

DER BAUMEISTER

HERAUSGEBER: PROF. Dr.-ING. e. h.
HERMANN JANSEN Architekt BERLIN
☞ und STADTBAUAMTMANN a. D. ☞
S. LANGENBERGER Arch. MÜNCHEN

MONATSHEFTE
FÜR ARCHITEKTUR
UND BAUPRAXIS

VERLAG UND EXPEDITION:
GEORG D. W. CALLWEY - MÜNCHEN
FINKENSTRASSE 2 und BERLIN W 57
KURFORSTENSTRASSE NR. 8

ALLE ZUSENDUNGEN AN DEN VERLAG VON GEORG D. W. CALLWEY IN MÜNCHEN FINKENSTRASSE 2

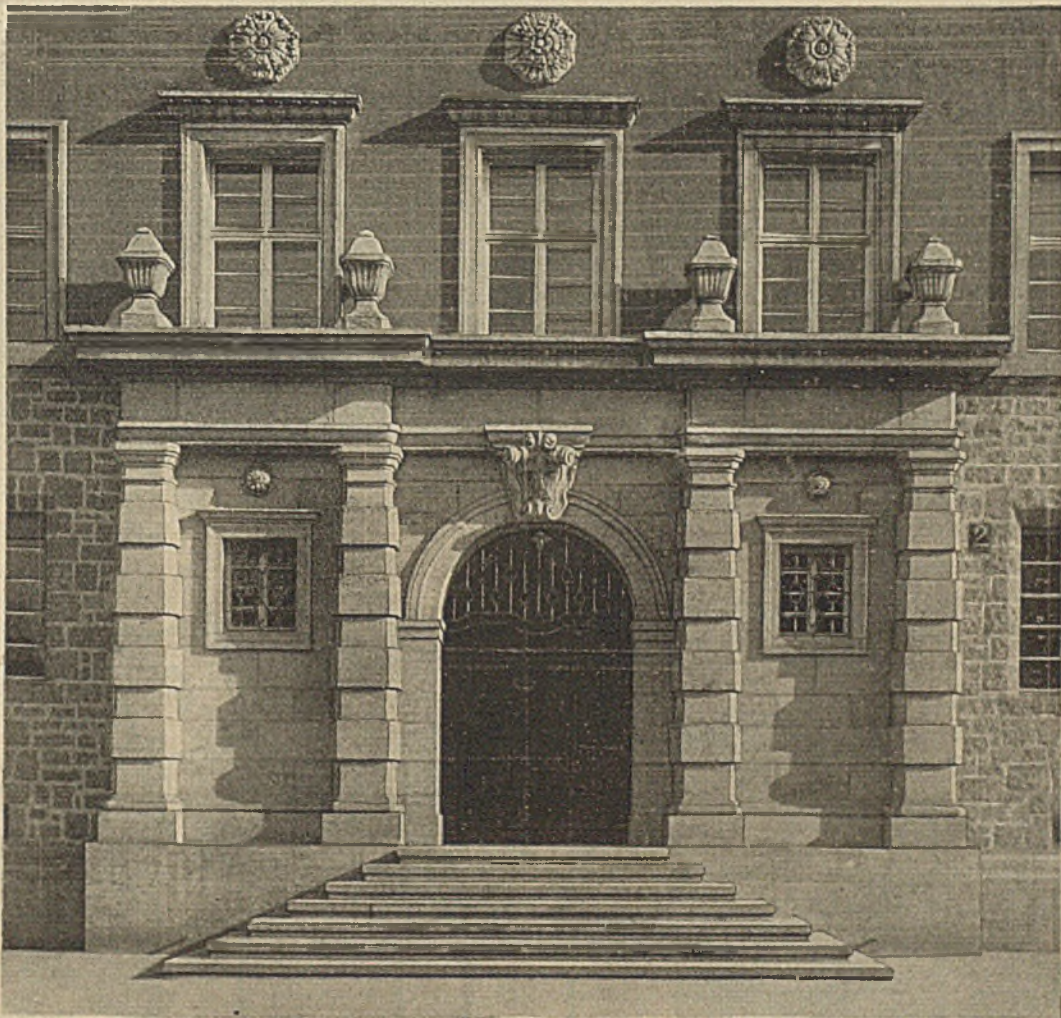
XXIV. JAHRGANG

FEBRUAR 1926

HEFT 2

INHALT: Hauptblatt: Bauten d. Reichsbahndirektion München: Elektr. Bahnstrom-Unterwerk München-Pasing, Betriebs-Nebenwerkstätte für elektr. Lokomotiven München, Wagenreinigung, Betriebsgebäude Rangierbahnhof München-Ost, Betriebsgebäude Bad Tölz, Gaissach, Penzberg, Bayrischzell, Klais u. Lenggries — Reichsbahndirektion Würzburg: Direktionsgebäude, Kassen- u. Aufenthaltsgebäude, Betriebsgebäude Aschaffenburg — Reichsbahndirektion Nürnberg: Betriebsgebäude Muggendorf □
Beilage: Der Backsteinbau. Von Fr. Langenberger (Schluß) — Bücherbesprechungen — Persönliches — Offene Preisausschreiben — Entschiedene Preisausschreiben — Geschäftliche Mitteilungen □
Tafeln: Reichsbahndirektion Würzburg: 11-14: Direktionsgebäude Würzburg — 15-16: Betriebsgebäude Aschaffenburg — Reichsbahndirektion München: 17-18: Betriebsgebäude Tölz — 19-20: Betriebsgebäude Penzberg □

Bauten der Deutschen Reichsbahngesellschaft, Gruppenverwaltung Bayern



Reichsbahndirektion Würzburg

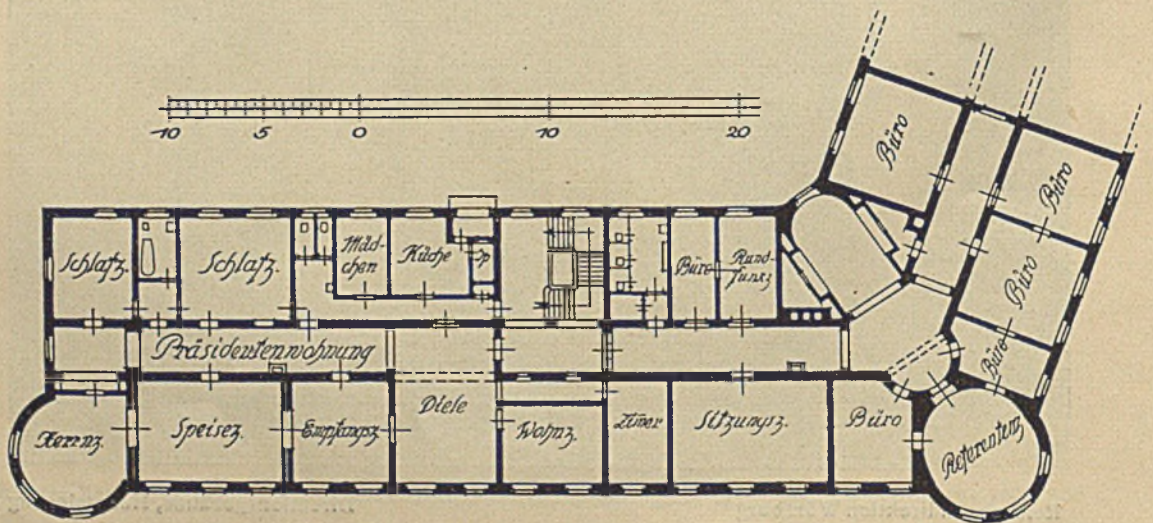
Direktionsgebäude, Haupteingang



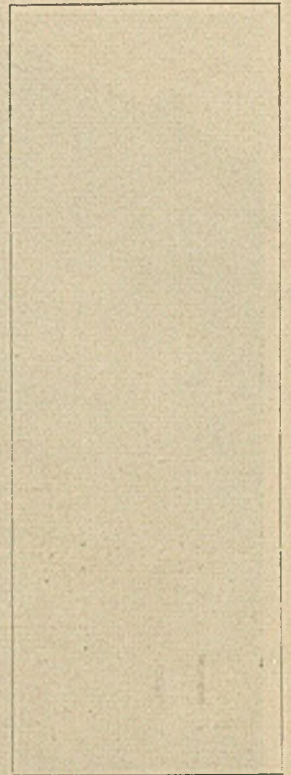
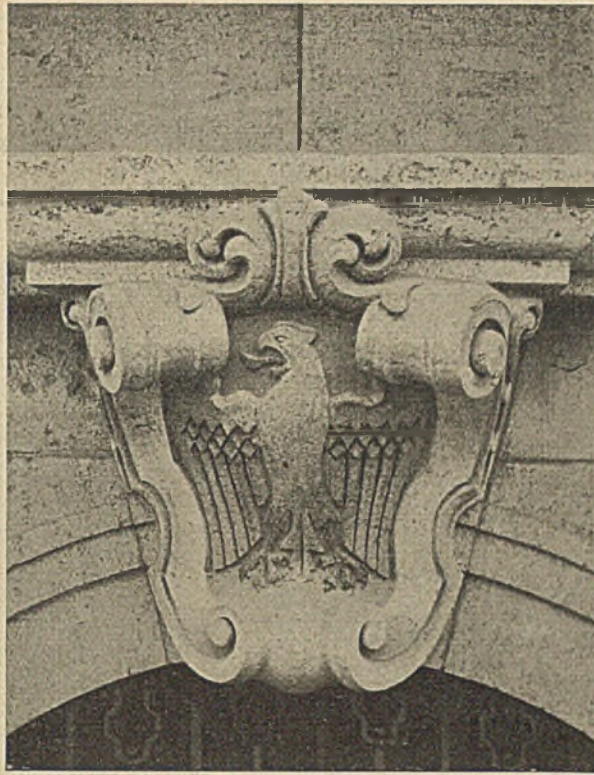
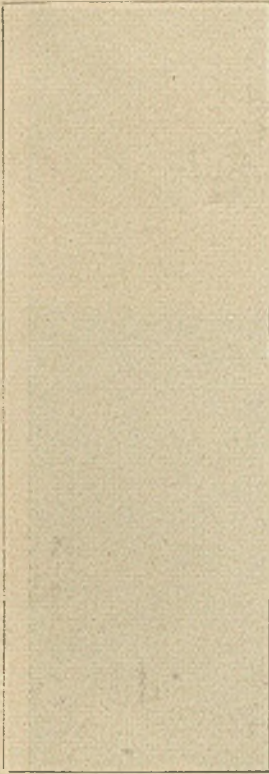
* Reichsbahndirektion Würzburg

* Direktionsgebäude

Haupt-Ansicht



* 2. Obergeschoß



* Reichsbahndirektion Würzburg

* Direktionsgebäude

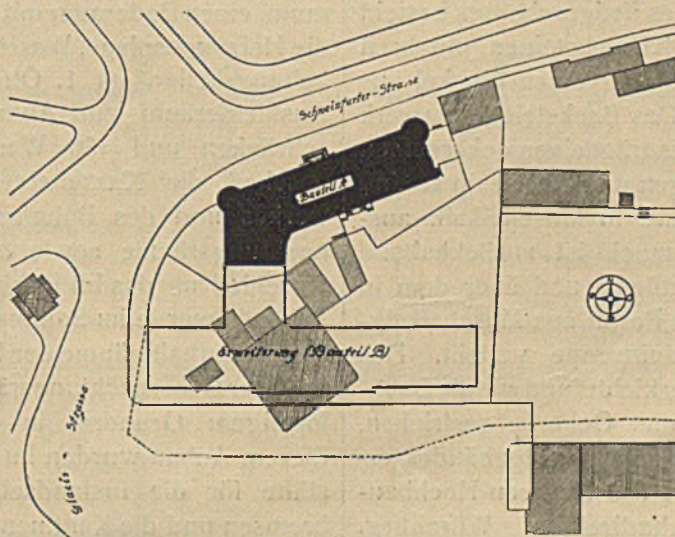
Schlußstein am Haupteingang

Die Gruppenverwaltung Bayern der Deutschen Reichsbahngesellschaft (Direktionsbezirke München, Nürnberg und Würzburg) hat in den letztvergangenen Jahren eine Reihe bemerkenswerter Neubauten geschaffen, die sowohl in ihrer Grundrißlösung einen interessanten Einblick in die verschiedenartigen Aufgabengebiete des modernen Eisenbahn-Hochbaues vermitteln, wie auch in ihrer äußeren Gestaltung besondere Beachtung für sich beanspruchen können.

