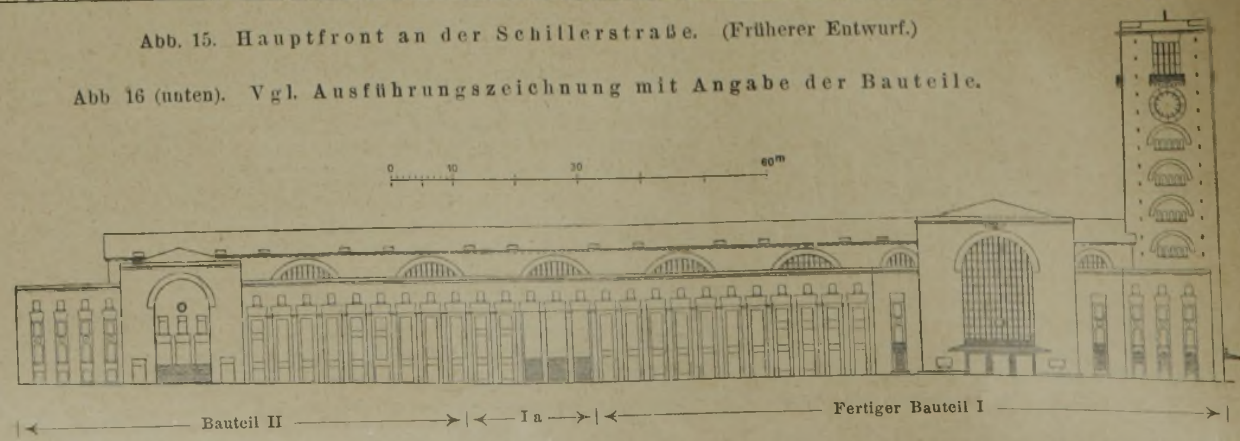


Abb. 15. Hauptfront an der Schillerstraße. (Früherer Entwurf.)

Abb 16 (unten). Vgl. Ausführungszeichnung mit Angabe der Bauteile.



erschwert. Der entsprechende Westflügel ist kürzer geplant und, den Zeitumständen entsprechend, einstweilen zurückgestellt. In Betracht kam hier eine besondere Stelle für mit Vorortzügen zu befördernde Marktware und eine zentrale Briefabfertigung der Post.

Gleise auf 16 erhöht werden. Dies ergab 4 Hallen zu je 4 Gleisen, wofür neue Entwürfe aufgestellt wurden. Es wurde eine Hallenform versucht, die nur übereinandergeordnete, senkrechte Fensterreihen statt der leicht verschmutzenden, liegenden Oberlichter enthielt.

Abb. 17. Blick in die Gleishallen mit Holzdächern.

Abb. 18. Gleishallen-Ende an der Kopfbahnsteighalle.

Für die Gleishallen wurden, bis es zur jetzigen Ausführung kam, viele Entwürfe durchgearbeitet. Der erste Plan enthielt 14 Gleise, davon in der Mitte 6, rechts und links je 4, durch große Eisenhallen zusammengefaßt. Unter Verringerung der Bahnsteigbreiten und einer vorbeiführenden Straße konnte die Zahl der

Die große Wirkung der Eisenhallen, die in den letzten Jahren vor dem Krieg auch künstlerisch mächtig gefördert worden war, wollten wir noch nicht vermissen. Auf Grund eines Wettbewerbs waren eiserne Hallen schon vergeben, die Baustoffe dafür z. T. beschafft. Da ergab sich nach dem unglücklichen Aus-

gang des Krieges, daß das fehlende Eisen sehr schwer aufzutreiben war. Um die rechtzeitige Vollendung des ersten Bauabschnitts nicht zu gefährden und den zweiten nicht von vornherein mit der Notwendigkeit, die weiteren Eisenhallen zu bauen, zu belasten, haben wir uns trotz des Widerspruchs der Öffentlichkeit zu hölzernen Hallen bescheidener Abmessungen mit Rauchschlitzen über dem Gleis entschlossen.*)

