

DEUTSCHE BAUZEITUNG

59. JAHRGANG * № 92 * BERLIN, DEN 18. NOVEMBER 1925

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

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

Das zurückgezogene Projekt für den linksrheinischen Brückenkopf der Kölner Hängebrücke.

Von Fritz Schumacher. (Hierzu die Abbildungen S. 727 u. 728.)



Das Projekt, das ich zusammen mit dem Architekten Georg Falck für die Gestaltung des linksrheinischen Brückenkopfes der Kölner Hängebrücke ausgearbeitet habe, hat viele Erörterungen wachgerufen, bei denen nur zum kleinen Teil bekannt war, wie es aussah.

Es scheint mir deshalb im Augenblick, wo ich von dieser Aufgabe Abschied nehme, unerlässlich, es zu zeigen. Nicht als ob ich besondere Freude an diesem Zeigen hätte, sondern weil sowohl das Zurückhalten wie auch ein späteres Vor-

zeigen gelegentlich der Entscheidung des ausgeschriebenen Wettbewerbes falsch gedeutet werden könnte.

Absichtlich gebe ich nur wenige Blätter in skizzenhafter Form.

Sie zeigen den letzten Zustand des „Hochhauses“, das verschiedene Wandlungen durchgemacht hat, wie es dem Ministerium vorgelegt wurde; dabei ist die Lösung des Traktes am Rheinufer in einer Variante dargestellt: einmal mit offener Brückenbahn und einmal mit Bogenüberspannung. (Abb. 1 unten, 6 u. 7, S. 728.)

Zur Erklärung der Arbeit möchte ich nur wenige Notizen geben und mich aller Erörterungen, die den Charakter der Werbung für meine Auffassung im Gegensatz zu anderen Auffassungen tragen, enthalten.



Abb. 1. Schaubild vom Rhein her. Arch.: Fritz Schumacher zus. mit Georg Falck.

Das Bauwerk liegt an einem Punkte der Stadt, der durch seine Rolle als Zentralpunkt ihres struktiven Aufbaues und als Schnittpunkt einer neuen großen Achse mit einer alten Achse zu einer Betonung herausfordert. Eine architektonische Massensteigerung an dieser Stelle hat nicht den Zweck, ein „Hochhaus“ zu errichten, sondern den Zweck, diese Betonung zu vollziehen.

Der Bauplatz (Abb. 3, unten) zeigt zwei lange schmale Streifen zwischen drei in die Platzwand des

Heumarktes gerissenen breiten Straßenlöchern. Wenn diese Streifen durch Überbauung der mittleren Straße zu einer Baumasse vereinigt wurden, so geschah das nicht, um der Brücke ein Tor zu geben, sondern es geschah, um die Durchlöcherung der Platzwand aufzuheben. (Abb. 2, unten.)

Der Verfasser stellte sich damit die Aufgabe, die gewaltige Durchdringung eines (historisch vorhandenen) Baublocks durch den Verkehr zur architektonischen Darstellung zu bringen.

Eine Verbindung der Baustreifen über die seitlichen Straßen hinweg mit den zur Zeit bebauten, dortigen Grundstücken kam nach der Art, wie die Aufgabe mir gestellt wurde, praktisch nicht in Betracht.

Den Verkehrsforderungen ist folgendermaßen Rechnung getragen. Die 18 m breite Brücke kann auf höchstens 24 m verbreitert werden. Ihr Verkehrszug ist in einer Breite von 32 m durch das Bauwerk hindurch geführt (vgl. Abb. 2 u. 3, links). Bei Gestaltung der Straßenüberspannung ist die Möglichkeit offen gelassen, die Brückenbahn hochliegend über den Heumarkt hinwegzuführen, falls eine Zeit, die hier nicht zu erörternden Bedenken gegen diese Lösung, die gegenwärtig nicht durchführbar ist, fallen lassen sollte. In Abb. 2, links ist in das Profil der beabsichtigten Überbauungsöffnung zum Vergleich die Straßenüberbauung eines allgemein bekannten und neueren Bauwerks (Chilehaus in Hamburg.) eingezeichnet.

Die Baumassen ordnen sich am Rhein der dortigen Uferbebauung unter, wachsen dann an und steigern sich am Heumarkt im Mittelbau bis zu 54 m Höhe. Die neu durch den Heumarkt hindurchgebrochene Achse erhält dadurch an diesem Platze die ihr zukommende dominierende Betonung.

Die Rolle des Bauwerks im Rheinpanorama wird durch die Abb. 4 u. 5, S. 727 verdeutlicht. Die erste zeigt, von der Terrasse des Deutzer Ufers aus gesehen, das unbestimmte Abflauen der Stadtsilhouette im Süden. Die zweite, die architektonische Erscheinung, der neuen Baumasse innerhalb dieser Silhouette. Die hausartige kubische Wirkung des hochgeführten Bauteiles (in der Presse meist mit „Wolkenkratzer“ bezeichnet, soll den Charakter des Profanbaues gegenüber den sakralen Bauten möglichst deutlich hervorheben. —

