

# DEUTSCHE BAUZEITUNG

59. JAHRGANG \* No 79 \* BERLIN, DEN 3. OKTOBER 1925

HERAUSGEBER: PROFESSOR ERICH BLUNCK, ARCH.

SCHRIFTLEITER: REG.-BAUMEISTER a. D. FRITZ EISELEN.

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

## Die bauliche Ausgestaltung der Deutschen Verkehrsausstellung in München 1925\*).

Von Reg.-Baumeister Guido Harbers, Bauleiter der Ausstellung München. (Hierzu eine Bildbeilage.)



variapark geschaffen und im Mai 1908 mit der Ausstellung München 1908 der Öffentlichkeit übergeben. Im Süden des Ausstellungsareals entstand zu gleicher Zeit ein Vergnügungspark unter der Leitung des Stadtbaurats Richard Schachner, während eine Reihe weiterer namhafter Architekten an der harmonischen Gestaltung der Gesamtanlage teilnahmen.

So wurde das Hauptrestaurant nach Plänen von Prof. Emanuel Seidl †, das Verwaltungsgebäude sowie der Haupteingang nach Entwürfen von Gebr. Rank errichtet. Während alle oben genannten Bauwerke massiv und für die Dauer erbaut wurden, sind andere kleinere Bauten in Holzkonstruktion mit Putzverkleidung ausgeführt worden (z. B. das Hauptcafé und das Marionetten-theater).

Die tatkräftige Vorarbeit der Geschäftsleitung gemeinsam mit dem Finanz- und Arbeitsausschuß und den einzelnen Fachgruppen stellte den Bauausschuß in Herbst d. J. 1924 vor die Aufgabe, die bestehende bedeckte Ausstellungsfläche, die 18 Jahre hindurch einer Reihe größerer Veranstaltungen — zuletzt der „Deutschen Gewerbeschau München“ 1922 (dieser bereits unter Neuerrichtung einiger provisorischer Neubauten für die Ausstellungs-dauer) — Raum zu geben vermochte, für die kommende Deutsche Verkehrsausstellung München 1925 durch Neubauten zu erweitern. Parallel zu den organisatorischen Vorarbeiten und der Vorbereitung

Innerhalb eines knappen Jahres wurde der städt. Ausstellungspark mit den Haupthallen I, II und III in Eisenbeton und den kleineren Verbindungshallen IV, V und VI in Eisen nach dem einheitlichen Entwurf von Stadtbaurat Wilhelm

Bertsch in organischem Zusammenhang mit dem staatlichen Ba-

für die Innenausstattung der bestehenden Hallen wurden die Vorentwürfe für die Hallenneubauten in Verbindung mit Angebotseinholungen bearbeitet und vom Bauausschuß begutachtet und bestimmt. Die künstlerische Durcharbeitung der einzelnen Neubauten lag in den Händen verschiedener namhafter Münchener Architekten.

Es gelang, die Beton- und Eisenbetonfundamente für die einzelnen Hallenbauten, z. T. sogar mit Pfahl- und Plattengründungen, noch vor der eigentlichen Frostperiode fertigzustellen und gleichzeitig die umfangreichen Zimmermannsarbeiten, die an die best eingerichteten Münchener und auswärtigen Hallenbau-firmen vergeben worden waren, mit allen Neben- und Ausbauarbeiten in 2—3 Monaten durchzuführen. In schneller Folge nach frischer, vom Bauarbeiterstreik selten gestörter gemeinsamer Arbeit, wurden die Hallen erstellt und für den jeweiligen Sonderzweck hergerichtet.

Besondere Schwierigkeiten boten in organisatorischer Beziehung zunächst wohl die vom Reichspostministerium selbst eingerichtete und bearbeitete technisch sehr verwickelte Postausstellung in Halle III, IV und Va und die neu errichtete Kraftposthalle, in erheblichem Maße jedoch auch die von der Ausstellungsbauleitung bearbeitete Halle für Luftfahrt. Letztere wurde auf dem Areal der zu sportlichen Veranstaltungen dienenden Arena errichtet und mit herausnehmbarem Holzfußboden und ebensolchen Außenwänden der Seitenschiffe versehen. Zunächst wurde darin am 7. Mai unter Mitbenützung der Hallen V und VI die Eröffnung des „Deutschen Museums“ mit einer Speisung von insgesamt etwa 3000 Personen gefeiert. Fast drei Wochen lang



Abb. 1. Mittelraum der Halle I für Eisenbahnverkehr. Arch.: Reichsbahnrat Buchner. Globus: Arch. Reichsbahnrat Buchner u. Bildhauer Prof. Wackerle.

war auch in den umliegenden Hallen Alles auf die Vorbereitungen dieses Festessens eingestellt, während die Einrichtung der Ausstellung selber in der Hauptsache zwischen dem 10. und 30. Mai erfolgen mußte.

Am 31. Mai 1925 wurde die Ausstellung programmgemäß mit einer eindrucksvollen Eröffnungsfeier in der Luftfahrthalle und anschließender Führung der Öffentlichkeit übergeben. Die Festgäste hatten schon am ersten Tage Gelegenheit, durch eine Rundfahrt auf der Liliputbahn einen Gesamtüberblick über die Ausstellung und den bis dahin so stillen Park

\*) Anmerkung der Schriftleitung. Vgl. dazu auch die allg. Ausführungen über Plan und Inhalt der Ausstellung in Wirtschaftsbeilage No. 3 zu No. 60. — Die Ausstellung ist noch bis zum 11. Oktober d. J. geöffnet. —

hinter der Bavaria zu bekommen. Der Gesamteindruck dürfte durch die um einige Tage verzögerte Fertigstellung des Ausstellungsbahnhofes und des Vergnügungsparkes wohl kaum beeinträchtigt worden sein.