Die Stützpunkte waren in 40 m Querabstand und 12,5 m Längsabstand für die eisernen Hallen schon fertig gegründet. In der Quere wurde je eine weitere Reihe eingebaut, da eine Holzhalle von 40 m Spw. ohne Rauchabzug mit Binderfüßen von einer auf den Gepäckbahnsteigen erträglichen Breite doch zu gewagt erschien. Die Bindersäulen selbst wurden in Eisenbeton in einer vorher aufgestellten starken Blechschalung zum Schutz gegen Anstoßen mit Gepäckkarren gegossen. (Nachträglich angebrachte Schutzecken halten den groben Verkehr nicht aus.) Darüber entwickeln sich die Binder in der Hauptsache in wagerechter Wellenlinie, und eine ansprechende Raumwirkung entsteht dadurch, daß die Gitterpfetten über den Bahnsteigen hochgesetzt sind, neben den Gleisen aber tief sitzen und nach unten durch Glasschürzen zum Schutz gegen den Rauch verlängert sind. (Vgl. Abb. 17, S. 321.) Die Unterkante dieser Schürzen erscheint so nahe über dem Dach der Eisenbahnwagen, daß sich ein hierdurch seitlich begrenzter langer Gang bildet, der für sich allein als Raumwirkung zu betrachten ist.

Die Ausführung hat sich in über Jahresfrist nunmehr recht gut bewährt, Rauch entwickelt sich in den Hallen nicht. Über Traufregen, der nicht gänzlich ferngehalten ist, wird nicht geklagt. An die bescheidene Raumwirkung hat man sich gewöhnt.

Nach außen vom ganzen Bahnhofbau am meisten in die Augen springt der schon mehrfach erwähnte Turm, um so mehr, als die benachbarte Bebauung nirgends hochragende Teile enthält. Für den Typus des Kopfbahnhofs ist die Tatsache, daß sich hier ein Turm erhebt, ohne Belang, für den Verkehr ist er in erster Linie Träger der Uhr und Wegweiser, für den Bahnhofbau im Stadtbild und als Werk der Baukunst der Arch. Bonatz-Scholer ist er von hervorragender Bedeutung geworden. Der Grundriß des Turms ist ein Quadrat, aus dem durch Einbau in jeder Ecke ein griechisches Kreuz geworden ist. Zwei von den Ecken enthalten Wendeltreppen, die anderen Ecken Aufzüge. Der ursprüngliche Gedanke des Verfassers, dem Fremden oben eine Aussichtsstätte zu bieten, von der er schon im Bahnhof eine gute Übersicht gewinnen kann, und diese Aussicht mit dem Genuß einer Tasse Kaffee zu verbinden, hat sich allmählich zu einem Turmrestaurant ausgewachsen, das sechs Stockwerke des Bauwerks einnimmt. Von oben nach unten folgen sich die Plattform, zugänglich durch eine Wendeltreppe, der Speisesaal, auf dessen Höhe die Aufzüge endigen, mit Balkonen und großen Fenstern nach vier Seiten, das Uhrgeschoß, das Kleiderablage und eine kleine Küche enthält, und schließlich drei durch große runde Öffnungen im Fußboden zu einem Kaffeeraum verbundene Geschosse. Darunter folgt auf Höhe des Obergeschosses der anstoßenden Flügel ein Sitzungssaal und dann der schon genannte Wartesaal auf Bahnsteighöhe. Das unterste Geschoß des Turms auf Straßenhöhe dient als Eingangshalle für die Gäste des Turmrestaurants, die von hier aus den Fahrstuhl benützen können. Die überaus glückliche Grundrißform wurde von in jedem Stockwerk zu einer andern geistreichen und monumentalen Raumform entwickelt. Im Speisesaal tragen vier runde Säulen die ebene Decke, im Kaffeeraum wölben sich Nischen unter die zwei Galerien und vereinigen sich zur kuppelähnlichen Decke. Der Sitzungssaal ist ein hoher fast sakraler Raum mit einfachem aus den Flügeln entwickelten Kreuzgewölbe, der Wartesaal hat eine aus der Konstruktion der Eisenbetondecke mit Rippen abgeleitete Kasettendecke erhalten, die durch vier Balken über den Armen geteilt ist. Wie am ganzen Bau sind auch hier Einzelformen äußerst sparsam verwendet, die Wirkung wird gesteigert durch Zutaten, einigen auf die Wand gemalten Bildern, Lampen, Möbeln, Vorhängen.

Auch die Wartesäle haben nur eine niedere hölzerne Wandbekleidung, im übrigen weiß gestrichene Wände erhalten. Einige große Landschaftsbilder, zum Teil als Reklame gemalt, sind der einzige Schmuck. In den Decken sind die Rippen der Konstruktion sichtbar gelassen. (Vgl. Abb. 7 in Nr. 52.)

