DEUTSCHE BAUZEITUNG

59. JAHRGANG * № 23 * BERLIN, DEN 21. MÄRZ 1925

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

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

Die Messebauten der Stadt Köln.

Architekten: Oberbaurat Hans Verbeek und Baurat Pieper, Köln.
Von Walther Wickop, o. Prof. an der Techn. Hochschule Hannover.
(Hierzu eine Bildbeilage.)

Allgemeines.

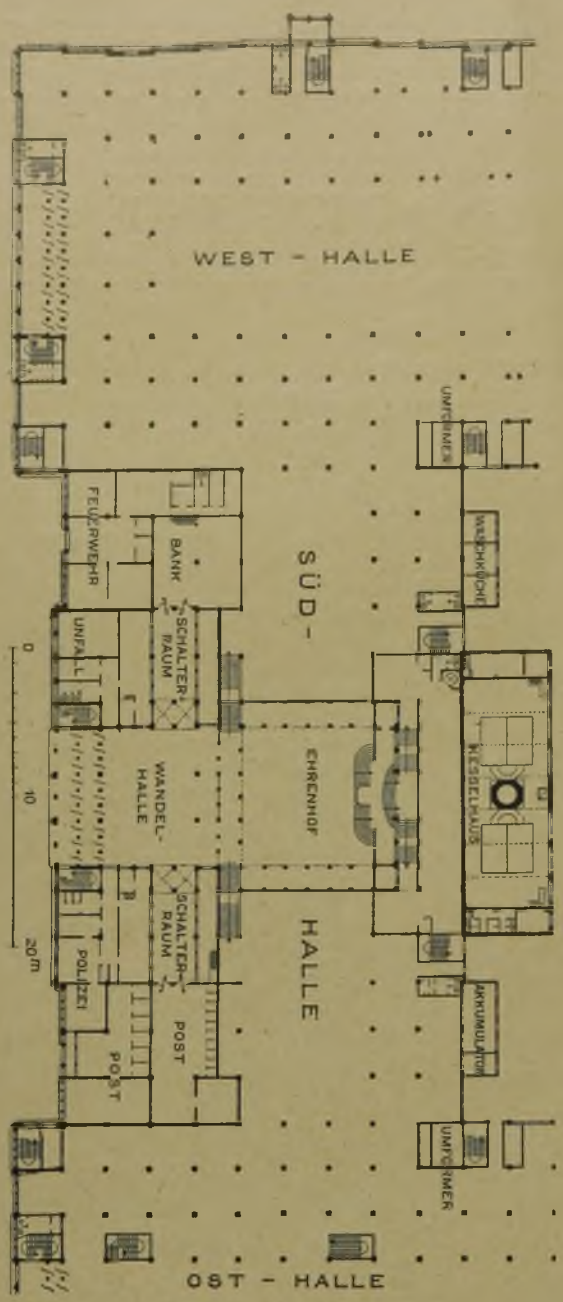
Von alters her ist das Geschick der Stadt Köln eng verknüpft mit dem Schicksal ihres Handels. Das zeigt ein Blick auf die fast 2000-jährige Geschichte der Stadt. Das Handelsleben verdankt Köln seiner einzigartigen Lage. Als Kreuzung alter und neuer wichtiger West-Ost-Straßen mit dem natürlichen Verkehrsband des Stromes ist Köln die wahre Rheinbrücke zwischen Mittel- und Westeuropa — ein deutsches Byzanz —, ein Vorwerk des rheinisch-westfälischen Gebietes. Mit den Handelsstädten Mittel- und Süddeutschlands durch die Natur selbst unlösbar verbunden, liegt es gleichzeitig in Handelsnachbarschaft sowohl zu Holland und Belgien als zu Frankreich und England.

Die exponierte Lage war es andrerseits aber auch, die das wechselvolle politische Schicksal der Stadt bestimmte, dieses Schwanken zwischen Zeiten höchster Blüte und tiefsten Niedergangs. Die an Gefahren wie an guten Vorbedingungen reiche Lage erzog die Bürgerschaft und ihre Ratsherren von je zu weitblickender Selbständigkeit der kommunalen Politik.

Nach dem unglücklichen Ausgang des Weltkrieges sah sich die Stadt Köln vor völlig neuen Lebensbedingungen. Ihr Festungsgürtel wurde gesprengt, ihre militärische Bedeutung ging verloren, aber mehr als je wurde sie zum Schnittpunkt handelspolitischer Willensrichtungen. Da schuf sie sich, unbeirrt durch die nun schon über fünf Jahre währende feindliche Besetzung, unter der genialen Führung ihres Ob.-Bürgermeisters Dr. h. c. Adenauer ein neues Rüstzeug. Möglichkeiten und Pflichten der Zukunft klar erkennend, packte man mitten in der tiefsten wirtschaftlichen und sozialen Not eine ganze Reihe großzügig gestellter Aufgaben des Wiederaufbaues an.

Zuerst die Gründung der Universität als einer Kraftquelle geistiger Arbeit; dann, bereits im Dezember 1918, das Umlegungsgesetz (sog. Lex Adickes-Adenauer) und damit die Möglichkeit zur idealen Erschließung des „Inneren Rayons" nach dem Bebauungsplan von Fritz Schumacher, ein Werk, das bereits in seinen wesentlichen Anlagen und Straßenzügen fertig ausgeführt ist; dann, noch i. J. 1919, das Enteignungsgesetz für den „Äußeren Rayon", der sich nach dem ebenfalls von Schumacher geschaffenen Generalbebauungsplan in einen lebenspendenden Grüngürtel verwandeln wird; ferner: das gewaltige Stadion in Müngersdorf, durch dessen

Abb. 1. Blick auf den Messehof mit Messehof-Garten. (Nordfront.)



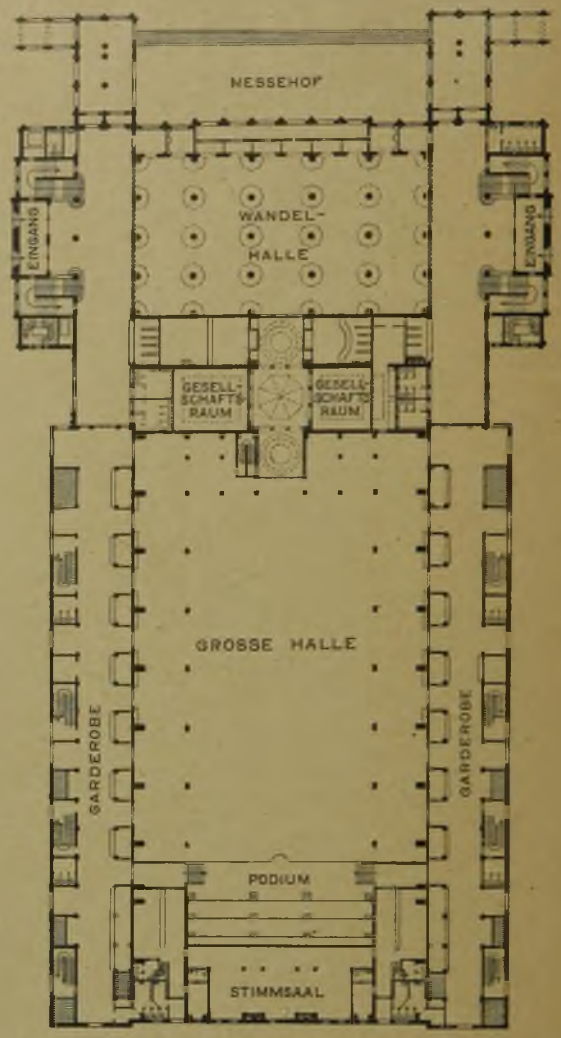
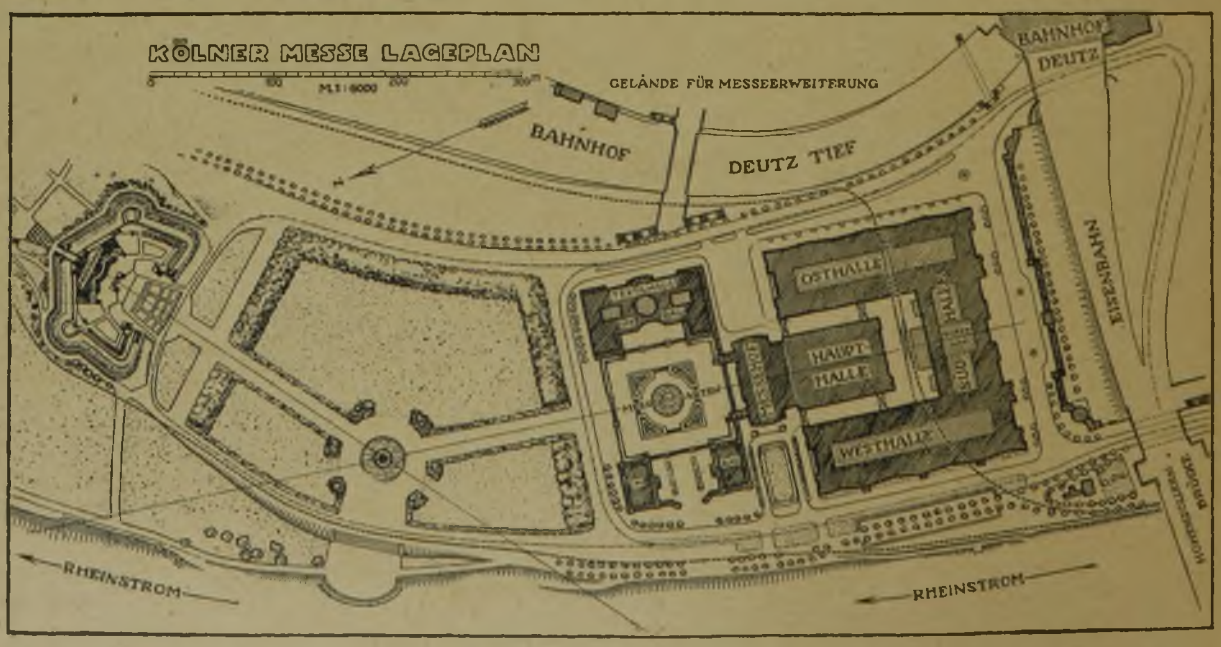


Abb. 2 (links oben). Grundriß der Südhalle mit Teilgrundriß der West- und Ost-Halle.

