DEUTSCHE BAUZEITUNG 1927, Nr. 74

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 14. SEPTEMBER 1927 Nr. 18

Wettbewerb Verwaltungs- und Abfertigungsgebäude Flughafen Stettin.

(Hierzu 23 Abbildungen.)

Für den Wasser- und Landflughafen Stettin, dessen Lage aus dem Plan Abb. 2, S. 114, hervorgeht, schrieb die „Flughafen Stettin G. m. b. H." im Januar d. J. einen öffentlichen Wettbewerb um Vorentwürfe für den Bau eines Verwaltungs- und Abfertigungsgebäudes aus (der Wettbewerb war beschränkt auf deutsche Architekten mit Wohnsitz zur Zeit der Ausschreibung in Pommern oder in Pommern geboren).

Dem Preisgericht gehörten als Bausachverständige an: Landesbaurat Viering, Stadtbaurat Dr.-Ing. Weishaupt, Reichsbahnrat Dr.-Ing. Nitschke, Stadtbaurat a. D. Fabrizius und Reg.-Bmstr. a. D. Natalis von der Flughafen G. m. b. H., außerdem Dr. Dierbach, Lufthansa, Bodenorganisation, und Gartenbaudir. Schulze, sämtlich in Stettin. Von Auswärtigen nur Architekt B. D. A. Max Taut, Berlin (Ersatzpreisrichter Stadtbaurat a. D. Meyer, Mag-Baurat Wagner, Stettin, und Dir. Gerner, Flughafen Stettin G. m. b. H.).

An Preisen waren 3000, 2500, 2000 M. für je einen I. bis III. Preis ausgesetzt (anderweite Verteilung der Gesamtsumme bei einstimmigem Beschluß des Preisgerichtes vorbehalten), außerdem war der Ankauf von drei weiteren Entwürfen zu je 1000 M. auf Empfehlung des Preisgerichtes vorbehalten.

Für die Entscheidung des Preisgerichtes war das Punktsystem vorgeschrieben, und zwar sollten: Grundriß und verkehrstechnische Lösung mit $^5/_{10}$, städtebauliche Lösung mit $^3/_{10}$, architektonische Ausgestaltung mit $^2/_{10}$ gewertet werden.

Wie der Lageplan, Abb. 2, S. 114, erkennen läßt, wurde die Anlage des Wasserflughafens von derjenigen des Landflughafens durch die von Stettin nach Altdamm führende Hauptverkehrsstraße getrennt.

Für den Wasserflughafen ist der Dammsche See Start- und Landefläche der Wasserflugzeuge. An der Südwestbucht des Sees ist ein Hafen für Wasserflugzeuge gebaggert, das Gelände wird für die Einrichtung von Flughallen usw. hochwasserfrei aufgehöht (eine Halle sollte 1927 gebaut werden, weitere vorgesehen, wie im Lageplan angedeutet). Hier hat nach Abfertigung das an Bordgehen des reisenden Publikums vor sich zu gehen.

Im Landflughafen dient die als Rollfeld bezeichnete, durch Dränierungen trockengelegte Fläche zum Starten und Landen der Landflugzeuge. In der Nordwestecke, also unmittelbar südlich des Wasserflugzeughafens findet nach Abfertigung das Besteigen der Landflugzeuge statt. Westlich des Rollfeldes ist auf erhöhtem Gelände die Errichtung von Hallen usw. geplant (die ungefähre Lage der Flugzeughallen im Plan angedeutet).

Das Verwaltungs- und Abfertigungsgebäude soll beiden Anlagen gemeinsam dienen, da Stettin nicht nur Ausgang- und Endpunkt für beide Verkehrsarten ist, sondern auch den Übergang zwischen ihnen auf kürzestem Wege vermitteln soll. Beide sind also bei der Wahl des Bauplatzes als gleichberechtigt zu betrachten. Innerhalb des im Plan schwarz angelegten Geländes ist die Lage der Gebäude so zu wählen, daß die für den Bauplatz und die Zwecke des Bauwerkes in verkehrstechnischer und künstlerischer Hinsicht am meisten geeignete Entwurfs-Lösung erreicht wird. Also zulässige Lage nördlich oder südlich der Altdammer Landstraße oder mit Überbauung derselben, wobei angemessene Durchfahrt für den öffentlichen Durchgangsverkehr auf der Landstraße freizuhalten ist (keine Durchführung elektrischer Bahnen).

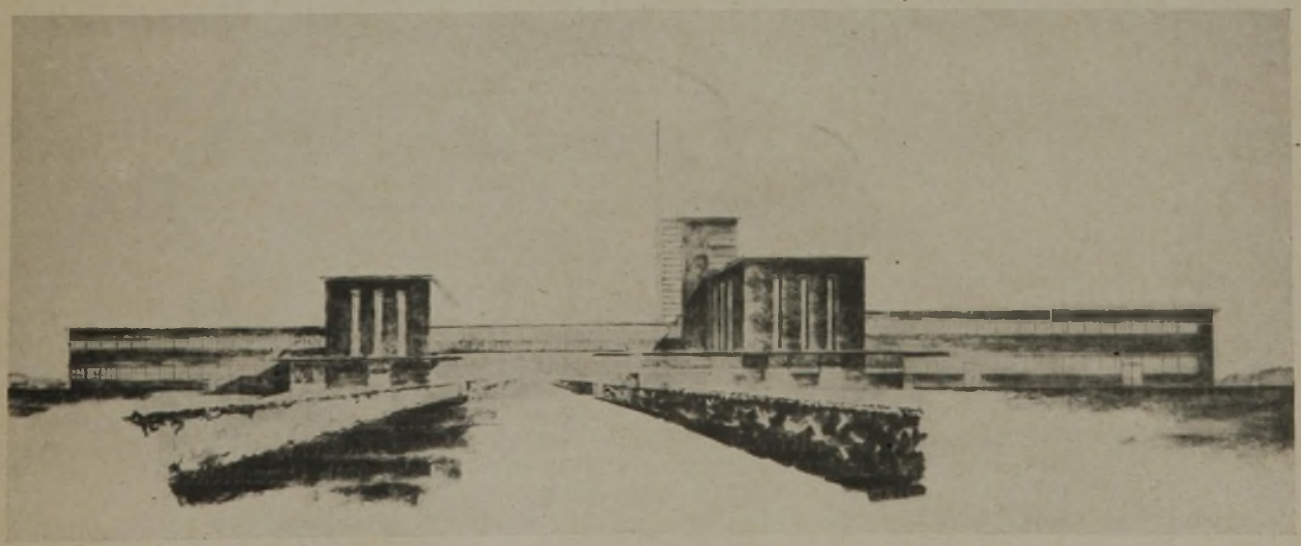


Abb. 1. I. Preis. Kennwort: „Minimum". Verf.: Arch. Hans Reichow, Mitarbeiter: Arch. Hans Grosse, Berlin.