Die Kopfbahnsteighalle (vgl. den Blick in diese Abb. 9 in Nr. 52) sollte in Werkstein ausgeführt werden. Um zu sparen, wurde Backstein, zum Verputz bestimmt, verwendet. Später schlugen die Architekten, trotzdem in den Backsteinflächen die Eisenbetontragteile rohsichtbar waren, vor, dem Verputz wegzulassen, da die Steinfläche an sich in dem Raum recht gut aussah. Die im fertigen Bau doch etwas störenden Betonglieder sind mit der in diesem Raum etwas reichlich zugelassenen Reklame größtenteils überdeckt und werden im zweiten Bauabschnitt nicht mehr sichtbar gelassen. Die Decke der Halle besteht aus eng gelegten, notdürftig gestrichenen Holzbalken, der Dachstuhl darüber im ersten Bauabschnitt aus Eisen, im zweiten aus Holz.

Die ihrer schönen Raumwirkung nach schon erwähnte Eingangshalle (vgl. die Bildbeilage in Nr. 52) hat eine lebhaft ornamental bemalte Holzbalkendecke und ist von Reklame ganz frei gehalten. Als besonderer Schmuck des Raums ist über der Tür zum Kopfbahnsteig eine Wappengruppe: ein das Wappenschild haltender Jüngling und daneben Hirsch und Löwe, die Tiere des früheren württembergischen Wappens, aus dem Stein gehauen darüber, wurde nach Übergang der Eisenbahn an das Reich ein großer Adler in schwarz auf die Wand gemalt.

Der äußere Eindruck des Hauses (vgl. die Abb. 1 in Nr. 52, Abb. 11, S. 317, und die Fassadenzeichnungen Abb. 14—16, S. 320) ist viel mehr als im Wettbewerbentwurf ganz auf große gerade Linien und kubische Massen gestellt. Die wenigen Profile sind gegenüber der starken Wirkung der rohen Kalksteinbossen äußerst zurückgehalten. Die ziemlich flachen, zeitgemäß nur mit Pappe gedeckten Dächer wirken nur aus der Ferne, namentlich von den umliegenden Höhen. Die Masse des Turms wird beim Näherkommen durch den mächtigen Eindruck der Eingangshalle mit dem riesigen Bogenfenster abgelöst. Außer den beiden Wappen des Reichs und des Landes und dem Flügelrad trägt diese Haupteingangsfassade keinen Schmuck. Der als wagerechtes Gegengewicht gegen die Senkrechte des Turms sich andererseits der Eingangshalle anschließende Flügel mit vierkantigen Pfeilerarkaden und einem als mächtiger Architrav wirkenden Stockwerk darüber, wird erst voll ausgebaut sich richtig zeigen.

Der erste Abschnitt des Gebäudes (vgl. die Bezeichnung der Bauteile in Abb. 16 auf S. 320, mit acht Gleisen und vier Hallen und der Haupteingangshalle als einzigem Zugang von außen wurde Oktober 1922 in Betrieb genommen. Nachdem die unmittelbar daneben liegenden Gleise des alten Bahnhofs abgetragen waren, konnte ein weiterer Abschnitt gebaut werden, der vier weitere Gleise mit entsprechender Verlängerung des Kopfbahnsteigs und hauptsächlich die in der Mitte desselben mündende Ausgangshalle enthält. Diese ist kurz von Ostern d. J. dem Verkehr übergeben worden. Der folgende Abschnitt sollte nach ursprünglichem Plan die Bahnhofwirtschaft zwischen Ausgangshalle und Vorortthalle mit ausgedehnten Untergeschoßräumen auf Straßenhöhe enthalten. Die zwar gut ausgestattete, aber immerhin provisorische jetzige Wirtschaft sollte aufgegeben werden. Um Kosten zu sparen und um lästige Zwischenzustände zu vermeiden, ist nun aber festgesetzt, daß die Wirtschaft an ihrer jetzigen Stelle bleiben soll; die Lage der Betriebsräume der Wirtschaft, in der Hauptsache ein Geschoß über Bahnsteig, muß hingenommen werden. In den neuen

*) Vgl. die Entwürfe in „Dtsch. Bauztg.", Holzbeilage, Jahrg. 1921, S. 33 ff. Die endgültige Ausführung wird demnächst in der Konstruktionsbeilage vom konstruktiven Standpunkt aus veröffentlicht. —

Bauteil kommen davon etwas entlegene Vorratsräume, Büroräume und wenige Wohnungen.