Abb. 3 (oben). Grundriß der Großen Halle mit dem Messehof.

Abb. 4 (unten). Lageplan des gesamten Messe-Geländes in seiner Beziehung zum Rhein und zur Eisenbahn.



Ausführung die Arbeitslosigkeit wirksam bekämpft wurde; die Erschließung des neuen Industrie-Geländes im Norden der Stadt, die zur Eingemeindung von Worringen führte; die Anlage des neuen

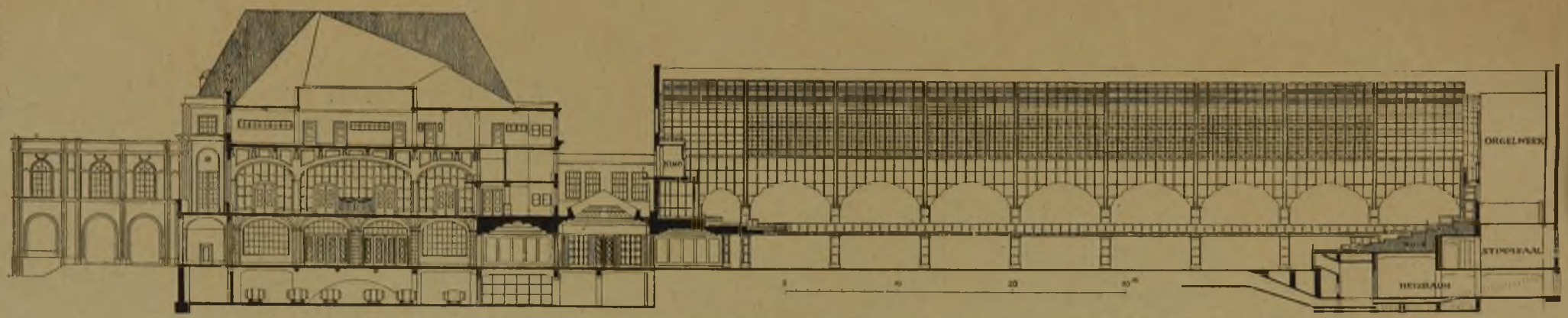


Abb. 5. Längsschnitt in der Achse des Messehofes durch diesen und die „Große Halle". Maßstab 1 : 500.

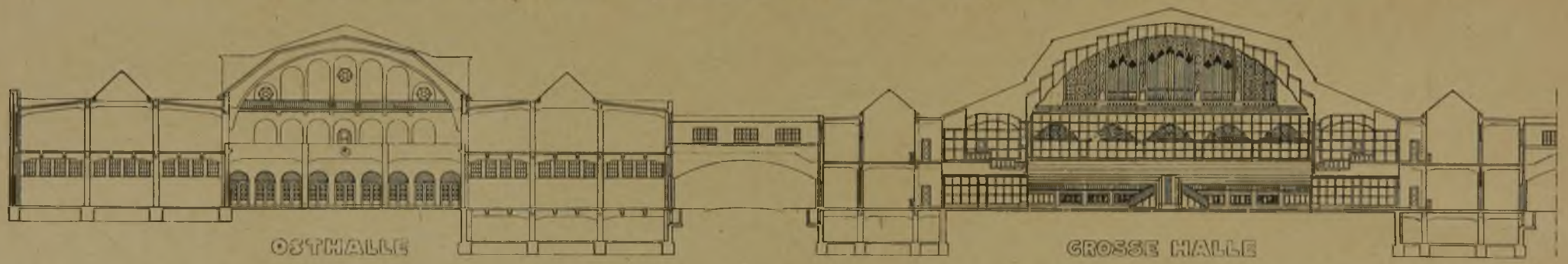


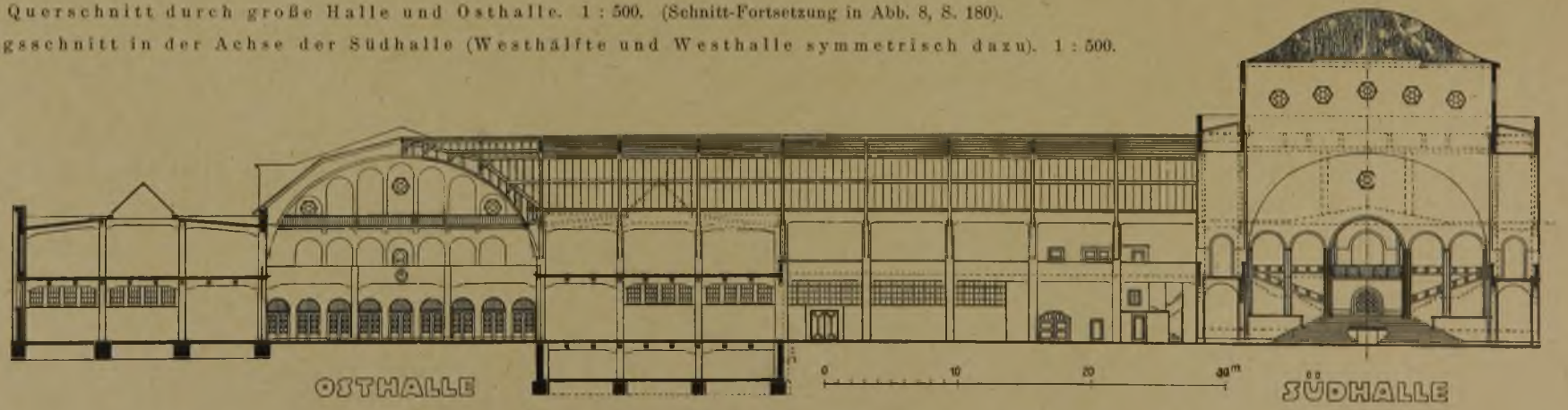
Abb. 6 (oben). Querschnitt durch große Halle und Osthalle. 1 : 500. (Schnitt-Fortsetzung in Abb. 8, S. 180).

Abb. 7 (unten). Teillängsschnitt in der Achse der Südhalle (Westhälfte und Westhalle symmetrisch dazu). 1 : 500.

Die Messebauten der Stadt Köln.

Architekten:
Ob.-Baurat Hans Verbeek
und
Baurat Pieper, Köln.

Schnitte durch die fertiggestellten Bauten.



Industrie- u. Handelshafens bei Niehl mit seinen umfangreichen Schienenwegen; und endlich die zum größten Teil im Frühjahr 1923 dem Betrieb übergebenen und vor einigen Wochen in ihrem ersten Bauabschnitt fertiggestellten Messebauten, die „Ausstellungshallen der Stadt Köln", die den besonderen Gegenstand unserer Betrachtung bilden sollen.

Veranlassung zum Bau. Hemmungen. Der in den Inflationsjahren allenthalben in Deutschland aufschießende Messegedanke wird schwerlich in allen Städten, die ihn aufgriffen, Bestand haben. Köln ist dagegen als Handelsstadt erster Ordnung wie geschaffen zur Messestadt, zum Großmarkt des rheinisch-westfälischen Wirtschaftsgebietes.

Der vom Oberbürgermeister ausgehende Gedanke, die Kölner Messe ins Leben zu rufen, stieß zunächst auf mancherlei Anfeindungen; als der Gedanke aber siegte und die Stadtverordneten zu Beginn d. J. 1922 den Bau ständiger Messehallen nach einem großzügigen Plan beschlossen, geriet die Ausführung in eine Zeit voll denkbar größter Schwierigkeiten. Die während der Bauzeit erst recht einsetzende und immer schneller zunehmende Haltlosigkeit der deutschen Mark brachte die Bauten wiederholt in die Gefahr, eingestellt zu werden und als Torso liegen zu bleiben. Immer wieder um die Früchte ihrer Arbeit gebracht, geriet die Arbeiterschaft in begreifliche Unruhe; ständige Besprechungen und Streiks waren die Folge. Durch die Verkehrssperre stockte die Zementzufuhr und die Beschaffung anderer unentbehrlicher Baustoffe. Es lag also geradezu in der Natur der Aufgabe, daß sie überstürzt wurde; Planung und Ausführung, zeitlich aufs äußerste beschränkt, gerieten in eine geradezu atemlose Eile. Dazu kamen technische Schwierigkeiten, die in der besonderen Beschaffenheit des Bauplatzes lagen.

Bauplatz. Für die Messe stand ein verkehrstechnisch sehr günstig gelegener Platz von etwa 24 ha zur Verfügung: das Gelände der Werkbundausstellung 1914, unmittelbar am rechten Rheinufer nördlich der Rampe zur Hohenzollernbrücke gelegen, vom Dom 1 km, vom Geschäftszentrum der Stadt kaum 15 Min. entfernt, leicht zu erreichen vom Hauptbahnhof und in unmittelbarer Nachbarschaft des Bahnhofes Deutz; ein Gelände zwischen zwei Häfen, dem Deutzer Hafen im Süden, dem Mülheimer Hafen im Norden. (Abb. 4, S. 178.)

Dieser Bauplatz war noch verfügbar, da er zum größten Teil im Hochwassergebiet lag und nur durch großzügige Erdbewegung baureif gemacht werden konnte. Der ganze südliche Teil des Geländes, der noch beim Hochwasser 1920 in voller Ausdehnung überschwemmt war, mußte bis zu 2 m Höhe aufgeschüttet werden.

Sehr unangenehme Überraschungen brachte dann der Baugrund! Im Boden steckten die Reste der alten Befestigung. Man hatte die 3—4 m dicken Basaltmauern i. d. J. 1900—1914 nur bis zur Erdgleiche abgetragen und den Schutt in die Kasematten und den 8 m tiefen Wallgraben geworfen, der den Bauplatz mitten durchschneidet. An einigen Stellen wurden drei Bebauungsschichten angeschnitten; nur etwa ¼ der Bauten konnte auf gewachsenem Boden gegründet werden. An einer Stelle stieß man auf einen 8 m tiefen, mit Schutt ausgefüllten Rheinkolk. In wochenlanger, mühevoller Arbeit mußten Mauerreste gesprengt, der aufgeschüttete Boden ausgehoben und teilweise durch neue, gewalzte Schüttung ersetzt werden. Senkbrunnen und Fundamentplatten wurden in großem Umfang verwendet.