Die allgemein günstige Beurteilung, die nicht nur Inhalt, sondern auch äußere Form der Ausstellung in der Öffentlichkeit fanden, läßt es vielleicht angezeigt erscheinen, in Folgendem einiges über die Grundsätze und Leitgedanken zu berichten, die unter Zugrundelegung früherer Ausstellungserfahrungen zu befolgen versucht wurden. Die ersten Überlegungen galten dem Bestreben, das ungeheuer vielseitige Ausstellungsmaterial einerseits in einer systematisch klaren Form und natürlich sich ergebenden logischen Folge dem Besucher darzubieten und andererseits auch mit dem hierfür zu beschaffenden Orte der Aufstellung räumlich in Einklang zu bringen. Die folgenden Ausführungen sollen sich möglichst an die allgemein im Ausstellungskatalog festgelegte Führungslinie durch die Ausstellungshallen halten. Die beigegebenen Bilder können wegen Platz-

mangels leider nur einen Teil des zur Verfügung stehenden Bildmaterials bringen. Über die Namen der beteiligten Künstler berichtete Nr. 60 der D. Bztg.

In Halle I, Eisenbahnwesen, beginnt der Rundgang. Ein mächtiger, von 4 Figuren getragener

Globus im festlichen Mittelraum (Abb. 1, S. 621) empfängt die Besucher als ein Symbol des weltumspannenden Verkehrs. Es wurden hier alle Ausstellungsstücke vermieden, die den ersten großen Eindruck des noch von der Gewerbeschau her erhaltenen Festraumes mit dem auch jetzt Richtung gebenden großen Wandgemälde von Nida-Rümelin (Aufbau) hätten stören können. Eingebaute niedrige Nischen verdecken das grelle Weiß der an den Längswänden aufgehängten Pläne. In den mittleren Vertiefungen ordnen sich die Modelle ausgeführter Eisenbahnhochbauten und das im Betrieb befindliche Modell einer elektrischen Eisenbahnanlage dem wuchtigeren Maßstabe der von Figuren getragenen Weltkugel willig unter. Die Seitenschiffe der Halle I (Abb. 2, hierneben) bergen das mit ungeheurem Aufwand



Abb. 2. Rechtes Seitenschiff Halle I. Eisenbahnverkehr. Die Privatindustrie.  
Arch.: Reichsb.-Rat Buchner u. Prof. Erb, B. D. A.  
(Phot. Hartlmeier, München.)



Abb. 3. Inneres der Autohalle. Holzkonstruktion.  
Künstl. Oberleitung Prof. O. O. Kurz, München. Konstr.-  
Entwurf Fa. Kübler, Stuttgart. Stat. Berechnung  
Ob.-Ing. Gall. (Phot. Reg.-Baumstr. Müller, München.)



Abb. 4. Raum für das Postscheckwesen.  
Arch. Postbaur. Werner und Reg.-Baumstr.  
Görz, München.  
(Phot. Reg.-Baumstr. Müller, München.)

an Umsicht und Fleiß geordnete wissenschaftliche und technische Rüstzeug des Eisenbahnverkehrs, wobei eine klare Trennung zwischen Behörden der Verkehrskörperschaften und der diese versorgenden Privat-

kehrswerbung mit einer Reihe ausgesuchter deutscher Landschafts- und Städtebilder befindet sich räumlich zwischen Eisenbahn- und Seeverkehr.

In Halle II durchläuft die Führungslinie zwei

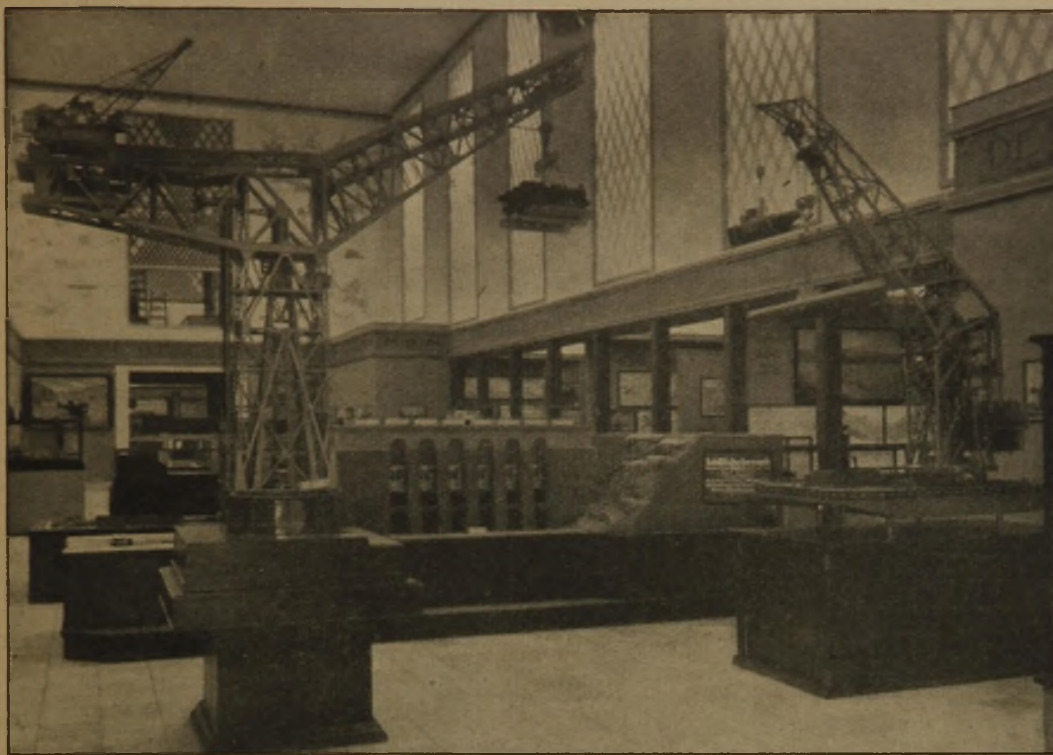


Abb. 5. Halle II. Raum für Binnenschifffahrt. Arch. v. Wersin, München. (Phot. Stark, München.)