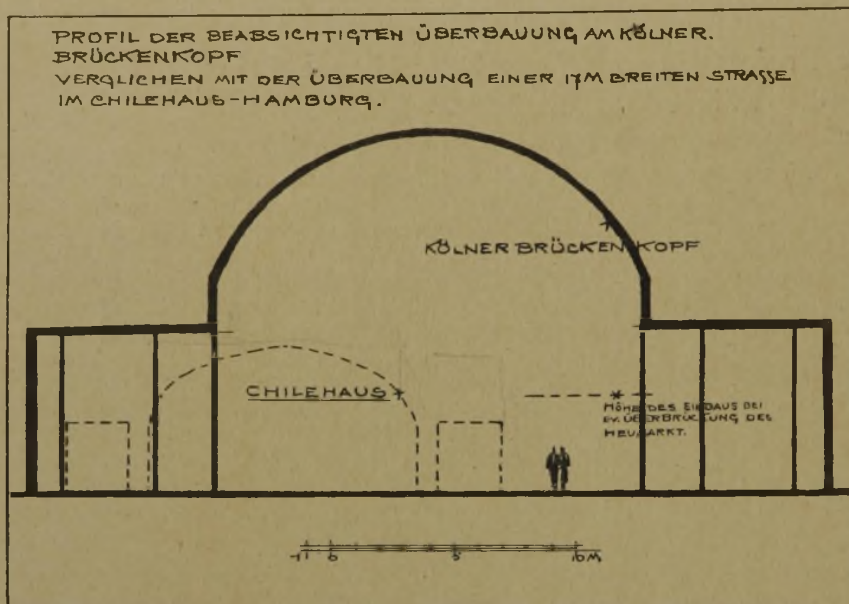


Abb. 2. Skizze für die Rampen-Überbauung. (1:300.)

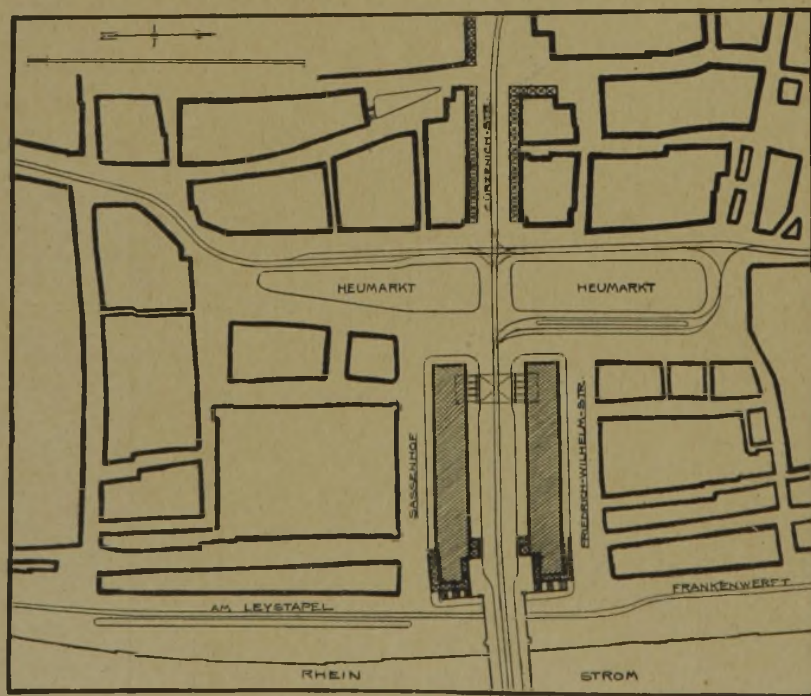


Abb. 3. Lageplan des linksrheinischen Brückenkopfes. (1:4000.)

Neubauten der Deutschen Reichspost in Bayern. Die Hauptkraftpostwerkstätte in Bamberg.

Von Stadtbaudirektor Dr.-Ing. A. Gut, München. (Schluß aus No. 91.)



chließlich sind, zurückkehrend zum Ausgangspunkt, noch die Hinterstellungsschuppen zu erwähnen, die sich östlich und westlich an das Verwaltungsgebäude anschließen (Abb. 3 in Nr. 91). Sie haben je 116 m Länge, 9 m Breite und 4 m Höhe und können 52 Kraftwagen

aufnehmen, auf der einen Seite diejenigen, die instandgesetzt werden sollen, auf der anderen Seite diejenigen, die instandgesetzt sind. Diese langgestreckten Flügelbauten sind vom Verwaltungsgebäude durch die Einfahrt bzw. die Ausfahrt getrennt, an die sich je eine kleine Wohnung für einen Pförtner sowie ein Auskochraum für