Das neue Dienstgebäude der Reichsbahndirektion Würzburg wurde in den Jahren 1923/24 auf einem an der Schweinfurterstraße gelegenen, bahneigenen Grundstück errichtet. Die ungünstige Baulinienführung des Platzes wie auch die bedungene Rücksichtnahme auf ein vorhandenes, bahneigenes Sägewerk waren wesentlich mitbestimmende Faktoren bei

der Entwurfsbearbeitung, bei welcher unter anderm besondere Berücksichtigung einer Teilausführung von nur etwa zwei Fünfteln der späteren Gesamtanlage gefordert war. Die bestehende Neubauanlage, die in ihrem Aeußeren ein äußerst gefälliges, vornehmes Gepräge aufweist, birgt in ihrem Inneren außer der Dienstwohnung des Reichsbahnpräsidenten im 2. Obergeschoß und einer Hausmeisterwohnung

im Erdgeschoß folgende Geschäfts-Räume: Das Kassen- und Haushaltsreferat mit Rechnungsbüro im Erdgeschoß und im östlichen Flügel des ersten Stockes, das Hochbaureferat im westlichen Flügel, das Sicherungsreferat und Sitzungszimmer im 2. und die bautechnischen Streckenreferate im 3. Obergeschoß, das Messungsamt und die Plankammern im untern, die Lichtpausenanstalt im oberen Dachgeschoß. Außerdem



* Lageplan



Reichsbahndirektion Würzburg

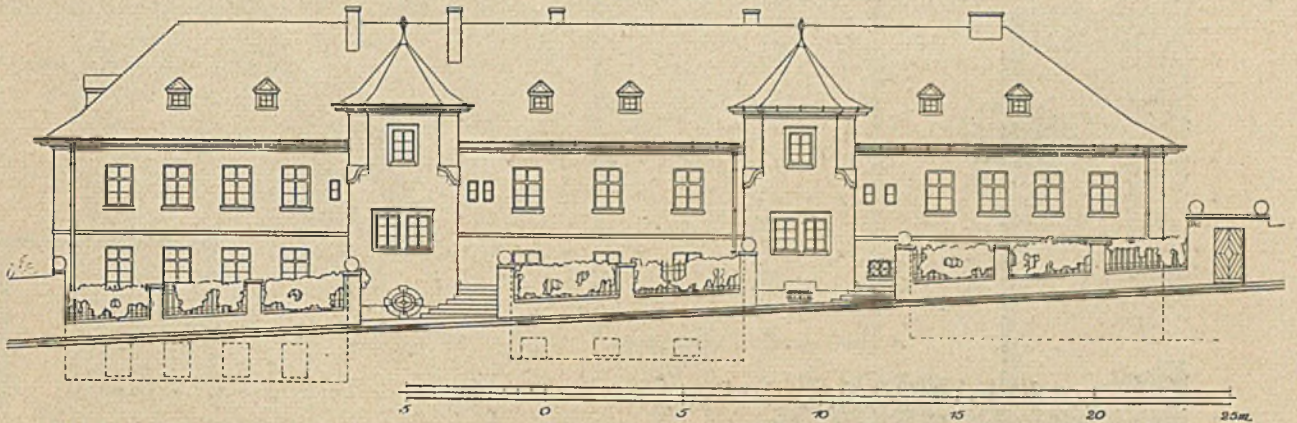
Kassen- und Aufenthaltsgebäude

enthält das Erdgeschoß eine Badeanlage mit Wannen- und Brausebädern, einen Fahrradeinstellraum, Waschküche und Pförtnerzimmer. Im Keller befinden sich eine Warmwasserheizung mit elektromotorischem Pumpenantrieb nebst den zugehörigen Kohlenkellern und die Aktenräume für das Rechnungsbüro.

Das Außenmauerwerk des Erdgeschosses besteht aus rauh bearbeiteten Kalkbruchsteinen mit breit verstrichenen Mörtelfugen über einem Sockel aus Muschelkalkwerksteinen. Das Backsteinmauerwerk oberhalb des Erdgeschosses trägt einen ockergelben Verputz, Fenstereinfassungen und Gurtgesimse sind mit Ausnahme der Hofseite in Muschelkalk ausgeführt. Plastischer Schmuck ist zurückhaltend und sparsam auf die Ecktürme und über dem in der Mittelachse gelegenen Portal aus Muschelkalkstein mit vorgelegter Granittreppe verteilt. Das Hauptgesims ist mit Holz verkleidet und wie die Dachgauben mit dunkelbraunroter Oelfarbe gestrichen.

Die Ausführung des neuen Dienstgebäudes erfolgte nach den Entwürfen des früheren Hochbaureferenten der Reichsbahndirektion Würzburg, Reichsbahndirektor Arthur Wünscher, des nun-

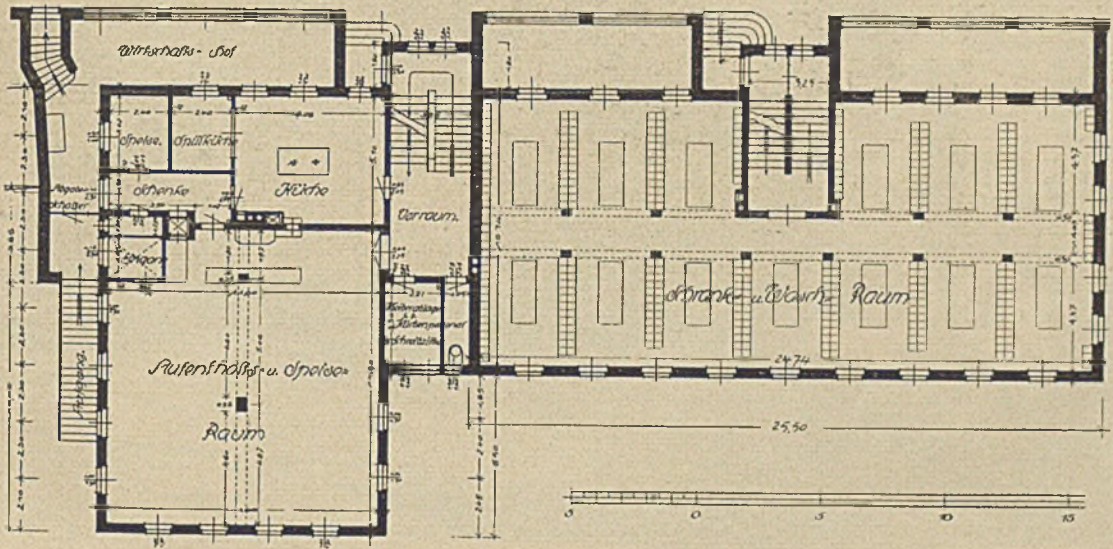
mehrigen Leiters des Hochbauwesens der Deutschen Reichsbahngesellschaft, Gruppenverwaltung Bayern in München. — Ebenfalls von Reichsbahndirektor Wünscher stammen die Entwürfe für das Kassen- und Aufenthaltsgebäude des Bahnbetriebswerkes Würzburg, das in den Jahren 1922/23 erstellt wurde. Es erhielt im Untergeschoß eine Vorhalle mit Warteraum, einen Baderaum mit 18 Brausen und 6 Wannen, die Heizungsanlage, Waschküche, Aborte und Hauskellerräume, im 1. Obergeschoß den An- und Auskleideraum zur Aufnahme von 350 Kleiderschränken und 130 Waschbecken, im 2. Obergeschoß die Kassenabteilung des Bahnbetriebswerkes und des Bahnkraftwerkes, einige Uebernachtungsräume sowie eine Dienstwohnung. Im Anschluß an das im Rohbau fertiggestellte Kassengebäude wurde im Sommer 1923 zur Unterbringung der Aufenthaltsräume der Hausmeisterwohnung und weiterer Uebernachtungsräume ein Anbau mit hakenförmigem Grundriß in Angriff genommen. In diesem Anbau wurden im Untergeschoß eine Werkstätte für die Instandsetzung von Kunze-Knorrbremsen und die Kantinenkeller, im 1. Obergeschoß der 130 qm große Aufenthalts- und Speiseraum,



