

# DEUTSCHE BAUZEITUNG

59. JAHRGANG \* No 91 \* BERLIN, DEN 14. NOVEMBER 1925

HERAUSGEBER: PROFESSOR ERICH BLUNCK, ARCH.

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

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

## Neubauten der Deutschen Reichspost in Bayern.

### Die Hauptkraftpostwerkstätte in Bamberg.

Von Stadtbaudirektor Dr.-Ing. A. Gut, München.\*)



Die außerordentliche Zunahme des Kraftwagenverkehrs in Deutschland berührt in wachsendem Umfange auch die Tätigkeit des Architekten und des Städtebauers. Daß der Kraftwagen berufen ist, in Bezug auf die Führung, Anlage und die Herstellung der Straßen eine vollständige Umwälzung herbeizuführen, ist unter den Technikern heute bereits allgemeine Erkenntnis. Aber auch der Baukunst im engeren Sinne werden durch die Ausbreitung dieses Verkehrsmittels Aufgaben gestellt, die es früher nicht gegeben hat. Man braucht nur an den Bau von Autogaragen zu denken, für die in jüngster Zeit viele interessante und reizvolle Lösungen zu verzeichnen waren. Dem Kraftwagen kommt als Beförderungsmittel nicht nur für Personen, sondern auch für Lasten eine immer größere Bedeutung zu. Er hat für diese Zwecke schon frühzeitig Eingang nicht nur in die Privatindustrie, sondern auch in die öffentlichen Betriebe gefunden. Unter den letzteren steht die Deutsche Reichspost mit an erster Stelle, und zwar hat die ehemalige Bayerische Post- und Telegraphen-

verwaltung am 1. Juni 1905 die erste Kraftpostlinie im Deutschen Reich auf der Strecke Bad Tölz—Lengries in Betrieb gesetzt und damit als erstes Staatsunternehmen in Deutschland den Kraftwagen durch Einführung eines planmäßigen Personen- und Güterverkehrs über Land für den Postbetrieb und somit für die Allgemeinheit nutzbar gemacht.

Seitdem hat das Kraftpostwesen in Deutschland eine ganz außerordentliche Entwicklung genommen. Seine Aufgabe geht, wie schon angedeutet, in doppelter Richtung, zur Beförderung von Personen und zur Bewegung von Gütern und Lasten. In Bezug auf die erste Aufgabe liegt die Bedeutung des Kraftpostwesens vor allem in der Aufschließung von Gegenden, in die die Eisenbahnen noch nicht hineingedrungen sind oder nicht ohne weiteres erschlossen werden können, und in dem Anschluß dieser Gegenden an die bestehenden Haupt- und Nebenbahnen. Mit dieser Erschließungstätigkeit, die für die Entwicklung unseres Wirtschaftslebens außerordentlich wichtig ist, tritt die Ausnutzung des Kraftpostwesens für den reinen Reise- und Fremdenverkehr namentlich in den Sommermonaten in

\*) Vgl. Neubau eines Post-, Telegraphen- und Fernsprechdienstgebäudes in München, Jahrg. 1924, No. 97, S. 641 ff. —



Abb. 1. Blick in die Werkhalle in der Längsachse.

immer schärferen Wettbewerb. Auch zur Beförderung von Arbeitern im Telegraphen- und Fernsprechbau-dienst sind in den letzten Jahren Lastkraftwagen in ständig größerer Zahl herangezogen worden. Das

Gleiche war der Fall bei der Beförderung von Baustoffen und Leitungsmaterial beim Bau neuer Telegraphen- und Fernsprechleitungen. Die größere Schnelligkeit und Beweglichkeit und damit die besseren Ausnutzungsmöglichkeiten, die dem Kraftwagen gegenüber dem Pferdebetrieb eigen sind, haben des weiteren Veranlassung gegeben, auch im Paketzustell- und Verbindungsdienst in den Städten den Pferdebetrieb durch den Kraftwagenbetrieb zu ersetzen. Dazu kommt, daß in den Städten auch mehr und mehr die Briefsammel-fahrten mit Selbstfahrern, und zwar mit Dreiradkraft-wagen, ausgeführt werden, zumal dabei die Leerung der Briefkasten trotz gleichbleibender Kosten öfter am Tage erfolgen kann.

Die Entwicklung des Kraftpostwagens sei für Bayern durch einige Zahlen erläutert. Dasselbst waren zu Beginn des Weltkrieges 124 Kraftpostlinien mit einer Gesamtlänge von rd. 2300 km bei einem Bestande von 570 Kraftwagen vorhanden. Im Jahre 1913, im letzten Friedensjahre, sind durch Postkraftwagen 3½ Mill. Personen befördert und 4½ Mill. km gefahren worden. Heute sind 1095 Kraftfahrzeuge einschließlich der Personen- und Lastanhänger im Verkehr. Die Tatsache, daß einer Betriebslänge von 3150 Lokalkilometern heute in Bayern eine Betriebslänge von rd. 4000 km auf den Kraftpostlinien gegenübersteht, erhellt mehr als etwas Anderes die steigende Bedeutung des Kraftwagen-verkehrs auch für die öffentlichen Betriebe.

Es liegt an der Hand, daß die Unterhaltung eines so umfangreichen und ständig sich vergrößernden Kraftwagenparkes besondere Maßnahmen erfordert. Die Fahrzeuge bedürfen vor allem in regelmäßigen Zeitabständen einer gründlichen Untersuchung und Erneuerung. Diese Aufgabe erfüllte für Bayern bisher die im Jahre 1914 in Betrieb genommene Kraftpost-hauptwerkstätte in Neu-Aubing bei München. Hier wurden auch die wichtigeren Ersatzteile auf Lager

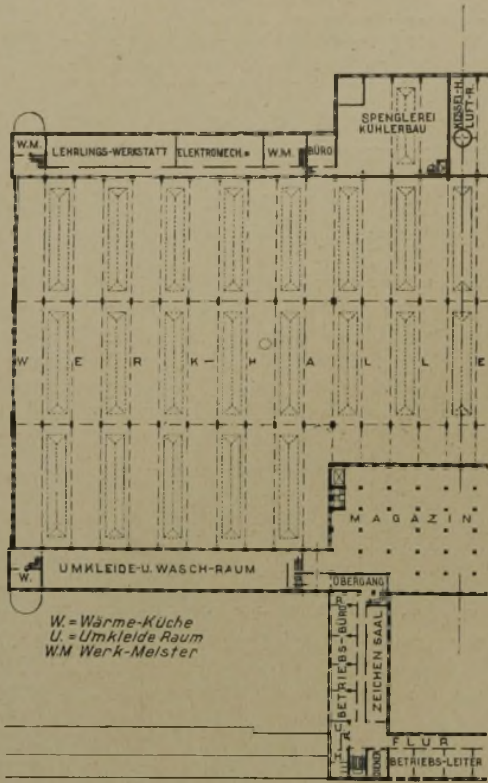


Abb. 2. Westliche Obergeschoßhälfte.

