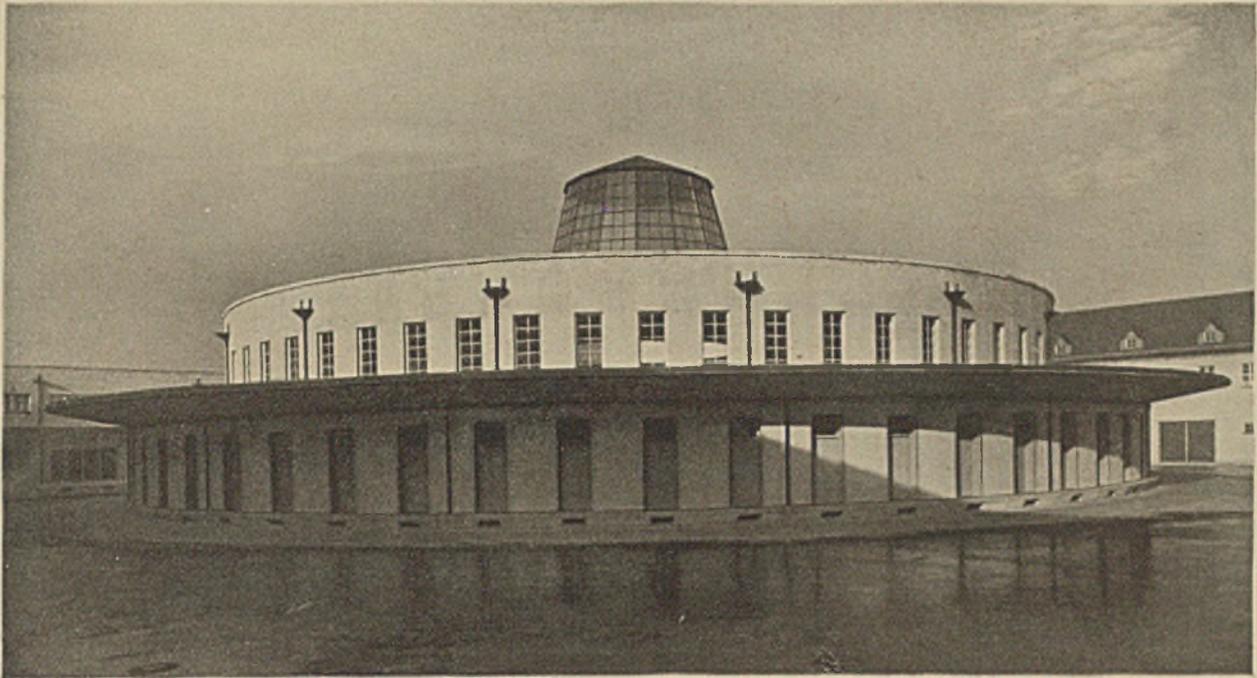


DER BAUMEISTER

XXV. JAHRGANG

APRIL 1927

HEFT 4



Rundbau

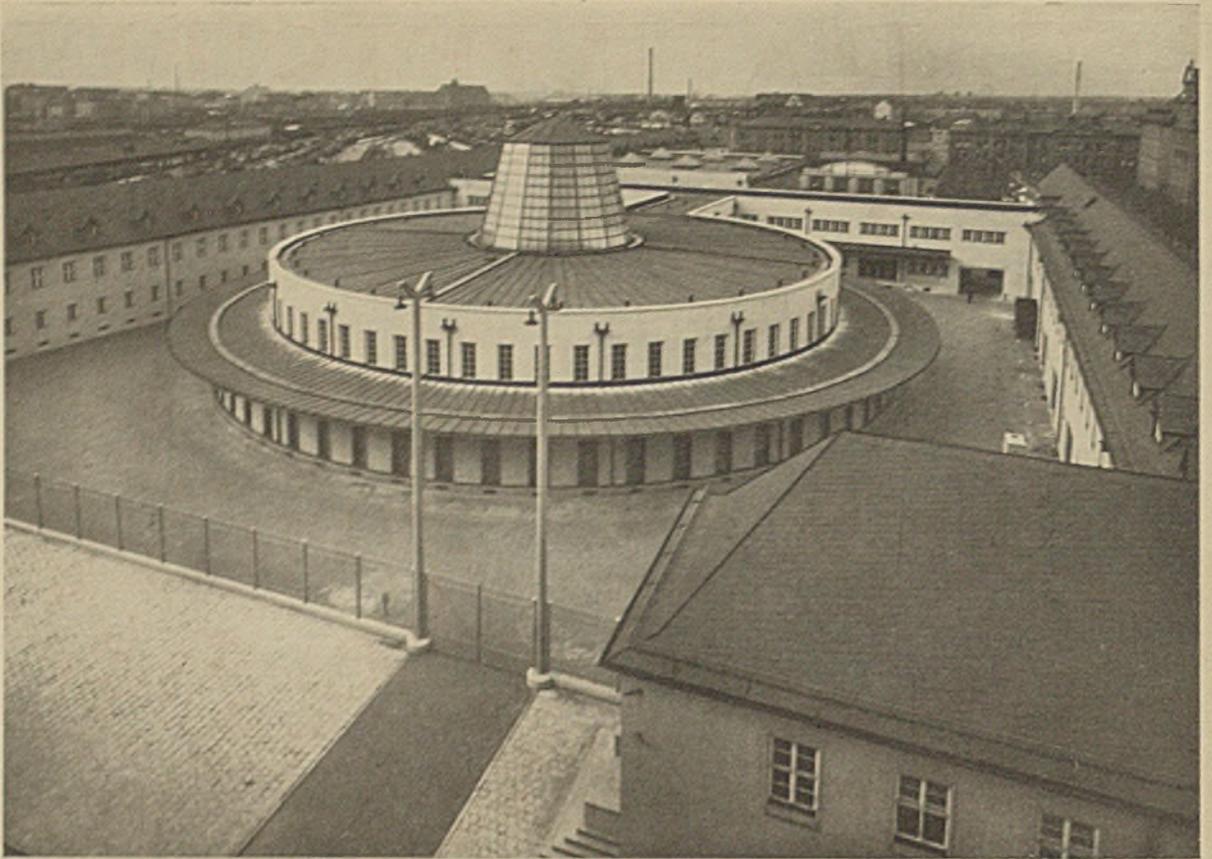
Vom Haupteingang aus gesehen

PAKETZUSTELLAMT MÜNCHEN

So schlicht dieser Bau in seiner äußeren und inneren Erscheinung sich gibt, er ist ein vielfach bedeutsames Werk moderner Baugesinnung und Baukunst. In allem und jedem aus der innigen Zusammenarbeit mit der Technik und der Anpassung an diesachlichen Forderungen des Betriebes erstanden, bewährt sich an diesem Schaffen das alte Wort: „Da ich diene, herrsche ich.“ Die Architektur hat der technischen Anlage nicht nur einen sinnvollen Rahmen und die nötigen Räume gegeben, sie brachte auch deren geistige Bedeutung zur würdigen Darstellung. Doch nicht nur der Wille zu einer schlichten, aber geschmackvollen Bauform ist hier wirksam geworden, auch alles Technisch-Konstruktive wurde in diesen Formwillen einbezogen, wie selbst im unscheinbarsten Nebenraum des Kellergeschosses alles so gestaltet ist, daß eine menschliche Atmosphäre entsteht. Damit reicht der formende Wille über das Künstlerische hinaus ins Kulturelle hinein: auch darin das Mustergültige erstre-

bend. Diese Architekten sind erfüllt von einem starken Verantwortungsgefühl, was der Staat sich selbst, seinen Beamten und der breitesten Öffentlichkeit schuldig ist. Solch vorbildliche Gesinnung und ihre ebenbürtige Gestaltung hat mich für diesen Bau gewonnen und ich fühle als Architekturtheoretiker eine Art Verpflichtung, ihn breiteren Kreisen in solchem Sinn zu beschreiben, zu deuten.

Diese Anlage war eine dringende Notwendigkeit, weil die bisherige Zustellungsstelle nicht mehr genügte: sie wurde vielfach zu klein und war für diesen Zweck von Anfang an nicht bedacht, deshalb auch für eine weitere Entwicklung bei gesteigerten Ansprüchen nicht mehr ausbaufähig. Schon die Platzwahl des gegenwärtigen Baues war ein verheißungsvoller Auftakt zu Besserem, Bestem. Das Grundstück liegt in unmittelbarer Nähe der Bahn und gewährt bei einer Breite von 100 m und einer Länge von 230 m freie Entfaltung im Inneren,