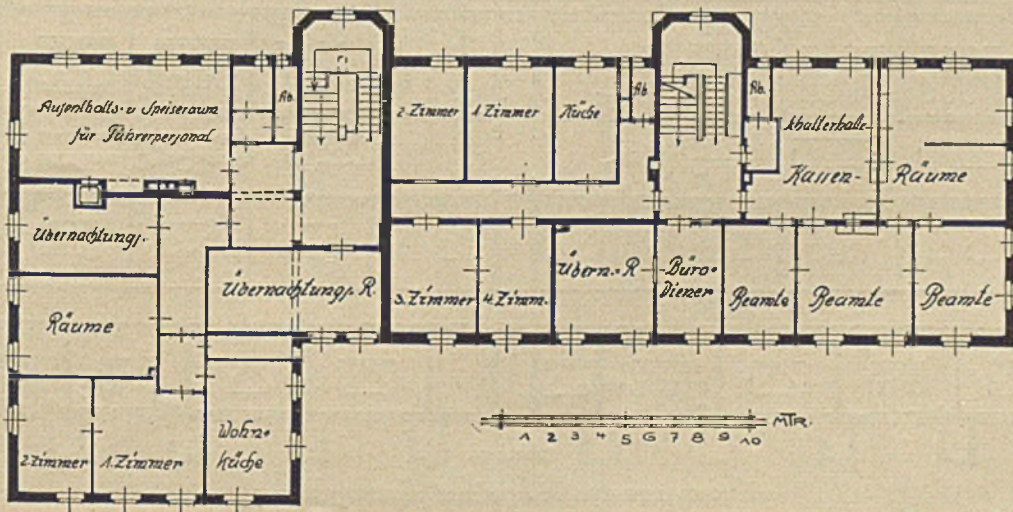
* Reichsbahndirektion Würzburg

* Kassen- und Aufenthaltsgebäude

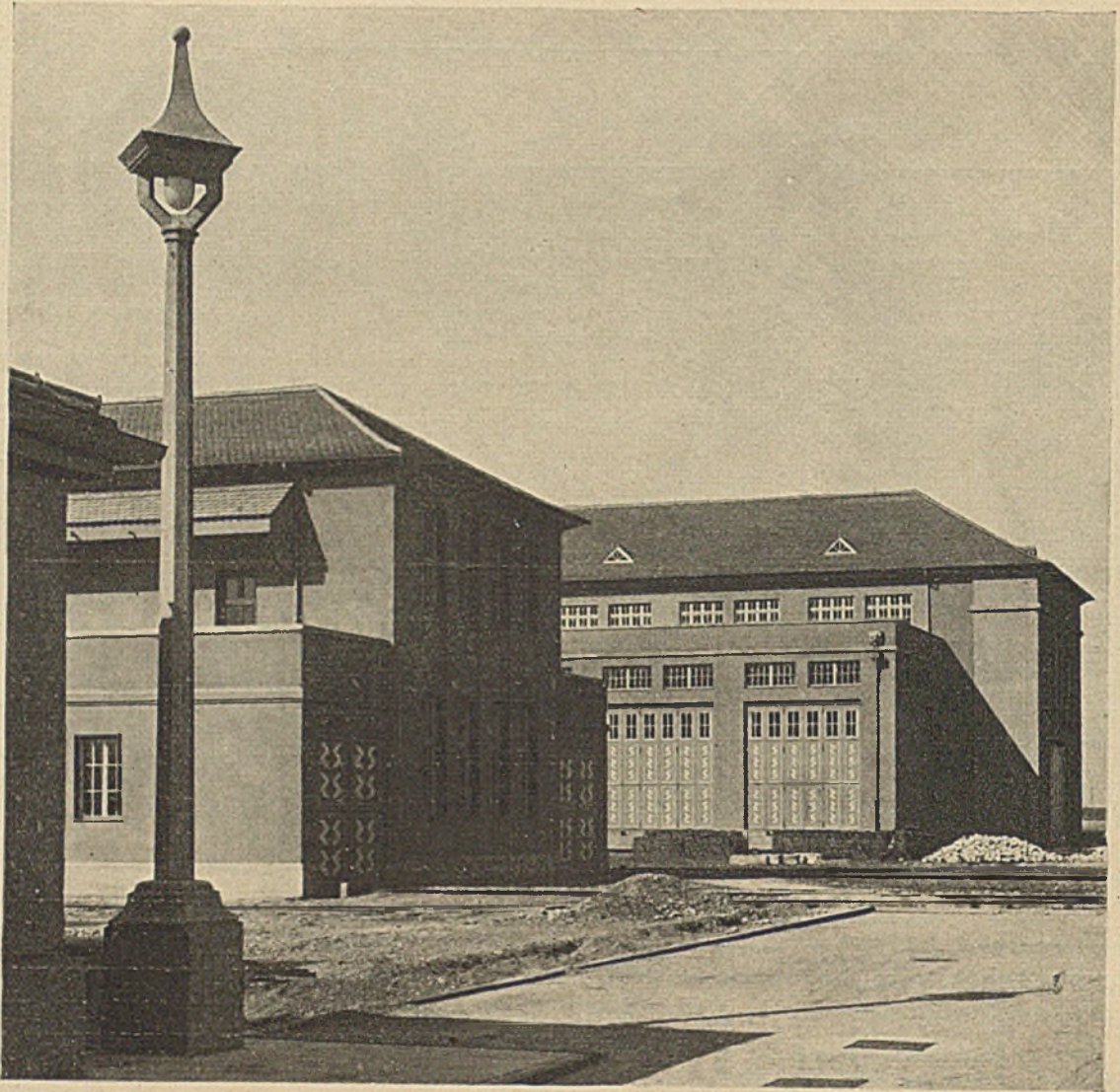
Ansicht a.d. Rimparerstraße



* Erdgeschoß



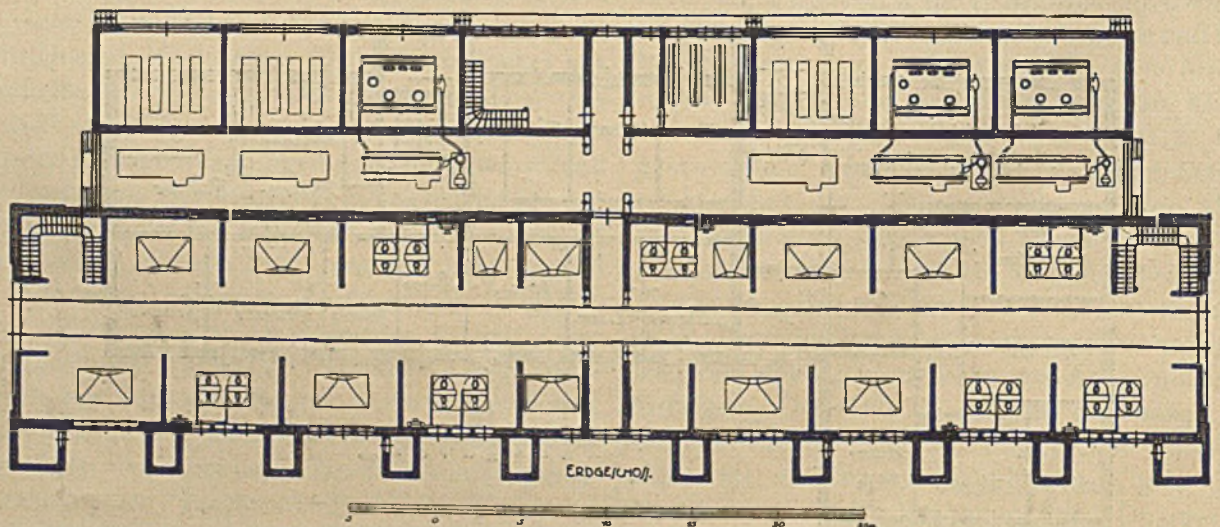
* 1. Obergeschoß



* Reichsbahndirektion München

* Elektr. Bahnstrom-Unterwerk München-Pasing

Nieder- und Hochspannungshaus

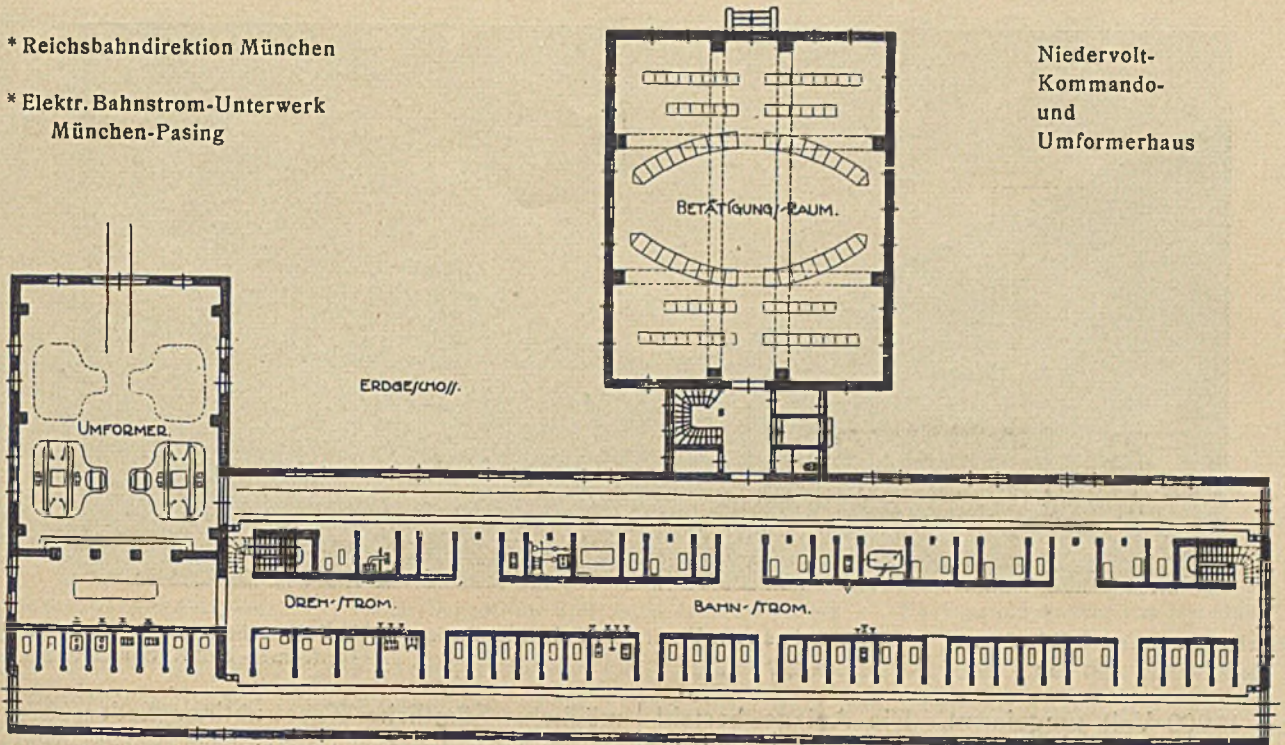


* Hochspannungshaus

* Reichsbahndirektion München

* Elektr. Bahnstrom-Unterwerk
München-Pasing

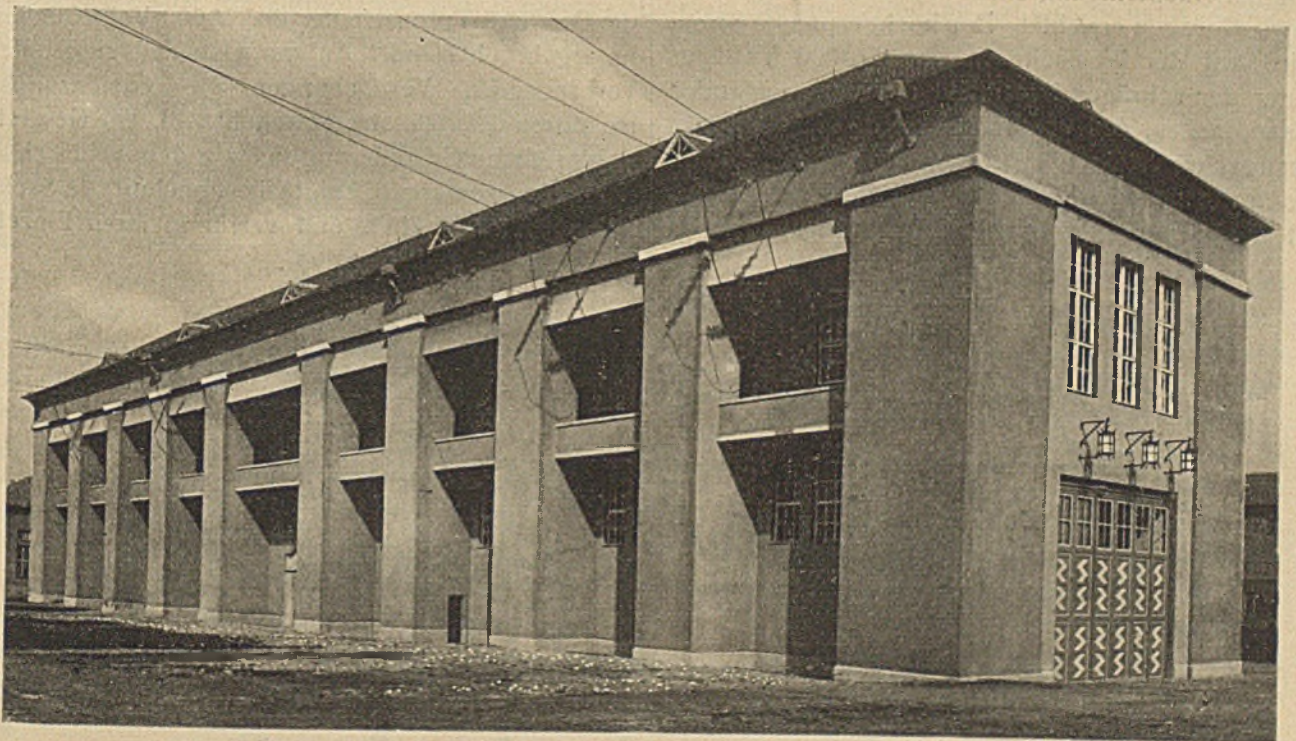
Niedervolt-
Kommando-
und
Umformerhaus



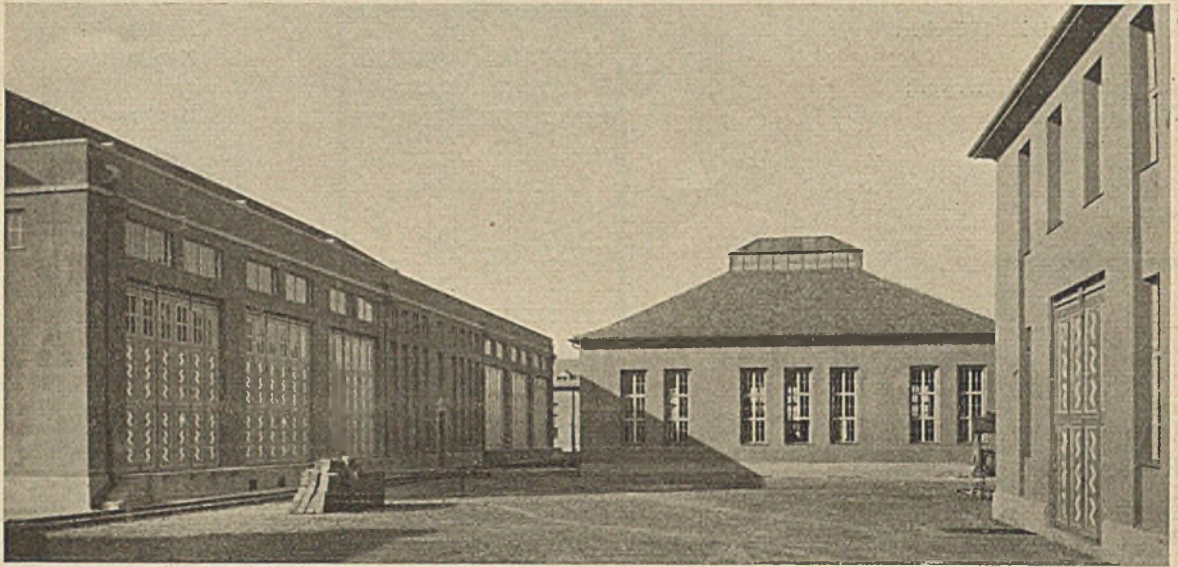
die Küche mit Nebenräumen und im 2. Stock ein Erfrischungsraum für das Lokomotivpersonal, 3 Uebernachtungszimmer und die Hausmeisterwohnung untergebracht. Trotzdem die Entwürfe zu verschiedenen Zeiten entstanden sind, läßt die

Anlage in keiner Weise Einheitlichkeit und zweckmäßige Gestaltung vermissen.