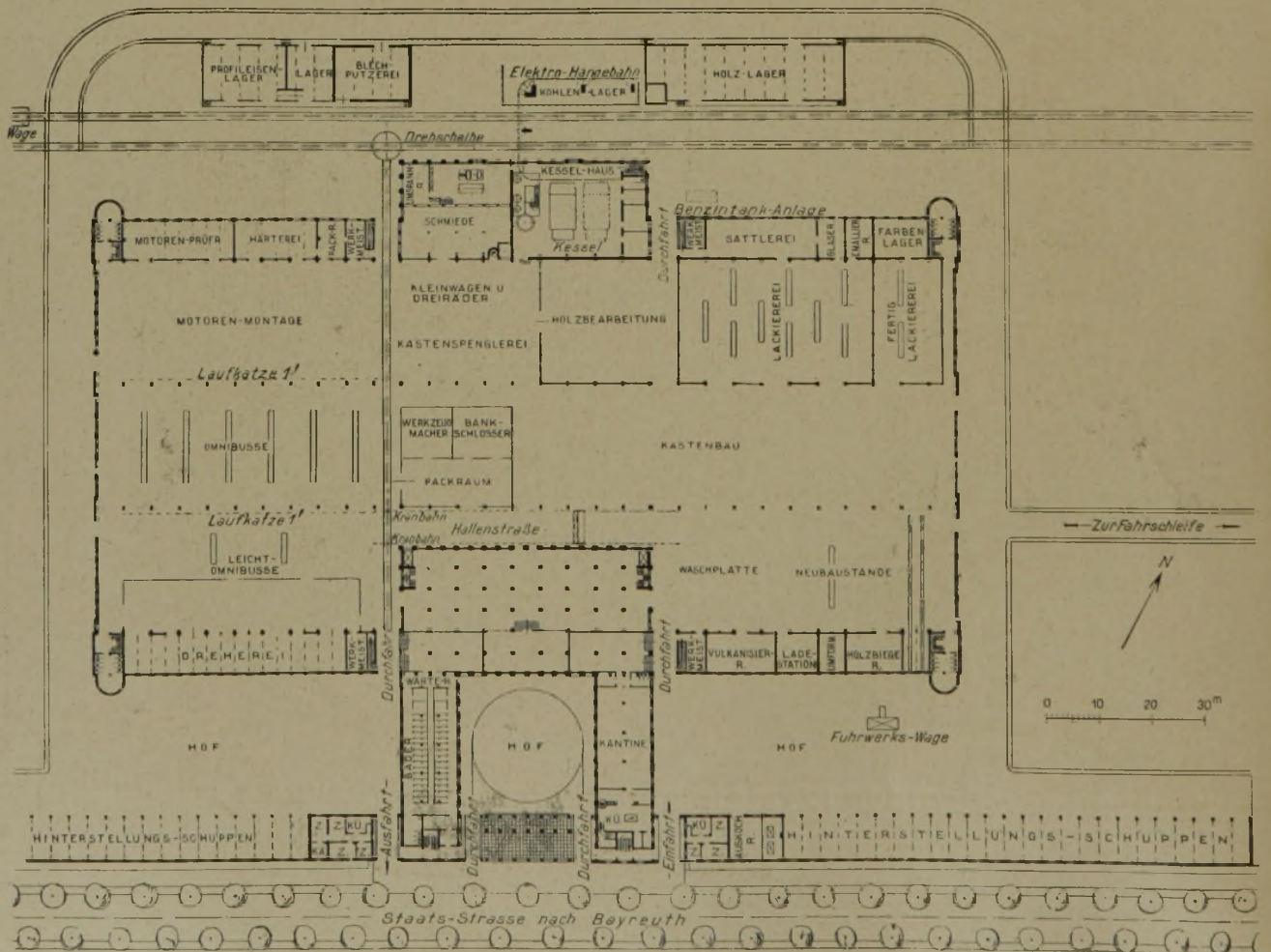


Abb. 3. Grundriß des Erdgeschosses. (1 : 1400.)

gefertigt, technische Versuche angestellt. Probefahrten unternommen und die Kraftpostfahrer ausgebildet. Auf die Dauer konnte jedoch die Werkstätte in Neuaubing den vielseitigen und dauernd wachsenden Anforderungen nicht mehr genügen, zumal keinerlei Erweiterungsmöglichkeiten vorhanden waren. Die Postverwaltung entschloß sich daher zu einem umfassenden Neubau, der auch Erweiterungsmöglichkeiten auf weite Sicht Rechnung trug, und erstellte in der Zeit vom März 1923 bis Anfang 1925 in nicht ganz zweijähriger Bauzeit die Hauptkraftpostwerkstätte in Bamberg, die im Nachstehenden einer Betrachtung unterzogen werden soll, und in den Abb. 2—5, S. 718 und hierneben in Grundrissen, Aufriß und Schnitt in ihrer Gesamtheit dargestellt ist.

Der Bauplatz der Hauptkraftpostwerkstätte in Bamberg ist eine rd. 19 000 qm umfassende Teilfläche des ehem. Bamberger Exerzierplatzes. Für seine Wahl waren eine Reihe von Gesichtspunkten ausschlaggebend, von denen die verhältnismäßig einfache Herstellung eines Gleisanschlusses an die Staatsbahn, die unmittelbare Lage an einer Staatsstraße, die Möglichkeit einer künftigen Erweiterung und eines späteren Anschlusses an die Großschiffahrtsstraße Main—Donau, die nach den bestehenden Plänen unmittelbar neben dem gewählten Gelände vorbeiführen wird, als die wichtigsten angeführt seien. Das Gelände ist durch eine Anschlußbahn von 1,6 km Länge mit der Eisenbahnlinie Bamberg—Schesslitz verbunden worden.

Der Grundriß (Abb. 2 u. 3, S. 718) zeigt eine klare und übersichtliche Gliederung nach sechs in sich geschlossenen, aber miteinander zusammenhängenden Bauteilen; diese sind: das Verwaltungsgebäude; das Magazinegebäude; die Werkhallen (mit seitlichen Gürtelbauten); das Kesselhaus mit Kraftanlage; die Hinterstellungsschuppen (rechts und links vom Verwaltungsgebäude).