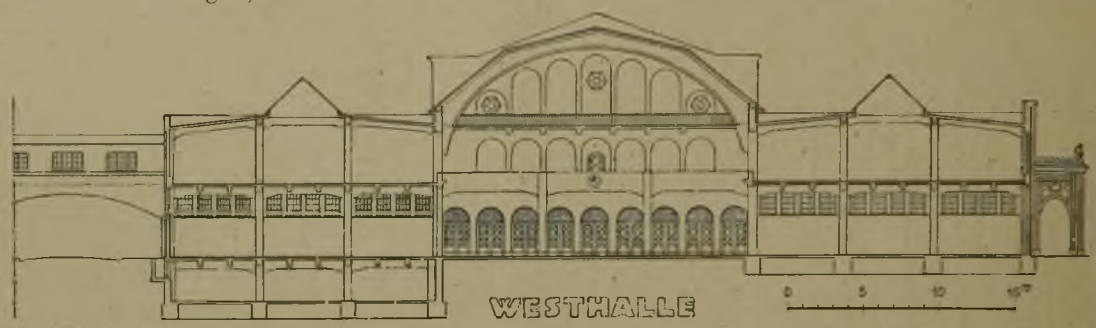


Abb. 8. Querschnitt durch die Westhalle (Anschluß an Schnitt Abb. 6, S. 179, rechts).

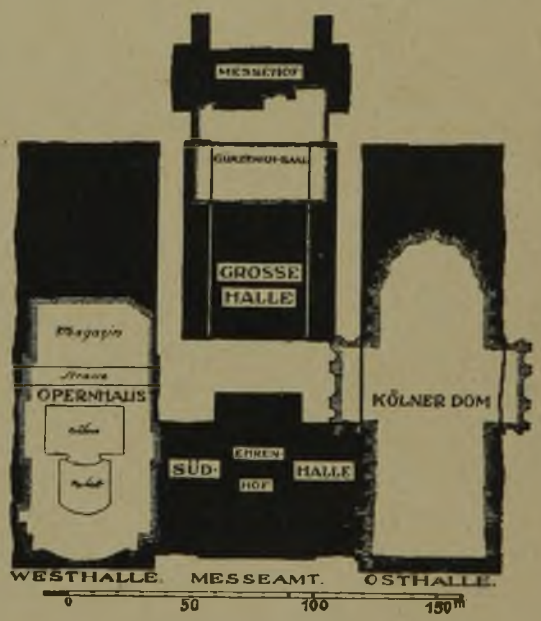


Abb. 9. Vergleich der Grundrißgröße der Messebauten mit anderen Bauten in Köln.

Durch alle diese widrigen Umstände bekam — was man dem fertigen Werk nicht mehr ansieht — die organisierende Arbeit, die Vorbereitung des gleichzeitig zu Bewältigenden, die Regie des Ineinandergreifenden hier eine ganz besondere Bedeutung. Und wenn, allen Hindernissen zum Trotz, dieser umfangreichste aller deutschen Bauten nach dem Kriege in nur 365 Arbeitstagen benutzungsfertig erstellt wurde, so ist das hier in erster Linie eine ganz außergewöhnliche organisatorische und hervorragende bautechnische Leistung.

Baukosten. Am 2. März 1922 hatte die Stadtverordnetenversammlung dem Vorschlag des Oberbürgermeisters zugestimmt, massive Hallen von rd. 50 000 qm Fläche zu Messe-, Ausstellungs- und Versammlungszwecken zu errichten. Ein Betrag von 152 Millionen damaliger Papiermark wurde bereitgestellt. Die Inflation machte diesen Voranschlag illusorisch. Die Gesamtbaukosten für die massiven Hallen belaufen sich auf 2.5 Millionen GM. Die Bauten haben aber einen Wert von schätzungsweise 15 Millionen GM., und ihre Durchführung bedeutet daher einen gewaltigen Inflationsgewinn für die Stadt. Die während der Ausführung so allgemeine Flucht der Papiermark in die Ware ist hier zu begrüßen, da sie zu einer produktiven Arbeitsleistung großen Stils wurde.

Planer. Die architektonische Schöpfung der Messe ist das Ergebnis gemeinsamer Arbeit zweier Architekten: Die Entwurfsbearbeitung lag in den Händen von Ob.-Baurat Hans Verbeek als Leiter des städtischen Hochbauamts und von Baurat Hans Pieper, dem die Leitung des Messebauamtes und damit die Bauleitung übertragen wurde. An der Ausführung sind fast alle städtischen Dienststellen beteiligt, insbesondere das Maschinenbauamt unter Stadt-

baurat Meyer für die umfangreichen Maschinen- und Heizungsanlagen; die Installationsabteilung unter Ob.-Ingenieur John für die gesamte Installation; das Tiefbauamt unter Stadtbaurat Weingarten und Deibel für die Straßen- und Kanalbauten; das Verdingungsamt für die Vergebung sämtlicher Arbeiten

Abb. 10. Stilbühne im Ehrenhof der Südhalle.

Abb. 11. Westlicher Eingangsraum zur Großen Halle.

unter Stadtbaurat Dr. med. h. c. Kleefisch mit Stadtbaumeister Pauly; die Gartenverwaltung unter Gartendir. Encke für die umfangreichen gärtnerischen Anlagen*).

Zweck und Anordnung der Bauten. Was im März 1922 beschlossen wurde, steht heute fertig da. Eine gewaltige Gruppe von Hallen, die ein Quadrat von etwa 200/200 m einnimmt (s. Abb. 4).

Köln war in der glücklichen Lage, die Erfahrung der älteren Messen verwerten zu können. Die Ausstellungsbauten der älteren Messen haben sich fast durchweg, so gut es eben ging, um vorhandene Hallenbauten angesiedelt. Hier aber hatte man freie Hand zu logischer Neuschöpfung. Man konnte die Gesamtanlage dem Messezweck im besonderen anpassen, darüber hinaus aber auch erreichen, daß die Bauten nicht nur dem zweimal im Jahre aufflackernden Messeleben dienen, sondern in den Zwischenzeiten für Ausstellungen aller Art verwendbar werden, vor allem aber auch für Massenveranstaltungen auf

*) Die Mitarbeiter des Messebauamtes werden am Schlusse aufgeführt. —

politischem, volksbildendem, musikalischem und sportlichem Gebiet. Außerdem wurde der alte Wunsch der Stadt nach einem großen, festlichen Konzert- und Vortragsraum erfüllbar. Und endlich ergab sich im sog. „Ehrenhof", einem Eingangssaal für Repräsentation, gleichzeitig ein Theaterraum mit Stilbühne. So ist die neue Anlage in der kurzen Zeit ihres Bestehens schon heute zur eigentlichen Stadthalle geworden; sie beginnt die Rolle eines großen Volkshauses in Köln zu spielen.

Die Planung galt aber in erster Linie der Messe. Hierzu waren zwei Wege gangbar: die Zusammenfassung vieler Einzelkojen im großen Hallenraum, der

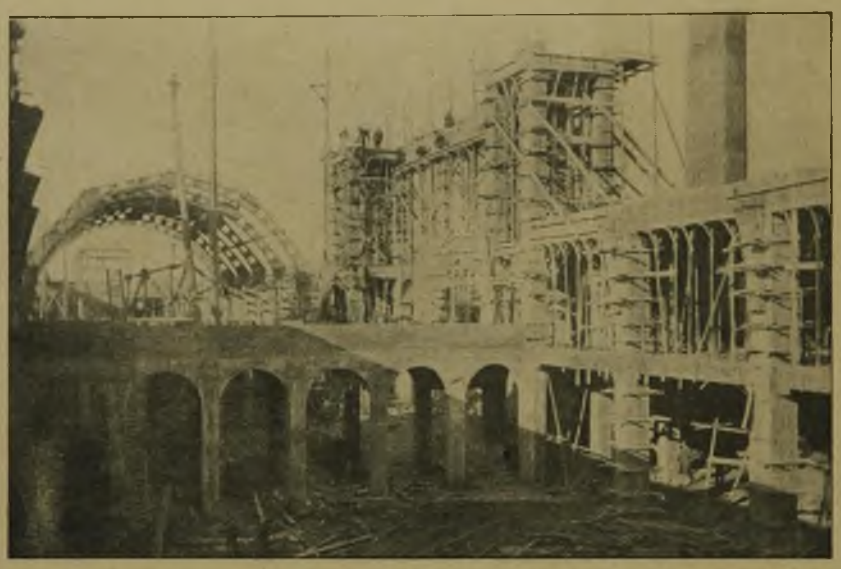


Abb. 12. Ehrenhof im Bau. (Eisenbeton-Konstruktion.)

Abb. 13. Blick in das Obergeschoß der Westhalle.

dem Ganzen nur den Rahmen gibt (Frankfurt a. M.); oder Zusammensetzung eines „Messepalastes" aus zahlreichen unveränderlichen Einzelschauräumen (Leipzig). Im Hinblick auf die vielseitige Verwendung wurde der Großraum gewählt, der ja, wenn auch mit jedesmaligen Unkosten, den Einbau kleinerer Räume gestattet und die größere Beweglichkeit ergibt. Endlich entsprechen weiträumige, im Inneren zusammenhängende Hallen der Forderung größter Übersichtlichkeit, die es heute dem eintretenden Messebesucher ermöglicht, sich sofort zurechtzufinden.

Größenverhältnisse und Gruppierung. Insgesamt bedecken die massiven Bauten eine Fläche von 33 000 qm. Sie bieten in einem und teilweise in zwei Geschossen rd. 50 000 qm Nutzraum. Hiervon sind 25—30 000 qm als reine Messestandfläche vermietbar. Abb. 9, S. 180, veranschaulicht die bedeutenden Größenverhältnisse des Baues durch Eintragung der Grundrißfläche des Kölner Doms, des Opernhauses und des Gürzenich-Saalbaues.

Drei große Ausstellungshallen, in Form eines nach Norden offenen Hufeisens zur inneren Einheit verbunden, umschließen auf drei Seiten die „Große Halle" mit dem Konzert- und Versammlungssaal. Den Kopf der „Großen Halle" bildet die Messegaststätte, der erst kürzlich fertiggestellte „Messehof", der als dreigeschossiger Querbau mit weitausladenden Flügelbauten die Nordfront der Gruppe beherrscht. Vom Messehof endlich blickt man in den von Arkaden umschlossenen „Messehof-Garten" mit großem Wasserbecken. (In Abb. 1 noch im Bau.)

