DEUTSCHE BAUZEITUNG 1927, Nr. 10

WETTBEWERBE

BAUKUNST UND SCHWESTERKÜNSTE

HERAUSGEBER: PROFESSOR ERICH BLUNCK UND REG.-BAUMEISTER FRITZ EISELEN

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

61. JAHRGANG BERLIN, DEN 2. FEBRUAR 1927 Nr. 2

Ideenwettbewerb Flughafen-Anlage München-Oberwiesenfeld.

(Schluß aus Nr. 1. Hierzu i. G. 23 Abbildungen.)

Von den vier angekauften Entwürfen lassen wir nachstehend, nachdem in Nr. 1 bereits die preisgekrönten Entwürfe dargestellt worden sind, das Urteil des Preisgerichts sowie für drei Lösungen auch eine Reihe von Abbildungen folgen. Für den Entwurf mit dem Kennwort „Brummer" fehlen sie uns.

4. Ein Ankauf zu 1500 M. Kennwort: „Per aspera ad astra".

Verfasser: Arch. Karl J. Moßner, München.

(Hierzu die Abb. 18 bis 20, S. 7.)

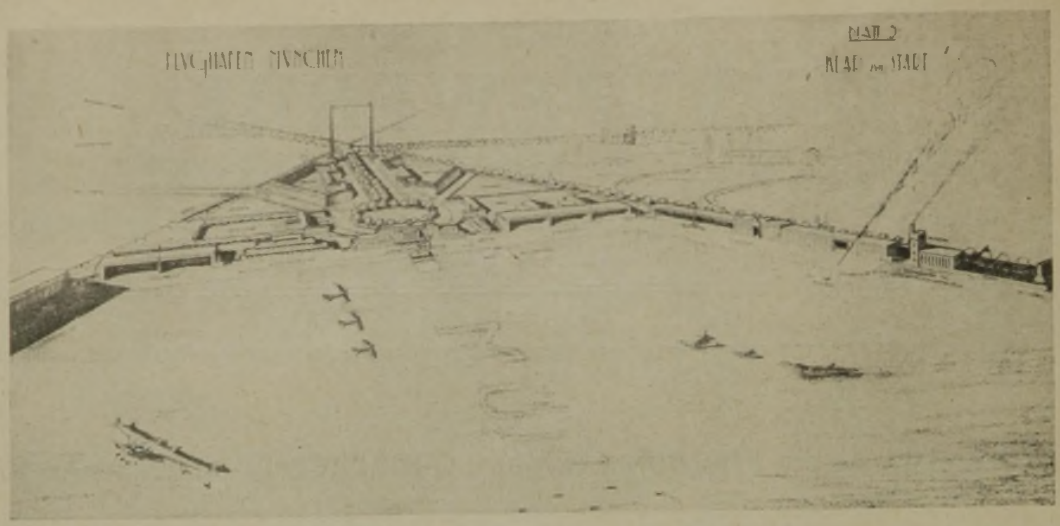
Die Straßenführung entspricht im Wesentlichen und erfordert eine Korrektur im Pionierübungsplatz. Flugtechnisch richtig angelegt. Verwaltungsgebäude zentral. Beiderseits Flugzeughallen mit dazugelegter Werft. Gleiszuführung rückwärts an sämtliche Hallen wie Werften. Führung von Reisenden und von Gepäck zwangsläufig. Grundrißanordnung in sämtlichen Geschossen günstig. Garagen praktisch, aber etwas reichlich. Terrassen und Tribünen über den Baulichkeiten sind jedoch nicht in diesem Ausmaße nötig. Werft und Flugzeughallen sind in passender Vereinigung angeordnet und für maschinellen Transport schwerer Werkstücke eingerichtet. Sie besitzen auch die erforderlichen Nebenräume. Die Gesamtanordnung ist klar und übersichtlich, jedoch erscheint das Projekt zu aufwendig. Der architektonische Aufbau ist sachlich und zeitentsprechend gehalten. Das Projekt stellt eine gute Lösung für die Anlage des Flughafens dar. —