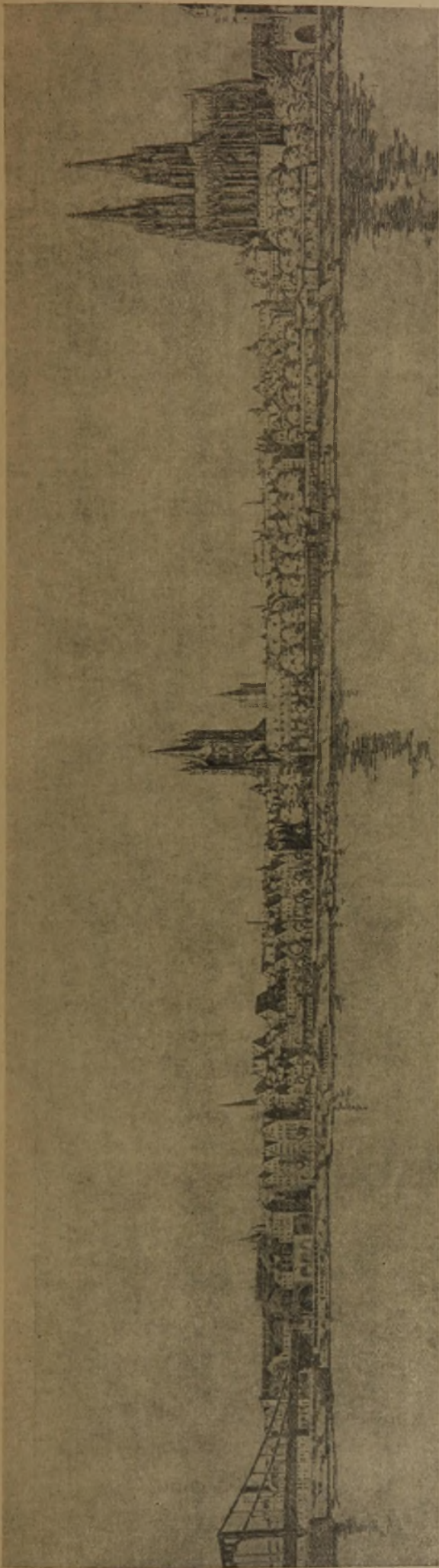
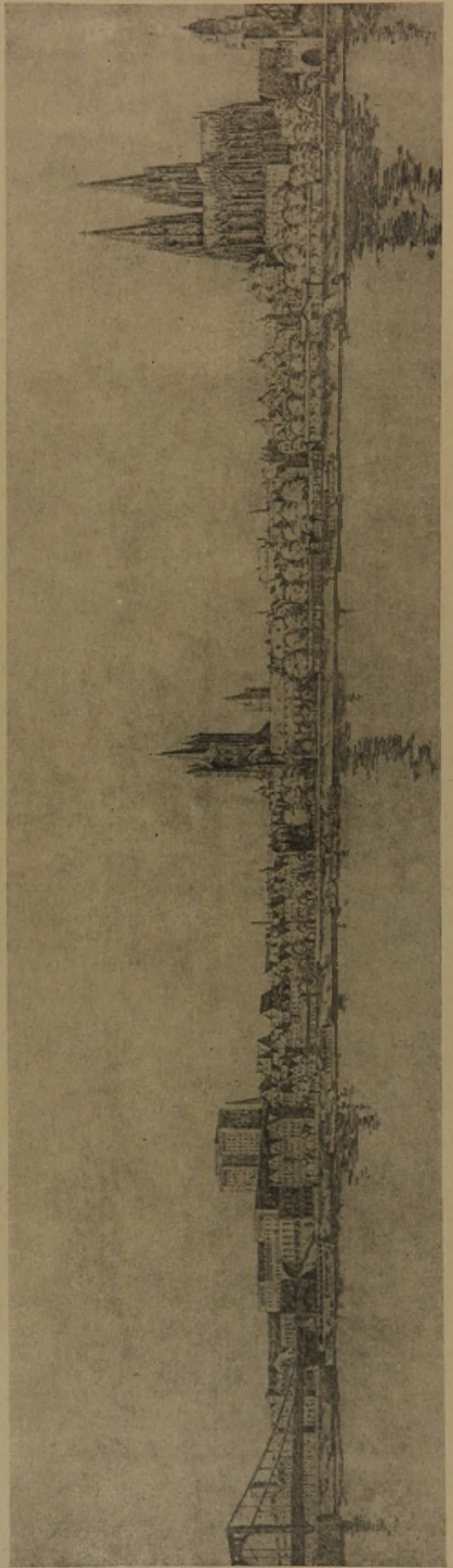


Abb. 4 (oben). Stadtbild vom Deutzer Ufer aus (gegenwärtiger Zustand).

Abb. 5 (unten). Stadtbild mit Einzeichnung des Schumacher'schen Projekts.

Das zurückgezogene Projekt für den linksrheinischen Brückenkopf der Kölner Hängebrücke.

Architekt: Oberbaudirektor Prof. Dr.-Ing. Fritz Schumacher, Hamburg zus. mit Architekt Georg Falck, Köln.



die Maschinenteile anschließt. Die zwischen den Flügelbauten, den Seitenflügeln des Verwaltungsgebäudes und den Gürtelbauten der Werkhallen liegenden unbebauten Teile dienen als Werkhöfe (Abb. 7, in Nr. 91).

Überblickt man die einzelnen im Vorstehenden beschriebenen Gebäudeteile im ganzen, so ist festzustellen, daß ihre Anordnung nicht willkürlich, sondern wohlüberlegt unter dem bestimmenden Einfluß des Arbeitsvorganges erfolgt ist, wobei ein möglichst



Abb. 6. Ansicht von der Brücke aus. Rheintrakt mit offener Brückenbahn.