Beim ersten Blick auf den Lageplan überrascht, daß keine Hauptfront nach dem Rhein blickt, sondern daß sich die Eingansfront der Ausstellungshallen nach Süden hin ausbreitet, nach der Rampe der Hohenzollernbrücke, von der sie nur durch den verhältnismäßig schmalen aber über 200 m langen „Messeplatz" getrennt ist.

Diese Anordnung ist für den Messeverkehr günstig. An den beiden Enden des Messeplatzes wird die Rampe der Hohenzollernbrücke von Unterführungen durchbohrt, den Hauptzugängen zur Messe. Die Unterführung am Rheinufer bildet auch die Zufahrt der elektrischen Bahnen. Diese umfahren die Hallen in großem Bogen und verlassen das Messegelände durch die östliche Unterführung beim Bahnhof Deutz. Eine zweite Gleisschleife schließt sich nördlich an und bietet Raum zur Aufstellung von Bereitschaftswagen. Richtungsverkehr wird für alle Fahrzeuge eingehalten.

Aber nicht nur verkehrstechnische, sondern auch künstlerische Gründe haben zur gewählten Stellung der Baugruppe geführt. Die Ordnung des Ganzen wird gewahrt durch eine Hauptsymmetrieachse. — Es wäre zwar an sich durchaus denkbar gewesen, die Baumassen ohne jede achsiale Betonung ins Gleichgewicht zu bringen. Das hätte aber die Übersichtlichkeit und Klarheit des Innern getrübt. —

Die Hauptachse wurde in die Entwicklungsrichtung der Messe gelegt, d. h. parallel zum Strom. Denn eine Achse senkrecht zum Rhein oder gar einen vertikalen Akzent am Ufer hätte man aus der bedrückenden Nähe der 60 m hohen Brückentürme weit nach Norden rücken müssen; bis etwa dorthin, wo heute die Querachse des „Messehof-Gartens" liegt. Das hätte die Ausstellungshallen allzuweit von den beiden Zugangsunterführungen abgerückt und die notwendige Ausnutzung des Platzes unmöglich gemacht. Auch bleibt durch die Wahl der strombegleitenden Richtung für die fernere Zukunft immer noch die Möglichkeit, eine Erweiterung nach Norden und damit eine ganz großzügige Front zum Rhein hin für die Gesamtanlage zu schaffen.

Dafür konnte der nicht ganz günstige Zugang zur großen Konzerthalle in Kauf genommen werden, deren Einordnung in den Rahmen des Ganzen ja erst zweites Ziel des ganzen Baugedankens war.

Die Ausstellungshallen.

(Vgl. hierzu die Grundrisse Abb. 2 u. 3, S. 178 und die Schnitte Abb. 5—7, S. 179 u. Abb. 8, S. 180.)

Das dreigeschossige Verwaltungsgebäude in der Mitte der Südfront beherbergt in seinen Obergeschossen das Messeamt der „Kölner Messe G. m. b. H." und einen Zweig des städt. Verkehrsamts. Im Erdgeschoß bildet eine geräumige Wandelhalle mit Windfängen und 9 Portalen den Hauptzugang für die Messebesucher (Kopfbild Abb. 1, S. 177). In der vorderen Zone des Gebäudes liegen zur Linken der Wandelhalle Unfallstation und Feuerwache, zur Rechten Polizei und Post. In einer hinteren Zone links Bank (mit Stahlkammer im Keller), rechts Fernsprechamt; davor beiderseits Schalterräume mit Oberlichtern in schmalen Lichthöfen. Nach Durchschreiten der nur 5 m hohen Eingangshalle betritt man den sog. „Ehrenhof", einen weiten, fast würfelförmigen Raum von 24/24 m Grundfläche. Dieser ist der Angelpunkt des Ausstellungsteils der ganzen Anlage. Durch gewaltige Gurtbögen und zwei lettnerartige Arkaden mit schlichten Pfeilern aus der Südhalle herausgeschnitten, gewährt er dem Auge bei Messebetrieb freien Durchblick durch die beiden Hälften der Südhalle, links bis zur Westhalle, rechts bis zur Osthalle.

Als Zentralraum, der in erster Linie repräsentativen Zwecken dienen soll, bekam er größere Höhe als die anschließenden Bauteile. An Stelle der Holzdachbinder trat eine Eisenkonstruktion auf Eisenbetonpfeilern mit Schwemmsteinausmauerung, um eine Feuerschürze in der gesamten Hallenfolge zu bilden. (Abb. 12, S. 182.) In Nicht-Messe-Zeiten werden die seitlichen Gurtbögen durch gewaltige Vorhänge aus dichtem, graubraunem, eulanisiertem Doppelsealskin*) abgeschlossen; dann entsteht ein geschlossener Raum, dessen große Linien an Bauten spätrömischer Macht erinnern, beredter Ausdruck zugleich modernen Weltwirtschaftsgeistes. Decke und Wände sind innen unter Belassung eines Luftraumes mit Bakula bekleidet. Auch die Gewölbe der Gurtbögen bestehen aus Bakula. Das Holzstabgewebe ist mit rauhem Steinstuck verputzt. Die Großflächigkeit der schlichten grauen Putzverkleidung verstärkt den fast tragischen Ernst der Raumgestaltung. Um auf das Obergeschoss der Hallen hinzuweisen, nimmt eine Monumentaltreppe die ganze Rückwand des Raumes ein. Erst während des Baues wurde die Eignung dieser wirkungsvoll gegliederten Treppe zur „Stilbühne" entdeckt; inzwischen hat sie schon wiederholt mit bestem Erfolg zu Aufführungen gedient. (Abb. 10, S. 181.) Eine 13 m breite, in der Mitte vom Oktogon der Rednerkanzel (Souffleur) unterbrochene Treppe führt in sieben Stufen zunächst zu einer unteren Plattform (Vorderbühne). Auf ihr erhebt sich, höher als an den übrigen Umgangsseiten, eine Bogenstellung mit großer Mittelöffnung. In dieser steigt ein Mittellauf, wieder in sieben Stufen, 6 m breit, zum oberen Podest (Mittelbühne), teilt sich dort, und führt hinter den Pfeilern ansteigend beiderseits auf die Höhe des Obergeschoßumgangs, der im Hintergrund herumgeführt ist. (Hinter- und Oberbühne.) Durch den Mittelbogen endlich dringt der Blick in ein Gewölbe, das zur Steigerung der Tiefenwirkung nach hinten verjüngt ist.

*) Eulan-Motten-Abwehrmittel der Bayer'schen Farbwerke Leverkusen. —

Nach dem Rat von Sachverständigen wurde eine moderne Bühnenbeleuchtung eingebaut. (Siehe unter Installation.) Der Bühnenvorhang aus violettem Nessel ist den Linien der Architektur allerdings nicht günstig. Er beeinträchtigt auch die räumliche Zusammenfassung von Bühne und Zuschauerraum und dürfte bei einer „Stilbühne" entbehrlich sein.

Der Saal bietet Raum für 508 Sitzplätze; dazu 120 Plätze unter den seitlichen Arkaden; auf der Mittel- und den Seitenemporen, die durch zwei breite Treppen zugänglich sind, weitere 180 Plätze; insgesamt können rd. 800 Zuschauer untergebracht werden.

Abb. 14. Blick in die Westhalle mit Messebetrieb.

Abb. 15. Blick in die leere Osthalle.

An den Ehrenhof schließen sich die beiden Südhallen an mit 18 m breitem Mittelschiff und zweigeschossigen Seitenschiffen. Die hölzerne Dachkonstruktion des Mittelraumes wurde nach dem System Cabröl-Cassel ausgeführt. Die Binder zeigen einen aus gebogenen Bohlen zusammengesetzten Untergurt und gebrochenen Obergurt. Der Steg zwischen beiden ist nicht vollwandig, sondern in einzelne starke Platten aufgelöst. Die Binderentfernung beträgt 6 m. (Vgl. den halben Längsschnitt der Südhalle in Abb. 7, S. 179.) In mächtigen hölzernen Diagonalbindern durchdringt die Tonne der Südhalle beiderseits die Tonnen der Längshallen. Beide zeigen gleichen Aufbau; den 21 m breiten und 15 m hohen Mittelraum überspannen im Rundbogen freitragende Holzbinder, deren

Schub durch zweigeschossige, im Erd- und Obergeschoß dreischiffige Eisenbetonbauten — von 18 m Breite und 9 m Höhe — aufgenommen wird. Das Mittelschiff ist daher frei von Zugbändern. Holzbinder wurden gewählt, weil zur Zeit der Verkehrssperre Eisenbinder nicht zu beschaffen waren. Sie tragen die innen sichtbare Dachschalung und haben sich gut bewährt. Der Segmentbogen des Untergurts wird durch Betonkonsolen der Innenpfeiler zur Wirkung eines Halbkreisen ergänzt. (Abb. 15, S. 183.)

Das Mitteldach der Westhalle wurde nach der Konstruktion des Meda-Werks in Darmstadt, das Dach der Osthalle von der Stephans-Dach-A.-G.-Düsseldorf gebaut. Bei beiden Bindersystemen wurden vollwandige Stege aus Brettern verlangt und in dieser Weise ausgeführt.

Jede der beiden Längshallen bedeckt bei einer Breite von 57 m und einer Länge von 174 m eine Fläche von 10 000 qm, dazu im Obergeschoß 7000 qm (s. Abb. 4). Die Zelle der Eisenbetonbauten ist ein Quadrat von 6 m Seitenlänge. Die Stützweite ermöglichte durch Einfügung zweier kleinerer Zwischenunterzüge in jedem Feld die wirtschaftlichste Konstruktion der Decke, die für eine Nutzlast von 1000 kg/qm berechnet wurde. Das nur wenig geneigte Eisenbetondach ist ebenso wie die Holzdächer mit teerfreier Pappe in doppelter Lage gedeckt. Die Oberseiten der Mauern und die flachen Rinnen sind mit Zink abgedeckt. (Vgl. den Gesamtlängsschnitt durch die Hallenbinder, Abb. 6, S. 179, Anschluß Abb. 8, S. 180.)

