

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

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

## Neubau eines Post-, Telegraphen- und Fernsprechdienstgebäudes in München.

Von Stadtbaudirektor Dr.-Ing. A. Gut, München.



or wenigen Monaten ist in München das neue Gebäude der Oberpostdirektion und des Telegraphenkonstruktionsamtes in Benutzung genommen worden. Dieser Neubau ist in doppelter Beziehung bemerkenswert, einmal deshalb, weil er in einer Zeit größten wirtschaftlichen Tiefstandes, größter politischer Unsicherheit und denkbar größter Hemmungen jeglicher Art — Baubeginn November 1922, Bauvollendung August 1924 — entstanden ist, zum zweiten aus dem Grunde, weil er insofern das größte Gebäude in München darstellt, als sich ihm an Nutzfläche und Zahl der Räume kein anderes an die Seite stellen kann. Beides aber zusammengenommen, die sich der Verwirklichung des Werkes entgegertürenden ungewöhnlichen Schwierigkeiten und der Umfang des außerordentlichen Bauprogramms, stempeln die Vollendung der gestellten Aufgabe allein schon zu einer Glanzleistung technischen Geistes und technischer Willenskraft.

Die Aufgabe, die zu lösen war, wird durch folgende Hinweise klargelegt: Die Amtsräume der Münchener Oberpostdirektion waren vor Errichtung des Neubaus auf vier verschiedene Stellen verteilt; das Telegraphenkonstruktionsamt mit der veralteten Apparatenwerkstätte und das mit dem Hauptpostamt in der Residenzstraße verbundene Fernamt, das infolge seiner Lage in der Altstadt überhaupt nicht mehr erweiterungsfähig war, litten infolge der Steigerung des Fernsprechverkehrs an erheblicher Raumnot. Auch verschiedene Privatwohngebäude waren für die genannten Amtsstellen in Anspruch genommen, was angesichts der starken Wohnungsnot höchst unerwünscht war. Vor allem aber lagen die nach der ganzen Art ihrer Aufgaben zusammengehörigen Betriebe viel zu weit auseinander, worunter die Wirtschaftlichkeit der Leistungen stark leiden mußte. Es galt daher, in einem gemeinsamen Dienstgebäude unterzubringen die Amts- und Arbeitsräume erstens der Münchener Oberpostdirektion nebst Materialverwaltung, zweitens des Telegraphenkonstruktionsamtes der Abteilung München des Reichspostministeriums nebst Apparatenwerkstätten und drittens des Fernamtes München.

Der Neubau entstand auf einem vom bayerischen Staat erworbenen Grundstück im Westen der Stadt, nördlich von der zum Hauptbahnhof führenden Gleisanlage der Staatsbahn, auf einem von der Arnulf-, Spaten-, Tilly- und Wredestraße begrenzten Bauplatz, der in Form eines verschobenen, schiefwinkligen Rechtecks von etwa rd. je 100 m Seitenlänge eine Gesamtfläche von 10 000 qm umfaßte (vgl. den

Lageplan, Abb. 3 auf S. 642). Der Bauplatz hat insofern eine günstige Lage, als er, in der Nähe des Bahnhofplatzes liegend, auch vom Verkehrszentrum der Stadt nicht allzuweit entfernt ist und durch den vorgesehenen Freiladehof (siehe Grundriß des Erdgeschosses Abb. 2, S. 642) eine erhebliche Einsparung von Rollfuhren, die durch die Bedürfnisse der Materialverwaltung und der Apparatenwerkstätte entfallen, ermöglicht.

Die Gestaltung des Grundrisses (Grundriß des Erdgeschosses Abb. 2, S. 642, des Obergeschosses, Abb. 11, S. 646) auf dem vorher beschriebenen Baugelände ist klar und übersichtlich. Der zur Verfügung stehende Baublock wurde zunächst mit einer Randbebauung versehen, die zum Zwecke der äußerlichen Gliederung der ungeheuren Baumassen an den vier Ecken zu zurück- bzw. vorspringenden Turmbauten aufgelöst ist. So entstanden an den vier Hauptstraßen vier Langflügel, die von den erwähnten Turmbauten flankiert werden. Den östlichen und



Abb. 1. Eckbau an der Arnulf- und Wredestraße.



großer Bürobetriebe, also um die Aneinanderreihung zahlreicher, verschieden großer Einzelräume handelte, die die Möglichkeit bieten mußten, bei veränderten Bedürfnissen und bei möglichen Verschiebungen der einzelnen im Gebäude untergebrachten Dienstbetriebe ohne umfangreiche Bauarbeiten in der Größe der Räume Änderungen vorzunehmen, wurde das Gebäudeinnere als ein System von tragenden Stützen

auf 155 000 cbm beläuft. In der Hauptsache sind der Ost-, Süd- und Westlangbau, die quadratischen Bauten an der Südost- und Südwestecke und die beiden südlichen Verbindungsbauten für die Oberpostdirektion mit Materialverwaltung sowie für Dienstwohnungen, der nördliche Langbau, die quadratischen Bauten an der Nordost- und Nordwestecke, der nördliche Verbindungsflügel sowie die