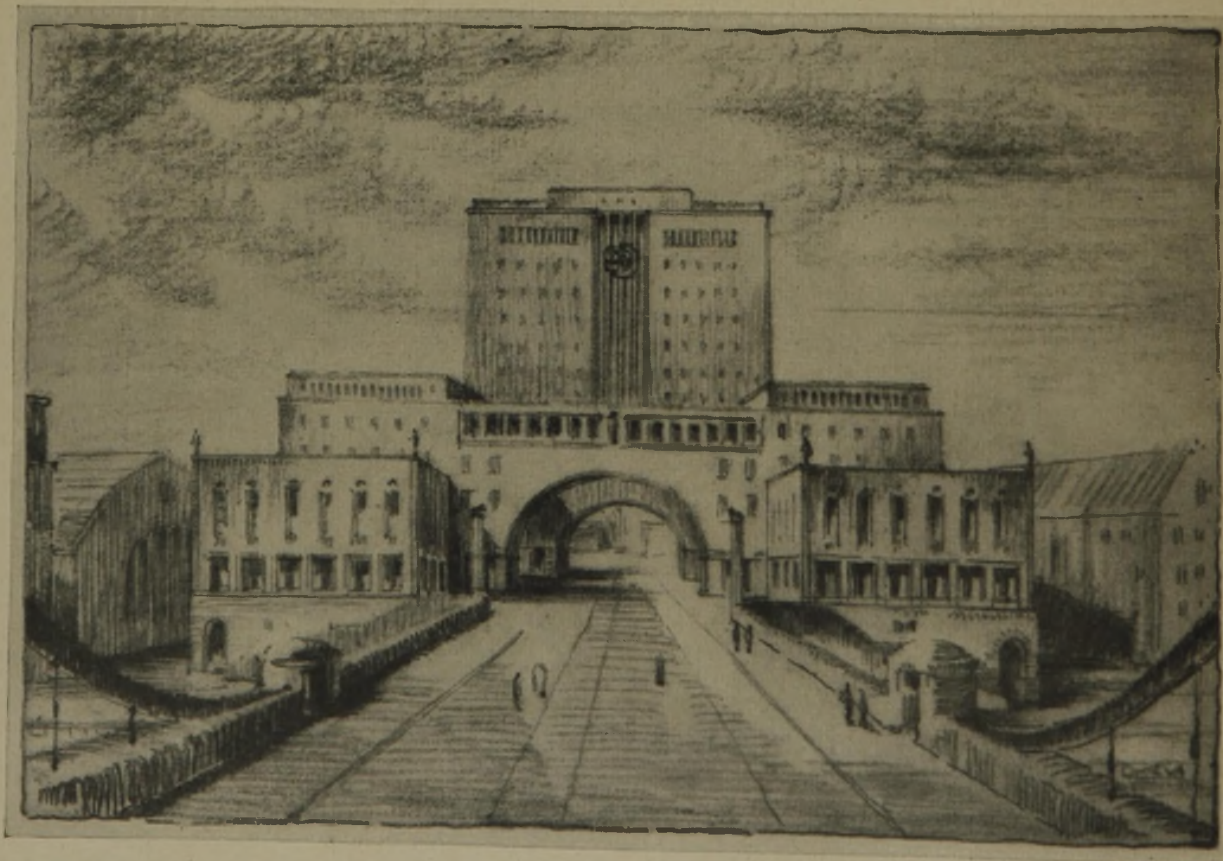


Abb. 7. Ansicht von der Brücke aus. Rheintrakt mit Bogenüberspannung (Variante).
Das zurückgezogene Projekt für den linksrheinischen Brückenkopf der Kölner Hängebrücke.
Architekt: Fritz Schumacher, Hamburg, zus. mit Georg Falck, Köln.

wirtschaftlicher Betriebsvorgang entscheidend war. Die reichen Erfahrungen, die in der Hauptkraftpostwerkstätte in Neu-Aubing, aber auch bei anderen neueren Instandsetzungswerkstätten hatten gesammelt werden

ingenieurs, bevor die planende Tätigkeit des Architekten einsetzen konnte.

Dem letzteren bot weder die Gestaltung des Äußeren, noch auch die Ausgestaltung des

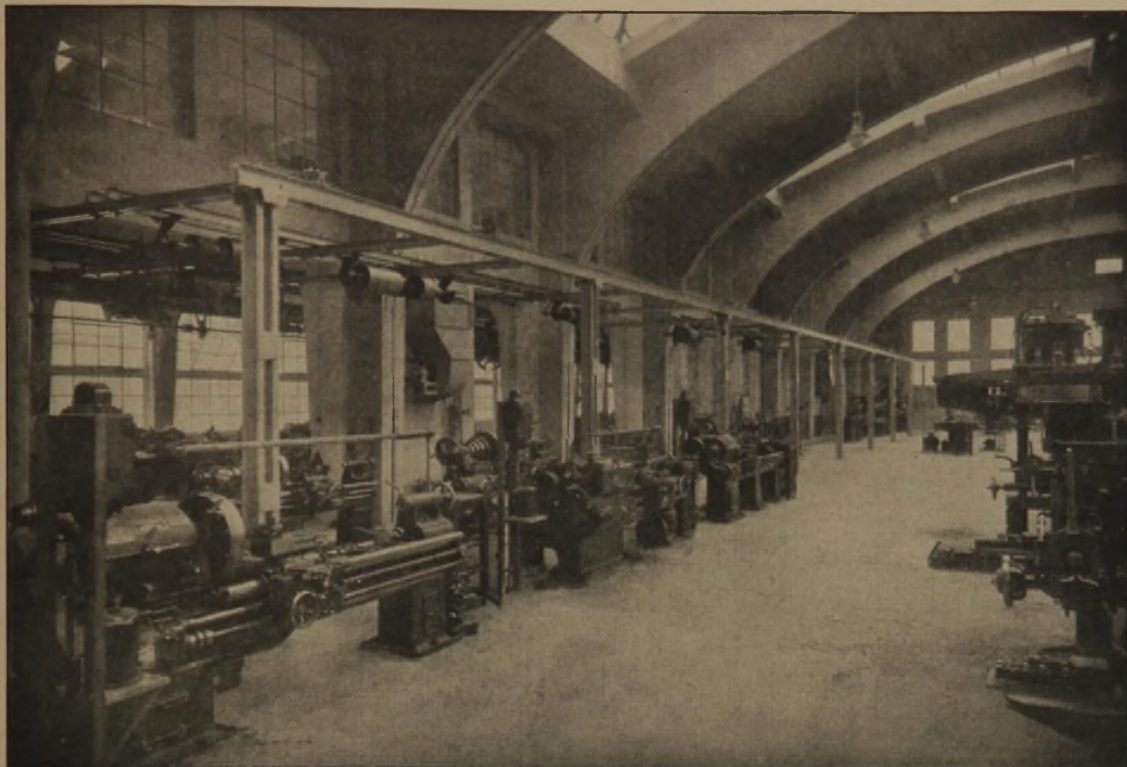


Abb. 11. Werkhalle (Werkzeugmaschinenraum).