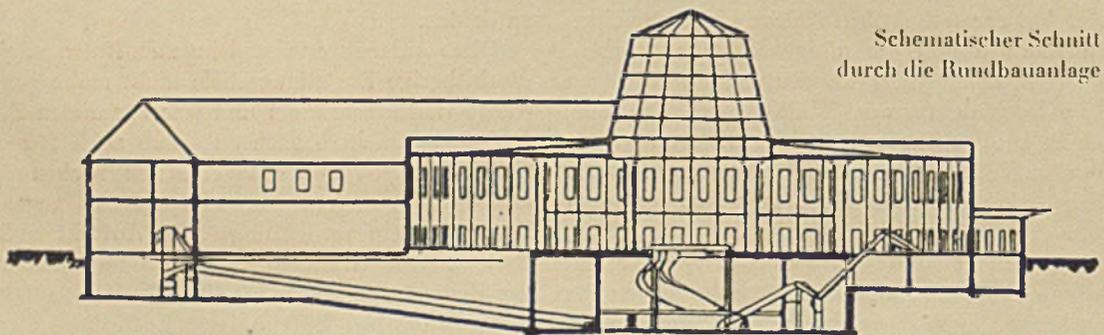
Gesamtanlage

Aus der Vogelschau gesehen

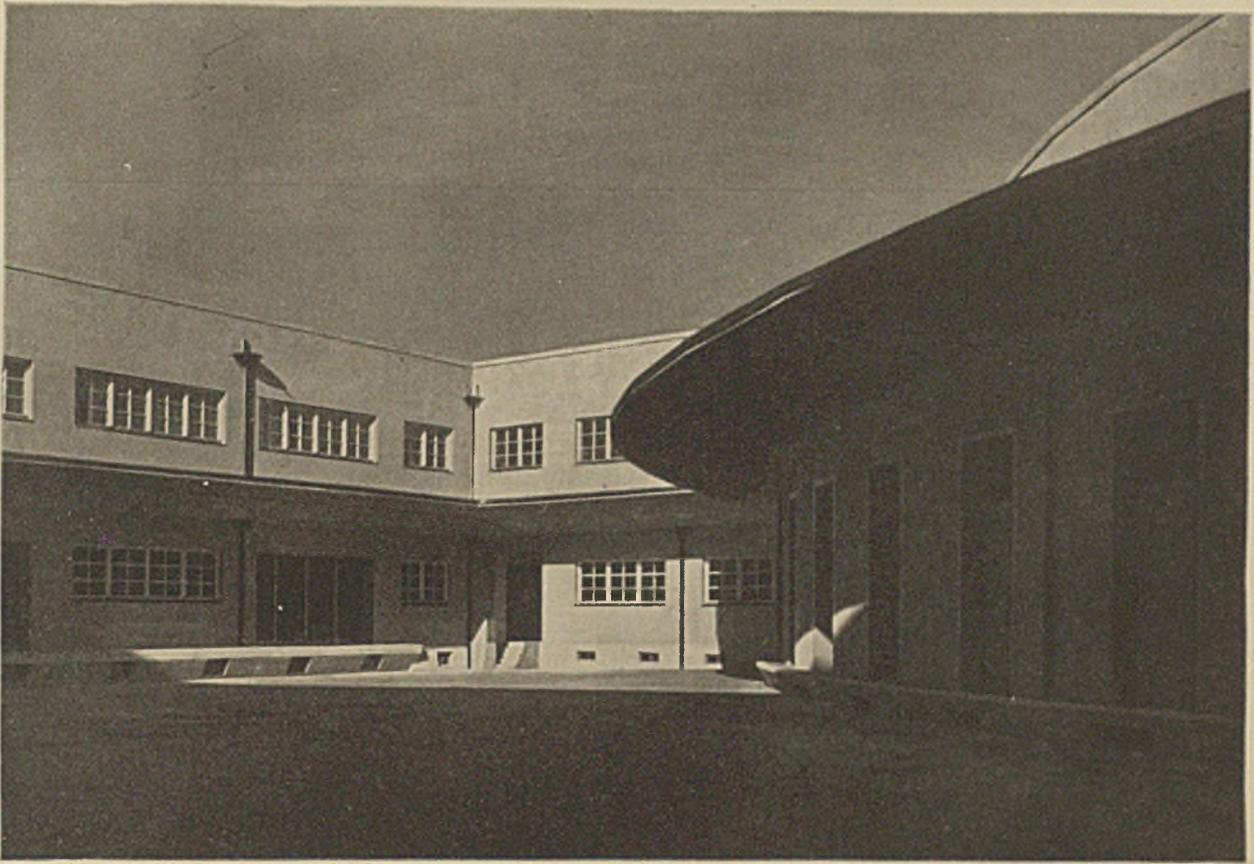
völlige Abgeschlossenheit nach außen. Das hochwertige Gelände legte zunächst die Erwägung nahe, ob man die Bauten durch Geschäftsräume irgendwelcher Art und Wohnungen wirtschaftlich ausnützen sollte. Für ersten Zweck bestand in absehbarer Zeit keinerlei aussichtsreiche Zukunft und die Bewohnbarkeit hätte den Bau erheblich verteuert wie dem Betrieb unangenehme Störungen gebracht. So wurde eine Erstestockbebauung gewählt, die nach der Straße Büroräume, nach dem Hof nur einen Gang hat. Trotzdem wurden für eine etwaig spätere Ausnützung die Grundmauern so genommen, daß ein Aufbau möglich wird. Städtebaulich fügt sich gerade diese lagerhafte Entfaltung vortrefflich in

die weite Horizontale des gegenüberliegenden Bahngeländes ein, steht aber auch in gutem Verhältnis zu den Hochbauten der nächsten Umgebung — eine Welt für sich, von vier Straßen umfaßt.

Als Auswirkung moderner Baugesinnung, die möglichst ideale Zweckgestaltung erstrebt, ging der Planung ein allseitiges, eindringliches Studium sämtlicher Betriebsbedürfnisse wie die Überlegung knappster und zugleich bester Werkform voraus. So galt es zunächst die Anlage derart aufzureißen, daß für eine zwangsläufige Abwicklung des Betriebes, Vermeiden von Rückläufigkeiten und Wegkreuzungen, gute Verbindungen der einzelnen Betriebsstellen untereinander, auch mit Fahrzeu-



Schematischer Schnitt durch die Rundbauanlage



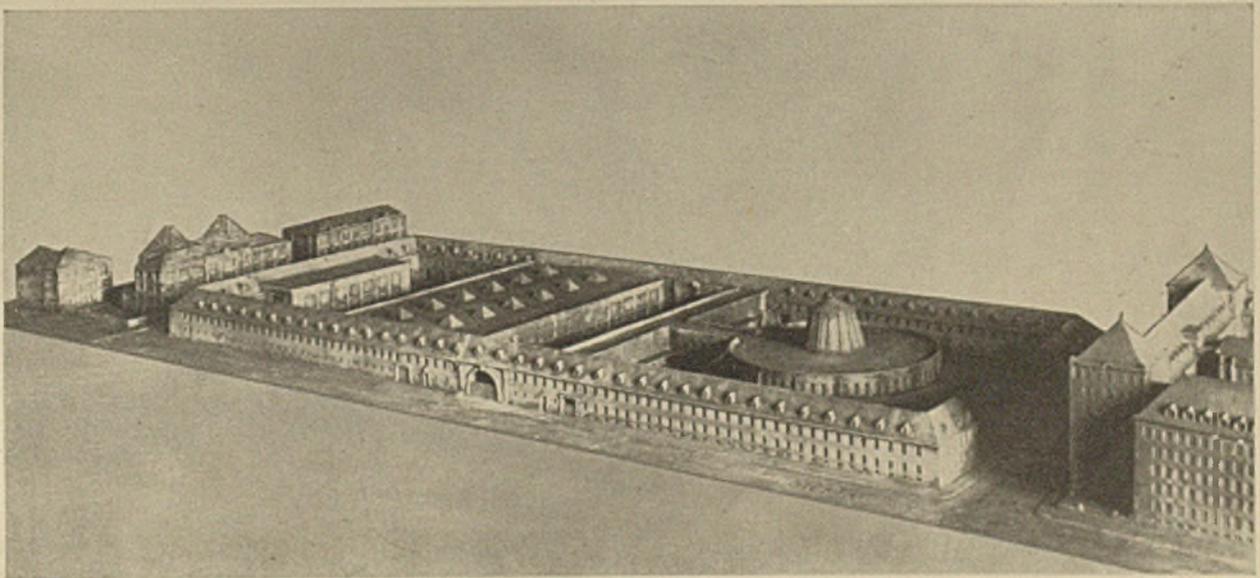
Osthof

Ansicht gegen den Halsbau

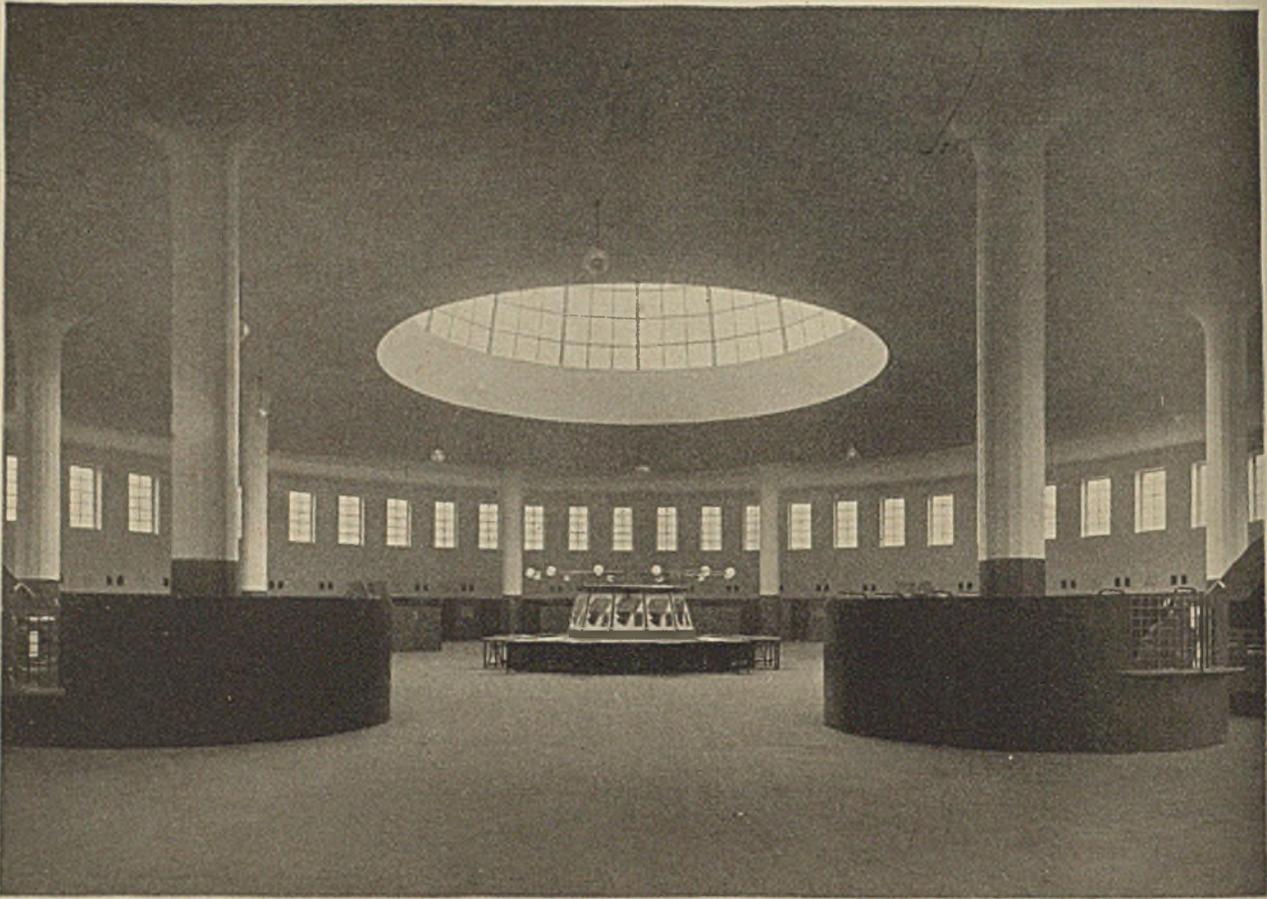
gen, gesorgt wurde. Es ist ein wahrhafter Genuß, an Hand der Baugestaltung die Organisation des Betriebes wie spielend kennenzulernen, ihn zu erleben: stets in

einer Umgebung, deren gestaltete Erscheinung eine fühlbare Atmosphäre des Menschlichen schafft.