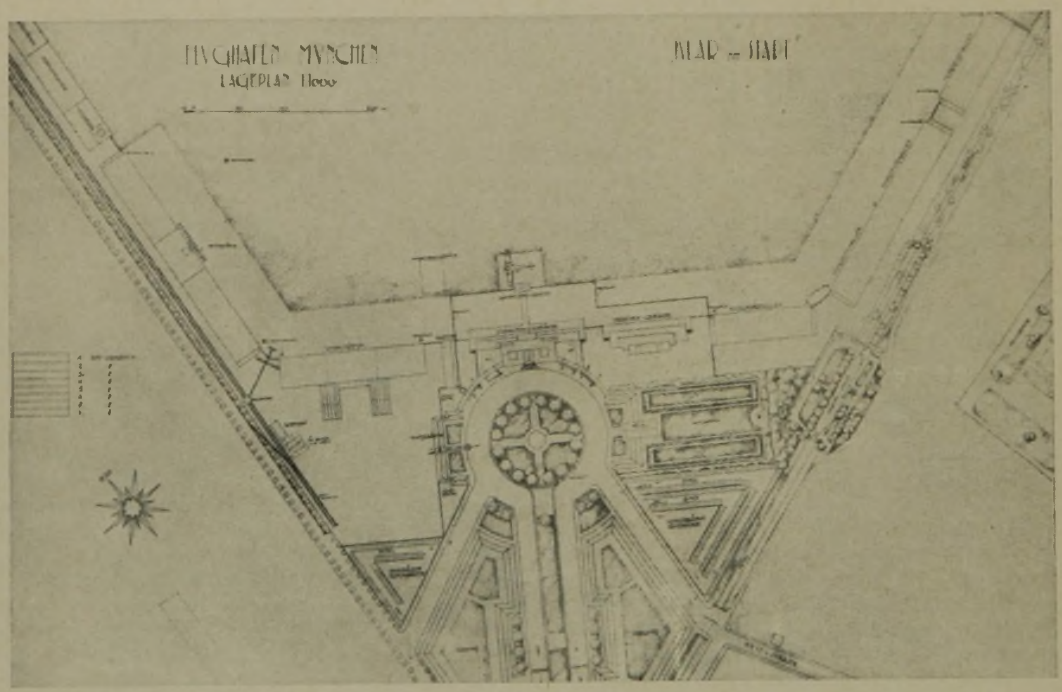
5. Ein Ankauf zu 1500 M. Kennwort: „Brummer".

Verfasser: Arch. Hans Holzbauer u. Dipl.-Ing. Gustav Gsänger, München.

Die Anlage wird durch die verlängerte Heß- und Hindenburgstraße erreicht. Die verlängerte Heßstraße schneidet den Pionierübungsplatz an, was die Durchführbarkeit in Frage stellt. Der dreieckige Vorplatz dürfte für die Verkehrsregelung knapp bemessen sein. Die Gesamtanlage wäre deshalb weiter nach Nordosten zu verschieben. Empfangsgebäude und 2 Flugzeughallen sind zu einer zusammenhängenden geschlossenen Bauanlage zusammengefaßt, derart, daß die Flugzeuge unter einem Dach starten und landen. Der Fahrgast gelangt demnach unter Dach zum Flugzeug. Die Verquickung des technischen mit dem Verkehrsbetriebe wird in der Praxis sich ungünstig auswirken, auch dürfte eine unmittelbare Nähe der Flughalle bei dem Empfangsgebäude wegen des Motorgeräusches betriebsstörend wirken. Außer Acht gelassen ist die notwendige Verbindung von technischen Werkstätten mit den Flugzeughallen. Bei der Besonderheit des Flughafens

Abb. 14. Schaubild vom Flugplatz. Kennwort: „Klar zum Start". Ein Ankauf zu 1500 M.
Verfasser: Arch. Prof. O. O. Kurz, München.