Hell flutet das Licht bis in die letzten Winkel der siebenschiffigen Hallen. Ein über die ganze Länge der Fronten durchlaufendes Fensterband von rd. 3 m Brüstungshöhe erleuchtet das 5 m hohe Untergeschoß. Die teils gußeisernen, teils schmiedeeisernen Fenster können zu je vieren gleichzeitig durch ein Getriebe um ihre senkrechte Mittelachse gedreht werden. Das Obergeschoß der Seitenbauten wird in seinem Mittelteil durch ein Oberlicht mit kittlosem Glasdach hell beleuchtet. (Abb. 13, S. 182.) Breite Glasflächen beiderseits am Ansatz der Tonne erhellen das Mittelschiff; aber diese Lichtbahnen sind aus der Längsachse nur in den ersten Binderfeldern sichtbar. Weiter hinten werden sie dem Blick entzogen durch die vollwandigen Bogenbinder, die in der Ferne zur Wirkung einer hell beleuchteten, geschlossenen Decke zusammenrücken. Durch kräftige einfache Farbengebung werden die Hallen klar voneinander unterschieden, um das Zurechtfinden denkbarst zu erleichtern. Das ungehobelte Holz der Mittelschiffsdecke ist in der Westhalle grün, in der Südhalle rot, in der Osthalle blau mit Leimfarbe gestrichen. Nur wenige Linien der entsprechenden Farben begleiten die Kanten der hellgetünchten Pfeiler und Brüstungen.

Bei aller Beschränkung der Mittel und der bewußt sachlichen Betonung der konstruktiven Form haben diese Hallenbauten durch den reinen und guten Klang ihrer Verhältnisse doch eine monumentale und edle Raumwirkung erhalten.

Die inneren Seitenbauten sind sowohl bei der Osthalle als bei der Westhalle unterkellert. Insgesamt stehen 3000 qm Kellerraum zur Aufnahme des Verpackungsmaterials zur Verfügung. Der Brandgefahr wegen haben diese „Kistenkeller" keinen unmittelbaren Zugang zur Halle. Sie werden vom Hof aus erreicht.

Güterverkehr. Vom Deutzer Hafen her führt die städtische Hafenbahn über das ganze Messegelände nach dem Mülheimer Hafen. Vollspurgleise mit Abstellgleisen sind in die Hallen eingeführt. (Vgl. den Lageplan Abb. 4, S. 178.) Zur Entladung der Wagen stehen zur Verfügung: In der Osthalle ein Laufkran über dem Mittelschiff von 5 t Tragkraft (der sich aber als zu schwach erwiesen hat und zur Zeit für 15 t umgebaut wird) und vier Schwenkkrane von je 1 t Tragkraft auf den Galerien der West- und Osthalle. (Im Mittelschiff der Westhalle ist ebenfalls der Einbau eines Laufkrans vorgesehen.) Zwei Hebebühnen von je 3 t Tragfähigkeit vermitteln den lotrechten Lastenverkehr zwischen Keller, Erdgeschoß und Obergeschoß. Eine etwa 500 m lange Elektro-Hängebahn für 1 t, die an der Erdgeschoßdecke aufgehängt ist, durchläuft alle Hallen. Außerdem stehen eine große Anzahl Rollwagen zum Transport der Messegüter innerhalb des ausgedehnten Messegeländes zur Verfügung. —

(Fortsetzung folgt.)

Die Einheit des Straßenbildes.

Zu den Betrachtungen über obiges Thema, das wir kürzlich veröffentlichten, haben wir eine Reihe von Zuschriften erhalten, teils zustimmender, teils mehr ablehnender Art. Soweit sie zu dem Gedanken Neues beitragen, sollen sie veröffentlicht werden. Ein erster Beitrag dieser Art folgt nachstehend:

„Die Ausführungen von Prof. Kanold in Nr. 17 d. J., S. 139 ff. sind sehr zu begrüßen. Wenn man schon einmal die Vorstellung von einem Straßenraum gewonnen hat, wenn man von einer Straßenwand spricht, muß man auch notgedrungen zur Einheitlichkeit in der Ausgestaltung des Raumes und der Wände kommen. Ebensowenig wie man einen Innenraum von verschiedenen Konkurrenzfirmen streifenweise jeweils mit der am meisten angepriesenen Tapete versehen läßt, sollte auch die Stadt, die eine Straße ausbauen läßt, dulden, daß deren Wände aus bunt zusammengewürfelten Häuserstreifen zusammengesetzt werden. Nicht der Block, sondern die Straße ist der Raum, der einheitlich wirken soll. Es ist daher durchaus möglich, daß die vier Außenseiten eines Blockes, weil zu vier Straßen gehörig, von vier verschiedenen Architekten in verschiedener Weise gebildet werden*). Die Hinterseiten der Häuser müssen dagegen als Wände eines geschlossenen Hofraumes einheitlich ausgebildet werden; doch ist hier wegen des größeren Abstands der Fronten eine Störung des Gesamtbildes durch unschöne Eigenheiten weniger zu befürchten. Die gleiche Lockerung des Prinzips muß für Landhausbauten mit ausreichend großem Grundstück gestattet werden. Hier wirken die Häuser als Einzelwesen, nicht mehr als geschlossene Wand. Wo hier die Grenze liegt, muß der künstlerische Takt eingeben.

Viele moderne Siedlungen sind aus der Hand nur eines Architekten hervorgegangen und bieten doch nicht das erhoffte geschlossene Bild der Straße. Der Grund dürfte der sein, daß Einzelhäuser auf ungeeigneten, viel zu kleinen Grundstücken errichtet sind. Es zeigt sich dabei, daß sich das Kunstprinzip der Reihung des gleichen Formelements auf den Städtebau nicht anwenden läßt. Serienfabrikation ist nur bei unbewegbaren Gütern angebracht. Sie ist die wirtschaftlichste. Über eine aufgestellte lange Reihe von Nähmaschinen wird man nur staunen, sie aber nicht weiter schön finden. Man erkennt, daß auch nicht immer die von Prof. Kanold vorgeschlagene Neuordnung zum Ziele führen muß. Immerhin steht zu hoffen, daß die Fehler erkannt und dann vermieden werden, wenn einmal das Interesse auf diese Fragen gelenkt ist.

Der Einfluß des Straßenarchitekten geht auch erheblich weiter als angegeben. Er beschränkt die angeblich nicht beeinträchtigte Freiheit des Hausarchitekten sehr wesentlich: denn das Innenhaus steht mit dem Straßenraum durch die Fenster in Verbindung. Für die einheitliche Wirkung der Straße werden die Fenstergrößen gewissen Beschränkungen unterworfen werden müssen, die sich manchmal mit der vom Bauherrn gewünschten Inneneinrichtung nicht vertragen werden. Auch die Geschoßhöhe beeinflußt doch Straßenbild wie Innenräume sehr wesentlich und läßt nach ihrer Festlegung von der Straße her der Freiheit des Eigentümers wenig Spielraum. Eine weitere bedenkliche Frage ist die der Unterhaltung der aufgezwungenen Straßenfront, wie sie sich insbesondere bei bunten Anstrichen der Häuser und bei Bepflanzung der Vorgärten ergibt.

Aber trotz allem scheint der Vorschlag einen Schritt vorwärts zu bedeuten. Wir müssen endlich zu guten Straßenbildern kommen. Der Siedlungs- und Verkehrsplan des Ingenieurs, die Synthese aus wirtschaftlichen, technischen und hygienischen Forderungen, gibt das Gerippe der Stadt, um das der Architekt die Form zu bilden hat. Die Form entsteht aber nicht von selbst durch das Aneinanderreihen von Zellen. Es gehört eine leitende Hand dazu." — Dipl.-Ing. Kurt Meyer, Westewitz a. d. Mulde.

*) Anmerkung der Schriftleitung: Auch der Baublock ist eine Einheit, sowohl im ganzen als Baumasse wie im Innern als Raum. Seine Seiten dürfen daher nur insoweit verschieden gebildet werden, als diese Einheit darunter nicht leidet. Es kommt also auch hier auf die Wahrung eines Leitgedankens durch einen führenden Kopf an. So waren u. E. die Ausführungen von Prof. Kanold auch zu verstehen. —

Erweiterungsbau der Technischen Hochschule Berlin.

Vortrag von Professor E. Blunck, z. Zt. Prorektor a. d. Techn. Hochschule Berlin*).

Vor etwa 40 Jahren wurde an der Berliner Straße zu Charlottenburg das neue Heim für die kurz vorher zu einer Technischen Hochschule verbundenen beiden Akademien für Baukunst und Gewerbe errichtet. Es bestand aus dem Hauptgebäude, dem chemischen Laboratorium, einem bescheidenen Kesselhause und einer technischen Versuchsstation (vgl. Abb. 2, S. 186). Die Bauten waren in der Tat großzügig geplant: jeder Lehrer konnte sich mit seinen Arbeits- und Lehrräumen behaglich ausbreiten, und für ein späteres Anwachsen der Hochschule blieben weite Räume verfügbar, die zunächst als Ateliers vermietet wurden.

So muß es eigentlich auch sein, denn Kunst und Wissenschaft brauchen außer dem Kampfe, den die Konkurrenz der Welt bietet, im eigenen Hause Sammlung und Ruhe. —

Der Umfang der alten Hochschulgemeinschaft entsprach etwa dem der heutigen einen Fakultät für Bauwesen, und es ist bezeichnend für die Großzügigkeit der ersten Anlage, daß alle die neuen Abteilungen, die hinzukamen, im wesentlichen noch heute in den beiden alten Hauptgebäuden Platz finden, nur kleinere Institute und Laboratorien wurden neu errichtet, denn der einzige größere Erweiterungsbau nach dem Knie zu wird in der Hauptsache von der alten Bergbauakademie eingenommenen die als Ganzes vor etwa 10 Jahren der Hochschule angegliedert wurde.

Über das Anwachsen der Hochschule in den letzten 40 Jahren gibt wohl die Zahl der Lehrkräfte den besten Aufschluß: sie belief sich auf 82 am Anfang und auf 273 am Ende dieses Zeitabschnittes (ohne die Hilfslehrkräfte).

So großzügig also die erste Bauanlage war, so unglücklich erwies sich die Wahl des Bauplatzes. Dieser läßt in seiner spitzwinklig dreieckigen Form eigentlich eine organische Erweiterung überhaupt nicht zu. Augenscheinlich haben sich die Erbauer unserer Hochschule nicht vorstellen können, daß diese je zu klein werden könne. Sie haben sich leider gründlich getäuscht; denn in allen Abteilungen herrscht heute Raumnot.