Die Halle für Wasserflugzeuge ist im Bau, die Erweiterung usw. haben sich ihr anzuschließen. Die Lage der ersten Halle für Landflugzeuge wird vom gewählten Bauplatz des Verwaltungsgebäudes abhängig gemacht. Sie sollen alle mit dem Giebel zum Rollfeld stehen und in der zukünftigen Anlage einen geschlossenen Hallenhof bilden.

Das aufgehöhte Gelände liegt + 2 m N. N., der schlechte Baugrund erfordert künstliche Gründung (Oberkante Fußboden Sockelgeschoß + 1,5 m N. N. = höchstem H. W. in den letzten fünfzig Jahren), keine Keller. Die Grenzen des vorhandenen Grundbesitzes sollen möglichst nicht überschritten werden.

Die Zufahrtstraße zum Verwaltungsgebäude ist die Altdammer Landstraße, auf der elektrische Bahnen herangeführt werden, außer dem Zu- und Abgang auf dem Wasserwege. Genügender Wagenhalteplatz für etwa 300 Fahrzeuge war vorzusehen.

Das Gebäude sollte gegliedert werden in Anlagen für das fliegende Publikum, Arbeitsräume (für Verkehrsgesellschaften, Funkentelegraphie, Wetterwarten, Flughafenverwaltung, zusammen rund 1570 qm und Räume für das nicht fliegende Publikum. Für das fliegende Publikum waren Schalterhalle mit Warteraum und besonderem Erfrischungsraum, ferner Räume für Zoll- und Paßabfertigung, Geräte- und Güterabfertigung sowie Polizeiflugwache vorzusehen, zusammen rund 255 qm. Für das nicht fliegende Publikum war anzuordnen: Kaffeediele mit vorgelagerten Gartenterrassen, Gastwirtschaft und Weindiele mit Saal, Dachterrassen, Wirtschaftsräume und Wohnung für den Wirt sowie einige Übernachtungsräume für Piloten (zusammen rund 1000 qm).

Über die Gruppierung der Räume zueinander sowie die nötigen Raumgrößen im einzelnen brachte das Programm nähere Angaben. Die Gastwirtsräume für das nicht fliegende Publikum sollten einerseits eine gute Übersicht geben und, falls sie in besonderen Gebäuden untergebracht werden, mit den beiden anderen Raumgruppen mittels gedeckter Gänge in Verbindung stehen, andererseits durch Hecken und gärtnerischen Schmuck vom Flugbetrieb abgetrennt werden.

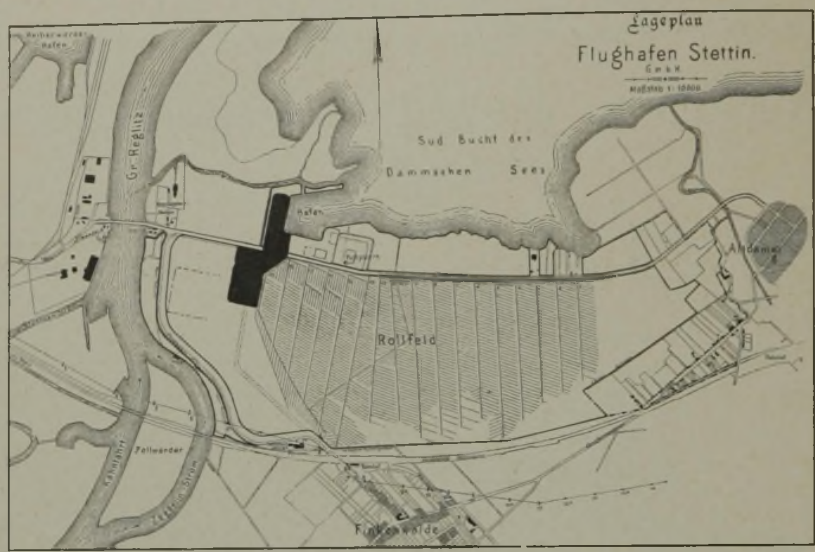


Abb. 2. Lageplan des Flughafens Stettin. (1 : 40000.)

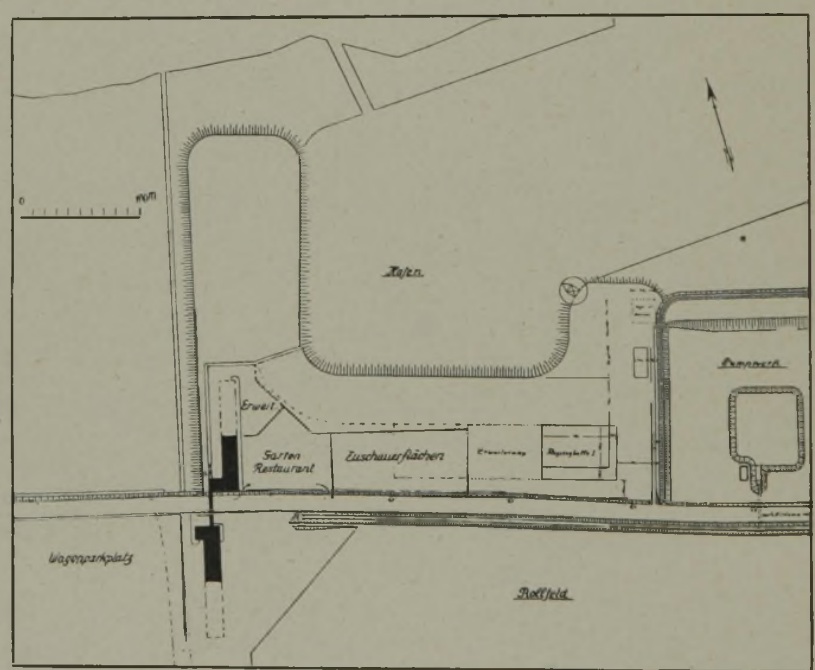


Abb. 3. Lageplan zum I. Preis. Kennwort: „Minimum".

Die größte Höhe war auf 18 m beschränkt, sparsame Raumverbindung und vornehme schlichte äußere und innere Erscheinung vorgesehen. Für eine 100 proz. Erweiterungsmöglichkeit der Bauten war Vorsorge zu treffen.