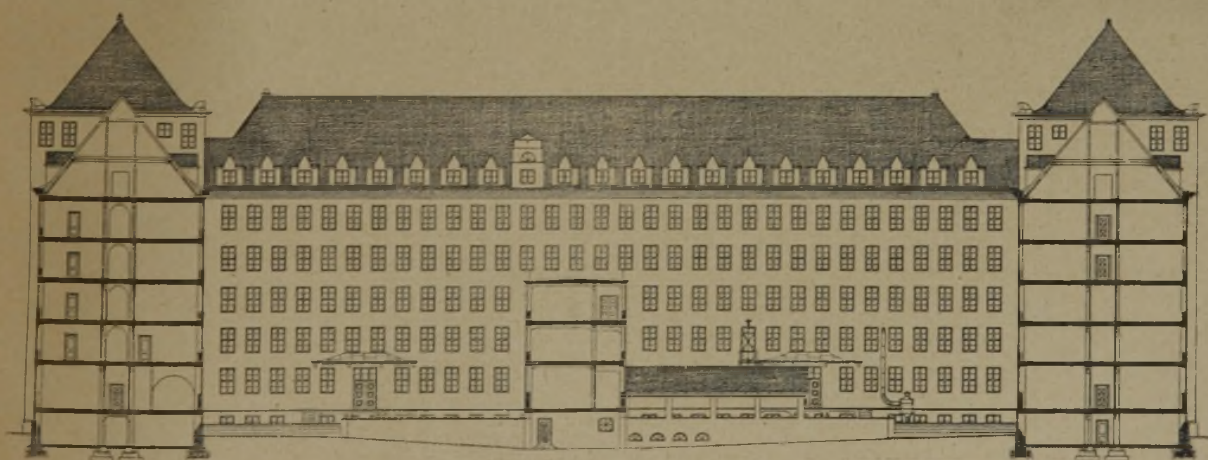
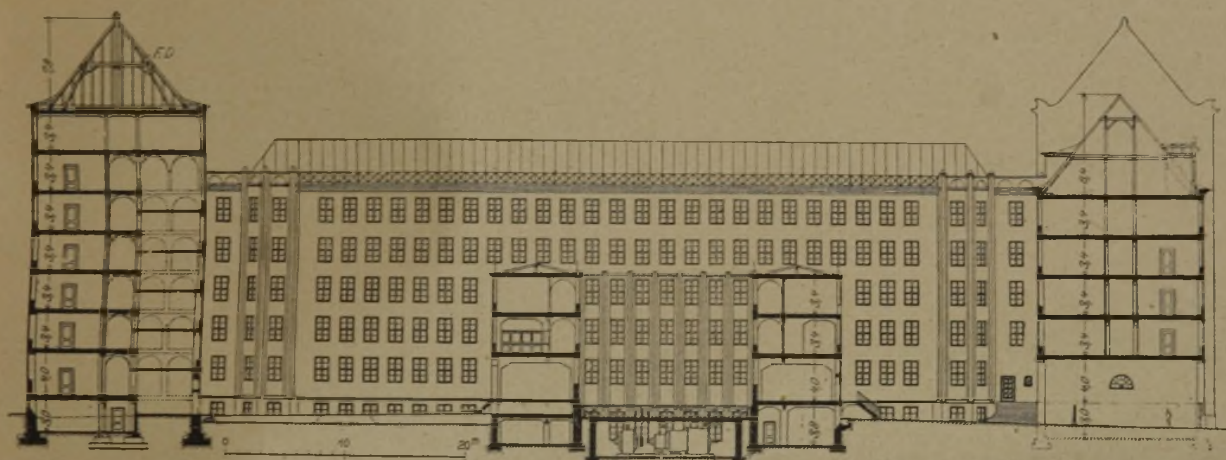
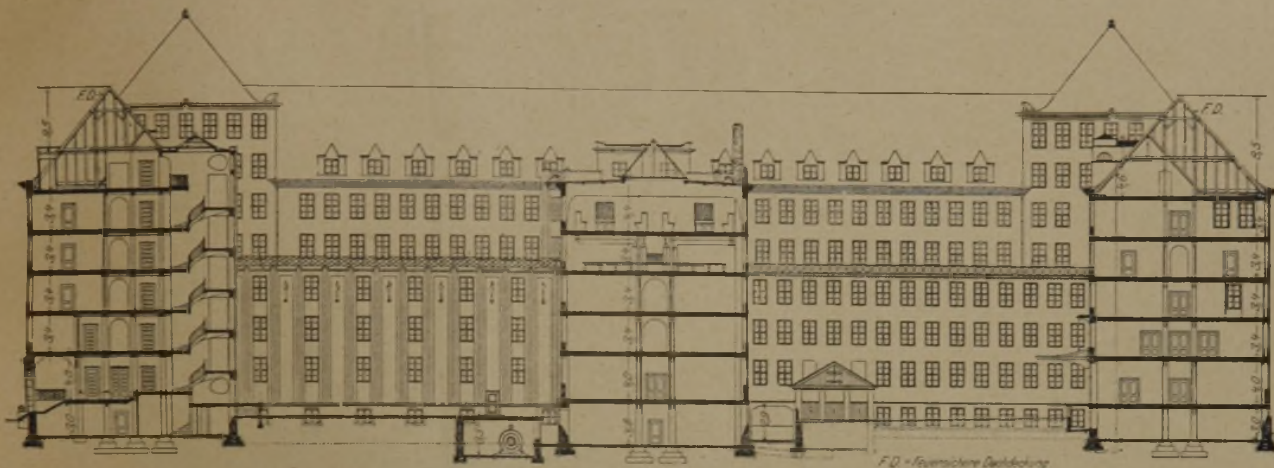


Abb. 4 (oben). Schnitt a—b. Abb. 5 (Mitte). Schnitt c—d. Abb. 6 (unten). Schnitt e—f in Abb. 2.

ausgebildet (vgl. die Grundrisse), zwischen denen einerseits die Decken eingespannt, andererseits die Zwischen- und Gangwände in Leichtkonstruktionen so eingefügt sind, daß sie jederzeit je nach Bedarf zur Schaffung von Räumen kleinsten (Dienstzimmer) bis größten Umfangs (Arbeitssäle) ausgewechselt werden können. Dieses System ermöglichte aber auch eine weitgehende Ausnutzung der bebauten Fläche, so daß 520 Räume mit etwa 40 000 qm Grundfläche gewonnen werden konnten, während sich der umbaute Raum

unteren Geschosse des Hauptverbindungsbaues für das Telegraphenkonstruktionsamt mit Apparatenwerkstätte, die Obergeschosse des Hauptverbindungsbaues für Zwecke des Fernamtes bestimmt. Die Unterbringung des Letztgenannten, das besonders große Säle nötig hatte, war auch durch die ruhige Lage des Mittelflügels bedingt. Im Untergeschoß liegt eine neuzeitlich eingerichtete Druckerei mit Lichtpauzanstalt und photographischer Abteilung. Den Verkehr nach oben vermitteln acht Treppen.