Dieses Paketzustellamt versorgt München links der Isar



Modell der Gesamtanlage



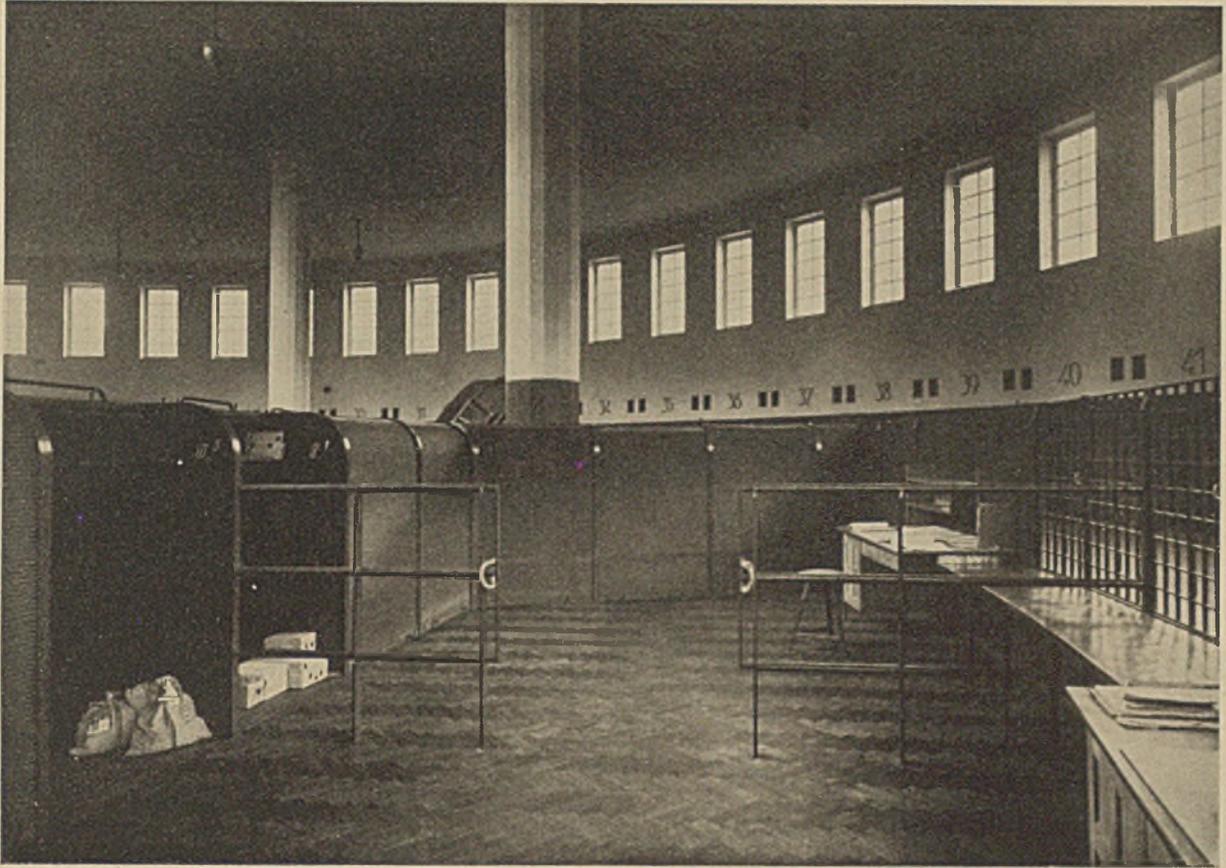
Inneres des Rundbaues

Vom Halsbau aus gesehen

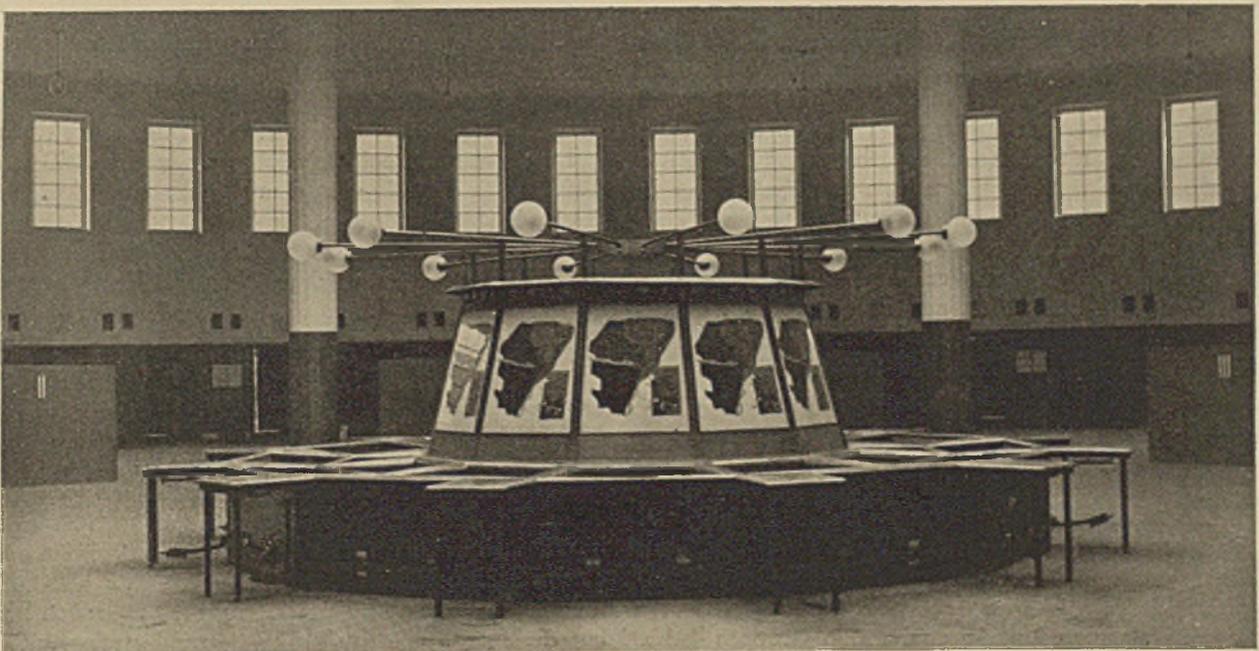


Inneres des Rundbaues

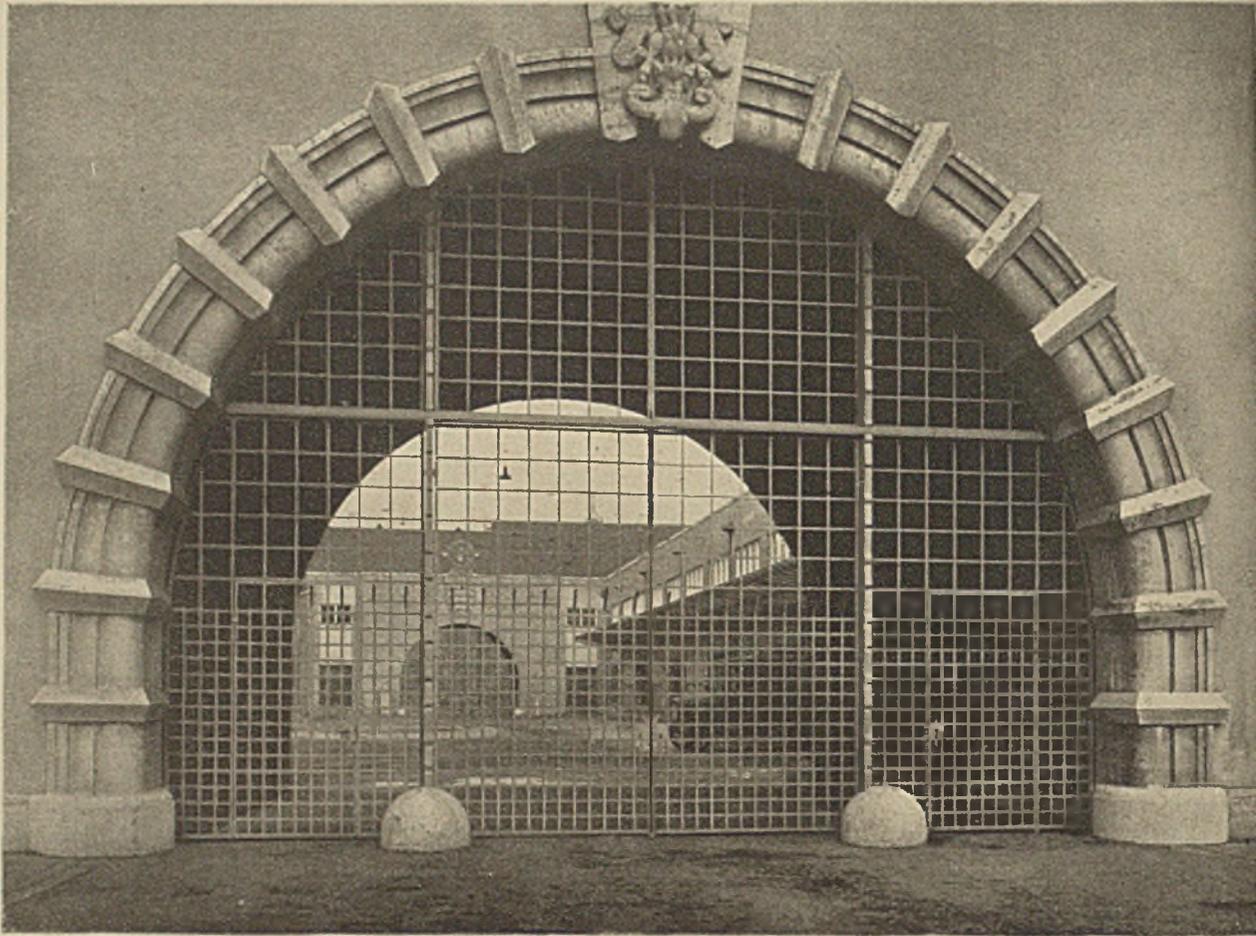
Vom Sitzungszimmer aus gesehen



Kabine für Wertsendungen mit abschließbaren Einzelfächern



Verteilerturbine



Blick von der Arnulfstraße durch das Haupttor in die Ladestraße

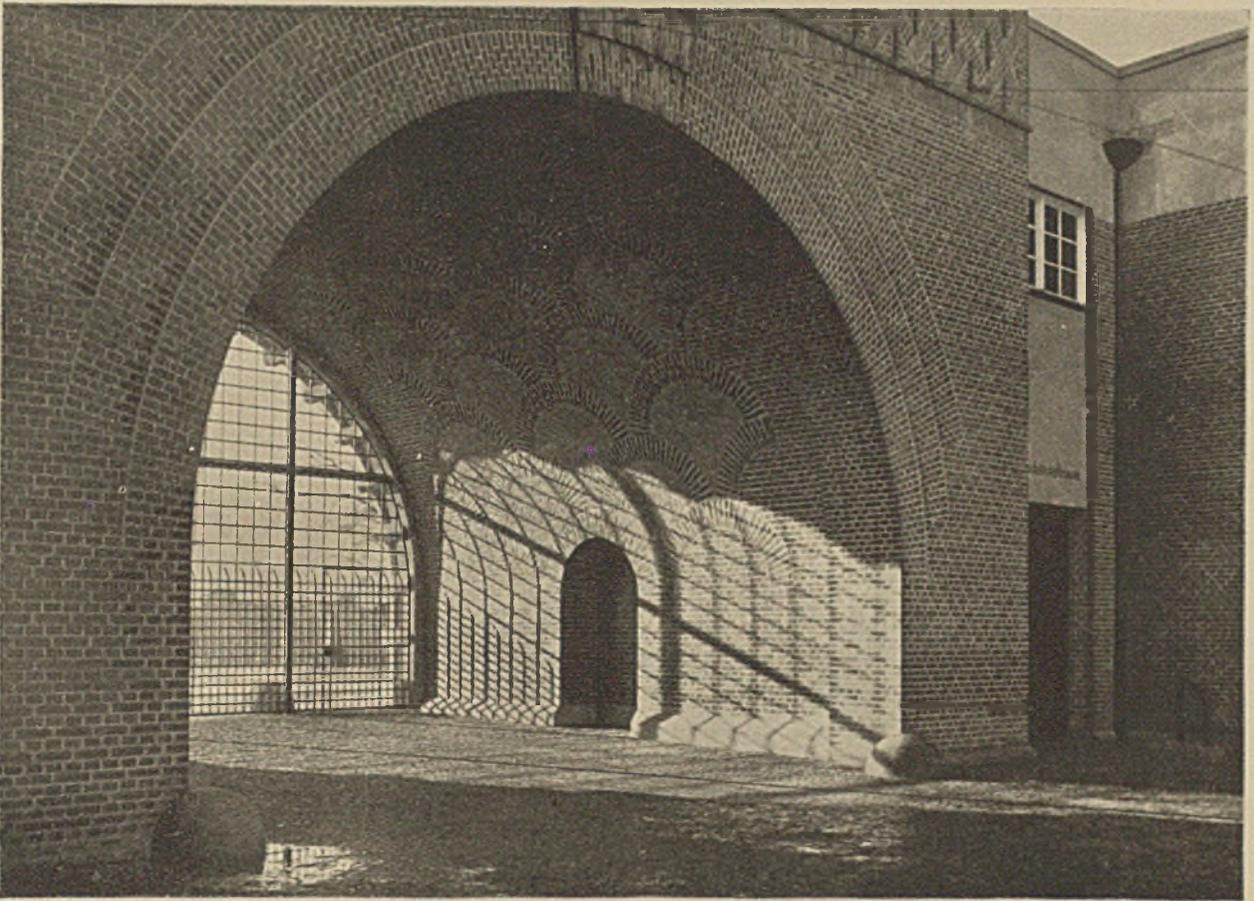
nach einer Einteilung in vier Hauptbezirke. Reicht es bei der wachsenden Vergrößerung der Stadt nicht mehr aus, werden zwei weitere Zustellämter in Schwabing und Sendling errichtet und das gegenwärtige für den Westen und das Zentrum benützt. Damit hat dieser Bau etwas durchaus Endgültiges und konnte von Anfang an in solchem Sinn bedacht und ausgestaltet werden. Hier tritt, wie in allem bisherigen, das ökonomische Prinzip klar zutage: es soll ein erreichbar Vollkommenstes geschaffen werden, damit nachher Ergänzungen, Umbauten ausgeschlossen sind. Der Staat muß auch ein vorbildlicher Wirtschaftler sein und seine Vollzugsorgane haben das der Öffentlichkeit zu erweisen. Möchten alle verantwortlichen Stellen, die über solche Bauten zu entscheiden haben, von solchem Geiste erfüllt sein und ihnen derartige Baubehörden und private Baumeister zur Seite stehen: Wir würden als Steuerzahler und Staatsbürger, wie als Kunstfreunde an den öffentlichen Bauten mehr Freude erleben als sie uns in der Vergangenheit beschieden war.