Die am Bau Beteiligten hoffen, in nicht zu ferner Zeit den Bauteil II fertigstellen und damit das Werk wenigstens zum großen Teil und nach außen in der Hauptsache abgeschlossen dem Verkehr übergeben zu können.

Die Ausführung des Baus nach den Plänen der genannten Architekten lag unter Oberleitung der Bauabteilung der Eisenbahngeneraldirektion, jetzt Reichsbahndirektion Stuttgart (nacheinander Direktoren Neuffer, Lupfer, Nägele), in der Hand der Hochbausektion Stuttgart, Reg.-Brt. Hagenmeyer. Der Verfasser ist als Hochbaudezernent seit 1910 am Werk tätig, als Bahnbaudezernent ist Ob.-Baurat Beringer, für den Hallenbau Oberbaurat Dr. Ing. Schächterle zu nennen. Als mitwirkende Künstler bei der Ausgestaltung sind zu nennen: die Bildhauer Brüllmann, Professor Janssen und die Maler Brackenhammer, Nicolaus, Johannsen, Maria Föll und Sigmund v. Wesch. —

Vermischtes.

Von der Dresdener Städtebauwoche vom 2.—7. Juni 1924. Das Städtebauseminar der Technischen Hochschule Dresden und die Sächs. Arbeitsgemeinschaft der Freien Deutschen Akademie des Städtebaues veranstalteten in der Zeit vom 2. bis 7. Juni 1924 in Dresden eine außerordentlich stark besuchte Städtebauwoche. Die ursprünglich nur für den Bezirk der Sächs. Arbeitsgemeinschaft gedachte Veranstaltung fand überraschendes und anhaltendes Interesse weit über diese Gebiete hinaus. Im Ganzen waren rund 160 Teilnehmer, insbesondere als Vertreter von Städten, staatlichen Ämtern sowie von privaten Organisationen aus allen Gegenden Deutschlands erschienen.

Die Eröffnung der Städtebauwoche erfolgte am Vormittag des 2. Juni im großen Hörsaal des Bauingenieurgebäudes der neuen Hochschule an der George-Bähr-Straße durch Begrüßungsansprachen von Geh.-Rat Prof. Dr. Ewald Genzmer für das Städtebauseminar der Techn. Hochschule Dresden und Stadtbaurat Paul Wolf für die Sächs. Arbeitsgemeinschaft. Im Namen der zahlreich erschienenen Ehrengäste, unter denen besonders Vertreter des Sächs. Ministeriums des Innern, des Preuß. Ministeriums für Volkswohlfahrt und des Thür. Ministeriums des Innern, der Technischen Hochschule Dresden, des Rates der Stadt Dresden usw. zu nennen sind, dankte der Prorektor der Technischen Hochschule, Prof. Dr. phil. Gravelius, indem er besonders auf die Aufgabe der deutschen Städte als Träger der Kultur hinwies. Im Anschluß an diese einleitenden Ansprachen fand ein Rundgang durch die in zwei Sälen untergebrachte, mit der Städtebauwoche verbundene, Städtebauausstellung statt, in der besonders ausgestellt waren: Arbeiten vom Städtebauseminar der Technischen Hochschule Dresden, sowie einige Arbeiten der Baukunstabteilung der Kunstakademie Dresdens (Schule Tessenow) und Friedhofsarbeiten der Klasse Prof. Karl Groß der Akademie für Kunstgewerbe in Dresden, ferner städtebauliche Arbeiten folgender Mitglieder der Sächs. Arbeitsgemeinschaft: Arch. Bärbig, Geh.-Rat Prof. Dr. Genzmer, Prof. Högg, Prof. Hempel, Prof. Muesmann, Prof. Müller, Prof. Dr.-Ing. Schubert, Reg.-Baurat Stegemann und Stadtbaurat Paul Wolf. Von der Stadt Dresden hatten das Baupolizei-, Hochbau-, Tiefbau- und Vermessungsamt ausgestellt. Ferner waren die Städte Breslau, Chemnitz, Eisenach, Leipzig und Zwickau vertreten. An auswärtigen Mitgliedern der Städtebauakademie hatten weiter Arbeiten ausgestellt, Prof. Orlando Kurz, München, Stadtbaurat a. D. Bruno Taut (gemeinsam mit Magistr.-Baurat Rühl) einige Pläne vom Gen.-Bebauungsplan von Magdeburg, Arch. Henry Groß, Berlin.