Die äußere Gestaltung des Baukörpers, der sich auf dieser Grundlage aufbaut, ist durch zwei Gesichtspunkte bestimmend beeinflusst worden. Zunächst schrieb die ungünstige Finanzlage des Reiches mit hartem Zwang die größte Sparsamkeit und damit schon eine möglichst einfache Formgebung und Ausstattung vor. Diesem unerbittlichen „Muß“ kam andererseits aber auch die Zweckbestimmung des

simsgliederungen, beschränkte die wenigen Schmuckformen auf die besonders zu betonenden Gebäudeteile, wie Haupteingang, Nebeneingänge, Sitzungssäle und die wenigen repräsentativen Amtsräume und suchte eine eindrucksvolle Gesamtwirkung vor allem und fast allein durch die Gliederung der Baumassen im Großen zu erreichen, für deren Abmessungen und Größenverhältnisse das in Reihenungen zusammengeschlossene



Abb. 7. Blick über die beiden, den Schmuckhof begrenzenden Verbindungsflügel zwischen dem Hauptquerbau und dem Langbau an der Arnulfstraße.



Abb. 8. Blick in das Innere des Schmuckhofes.

Neubaues als eines reinen Verwaltungs- und Bürogebäudes, das keinerlei Repräsentationszwecken zu dienen hatte, entgegen. Auf diese Weise ist der innere Sinn der gestellten Bauaufgabe, der Zweckbau, zu dessen Errichtung eines der bezeichnendsten Merkmale unserer Zeit, die Wohnungsnot und die allgemeine Raumnot, Veranlassung gegeben hatten, auch im Äußeren zum Ausdruck gekommen. Man bediente sich bei der Gestaltung des Äußeren der denkbar einfachsten Mittel, verzichtete auf alle Ge-

Einzelnen Fenster den Maßstab abgibt (vgl. Abb. 9 und 10, S. 645). Diese Gliederung war bei den gewaltigen Gebäudemassen und gegenüber den wuchtigen Langbauten mit ihren fünf Stockwerken (Erdgeschoß und vier Obergeschosse) nicht einfach; man erzielte sie durch die Einschaltung der bereits erwähnten Eckbauten und deren turmartige Überhöhung auf sieben Stockwerke (vgl. Abb. 1, S. 641). Diese Überhöhung gestattete wieder die Überdeckung der Eckbauten mit eigenen pyramidenförmigen Dächern, wodurch ihre beherrschende Stellung weiterhin verstärkt wird. Außer dieser erfüllen die Eckbauten aber noch eine zweite ästhetische Aufgabe, indem sie die Unregelmäßigkeiten des schiefwinkligen Bauplatzes aufnehmen und derartig ausgleichen, daß sie weder in der Grundrißgestaltung noch in der Außenansicht irgendwie störend in die Erscheinung treten. Es ist im Gegenteil festzustellen, daß die Schau-seiten derjenigen Langbauten, die zwischen die Turmbauten schiefwinklig eingespannt wurden, insofern noch zu einer besonderen Geltung kommen, als sie sich ähnlich wie die Wandungen gebogener Straßen, auch im Vorbeigehen in interessanten Verkürzungen dem Auge darbieten. Jedenfalls ist es durch den grundlegenden Bagedanken der Auflösung der ungeheuren Baumassen in betonte Eckbauten und dazwischen gestellte Langbauten gelungen, den ungeschlachten Baukörper in glücklicher Weise und durchaus wirkungsvoll zu meistern und dem Ganzen trotz des weitgehenden Verzichtes auf Schmuck- und Architekturformen diejenige Monumentalität zu geben, die für ein amtliches Bürogebäude angebracht ist.

Von den wenigen Einzelheiten des Äußeren, die eine besondere Ausgestaltung erfahren haben, sei der Haupteingang (Abb. 13, S. 647) besonders erwähnt, der durch die Vortreppe, eine einfache, aber wirkungsvolle Umrahmung in unverputzt gelassenen Backsteinklinkern, die seitlich angebrachten Beleuchtungskörper und die gediegene Tischler- und Schlosserarbeit der Eingangstür ausgezeichnet ist. Hervorgehoben sei auch die Ausbildung der Fenster, die nicht im Anschlag zurückgesetzt, sondern in die Außenflucht gelegt sind. Man

hat also auf eine Gliederung der Außenflächen des Gebäudes durch die Rücksprünge der Fensterleibungen verzichtet und die Gliederung durch die weiß gestrichenen Fensterrahmen vorgezogen, diese also dem heutigen Zug der Zeit entsprechend nicht in der Relief- sondern in der Farbenwirkung gesucht, und zwar, wie der Augenschein lehrt, mit durchaus befriedigendem Ergebnis. Das sei besonders erwähnt, weil diese Fensterausbildung einer ablehnenden Kritik unterzogen worden ist, wobei auch der Befürchtung Ausdruck gegeben wurde, daß die Fensterumrahmungen schwerlich der Münchener Witterung standhalten könnten, und dem Bau ganz allgemein die „Baugesinnung süddeutscher Städte“ abgesprochen wurde. Demgegenüber kann wohl darauf hingewiesen werden, daß sich die beschriebene Fensterausbildung in vielen süddeutschen Städten (z. B. in Augsburg, Salzburg usw.) als geradezu charakteristisch vorfindet und auch heute noch selbst in München in der Altstadt (z. B. in der Prannerstraße usw.) vorgefunden wird. Die Wahrung der süddeutschen und besonders der Münchener Baugesinnung in allen Ehren! Sie ist aber in München in erster Linie in der Altstadt, wo sie vor allem hätte gewahrt werden müssen, stellenweise verletzt worden, nicht durch den hier behandelten Neubau vor den Toren der Stadt, wo im übrigen eine freiere Betätigung architektonischen Schaffens nicht unterbunden werden kann. Bezüglich der geäußerten technischen Bedenken darf des weiteren darauf verwiesen werden, daß die in der Außenflucht liegenden Fenster in den Städten an der norddeutschen Wasserkante, die bekanntlich besonders ungünstige Witterungsverhältnisse haben, eine besonders häufige Erscheinung sind. Es kann also eine grundsätzliche Ablehnung dieser Fensterform weder aus Gründen der Baugesinnung noch aus technischen Gründen in Frage kommen, vielmehr wird die Frage der Konstruktion entscheidend sein müssen. In dieser Hinsicht hat man sich beim Neubau der Oberpostdirektion durch entsprechende Vorsorge (z. B. Schutz der Holzteile durch Kupferblechabdeckungen, Kupferstreifen an den Wetterschenkeln usw.) vor allen unangenehmen Möglichkeiten zu schützen gewußt.