Die Anlage zerfällt in zwei große Gruppen (Abb. S. 95), die aber in einer durchgehenden Achse aufeinander bezogen und innerhalb dieser symmetrisch geteilt

sind. In klarer Scheidung sondern sich das Paketzustellamt und die Fahrzeughalle mit ihren zugehörigen Gebäudeteilbauten, verbunden durch einen gemeinsamen Hof und seine mächtigen Tore. Das Ganze ein wohlgefügtes Werk.

Da die architektonische Gestaltung in Grundriß und Aufriß sich allseitig aus dem Betrieb entwickelt, ist es dessen kurz zu gedenken.

Ein mit sechs Einsatzkarren ausgerüsteter Straßbahnwagen fährt zum Bahnhof, wo aus dem Waggon die Pakete in jene Karren verladen werden. Der Wagen bringt sie nach dem sogenannten „Halsbau“ des neuen Paketzustellamtes, von dem die Karren mittelst elektrischer Schlepper nach der Verteilerturbine der Hauptthalle gefahren werden, die den Mittelpunkt eines Rundbaues bildet (Abb. S. 96). Aus der Tiefe steigt ein Trichter auf, ungefähr in Tischhöhe, der in zwei konzentrischen Kreisen zwölf Einwurföffnungen für Pakete von 70/70/70 bis zu 25 kg enthält. Je sechs Öffnungen werden von einem Mann bequem übersehen und bedient. Vier Öffnungen dienen den vier Hauptbezirken, für die von hier aus die erste grobe Sortierung stattfindet; ein fünfter Einwurf dient den großen Firmen, ein sechster dem Ostbahnhof und den Eilpaketen, wie Zollstücken. A

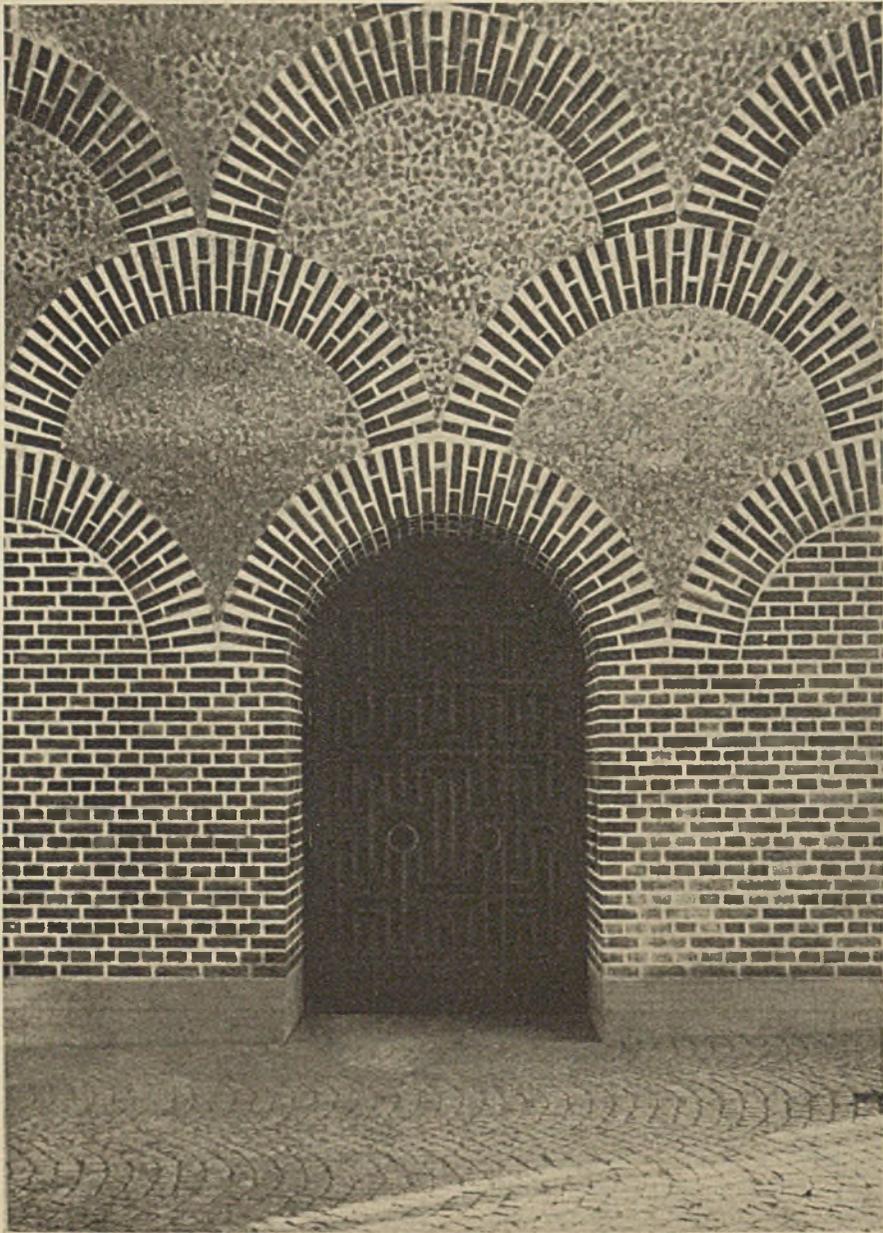


Blick in die Torwölbung

besonderen Klapp- und Gleitvorrichtungen rutscht die Sendung ins Kellergeschoß, wo sie eine Drehscheibe nach sechs Richtungen weitergibt. Vier steigen wieder zur Haupthalle empor, nach einem Stapelplatz für die feinere Handsortierung. Zwei Bahnen gehen unter dem Halsbau nach einer im Westen sich anschließenden Querhalle nord-südlicher Richtung, wo sie weiter behandelt werden. An den vier Auswurfstellen der Haupthalle erfolgt eine Sortierung nach Straßen, worauf die also geordneten Pakete auf besonderen Karren nach den ringsum liegenden 58 Kabinen gebracht werden, um von hier aus nach den 52 Zustellungsbezirken mittelst Kraftfahrzeuge abgeführt zu werden. Der Schaffner betritt vom Innern die Kabine, erschließt sie nach außen und gibt ohne allen Zwischenweg die Pakete nach der Fahrtrichtung in das Fahrzeug. Eigens behandelt werden die Geld- und Wertsendungen, die Beutelstücke und Paketadressen, für die freistehende Kabinen erbaut sind. Die Paketadressen gehen auf einer elektrischen Hängebahn denselben Weg wie die Pakete und werden zuletzt mit diesen in den Kabinen bis zur Abholung aufbewahrt. Diese selbst sind in ihren Eisengestellen auseinanderzunehmen und damit für jede Erweiterung anpassungs-

fähig. — Den Ausgangspunkt des Grundrisses ergab, wie schon gesagt, die Verteilerturbine (Abb. S. 97). Sie war auf die knappste Form zu bringen, um möglichst Raum zu sparen und andererseits dem hieraus sich entwickelnden Betrieb weiteste Entfaltung zu gewähren. Damit erstand zum Unterschied von anderen, in der Länge sich entwickelnden Anlagen die Zentralisierung: Zwischen zwei konzentrischen Raumzonen für die Anfahrt der Karren und deren bequeme Entleerung liegt eine bebaute Zone.

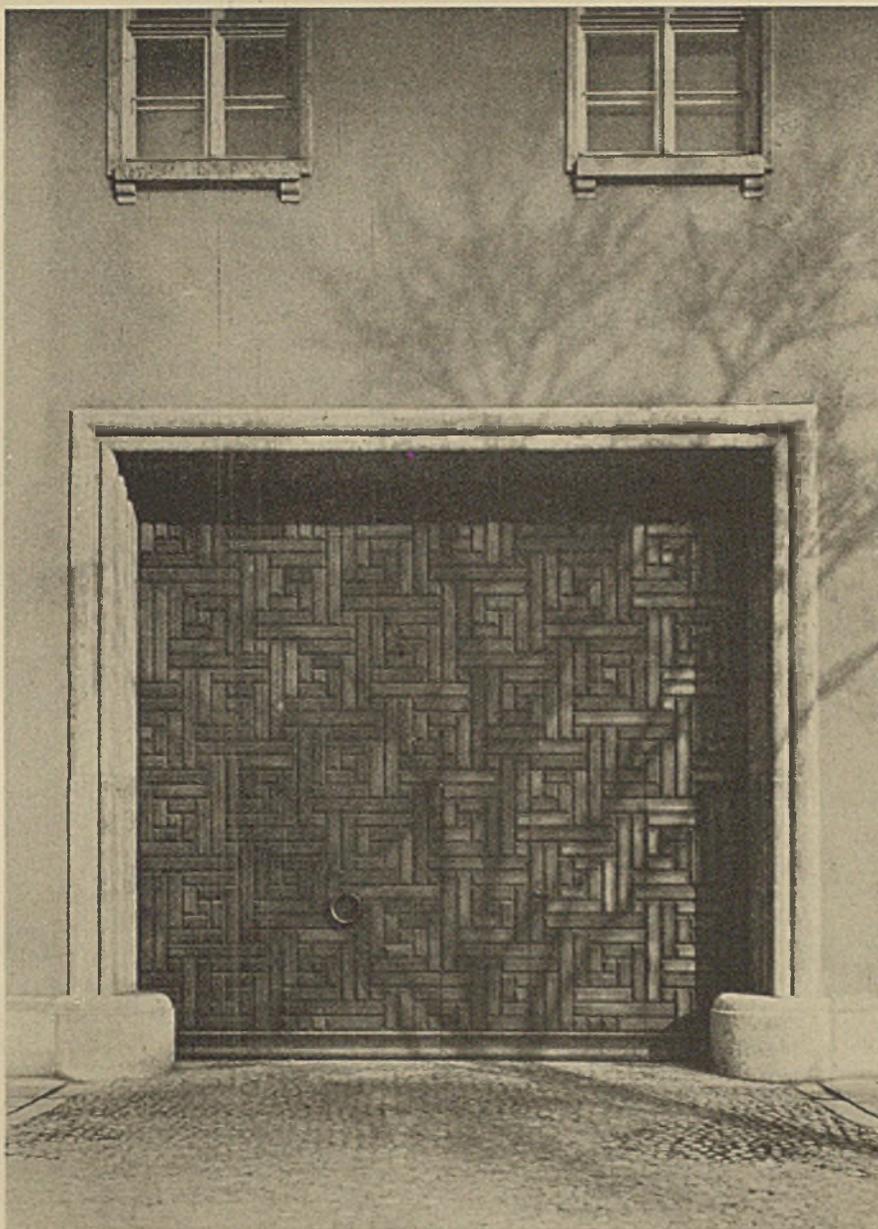
Der Hauptverteiler hat einen pyramidalen Aufbau, an dem die farbigen Orientierungskarten für die vier Hauptbezirke angebracht sind. Sie ergeben eine frohe Buntheit für die Mitte und lenken unwillkürlich den Blick dahin. Farbige Halbkugeln für Signalzwecke ziehen als ornamentartiges Band um die Höhe. Das radiale Stangenwerk für die Zusatzbeleuchtung gibt dem schweren Körper der Verteilerturbine, die sich im Raume massig verankert, eine leichte Bekrönung, der Umgebung eine maßstäbliche Steigerung. Um sie stehen wohlverteilt die stahlblechummantelten vier Auswurfstellen. Breit lagern sich zwischen sie drei langgestreckte Kabinen. In der Längsachse liegt die Aufsichtskabine,