Abb. 6. Inneres der Halle IIa. Schiffsmaschinen, Holzkonstruktion. Arch. Rg.-Bmstr. Danzer. (Phot. Stark, München.)

industrie erfolgte, unter Hervorhebung der gegenseitigen Wechselbeziehungen. In den verschiedenen Anbauten ist weiteres Plan- und Maschinenmaterial aufgestellt.

Der ganz in Weiß gehaltene Raum für die Ver-

große, den See- und Binnenschiff-Verkehr bergende Mittelräume (Abb. 5, oben). Hier sieht man vielleicht am deutlichsten das Ergebnis einer engen Zusammenarbeit zwischen Fachmann und Architekt. Eine klare Folge großer Räume arbeitet sinn-



Abb. 7. Deutsche Reichspost. Postautohalle.  
Arch. Postbaur. Werner. (Phot. Stark, München.)

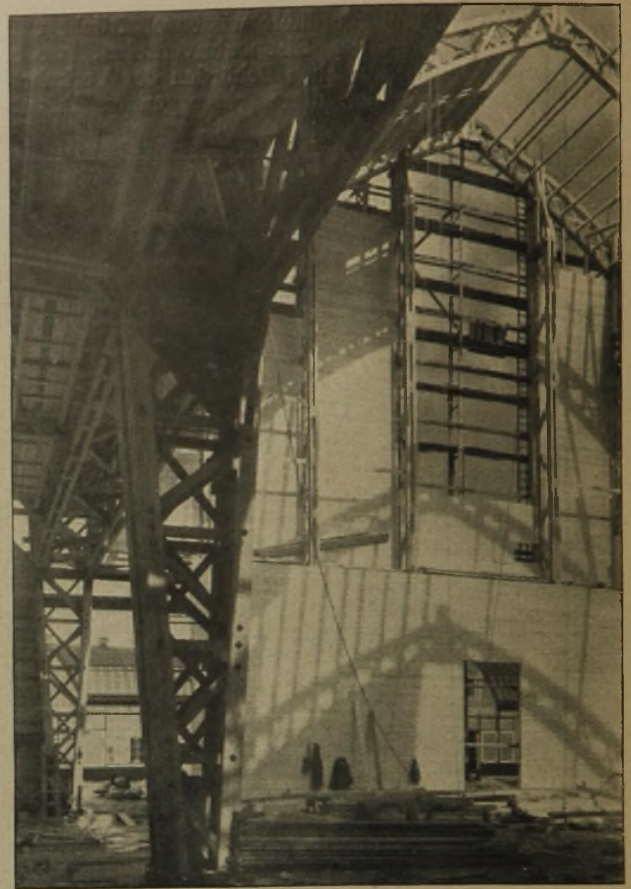


Abb. 8. Halle für Luftfahrt i.d. Montage (Holz).  
Arch. Geh.-R. Riemerschmid, München. Konstr. Dehall.  
Stat. Berechnung Ob.-Ing. Gall. (Phot. Stark, München.)

fällig die Leitgedanken des systematischen Aufbaus der Seeschiffahrt einerseits — vertreten durch die preuß. Häfen und freien Hansestädte — und des reich gegliederten Netzes der Binnenwasserstraßen und Schiffahrtsgesellschaften andererseits heraus, in künstlerischer Beziehung nur unterstützt durch sparsam verteilte symbolische Wandfresken und rhythmische Anordnung der Lichtquellen. Für die schweren Schiffsmaschinen wurde die Halle IIa (Abb. 6. S. 623) neu in Holz errichtet. Die Dachkonstruktion besteht aus in sich vollkommen starren, keinen Schub auf die Stützen ausübenden Binderscheiben mit etwa 17 m Spannweite und je 5 m Abstand voneinander, mit auf dem Untergurt aufliegenden, unmittelbar verschalteten Pfetten. Ein in wagerechter Ebene gelegter Windverband gibt den aufstrebenden Stützen und Wänden einen ruhigen Abschluß. Durch die verhältnismäßig große Raumhöhe und die senkrechten Fenster ist eine ruhige gleichmäßig verteilte Be-



Abb. 9. Montage der Fahrzeughalle X i. Ausstell.-Bahnhof. Arch. Reg.-Bmstr. Harbers, Konstr. Gebr. Hatz, Stat.-Berechnung Ob.-Ing. Gall, (Phot. Stark, München.)

lichtung gesichert. Bei den vielen in Betrieb befindlichen und Lärm verursachenden Maschinen besitzt die Hallenausführung in Holz den weiteren Vorteil der Schalldämpfung. Sparsamste dekorative und farbige Behandlung der Holzwände und ein strenges Verbot gegen Anbringung auffälliger Reklame sichert den Maschinen die bestmögliche Wirksamkeit und dem gesamten Raum eine geschlossene Wirkung.