Bei der inneren Ausgestaltung des Gebäudes sind die Grundsätze, die bei der einfachen und sachlichen Behandlung der Schauseiten maßgebend waren, in gleicher Weise zur Anwendung gekommen. Nur das Haupttreppenhaus (Abb. 12, S. 647) und die sich an dieses anschließenden Vorplätze sowie der Sitzungssaal und die Amtsräume des Präsidenten

haben eine reichere Ausstattung erfahren. Die Flure sind durch eine gefällige farbige Behandlung freundlicher gestaltet worden. Bei der Durchbildung der Einrichtungsgegenstände ließ man einen gediegenen, guten Geschmack obwalten; die nach Entwürfen der Bauleitung angefertigten Beleuchtungskörper sind dabei als besonders gelungene Schöpfungen hervorzu-



Abb. 9. Hauptfront an der Arnulfstraße mit Turm an der Ecke der Wredestraße.



Abb. 10. Hauptfront an der Arnulfstraße mit Turm an der Ecke der Spatenstraße.

heben. Hier wie bei den Möbeln, Schlosser- und Tischlerarbeiten hat sich gute Erfindung mit der rühmlichst bekannten Münchener Handwerkstechnik aufs glücklichste vereint.

Bezüglich der technischen Ausführung ist zu erwähnen, daß die Herstellung der Fundamente und Kellermauern in Portlandzement-Stampfbeton, der Stützen, Unterzüge, Tür- und Fensterstürze und der Rippen für die Tonhohlsteindecken in Eisenbeton

unter weitestgehender Verwendung des bei der Ausschachtung der Keller und bei der Tieferlegung der Höfe gewonnenen Kiesmaterials erfolgte. Die aufgehenden Außenmauern und die wenigen Tragmauern sind in Backsteinen gemauert. Dagegen wurden die Zwischenmauern erst nach Fertigstellung des Rohbaues, teils als poröse Leicht- oder Hohlsteinwände, teils als Guß- u. Plattenwände eingezogen. Als Fußbodenbelag der Büroräume sind Linoleum und Triolin, für die Arbeitssäle Eichenriemen, für Gänge, Bäder, Abort- und Waschräume Plattenbeläge verwendet. Für das ganze Gebäude sind nur drei Fenstertypen, und zwar für Keller, Stockwerke und Dach, benutzt

speicherung ist erforderlich, um die Schwankungen auszugleichen, die dadurch entstehen, daß das Fernheizwerk den Dampf wegen des anderweitigen Bedarfs (gesteigerte Inanspruchnahme durch die Beheizung der Züge zu gewissen Tagesstunden) nicht mit gleichmäßiger Spannung liefern kann. Auch durch die Anordnung der Heizkörper in jeder Fensternische ist darauf Rücksicht genommen, daß beim Versetzen von Zwischenwänden die für den neu entstandenen Raum notwendige Heizfläche ohne Ummontierung von Heizkörpern erreicht wird. Elektrizität ist für Beleuchtung und Kräfteerzeugung, Gaseinrichtung für Koch- und technische Zwecke vorhanden.