Türe zum Lastenaufzug in der Hauptdurchfahrt

von der aus der ganze Betrieb allseitig übersehbar ist; er wird von dieser Stelle auch mittelst elektrischer Hu-pensignale begonnen, gestoppt und reguliert. Außerdem befindet sich in demselben Raum eine Stelle für Ausbesserung beschädigter Verpackungen und die Buchung der Adressen, die eine geänderte Zustellung erfordern. Die einander gegenüberliegenden Kabinen A und B dienen den Wert- und Geldsendungen. Sie sind allseitig abschließbar und im Inneren so konstruiert, daß sie für gesteigerten Betrieb abteilbar werden: jedes Fach, jeder Tisch, jeder Sitz ist in Form und Aufstellung berechnet, auf die knappste Erscheinung gebracht und mehrfach zerlegbar. Beim Eingang vom Halsraum

her schwingen zwei kreisrunde Kabinen um je eine Säule, wie ein geschmeidiger Gleichklang zur Rundung der umgebenden Hallenwand und wie eine fast elegante Einladung nach der Mitte. Sie nehmen die Beutelstücke zur ersten Anlieferung und Aufbewahrung, wie die Paketadressen auf, die dann zur feinen Sortierung von hier weitergehen. Diese Kabinen, bald knapp zwischen zwei Säulen gespannt, bald locker zwischen ihnen stehend oder spannung um sie gleitend, ergeben eine wechselreiche Raumbgliederung wie ihre größeren und kleineren Massen, im Gegenspiel der geraden und geschwungenen Flächen, einen kräftigen Rhythmus erzeugen, von einem gemeinsamen, warmen Rot gebunden. Über dem



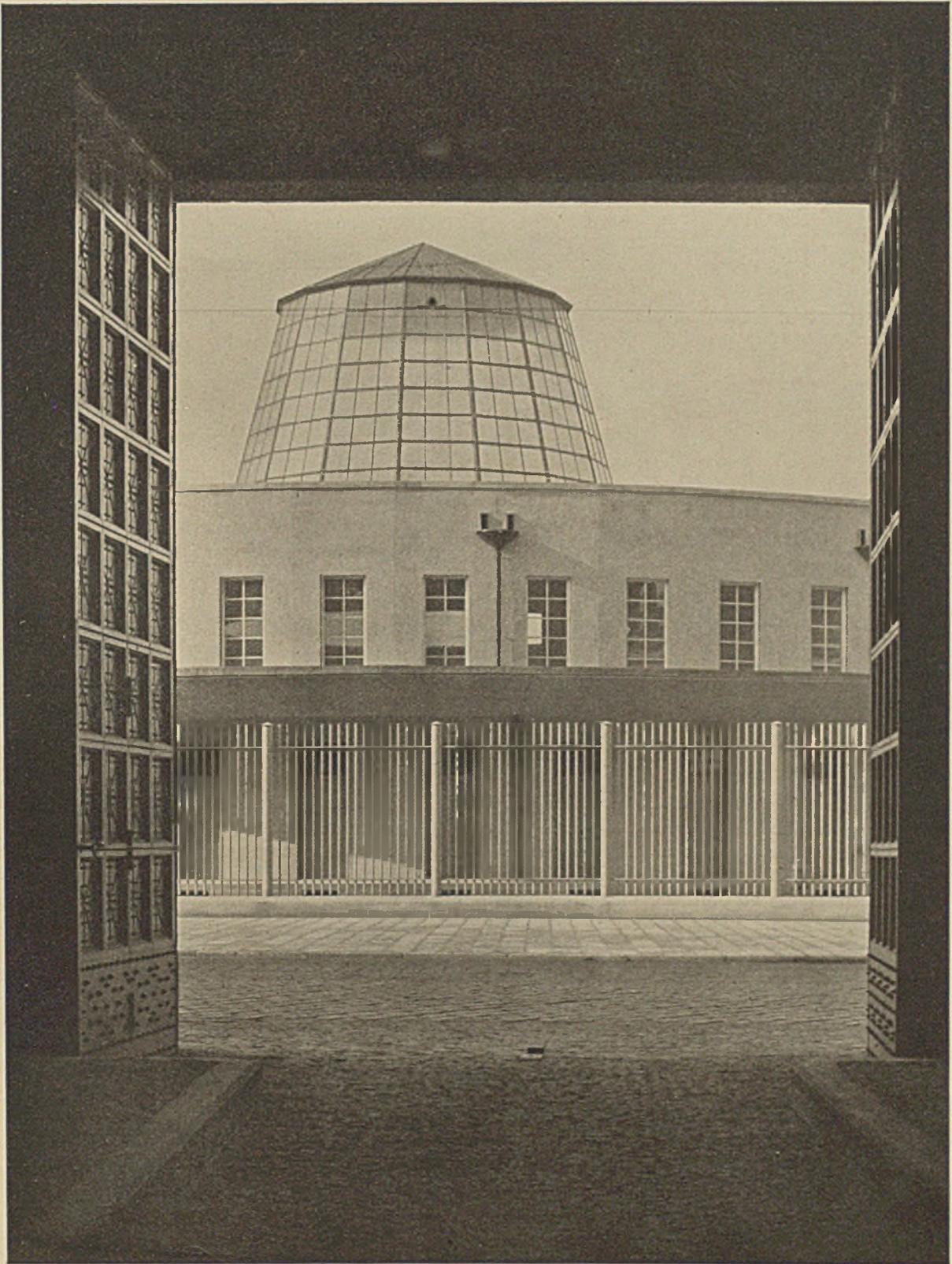
Tor einer Nebeneinfahrt

Rand der etwa mannshohen Einbauten erstreckt eine Horizontale, die den Raum auch nach der Höhe gliedert; sie überragen die roten Stahlmäntel der Säulen und im weiteren Bezirk steigt das Erdgeschoß in seinen Kabineneingängen und Zwischenwänden auf. Darüber ziehen in paarweiser Anordnung mit den Kabinenzahlen wechselnd, die Messinggitter für die Heizung — ein luftiges Ornament von Glanz und anderer Farbe. Fein reiht sich darüber der Wechsel der Fenster- und Wandteilung, die ein wohlbemessener Rand ringartig zusammenhält: es ist ein fügliches, nicht ruckweises Empor, das wie ein wohliges Schwingen des weiten Raumes wirkt und in der frei schwebenden Decke ausklingt, em-

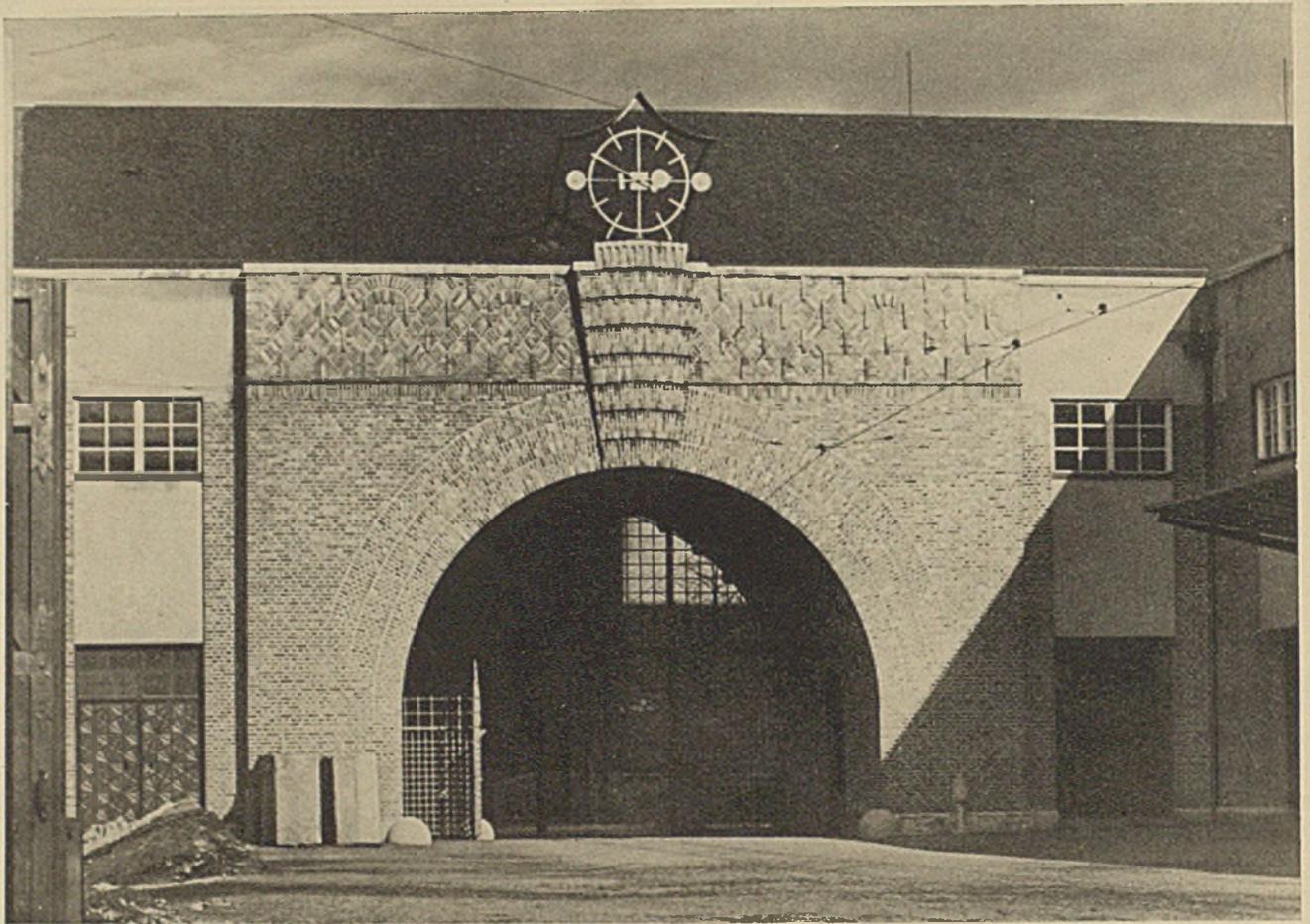
porgehalten von den sechzehneckigen Säulen und ihrem schmeichlerischen Anschluß. In dieser leichten und lichten Räumigkeit pendeln 24 Beleuchtungskörper — kugelförmige Zeiss-Spiegelreflektoren —, die im inneren und äußeren Raumring, hier gedoppelt, in netzhafter Verspannung schwebig die obere Zone beleben. Und all dieses Empor sammelt sich nach der Mitte, verlangt dort gebieterisch den Aufbau der lichten Kuppel: über dem Verteiler auf schwingigem Ring sich stolz erhebend gibt sie nicht nur dem Verteiler, sondern dem ganzen Raum die Bekrönung — vor allem aber eine Belichtung wie im Freien, die sogar noch in den rückgelagerten Raum dringt und mit dessen Fensterlicht verschmilzt.