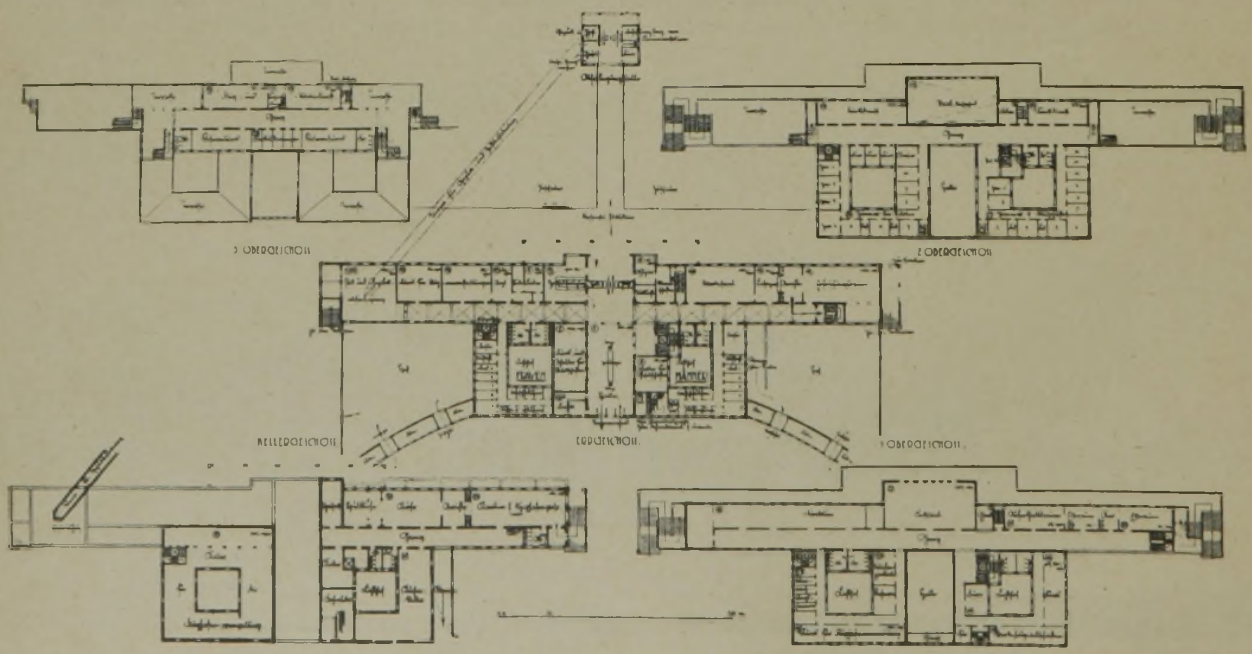


Abb. 15 bis 17. Luftbild, Lageplan (1 : 8000) und Grundrisse (1 : 1600).
Ein Ankauf zu 1500 M. Kennwort: „Klar zum Start“. Verf. Prof. O. O. Kurz, München.

München als „Durchgangsbahnhof“ erscheint die vorgeschlagene Anordnung ungünstig. Die Anlage entspricht mehr einem Kopfbahnhof. Die technische und architektonische Durchbildung ist sehr beachtenswert. —

6. Ein Ankauf zu 1500 M. Kennwort: „Vollwandbinder“.

Verfasser: Architekt Hans Holzbauer, München.

(Hierzu die Abb. 21 bis 23, S. 8.)