Verlangt waren die Einreichung der Gesamtanordnung im Lageplan 1 : 1000, sämtliche Grundrisse und Ansichten sowie die erforderlichen Schnitte 1 : 200, ein einfarbiges Schaubild (evtl. Vogelschau), ein zweites von der Erweiterungsmöglichkeit, Erläuterungsbericht und prüfungsfähiger Kostenüberschlag (1 cbm = 30 M. ausschl. Gründungskosten). Gesamtbaukosten tunlichst nicht über 350 000 M.

Der Entwurf war so aufzustellen, daß die Baulichkeiten womöglich in mehreren, für sich schon benutzbaren Bauabschnitten hergestellt werden können, ohne

größere Umbauarbeiten (herausnehmbare Scheidewände) nach weiterem Ausbau.

Das Preisgericht trat Mitte Juni d. J. vollzählig zusammen, wobei die Preisrichter Landesbaurat Viering und Stadtbaurat Dr.-Ing. Weishaupt vertreten wurden von den Ersatzpreisrichtern Stadtbaurat i. R. Meyer und Mag.-Baurat Wagner. Rechtzeitig eingegangen waren 42 Entwürfe, ein weiterer gleich wieder zurückgezogen worden. Als Vorprüfer hat Reg.-Bmstr. a. D. Natalis sämtliche Entwürfe technisch und rechnerisch vorgeprüft, sowie hinsichtlich der Einhaltung der Programmbedingungen.

Vor Beginn des ersten Rundganges wurden vom Preisgericht gewisse Grundsätze für die Beurteilung aufgestellt über zweckmäßigste Lage der Schalterhalle, über Fragen der Zollabfertigung, die Frage der Zulässigkeit der Niveaukreuzung der Altdammer Landstraße durch die Fluggäste usw. Beim ersten Rundgang wurden dann 28 Entwürfe ausgeschieden, die nach einstimmiger Meinung des Preisgerichtes aus verkehrstechnischen oder architektonischen Gründen für eine Preiserteilung nicht in Betracht kommen konnten.

Beim zweiten Rundgang wurden die verbleibenden Arbeiten nach folgenden vier Gesichtspunkten geprüft:

1. Verkehrsanordnung für Fluggäste und Gastwirtschafts-Publikum.
2. Sichtverhältnisse auf die Vorgänge im Flughafen.
3. Lichtverhältnisse im Inneren des Gebäudes.
4. Wirtschaftlichkeit, mit der der Verfasser sein Ziel erreicht hat.

Daraufhin wurden weitere sechs Entwürfe mit den Kennworten „Uff", „Phoebus", „Blauweiß", „Kubus", „Deutsche Luftpostmarke", „Via-Nova" ausgeschieden, die „zwar im großen und ganzen wertvolle Anregungen und Fingerzeige für die Lösung der Frage bieten, jedoch für die engere Wahl nicht in Frage kamen".

Die übrig bleibenden sieben Entwürfe wurden dann nochmals eingehender Gesamtprüfung unterzogen, wobei den Entwürfen ein gewisser Vorzug gegeben wurde, die das Abfertigungsgebäude südlich der Straße, die Gastwirtschaft nördlich angeordnet haben, ferner den Entwürfen, die eine gruppierte Anordnung der verschiedenen Zwecken dienenden Baulichkeiten gewählt hatten. Diese Entwürfe wurden dann im einzelnen nach dem vorgeschlagenen Punktverfahren beurteilt. Das Ergebnis sowie die Namen der nachher ermittelten Preisträger sind nachstehend zusammengestellt:

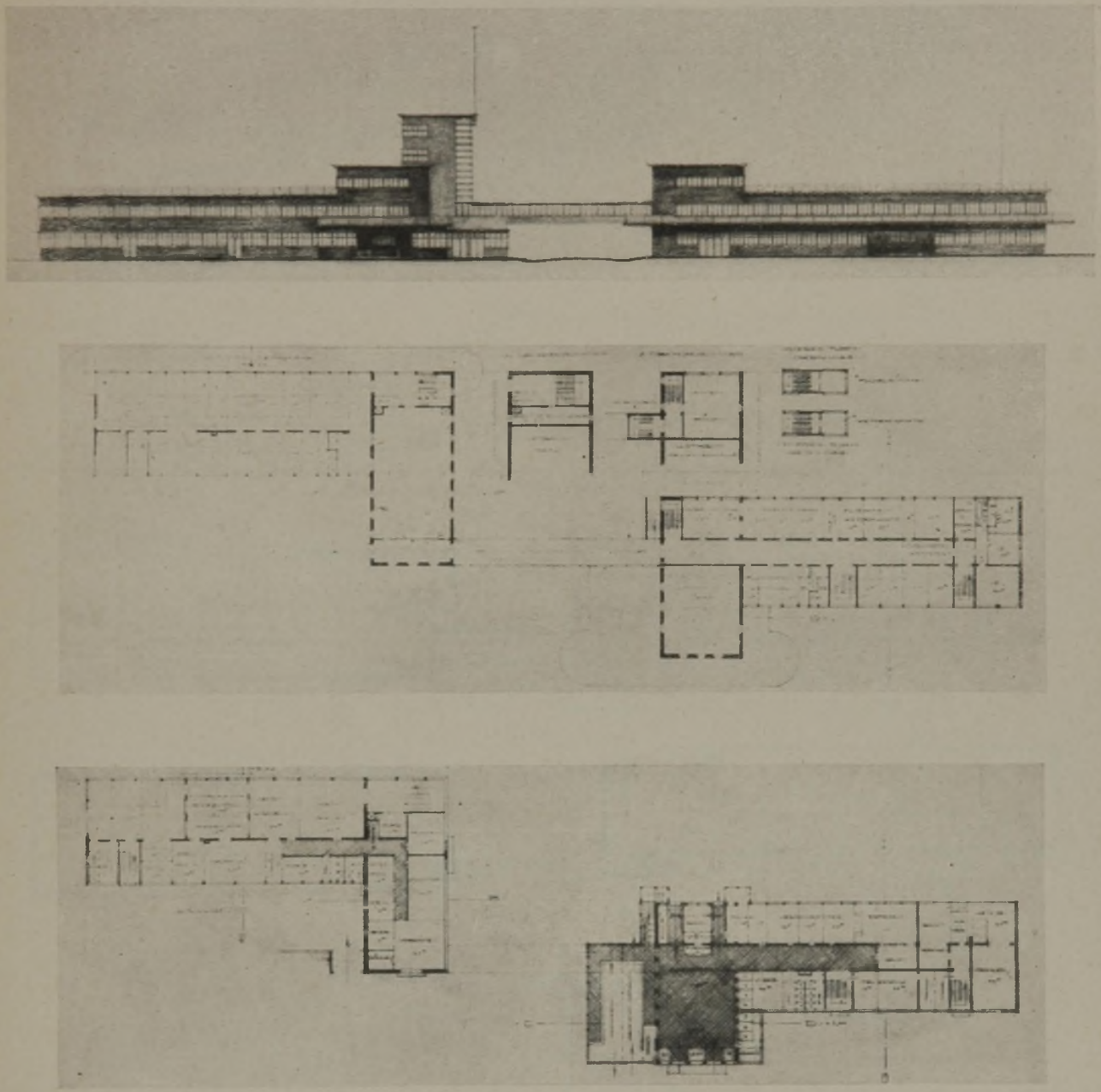
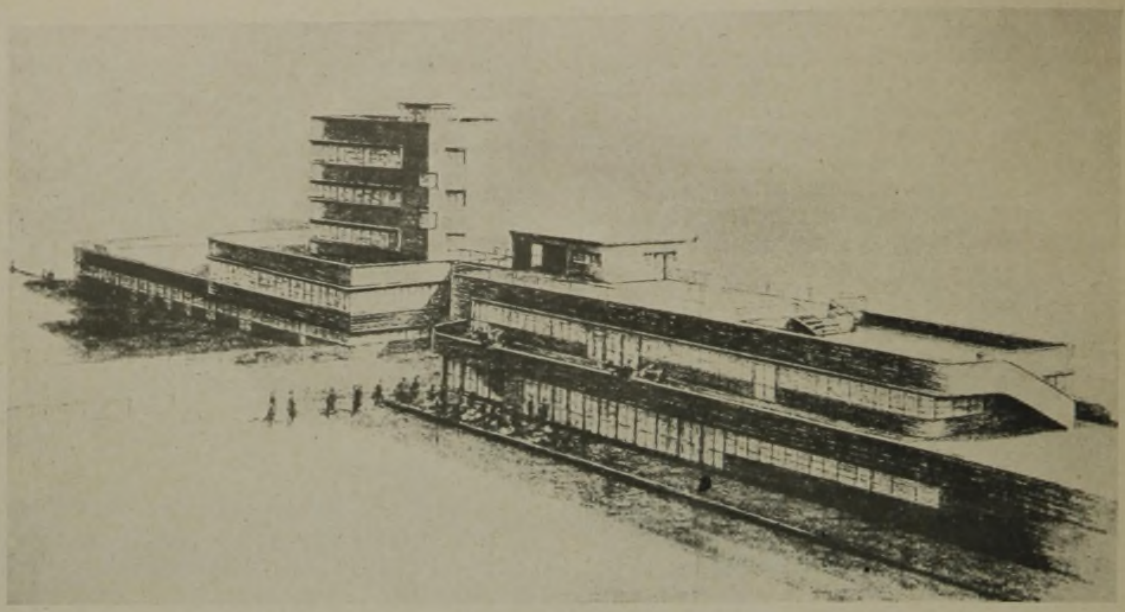
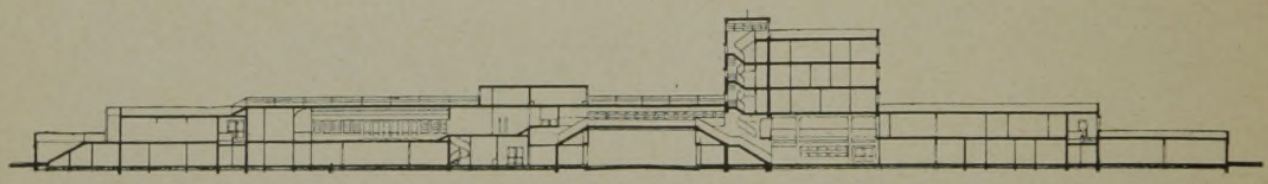
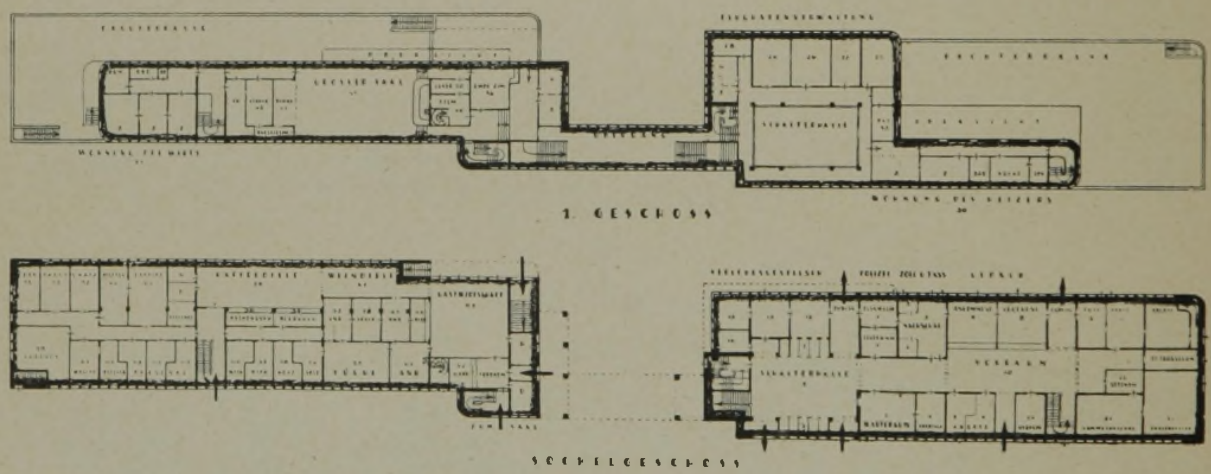


Abb. 4—6. I. Preis 3000 M. Kennwort: „Minimum". Verfasser: Arch. Hans Reichow. Mitarbeiter: Arch. Hans Grosse, Berlin.