Eingang zum Zollamt von der Arnulfstraße aus



Blick aus dem Tor der Oberpostdirektion gegen den Rundbau



Ansicht eines Haupttores gegen die Ladestraße

Hier ist mit einem Wort der Deckenkonstruktion zu gedenken. Von dem Rundbau erstreckt sich ein System radialer Eisenbetonüberzüge über acht Säulen in einer Spannweite von zwölf Meter. Deren kelchartige Endungen dienen dem Träger als Auflager und bilden einen fügen Anschluß an die Decke, unter sich durch den Doppel-T-Kranzträger ringförmig verbunden. In dieser Verspannung hängt eine Monierdecke mit glatter Unterseite, die noch 7 m über die Säulen hinausragt. Auf den durchgehenden Radialträgern ruht die Oberlichtkuppel, 10 m hoch und 14 m weit. In ihrer klaren, knappen und spreizig sicheren Erscheinung ist sie das glückliche Endergebnis inniger Zusammenarbeit von technisch konstruktiver und künstlerischer Gestaltung, in ihrer Straffheit das charakteristische Wahrzeichen der ganzen Anlage, vortrefflich in ihrem Verhältnis zur näheren und weiteren Umgebung. Im unteren Teil enthält sie vier Ventilatoren, die Horizontalteilungen dienen zugleich als Rinnen für das Schwitzwasser. Den inneren Abschluß bildet eine flache Haube. Der gesamte Innenraum hat 52,0 m, der Außenbau 62,0 m im Durchmesser.

Wenden wir uns von hier nach dem Kellergeschoß (Tafel 28), dessen Decke zugleich den Fußboden für die

Halle des Rundbaues bildet. Es ist eine Ackermann-Hohlstein-Decke auf Radial-Eisenbeton-Unterzügen mit ca. 6,0 m Überkragung, getragen von einem Kranzträger auf Eisenbetonstützen. In der Tiefe liegt, allseitig frei, die Verteilerturbine wie eine riesenhafte Spinne, ringsum ein bequemer Laufgang. Treppen führen nach balkonartigen Podesten empor, von denen aus der Betrieb der Maschine überschaubar ist und das Zwischengeschoß zugänglich wird. Hier liegt die Hochdruckdampfheizung, die von der Bahn aus gespeist wird. In einem größeren Raum stehen mächtige Bunker zur Aufspeicherung des warmen Wassers und seiner Verteilung; hier wird auch die ganze Beheizung geregelt. Die Rundbau- und Autohallen haben Warmluft-, die Büros Warmwasserheizung. Die Außenluft wird in besonderen Kabinen, nachdem sie durch den Ölfilter gereinigt ist, erwärmt und dann weitergeleitet. Im weiteren Umkreis schließen sich daran Aborte, Garderoben mit Waschelegenheit, Aufenthaltsräume mit Speisenwärmern für die Bediensteten. Jenseits des Ganges sind Nischen für die Reservekarren. Allenthalben gute Proportionen, genügend Luft und Licht. Außerdem sind alle maschinellen Einrichtungen so geformt und angebracht, daß sie den Raumeindruck nicht stören. Über-



Front an der Arnulfstraße mit Oberpostdirektion

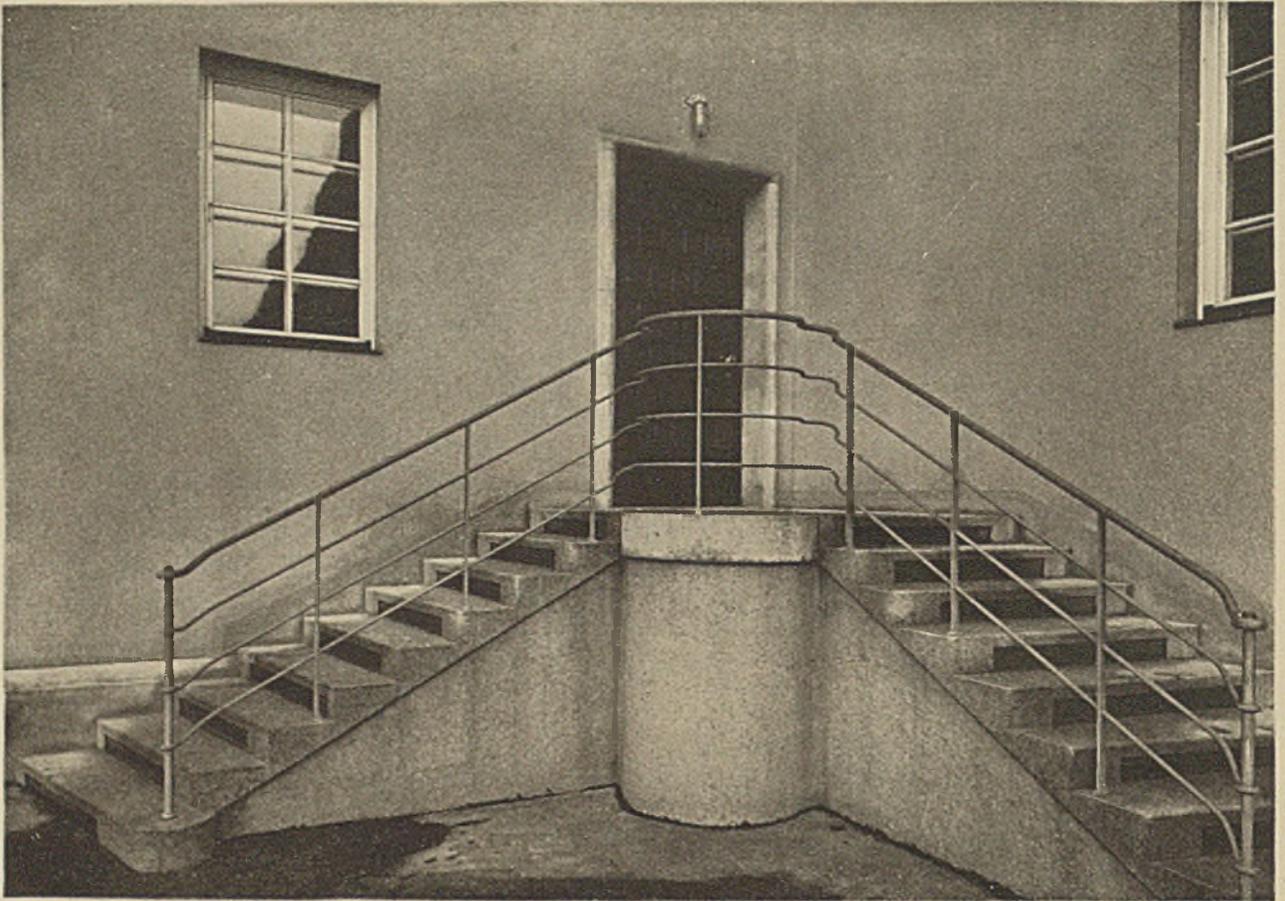
all spürt man den Sinn für Ordnung, Sorgfalt und Fürsorge, eine unauffällige, aber intensive Menschlichkeit, die wohlthuend und dadurch erziehllich wirkt.

Der Unterbau mit der Turbine wurde von den Umfassungsmauern getrennt, damit Erschütterungen und Geräusche möglichst vermieden werden. Außerdem dienen diesem Zweck Schwingungsdämpfer-Einbauten, Korkisolierungen u. a. Auf einer Treppe mit elastisch geschwungenem Röhrengeländer steigt man zum Halsbau hinauf. Links eine Rückbeförderungsmaschine für falsch geleitete Pakete, rechts eine Wendeltreppe zu einem kleinen Sitzungszimmer, von dem aus man den Rundbau mit seinem Betrieb übersieht. Auf vier reizvollen Fenstervorbauten kann man sogar in die Halle hinaustreten — für Studienkommissionen ein ausgezeichnete Platz. Da dieser Raum dem allgemeinen Zugang entzogen ist, die Treppe aber an einer offenen Stelle sitzt, ist ihr möglichst bequemer und gesicherter Abschluß eine Notwendigkeit. Sie wurde von den Architekten durch eine bienenkorbartige Umkleidung in origineller Weise gelöst; in ihrem genieteten und geschweißten Flechtwerk ein Meisterwerk der Münchener Schmiedekunst (Abb. S. 115).

Zwischen diesem Halsstück und dem süd-nördlichen

Querbau fährt die Straßenbahn mit den Paketkarren an. Gegenüber öffnen sich große Schubtüren nach der langgestreckten Halle, in die die Pakete für die Großfirmen, die Zollstücke und der Stapel für die Ostbahnhofsensendungen auf zwei Bahnen einmünden. Ein Aufzug an der südlichen Schmalwand bringt die Zollstücke nach dem im ersten Stock gelegenen Amt, wo sie ihre sachgemäße Behandlung, Aufbewahrung und Abgabe erfahren. Die übrigen Sendungen werden auf Kraftfahrzeugen, die an fünf Schiebetüren anfahren, abtransportiert. Sie öffnen sich nach einem Straßenhof, an dessen gegenüberliegender Seite sich die Auto- und Straßenbahnwagenhalle in breiter Lagerung erstreckt. Auch die Querhalle ist von bequemer Geräumigkeit. Die Wände und Säulen sind zum Schutz gegen Abnutzung mit Klinker überzogen. Ihr gedämpftes dunkleres Rot verbindet sich mit dem wärmeren und volleren Ton, der von der großen Halle über den Halsbau auch hier überall durchdringt.

Die Fahrzeughalle. Das ökonomische Prinzip im Sinne der besten Zweckanpassung und Ausnützung wurde auch hier allenthalben maßgebend. Da der elektrische Strom des Nachts wesentlich billiger ist, verband man mit der Hinterstellungshalle der Betriebs-