Abb. 12. Blick in die Werkhalle von der Seite.

können, wurden dabei für die Aufstellung des Raumprogramms nach Raumzahl, Raumgröße, Raumordnung und Raumverteilung nutzbar gemacht, indem gleichzeitig immer Erweiterungsmöglichkeiten ins Auge gefaßt wurden. Diese Gesichtspunkte bedingten eine umfangreiche Vorarbeit seitens des Maschinen-

Inneren Architekturaufgaben im überlieferten Sinne. Handelte es sich doch um einen reinen Zweck- und Nützlichkeitsbau. Im Äußeren galt es die Bau-massen zu meistern, die eine ungewöhnlich große Grundfläche bedeckten und dadurch auseinanderzu-fallen drohten, insbesondere die vorher beschriebenen

sechs Bauteile im einzelnen klar herauszuheben. Wie dies durch glückliche Abwägung der einzelnen Baukörper geschehen ist, wurde bereits geschildert. Sämtliche Gebäudeteile sind mit Ausnahme der in Werkstein ausgeführten Vorhalle mit Kalkmörtel in

Hinsichtlich der technischen Ausführung ist zu erwähnen, daß das Baugelände vor dem Beginn der Bauarbeiten durch umfangreiche Drainageleitungen entwässert werden mußte. Die Gründung konnte durchweg ohne Anwendung besonderer

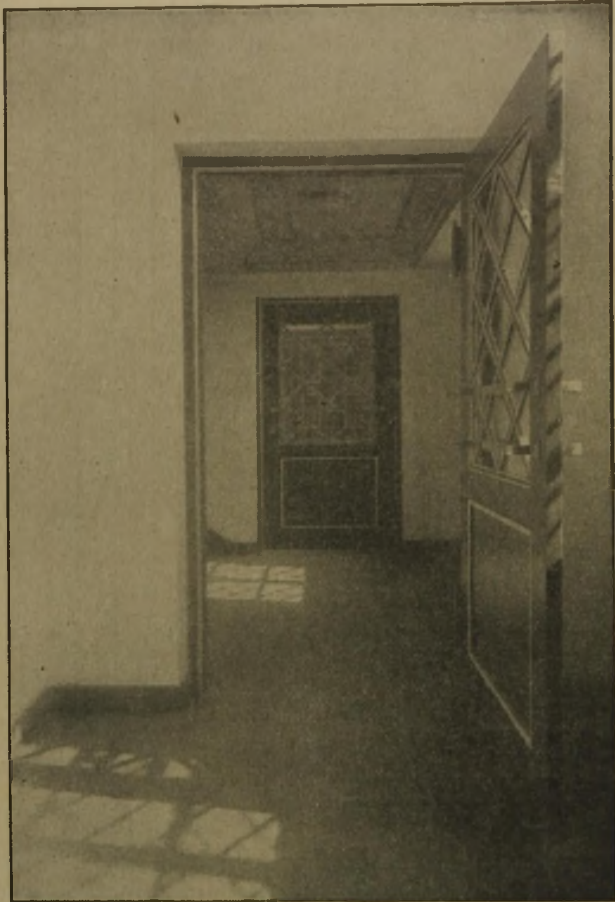


Abb. 13. Flur zum Haupttreppenhaus.



Abb. 14. Bäderraum.

leichter Farbtönung verputzt. Bei den Fenstern, Türen usw. bediente man sich in weitgehender Weise der Typisierung. Bezüglich der inneren Ausgestaltung ist auf die Werkhallen bereits eingegangen. Eine etwas reichere Ausstattung haben nur noch einzelne Räume im Verwaltungsgebäude und der Vorraum daselbst (Abb. 9 in No. 91) gefunden. Aber auch hier wurde mehr Wert auf eine gediegene Ausführung, als auf eine prunkvolle oder gar protzige Aufmachung gelegt. Die überall festzustellende, dem Zweck des Gebäudes entsprechende Einfachheit wirkt infolgedessen nicht ärmlich, sondern eher vornehm und auf alle Fälle wohlthuend.

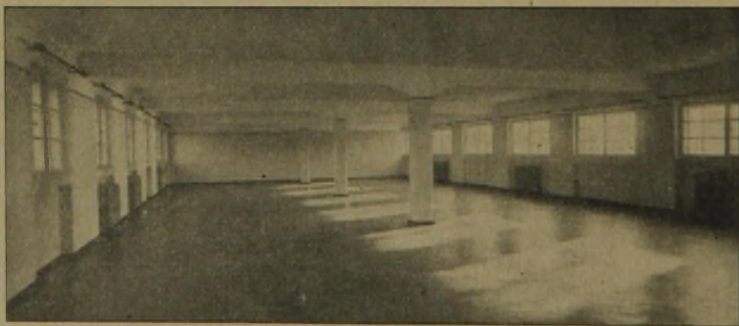


Abb. 15. Zeichensaal im Verwaltungsgebäude.



Abb. 16. Blick in ein Obergeschoß des Magazingebäudes.