Während meines Rektorates fiel mir als Vorsitzenden des Raumausschusses die Aufgabe zu, mich über die derzeitigen Verhältnisse zu unterrichten. Ich fand einen Zustand, dessen Hauptzüge im Folgenden umrissen sind:

Die verschiedenen Fakultäten vielfach durch- und ineinandergeschoben, die allgemeine Abteilung ganz ohne eigene Seminarräume, die Architekten eingekeilt zwischen Schiffs- und Maschinenmodellen, das physikalische Institut völlig unzureichend, das elektrotechnische Institut verzettelt und gewissermaßen nur provisorisch untergebracht, die Laboratorien und Werkstätten überfüllt bis zur Lebensgefährlichkeit, die Sammlungen zum Teil veraltet und ungepflegt, die Studentenschaft in leichten Baracken und in der ehemals Militärtechnischen Akademie provisorisch untergebracht. Der Lesesaal zugunsten von Bücherregalen unerträglich verkleinert. Repräsentationsräume, wie Aula und Senatssaal, völlig heruntergewirtschaftet, weil dauernd aus Raummangel zu vielfach trivialen Zwecken gemißbraucht. Die Lichthöfe — einst von der Feuerpolizei für unbedingt erforderlich gehalten — bis auf einen völlig verbaut, damit auch dem Untergeschoß Licht und Luft entzogen, so daß wahre Höhleninstitute entstanden sind. Die Hauptflure vielfach mit tiefen Reißbrettschränken und Sammlungskästen verstellt usw. — Kurz, ein Zustand, der nur als Provisorium zu ertragen ist, der im Raumausschuß zu einem Kampfe Aller gegen Alle führt und der ein ruhiges, gesammeltes Arbeiten vielfach unmöglich macht.

Abb. 1. Ausschnitt aus dem Stadtplan mit den Zugängen zum Hochschul-Gelände. 1 : 16000.

Schon hat sich bei mehreren Berufungen von Professoren gezeigt, daß die geschilderten Zustände tüchtige Kräfte abschrecken, und schon ziehen Mißmut und Gleichgültigkeit ein, wo Behagen und Arbeitslust herrschen sollten. — Es kann und darf nicht so weitergehen, wenn man den Verfall unserer Hochschule abwenden will.

Das Ministerium für Wissenschaft, Kunst und Volksbildung hat es an Bemühungen nicht fehlen lassen, zu helfen. Das Beuth-Schinkelmuseum, bisher im Hauptgebäude untergebracht, erhielt ein besonderes Gebäude, und so ergab sich Platz für die dringliche Erweiterung der Bücherei. Ferner schien es vor einem Jahre, als könnte die ehemals Militärtechnische Akademie der Technischen Hochschule einverleibt werden. Die Architekturabteilung wollte geschlossen hinübergehen, und ein Plan für eine neue Raumverteilung im Hauptgebäude war ausgearbeitet, bei dem wenigstens die Räume der einzelnen Abteilungen und Fa-

*) Der Vortrag ist das Ergebnis gemeinsamer Überlegungen des Prof. Blunck mit dem Vertreter der Staatsbauverwaltung Reg.-Bmstr. Dr.-Ing. Kuhberg. —

kultäten organisch zusammengelegt und den dringendsten augenblicklichen Bedürfnissen Rechnung getragen werden konnte. Alles atmete auf, da entschwand plötzlich auch diese Möglichkeit, denn die Heeresverwaltung legte erneut die Hand auf ihr altes Lehrgebäude. Die mühseligen Verhandlungen zweier Jahre waren umsonst, alles stand wieder auf dem alten Fleck, nur so viel war klar geworden, daß ein Erweiterungsbau mindestens im Umfange der verlorenen Militärtechnischen Akademie unbedingt nötig sei, um für den Augenblick erträgliche Zustände zu schaffen.

Die bisherigen Erweiterungen waren von der bereits vorhin festgestellten unglücklichen Gestaltung des Bauplatzes sehr ungünstig beeinflußt (Abb. 3). Eine Entwicklung in der Hauptachse des Hauptgebäudes war unmöglich, und so wurden parallel zur seitlichen und hinteren Grenze verschiedene kleinere Gebäude schräg gegen die alte Anlage in den Park vorgeschoben, während der Haupterweiterungsbau für die Bergbauer sich nach dem Knie zu in die spitzwinklige Ecke klemmt, was seine äußere und besonders seine innere Gestaltung stark beeinträchtigte.

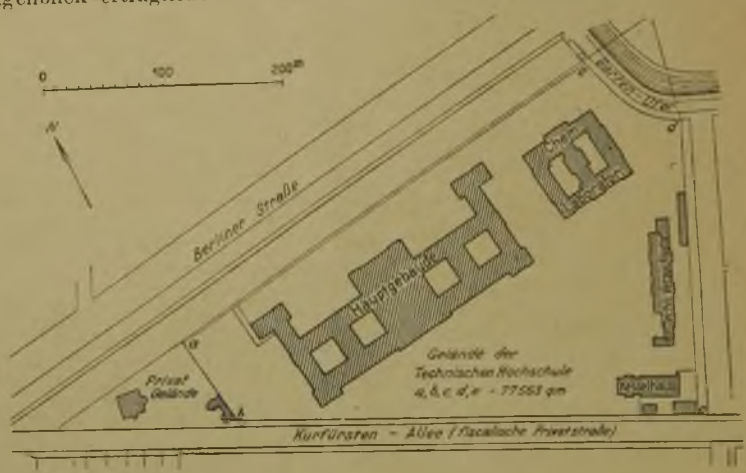


Abb. 2. Plan des Hochschulgeländes im Zustande der Eröffnung. 1 : 6000.

Da eine Verkleinerung des freien Parkplatzes auf dem ursprünglichen Grundstück nicht mehr angängig schien, so ging man in den letzten Jahren auf das noch freie Gelände jenseits der Kurfürsten-Allee über und begann hier von der Ostseite wie von der Westseite her einzelne Bauten in das Grundstück vorzuschieben.

Allen diesen Erweiterungsbauten lag kein einheitlicher, organisch durchdachter Plan zugrunde, sondern es wurde, je nach Bedarf, hier und dort ein Stück angeflickt, wie gerade zur Zeit an der Maschinenhalle auf dem ersten Grundstück. — Denkt man sich diese Bebauung in bisheriger Art fortgeführt, so würde zwar auf dem Grundstück jenseits der Kurfürsten-Allee noch ziemlich viel Nutzraum gewonnen werden können, aber es entstände, auch wenn man die neuen Bauten einem einheitlichen Plane einfügte, doch für die Hochschule insgesamt ein höchst unerfreuliches Baumassengebilde, das zudem in zwei Hälften zerfiele, die nur etwa durch einen Überbau der Kurfürsten-Allee nach dem Knie zu in ungünstiger Verbindung ständen (Abb. 4, S. 187). Auch wäre die Erweiterungsmöglichkeit im ganzen gering.—

Diese Überlegung führte zu dem Gedanken, ob es denn nicht möglich sei, die so ungünstig zwischen den beiden Bauplätzen liegende Kurfürsten-Allee, deren provisorische Baracken heute schon fast ganz der Hochschule dienstbar sind, einzuziehen und dadurch eine bessere Gestaltung der Baumassen und größere Nutzflächen zu erzielen.

Schon jetzt sind schätzungsweise mindestens 90 v. H. aller Benutzer dieser Allee Angehörige der Hochschule, und betrachtet man den ganzen Stadtteil in dieser Gegend (Abb. 1, S. 185), so scheint es in der Tat, als ob die Kurfürsten-Allee ohne Schaden für die Verkehrsverhältnisse der Stadt eingezogen werden könnte, schon um die Verkehrsverhältnisse des Platzes am Knie nicht unnötig zu komplizieren. Dahingegen erscheint eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse durch Verlängerung der Fasanenstraße sehr erwünscht (ganz abgesehen von der Joachimsthaler Straße, die uns hier nicht näher interessiert). Wird die Verlängerung der Fasanenstraße als Fahrweg ins Auge gefaßt, und sie ist auf die Dauer wohl nicht zu umgehen, so würde es natürlich sein, die jetzige Versetzung der Ver-

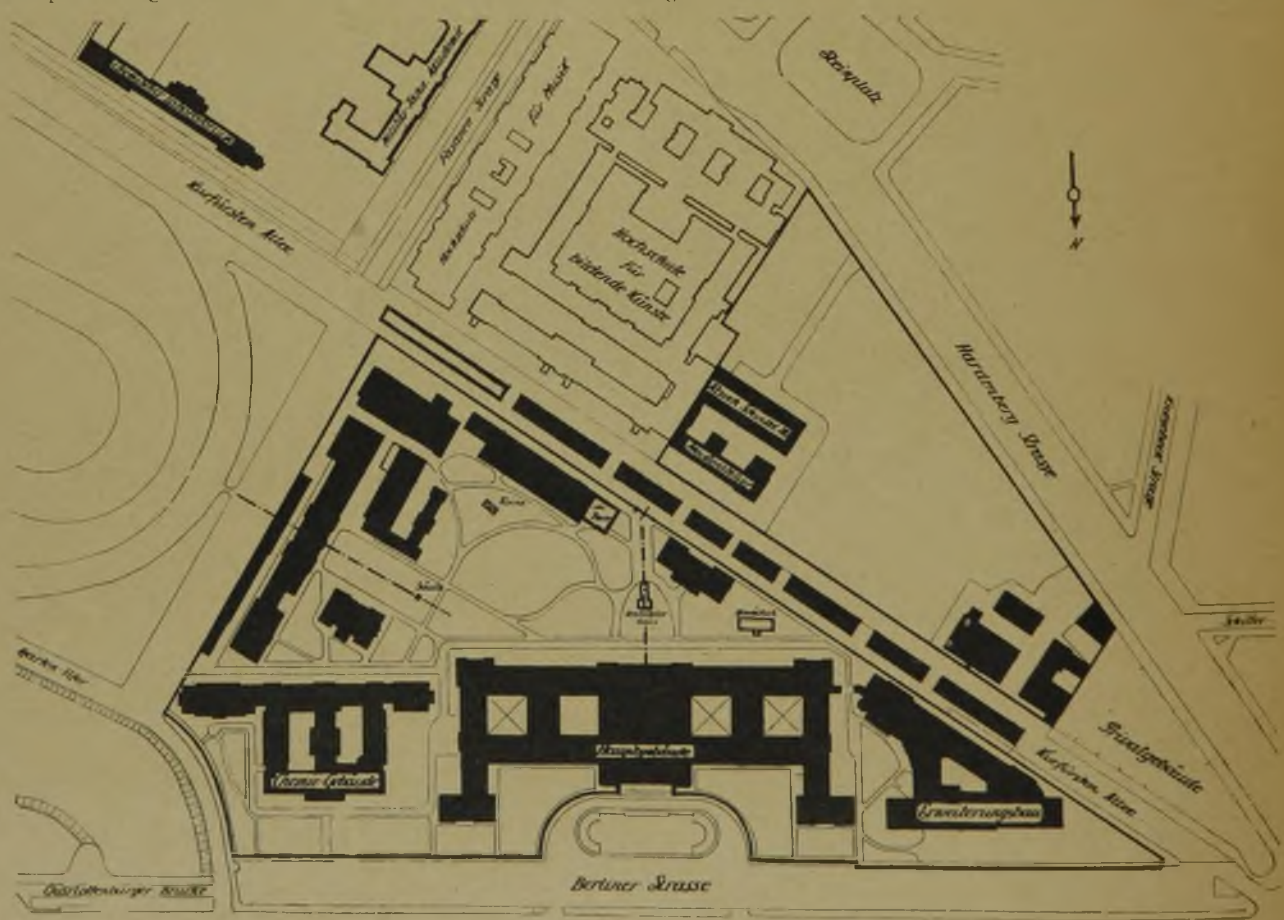


Abb. 3. Plan des Hochschulgeländes im jetzigen Zustand. 1 : 4000.