Schon nach Durchwanderung von Halle I, Ia, II und IIa erkennt man, daß besonderer Wert auf das gegenseitige Verhältnis von Ausstellungs-Objekt und Ausstellungs-Raum gelegt worden ist. Allgemein wurde der Grundsatz befolgt, daß dem feingliedrigen, kleinmaßstäblichen Gegenständen (Pläne, Maschinen- und Betriebsmodelle) auch kleinere Räume entsprechen sollten, während für umfangreichere Maschinen und Ausstellungsstücke große Säle und Hallen einen geeigneten Raum bilden würden. Immer aber dürfe nicht der Ausstellungsraum Selbstzweck sein,

sondern müsse neben dem Wetterschutz, als vornehmstes Mittel zur Hervorhebung und Darstellung des Wesentlichen, nämlich des Ausstellungs-Objektes, dienen.

Folgerichtig wurde also auf kostspieliges, mit dem Ausstellungsobjekt nicht im direkten Zusammenhang stehendes dekoratives Beiwerk, so qualitativ gut es auch hätte sein mögen, nur geringer Wert gelegt und dafür alle Sorgfalt auf edle Raumverhältnisse, richtige Tönung der Wände, angemessene deutliche Beschriftung sowie eine gute, gleichmäßige Belichtung und Belüftung verwendet. Einen besonderen Hinweis verdient in dieser Beziehung wohl die in sich geschlossene Ausstellung der deutschen Reichspost-Verwaltung. Abb. 4, S. 622, Abb. 7, S. 624, zeigen, wie man trotz — oder vielleicht eben infolge — sparsamster Verwendung von Beiwerk allein mit der Konstruktion die oben aufgeführten Erfordernisse berücksichtigen kann.

Nach Durchwanderung der Autohalle (Abb. 3, S. 622; diese

Halle wird noch in einem Sonderaufsatz behandelt) reichhaltigen Schau von eleganten Personenkraftwagen, Volksauto-Typen, Motorrädern sowie schweren Lastkraftwagenzügen und der reich vertretenen Industrie von Zubehörenteilen in Verbindung mit einer Garagen- und einer statistischen Ausstellung im Erdgeschoß des Vorbaues sowie der Rundfunksendestelle im Obergeschoß desselben, gelangt man über die vorerwähnte reich gegliederte Postausstellung in Halle III, IV und V in den wohl mehr Fachkreise interessierenden, aber praktisch für die gesamte Wirtschaft und den Verkehr vielleicht nicht unwichtigsten Teil der Ausstellung, in Halle Va und VI. Eben weil der Laie, somit also weitaus die Mehrzahl der Besucher, durch diese Räume achtlos hindurchgeht, soll hier ganz besonders auf das reiche Material hingewiesen werden, das über Landstraßenführung und -Bau, ganz besonders aber über die geschichtliche Entwicklung und die neu-



Abb. 10. Leucht- und Aussichtsturm von Osten. Entwurf: Arch. Reg.-Bmst. Harbers, Mitarbeiter Arch. B. D. A. Lechner & Norkauer, München. (Phot: Stark, München)

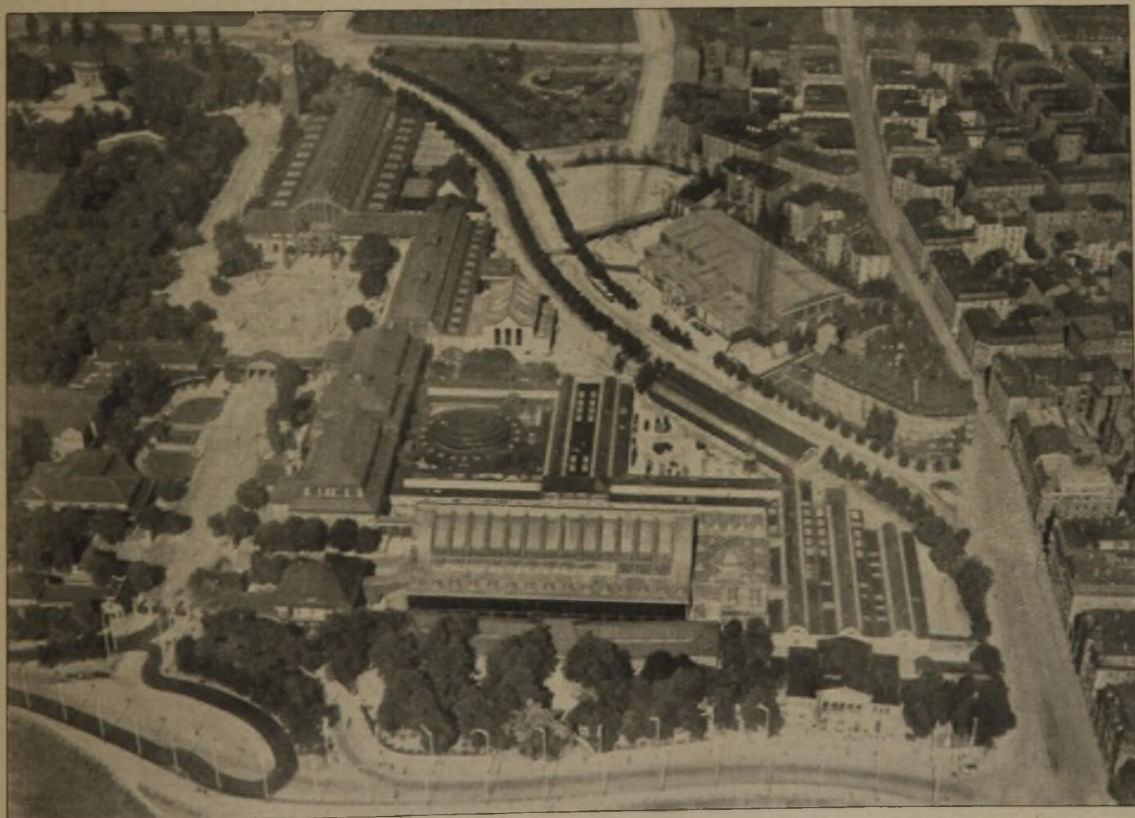


Abb. 11. Ausstellungsgelände aus der Vogelschau. Im Hintergrund Leuchtturm 45 m hoch, seitlich rechts Funkantennen-Türme 100 m hoch. (Phot. Luftbild G. m. b. H.)

ersten Arbeiten im Verkehr im Städtebau zusammengetragen wurde.