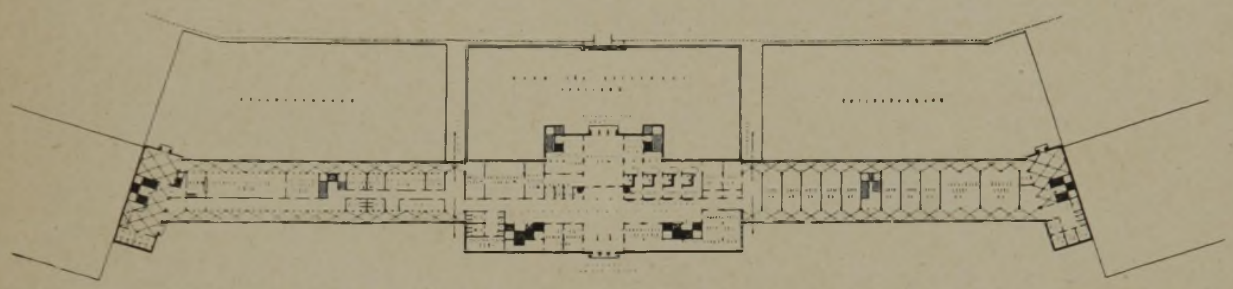
Die Gesamtanlage rechnet mit der Aufschließung längs des Landshuter Gleises, was Schwierigkeiten hat. Flugzeughallen und Werft zu getrennt situiert. (Teilweise ohne Gleise.) Im Verwaltungsgebäude ist Schalterhalle gut angelegt; Trennung von Paket-, Post- und Zeitungsabfertigung unrichtig. Funk- und Wetterdienst müssen besser zum Platz verschoben werden. Die äußere Gestaltung ist gut. —

7. Ein Ankauf zu 1500 M. Kennwort: „Klar zum Start“.

Verfasser: Arch. Prof. O. O. Kurz, München.

(Hierzu die Abb. 14 bis 17, S. 5 u. 6.)

Wenn auch die Gesamtanlage flugtechnisch entspricht, so stört die getrennte Lage der Werft zu den Hallen. Es ergibt sich dabei auch als nachteilig, daß die Flughallen ohne Gleisanschluß bleiben. Die Zugangswege würden unter Berücksichtigung des Fortfallens des Pionierübungsplatzes eine gute Anlage ergeben. Das Hauptgebäude ist gut disponiert. Ein Mangel ist die abgelegene Anordnung von Post- und Gepäckabfertigung. Architektonisch ist das Projekt zu aufwendig. Die Zwischenschaltung des Kantinen- und Tribünenbaues, ebenso die Umbauung des Platzes an der Anfahrtseite läßt die Ruhe und Einheitlichkeit vermissen. —



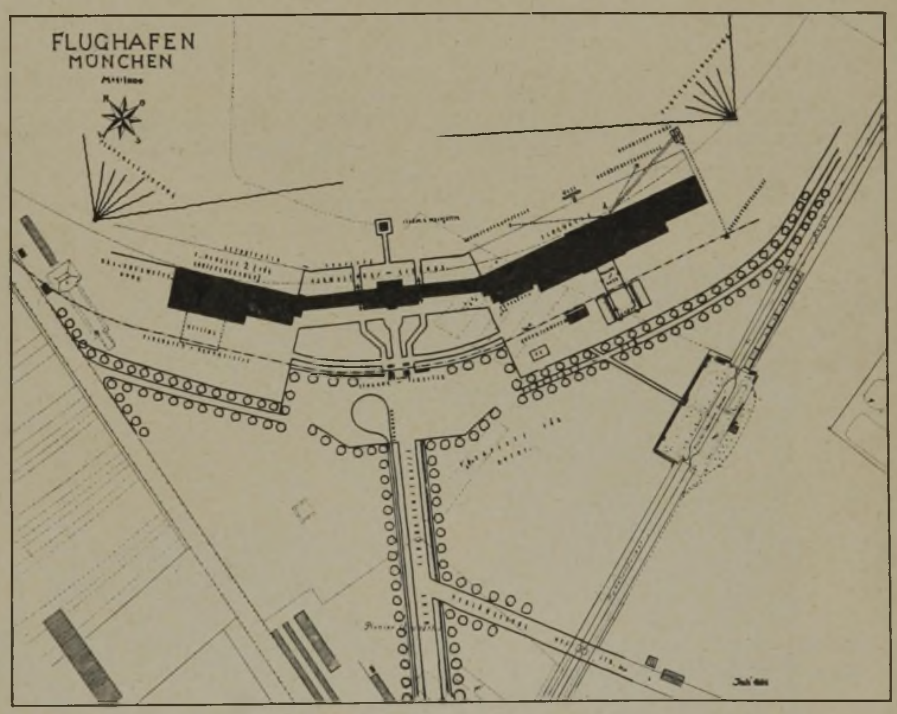


Abb. 18 (oben).
Ansicht von der Straße. (1 : 1600)

Abb. 19 (Mitte).
Grundriß der Gebäude (Erdgeschoß).
(1 : 1600.)