Mit unermüdlichem Interesse verfolgten die zahlreichen Teilnehmer der Städtebauwoche die folgenden Vorträge, die zum größten Teil mit Lichtbildern gehalten wurden und die innerhalb einer Woche fast sämtliche Gebiete des Städtebaues behandelten:

Geh. Rat Prof. Dr. theol. h. c. Dr. ing. h. c. Dr. phil. Cornelius Gurlitt: Übersicht über die geschichtliche Entwicklung des Städtebaues"; Ob.-Brt. a. D. Prof. A. Muesmann: „Die Internationale Städtebauausstellung in Gothenburg 1923"; Prof. Walter Gropius, Weimar: „Haus- und Stadtbau des heutigen Menschen"; Prof. Dr. med. Kuhn: „Neuzeitliche gesundheitliche Gesichtspunkte im Städtebau"; Stadtbrt Paul Wolf: „Die Stadt als Form"; Prof. A. Muesmann: „Die städtebauliche Gestaltung von Hang- und Hügelorten sowie Hochhaus und Städtebau (letzterer Vortrag gleichzeitig als Antrittsvorlesung an der Technischen Hochschule); in Vertretung des verhinderten Stadtbt. Fleck durch Stadtbaudir. Gleibe: „Die Schienenbahnen im Städtebau"; ferner Stadtbaudirektor Gleibe: „Der Einfluß der Zeitverhältnisse auf den städtischen Straßenbau"; Geh. Brt. Prof. Dr.-Ing. Ewald Genzmer: „Bebauungsplan und Entwässerung"; Ob.-Reg.-Brt. Dr. Mackowsky: „Die wirtschaftliche und rechtliche Bedeutung großstädtischer Ortserweiterungspläne"; Prof. Dr. phil. Schäfer, Direktor des Statistischen Amtes der Stadt Dresden: „Die volkswirtschaftlichen Grundlagen des Städtebaues"; Ob.-Reg.-Rat Dr. jur. Rusch vom Landeswohnungsamt Dresden: „Die künftige Wohnungswirtschaft"; Ob.-Brt. Hager: „Die Gestaltung der Siedlung"; Reg.-Brt. Stegemann: „Sparsame Bauweisen im Wohnungsbau"; Stadtbaudir. Arlt: „Bodenreform und Städtebau"; Geh. Rat Prof. Diestel: „Bauordnung und Städtebau"; Stadtbrt. Paul Wolf: „Städtische Freiflächenpolitik" und „Der Friedhof" und endlich Brt. Dr.-Ing. Hugo Koch, Herchau: „Gartenkunst im Städtebau".

Über den Gegenstand der veranstalteten Vorträge fanden dreimal besondere Aussprachen statt. Die Vorträge werden in einem besonderen Bande herausgegeben.

Besichtigt wurde unter Führung von Dr. Seyfferth die neu eröffnete Sonderausstellung des deutschen Hygienmuseums: „Die Wohnung", ferner die Baudenkmäler der Stadt Meißen unter Führung von Prof. Dr. Reutter und endlich Schloß und Park Pillnitz, sowie die dort befindlichen Werkstätten für Teppichweberei von Prof. Wislicenus und Wanda Bibrowicz.

Ein Begrüßungsabend in der mensa academica der Technischen Hochschule vereinigte am Abend des ersten Veranstaltungstages zahlreiche Teilnehmer zu geselligem Beisammensein.

Die Veranstaltungen der Dresdener Städtebauwoche ergaben einen ausgezeichneten Erfolg. Die überraschende Anteilnahme aller Teilnehmer fand nicht zuletzt auch in dem außerordentlich lebhaften Interesse seinen Ausdruck, das vor allem die sächs. Presse sämtlichen Vorträgen entgegenbrachte. Von allen Seiten wurde der lebhafte Wunsch zum Ausdruck gebracht, bald wieder eine Dresdener Städtebauwoche, möglichst in noch größerem Rahmen, zu veranstalten. — Paul Wolf.