Im Bahnunterwerk Pasing wird der vom Walchenseewerk gelieferte Strom von 110000 Volt Spannung auf die für den Bahnbetrieb notwendige Spannung



* Hochspannungshaus Süd-West-Ansicht



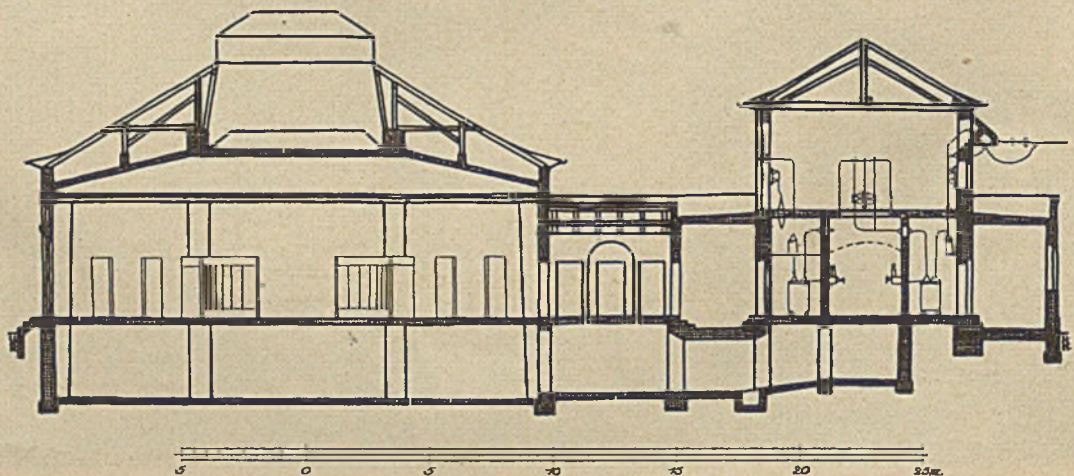
* Reichsbahndirektion München

* Elektr. Bahnstrom-Unterwerk München-Pasing

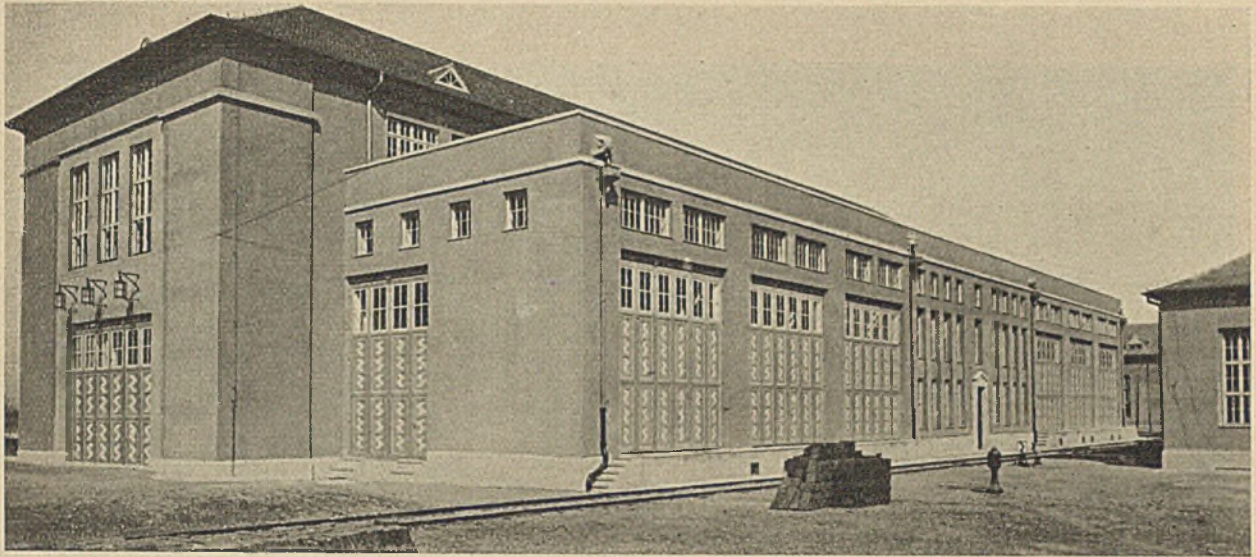
Teil-Ansicht gegen Hochspannungs-,
Umformer- und Kommandohaus

von 15000 Volt umgeformt. Die Anlage besteht aus dem 110000 Volthaus an der Westseite, dem Betätigungsraum und dem 15000 Volthaus an der Ost-Seite, dessen Südflügel die Gleichstromgeneratoren birgt. Neben diesen Hauptbauten wurden noch nördlich des 110000 Volthauses eine Fahrleitungswerkstätte, westlich desselben das Brunnenhaus zur Beschaffung des Kühlwassers und am Haupteingang ein Wohn- und Bürogebäude sowie Garagen errichtet. Der hochgespannte Strom wird auf der Westseite in das 110000 Volthaus unter der schrägen Untersicht des vorspringenden Hauptdaches, das von 10 mächtigen Mauerpfeilern gestützt wird, eingeführt. Von dem balkonartigen Kontrollgang zwischen diesen Mauerpfeilern aus ist die Ueberwachung der Einführungsisolatoren

möglich. Sämtliche Konstruktionsglieder sind in Eisenbeton ausgeführt, während das Zwischenmauerwerk aus Backsteinen besteht. In dem östlich ans Haupthaus anschließenden Teil, der mit einer Terrasse abgedeckt ist, stehen die großen Transformatoren, angrenzend hieran liegt der Betätigungsraum (Kommandoraum), ein großer Saalbau mit den gesamten Schaltanlagen. Unmittelbar mit diesem verbunden steht östlich davon das 15000 Volthaus, in dem die Oel- und Trennschalter der 15000 Voltleitungen untergebracht sind. An der Ostwand sind unter vorkragenden Verdachungen die Ausführungsisolatoren des Bahnstroms angebracht. Die Gesamtanlage, deren Gruppierung sich aus den technischen Erfordernissen ergab, zeigt eine einnehmende Sachlichkeit und Klarheit und verrät in ihren Einzel-



* Schnitt durch Kommando- und Umformerhaus



* Reichsbahndirektion München

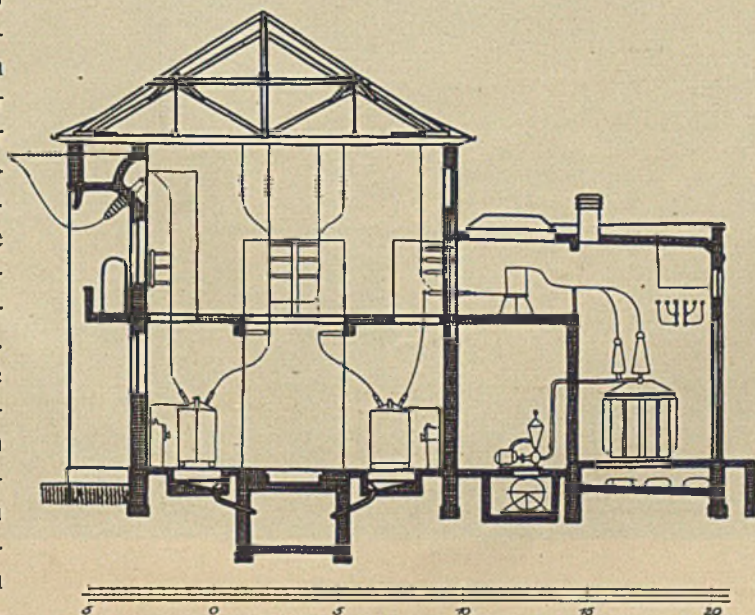
* Elektr. Bahnstrom-Unterwerk München-Pasing

Hochspannungshaus von Süd-Osten

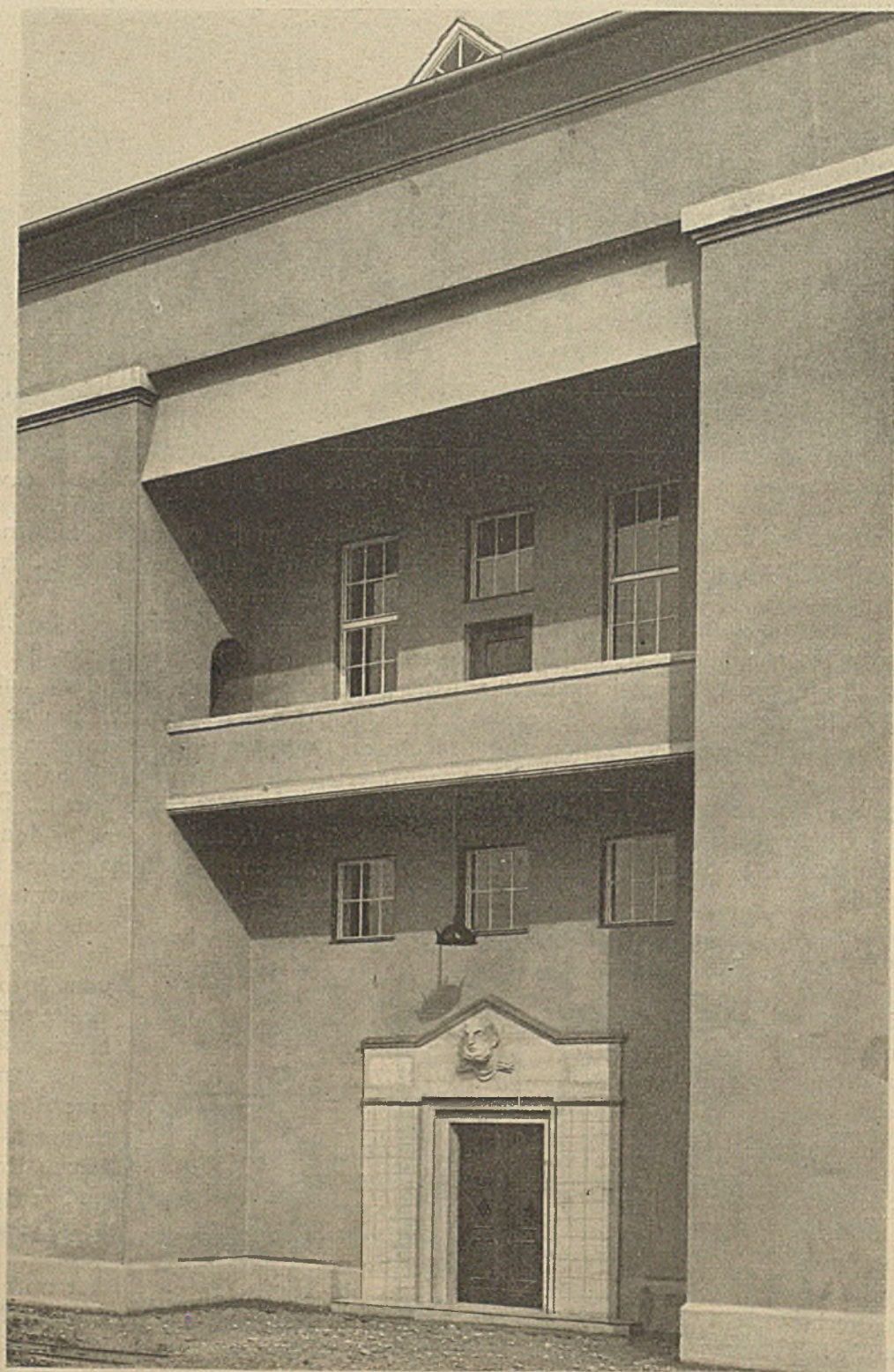
heiten eine liebevolle und sorgfältige Durchbildung. Die hochbautechnischen Entwurfsarbeiten, Ausarbeitung der Ausführungspläne sowie die bauliche Oberleitung lag in den Händen von Reichsbahnrat G. W. Buchner im Hochbaureferat der Reichsbahndirektion München (Referent Oberregierungsbaurat Haßlauer), Als Mitarbeiter sind Dipl.-Ingenieur Fackler, Reg.-Bmstr. Dr. Berger und Landesbaurat Hansen zu nennen. — Die plastischen Wasserspeier, der Jupiterkopf am Haupteingang des Hochspannungshauses sowie die Wetterfahne vom Brunnenhäuschen stammen von Bildhauer Hans Panzer-München. — Ebenso wie das Bahnunterwerk Pasing war auch die Errichtung einer Nebenwerkstätte für elektrische Lokomotiven an der Landsbergerstraße durch die fortschreitende Elektrifizierung der bayrischen Linien erfordert. Ungünstige örtliche Verhältnisse bestimmten die Grundrißform des Neubaus als Rechteck mit den Seiten 39/216 m. Die Anlage enthält in genau symmetrischer Anordnung in der Mitte die

eigentliche Zubringerwerkstätte mit den Werkzeugmaschinen und den hiezu erforderlichen Krananlagen. Außerdem sind hier noch in zwei Geschossen an der Bahn- und Straßenseite die benötigten Büros für die Betriebsleitung, Werkführer, die Wasch- und Garderobe- und Lagerräume usw. untergebracht. Zu beiden Seiten schließt sich je eine hohe Kranhalle zur Demontage der elektrischen Lokomotiven an, an welche sich beiderseits wieder je eine Schiebebühnen- und Montagenhalle anreihet. Die Schiebebühnen, die zur Verteilung der eingebrachten Lokomotiven auf die einzelnen Montagegleise dienen, sind

insoferne besonders bemerkenswert, als sie bei einer Tragfähigkeit von 220 to eine lichte Breite von 20 m überbrücken bei einer Tiefe von 3,30 m, die somit eine Ausnützung des darunter liegenden Raums für Lagerungs- und Werkstättenzwecke bestens erlaubt. Die gesamte Bauanlage läßt trotz der großen Fassadenlänge keineswegs den Eindruck einer Eintönigkeit aufkommen und weist äußerlich durch die sichtbare Unterteilung