Der Zutritt zum Verwaltungsgebäude, das an der Hauptfront in der mittleren Querachse liegt, erfolgt von der Staatsstraße her durch eine wichtige Pfeilerhalle (Abb. 10 S. 721), die in unterfränkischem Muschelkalkstein hergestellt und durch eine aus Eisenbeton bestehende, steinmetzmäßig bearbeitete Kassettendecke in Rautenformen geschmückt ist. Das Gebäude hat Hufeisenform, indem sich an den Trakt an der Straße zwei Seitenflügel anschließen, die an das Magazinegebäude anstoßen. Diese vier Gebäudeteile umschließen einen etwa 26 m im Geviert messenden, mit Muschelkalkplatten ausgelegten Hof, der als eine Art Ehrenhof gedacht ist und zusammen mit der Eingangspfeilerhalle den einzigen repräsentativen Teil der ganzen Bauanlage dargestellt (Abb. 8, S. 720). In seiner herben Strenge, die im übrigen durch den reizvollen Blick durch die Vorhalle wesentlich gemildert wird, kennzeichnet der Hof schon beim Eintritt den Zweck des Gebäudes, das nur der Arbeit dient. Das den Hof auf drei Seiten umschließende Verwaltungsgebäude enthält im Erdgeschoß im wesentlichen Wohlfahrtsräume, nämlich Brause- und Wannenbäder (Abb. in Nr. 92) und eine Kantine für das Werkstättenpersonal (Abb. in Nr. 92) nebst Küche, im ersten Obergeschoß außer einem Speiseraum für die Beamten im wesentlichen Betriebs- und Verwaltungsbüro; im zweiten Obergeschoß sind außer Büros noch eine Wohnung für den Werkaufsichtsbeamten, ein Schul- und Lehrmittelsaal sowie Bekleidungs magazine untergebracht; im Keller geschoß befinden sich Keller- und Lagerräume sowie Kühl- und Vorratsräume für den Kantinenbetrieb. In jedem Flügel ist eine Haupttreppe eingebaut, außerdem führen noch besondere Nebentreppen zum Magazin und in die Werkstätten.

Während der an der Straßenfront liegende Teil des Verwaltungsgebäude (Vgl. Abb. 4, rechts) bei einer Breite von 9 m und einer Länge von 27 m nur eine Höhe von 9 m besitzt, haben die beiden Seitenflügel bei einer Breite von je 12 m und einer Länge von je 36 m eine Höhe von 11 m, so daß sie über den dazwischenliegenden Straßentrakt um 3 m überhöht sind. Durch diese Ab-

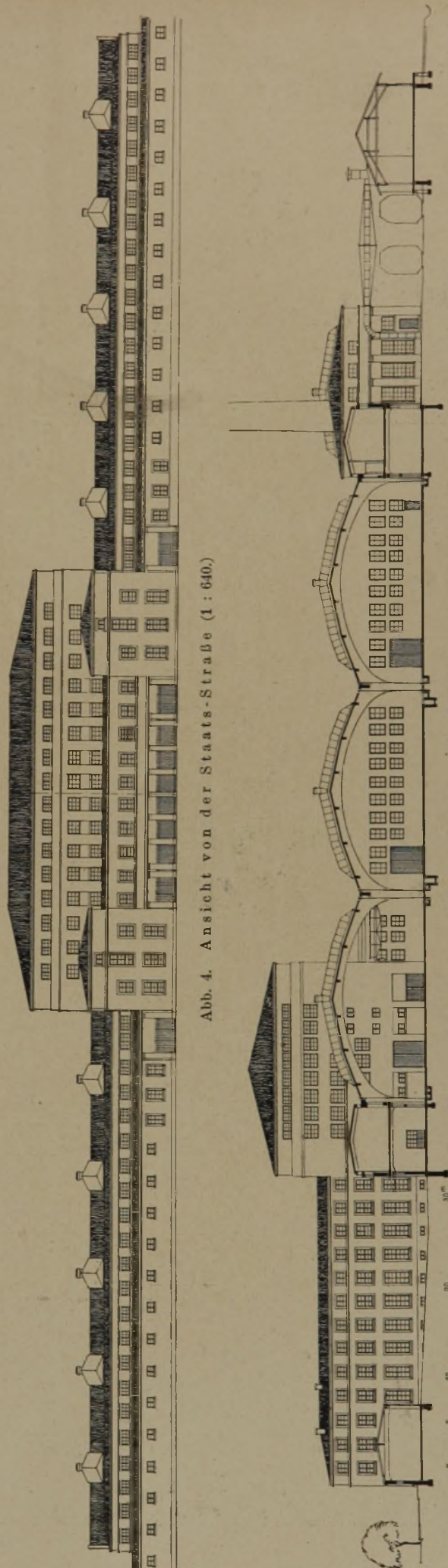


Abb. 4. Ansicht von der Staats-Straße (1 : 640.)

Abb. 5. Querschnitt durch die Werkhallen. (1 : 640.)

stufung wird in der äußeren Wirkung der Gebäude-  
masse des Verwaltungsgebäudes eine glückliche Stei-  
gerung erzielt, die in dem bereits erwähnten Maga-

z ingebäude (Abb. 4 u. 5, S. 719), dadurch zu einem  
Höhepunkt geführt wird, daß dieses bei 25 m Breite  
und 50 m Länge eine Höhe von 17 m aufweist, also

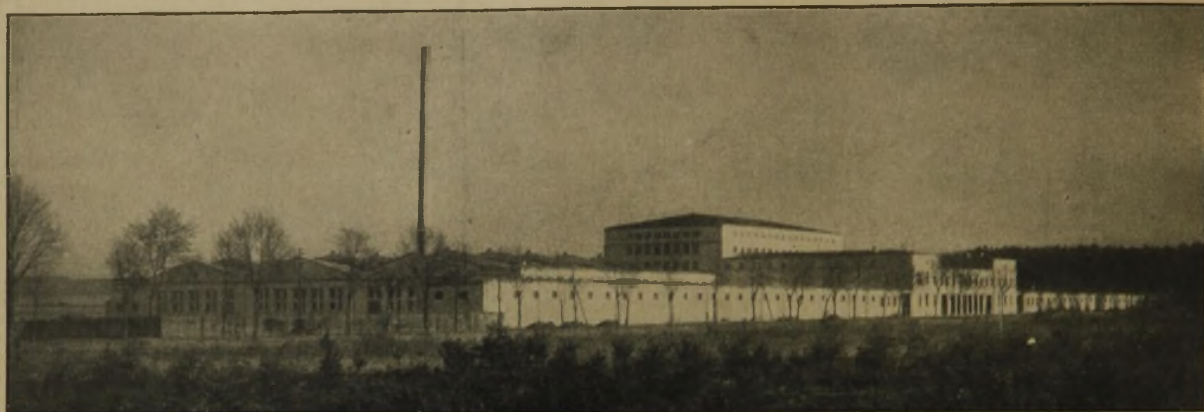


Abb. 6. Ansicht von Südwesten.



Abb. 7. Seitenhof (Werkhof).