Abgesehen von den sehr beachtenswerten Arbeiten der Städte Berlin, Dortmund, Duisburg, Düsseldorf,

Schumacher in Köln und Hamburg, von Geh. R. Theodor Fischer in Memmingen und von Prof. Hermann Jansen, Berlin, für verschiedene kleinere norddeutsche Städte, Änderungsvorschläge für ver-

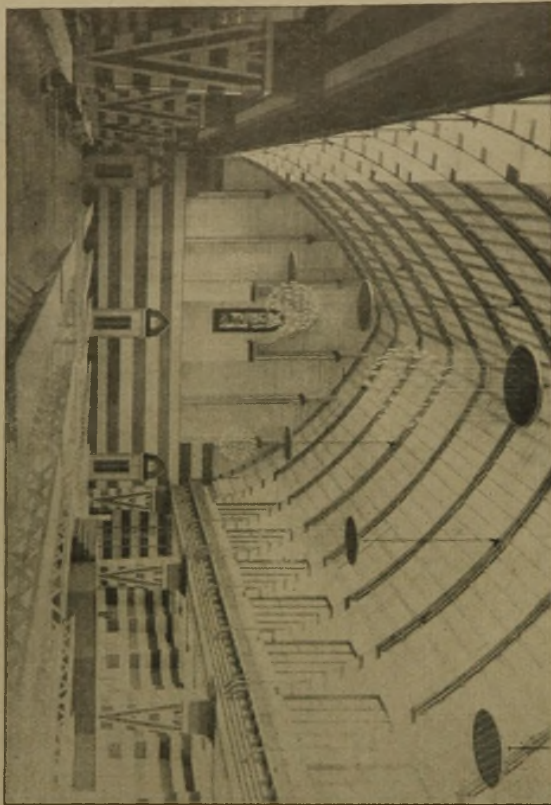


Abb. 14. Inneres der Halle für Luftfahrt. Vor dem Festessen zur Eröffnung des Deutschen Museums. Arch.: Geh.-R. Riemerschmid. (Phot.: Reg.-Bmstr. Müller, München.)

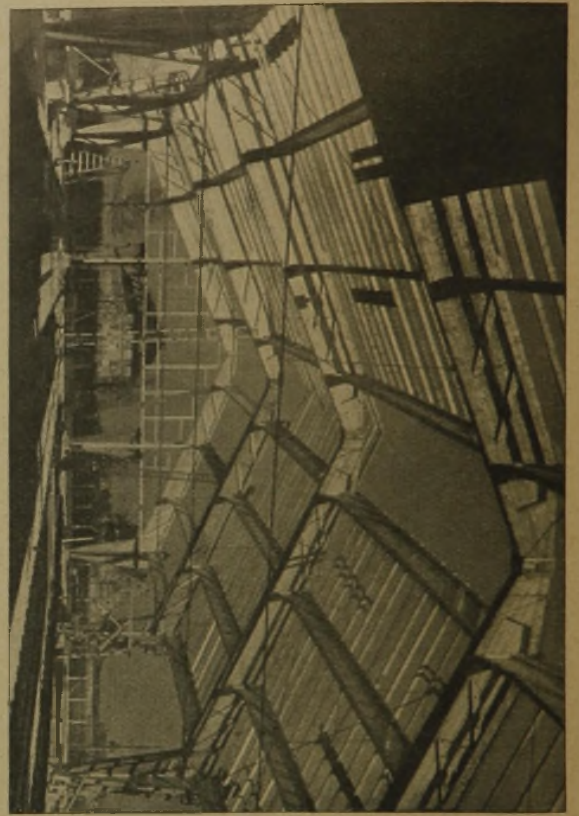


Abb. 12. Montage der Fahrzeughalle X im Ausstellungsbahnhof. Stat. Berechnung: Ob.-Ing. Gall,

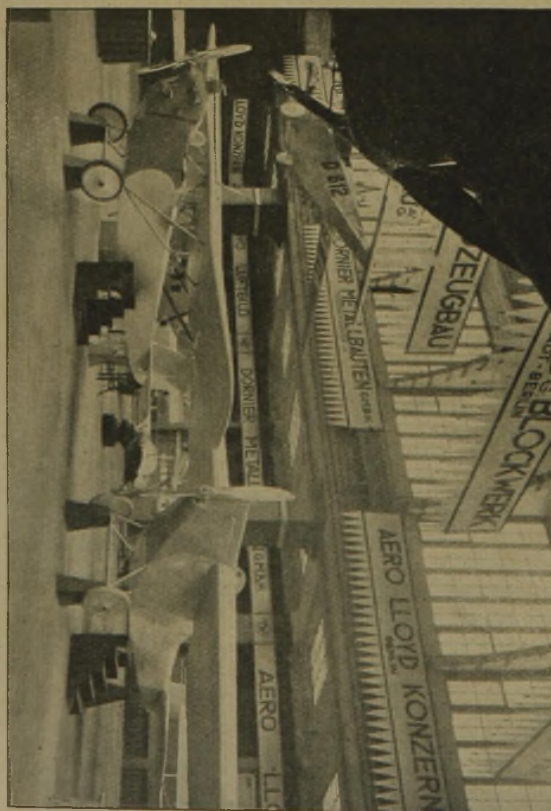


Abb. 15. Halle für Luftfahrt während der Ausstellung. Entw.: Geh.-R. Riemerschmid. Künstl. Ausgestaltung d. Ausstellung Arch. Mollerer. (Phot. Witzig, München.)