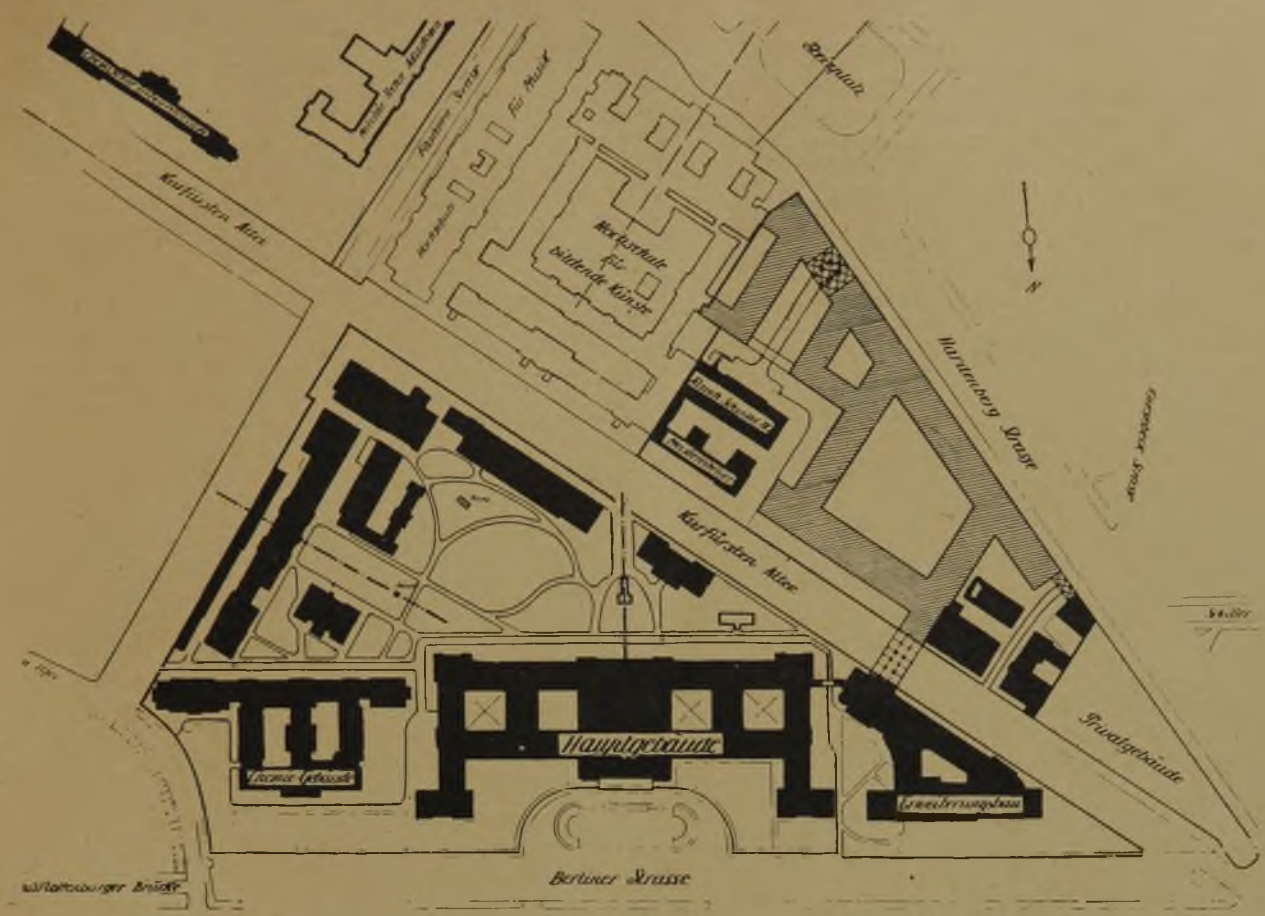


Abb. 4. Erweiterungsplan der Technischen Hochschule mit Erhaltung der Kurfürsten-Allee. 1 : 4000.

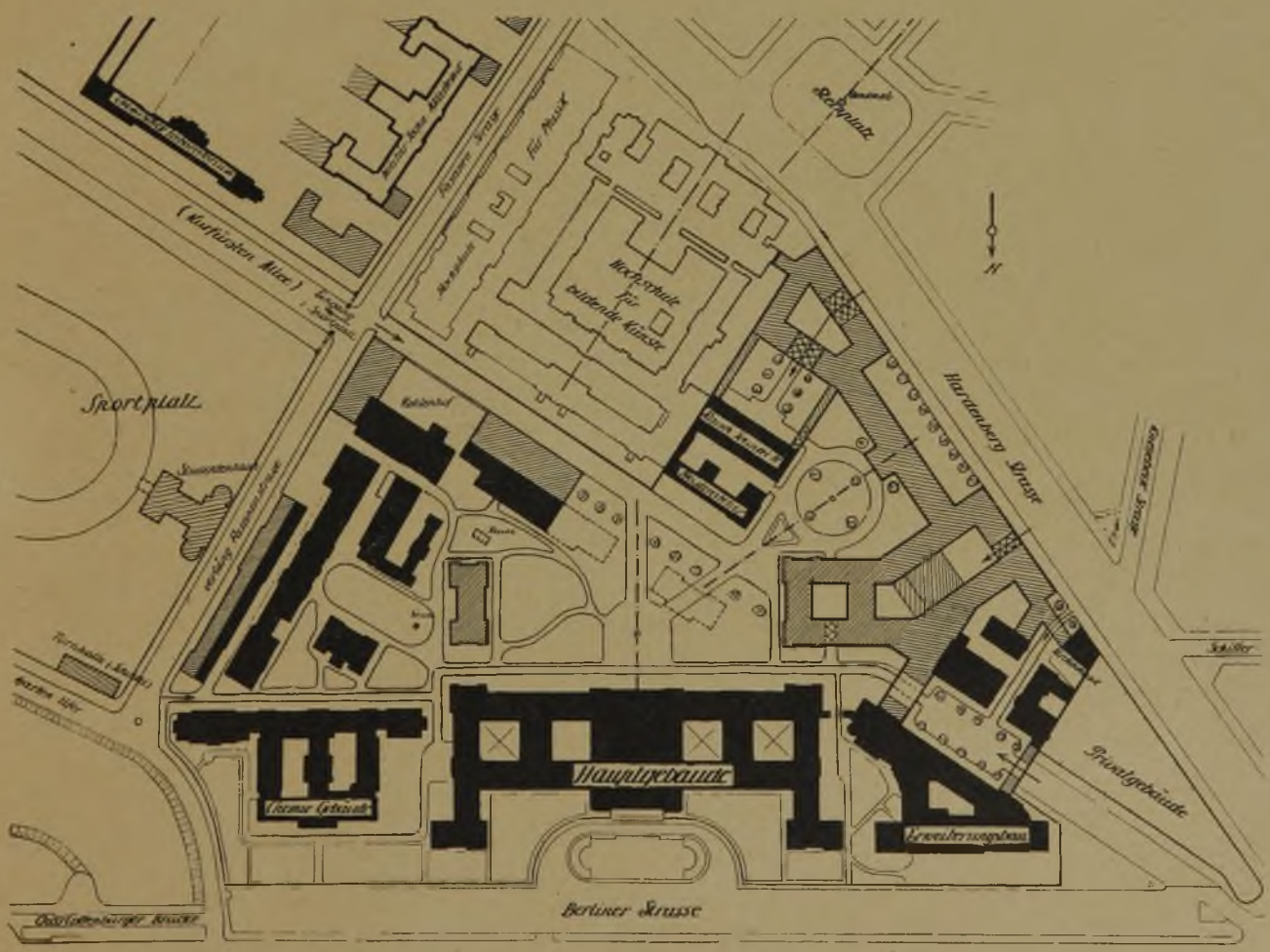


Abb. 5. Erweiterungsplan der Technischen Hochschule mit Kassierung der Kurfürsten-Allee. 1 : 4000.

längerung um mehrere Meter gegenüber dem ausgebauten Teil durch Verschiebung nach Südosten zu beseitigen, wodurch zugleich eine bessere Einmündung in die Uferstraße am Schiffahrtskanal erzielt würde.

Diese Straßenfragen bedürfen natürlich gründlicher Prüfung durch alle Beteiligten; aber nehmen wir einmal an, es sei möglich, die Kurfürsten-Allee einzuziehen und die Fasanenstraße in der geschilderten Art zu verlängern, dann ergäben sich für die Hochschulerweiterung ganz neue Möglichkeiten und sehr viel mehr Platz (Abb. 5, S. 187).

An der verlängerten Fasanenstraße würde ein nutzbarer Streifen von 7—8 m Tiefe gewonnen, der zugleich dienen könnte, die jetzt dort vorhandene lange, häßliche, fensterlose, gelbe Ziegelwand durch eine ansprechende Front zu ersetzen und an der Ecke, gegenüber der Hochschule für Musik, das Kesselhaus durch einen Neubau zu verdecken. Im übrigen wäre es dann möglich, die nunmehr zusammenhängenden beiden Bauplätze in organischer Verbindung miteinander zu bebauen.