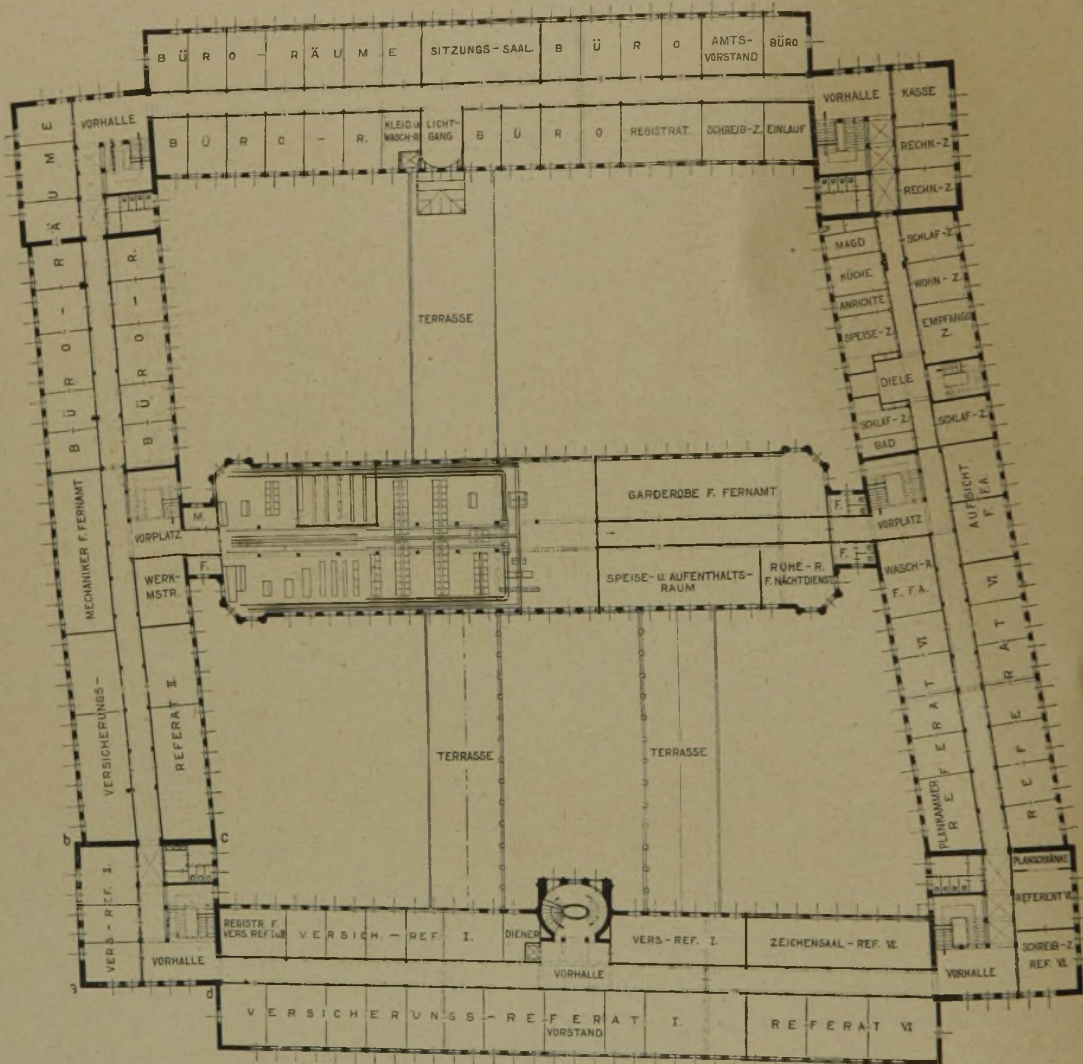


Abb. 11. Grundriß des III. Obergeschosses.

worden, obwohl sich die Zahl der Fenster auf etwa 2500 beläuft. Die Türen und die meisten Einrichtungsgegenstände sind ebenfalls normalisiert. Mit Ausnahme der Überdeckung des Fernsprechamtes sind die Dächer durchweg in Holz konstruiert und mit Thüringer Schiefer eingedeckt; Rinnen, Abfallrohre und Abdeckungen sind in Kupferblech hergestellt. Die äußeren Schauseiten sind mit Terranova-Edelputz, die Hoffronten mit Lithin-Edelputz versehen.

Die Beheizung erfolgt mittels Warmwasserpumpenheizung unter Anschluß an das große Fernheizwerk der Reichsbahnverwaltung, das in der Lage ist, den Wärmebedarf für das neue Gebäude mitzudecken und dadurch seinen eigenen Betrieb noch wirtschaftlicher zu gestalten. Das Fernheizwerk liefert Dampf, der durch geeignete Apparate in einer Zentrale des Neubaus zur Warmwasserbereitung benutzt wird. Das warme Wasser wird entweder unmittelbar mittels Pumpen durch das Haus getrieben oder in Wärmebehältern gespeichert. Die Auf-

Das Riesengebäude ist in der verhältnismäßig kurzen Bauzeit von 22 Monaten völlig bezugsfertig hergestellt worden. Die darin liegende Leistung läßt sich erst voll ermessen, wenn man die eingangs erwähnten ungeheuren Schwierigkeiten der Durchführung in Betracht zieht. Da eine möglichst rasche Fertigstellung schon mit Rücksicht auf die fortschreitende Geldentwertung in öffentlichem Interesse lag, waren auch die Unternehmer durch entsprechende Bauverträge an einem raschen Baufortschritt persönlich interessiert worden. Die glückliche Vollendung der gestellten großen Aufgabe ist aber nicht zuletzt dem vorbildlichen Zusammenarbeiten aller beteiligten Kräfte zu verdanken. Das Skizzenprojekt ist durch Oberregierungsbaurat Vorhölzer (Oberpostdirektion München) unter der Oberleitung des Reichspostministeriums (Abt. VI, München, Oberregierungsbaurat Pöverlein) aufgestellt worden. Dieser bearbeitete auch zusammen mit der Bauleitung, Postbaurat Werner, die Ausführungspläne, vor allem aber wußte er in vor-

bildlicher Weise alle Mitarbeiter für das Werk zu begeistern. Von diesen seien noch genannt Regierungsbaumeister Biedermann, der auch für die technischen Einrichtungen zuständig war, und die Baureferendare Görz, der sich u. a. um die künstlerische Ausstattung (Möbel, Beleuchtungskörper usw.) be-

sonders verdient machte, Zametzer und Dr.-Ing. Knorr. Der künstlerische Schmuck stammt vom Bildh. Prof. Kindler. Bei den Rohbauarbeiten waren die Bauunternehmungen Stöhr, Rank und die Tiefbau- und Eisenbeton-Ges., beim Ausbau das Münchener Handwerk beteiligt. —

### Ein Messehaus für Hamburg.

(Vgl. die Notiz über den ausgeschriebenen Ideenwettbewerb in No. 94.)



uf Grund eines Vertrages zwischen dem Hamburgischen Staat als Grundeigentümer und der Unternehmerfirma Liesegang und Kosch, G. m. b. H. soll in Hamburg ein großes Messehaus errichtet

werden. Zur Vorbereitung und Durchführung dieses Bauvorhabens ist vor einiger Zeit mit dem Namen „Messehaus, Kommanditgesellschaft auf Aktien, Hamburg“ eine Tochtergesellschaft der genannten Firma mit einem Kapital von 30000 M. gegründet worden.

Die vorbereitenden Arbeiten zur Erstellung des Hamburger Messehauses auf dem vom Staat im August d. J. erworbenen Gelände am Hauptbahnhof (vgl. Lageplan S. 648) sind jetzt von der genannten Gesellschaft mit der Ausschreibung eines Ideenwettbewerbes unter den in Groß-Hamburg ansässigen Architekten in Angriff genommen worden. Für das Baugelände ist das Recht erwirkt, die von der Bauordnung vorgeschriebenen Höhenmaße zu überschreiten. Dabei sind aber die von der Baupolizeibehörde vorgeschriebenen besonderen Bestimmungen einzuhalten, während für das Maß der Überschreitung eine von der Baudeputation zu genehmigende Massenskizze entscheidend ist. Das Ergebnis des Wettbewerbes soll der Baudeputation als Unterlage für die Feststellung der Baumasse dienen.