Abb. 20 (rechts).
Lageplan für die baulichen Anlagen.
(1 : 8000.)

Ein Ankauf zu 1500 M.
Kennwort: „Per aspera ad astra“.
Verf. Arch. Karl J. Moßner, München.

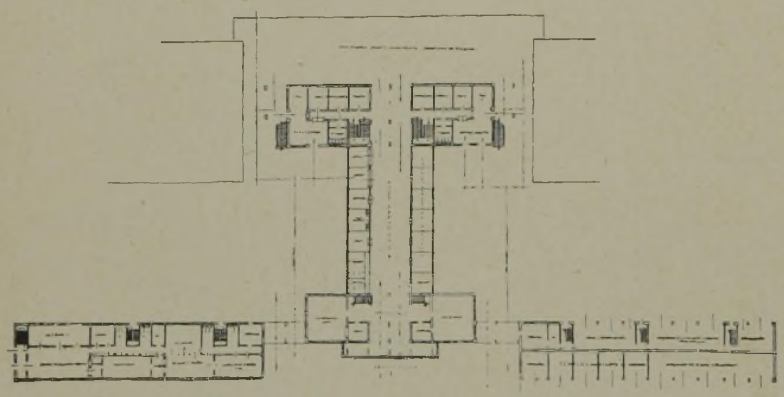
Vermischtes.

Zum Ideenwettbewerb um den Neubau eines Rathauses in Insterburg, dessen Einlieferungsfrist übrigens vom 20. Februar auf den 1. März d. J. verlängert worden ist, seien noch einige nähere Angaben aus dem Programm hier gemacht, da es sich um eine nicht uninteressante Aufgabe handelt (mit Preisen von 6000, 4000, 2000 M. und einer weiteren Summe von 4000 M. für 5 Ankäufe). Leider ist die spätere Zuziehung eines Preisträgers zur weiteren Bearbeitung nicht in Aussicht gestellt. Das Ausschreiben wendet sich außerdem an alle im Deutschen Reich und den abgetrennten Gebieten wohnenden deutschen Architekten (an letztere jedoch nur soweit, als sie vorher die deutsche Staatsangehörigkeit besaßen). Im Preisrichterkollegium die Herren: Prof. Gruber, Danzig, u. Lahrs, Königsberg i. Pr.: Arch. H. Hopp, Königsberg i. Pr., und Reg.-Brt. Dr. Claßen und Stadtbaurat Brasch, Insterburg.

Als Baustelle für das Verwaltungsgebäude ist ein in der Altstadt belegener, von 4 Straßen umzogener rechteckiger Baublock vorgesehen, der mit dem einen Kopfende an einen größeren Platz — den Ulmenplatz — stößt, während das andere Kopfende mit neueren Bauten bzw. einem als Baudenkmal zu erhaltenden alten Salzspeicher besetzt ist. Diese Bauten gehören daher nicht mit zur Baustelle, wohl aber ein sich in diese an der Forchestr. hineinschiebendes, zunächst Wohnzwecken dienendes neues Gebäude, das später als Erweiterung mit in den Rathausbau einbezogen werden soll, daher bei dem Entwurf mit zu berücksichtigen ist. Von den Straßen ist die am Ulmenplatz vorbeigeführte Wilhelmstr. mit ihrer Fortsetzung der Generalstr., welch'

letztere für den Verkehr zu eng ist, eine Hauptverkehrsstraße zwischen dem Bahnhof und Alten Markt. Sie steigt längs des Ulmenplatzes von Nord nach Süd stark um etwa 3 m an. Auch die südlich am Baublock sich entlangziehende Forchestr. hat an Markttagen stärkeren Verkehr, während die nördliche — die Reformierte Kirchstr. — für den Verkehr nur untergeordnete Bedeutung besitzt. Es zweigt jedoch von ihr in nördlicher Richtung die Rathausstr. ab, die unter Umständen als Entlastungsstraße für die Generalstraße auszubauen wäre.