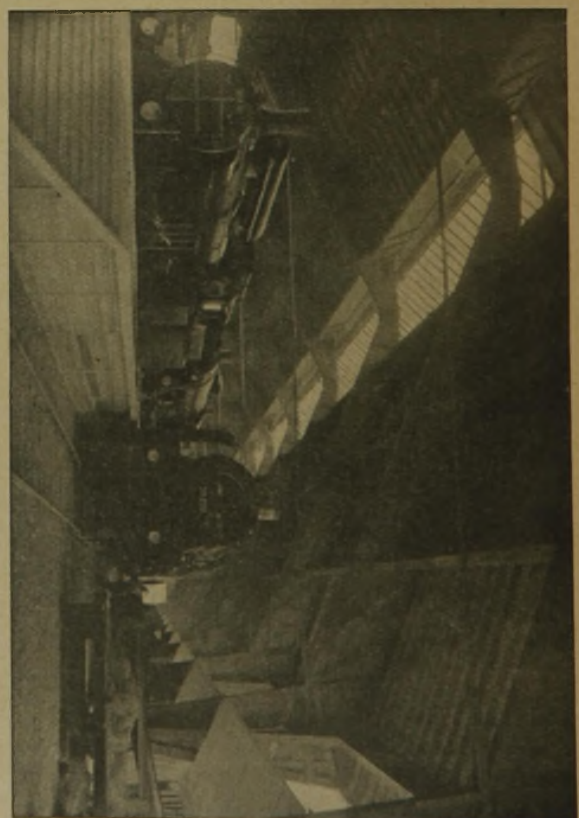


Abb. 13. Fahrzeughalle X Entwurf: Reg.-Bmstr. Harbers. Konstr.: Gebr. Hatz. (Phot.: Stark, München.)

Erfurt, Essen, Karlsruhe, München, Saarbrücken, Stuttgart, Ulm und Berlin-Siemensstadt sowie der neugegründeten Industriestadt Velten bei Berlin sind vor allem hervorzuheben die Arbeiten von Ob.-Baudir. Fritz

kehrreiche Plätze Berlins und die Überlandplanung für Groß-Nürnberg und Fürth. Mit klarer Logik wird im Geländeaufteilungs- und Verkehrsplan von Groß-Nürnberg den verschiedenen auf sozialem, wirtschaft-



Abb. 16. Transformatorenhäuschen im Ausstellungs-Bahnhof. Arch. u. Phot. Reg.-Bmstr. Müller-Grah, München.

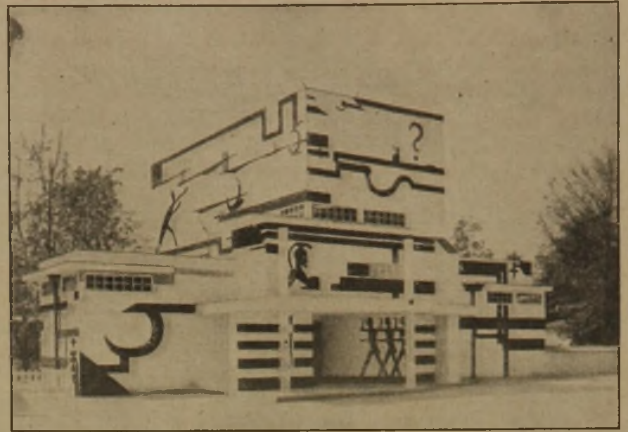
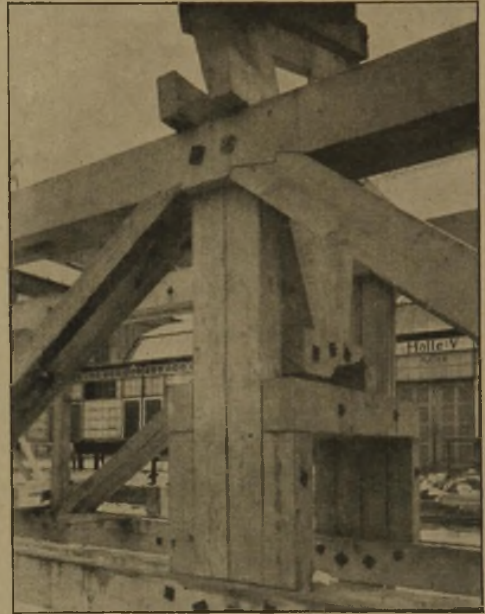


Abb. 17. Kunstausstellung im Vergnügungspark. Arch.: Max Wiederanders, München. Phot. Müller-Grah, München.



Abb. 18. Bogenbinder der Halle für Luftfahrt. Zur Montage bereit.