Neue Funde auf Kreta aus vorhomerischer Zeit. Die Ausgrabungen, die der englische Archäologe Sir Arthur Evans seit 25 Jahren auf der Insel Kreta vornimmt, haben zu einem neuen wichtigen Ergebnis geführt. Es ist ihm gelungen, das lange gesuchte Eingangstor zum Palast des Minos auszugraben und zugleich die zyklopischen Pfeiler eines minoischen Viadukts und Brückenkopfes freizulegen, dem großartigsten Bauwerk, das bisher in Kreta aufgefunden worden ist; es datiert aus der Zeit der Gründung des Palastes. Der Zugang zu diesen Grabungen war schwierig, weil sie am Abhange eines Baches ausgeführt werden mußten, an einem Ort, der lange als Steinbruch gedient hatte.

Weitere Ausgrabungen brachten eine Karawanserei ans Licht, einen Mittelpunkt des altkretischen Fremdenverkehrs mit Unterkunftsräumen für Reisende und Ställen im Untergeschoß. Der Mittelbau ist ein eleganter kleiner Pavillon, an dessen Wänden sich noch Überreste von Fresken finden, die Pfeiler dieses Raumes trugen einen schönen Fries mit dekorativen Pflanzen und Vögeln, die sich aus den Resten unschwer als Rebhühner erkennen lassen. Der anschließende Raum enthält Anlagen für die Fußwaschung, und ein Gang führt über eine Treppe zu einem kleinen unterirdischen Zimmer mit einem Brunnen, Steinbänken und Wasserbecken. Dieser Baderaum wurde in dem letzten minoischen Zeitalter zum Schauplatz eines Kultes, wie die zahlreichen Opfer- und Weihrauchgefäße zeigen, die hier bis in die Tage der frühgriechischen Kultur aufgestapelt wurden. Dann wurde der Raum durch einen natürlichen Inkrustationsvorgang verschlossen und blieb so für mehr als 3000 Jahre erhalten.

Die neuen Funde von Evans bilden einen krönenden Abschluß seiner Ausgrabungstätigkeit. Er ergänzt damit die Arbeiten Schliemanns, der uns als erster die Welt Homers erschloß. —

Erhaltung der städtischen Bauschule in Weimar. Nach Zusammenlegung der thüringischen Kleinstaaten zum jetzigen Lande Thüringen bestehen in diesem zwei staatliche Bauschulen, in Gotha und Weimar. Der Besuch der Weimarer Schule ist etwa gleich dem einer mittleren preuß. Anstalt, derjenige Gothas erheblich geringer. Bei

der jetzigen Finanzlage des Landes Thüringen erscheint es ausgeschlossen, beide Schulen zu erhalten. Es wird deshalb in den maßgebenden Kreisen geplant, beide Anstalten zu einer einzigen, ausreichend versorgten und leistungsfähigen Landesbauschule zu vereinigen. Als Sitz dieser kommt entweder Gotha oder Weimar in Betracht. Man ist nun in den Kreisen des Thür. Baugewerbes und der Architektenschaft der Überzeugung, daß eine Aufhebung der altangesehenen, von Goethe 1829 begründeten Weimarer Bauschule unter keinen Umständen in Frage kommen darf. Die Stadt Gotha bemüht sich begreiflicherweise, die Landesbauschule dorthin zu bekommen. Diese Angelegenheit sollte aber nicht nach lokalpatriotischen Gesichtspunkten entschieden werden. Weimar besitzt für einen bildungsbeflissenen Jünger des Baufaches infolge seines äußerst regen geistigen und geselligen Lebens, infolge des Vorhandenseins zahlreicher ergänzender Bildungsmöglichkeiten (Kunstgewerbeschule, Staatliches Bauhaus, Museen, Ausstellungen, Nähe der Universität Jena) so schwerwiegende Vorzüge, daß eine Verlegung der Anstalt nach Gotha ein empfindlicher Schlag für den Nachwuchs des Baugewerbes sein würde. Außerdem liegt Weimar im Verkehrsmittelpunkt desjenigen Gebietes von Thüringen, das die regste Industrie- und Bautätigkeit aufzuweisen hat. Auch bietet die derzeitige Leitung der Weimarer Anstalt volle Gewähr für eine den Fortschritten der Bautechnik entsprechende Entwickelung. Der Ruf der Weimarer Schule ist auch außerhalb der Grenzen Thüringens so fest begründet, daß rd. ein Drittel der Schüler aus anderen Ländern Deutschlands stammen.