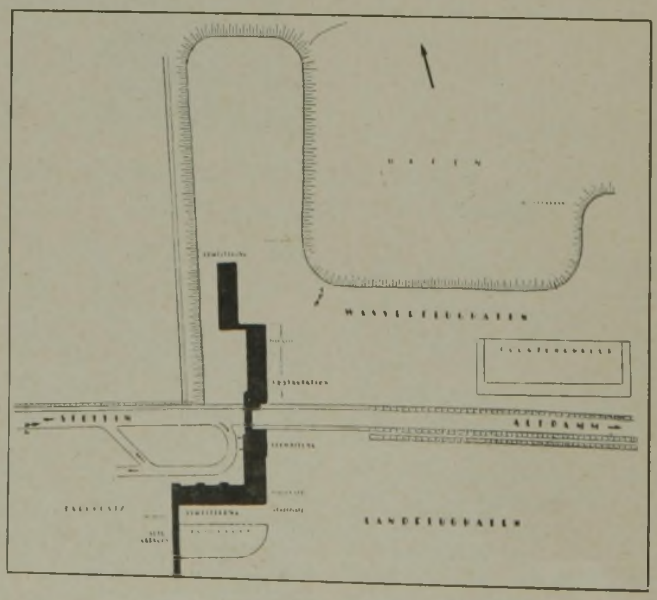
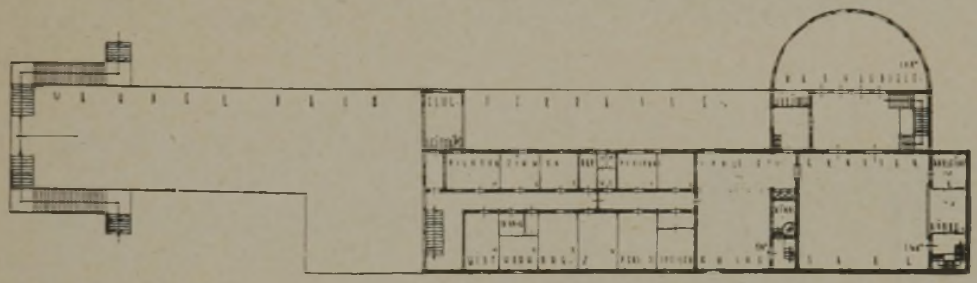
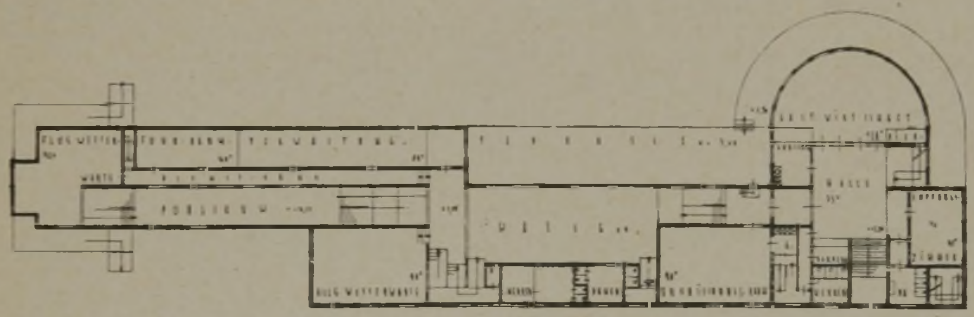
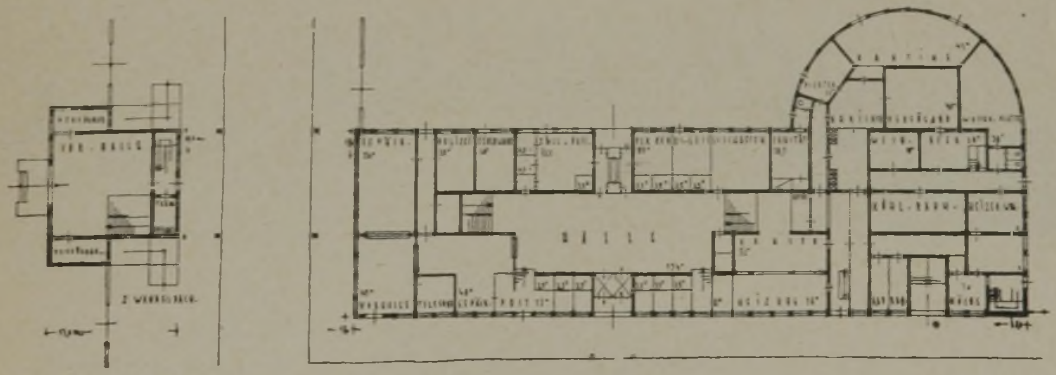


Abb. 7—11.
II. Preis 2500 M.
Kennwort: „Zum Greifen“.

Verfasser: Arch.
Alfred Wegner, Stettin,
z. Zt. Berlin-Charlottenburg.







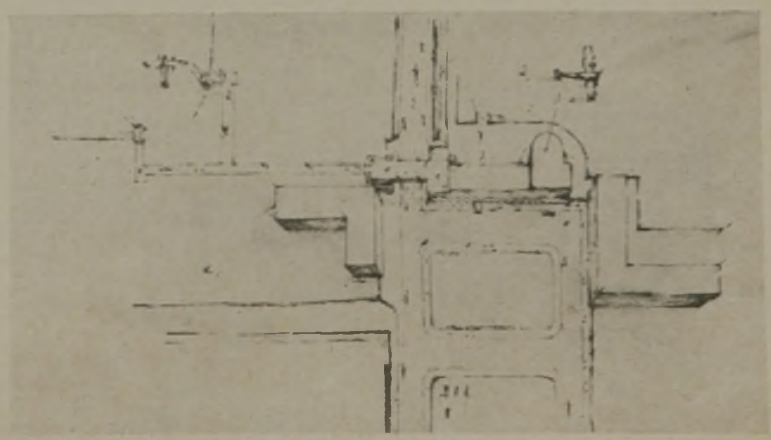
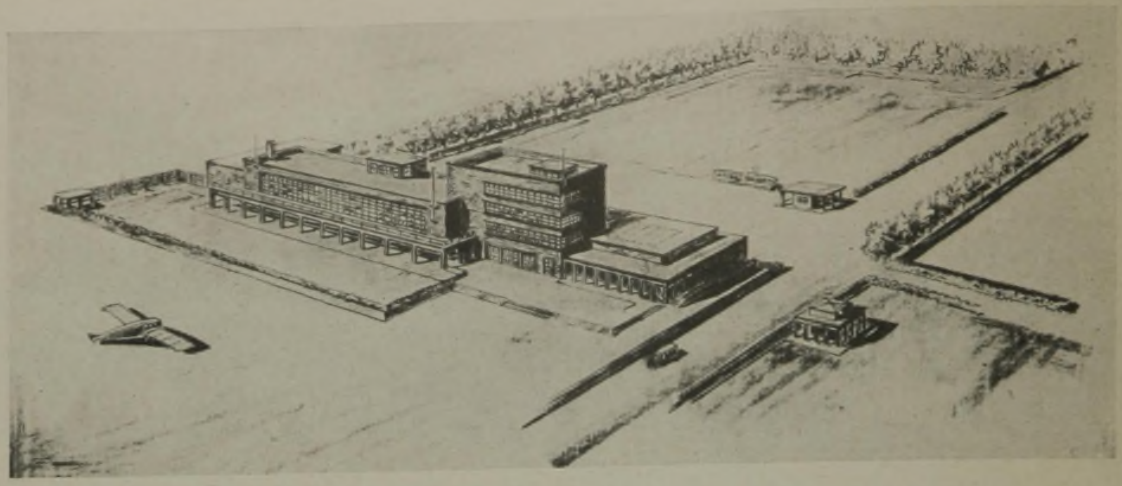


Abb. 12—16. III. Preis. 2000 M.
Kennwort: „Maikäfer".
Verfasser: Arch. Dipl.-Ing. Grünberg, Hannover.