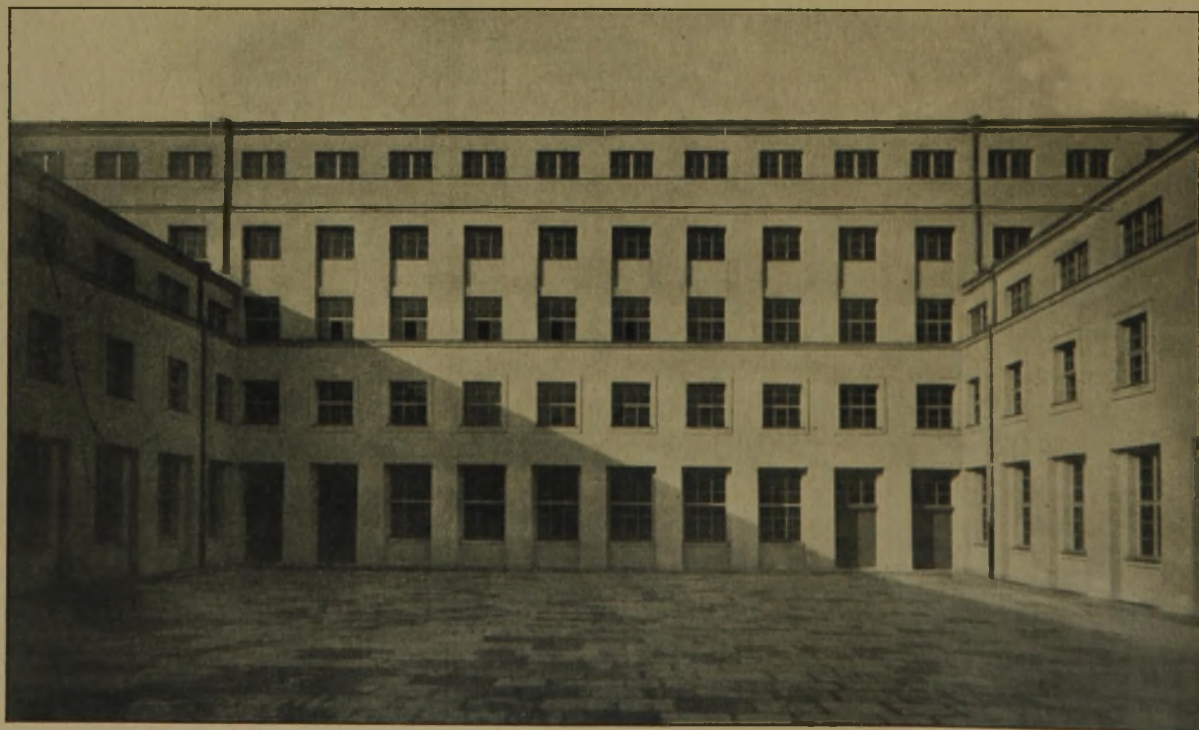


Abb. 8. Mittelhof (im Hintergrunde das Magazingebäude).

die Seitenflügel des Verwaltungsgebäudes nochmals um 6 m übertrifft. Durch diese Überhöhung wird das Magazingebäude zum beherrschenden Mittelpunkt der

Waggons zu je 15 t Material aufnehmen können (Abb. des Inneren in Nr. 92). Den Verkehr regeln zwei an den Schmalseiten liegende große Lastenaufzüge von



Abb. 9. Vorraum im Verwaltungsgebäude.



Abb. 10. Eingangs-Pfeilerhalle.

ganzen Anlage (Abb. 6 u. 7, S. 720). Sein Zweck ist, wie schon der Name andeutet, die Aufstapelung aller zur Kraftwagen Instandsetzung benötigten Groß- und Kleinteile. Bei sechs Stockwerken (Keller-, Erd- und Obergeschossen) enthält es eine nutzbare Lagerfläche von 8000 qm, die zusammen 12 000 t (=800

je 2000 kg Tragfähigkeit sowie zwei daneben liegende Treppenhäuser.

Der Magazinbau vermittelt den Übergang vom Verwaltungsgebäude zu den Werkhallen, die den weitaus größten Teil der gesamten Grundfläche einnehmen und aus drei Längsschiffen von je 24 m Breite,

170 m Länge und 11 m Scheitelhöhe bestehen (Abb. 1, S. 717 und in Nr. 92). Sie dienen vornehmlich dem Auf- und Abbau der Kraftwagen und enthalten Abteilungen für die Holzbearbeitung, die Werkzeugschlosserei, den Fahrgestellbau, die Lackiererei und die Dreherei. Für die Bewegung der Wagen und der Materialien dienen ein Laufkran (4 t) und zwei elektrische Einschienenbahnen. Im übrigen sind die Geleise der Eisenbahn bis in die Werkhallen selbst verlegt, so daß die Eisenbahnwagen vom Werkbahnhof her (vgl. Grundriß des Erdgeschosses Abb. 3, S. 718) in die Hallen bis zu den Arbeitsstellen und sogar bis zu den Lastenaufzügen im Innern der Hallen gefahren werden können. Durch Einrichtung einer Späneabsaugung, einer Preßluft- und einer Kohlenförderanlage ist den neuesten gesundheitlichen und verkehrstechnischen Eigenschaften Rechnung getragen.

Während das Magazingebäude den Höhepunkt der ganzen Bauanlage in der äußeren Erscheinung darstellt, bilden die Werkhallen diesen Höhepunkt für das Innere als eine Raumschöpfung von einer geradezu monumentalen Wirkung. Beim Anblick dieser Hallen fühlt man den Begriff der „modernen“ Baukunst im guten Sinne insofern lebendig werden, als eine völlig neuzeitliche Aufgabe mit den einfachsten Mitteln, vor allem durch einwandfreie Konstruktionen, die auch in ästhetischer Beziehung restlose Befriedigung hervorrufen, gelöst ist. Ein besonders eindrucksvoller Blick ist derjenige vom Ende der Halle in der Längsachse des Raumes (Abb. 1, S. 717). Die in Korbbogenform ausgebildeten Eisenbetonbinder haben die beträchtliche Spannweite von 24 m. Die Hallen sind, von den Stirnseitenfenstern abgesehen, ausschließlich mit Oberlichtbeleuchtung ausgestattet; diese entspricht mit einer

Gesamtfläche von 4000 qm etwa einem Drittel der gesamten überbauten Hallenfläche.

Die Werkhallen werden an der nördlichen und südlichen Langseite von vier schmalen, je 8,50 m breiten und 8 m hohen Gürtelbauten begleitet, von denen jeder 60 m lang ist und aus einem Erd- und einem Obergeschoß besteht (siehe Abb. 5, S. 719). In den Räumen des Erdgeschosses sind einmal die zu den entsprechenden Hallenabteilungen gehörenden Werkmeisterbüros untergebracht, außerdem aber noch sämtliche für die Einzelbearbeitung erforderlichen Werkstätten wie Holztrocken- und Holzbiegeraum, Sattlerei, Farblager, Vulkanisierraum, Emailieraum, Härteraum, Prüffeld und ein Teil der Dreherei. In den äußersten Ecken dieser Gürtelbauten liegen die Abortanlagen und die Treppen, die zum Obergeschoß führen. Im letzteren befinden sich die Wasch- und Umkleieräume (Abb. in Nr. 92), ferner noch die Kleinlackiererei und Werkstätten für Elektromechaniker u. Lebrlinge.