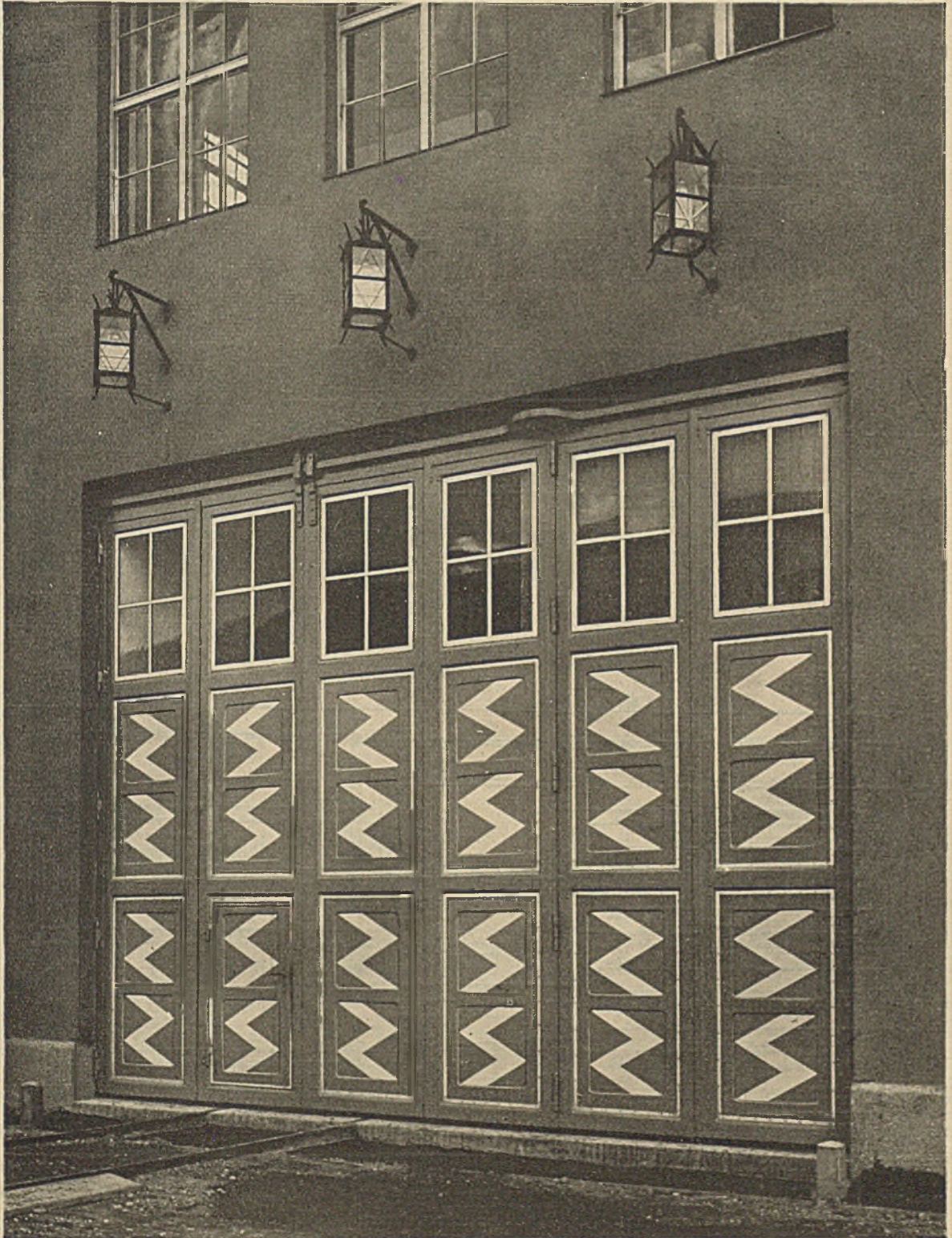
* Schnitt durch Hochvolthaus



Reichsbahndirektion München

Elektr. Bahnstrom-Unterwerk München-Pasing
Haupteingang

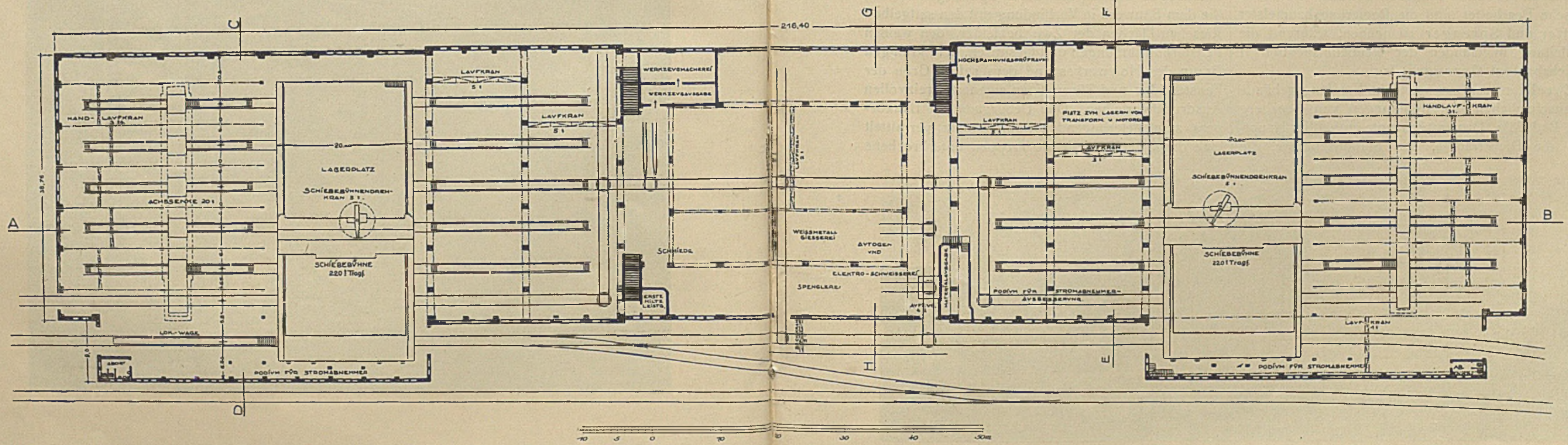
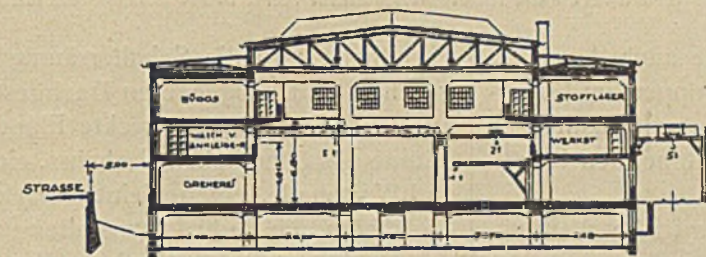
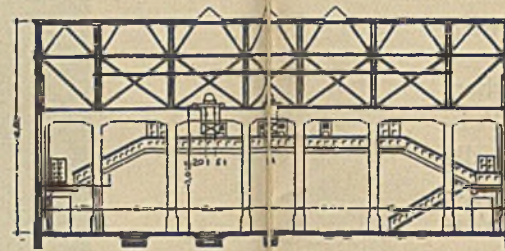
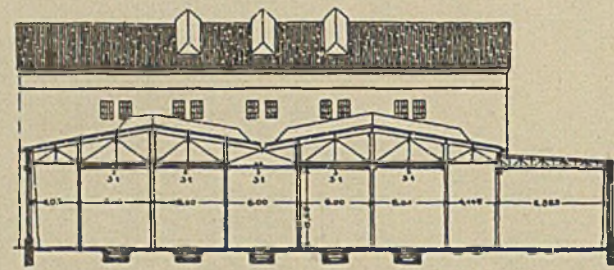
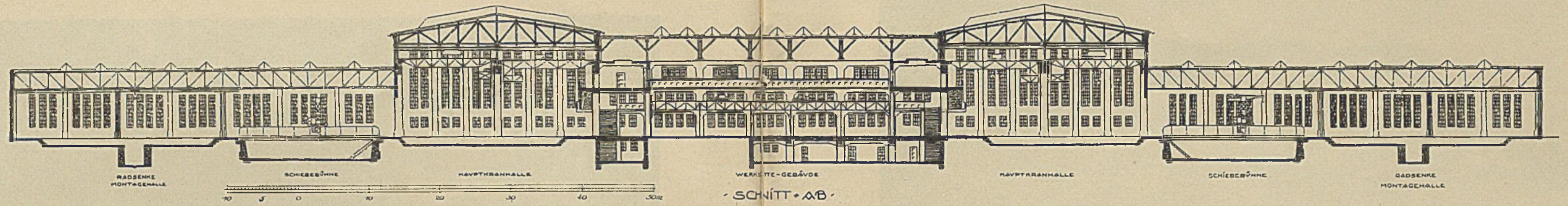
Hochspannungshaus

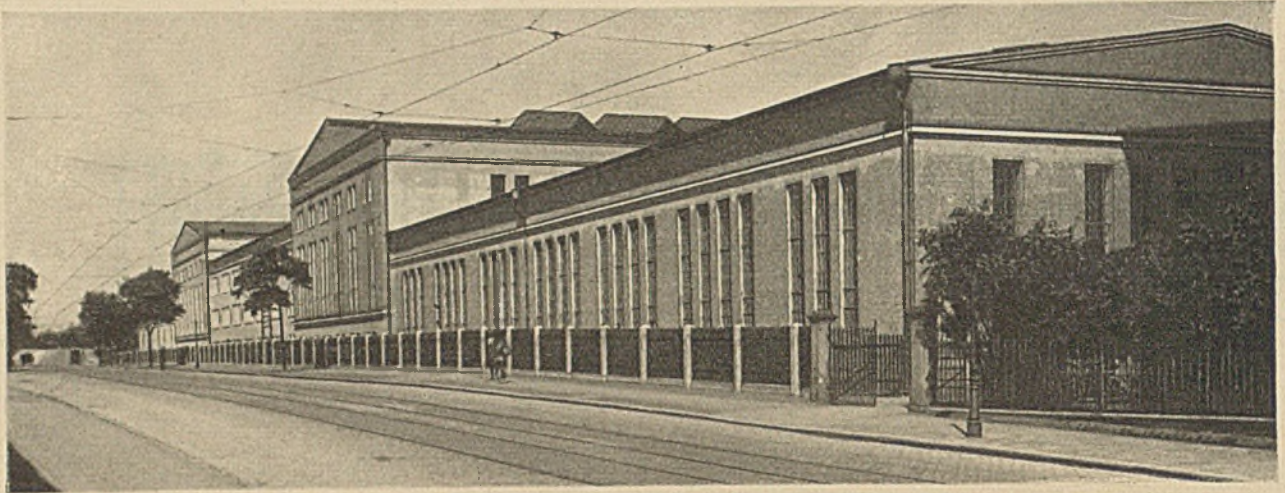


Reichsbahndirektion München

Elektr. Bahnstrom-Unterwerk München-Pasing
Einfahrtstor für Transformatoren

Hochspannungsbaus





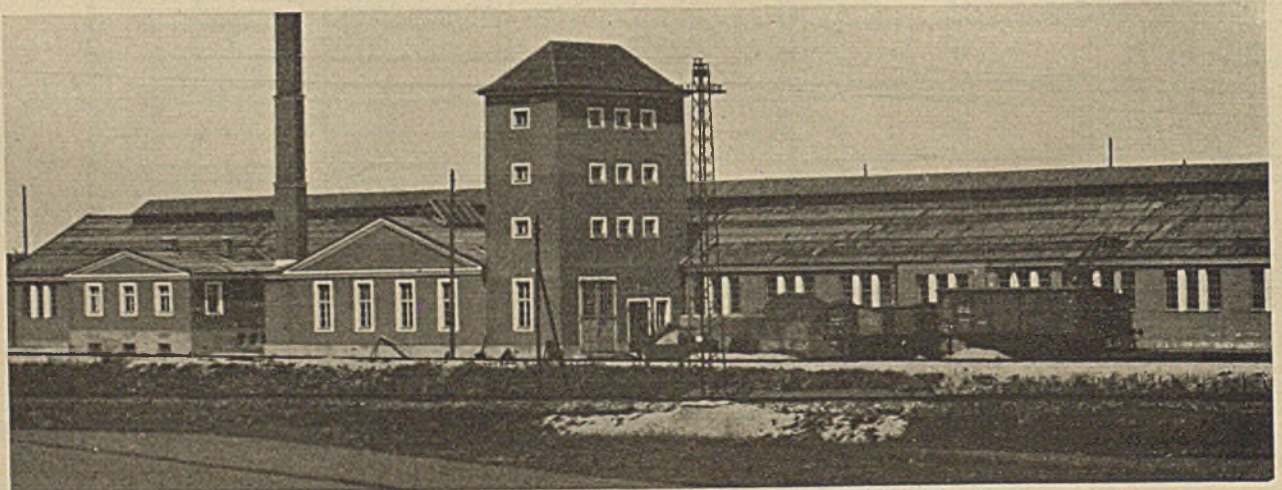
*Reichsbahndirektion München — Betriebs-Nebenwerkstätte für elektr. Lokomotiven in München, Ansicht a. d. Landsbergerstraße

gemäß der inneren Gestaltung wie auch durch die gewählte Verteilung der Fenstergruppen im Mauerkörper einen den Charakter des modernen ästhetisch durchgebildeten Industriebaues betonenden Rhythmus auf.