Hofeingang zu den Büroräumen

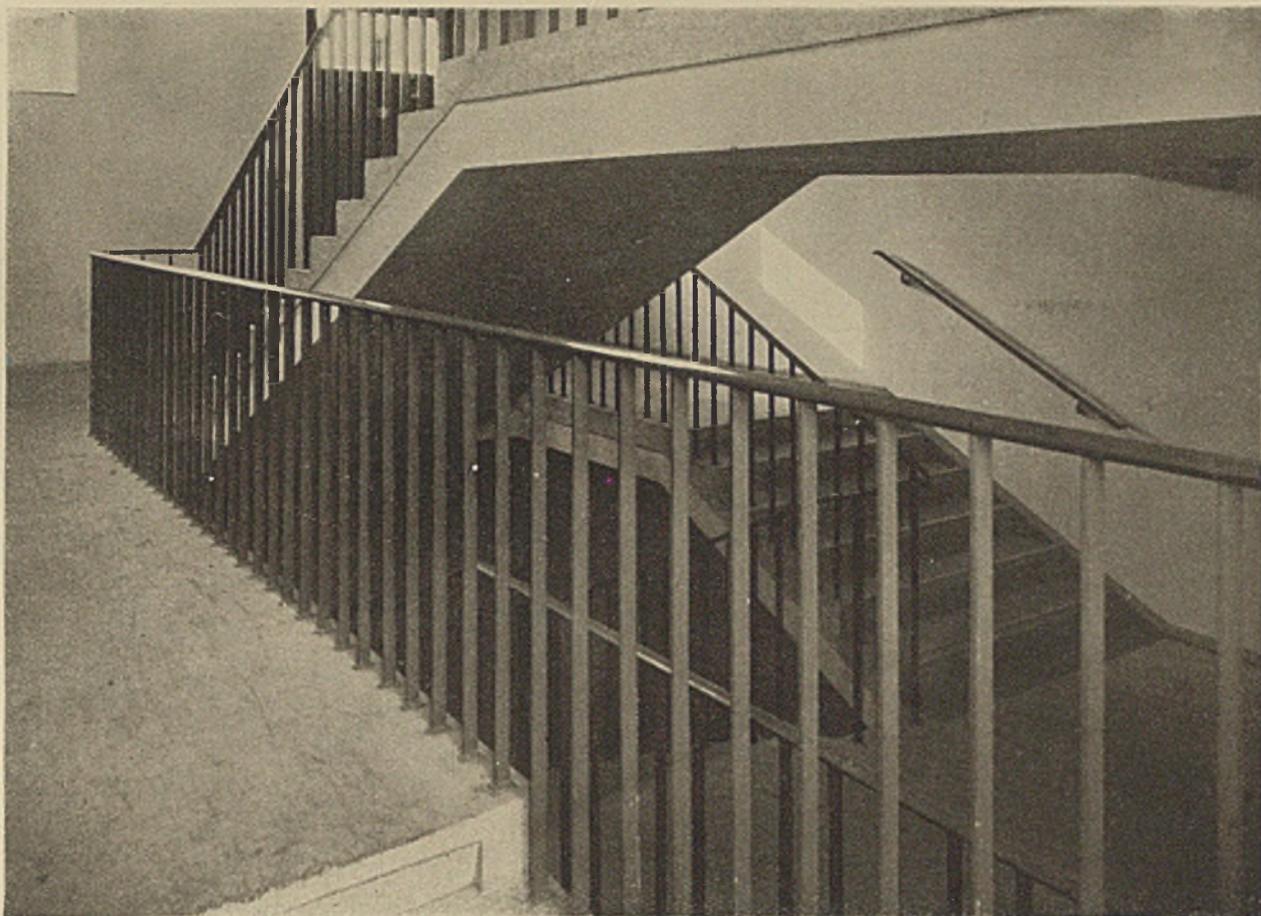
wagen eine Ladestation. Außerdem wurde alles so zusammengelegt, daß auch schon 1 km unnötiger Leerfahrt vermieden wird. Da die Wagen nur in einer Richtung zu fahren brauchen, können sie neben- und hintereinander stehen. So ist nicht — wie in anderen Garagen — eine Vergrößerung der Boxen bzw. der Einstellplätze nötig und ergab sich eine bedeutende Raumsparnis. Zwischen acht Meter hohen, sechzehneckigen Säulen, die in 6,0 m Entfernung stehen, haben je zwei Kraftwagen bequem Platz, die gleichzeitig aus der Halle fahren können. Die Halle, erst zur kleineren Hälfte ausgebaut, umfaßt vorläufig in der Breite sechs, in der Tiefe sieben Säulen. Auf ihnen ruht eine 15 cm starke Pflanzdecke mit sechs pyramidenförmig überbauten Oberlichtern. So entstand eine durchaus glatte, freischwebende Decke von imposanter Wirkung.

Hinter dem Hallenraum liegen Waschplatten, um die Wagen auch in ihrem Aufbau reinigen zu können. Für die untere Reinigung dienen Schächte unmittelbar unter den Wagen. Ringsum schließen sich Werkstattträume, Vorratskammer u. dgl. an.

Auf einer Treppe gelangt man in das Zollamt und nach den südlich gelegenen Büros. Auch hier ermöglicht sich überall eine schnelle Orientierung und leichte Ab-

wicklung der Geschäfte. Daß nun das Menschliche vorherrscht, fühlen wir allenthalben: es ist wie der Übergang vom Geschäftston zum persönlichen Gespräch. Gute Proportionen, sorgfältige Durchbildung jeder Einzelheit und ihre sinnvolle Anordnung erwecken diesen wohligen und geschmackvollen Eindruck, trotz der Knappheit der aufgewendeten Mittel. Schon das Treppenhaus an der Arnulfstraße ist dafür bezeichnend: ohne Unterzüge und Stützen, nur auf Eisenbetonplatten mit Kunststein aufgebaut, wirkt es im weißen Anstrich der Wände, die auf jegliches Ornament verzichten, leicht und frei und fülig. Das dunkle Blau der Geländerstäbe und der warme Glanz im Duranametall der Holmen ergeben ein Element der Bereicherung. Witzig ist, wie die Flacheisen des Gitterwerkes bald in ihrer Breite, bald in ihrer Schmalseite erscheinen. Reizvoll sind die korbartig umbauten Fensterausschnitte der Podeste, die deren unschönen Vorstoß nach der Frontwand verhindern.

Der Zollraum wirkt durch zweiseitiges reichliches Licht frei und luftig. Die Schalter sind mit Steingewänden geschützt, die Warenbündel mit Duranametall überzogen und die Säulen mit chariertem Kunststein gesichert. Im nördlichen Trakt liegen die Büros und eine



Treppe zu den Zollamts- und Büroräumen

Kantine. In der Abfertigung fallen vortrefflich ersonnene Schreib- und Sitzvorrichtungen auf, die, wie alle Einrichtung, von den Architekten entworfen sind: knappest Sachform aus geeignetstem Material, geringste Raumbeanspruchung und bequeme Reinigung waren die Leitgedanken — daher auch Verfung in die Wand, mittels starker Eisenträger. Wie gut alles sitzt und wie die Wandgliederung bis ins kleinste der Türumrahmungen bedacht wurde, zeigt unsere Abbildung (Abb. Taf. 33).

Von der schon genannten Treppe aus kommt man zur Privatwohnung des Oberwerkführers. Ihr Grundriß ist ein Muster bester Mietswohnung, mit allen hygienischen und technischen Einrichtungen der Gegenwart; alle feste Ausstattung ist gediegen und gefällig. Ganz besonderen Eindruck machte mir bei wiederholten Besuchen die anheimelnde Wohnlichkeit des schlichten Büroganges. (Abb. S. 109.) Die gute Lösung solcher Teilaufgaben ist eine wahre Feuerprobe geläuterter moderner Architekturgesinnung und ihr Gelingen wertvoller als eine kulissenhafte Fassadenkunst im Stil vergangener Zeiten. Es ist vor allem das gute Verhältnis von Höhe und Breite, aber auch die gemäßigte Höhe der Fensterbänke und die Fülle des Lichtes — unterstützt von dem warmen Rot der Bodenplatten, dem tiefen

Braun der behäbigen Türgewände, den properen kleinen Namentafeln, den bequemen Sitzen und behäbigen Papierkörben. Ich war noch nie auf einem Amt, wo schon der Gang einen so vertrauenerweckenden Eindruck gemacht. Darnach sind einem die Büros selbst keine Überraschung mehr: die hübsch schablonierten Wandmuster sind in Kalkfarbe aufgetragen. Der Parkettboden, wegen der besseren Reinigung und Wärme gewählt, erhöht den Wohnungseindruck. Die Möbel, durchweg Typenmöbel eigenen Entwurfs, sind wohlproportioniert, in Tischen und Kästen geräumig, in allem auf das Praktische bedacht und gut aufgestellt. In jedem Raum hängt wenigstens das eine oder andere Bild — nur Qualitätsdrucke der Reichsdruckerei. Wenn Kleider Leute machen, um wieviel mehr vermag anständige Architektur menschlich zu veredeln — nicht durch Ornamente und Dekoration, vielmehr durch die gediegene Gestaltung des Wesentlichen, das wie von selbst seinen Geist auf den Nutznießer überträgt. In der Tat sind alle diese Amtsräume frei von dem unwirschen Drum und Dran solcher Räume, das einem die Stimmung schon beim Eintritt verdirbt. Hier wird eine Atmosphäre still-freudigen Schaffens bereitet, der sich keiner, der guten Willens ist, auf die Dauer zu entziehen vermag.



Haupttreppe zur Amtsleitung und zu den Büroräumen

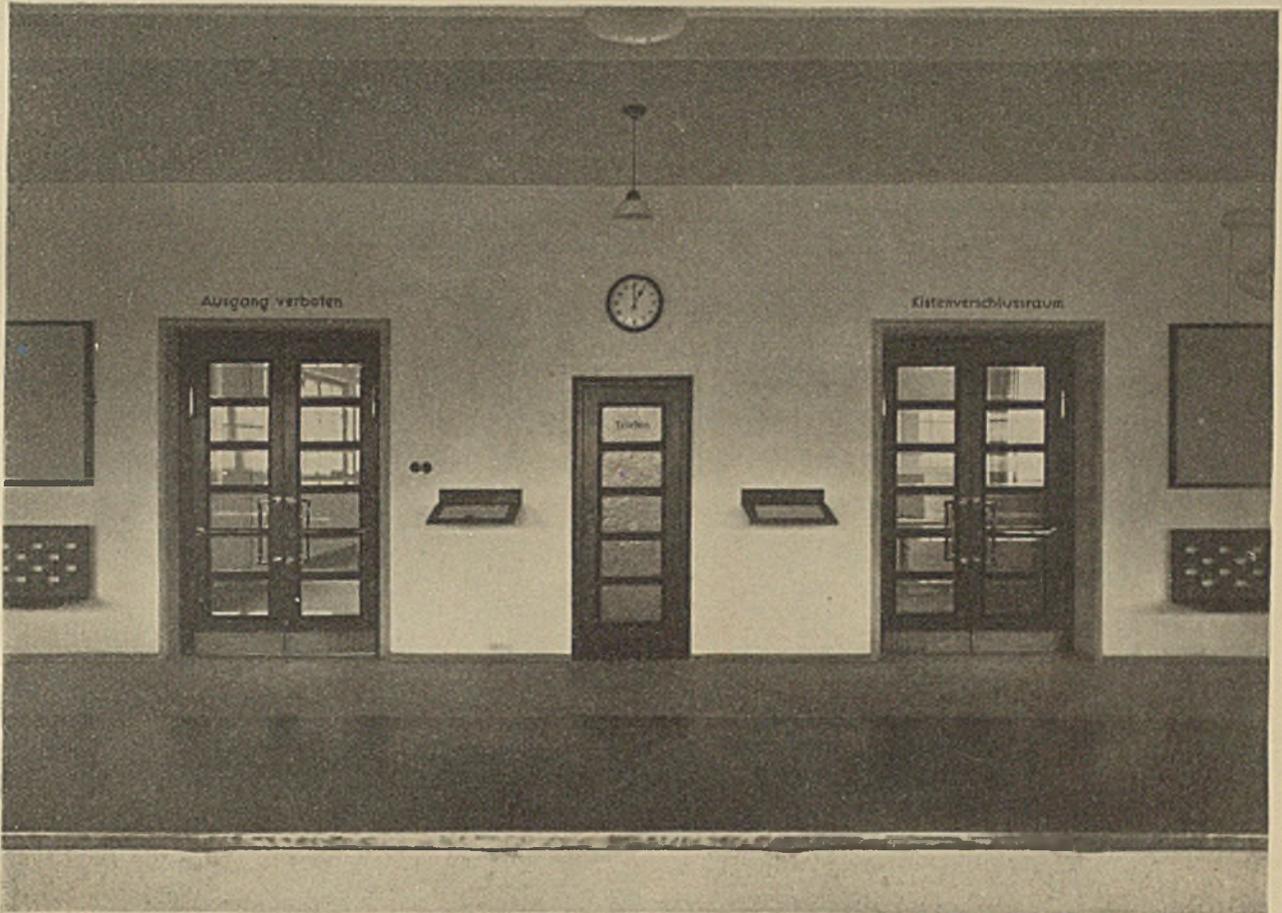
Und das sozial Wohltuende ist, daß sich diese Fürsorge nicht nur auf die Dienstzimmer der höheren und mittleren Beamten, sondern auf jede Arbeitsstelle erstreckt. Man hat in den Schalterräumen genügende Möglichkeit, das zu beobachten. Andererseits herrscht auch im Zimmer des Amtsvorstandes nur der Komfort eines modernen Chefbüros, aber mit einem unauffälligen Einschlag gemessener Repräsentation, was dem Vertreter staatlicher Macht entspricht (Abb. S. 112). Aus demselben Grundgedanken wurde die Haupttreppe in Material, Konstruktion und Form besonders eindrucksvoll gestaltet, doch mit maßvollem Aufwand. Der dunkel gesprenkelte, grau polierte heimische Granit, das feine Gaukelwerk der Geländerfüllung, der noble Aufstieg der breiten, gelassenen Treppe ergeben eine Wirkung, die alten Patriarchenhäusern ebenbürtig ist, ohne daß nach einem solchen Vorbild gearbeitet worden wäre. (Abb. S. 108.)