Wettbewerb Verwaltungs- und Abfertigungsgebäude Flughafen Stettin.



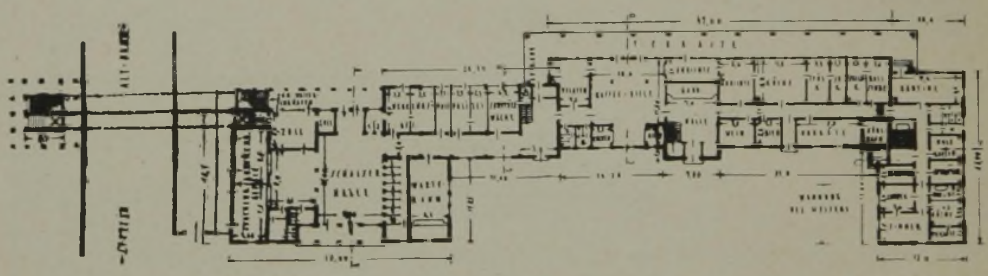


Abb. 17 u. 18. Ein Ankauf für 1200 M. Kennwort: „Luftikus".
Arch. Wilhelm Stubenrauch u. Dipl.-Ing. Hans Stubenrauch, Stettin.

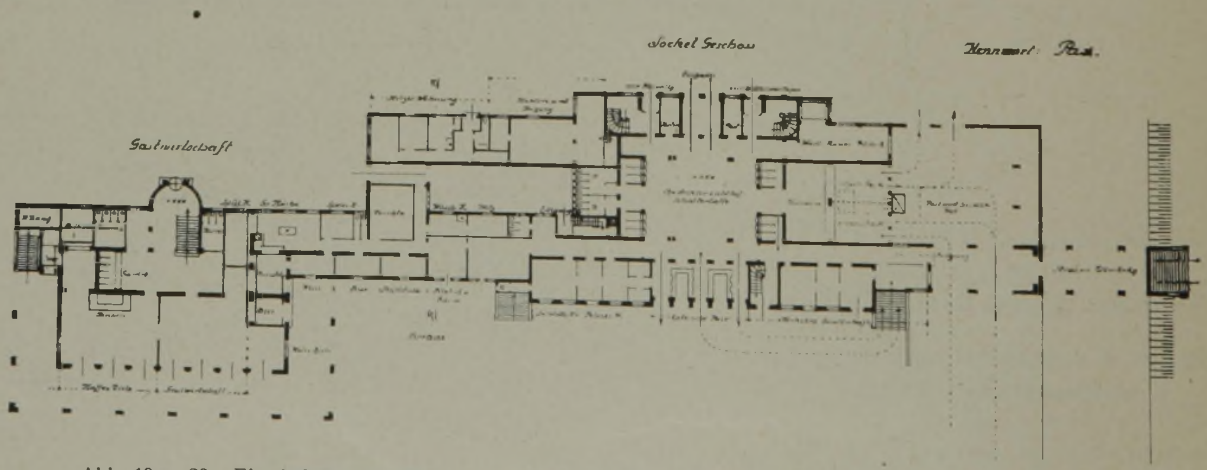
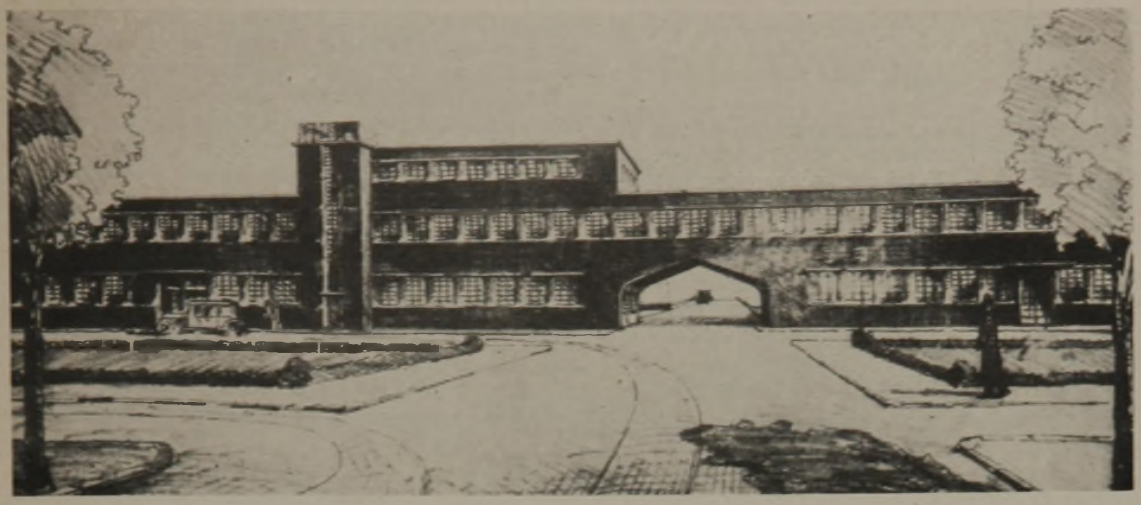


Abb. 19 u. 20. Ein Ankauf für 800 M. Kennwort: „Pax". Verfasser: Arch. E. Wendtlandt, Berlin.
Wettbewerb Verwaltungs- und Abfertigungsgebäude Flughafen Stettin.