Mit der hochbautechnischen Entwurfsbearbeitung, der Ausarbeitung der Ausführungspläne sowie der baulichen Oberleitung für die Ausführung war Oberregierungsbaurat Haßlauer im Hochbaureferat der Reichsbahndirektion München betraut. Als künstlerische Bearbeiter sind die Regierungsbaumeister Hutter und Sprenger zu nennen, während die Bauleitung in Händen der Neubauinspektion II (Reichsbahnrat Gsaenger) lag.

Zwei interessante neuzeitliche Empfangsgebäude veranschaulichen die Abbildungen von Penzberg und Bad Tölz. Das erstgenannte enthält im Hauptbau die Diensträume, das Stationszimmer, die

Eilguthalle und die Schalterräume und im Obergeschoß und ausgebauten Dachgeschoß drei Wohnungen. Der langgestreckte Flügelbau birgt die Räume des öffentlichen Verkehrs, eine Durchgangs- und Wartehalle, einen kleinen Wartesaal, zwei Verkaufsläden, die Bedürfnisanstalten und zum Schutze des Publikums bei schlechtem Wetter eine geräumige, laubenartige Vorhalle. Die bei eingeschossigen Bauwerken besonders drückend wirkenden Flachbögen wurden hier durch Spitzbögen ersetzt, die dem Bauwerk in Verbindung mit den sattgelben Rieselwurfflächen der Zwischenfelder, den weißen Fensterumrahmungen und Gesimsen, dem kräftigen Braun des Holzwerkes und dem satten Grün der Fensterläden und Türen einen eigenartig reizvollen Ausdruck verleihen. Den Uebergang des Baukörpers zum tieferliegenden Bahnhofplatz vermittelt eine durch weitausladende Treppen unterbrochene

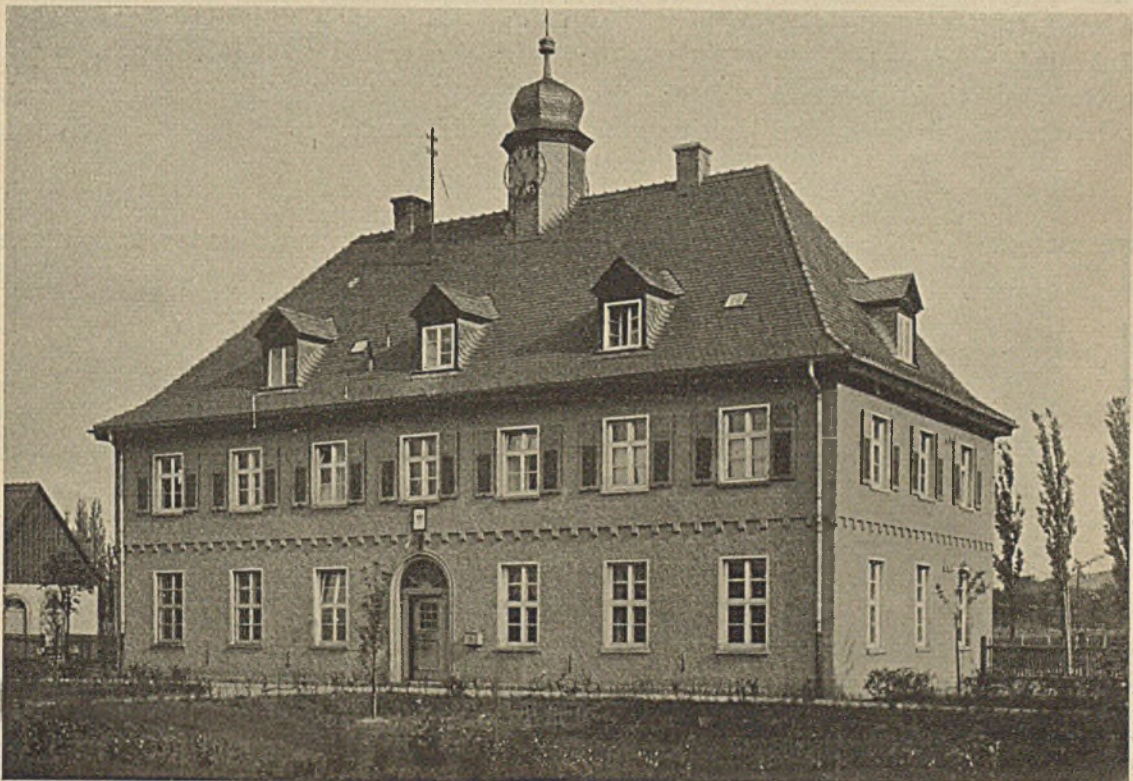


*Wagenreinigung München-Ost



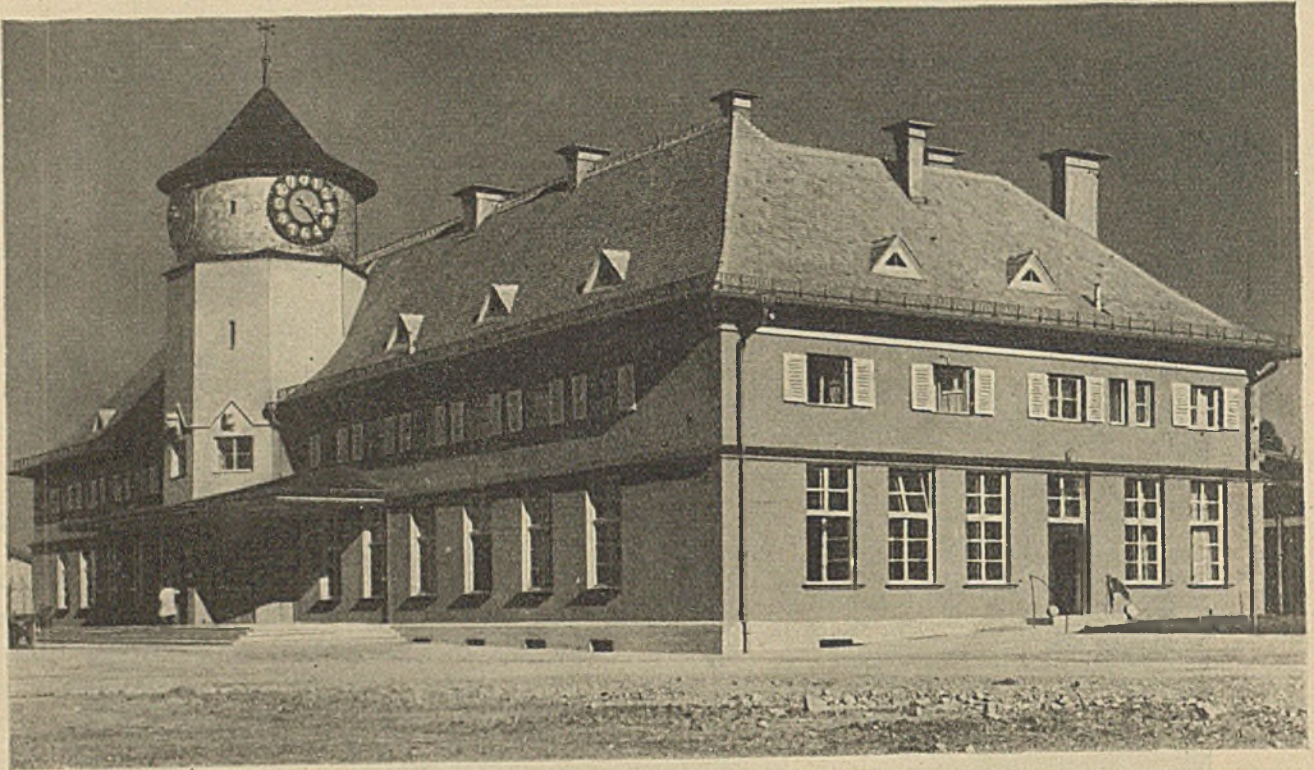
Reichsbahndirektion München

Betriebsgebäude Rangierbahnhof München-Ost



Reichsbahndirektion Würzburg

Betriebsgebäude Aschaffenburg-Neuer Hafen



* Reichsbahndirektion München

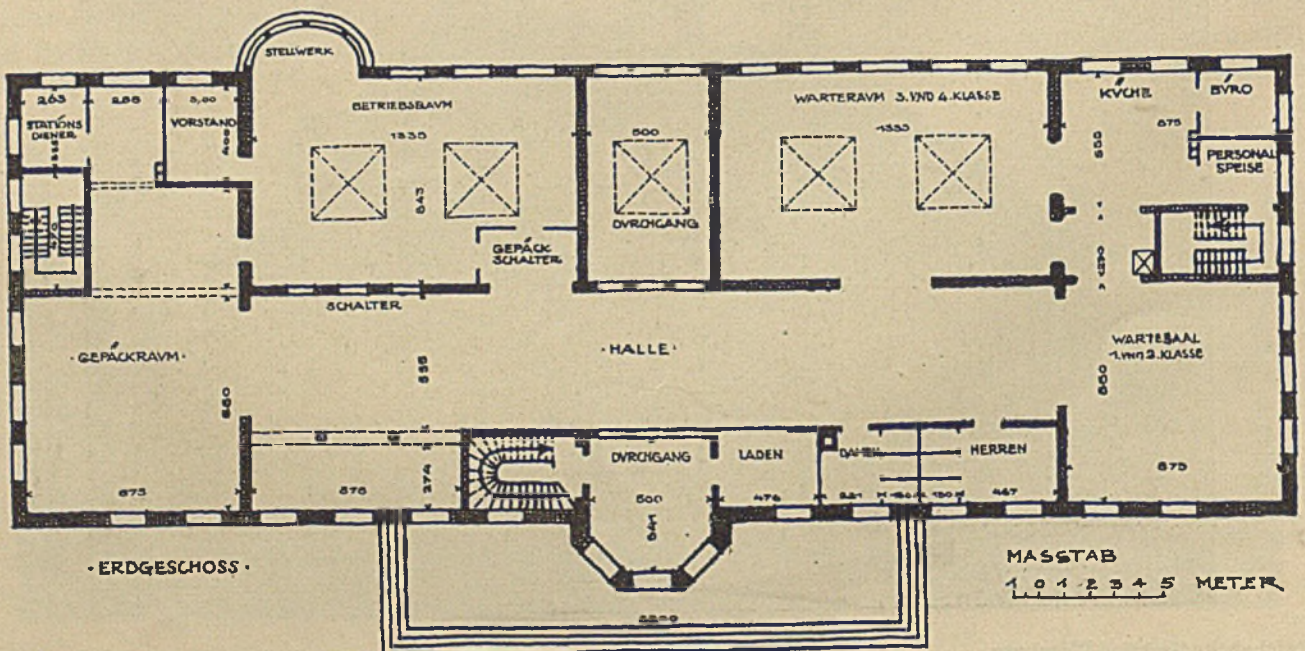
* Betriebsgebäude Bad Tölz, Gesamt-Ansicht

Terrasse, die mit ihren vorgelagerten Rasenstreifen und Birkenpflanzungen das Einwachsen des Neubaus in seine Umgebung vervollständigt.

Die Gebäudeanlage wurde nach einem Vorentwurf der Reichsbahndirektion München von Reichsbahnrat Gsaenger entworfen. Die Bauleitung er-

folgte unter der Neubauinspektion II (Reichsbahnrat Gsaenger); als Mitarbeiter war Baureferendar Schuster betätigt.