Auf der nördlichen Langseite der Werkhallen schließt in der mittleren Querachse schließlich das Kesselhaus die ganze Anlage ab. Dieses stellt einen Bau von 50 m Länge, 19 m Breite und 9 m Höhe dar (Abb. 5, S. 719 und Abb. 6, S. 720). Es ist gekennzeichnet durch den 60 m hohen Kamin und enthält im übrigen den eigentlichen Kesselraum, Aufenthalts- und Lageräume für den Heizer, einen Raum für die Dampfturbinen- und Luftkompressoranlage (Abb. in Nr. 92) sowie für die Transformatoreinrichtung, ferner eine Schmiede (Abb. in Nr. 92) und eine Spenglerei. Die beiden letztgenannten Werkstätten sind untereinander durch einen Lastenaufzug von 1500 kg Tragkraft sowie mit der Halle durch eine eigene Treppe verbunden. — (Schluß folgt.)

## Probleme der Architekturgeschichte.

Von Dr. Franz Arens, München,



Es ist noch nicht allzu lange her, da war Architekturgeschichte nicht sehr viel Anderes als eine Beschreibung unterschiedlicher „Ordnungen“ und Dekorationssysteme: in ihren Frühstadien, ihrer Hochblüte und ihrem Verfall. Am Ornament und der Ordnung „agnoszierte“ man den „Stil“, und mit der Analyse dieser beiden Elemente war sonach zumeist auch die Aufgabe der Architekturästhetik erledigt. Seit dem Jahre 1888 ist in diesen Dingen ein Wandel eingetreten. Gefördert durch Gurlitt's Aufarbeitung des historischen Tatsachenmaterials, enger noch anknüpfend an gewisse Fragestellungen Burckhardt's und Geymüller's, hat damals Heinrich Wölfflin in seinem Buche über „Renaissance und Barock“ neue Wege für eine zugleich historische und ästhetische Betrachtungsweise der Architektur gewiesen. An Qualität überboten hat diese kleine Schrift bis heute noch Keiner; aber natürlich konnte sich die Wissenschaft bei den darin erarbeiteten Resultaten doch nicht auf die Dauer bescheiden. Wölfflin hatte ja doch nur einzig den Übergang von der italienischen Hochrenaissance zum italienischen Frühbarock untersucht, nicht ohne durchblicken zu lassen, daß die spätere Entwicklung des italienischen Barockstils zum Teil ein Rückbiegen in frühere Geleise bedeute. So tat denn August Schmarsow („Barock und Rokoko“) seinestheils auch wieder einen wichtigen Schritt nach vorwärts, indem er vom Höhepunkt dieses Stils selbst seinen Ausgang nahm. Ein paar Jahre später prägte Alois Riegl neue architekturästhetische Kategorien und behandelte, daran weiter anknüpfend, auch das von Wölfflin angeschlagene Thema wieder von neuem in einer Wiener Vorlesung, die nach dem frühen Tode dieses Forschers unter dem Titel „Die Entstehung der Barockkunst in Rom“ als Buch herausgegeben worden ist (1908). Aber auch Riegl war — als waltete über dem Thema schon ein besonderes Verhängnis — mit seiner Untersuchung nur knapp bis an die Zeiten des Bernini herangekommen, und erst A. E. Brinckmann war es vergönnt, die Entwicklungslinie der Barockarchitektur wenigstens für die romanischen Länder im Geiste der neuen Fragestellungen vorläufig festzulegen. Hatte schon Riegl zum Unterschied von Wölfflin auf die Bedeutung der Oberitaliener für die Entwicklung des italienischen Barock mit Entschiedenheit hingewiesen („Die

Baukunst des 17. und 18. Jahrhunderts in den romanischen Ländern“), so ist Brinckmann hierin noch weitergegangen, indem er auch den bisher meist als Klassizisten abseits gerückten Palladio in die Gesamtlinie des Barock einbezog. Seine Ausschaltung aller kulturgeschichtlichen Argumentation bedeutet dagegen doch eine Art künstlicher Verengung des Themas, und auch auf die Pflege des abstrakt-begrifflichen Elementes konnte der Historiker eines umfangreichen Gesamtverlaufs nicht mit gleicher Entschiedenheit bedacht bleiben wie sein Vorgänger.

Dieses System architekturästhetischer Kategorien an der Hand eines ausgebreiteten Materials weiter auszubauen, blieb einem anderen der jüngeren Kunstgelehrten vorbehalten: dem aus der Praxis des Architekturberufs hervorgegangenen Paul Frankl. Seine Untersuchung über die „Entwicklungsphasen der neueren Baukunst“ (Leipzig 1914) überragt an Schärfe der begriffsbildenden Kraft unzweifelhaft alle anderen bis auf den heutigen Tag für den Sonderfall der Architektur angestellten typologischen Bemühungen. Daß er dabei von Wölfflin'schen Anregungen (die damals allerdings nur den Münchener Hörern des Meisters zugänglich waren; sind doch die Grundbegriffe der Kunstwissenschaft erst 1916 als Buch herausgekommen) seinen Ausgang genommen hat, verleugnet Frankl in keiner Weise; aber indem er sich von vorne herein bewußt auf die Analyse von Denkmälern der Baukunst allein beschränkte, vermochte er für das besondere Feld der Architekturgeschichte ein theoretisches Handwerkszeug von unrührter Schneidigkeit und Verwendbarkeit fertig zu stellen, wie es auch Wölfflin bei seinen Untersuchungen über Renaissance und Barock noch nicht zur Verfügung gestanden hatte.

Frankl hat die neuere Baukunst aller europäischen Länder von Brunelleschi bis auf unsere Tage als historische Einheit zusammen gefaßt und an einer Unzahl von Beispielen die Einheit dieser europäischen Gesamtentwicklung in Anbetracht sämtlicher 4 von ihm aufgestellten Beobachtungskategorien (Raumform, Körperform, Bildform, Zweckgesinnung) eindringlich zu dokumentieren gewußt. Ob man sich dabei mit seiner besonderen Terminologie (er selbst hat später für seine Raumformtypen „Addition“ und „Division“ die Termini „Totalität“ und „Partialität“ eingesetzt) einverstanden erklärt, ist im Grunde Nebensache; die starke Heranziehung der Kulturgeschichte (auf dem Umwege über die Zweck-