Gründungsarten vorgenommen werden, da sich tragfähiger Letten in mäßiger Tiefe vorfand. Als Baustoffe wurden in erster Linie Eisenbeton und außerdem Ziegelsteine verwendet. Eine interessante Konstruktion zeigen die Massivdecken des Magazingebäudes (Abb 16, unten) die als trägerlose Pilzdecken ausgebildet sind; diese haben den großen Vorzug, trotz größter Nutzlast (sie geht bis 2000 kg/qm) und trotz der geringen Stockwerkshöhen durch die glatten Unterseiten eine günstige Belichtung und eine denkbar große Raumausnutzung zu ermöglichen. Die sonstigen Decken sind, soweit sie nicht als massive Eisenbetondecken hergestellt wurden, Hohlsteindecken.

Weitere bemerkenswerte Konstruktionen sind die bereits erwähnten Eisenbetonbinder in den Werkhallen, die Rahmenbinderkonstruktionen der Gürtelbauten und

Korkplattenschicht von 4 cm Stärke isoliert, außerdem, wie die übrigen Bauten, mit einer Doppellage teerfreier Pappe abgedeckt. Für die Fußböden ist in den Werk-



Abb. 18. Wasch- und Umkleiraum für Arbeiter.

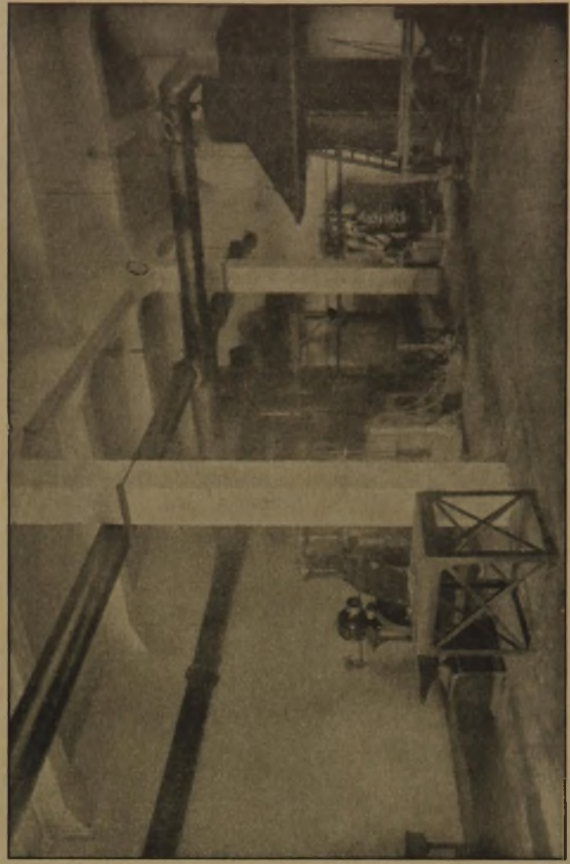


Abb. 20. Schmiede.

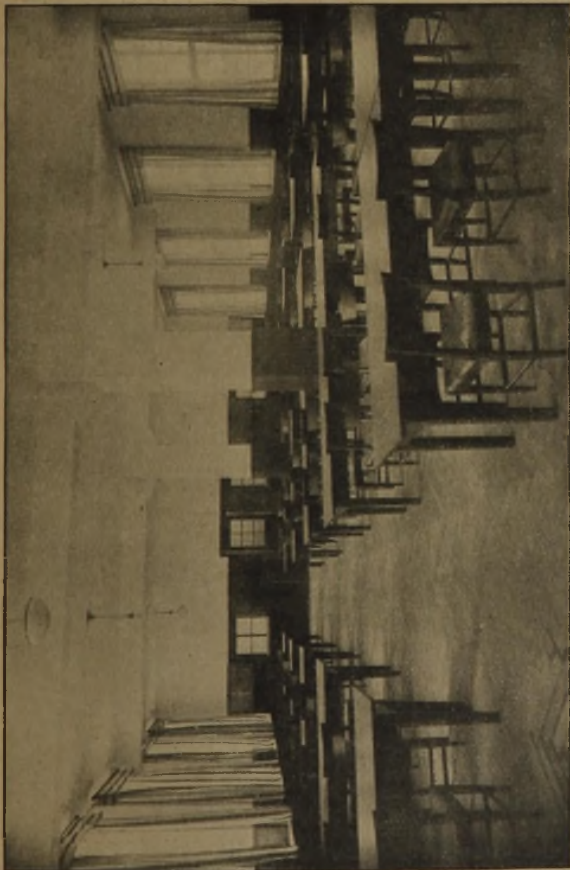


Abb. 17. Kantine.