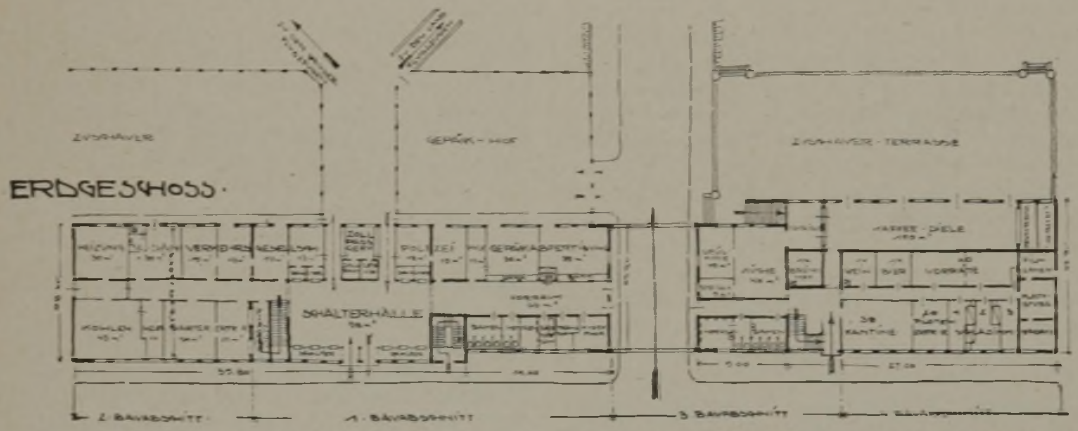


Abb. 21 u. 22. Lobende Erwähnung. Kennwort: „Querriegel". Reg.-Baumstr. Uli Seeck, München.

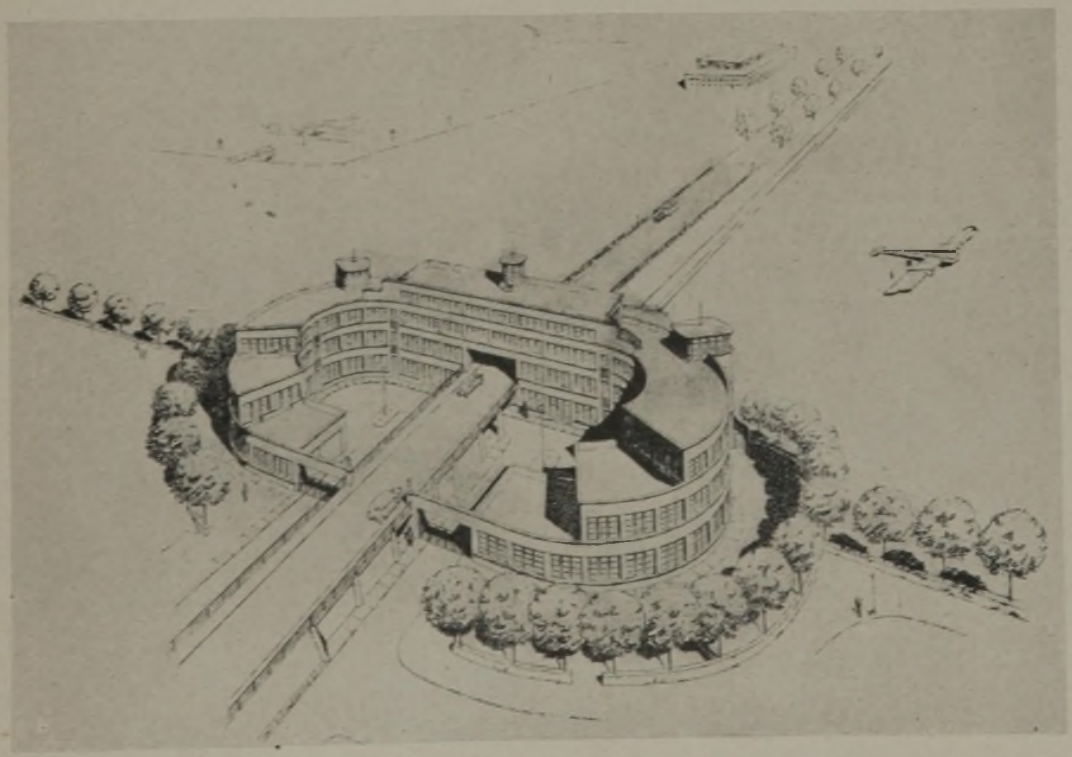


Abb. 23. Lobende Erwähnung. Kennwort: „Drunter und Drüber".
Verfasser: Arch. Ludolph von Veltheim, Berlin.

Wettbewerb Verwaltungs- und Abfertigungsgebäude Flughafen Stettin.

1. Entwurf mit dem Kennwort: „Minimum". (354 Punkte.) I. Preis von 3000 Mark. Verf. Arch. Hans Reichow, Mitarb. Arch. Hans Grosse, Berlin.

(Vgl. Abb. 1 u. Abb. 3—6, S. 111 bis 115.)

Der Entwurf sieht das Abfertigungsgebäude südlich der Altdammer Landstraße, das Gastwirtschaftsgebäude nördlich vor. Verkehrstechnisch recht gut. Übersichtliche Lösung. Trennung der abgefertigten Fluggäste vom Publikum der Gastwirtschaft gut durchgeführt. Grundriß äußerst klar und übersichtlich. Die Gasträume müßten zweckmäßig in das I. Geschoß verlegt werden. Sie liegen grundsätzlich nördlich der Straße am zweckmäßigsten. Architektur sehr ansprechend. Die Massengestaltung und Durchbildung, wenn auch nicht immer organisch, gut. —

2. Entwurf mit dem Kennwort: „Zum Greifen". (302 Punkte.) II. Preis von 2500 M. Verfasser: Arch. Alfred Wegner, Stettin, z. Z. Bln.-Charlottenburg.

(Vgl. Abb. 7—11, S. 116.)

Der Entwurf ordnet das Abfertigungsgebäude südlich, das Wirtschaftsgebäude nördlich der Altdammer Landstraße an. Verkehrstechnisch nach Umlegung einiger Räume recht gut. Gute klare Lösung, organisch entwickelter Grundriß, wenn auch mit Schwächen. Geringe Betonungen der Eingänge zur Wirtschaft, keine Raumentwicklung, Oberlicht, Wirtschaft würde zweckmäßig in Obergeschoß verlegt, liegt aber grundsätzlich nördlich der Straße gut. Äußere Erscheinung und logische Entwicklung der Massen gut. Der Bau würde sich sehr gut in die Landschaft eingliedern. —

3. Entwurf mit dem Kennwort: „Maikäfer". (243 Punkte.) III. Preis von 2000 M. Verfasser: Arch. Dipl.-Ing. Grünberg, Hannover.

(Vgl. Abb. 12—16, S. 117.)