Für die Gestaltung der äußeren Bauform des Tölzer Betriebsgebäudes war der Grundgedanke der städtebaulichen Platzgestaltung maßgebend:



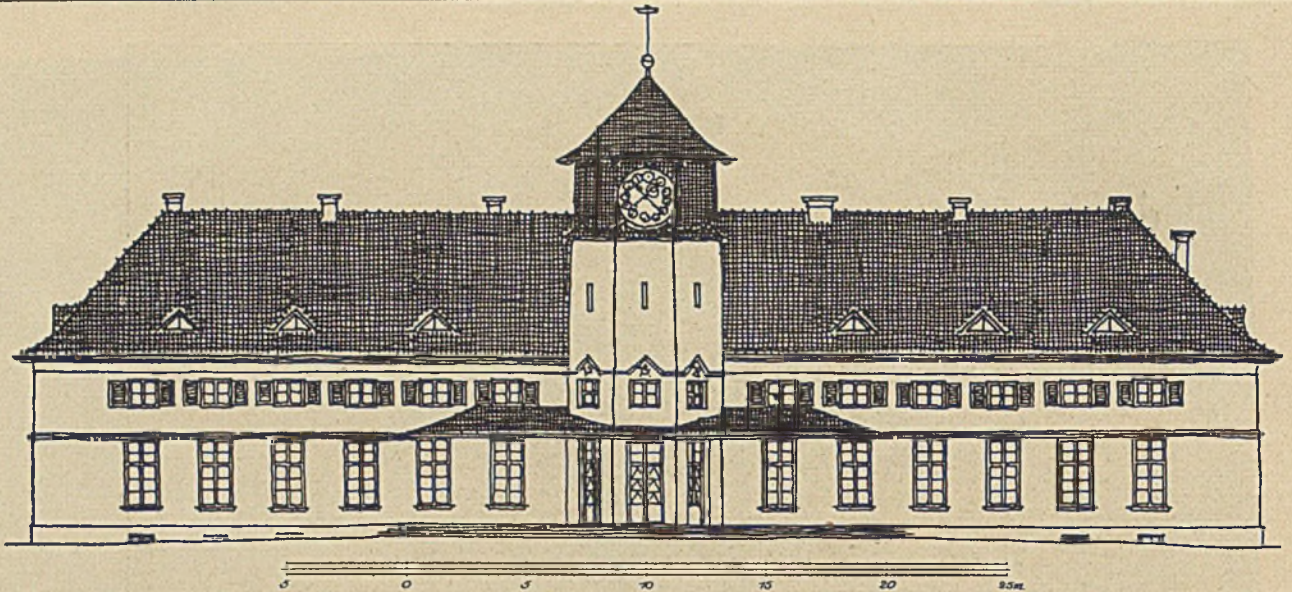
• ERDGESCHOSS •

* Erdgeschoss



Reichsbahndirektion München

Betriebsgebäude Bad Tölz, Haupteingang



* Reichsbahndirektion München

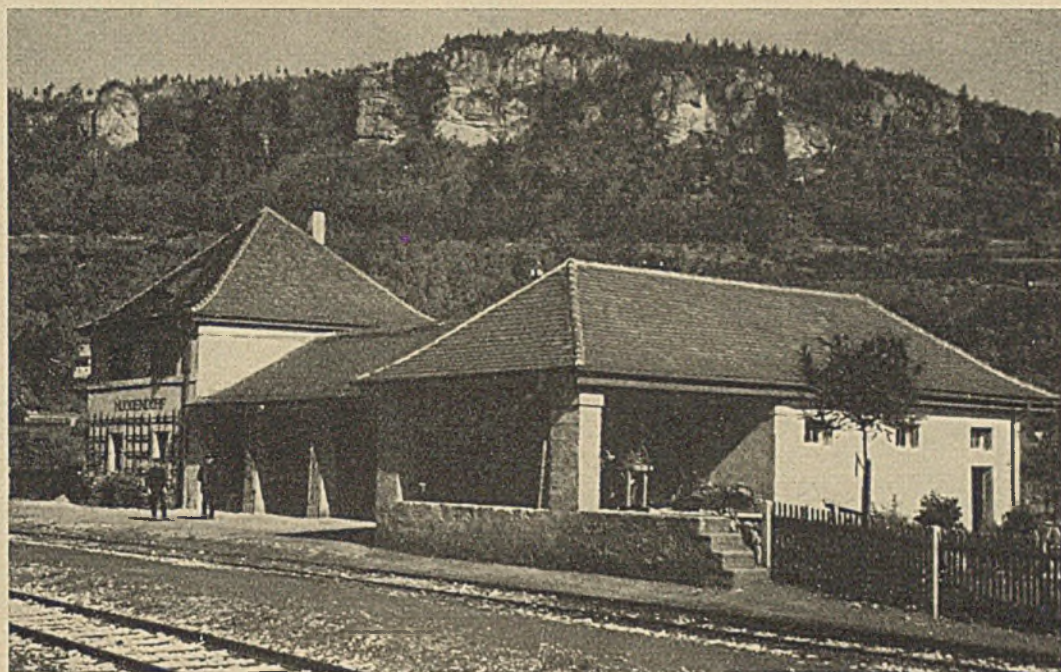
Betriebsgebäude Bad Tölz, Straßen-Ansicht

den Schwerpunkt der Anlage bildet ein gedrungener, beherrschender Uhrturm in der Achse der Hauptanfahrtsstraße, der den Bau zusammenfaßt und ihm das charakteristische Gepräge gibt, im übrigen aber wurde eine möglichst ruhige, platzschließende Gestaltung des Baues ohne weitere Vor- und Rücksprünge angestrebt. Um bei der verhältnismäßig großen Tiefe des Baues von 18 m eine ausreichende Belichtung der bahnseitig gelegenen Betriebsräume und Wartesäle zu erreichen, wurde nur der huf-

eisenförmig umschließende Gebäudetrakt zwei-stöckig, der mittlere, bahnseitig gelegene Teil ein-stöckig mit ausgiebiger Belichtung durch Oberlichte ausgeführt. Schalterraum und Betriebsraum sind zusammengelegt, der Gepäckraum in direkter Verbindung mit den Schaltern angeordnet, so daß bei geringem Betrieb der ganze Dienst von einem Manne versehen werden kann. Besonderer Bedacht wurde auf günstige Lage und genügende Abmes-sungen der zentral gelegenen und reichlich direkt



* Bahnmeisterei Bad Tölz



Reichsbahndirektion Nürnberg

Betriebsgebäude Muggendorf



Reichsbahndirektion München

Betriebsgebäude Gaißach



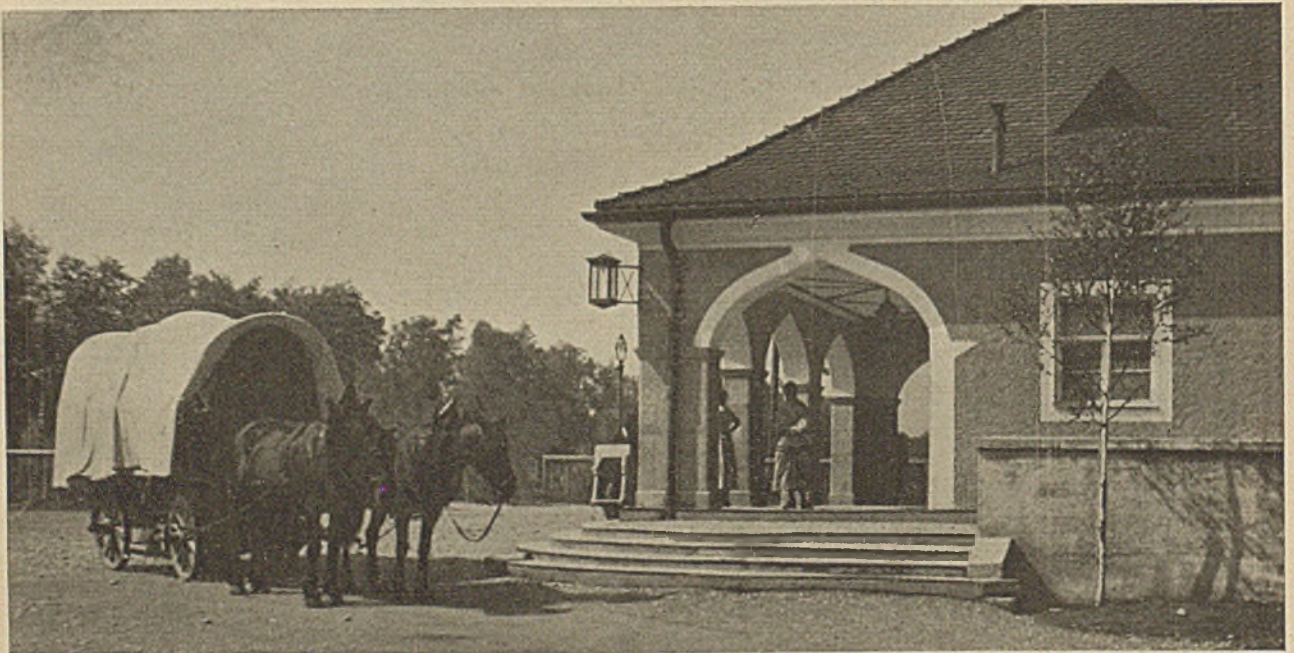
• Reichsbahndirektion München

• Betriebsgebäude Penzberg, Straßenseite

und indirekt belichteten Schalterhalle genommen, die mit 5,55 m Tiefe und fast 33 m Länge sowohl den Durchgangs-, Schalterverkehr und die Gepäckabfertigung aufnehmen kann, wie auch Platz bietet für zahlreiche Ruhebänke, die dem Reisepublikum, das nicht die Restaurationsräume aufsuchen will zum Teil in abgesonderten Bogennischen dienen. Die Ausstattung aller Innenräume ist, wie auch in

Gaissach und Lenggries möglichst einfach gehalten, alle Holzteile und Möbel in Natur Lärchenholz ausgeführt, ohne jedoch den Bedacht auf Behaglichkeit vermissen zu lassen.

Die hochbautechnischen Entwurfsarbeiten, Ausarbeitung der Ausführungspläne sowie die bauliche Oberleitung lag für Tölz wie auch für das Empfangsgebäude Gaissach und die Innenausstattung des



* Teil-Ansicht



* Reichsbahndirektion München

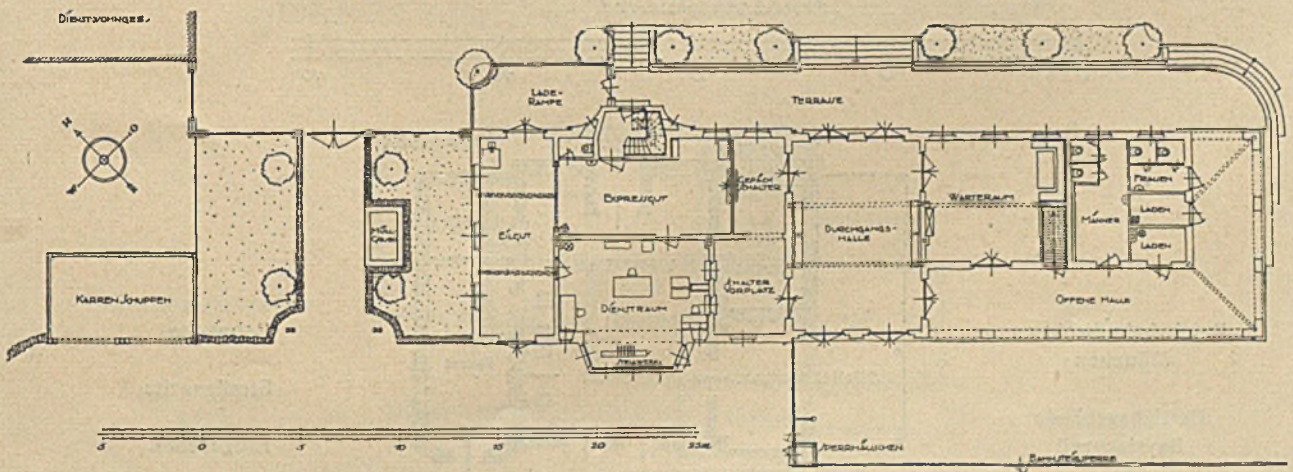
* Betriebsgebäude Penzberg, Bahnseite

Empfangsgebäude Lenggries in Händen von Reichsbahnrat G. W. Buchner im Hochbaureferat der Reichsbahndirektion München (Referent Oberregierungsbaurat Haßlauer.) Als Mitarbeiter waren tätig beim Innenausbau Lenggries Baureferendar Grimm, beim Neubau Tölz Regierungsbaumeister Wirth und Baureferendar Grimm, bei Gaissach Bautechniker Reiser.