gesinnung) bildet im übrigen sogar noch auf alle Fälle ein besonders schätzenswertes Plus auch gerade gegenüber Brinckmann; nur die Irrealität einer der darin aufgestellten Grundvoraussetzungen hindert uns daran, die bedeutsame Untersuchung als ein in allen Teilen logisch geschlossenes Ganzes anzusehen — die Abstraktion von den nationalen Besonderheiten. Frankl denkt natürlich nicht daran, diese Besonderheiten etwa bestreiten zu wollen, aber indem er sie bewußt übergeht, führt er in seine Arbeit ein Element a priori als einheitlich ein, dessen Einheitlichkeit in Wirklichkeit nur a posteriori erwiesen werden könnte. So prächtig und zwingend also auch der Hallenser Forscher wichtige Gemeinsamkeiten der Entwicklung im Hinblick auf verschiedene theoretische Kategorien nachzuweisen vermocht hat: eine letzte historische Gemeinschaft dieser Entwicklung ließe sich nur dadurch erhärten, daß man das Hindurchgehen durch die 4 von ihm aufgestellten Entwicklungsphasen für sämtliche europäischen Hauptländer einzeln glaubhaft machte. Solange man dieser Notwendigkeit im Wege einer aprioristischen Abstraktion von den Nationalbesonderheiten aus dem Wege geht, bleibt die Erkenntnis auf die Einsicht beschränkt, daß gewisse Stilwandlungen innerhalb Europas vor sich gegangen sind, wobei aber dann etwa die erste Phase fast ausschließlich vom Süden des Kontinents her, die zweite in breiterer räumlicher Ausdehnung, die dritte wiederum beinahe nur im Norden und Westen des Erdteils belegbar erscheinen mag, u. s. f. Eine gesamteuropäische gleichtaktige Entwicklung\*) der neueren Baukunst ließ sich auf diesem Wege nicht erweisen.

Mag sein, daß es dieser Stand der Dinge war, der einen Schüler Frankl's und Wölfflin's, Otto Höver, Mut und Lust gemacht hat, nun seinerseits architekturgeschichtliche Untersuchungen großen Stils und universalen Charakters anzustellen, bei denen im Gegensatz zu Frankl (die übrigen neueren Repräsentanten der Architekturgeschichte hatten sich durchweg auf die Untersuchung einzelner Länder beschränkt) den ethischen Unterschieden die größte Aufmerksamkeit zugewendet werden sollte, während gleichzeitig die beabsichtigte Ausdehnung des Stoffgebietes auf die Gesamtheit der Architekturgeschichte ethnographisches Vergleichsmaterial in unerhörter Fülle heranzubringen zuließ.

Das Ergebnis dieser Bemühungen liegt heute in einem stattlichen, mit reichem Illustrationsmaterial versehenen Bande vor („Vergleichende Architekturgeschichte“ München 1923), für dessen Würdigung u. E. die Darlegung der im Vorstehenden ausgeführten wissenschaftsgeschichtlichen Zusammenhänge unbedingt notwendig war.

Der Autor ist nämlich bei aller der Persönlichkeit und Leistung seiner Vorgänger gezollten Verehrung mit deren Arbeitsertrag doch nicht allzu pfleglich-bedachtsam umgegangen. Wir sagten offen, in welchem Punkt uns die Logik der Frankl'schen Beweisführung eine innere Lücke aufzuweisen scheint, und bekennen ebenso offen,

### Vermischtes.

**Das Volksbad im Nordpark zu Erfurt.** In Erfurt ist in diesem Jahre ein neues großes Volksbad im Norden der Stadt fertiggestellt worden, für das die Arbeiten bereits im Sommer 1923 begonnen, aber wegen der ungünstigen Wirtschaftslage mit Unterbrechungen erst jetzt zu Ende geführt werden konnten. Es enthält ein großes Schwimmbecken von  $100 \times 55$  m also mit  $5500$  qm Wasserfläche zum Baden und für sportliche Zwecke. Im Süden dieses Schwimmbeckens schließt sich ein Planschbecken von  $40 \times 30$  m, also  $1200$  qm Fläche an, mit flachen Böschungen und nur  $30$  cm Tiefe, so daß es auch von den Kleinsten benutzt werden kann. Nördlich vom Schwimmbecken ist andererseits eine Fläche von  $5000$  qm für Luft- und Sonnenbäder vorgesehen. Die Betriebsgebäude werden erst im nächsten Jahr fertiggestellt. Es sind modernste Auskleidezellen mit besonderen, neuartigen Garderobe-Aufbewahrungsräumen vorgesehen. Die Gesamtanlage bietet Raum für den gleichzeitigen Besuch von 3400 Menschen.

Bezüglich des Schwimmbeckens ist noch zu bemerken, daß es an der tiefsten Stelle  $5$  m, am anderen Ende  $1$  m Tiefe besitzt, so daß es auch von Nichtschwimmern benutzt werden kann. Am tiefen Kopfende ist ein  $10$  m hohes Sprunggerüst vorgesehen. Das Becken hat  $9000$  cbm Wasserinhalt. Das Wasser wird durch eine  $600$  m lange Zuleitung von  $40$  cm Durchmesser vom Umflutgraben aus

\*) Höver (s. u.) spricht denn auch sehr hübsch vom „Synkopischen“ der Gesamtentwicklung. —

daß uns in diesem Belang die Höver'sche Bemühung um Fixierung von „Nationalkonstanten“ als ein begrüßenswerter Fortschritt erscheint. Umsomehr müssen wir es bedauern, daß Höver die wichtigste der von Frankl tatsächlich erarbeiteten Einsichten — die Einsicht, daß erst ein Zusammensehen der 4 Teilkomponenten jeder baukünstlerischen Leistung (Raumform, Körperform, Bildform, Zweckgesinnung) die vollständige Erfassung ihres architekturgeschichtlichen Wesens ermögliche\*\*) — so wenig respektiert hat, daß er seine Nationalkonstanten gerade an vereinzelte Trümmerstücke dieser Frankl'schen Vereinigkeit (etwa noch in wechselnder Kombination mit dem Riegl'schen Gegensatzpaare „taktisch“ und „optisch“) aufzubauen unternahm. Die gerade für die Anknüpfung an das allgemeine Seelentum eines Volkes so besonders wichtige Komponente „Zweckgesinnung“ fiel dabei vollends unter den Tisch. Der Autor hat damit seinen eigenen, an sich so begrüßenswerten Bestrebungen einen schlechten Dienst erwiesen; denn, aus ihrem organischen Zusammenhang herausgerissen, sind diese Kategorien aller Lebensfähigkeit und Bildkraft bar; und eine Architektur, die nur hinsichtlich ihrer Raumform oder nur hinsichtlich ihrer Körperformen als charakteristisch hingestellt wird, ist kein glaubwürdiger Ausdruck besonderer nationaler Schaffensenergien, sondern eine contradictio in adjecto. Was sonst die beiden Forscher voneinander unterscheidet, ist wichtig genug, um ausdrücklich vermerkt zu werden; zum Gegenstand einer kritischen Bewertung eignet es sich jedoch nicht.