Gesamtgebäude südlich der Altdammer Landstraße. Grundriß ökonomisch. Halle etwas aufwändig. Trennung von Zoll- und Gepäckräumen ungünstig. Die Küchenanlage im zweiten Geschoß unrichtig. Restaurationsräume bei geringer Umlegung der Räume für Wirtschaftsbetrieb gut. Belichtung teilweise ungünstig. Ehrliche Architektur. —

4. Entwurf mit dem Kennwort: „Luftikus". (227 Punkte.) Ankauf für 1200 M. Verfasser: Arch. Wilh. Stubenrauch, Dipl.-Ing. Hans Stubenrauch, Stettin.

(Vgl. Abb. 17 u. 18, S. 118.)

Anordnung des Gesamtgebäudes südlich der Straße. Grundriß klar und richtig. Verkehrsräume gut und übersichtlich. Schalterhallenanlagen in Verbindung mit Gepäck- und Zollabfertigung günstig. Betriebstechnisch einfache Anlage. Sichtverhältnisse gut, Wirtschaftsanlage übersichtlich. Architektur nicht immer gelöst, zum Teil unorganisch und unlogisch. Anordnung von Nebenräumen hinter der großen Fensterflucht der Flughafenseite. —

5. Entwurf mit dem Kennwort: „Pax". (84 Punkte.) Ankauf für 800 Mark. Verf.: Arch. E. Wendtlandt, Berlin.

(Vgl. Abb. 19 u. 20, S. 118.)

Das Gesamtgebäude ist südlich der Altdammer Landstraße angeordnet. Grundriß hat praktische Vorzüge. Verkehrsführung für das fliegende Publikum zum Seeflughafen ungünstig. Lösung mit innen liegendem Wirtschaftshofe. Äußere Erscheinung zu kompliziert. Im einzelnen ansprechende Gestaltung.

6. Entwurf mit dem Kennwort: „Querriegel". (63 Punkte.) Lobende Anerkennung. Verfasser: Reg.-Bmstr. Uli Seeck, Arch. B. D. A., München.

(Vgl. Abb. 21. u. 22, S. 119.)

Das Gebäude ist mit dem Abfertigungsteile nördlich, mit der Gastwirtschaft südlich der Altdammer Landstraße angeordnet. Grundriß klar und übersichtlich. Lage des Gepäckhofes gut. Die Überbrückung der Straße dient jedoch nicht dem Fluggastverkehr; es ist eine besondere Unterführung unter der Landstraße für den Landflugverkehr angeordnet. Wenn schon die Straße überbaut wird und damit Störungen im Gesamtorganismus in Kauf genommen werden, erscheint die doppelte Anordnung von Überbrückung und Untertunnelung verbunden mit einer Hebung der Altdammer Landstraße, die die Sichtverhältnisse für die Verkehrsgesellschaft behindert und mit erheblichen Kosten auszuführen ist, als nicht zweckentsprechend. Die Eingänge sind zu wenig betont. Äußere Erscheinung nicht ohne Großzügigkeit, aber zu wenig originell. —

7. Entwurf mit dem Kennwort: „Drunter und Drüber". (27 Punkte.) Lobende Anerkennung. Verfasser: Arch. Ludolph von Veltheim, Berlin.

(Vgl. Abb. 23, S. 119.)

Das Gebäude über der Straße angeordnet. Die Straße ist gehoben. Der Abfertigungsraum liegt unter der Straßenbrücke. Die Verkehrslösung ist technisch interessant und verkehrstechnisch folgerichtig durchgeführt, für Stettiner Verhältnisse jedoch zu aufwändig, da mit Einbeziehung der Straßenbaukosten die vorhandene Bausumme sehr erheblich überschritten werden müßte. Städtebaulich etwas hart in der Landschaft stehend, sonst sachlich. —

Die Verfasser des mit dem I. Preise ausgezeichneten Entwurfs „Minimum" erläuterten ihre Absichten wie folgt:

„Neben der verkehrstechnischen Lösung, die eine Trennung des Verkehrs zum eigentlichen Flughafen von dem zum Restaurant vorsieht, erscheint dem Verfasser wichtig, im Interesse des Gartenrestaurants die Chaussee beiderseits mit staubfangenden, bis zu 1,50 m hohen Hecken zu bepflanzen, die bei der um 0.50 m höheren Lage des Flugplatzes und der Gartenterrasse über die Chaussee die Sicht in keiner Weise behindern und bei Autostraßen sich gegen den trotz Asphaltstraßen nie ganz zu vermeidenden Staub bestens bewährt haben. Auch sind sie ästhetisch als Einfriedigung des Geländes, selbst wenn sie zunächst hinter Maschendraht gezogen werden müssen, Mauern und Zäunen vorzuziehen. Die Baumassen wurden so gruppiert, daß schon bei Ausführung des vorliegenden Bauprogramms eine geschlossene, repräsentative Wirkung erreicht wird. Da der Verkehr nur in Richtung der Altdammer Chaussee in Frage kommt, erscheint ein zu ihr quergestellter Beobachtungsturm als wirkungsvollste, weithin sichtbare Akzentuierung der Flughafenanlage berechtigt.

Die langgestreckte Anordnung der Gebäude ergab sich aus der Forderung, daß beide Startplätze, sowohl von den Haupträumen des Restaurants als auch von denen des Verwaltungsgebäudes aus gut zu übersehen sein sollten. Die erreichte Übersichtlichkeit wird auch durch die vorzusehende 100 proz. Erweiterung keineswegs gefährdet. Dagegen würde bei Ausführung der letzteren ein architektonischer Zusammenschluß der Gebäude beider Häfen (Land- und Wasserflughafen) vom Hallenhof des Landflughafens bis zu den Wasserflugzeughallen erreicht werden (siehe Schaubild-Skizze). Der im Winkel zwischen dem Verwaltungsgebäude und dem Hallenhof entstehende Platz von etwa 81 000 qm ist mit etwa 5400 qm als Parkplatz für etwa 300 Wagen, im übrigen aber für Grünanlagen vorgesehen und hat außerdem die Straßenbahnschleife und Haltestelle aufzunehmen.

Zur Grundrißgestaltung ist zu erwähnen, daß beim Abfertigungsgebäude die einzelnen Räume möglichst einfach um das Verkehrsliniensystem gruppiert wurden, während beim Restaurant die günstige Lage der Wirtschaftsräume zwischen Café und Gastwirtschaft ausschlaggebend war. Das Ausgabe-System nach zwei Seiten ließ hier auch eine Trennung der verlangten Spülküche für Café- und Speisewirtschaft berechtigt erscheinen.

Für die Ausführung wird Eisenrahmenkonstruktion mit Klinkerverblendung vorgeschlagen." —

Inhalt: Wettbewerb Verwaltungs- und Abfertigungsgebäude Flughafen Stettin. —

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