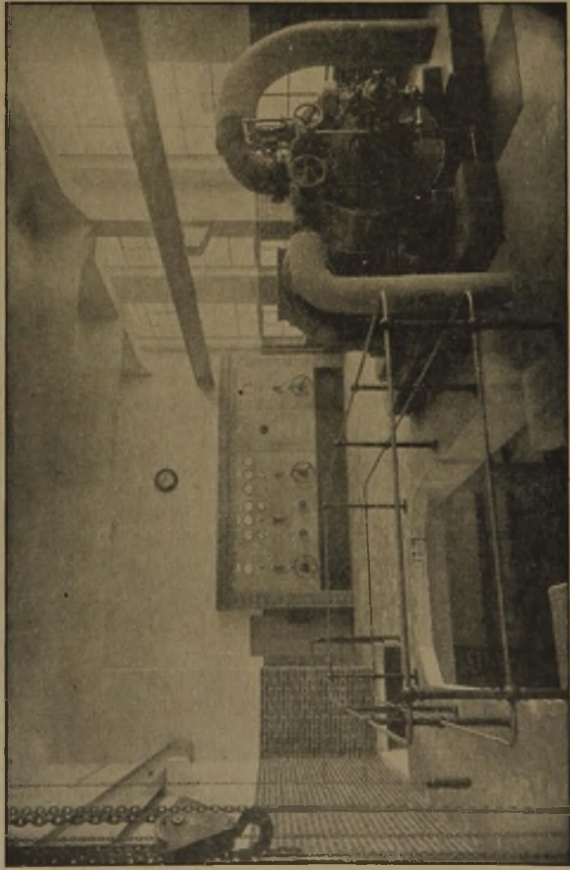


Abb. 19. Turbinenraum.
Neubauten der Deutschen Reichspost in Bayern.

des Kesselhauses sowie der in Eisenbeton ausgeführte Rauchabzugskamin. Die Dachhaut der Werkhallen und der Gürtelbauten besteht aus Eisenbeton und ist zum Schutze gegen Temperatureinflüsse mit einer

hallen und in dem Magazingebäude Beton mit Zementglattstrich, in den Gürtelbauten teils Holzstückerpflaster, teils säurefester Asphalt, im Verwaltungsgebäude Triolin oder Holzterrazzobelag, in den Aborten

und Bädern Plattenbelag verwendet worden. Die Fenster sind in den Werkhallen und im Magazinbau in Eisen, in den übrigen Bauteilen in Holz mit Winterfenstern ausgeführt. Für die Zwischenwände in den Bädern und Aborten wurden glasierte Ullersdorfer Zellensteine benutzt. Höfe und Straßen sind mit Granitwürfeln gepflastert, die Fugen, soweit Waschplatten in Frage kommen, mit Asphalt ausgegossen.

Zur Wasserversorgung ist die ges. Anlage durch Ringleitung an das Bamberger Wasserversorgungsnetz angeschlossen. Die Licht- und Kraftversorgung erfolgt durch das Bayernwerk, und zwar bringen drei Transformatoren von 500 KVA den Überlandstrom auf die Werkspannung von 220/380 Volt Drehstrom. Während der Heizperiode erfolgt die Licht- und Kräfteerzeugung vom eigenen Werk durch eine Dampfturbine (eine Gegendruckturbine von 250 PS), deren Abdampf gleichzeitig die Heizung der Gesamtanlage besorgt. Diese Form der kombinierten Heiz- und Kraftanlage wurde aus wirtschaftlichen Gründen gewählt zur besseren Ausnutzung des Heizdampfes. Während die Werkhallen durch Umluftheizung modernster Art erwärmt werden, sind die übrigen Bauten mit einer Mitteldruckdampfheizung ausgestattet worden.

Einen Maßstab für den gewaltigen Umfang der ganzen Bauanlage, deren Rauminhalt 164 000 cbm beträgt, gewähren einige Angaben über die Mengen der verwendeten Baustoffe, und zwar wurden benötigt:

rd. 1 100 t = 110 Waggons Rundeisen,
rd. 5 000 t = 500 Waggons Zement und Kalk,
rd. 45 000 t = 4 500 Waggons Kies und Sand,
rd. 2,5 Mill. = 900 Waggons Ziegelsteine.

Der Bauausführung stellten sich infolge der ungünstigen Wirtschafts- und Währungsverhältnisse

Literatur.

Die Kunst des Phidias. Von Prof. Dr. Anton Hekler, mit 54 Abb., 151 S. Verlag Julius Hoffmann, Stuttgart 1925. Preis Halbl. 10.— M., Ganzleinen 11.— M

Wer in handlichem Format eine Anzahl recht guter Abbildungen nach Skulpturen vom Parthenon, nach Statuen der Athene und nach einigen anderen, etwa gleichzeitigen Skulpturen besitzen will, lasse sich das Buch von Hekler empfohlen sein. Der Text liest sich wie ein Volkshochschulvortrag für Hörer, die weder von der Sache etwas wissen, noch mit Problemen oder Kenntnissen beschwert werden sollen, die der Redner vielmehr mit schönen Worten für antike Kunst erwärmen will. Wie schon das Titelbild — der schöne Pferdeköpfe aus dem Ostgiebel des Parthenon — anzeigt, wird der ganze Skulpturen-Schmuck des Parthenon dem Phidias zugeschrieben. Wie ein Mensch neben dem Riesenwerk der Athenastatue auch noch den äußeren Schmuck des Tempels in den wenigen Jahren und in all' den verschiedenen Stilarten habe schaffen können, diese Frage wird mit „Intuition“ gelöst, die in der archäologischen Methode immer stärkere Geltung erlangt, wie gerade die fünf zu gleicher Zeit über Phidias erschienenen Bücher recht deutlich zeigen. Statt all' der phantasievollen Erfindungen über Phidias wäre es verdienstvoller gewesen, einmal in guten Abbildungen die Hilfsmittel zusammenzustellen, die wir jetzt besitzen, um von den überlieferten Werken des Phidias eine wenn auch noch so schwache Vorstellung zu gewinnen, und dann könnte man sehen, durch sorgsame stilistische Vergleichenungen weiter zu kommen. Die zur Zeit beliebte maßlose Überschätzung des Phidias würde dann freilich sehr eingeschränkt werden. — Bruno Schröder, Dresden.