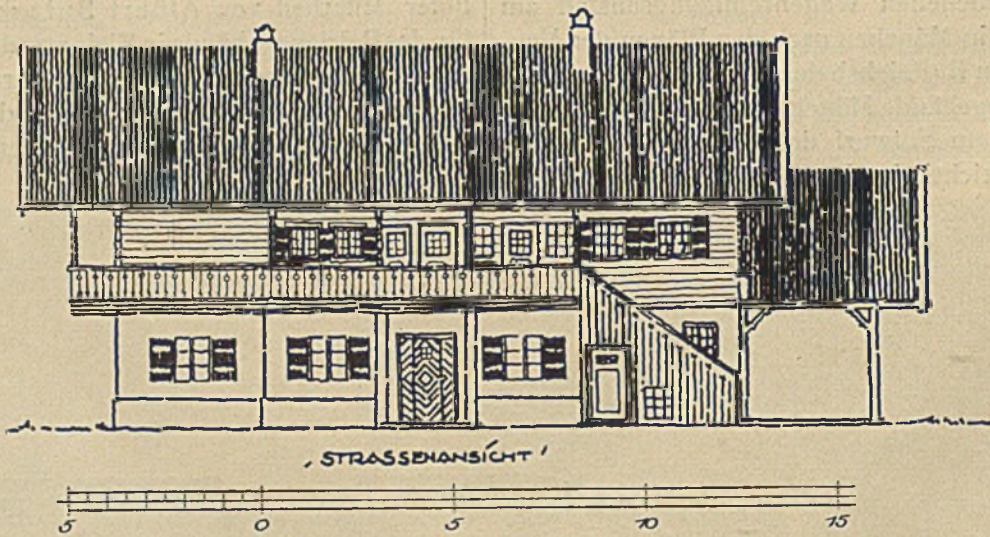
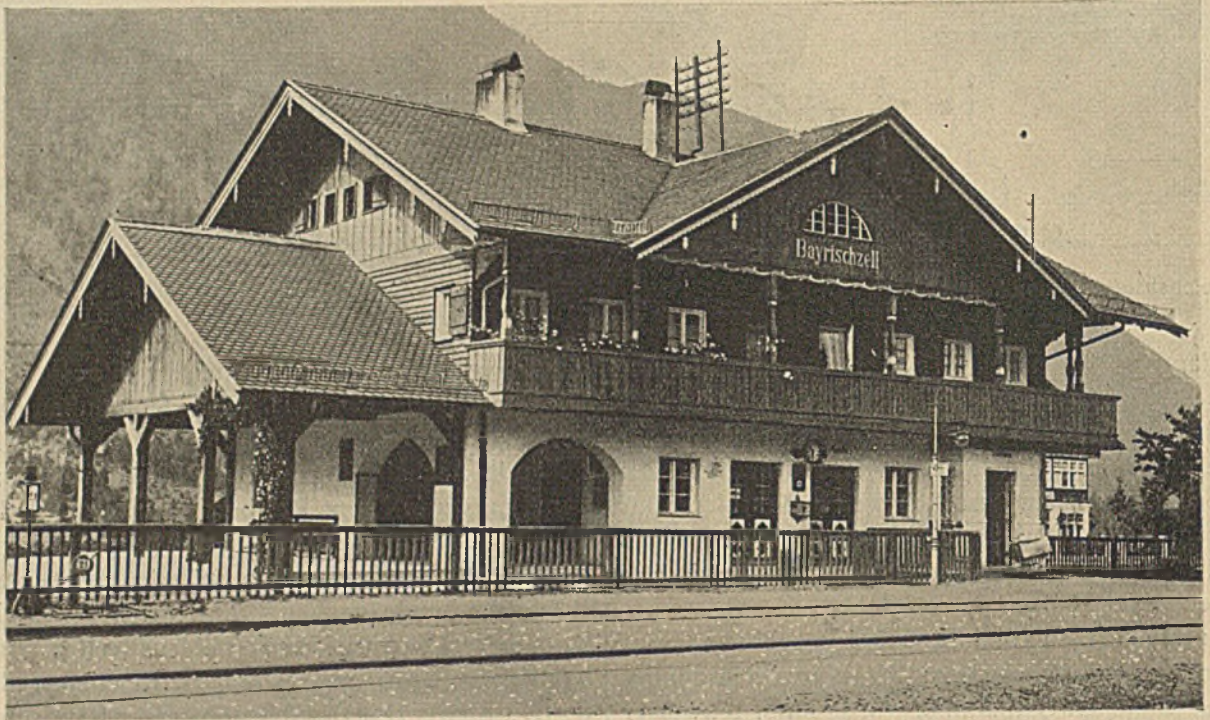
Zu den übrigen abbildlich wiedergegebenen Bauten ist noch zu bemerken: die Wagenreinigungsanstalt München Ostbahnhof wurde unter teilweiser Verwendung alter Bau- und Konstruktionsteile einer alten abgebrochenen Wagenreinigungsanstalt am Südbahnhof in München nach den Plänen der Neubauinspektion II (Reichsbahnrat Gsaenger) erbaut. Das Betriebsgebäude München Ost Rangierbahnhof ist nach einem Entwurf der Reichsbahndirektion München (Reichsbahnoberrat Göckel) unter Mit-

arbeit von Reichsbahnbaumeister Koch erstellt. Die Ausführung lag in Händen der Neubauinspektion II (Reichsbahnrat Gsaenger). Das Betriebsgebäude Aschaffenburg Neuer Hafen wurde nach dem Entwurfe von Reichsbahndirektor Arthur Wünscher ausgeführt, das in seiner Umgebung sehr vorteilhaft zur Geltung kommende Muggendorfer Betriebsgebäude nach den Entwürfen von Reichsbahnoberrat Baumgärtner (Mitarbeiter Regierungsbaumeister Bühlmeyer) bei der Reichsbahndirektion Nürnberg. Das Betriebsgebäude in Bayrisch-Zell wurde entworfen von Regierungsrat Dr. Gröschel † unter Mitarbeit von Albert Butz †. Planfertiger für das Betriebsgebäude in Klais war die Reichsbahndirektion München (Oberregierungsrat Haßlauer), künstlerischer Mitarbeiter Baureferendar Wiesinger bei der Reichsbahndirektion München.

Trebor.

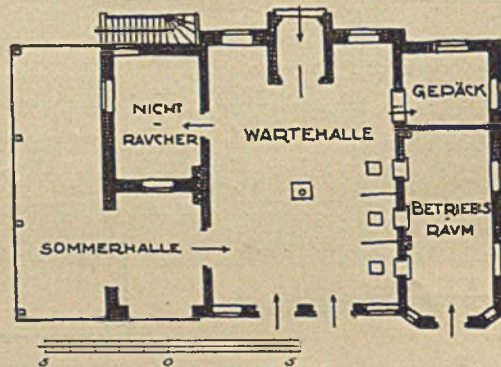


* Erdgeschoss



Reichsbahndirektion
München

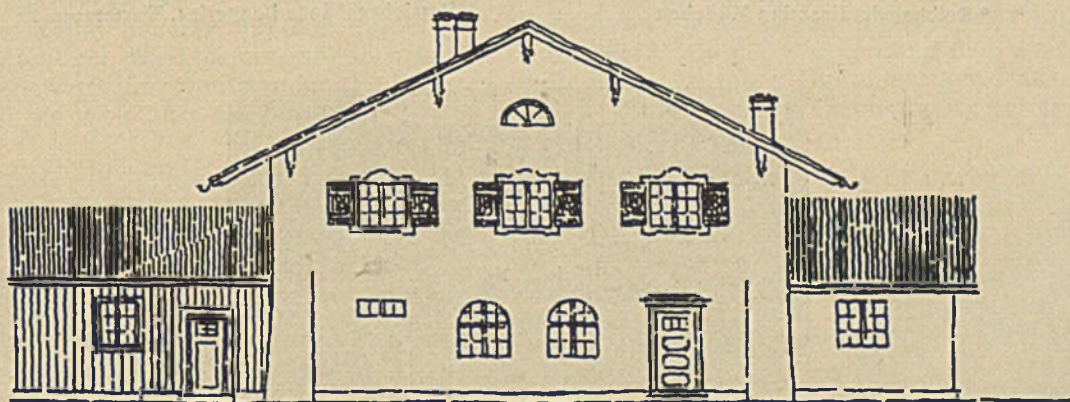
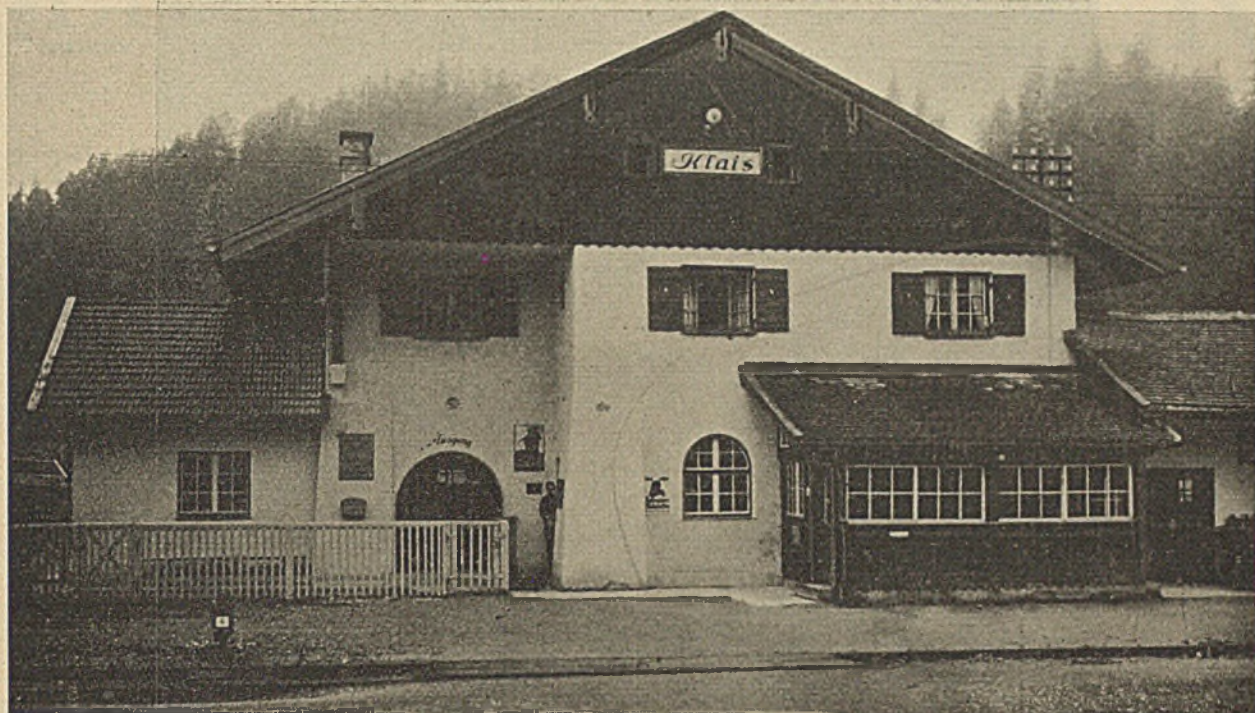
Betriebsgebäude
Bayrischzell



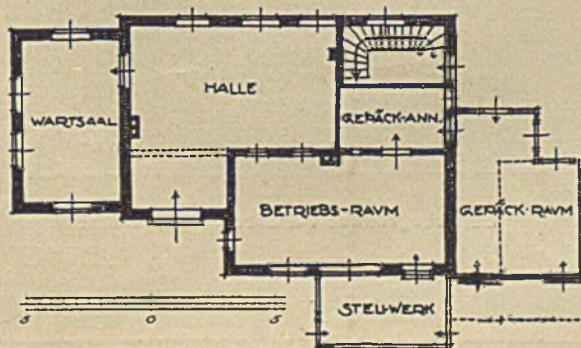
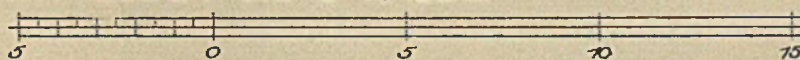
Bahnseite

Straßenseite

Erdgeschoß



ANSICHT GEGEN DIE STRASSE



Reichsbahndirektion
München

Betriebsgebäude
Klais

Bahnseite
Straßenseite
Erdgeschoß



* Reichsbahndirektion München

Betriebsgebäude Lenggries, Warteraum



* Betriebsgebäude Penzberg, Teil-Ansicht