Hamburg tritt mit diesem Bauvorhaben nicht nur als neues Glied in die immer mehr anwachsende Zahl der Messestädte ein, sondern erstrebt nach dem Programm, daß die Messehausgesellschaft entwickelt, darüber hinaus, mit diesem für eine große

Dauerausstellung (ständige Mustermesse) bestimmten Messehaus, in besonders hervorragender Lage des Hamburger Geschäftsviertels, eine zusammenfassende Stelle zu schaffen, die die kostspielige Beschickung einer Reihe periodischer und

kurz begrenzter Messen in den verschiedensten Landesteilen entbehrlich machen soll. Wie weit eine Entwicklung in dieser Richtung wirklich Platz greifen wird, mag der Erfolg lehren. Leipzig steht jedenfalls — obwohl durch die Messe-

veranstaltungen anderer Städte, den Mittelpunkten besonderer

Wirtschaftsgebietseinheiten, schon entlastet — zur Zeit immer noch als Messestadt an erster Stelle. Es ist bisher durch Tradition und seine Lage nahe dem Herzen Deutschlands der gegebene deutsche Messeplatz Hamburg, dessen periphere Lage unter modernen Verkehrsverhältnissen bald vielleicht nicht mehr als nennenswerter Nachteil ins Gewicht fallen wird, kann demgegenüber seine einzigartige Bedeutung als Hauptausfuhrplatz Deutschlands und als ein

Mittelpunkt internationaler Wirtschaftsverflechtung mit ständigem großen Fremdenverkehr“ in die Wagschale werfen. Die darin liegende starke Werbemöglichkeit für die Wirtschaft wirksam nutzbar zu machen, unter dem Gesichtspunkt der besten Erfolgsaussicht bei verhältnismäßig geringstem Kostenaufwand, ist eine Organisationsfrage, die in dem „Messehaus“-Unternehmen nach dessen Absichten gelöst werden soll.

Im Anschluß an die große Dauerausstellung sollen sich mit Berücksichtigung der jeweiligen Wirtschaftstendenzen und Zeitverhältnisse Sondermessen verschiedener Art entwickeln lassen, umso mehr wenn durch Bereitstellung geeigneter Säle Gelegenheit zur Abhaltung von Tagungen größeren Stils geboten wird. Größere Wirtschaftlichkeit des Ausstellungswesens soll auch noch durch die Vereinigung der für jeden Aussteller abgeschlossenen Ausstellungsräume mit den Geschäftsräumen seiner örtlichen Organe (Vertreter) ermöglicht werden. Auf diese Weise wird zugleich der für das Hamburger Geschäftsleben unabweisbaren Notwendigkeit entsprochen, die jetzt in der Stadt

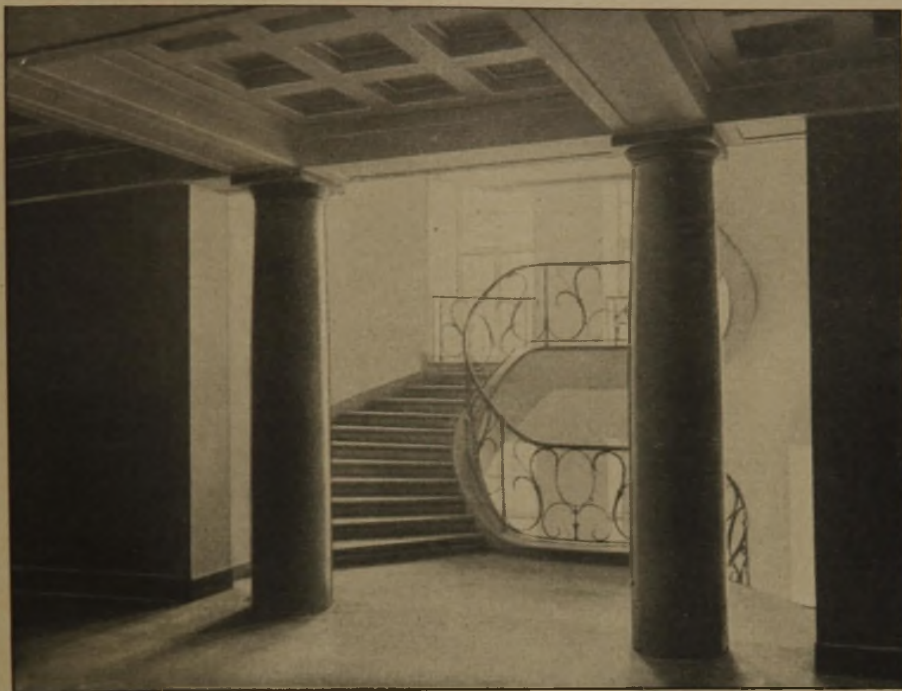


Abb. 12. Blick in das Haupttreppenhaus.

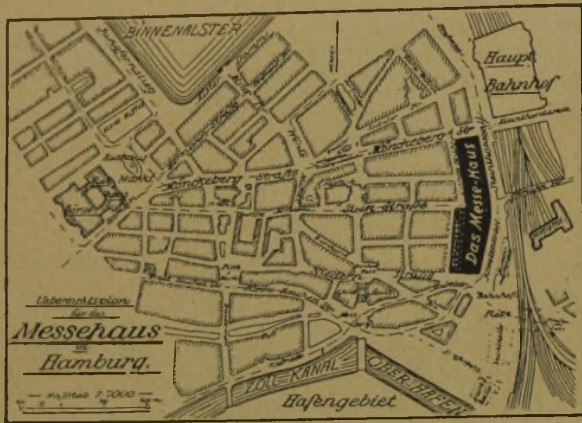


Abb. 13. Haupteingang an der Arnulfstraße. Neubau eines Post-, Telegraphen- und Fernsprechdienstgebäudes in München.

weit verstreut liegenden „Musterlager“ in würdiger Weise zusammenzufassen.

Die dergestalt für das große Unternehmen zu schaffende Heimstätte soll „in Form und Gestaltung dem Leitgedanken entsprechen und das entschlossene Ringen der deutschen Wirtschaft um die Seele des Weltmarktes eindrucksvoll verkörpern“.