Eine der hier sich eröffnenden Möglichkeiten ist in Abb. 5 dargestellt, will aber nichts anderes sein als ein Hinweis und eine Grundlage für weitere Planungen. Ausgangspunkt für diese Skizze ist der Gedanke, die verkümmerte Hauptachse des alten Hauptgebäudes so weit wie möglich zur architektonischen Ausgestaltung zu bringen, indem das Hauptgebäude in der Flucht der Seitenrisalite durch zwei große Neubauten flankiert wird. Von der Hardenbergstraße her ist dann eine zweite Achse entwickelt, die sich günstig mit der alten Hauptachse verschneidet; so entsteht im Anschluß an den alten, in feste Form gebrachten Park ein zweiter dreieckiger Gartenplatz, durch den eine innere organische, klar übersichtliche Verbindung aller Hochschulgebäude erreicht wird.

Zur Verwirklichung dieses Planes würde der Abbruch des einstöckigen Baues für das chemische Museum nötig sein, das besser anderswo untergebracht wäre, und eine Verkürzung der Maschinenhalle, die eine anderweitige Vergrößerung erfährt, müßte ausgeführt werden.

Die bei Zuziehung der Kurfürsten-Allee mögliche Erweiterung ist also künstlerisch wie räumlich wesentlich ergiebiger als die in Abb. 4 dargestellte, und würde voraussichtlich für einige Jahrzehnte ausreichen. Die falsche Rechnung des Erbauers unserer Hochschule hinsichtlich der Zukunft des künstlerisch-technischen Unterrichts sollte uns aber vorsichtig machen, und so sind in Abb. 5 auch noch weitere Ausdehnungsmöglichkeiten dargestellt.

Einmal sind die Räume der Studentenschaft aus dem Programm ausgeschieden und in ein besonderes Gebäude auf den entsprechend zu erweiternden Sportplatz verwiesen, wo sie in jeder Beziehung am günstigsten untergebracht wären; ferner ist angedeutet, wie die Militärtechnische Akademie, die jetzt nur in bescheidenem Umfange der Hochschule dient, erweitert werden könnte, und es ist zu erwägen, ob eine weitblickende Verwaltung nicht dafür sorgen müßte, für eine fernere Zukunft auch dieses Gelände der Hochschule zu reservieren. Der Heeresverwaltung wird doch wohl mit einem Gebäude an anderer Stelle ebenso gut gedient sein, wie gerade hier.

In diesem Stadium der Angelegenheit hat es keinen Zweck, auf Einzelheiten einzugehen. Der Sinn meiner Ausführungen ist nur der, einmal klarzustellen, wohin die Entwicklung drängt, und dadurch allen Beteiligten das Gewissen zu schärfen für die große Verantwortlichkeit, die hier vorliegt.

Es darf nicht, wie bisher, bald hier, bald dort ein kleiner Neubau sozusagen zufällig errichtet werden, und es darf auch kein großer Erweiterungsbau geplant werden, ohne daß vorher die hier behandelte Grundfrage erledigt ist, welche Bauplätze eigentlich zur Verfügung stehen, und ob diese Bauplätze auch wirklich ausreichend sind.

Die Entwicklung der technischen Wissenschaften ist nicht vorauszusehen, aber es erscheint nach den Erfahrungen der letzten Jahrzehnte klug, sie nicht allzu gering einzuschätzen, um die Hochschule und damit das Vaterland vor Schaden zu bewahren. —

Wettbewerbe.

Im Wettbewerb für die Gesamtbaugestaltung der oberbadischen Gewerbeausstellung Lörrach (Baden) erhielten den I. Preis Arch. Heim & Lienhard, Kl.-Laufenburg, den II. Preis Dipl.-Ing. Otto Hertel, Badenweiler, den III. Preis Dipl.-Ing. Walter Rieber, Lörrach. —

Im Ideenwettbewerb um das Gefallenen-Denkmal der deutschen Landsmannschaften im Hofgarten zu Coburg gingen etwa 200 Entwürfe ein. Wegen Erkrankung der Herren Lederer, Schumacher und Behn waren Prof. Hermann Hosaeus, Berlin, Brt. Kröhnke und Bildh. Luksch, beide in Hamburg, in das Preisgericht eingetreten, dem außerdem Prof. Dr.-Ing. Kreis, Düsseldorf, der Direktor der Kunsthalle Hamburg Dr. Pauli und Arch. B. D. A. Saxen, Hamburg, angehörten. Es erhielten den I. Pr. Arch. Hanns Mühlfeld, Lippstadt i. Westf., den II. Pr. Bildh. Lommel, München, den III. Pr. Arch. Walter Nause, Bremen. Je ein Ankauf entfiel auf die Arch. Zauleck & Hormann mit Bildh. Kuöhl, sämtlich in Hamburg, und Dr.-Ing. Salzmann, Stolberg. Das Preisgericht hat außerdem noch eine Reihe von weiteren Entschädigungen beantragt. —

In einem Wettbewerb um Entwürfe für drei katholische Pfarrkirchneubauten in Ludwigshafen a. Rhein, den die Deutsche Gesellschaft für christliche Kunst E. V. in München unter ihren in Baden, Bayern, Hessen und Württemberg ansässigen Mitgliedern ausgeschrieben hatte, wurden die folgenden Preise und Ankaufssummen verteilt. 1) Entwurf der St. Marienkirche: Je ein Preis von 1300 M. an Reg.-Bmstr. Herkommer-Stuttgart, Reg.-Brt. A. Boßlet-München mit Dipl.-Ing. Lochner-Ludwigshafen, Bauamtmann Joseph Beck-Mannheim; Ankäufe zu je 300 M. der Entwürfe von Arch. Karl Badberger, Reg.-Brt. A. Boßlet, Arch. Emil Freymuth, sämtlich München, Arch. W. Leonhardt-Mannheim. 2) Entwurf der St. Josephskirche: Der I. Preis von 2000 M. an Arch. K. Latteyer-Ludwigshafen, der II. Preis von 1200 M. an Arch. L. Welzenbacher-München, der III. Preis von 1000 M. an Arch. H. Scherrmann-Ludwigshafen; Ankäufe zu je 400 M. der Entwürfe von Dipl.-Ing. A. Kirchmayer-Augsburg und Arch. A. Teuffel-Ludwigshafen. 3) Entwurf der Herz-Jesu-Kirche: Der I. Preis von 2000 M. an Reg.-Brt. A. Boßlet-München mit Dipl.-Ing. Lochner-Ludwigshafen, der II. Preis von 1200 M. an Reg.-Bmstr. Herkommer-Stuttgart, der III. Preis von 700 M. an Arch. L. Welzenbacher-München, ferner für je 300 M. Ankauf von Entwürfen der Arch. Michael Kurz-Augsburg, K. Latteyer-Ludwigshafen, M. Simon und Dipl.-Ing. R. Steidle-München. Öffentliche Ausstellung der Entwürfe in München und Ludwigshafen. —

Ein Wettbewerb um moderne Kachelöfen des Deutschen Werkbundes für sein Mitglied Rich. Blumenfeld, Veltener Ofenfabrik A. G., wird zum 1. Mai d. J. für Jedermann ausgeschrieben. Voraussetzung ist nur, daß der Bewerber seine Arbeit selbst erfunden hat. Sechs Preise, und zwar ein 1. Preis von 1500 M., zwei 2. Preise von je 1000 M., drei 3. Preise von je 500 M. Der Ankauf weiterer 20 Entwürfe zu je 150 M. ist fest zugesagt (Bestimmung je zur Hälfte durch Preisgericht bzw. die Firma B.). Im ganzen kommen also 8000 M. zur Verteilung. Eine andere Verteilung durch das Preisgericht bei Einstimmigkeit ist zulässig. Im Preisgericht die Herren: Prof. Gies, Paul, Mebes, Seeck, Straumer und Arch. Schopohl.

Die Entwürfe sollen sich auf einfache, bessere und feinste Räume beziehen, der Bewerber kann sich mit ein bis drei Entwürfen beteiligen. Verlangt Grundriß und Ansicht 1 : 10 und Perspektive (Blattgröße 45 × 75 cm). Zu den preisgekrönten und angekauften Entwürfen sind für etwa vorkommenden Schmuck Werkzeichnungen in nat. Gr. nachzuliefern. Die Firma erwirbt an den preisgekrönten und angekauften Entwürfen das Eigentumsrecht, Veröffentlichungen in Zeitschriften sind nur mit Zustimmung der Firma zulässig. Unterlagen vom „D. W. B.", Berlin W. 35, oder durch Fa. R. Blumenfeld, Charlottenburg. —

Ein Preisausschreiben für ein Ehrenmal der im Weltkrieg Gefallenen in Kreuzburg O.-S. wird vom Magistrat mit Frist zum 16. Mai d. J. für die reichsdeutschen Architekten und Bildhauer veranstaltet. Zur Verfügung stehen außer den Kosten für Park- und Wasserbeckenanlage (das Denkmal soll in der neuen Parkanlage errichtet werden) 15 000 M. Drei Preise von 800, 500, 300 M. „Das Preisgericht behält sich nach seinem Ermessen den Ankauf weiterer Entwürfe vor." Im Preisgericht die Herren: Prov.-Konserv. Dr. Burgemeister, Gartenbaudir. Erbe, Arch. B. D. A. Wahlich, sämtlich in Breslau, Reg.-Brt. Reck, Oppeln, Stadtrat Baumeister Skaletz und Stadt-Brt. Hentschke, Kreuzburg O.-S. — Unterlagen gegen 3 M. vom Stadtbauamt. —

Inhalt: Die Messebauten der Stadt Köln. — Die Einheit des Straßenbildes. — Erweiterungspläne der Technischen Hochschule, Berlin. — Wettbewerbe. —

Bildbeilage: Die Messebauten der Stadt Köln. Westhalle, Rheinfront. —

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

DIE MESSEBAUTEN DER STADT KÖLN / WESTHALLE, RHEINFRONT
ARCHITEKTEN: OBERBAURAT HANS VERBEEK UND BAURAT HANS PIEPER

DEUTSCHE BAUZEITUNG. LIX. JAHRGANG 1925. NR. 23