Abb. 19 (rechts). Montage der Halle für Luftfahrt. Ansatz eines Zwischenbinders auf den 16,40 m freitragenden Doppelgitterträger. (Phot. Hertinger, München.)



lichem und künstlerischem Gebiete liegenden Problemen der modernen Großstadt, die jedoch alle in der richtigen Bewertung des Verkehrsproblems wurzeln, zu Leibe gegangen. Hier spricht nicht mehr, oder besser: nicht mehr allein der Städtebauer als Baukünstler, sondern auch der Städtebauer als Volkswirtschaftler, Verkehrstechniker und mit kommunalen Fragen Vertrauter, der in Zusammenarbeit mit den Fachleuten des Wasser-, Kanal- und Straßenbaues, der Bau- und Verkehrspolizei und der Verkehrsmittel und -Organisation seine Planungen bei den kommunalen und anderen Behörden durchkämpft. Den obigen Hinweis auf die Hallen V und VI versteht man wohl, wenn man bedenkt, daß bei dem Übergewicht, welches in dieser Ausstellung



Abb. 20. Zuban-Pavillon. Arch.: M. Wiederanders. Phot. Jäger & Görgen, München.

den Verkehrsmitteln und -Organisationen zukommt, die Verkehrsprobleme, wie sie besonders in dem inneren Aufbau der kleinen und großen Städte und der Landesmetropolen sowie in der richtigen Aufteilung großer Wirtschaftsgebiete liegen, gar zu leicht übersehen werden könnten. Aus der Bearbeitung der sich im Städtebau ergebenden Probleme werden jedoch auch der weitverzweigten Verkehrs- und Bauindustrie große Aufgaben gestellt. — Die theoretische Luftfahrt ausstellung, die einen Überblick über das wissenschaftliche und technische Rüstzeug des deutschen Flugwesens erlaubt, in Halle VIIa, und die große deutsche Luftfahrt ausstellung mit ihren so verschiedenartigen individuell herausgearbeiteten Flugzeugtypen vermögen Laien und

Fachleute wieder gleichmäßig hell zu begeistern und freudig zu stimmen. Während für die verschiedenen in dieser Halle abgehaltenen Feierlichkeiten eine lebhaft wandelnde Wandbehandlung am Platze war (Abb. 14, S. 626), mußte für die vielgestaltigen, feingliedrigen Flugzeuge wieder ein ruhiger Hintergrund geschaffen werden (Abb. 15, S. 626). Von dieser, dekorativ am reichsten ausgestalteten und oft zu Festzwecken verwendeten Halle für Luftfahrt gelangt man durch den Park, etwa unter Benutzung der geschickt sich zwischen dem ehrwürdigen Baumbestand durchwindenden mit einem Dampfkrölein betriebenen schmalspurigen Liliputbahn, zum Ausstellungsbahnhof, wo inmitten vielverzweigter Schmal- und Normalspurgeleise die neu erbaute Fahrzeughalle neueste Erzeugnisse der Waggon- und Lokomotiv-Industrie birgt (Abb. 12 und 13, S. 626). Hier wurde von Schmuck oder architektonischen Zierformen vollständig abgesehen und eine Wirkung allein durch Herausarbeitung der statisch erforderlichen in Rhythmus und Verhältnissen ausgewogenen Konstruktionen zu erzielen versucht.

Die Oberbahnhalle, der Vertreterpavillon und eine Reihe am Rande des Bavariaparkes an geeigneter Stelle eingefügte Pavillons und Kioske, sowie der ganz neu eingerichtete Vergnügungspark mit seinen vielen originellen Bauten (Abb. 16, 17 u. 20, S. 627) vervollständigen das Ausstellungsbild.

Über die räumlichen Möglichkeiten, die in modernen Holzkonstruktionen liegen, einen kleinen Überblick zu schaffen und am ausgeführten Beispiel das Für und Wider prüfen und verfolgen zu können, war mit der Grund, warum fast in jeder der über ein Dutzend ausgeführten größeren oder kleineren Neubauten ein etwas anders geartetes Prinzip in bezug auf Konstruktion, Raumverhältnisse, Belichtung und Farbgebung durchgeführt wurde (vgl. Abb. 3, S. 622; Abb. 6, S. 623; Abb. 7—9, S. 624; Abb. 13 u. 14, S. 626).

Die statisch verwickelteste Konstruktion, die sowohl unserem Statiker als auch der Behörde einiges Kopfzerbrechen verursachte, ist ohne Zweifel die im Prinzip als Dreigelenkbogen ausgearbeitete Halle für Luftfahrt. Die Schwierigkeit lag vor allem darin, die auftretenden ungeheuren Beanspruchungen durch Wind und Schnee auf die, infolge der Krümmung, große Dachfläche bei einer Binderentfernung von 16,40 m und einer Spannweite des Hauptschiffes von 26 m sicher in den Erdboden abzuleiten. Die aus den Zwischenbindern auf den wagerecht verlaufenden großen Kastenträger schiebenden Kräfte müssen zum großen Teil durch dessen innere Kräfte aufgehoben und zum andern Teil als lotrechte Kraft durch eigene, den Hauptbinder umfassende, als Gabel ausgebildete Stützen abgeleitet werden. Im Fußgelenk sind sämtliche Stützen versteift und fest mit den Betonfundamenten verbunden.

Wegen schlechter Untergrundverhältnisse wurde am Nordgiebel eine Holzpfahlgründung mit Eisenbetonhauben vorgenommen. Zur größeren Standfestigkeit gegen die oft auftretenden Weststürme wurden die beiden Giebelwände besonders versteift, außerdem aber durch Portalbinderanordnung und einen über den Fenstern durchlaufenden wagerecht gelegten Gitterrahmen größere Sicherheit geschaffen. Die Fahrzeughalle und die Autohalle bedeuten vielleicht die verheißungsvollsten Konstruktionen, die in ihrer Einfachheit und statisch klaren Grundidee über sich selbst hinausweisen und weitere konstruktive und künstlerische Möglichkeiten in sich bergen.