Das gilt etwa von dem eigentümlichen Gegensatz zwischen Höver's mit leidenschaftlicher Glut auf das große Erlebnis des deutschen Spätbarock hindrängender Darstellungsweise und der Ablehnung jedweden persönlichen Geschmacksurteils durch den (an und für sich keineswegs temperamentlosen!) heutigen Hallenser Professor. Oder von dem zwischen Frankl's fast hypertrophischer Betonung der chronologischen Abfolge und der Arbeitsweise Höver's, der nicht nur die ethnischen Zusammenhänge als solche allen anderen Gemeinsamkeiten vorausstellt, sondern so weit geht, nur jeweils die charakteristischsten Höchstleistungsepochen jeder einzelnen Nation (unbekümmert um die dazwischen leergelassenen Zeiträume) gemeinsam zu überblicken. Hier handelt es sich nicht um richtig oder unrichtig, sondern um Ausprägungen verschiedenartiger Persönlichkeiten und Intellekte, deren Wechselspiel gerade durch die Gegensätzlichkeit ihrer Ausgangspunkte und Betrachtungsweisen den Fortschritt der Erkenntnis zu fördern geeignet ist. Nur an lebensfähiges neues Erkenntnisgut soll nicht ohne äußerste Not Hand angelegt werden; darum der oben zum Ausdruck gebrachte Protest gegen eine bestimmte Vorgangsweise Höver's, dessen temperamentvoll und gewand geschrieben, von bedeutender Denkmälerkenntnis und Abstraktionsfähigkeit Zeugnis ablegender Untersuchung ihr hoher Anregungswert im übrigen gewiß nicht bestritten werden soll. — (Schluß folgt.)

zugeleitet, dem das verbrauchte Wasser auch wieder zugeführt wird. Gesundheitliche Bedenken kommen nicht in Frage, da das Wasser zunächst eine Chloranlage passiert, ehe es in das Becken eintritt. Die Sohle des Beckens besteht außerdem aus einer feinen Keuper-Mergelschicht und ist mit Kies und Sand bedeckt. Die Wände sind aus Mauerwerk in Kalkbruchsteinen hergestellt. Die Leitung führt dem Becken  $80$  Sek.-Liter Wasser zu, wenn sie ganz geöffnet ist. Durch 20 Überläufe an den Wänden läuft das vom Frischwasser verdrängte Wasser ab. —

### Literatur.

**B. Koßmann. Einstens maßgebende Gesetze bei der Grundrißgestaltung von Kirchenbauten.** Studien zur dtsh. Kunstgeschichte, Heft 23. Straßburg 1924. I. H. Ed. Heitz. XIV u. 700 S. m. 44 Tafeln. —

Der Verfasser glaubt für die Anlage der Zisterzienserklöster eine Normalgrundlage festgestellt zu haben, beruhend auf einem Achsenkreuz mit vier Armen von je sieben Einheiten als Länge, welche Einheiten denn auch für die Einzelabmessungen, für die Schiffswerte der Kirche maßgebend waren. Freilich findet sich dieses Planschema in den erhaltenen Klöstern eigentlich nie streng durchgeführt aber das wird erklärt dadurch, daß es maßgebend sei, bei der Herstellung der ersten vorläufigen Holzbauten für das Kloster und bei deren Ersetzung durch Steinbauten Abwandlungen erlitten habe. Ist schon nicht ein-

\*\*) In diesem Zusammensehen ist übrigens Frankl selbst noch nicht so weit gekommen wie Brinckmann; bei ihm verharren die Komponenten noch mehr in einem abstrakten Nebeneinander. —

zusehen warum man solche Bauvorschrift, wenn sie überhaupt bestanden hätte, nicht auch bei der endgültigen Formung der Bauten hätte befolgen sollen, so liegt in dieser Erklärung zugleich die Annahme, daß man die ersten höheren Notbauten schon in der ganzen Ausdehnung der späteren Steinbauten errichtet hätte. Dieser Annahme wird man keineswegs beipflichten können, weil der Umfang der endgültigen Bauten doch von dem bei der Gründung noch nicht zu beurteilenden Maße abhing, in dem das Kloster weiter gedieh. Wertvoll bleibt aber doch der Nachweis, daß das Maß der Schiffsbreite auch als Grundmaß für die Klosteranlage wiederzukehren pflegt. — In das Kirchengrundstück trägt der Verfasser dann einen „Planschlüssel“ ein, bestehend aus der Mittelachse des Langschiffes und einem gleichschenkligen rechteckigen Dreieck, dessen Basis die gesamte Kirchenbreite am Zusammenschluß des Langschiffes mit dem Querschiff bildet. Mit diesem graphischen Schema wurden Kirchengrundrisse aller Art untersucht. Dabei stellen sich in vielen Fällen sehr einfache Zahlen für das Verhältnis der Schiffslängen zu den Schiffsbreiten heraus, auch anscheinend eine Vorliebe für die Verwendung der heiligen Zahl 7. Auch die Spitzen und Seiten jenes Dreiecks berühren manche wichtige Punkte in den Grundrissen, aber das erklärt sich leicht daraus, daß in dem Dreieck nur ein Ausdruck gegeben ist für altbekannte, Tatsachen, daß die Grundrisse der mittelalterlichen Kirchen unter Benutzung eines Quadratschemas entworfen wurden, so daß das Querschiff meist die Breite des Langschiffes und deren dreifaches Maß zur Länge hatte. Wo es sich um so einfache Verhältnisse handelt, scheint doch das Wort der graphischen Darstellung an Klarheit überlegen zu sein: man sehe z. B. eine wie knifflige Figur 55 die einfache Wahrheit darstellen soll, daß man bei Abtragen bestimmter Maße von der Vorderseite, der Rückseite oder der Mittelachse einer Mauer ausgehen kann. Wo aber der Verfasser mehr zu Einzelnachweisen vorschreitet, erregt gerade die so gegebene Freiheit des Ansetzens Bedenken gegen die von ihm angenommene zwingende Kraft seiner geometrischen Figur. — Ein besonderer fesselnder Abschnitt beschäftigt sich mit dem karolingischen Klosterplan von S. Gallen, wobei der Nachweis geführt wird, daß schon in diesem die halbe Mittelschiffsbreite der Kirche auch als Grundmaß für die Klosteranlage benutzt wurde. Weniger Beifall wird man seinem Versuch, das Abrißsystem der Kirchenjoche herzustellen, zollen können. Die schwerfällige Anordnung von 11 Fuß breiten Pfeilern erscheint an sich ungläubwürdig und widerspricht auch völlig der schlanken Pfeilerbildung erhaltener karolingischer Bauten wie der Einhardtsbasilika zu Steinbach. —

Müssen sonach gegen manche zu weitgehende Folgerungen Einwendungen erhoben werden, so bleibt das Verdienst, von einer neuen Seite her auf die großen Gesetze einfacher Maßverhältnisse hingewiesen zu haben, die in der älteren Baukunst einen festen Grund für alle Raumwirkungen bildeten, heutzutage aber unverdientermaßen in den Hintergrund gedrängt sind. — O. St.