Alles in allem liegt hier eine hochbedeutende und umfangreiche Bauaufgabe vor, über deren Ausdehnung ein Blick auf den Lageplan und ein Vergleich mit den Abmessungen des nahegelegenen Chilehaus-Grundstückes belehren mag. Über die Bedingungen, die dem Wettbewerb zugrunde gelegt sind, sei daher hier in Ergänzung des bereits gebrachten Hinweises in Nr. 94 das Wichtigste noch nachstehend mitgeteilt:



Zur Beteiligung sind die in Groß-Hamburg ansässigen Architekten eingeladen mit der Einschränkung, daß für nicht selbständige Architekten die Berechtigung zur Teilnahme an die Zustimmungserklärung der Arbeitgeber, sofern diese sich selbst am Wettbewerb beteiligen, gebunden ist. Die Zulassung einer bis auf 12 beschränkten Anzahl auswärtiger deutscher Architekten ist vorbehalten.

Zu den für die Bearbeitung zur Verfügung gestellten Unterlagen gehören neben einem Stadtteilplan, sonstigen erforderlichen Lageplänen und Profilzeichnungen, Ansichtszeichnungen der Nachbarbauten und photographischen Aufnahmen auch Gipsmodelle der Bauplatz Umgebung und zwar A) ohne Platzanlage, B) mit Platzanlage an der Steinstraße. An Leistungen sind alle zur Darstellung nötigen Zeichnungen (bzw. Modelle) sowohl für die Lösung A) ohne Platzanlage als auch B) mit Platzanlage im Maßstab 1:500 verlangt. Dazu gehören Grundrisse, Schnitte, Straßenansichten, Schaubilder sowie Gipsmodelle, die nur als Massenmodelle gedacht und in die mit den Unterlagen gelieferten Umgebungsmodelle einzufügen sind, ferner kurzer Erläuterungsbericht mit Berechnung der Nutzflächen.

### Vermischtes.

**Deutsche Verkehrsausstellung München 1925.** In der Zeit zwischen Juni und Oktober kommenden Jahres soll die „Deutsche Verkehrsausstellung München 1925“ stattfinden, die den gesamten gegenwärtigen Stand des deutschen Verkehrswesens veranschaulichen wird und damit eine der umfangreichsten und bedeutendsten Ausstellungen der letzten Jahre zu werden verspricht. Als Leiter der Ausstellung zeichnen Staatssek. v. Frank, Leiter des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern, Hofrat Dr. Küfner, rechtskundiger II. Bürgermstr. der Landeshauptstadt München, Staatssek. Dr. Schätzel, Leiter des Reichspostministeriums, Abt. München, und Dr. Wussow, Präs. d. Vereins Dtsch. Straßen- u. Kleinbahnverwaltungen, M. d. B.-W.-R. Für die Veranstaltung steht das städt. Ausstellungsgelände auf der Theresienhöhe in München mit einer Gesamtfläche von 240 000 qm, darunter 6 Hallen mit 21 000 qm zur Verfügung.

Die Ausstellung zerfällt nach der bereits festgelegten Einteilung in fünf Hauptgruppen. Gruppe A behandelt den Landverkehr und zwar in Abt. I Bahnverkehr und in Abt. II Straßenverkehr. In Gruppe B wird der Wasserverkehr, getrennt in Abt. I Binnenverkehr und Abt. II Seeverkehr, vorgeführt. Für die in jeder einzelnen Abteilung behandelte Verkehrsart werden, nach Klassen gesondert, Entwurf und Bau der betreffenden Verkehrsanlagen, Betriebsanlagen und -Einrichtungen, Verkehrsmittel und ggf. Werkstättenanlagen- und Einrichtungen gezeigt. Gruppe C ist dem Luftverkehr gewidmet, Gruppe D zeigt Post, Telegraphie,

Die Preise, für die einschließlich der Ankaure insgesamt 40 000 G.-M. zur Verfügung stehen, werden in zwei Gruppen verteilt, und zwar sind ausgesetzt je drei Preise für Gruppe A in Höhe von 10 000, 6000 und 3500 M. sowie für Gruppe B in Höhe von 8000, 5000 und 2500 M. Die restlichen 5000 M. sollen nach dem Ermessen des Preisrichters für Ankäufe, im einzelnen nicht unter 1000 M., verwandt werden. Die Bewerber können in jeder Gruppe nur einen Preis erhalten. Eine andere Preisverteilung ohne Kürzung der Gesamtsumme bleibt vorbehalten. Die Heranziehung eines Preisträgers bei der weiteren Bearbeitung des Bauvorhabens ist beabsichtigt, doch wird eine Verpflichtung dazu nicht übernommen.

Aus den Einzelheiten des Bauprogramms ist Folgendes hervorzuheben. Hinsichtlich der äußeren Gestaltung ist zu berücksichtigen, daß das Messehaus, vom Hauptbahnhof aus gesehen, an höchstgelegener Stelle dem Hauptgeschäftsviertel zwischen Hafen, Börse und Mönckebergstraße mit einer Front von 340 m vorgelagert ist und der Durchlaß der Steinstraße zur Altmanstraße torartig überbaut werden soll, wie dies in ähnlicher Weise ja schon bei Erbauung des Chilehauses mit der Fischertwiete geschehen ist und offenbar aus stadtbaukünstlerischen Gesichtspunkten und mehr noch aus Gründen einer größtmöglichen Grundstücksausnutzung gefordert wird. Durch den Wettbewerb soll insbesondere auch die Frage entschieden werden, ob die Steinstraße vor dem Messehausdurchlaß platzartig zu erweitern ist, wobei hier gegebenenfalls eine unterirdische Abstellgelegenheit für Automobile vorgesehen werden kann. Zur vollständigen Lösung des Preisausschreibens gehört die Bearbeitung beider Lösungen.

Für die innere Gestaltung ist der Gesichtspunkt möglichst vollkommener wirtschaftlicher Ausnutzbarkeit maßgebend. An Haupträumlichkeiten sind gefordert: in sich abgeschlossene Ausstellungsräume und einzelne, damit in Verbindung zu setzende Kontorräume, beide etwa im Verhältnis 4:3, ferner Messehausbüro, Post- und Telegraphenamt, eigene Fernsprezentrale, Bankgeschäft, Kongreßsaal für 4—5000 Personen, Klub- und Restaurationsräume. Der Keller soll in der Hauptsache als Lagerkeller dienen und neben den Räumen für die Versorgungsanlagen Einstellräume für mindestens 500 Automobile in sich aufnehmen.