Die für den Bauplatz bestehenden Fluchtlinien sind im allgemeinen einzuhalten, jedoch kann der Bau — um bei dem vorhandenen Bauplatz, der im Erdgeschoß bis zu fünf Fünftel, in den Obergeschossen bis zu vier Fünftel bebaut werden darf, das Raumprogramm einhalten zu können —



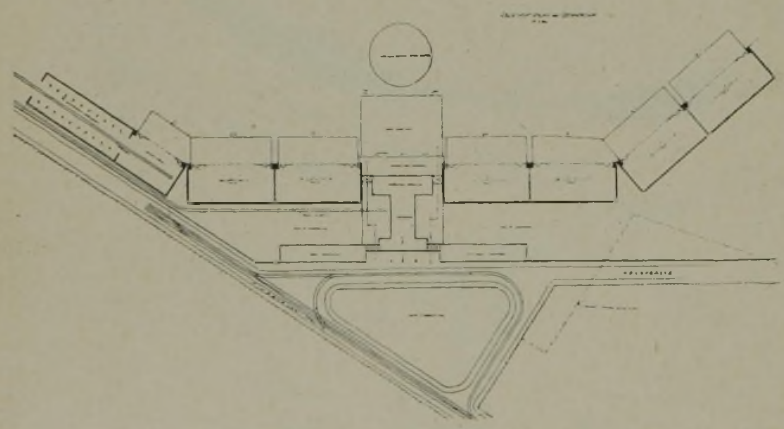


Abb. 21—23. Schaubild, Grundriß und Lageplan. Ein Ankauf zu 1500 M. Kennwort: „Vollwandbinder". Verf.: Arch. Hans Holzbauer, München. Ideen-Wettbewerb Flughafenanlage München.

in den Ulmenplatz sich so weit hineinschieben, daß von diesem einschl. der Straßen noch neun Zehntel als Freifläche erhalten bleiben. Es muß ferner die in einiger Entfernung vor der Bauflucht den Ulmenplatz durchquerende Straße als öffentliche Straße erhalten bleiben, doch kann der Bürgersteig bis etwa 3 m Breite bebaut werden. Durch diese verschiedenen Forderungen des Verkehrs, für deren Erfüllung entsprechende Vorschläge zu machen sind, wird die Aufgabe bis zu einem gewissen Grade zu einer städtebaulichen.

Bezüglich der äußeren Gestaltung des Baues ist nur gesagt, daß er sich harmonisch in das Stadtbild einfügen soll. Die dem Ausschreiben beigegebenen Schaubilder von vier verschiedenen Standpunkten lassen jedoch erkennen, daß die Erfüllung dieser Aufgabe durch die den Ulmenplatz und die angrenzenden Straßen bereits umsäumenden Privatbauten nicht gerade erleichtert wird. In der Forchestr. ist außerdem an den schon erwähnten Wohnbau — der fertiggestellt, aber noch nicht verputzt ist — ein entsprechender Anschluß zu finden. In der vorgeschilderten Situation liegt also die Hauptschwierigkeit, hier eine befriedigende Lösung zu finden.