Erlebnisse und Erfahrungen Heidelberger Werkstudenten. Eine Sammlung von Berichten, herausg. von Dr. I. H. Mitgau, Heidelberg 1925. Verl. Hörning. Pr. 3.— M.

Das der Wirtschaftshilfe der deutschen Studentenschaft zugeordnete Werk enthält eine ausgezeichnete Auslese von Erlebnissen von Werkstudenten. Es gibt einen tiefen Einblick in die sozialen Probleme, die mit dem Werkstudententum zusammenhängen, in das Erleben des drückenden Schicksals des zu gleichartiger, geistes-tötender Tätigkeit verpflichteten Arbeiters und in die verborgene Hoffnung, als Werkstudent ein Bindeglied zu aller Verständigung werden zu können. In einem Nachwort bringt in poetischen Worten ein Studiosus eine „Utopie“, in der ein Werk von Studenten gemeinsam mit Arbeitern geschaffen wird, wo die Werkstudenten

mannigfache Schwierigkeiten in den Weg. Materialknappheit, wiederholte Streiks und Aussperrungen, Bargeldmangel und die verheerenden Folgen der Inflation stellten die Bauleitung vor die schwersten Aufgaben, die man bei Bauvorhaben der Vorkriegszeit überhaupt nicht kannte. Ungünstige Witterungsverhältnisse, insbesondere der kalte Winter 1923/24 und der nasse Sommer 1924 taten ein Übriges. Trotzdem es anerkannter Weise gelang, den Fertigstellungstermin Frühjahr 1925 einzuhalten.

Der generelle Entwurf zu der Hauptkraftpostwerkstätte wurde in der Abteilung München des Reichspostministeriums unter Ob.-Reg.-Baurat (jetzt Ministerialrat) Pöverlein gefertigt. Die Ausführungspläne wurden in engster Anlehnung an diesen Entwurf durch die Arch. Dr.-Ing. Lömpel und Reg.-Baumstr. Schmid hergestellt; dem letzteren oblag auch unter der Oberleitung des Reichspostministeriums die örtliche Bauleitung. Mit der Planung der maschinellen Ausrüstung der Werkstätte waren unter Leitung des techn. Referenten des Verkehrsamtes der Abt. München des Reichspostministeriums, Ob.-Postrat Bühlmann, der techn. Postdirektor Loewel und Dipl.-Ing. Liebel betraut.

Betrachtet man den Bau der Hauptkraftpostwerkstätte in Bamberg als Ganzes, so muß man ihm sowohl vom baukünstlerischen Standpunkt als auch ganz besonders von rein technischen Gesichtspunkt aus volle Anerkennung zuteil werden lassen. Die alte Bischofsstadt Bamberg, die eine solche Fülle von wertvollen Baudenkmälern aus früheren Jahrhunderten aufzuweisen hat, ist dadurch um einen außerordentlich bemerkenswerten, im besten Sinne des Wortes modernen Neubau bereichert worden. —

aller deutschen Hochschulen in einer von ihr gegründeten Arbeitsgemeinschaft Waren herstellen, und in dem „Wasser, Elektrizität und Menschengestalt, von Studenten und Arbeitern zugleich bewegt werden“. Die spannend geschriebenen Arbeitsberichte führen uns in alle möglichen Betriebe, in denen Studenten und Studentinnen tätig waren, z. B. als Maschinenarbeiter, Zeitungsverkäufer, Komödiant, Erntearbeiter, Maßgehilfe, Helfer bei Baubetrieben aller Art, Tabakarbeiter, Hochofenarbeiter, Ölbohrer, Kohlenschlepper, Kesselschmied, Packer usw.

Neben den psychologischen und sozialpolitischen Fragen ist es für den Techniker sehr lehrreich, zu sehen, wie der junge Akademiker der Ruperto Carola technische Arbeit erlebte und würdigen lernte. „Unvergeßlich ist mir der Augenblick, als am ersten Morgen die Maschinen eingeschaltet wurden; und die Tausende und Abertausende von Rädern und Hebeln an den Maschinen sich mit einem Schlage in Bewegung setzten. Da habe ich mich in den jubelnden Rhythmus der Arbeit eingegliedert gefühlt und wußte mich, wenn auch als noch so geringes Glied, in dem großen Organismus des Schaffens. Diesem Eindruck kann sich auch der letzte Arbeiter nicht erwehren“. Aus jeder Seite atmet der lebendige Geist und das unermüdliche Vor- und Aufwärtstreben der deutschen akademischen Jugend. Auch die künstlerisch einwandfreie Ausstattung des Buches gereicht Verfasser wie Verleger zur Ehre. Wer die akadem. Jugend liebt oder kennenlernen will, muß das Buch lesen. — Dr. Sch.

Wettbewerbe.

Ein internationaler Wettbewerb zur Herstellung billiger Mittelstandswohnungen. Die Fédération Internationale du Bâtiment Paris, Avenue Carnot 17, veranstaltet unter ausdrücklicher Einladung der interessierten deutschen Kreise ein internationales Preisausschreiben für Vorschläge zur Förderung des Baues billiger Wohnungen für den Mittelstand und für intellektuelle Arbeiter. Es sind eine Anzahl Preise in Höhe von 500, 300 und 200 Dollar für die besten Arbeiten ausgesetzt. Einreichung bis 15. Januar 1926 an den Generaldelegierten der Gesellschaft. — D. B. K.

Inhalt: Das zurückgezogene Projekt für den linksrheinischen Brückenkopf der Kölner Hängebrücke. — Neubauten der Deutschen Reichspost in Bayern. (Schluß) — Literatur. — Wettbewerbe. —

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