**Werner Meyer-Beckhausen. Die Elisabeth-Kirche in Marburg.** Marburg 1925. N. G. Elwert'scher Verlag. 8°. 68 S. m. 45 Tafeln und 12 Textbildern Pr. brosch. 5 M. —

In sehr ansprechender Weise wird der herrliche Bau der Marburger Elisabethkirche hier von baukünstlerischem Standpunkt aus gewürdigt unter starker Zurückdrängung des rein Geschichtlichen. Eingehend werden die Linien- und Masswirkungen verfolgt und auf ihrer Grundlage die Absichten des Baumeisters und die eigenartige große Wirkung des Bauwerkes klar gelegt. Wie das Ganze seine deutsche Selbständigkeit gegen die wandauflösende französische Kunst wahrte dadurch, daß es sich wesentlich aufbaut auf der Durchbildung der Umfangswände, gegen welche die Strebepfeiler an Bedeutung zurücktreten, wie in diesem und in manchem anderen gesundes Kunstempfinden deutsch-romanischer Zeit nachklingt, wie dann die Verschmelzung dieses wesentlich wagrecht gelagerten Langschiffes mit dem in herber Kraft aufwärts strebenden Turmbau durchgeführt ist, das sind so einige der reizvollen Fragen, die der Verfasser behandelt. So erhalten wir einen Einblick in die Schaffenstat des überragenden Meisters, der, in einziger Weise Überlieferung und neue Gedanken zusammenfassend, einen Plan schuf von solcher großartigen Einheit, daß keiner der nach ihm kommenden Meister an seinen Absichten Änderungen vorzunehmen gewagt hat: ein überaus seltener Fall in der Baugeschichte des Mittelalters. Zahlreiche gute Lichtbildaufnahmen, Gesamtansichten wie Teilstücke, ermöglichen es, die Ausführungen des Verfassers bis in die Einzelheiten der Bauglieder hinein zu verfolgen. —

## Tote.

**Architekt Martin Haller in Hamburg †.** Wir haben des Nestors der hamburgischen Architektenschaft gelegentlich seines 80. Geburtstages eingehend gedacht (D.-Bzt. 1915, Seite 526), nun ist er am 25. Oktober im fast vollendeten 90. Lebensjahre aus diesem Dasein abgerufen, nachdem er am 1. Oktober noch den Tod seiner Gattin zu beklagen gehabt hatte. Noch einige Monate vorher konnte er am 23. Mai mit der fast 80jährigen das seltene Fest der Diamant-Hochzeit im frohen Kreise seiner großen Familie begehen. — Haller selbst war geboren am 1. Dezember 1835 als Sohn des damaligen Bürgermeisters Haller; nach Studien in Berlin und Paris begann seine Praxis in Hamburg in der Mitte der 60er Jahre und hat sich über mehr als 5 Jahrzehnte erstreckt, innerhalb derer er, wie es in seiner Grabrede hieß, mehr als 700 Bauwerke ausgeführt hat, worunter sich viele bedeutende befanden, von denen nur das Rathaus und die Musikhalle genannt seien, für deren Bau er sich mit anderen Kollegen vereinigt hatte. Im Architekten- und Ingenieur-Verein führte Haller von 1876 bis 1884 den Vorsitz und wurde dann zum Ehrenmitglied ernannt. Mit ihm hat ein bedeutendes Stück hamburgischer Geschichte seinen Abschluß gefunden, und Allen, die ihm je im Leben nahe standen oder die ihn auch nur gekannt haben, wird Martin Haller gewiß unvergeßlich sein. — Fw.

## Wettbewerbe.

**Von der Akademie der Künste zu Berlin wird der große Staatspreis für Architekten und Bildhauer 1925 ausgeschrieben.** Die Bewerber müssen die preußische Staatsangehörigkeit besitzen und dürfen als Architekt das 30., als Bildhauer das 32. Lebensjahr nicht überschritten haben. Ausnahmen sind nur zulässig, wenn der Bewerber durch den Krieg an seiner Ausbildung behindert war. Verlangt werden von Architekten: Selbständig durchgeführte Entwürfe von größeren Bauten; von Bildhauern: Figuren und Reliefs, daneben Zeichnungen und Photographien. Einlieferungstermin 10. Dezember 1925. — Der Staatspreis beträgt 2200 M. Die Ausführung einer Studienreise nach Italien ist erwünscht. —

**In dem engeren Wettbewerb für einen größeren Schulneubau für Bernsbach Erzgeb.,** erhielten 3 gleiche Preise: an erster Stelle Prof. Oswin Hempel, Dresden, an zweiter Stelle Architekt B. D. A. Willi Schönefeld, Chemnitz, an dritter Stelle Architekt B. D. A. Paul Beckert, Lichtenstein-Callenberg. —

**In dem Wettbewerb zu Vorentwürfen für den Neubau der Schillerschule in Friedberg (Hessen)** gingen 37 Entwürfe ein. Den 1. Preis von 2500 M. erhielt der Entwurf des Arch. August Keune, Offenbach a. M.; 2. Preis von 1500 M. der Entwurf des Dozenten Arch. Fr. Schwarz, Friedberg; 3. Preis von 1000 M. der Entwurf des Arch. Ernst Balsler, Neu-Isenburg. Zum Ankauf mit je 500 M. sind empfohlen die Entwürfe des Arch. Balsler, Neu-Isenburg und des Arch. Tuiskon Neuhaus, Darmstadt. —

**Im Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für einen teilweisen Um- und Erweiterungsbau des Stadtschützenhauses in Halle a. S.** wurden mit Preisen ausgezeichnet: 1. Preis 3000 M., Kennwort „Hala“, Arch. B. D. A. Walter Hamann; 2. Preis 2000 M., Kennw. „120 000“, Arch. B. D. A. Arthur Föhre; 3. Preis 1000 M., Kennw. „Freischütz“, Arch. B. D. A. Arthur Föhre; lobende Anerkennungen erhielten: Arch. Alfred Schildhauer, Königer & Kallmeyer, Arch. und Ing.; Arch. Rudolf Merkel bei der Fa. Königer & Kallmeyer, Baumeister Friedrich Fahren, Arch. Kurt Otto, sämtlich in Halle. —

**In dem engeren Wettbewerb der Stadt Wurzen i. Sa. für eine Kriegererehrung** empfahl das Preisgericht, an dem neben Vertretern der Stadt, der Kriegerverbände und weiterer Bürger der Stadt als auswärtige Fachleute die Bildhauer Adolf Lehnert, Leipzig, und Georg Urba, Dresden, sowie Prof. C. Gurlitt, Dresden teilnahmen, die Arbeit des Arch. B. D. A. Oswin Hempel, Dresden, Mitarbeiter Bildhauer Arthur Lange, Dresden, als geeigneteste für die Ausführung. (Preise waren nicht ausgesetzt). —

Inhalt: Neubauten der Deutschen Reichspost in Bayern. — Probleme der Architekturgeschichte. — Vermischtes. — Literatur. — Tote. — Wettbewerbe. —

Bildbeilage: Reiseskizzen von Architekt G. Brantzky in Essen. Blick auf Cleve. —

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





REISESKIZZEN VON ARCHITEKT G. BRANTZKY IN ESSEN  
BLICK AUF CLEVE

DEUTSCHE BAUZEITUNG. LIX. JAHRGANG 1925. NR. 91