Besondere Aufmerksamkeit wird den Einrichtungen, die der Bewältigung des Verkehrs dienen, zu widmen sein, sowohl im Hause selbst wie auch bei Einordnung der Anlage in die Umgebung hinsichtlich der Leitung und möglichen Verteilung des zu erwartenden großen Zugangs- und Abgangsverkehrs von Menschen und Gütern.

Ob das Ziel erreicht wird, dem Hamburg mit seinem Messehaus zustrebt, wird nicht zuletzt von dem Geschick und der Großzügigkeit abhängen, mit denen diese recht gewaltige Aufgabe baulich gelöst wird. Mögen die beteiligten Architekten sich dessen bewußt sein; dann darf mit Recht das Ergebnis des Wettbewerbes auch über die Grenzen Hamburgs hinaus, größtes Interesse beanspruchen.

Fernsprech- und Funkwesen, Gruppe E Allgemeines (Psychotechnik, Unterricht, Literatur, Film u. a.). Die große Bedeutung, die einem hochentwickelten Verkehrswesen für die deutsche Wirtschaft, besonders in der heutigen Zeit des Wiederaufbaues, zukommt, steht außer jedem Zweifel. Aufgabe dieser Ausstellung wird es sein, nicht nur einen Gesamtüberblick zu geben, sondern auch die Anteilnahme der Allgemeinheit am Schicksal und Aufbau unserer See- und Binnenschifffahrt, unserer Eisenbahnen und unseres Luftverkehrs zu wecken und zu fördern.

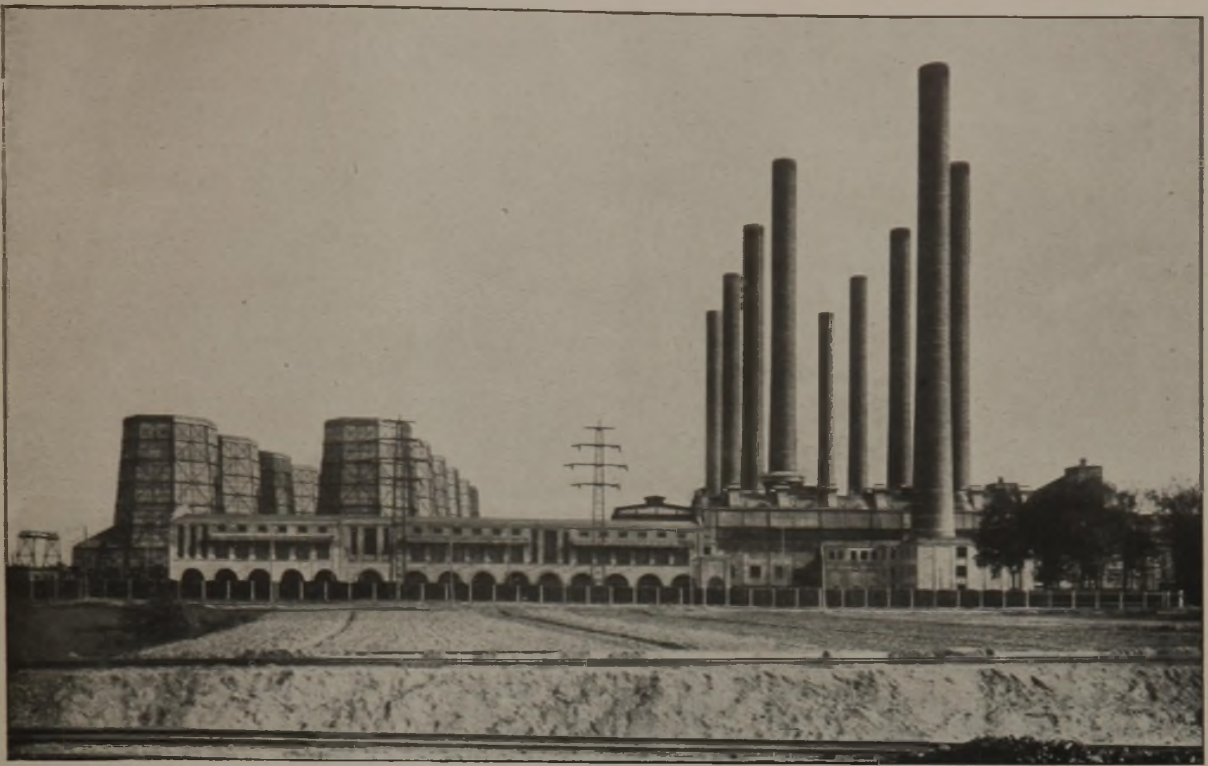
### Wettbewerbe.

**Zum Wettbewerb für die Errichtung eines Ehrenmales in der Stadt Leer,** über dessen Ausfall wir bereits in Nr. 85 kurz berichtet haben, liegen uns nunmehr genauere Angaben, insbesondere auch die Namen der Preisrichter, vor. Danach sind 216 Entwürfe eingegangen, die sämtlich den gestellten Bedingungen entsprachen. Es erhielten den I. Preis die Reg.-Bmstr. a. D. Walter und Johannes Krüger, Berlin-Charlottenburg, den II. Preis Arch. Eglaf, Bremen, den III. Preis Arch. Nothoff, Berlin-Lichterfelde. Zum Ankauf wurden empfohlen die Entwürfe mit dem Kennwort „Ravenna“, „Unsere Helden“ und „Kreuzring“.

Inhalt: Neubau eines Post-, Telegraphen- und Fernsprechdienstgebäudes in München — Ein Messehaus in Hamburg. — Vermischtes. — 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.





INGENIEURBAUTEN, HEIMAT UND KULTUR  
OBEN: GROSSKRAFTWERK ZSCHORNEWITZ / UNTEN: SAN GIMIGNANO  
DEUTSCHE BAUZEITUNG. LVIII. JAHRGANG 1924. NR. 98