Für das Rathaus wird ein Raumprogramm gegeben, das bereits eine 20%ige Erhöhung gegenüber dem jetzigen Stand an Büroräumen der städtischen Verwaltung enthält. Zu erwähnen ist, daß die Stadt etwa 40 000 Einwohner zählt und sich in fortgeschrittener Entwicklung befindet (lebhafter Eisenbahnverkehr, Binnenhafen, eine Reihe industrieller Betriebe). Die Stadt ist der Mittelpunkt des nordöstlichen Teiles der Provinz Ostpreußen und hat ein großes landwirtschaftlich genutztes Hinterland. Die städtische Verwaltung zählt zur Zeit 158 Beamte und Angestellte, der Magistrat besteht aus 12 Personen, die Stadtverordnetenversammlung hat 37 Mitglieder. Das Rathaus soll enthalten: 390 qm an Sitzungssälen mit Nebenräumen (davon 150 qm Stadtverordnetensitzungssaal), 1585 qm an Büroräumen für die Verwaltung, 550 qm Kassenräume (einschl. Stadtbank und Sparkasse), 400 qm für den Ratskeller, 250 qm für Verkaufsläden, ausschl. der erforderlichen Kellereien, 450 qm für die Stadtbibliothek, dazu 2 kleine Wohnungen für Hausmeister und Heizer.

Der ganze Bau einschl. der Ausstattung der Sitzungssäle und des Ratskellers soll 800 000 M. in den Baukosten nicht überschreiten, ein Betrag, der durch prüfungsfähigen Kostenüberschlag nachzuweisen ist, unter Zugrundelegung von 32 M. für 1 cbm ausschl. Einrichtung. —

Engerer Wettbewerb Rheinbrücke Köln-Mülheim. Der Wettbewerb über die neue Rheinbrücke (Ersatz-Schiffbrücke), der unter führenden Firmen ausgeschrieben war, ist kürzlich entschieden worden. Unter 38 eingereichten Entwürfen wurde derjenige mit dem Kennwort „Aus einem Guß" vom Preisgericht zur Ausführung empfohlen. Verfasser ist die Firma Friedrich-Krupp A.G., Friedrich-Alfredhütte, Rheinhausen. Künstlerischer Mitarbeiter ist Prof. Peter Behrens, Berlin-Wien, Mitarbeiter für die Pfeilerarbeiten die Firma Franz Schlüter A. G., Dortmund.

Bestimmend für die Gestaltung der Brücke war die Forderung der Rheinstrombauverwaltung, daß vom Mülheimer Ufer ab eine 200 m breite Fahrrinne für die Schiffahrt ungeteilt freigehalten werden müsse. Bei 333 m Gesamtbreite des Stromes war daher eine symmetrische Pfeilerstellung nicht möglich. Der preisgekrönte Entwurf überbrückt daher — gleich einigen wenigen anderen — den Strom in einer einzigen Öffnung mit 333 m Stützweite mit einem vollwandigen, fast in ganzer Länge über der Fahrbahn liegenden Bogen mit angehängter Fahrbahn, deren Unterkante in 17 m Höhe über Kölner Pegel liegt, so daß unter ihr hinweg noch ein freier Ausblick auf das Stadtbild verbleibt. Der Bogen erhält dabei eine Scheitelstärke von etwa 6,5 m, der Fahrbahnträger eine Höhe von rund 3 m. An die Strombrücke schließen sich dann noch gewölbte Flutöffnungen am Lande an. Die Brücke würde die weitestgespannte Bogenbrücke Europas gegenwärtig sein.

Im übrigen sind bei den verschiedenen Entwürfen außer Bogen- auch Balken- und Hängebrücken in Vorschlag gebracht worden, unter den Balkenbrücken auch ein solcher mit gestufter Gurtung.

Im Preisgericht waren die Ingenieure: Beigeordneter Haas, Köln, Reichsbahn-Dir. Dr.-Ing. Schaper und Wirkl. Geh. Ob.-Brt. Dr.-Ing. Zimmermann, Berlin, und die Architekten: Ob.-Baudir. Prof. Dr.-Ing. Fr. Schumacher, Hamburg, und die Prof. Dr.-Ing. Wentzel und Bonatz, Stuttgart. —

Inhalt: Ideen-Wettbewerb Flughafen-Anlage München-Oberwiesenfeld. (Schluß.) — Vermischtes. —

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