Der Landesbezirk Thüringen des Bundes Deutscher Architekten, des Innungsverbandes der Baugewerksmeister, des Arbeitgeberverbandes sowie des Bundes der Angestellten und Beamten haben sich bereits mit überwiegender Mehrheit für Weimar als Sitz der Thüring. Landesbauschule ausgesprochen. Es scheinen also doch schwerwiegende Gründe für die Wahl dieses Ortes zu sprechen, die für die maßgebenden Stellen entscheidend sein sollten.

Literatur.

Die Deutsche Gesellschaft für Volksbäder e. V., die auf eine 25jährige Tätigkeit zurückblickt, hat kürzlich ein neues Heft ihrer bekannten Veröffentlichungen als Jubiläumsheft (Band VII, Heft 2) herausgegeben, in dem über den Verlauf der am 6. April abgehaltenen Hauptversammlung berichtet wird. Neben einem Vortrag über die Tätigkeit der Gesellschaft während der vergangenen 25 Jahre und Berichten über die während des Krieges und der Nachkriegsjahre mit den Volksbädern gemachten Erfahrungen, weist das Heft auf die gerade für unsere, unter wirtschaftlichen Nöten leidende Zeit besonders wichtige Entwickelung von einfachen Sommerschwimmbädern hin, deren Gestaltung an einigen Beispielen erläutert wird. Die mit zahlreichen Abbildungen ausgestattete Beschreibung des noch kurz vor dem Kriege eröffneten Herschelbades in Mannheim, zeigt, in wie großzügiger Weise die Städte in den damaligen glücklichen Zeiten dieser gemeinnützigen Aufgabe gerecht werden konnten. Im übrigen werden Mitteilungen über die Entwicklung der Volksbäder im Auslande gemacht, deren Erfolge im wesentlichen auf der von Deutschland ausgegangenen Bewegung beruhen. Das Heft kann von der Geschäftsstelle der Gesellschaft, Berlin-Steglitz, Ringstr. 10, für den Selbstkostenpreis von 1,50 M. bezogen werden. —

Personal-Nachrichten.

Ehrendoktoren. Die Königsberger Albertus-Universität hat dem Berliner Architekten Otto Bartning, der sich durch eine große Anzahl von Kirchenbauten und eine Reihe von grundlegenden Veröffentlichungen über den neuzeitlichen ev. Kirchenbau einen Namen gemacht hat, die Würde eines Doktors der Theologie verliehen. —

Die rechts- und wirtschaftswissenschaftliche Fakultät der Universität Rostock hat dem Baurat Dipl.-Ing. Ed. Bernhard in Berlin in Anerkennung der hohen Verdienste, die er sich auf dem Gebiete der Sozialpolitik, insbesondere des gewerblichen Gerichts-, Einigungs- und Versicherungswesens in jahrzehntelanger selbstloser Tätigkeit erworben hat, die Würde eines Doktors der Wirtschaftswissenschaften ehrenhalber verliehen. —

Ehrendoktoren Technischer Hochschulen. Die Technische Hochschule in Dresden hat die Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber gelegentlich ihrer Gründungsfeier Ende Mai verliehen:

dem Architekten Professor Wilhelm Kreis-Düsseldorf, dem Meister der Baukunst, dem Schöpfer vorbildlicher Werke gesunden baulichen Schaffens,

Sr. Exzellenz Heinrich Meißner-Pascha in Tirana in Albanien, dem weitausschauenden, erfolgreichen Pionier deutscher Ingenieurkunst im Orient,

dem Direktor a. D. der Stettiner Portlandzementfabrik Dr. phil. Karl Goslich-Berlin in Anerkennung seiner grundlegenden und hervorragenden Verdienste um die Schaffung, Beurteilung und Prüfung eines zu jeglicher Verwendung geeigneten Portlandzementes. —

Wettbewerbe.