Für das Wesen des Holzes sehr geeignet erscheint die möglichst natürliche Verwendung desselben als Vollbalken oder wenigstens doppelter Halbbalken in Ober- und Untergurt und als doppelte unter 90° gegeneinander gedrehte Brettlage, letztere als Steg eines gradlinigen Dreigelenkbogenvollwandbinders mit einmalig geknickten Gurten. Diese Konstruktionsweise hat gegenüber derjenigen mit Bohlenbindern wohl den Vorzug, daß sie gegen Lockerung der einzelnen Binderstücke besser zu schützen ist.

Das Prinzip des Zentralraumes ist in der Postautohalle (Abb. 7, S. 624) bis in die Einzelheiten der elegant aufstrebenden, im Scheitel durch eine Scheibe gefaßten, Bohlenbinder durchgeführt. Es ist dies eine einfache Zimmermannskonstruktion, ebenso wie die Fahrzeughalle ohne Verwendung irgendwelcher bes. patentierter Knotenpunktverbindungen ausgeführt ist.

Für die gewählten Größenverhältnisse der Hallen war außer der Rücksichtnahme auf den Aufstellungsort und die Hallenbaukosten vor allem auch das günstigste Verhältnis zwischen der überbauten Gesamtfläche und der vermietbaren Ausstellungsfläche bestimmend. Ein Vergleich der Verhältniszahlen von überbauter und vermietbarer Fläche verschiedener Hallengrößen ergibt die günstigste Ausdehnung bei etwa 4000 qm überbauter Fläche. Hierzu folgende Gegenüberstellung:

Alte Automobilhalle, Berlin (ohne Empore)	
17 500 qm überbaute Fläche und	
9 000 „ vermietbare Fläche = 52 v.H. Ausnutzung;	
Neue Automobilhalle, Berlin (mit Empore)	
12 000 qm überbaute Fläche,	
rd. 7 500 „ vermietbare Fläche = 62 v.H. Ausnutzung;	
Radiohalle Berlin (mit Empore)	
7 100 qm überbaute Fläche,	
rd. 5 000 „ vermietbare Fläche = 71 v.H. Ausnutzung;	
Autohalle München (ohne Empore)	
3 600 qm überbaute Fläche,	
rd. 2 600 „ vermietbare Fläche = 73 v.H. Ausnutzung.	

Neben der zweckmäßigen Unterbringung der Ausstellungsgegenstände gelang es, der Ausstellung die geschlossene und würdige Gestalt zu geben, die ihrem inneren Wert entspricht. Im Leucht- und Aussichtsturm wurde nach Überwindung von mancherlei Schwierigkeiten das äußere Wahrzeichen für die Ausstellung geschaffen (Abb. 10 u. 11, S. 625). (Eine ausführliche Beschreibung desselben wurde bereits in Nr. 60 der „Dtsch. Bauzeitung“ vom 29. Juli 1925 gegeben.) Hier sei nur auf seine städtebauliche Bedeutung als einzige betonte Vertikale im Schnittpunkt zweier Hauptverkehrswege der Ausstellung und am Ende des gesamten Ausstellungshallenkomplexes hingewiesen. Seine organische Einfügung zwischen die alte Posthalle und Halle I geschieht durch niedrige Verbindungsbauten. Nördlich des Turmes soll späterhin ein baumbeschatteter stiller Ruheplatz geschaffen werden, der in einem von Geh. R. Dr. Bestelmeyer anlässlich der Deutschen Gewerbeschau 1922 geschaffenen Brunnen seinen Abschluß auf der Gegenseite findet. Der Turm übt wohl alle jene Funktionen aus, die man von ihm erwarten darf. Mit einem wuchtigen Stahlglockengeläut ruft er Beginn, Mitte und Ende des Ausstellungstages aus, drei große Uhrenzifferblätter von je über 5 m Durchmesser geben am Tage die Stunde an und strahlen am Abend in vielen hundert Lampen wechselnde Namen aus. Das still kreisende Blinklicht auf der Spitze des Turmes lockt abends die Besucher von weit her in den Vergnügungspark und auf die Turmterrasse, von der bei Tage ein herrlicher Ausblick auf Stadt und Gebirge zu genießen ist. Die letzten bisher so störenden Baulücken, die Ausblicke auf unschöne Mietskasernenrückseiten zuließen, wurden durch Einfügung der Luftfahrthalle und des Turmes geschlossen.

Auch das heikle Problem der Einfügung der Liliputbahn in den altherwürdigen Bavariapark ist mit Geschick gelöst.

Im dem Wunsch, daß der Besucher auch ein äußeres Erinnerungszeichen an lehrreiche und unterhaltsame Tage sich erwerben könne, wurde die Denkmünze der Deutschen Verkehrs-Ausstellung München 1925 geschaffen, von deren Vorderseite unsere Vignette am Kopf eine Vorstellung gibt. —

Inhalt: Die bauliche Ausgestaltung der Deutschen Verkehrsausstellung in München 1925. —

Bildbeilage: Die Automobilhalle auf der Deutschen Verkehrsausstellung München 1925. —

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 AUTOMOBILHALLE AUF DER DEUTSCHEN VERKEHRS-AUSSTELLUNG  
MÜNCHEN 1925 / BLICK IN DAS INNERE DER VORHALLE  
ARCHITEKT: PROFESSOR O. ORLANDO KURZ IN MÜNCHEN  
DEUTSCHE BAUZEITUNG. LIX. JAHRGANG 1925. NR. 79