Ein Preisausschreiben über Aufhebung der Zwangswirtschaft. Der Zentralverband deutscher Haus- und Grundbesitzervereine E. V. hat ein Preisausschreiben zur Beantwortung nachstehender drei Fragen erlassen: 1. Warum muß die Zwangswirtschaft im Wohnungswesen aufgehoben werden? 2. Welche Vorteile bringt die freie Wirtschaft der Allgemeinheit? 3. Wie kann die Zwangswirtschaft im Wohnungswesen systematisch abgebaut und in die freie Wirtschaft überführt werden? Es sind folgende Preise ausgesetzt worden: I. Preis 1500 GM., II. Preis 800 GM., III. Preis 500 GM., IV. Preis 300 GM. Preisrichter: Stadtrat Humar-München sowie unparteiische Männer der Wissenschaft. Die drei Fragen des Preisausschreibens sind getrennt zu behandeln. Die Frist für die Einreichung wird noch bekanntgegeben. —

Wettbewerb Ausstellungsdiplom der Bauausstellung Stuttgart. Für besondere Leistungen anläßlich der Bauausstellung Stuttgart 1924 wird die Württemb. Staatsmedaille verliehen; weiterhin wurde der Ausstellungsleitung die Genehmigung erteilt, eigene Anerkennungsplaketten und Ehrendiplome für hervorragende Leistungen und Verdienste im Baugewerbe zu verleihen. Zur Erlangung von geeigneten Entwürfen hierfür wird ein Wettbewerb unter den württemb. Künstlern mit Frist zum 15. Juli d. J. ausgeschrieben. Nähere Unterlagen sind bei der Ausstellungsleitung einzusehen bzw. unter Beilegung des Rückportos zu erhalten. Aus den Bedingungen sei Folgendes angegeben:

„Für den Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für das Ehrendiplom sind festgesetzt ein I. Preis von 300 M., ein II. Preis von 200 M., außerdem drei Ankäufe von je 100 M. Der Text des Diploms lautet: „Bauausstellung Stuttgart 1924. In Anerkennung besonderer Leistungen für . . . . . gegeben von der Ausstellungsleitung . . . . . Unterschrift (Präsident des Württemb. Landes-Gewerbeamtes).

Die Größe des Entwurfs, der drucktechnisch mit höchstens drei Platten ausführbar sein soll, muß sich unter der Grenze 40 . 60 cm halten. Die Art der graphischen Technik und des Reproduktionsverfahrens ist freigestellt.

Im Preisgericht befinden sich u. a. Ob.-Brt. Schmohl, Prof. Pankok, Prof. Pazaurek, Prof. Schneidler, Baurat Keuerleber, sämtlich in Stuttgart. Entwürfe sind an die Beratungsstelle für das Baugewerbe, Stuttgart, Kanzleistraße 34 III, kostenfrei unter Kennwort einzusenden mit dem Vermerk „Wettbewerb". Die preisgekrönten oder angekauften Arbeiten gehen in das Eigentum der Ausstellung über.

Für die Plakette gelten folgende Bedingungen: Die Ausführung der Plakette soll in Metall erfolgen (vielleicht Bronze). Text: „Für hervorragende Leistung. Bauausstellung Stuttgart 1924." Die Entwürfe müssen in Originalgröße modelliert sein; außerdem ist eine graphische Wiedergabe in 4facher Vergrößerung beizufügen. Das Ausmaß der Plakette, deren Form nicht vorgeschrieben ist, soll den Flächeninhalt von 4 × 4 cm nicht überschreiten. Als Preise wurden ausgesetzt: I. Preis 400 M., II. Preis 300 M., III. Preis 200 M. Im Preisgericht Prof. Habich, Prof. Lörcher, Münzvorstand Dr. Moser, Oberbaurat Schmohl, Brt. Keuerleber, sämtlich in Stuttgart. —

Ein Wettbewerb zur Erlangung von Plänen zu einem Neubau für die Pforzheimer Ständige Musterausstellung sowie für Handelskammer, Arbeitgeber-Verband, Kreditorenverein und Kunstgewerbeverein wird vom Aufsichtsrat der „Ständigen Musterausstellung der deutschen Schmuckwarenfabriken und verwandter Industrien G. m. b. H." in Pforzheim mit Frist zum 15. Sept. d. J. unter den in Baden ansässigen reichsdeutschen Architekten ausgeschrieben. Unterlagen bei der Geschäftsstelle der Ausstellung gegen 3 G.-M., die bei Einlieferung eines wettbewerbsfähigen Entwurfes zurückerstattet werden. Angaben über die ausgesetzten Preise und die Zusammensetzung des Preisgerichts fehlen bisher. —

Inhalt: Der Typus des Kopfbahnhofgebäudes und der neue Hauptbahnhof Stuttgart. (Schluß.) — Vermischtes. — Literatur. — Personal-Nachrichten. — Wettbewerbe. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H. in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Fritz Eiselen in Berlin.
Druck: W. Büxenstein, Berlin SW 48.