Wenden wir uns nun zum Äußern des Baues.

Schon die Auffahrt ist charakteristisch: aus stämmigen Eisenröhren ein mächtiges Gitter mit weiten Flügeln in grauem Anstrich. Kann es etwas Einfacheres geben und doch welche überraschende Wirkung (Abb. S. 103) in dem Blick nach dem Rundbau, der aus dem straffen Viereck seiner Gürtelbauten in elegant sich weiten-

der Spannung aufsteigt. Ein schräger Betonsockel hebt ihn aus der Tiefe empor und trägt ihn wie auf stämmiger Schulter. Auch diese Form ist nicht gesucht, sondern aus dem Zweck geboren: Da die anfahrenen Kraftwagen mit ihren Trittbrettern sich hier einfügen müssen, weicht ihnen der Sockel gleichsam aus. Breite Schlitz geben dem Kellerraum Licht und wirken zugleich gliedernd für diesen kraftvollen Auftritt, nach dessen Oberfläche sich die Kabinentüren öffnen. Das sechs Meter auskragende Dach bietet Witterungsschutz für die Wagen. Es spannt sich schwingvoll und frei um den Kernbau, dessen Hochwand im schwingigen Reigen der Fenster, von den Abfallrohren und ihren Rinnkesseln beinahe zierlich gegliedert, leicht emporsteigt. Über dem energischen Abschlußring der Attika erhebt sich wie eine selbstverständliche Gipfelung die straff verspreizte Oberlichtkuppel, deren kantige Flächen einen fast pikanten Gegensatz zu ihrer allseits gerundeten Umgebung bilden. So wächst der ganze Bau in fügiger Proportion stolz empor; nicht stoßweise, vielmehr in wohlbemessener Höhenentwicklung und Bekrönung (Abb. S. 93 ff.).

Interessante Überschneidungen, wirkungsvolle Licht- und Schatten- wie Richtungskontraste ergeben sich mit



Wandgliederung im Zollraum

den Gürtelbauten (Abb. S. 95). Ihre Lagerhaftigkeit unterstützen die horizontalen Fenster, deren gemeinsames Scheibenmaß, auch bei wechselnder Größe, die Einheit wahrt. Daneben finden sich noch zwei weitere Typen in ähnlich wechsellöser Verbindung. Ihre tiefe Gewandung erzeugt eine kräftige Gliederung der Hoffront. Die Treppe in der Südostecke (Abb. S. 106) wird durch die Profile in den Stufenblöcken aufgelockert und zugleich in ihrer Gesamterscheinung erleichtert. Das Röhrengitter folgt dem Umriss in geschmeidigen Linien. Mit der Umgebung der sorgfältigen Fenster- und Türeinfassungen erstet hier der Eindruck eines Besonderen: Man spürt, daß der Aufstieg nach einer gewichtigen Räumlichkeit führt, zur repräsentativen Haupttreppe.

Durch zwei Unterfahrten gelangen wir nach der Ladestraße, wo der Klinker vorherrscht. In den zwei mächtigen Torbauten, die die Anlage nach Süden und Norden erschließen, kommt dieses edle Material zur vollen Entfaltung seiner Kraft und Schönheit. Die originellen Uhrgestelle aus vergoldeten Eisenstäben sind von einem leichten gaukeligen Dach überbaut und bieten einen guten Zusammenklang mit dem straffen Gitterwerk der Einfahrtstore (Abb. S. 104). Die konstruktiven Wöl-

bungsbogen schaffen mit der Betonfüllung aus Klinkerbrocken eine ungesuchte, spannende Ornamentik der großen Flächen und lassen deren Dynamik stark miterleben. Das glitzerige Gefunkel der Klinker wird durch das kräftige Fugennetz wirksam gebunden. Das wahrhaft monumentalische Steingewände wird in seinem weiten Bogenschlag durch die keilsteinartigen Verklammerungen zu rassistiger, stämmiger Wirkung gebracht (Abb. S. 98). Hier liegt die Mitte der ganzen Anlage und damit der berechtigte Anlaß zu besonderem Aufwand, zum Höhepunkt der künstlerischen Gestaltung. Ein ungezwungener Rhythmus klingt von hier nach den Seiten in einfacher Reihung schlicht aus. Während die vertikalen Bürofenster oben durchgehen, sind sie im Erdgeschoß nur in der rechten Hälfte wiederholt; in der linken forderten die Fahrzeugräume eine andere Gestaltung. Mit feinem Gefühl für deren remischhaften Charakter wurden hier kleinere quadratische Fenster gewählt, die zugleich den Innenraum in seiner unteretzten Proportion kennzeichnen. Sie spielen über ein breiteres Tor und eine schmalere Türe zur Einfahrt im Verhältnis von 3 : 1 und umspielen dieses im Gleichschlag nach rechts, bis der anders gerichtete Bürotrakt einsetzt; damit jene konzentrierte Wirkung erzeugend, deren wir schon gedacht haben. Die Gauben

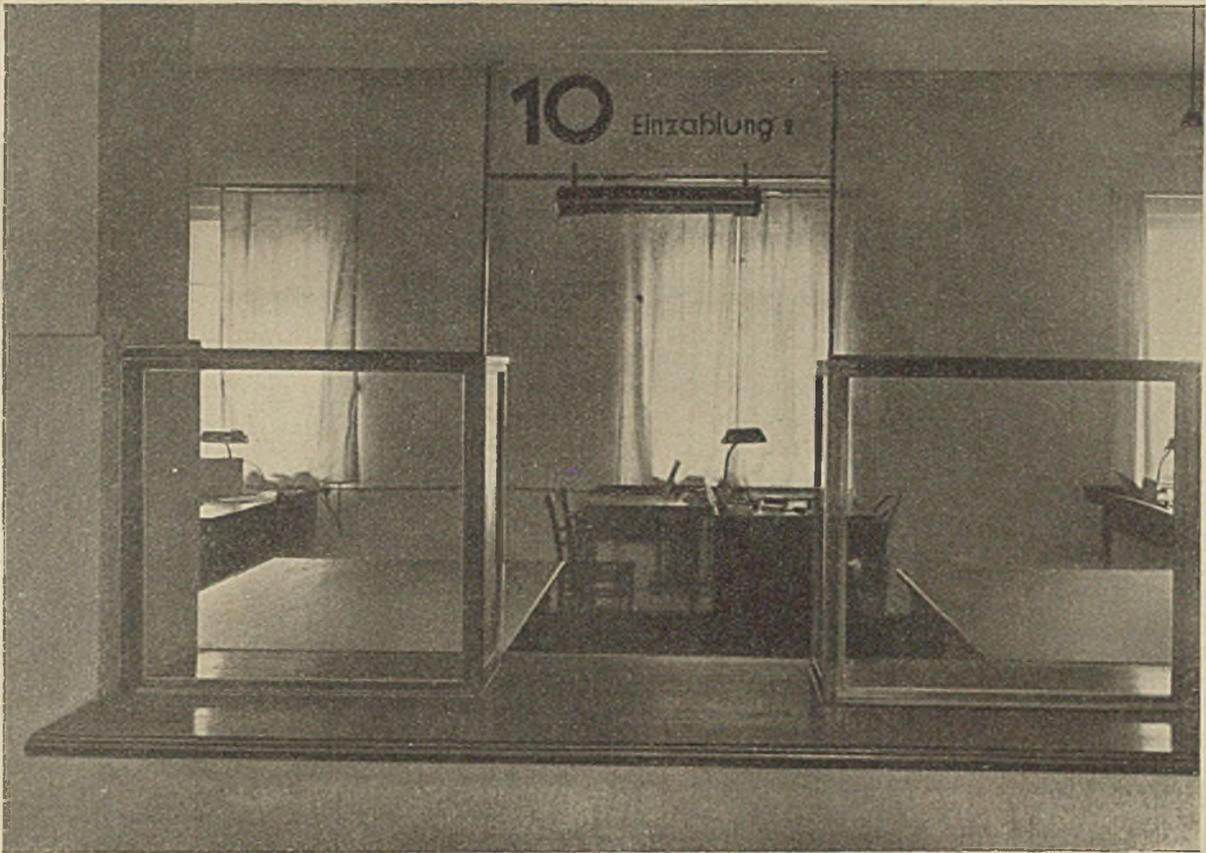


Bürogang im ersten Stock

des teilweise ausgebauten Dachgeschosses heben die lange Front nach der Höhe. Die straffe Komposition, die sich allenthalben aus dem Grundriß entwickelt, vermeidet jede Künstelei und hat es bei aller Einfachheit verstanden, in den einheitlichen Zug dieser langen Front Wechsel und Steigerung zu bringen (Abb. S. 105). Die kraftvolle plastische Ausgestaltung stammt von Professor Wackerle.

Die Bedeutsamkeit dieses Baues ist aber mit der vorstehenden Beschreibung nicht erschöpft. Wir müssen auf das Wichtigste dessen, worin er uns weiterhin mu-

stergütig erscheint, wenigstens noch andeutend hinweisen. Das ist zunächst die schon gelegentlich betonte Sorgfalt und Liebe, mit der auch das Unscheinbarste bedacht, zu einer guten formalen Erscheinung geadelt ist. Bei bewußtem Verzicht auf alles Ornamentale und Dekorative — außer dem Haupttor — tritt das Intensive der Gestaltung überall an Stelle des Extensiven: es spricht die Form als solche, ohne Aufputz. Eine absolute Ehrlichkeit vermeidet auch alles Kaschieren, hat allenthalben den Mut zu Material und Konstruktion, wie es der Zweck erfordert, doch ist man nirgends mit der



Schalterraum im Erdgeschoß

bloßen Zweckform zufrieden gewesen. Das gilt für Montagen der Heizung wie für die Handgriffe der Stiegegeländer, für die besondere Profile entworfen wurden; es gilt selbst für den Kantenschutz gefährdeter Ecken, deren Eisenstäbe mit Duranametall überzogen wurden — um nur ein paar Beispiele zu nennen. Eine typische Gestaltung der Art ist der Ausbau und die Einrichtung der verschiedenen Kabinen, wofür es keinerlei Vorbild gab, wie für gar manches andere. Jeder Handgriff des Betriebes mußte vorher studiert und auf seine Rationalität hin geprüft werden, um ihm in der Gestaltung durch den Architekten einen schnellen, bequemen, übersichtlichen Vollzug zu ermöglichen. Die räumlichen Dispositionen sind so, daß die Ordnung wie mit Notwendigkeit erstet und besteht; dabei ist stets Bedacht darauf genommen, je nach dem wechselnden Bedürfnis entsprechende Umstellungen vorzunehmen. Was hierin durch vielfache Zerlegbarkeit in Gerüsten, Tischen, Stühlen usw. erdacht und geformt wurde, ist durchaus patentreif — hier wird es als selbstverständliche Verpflichtung an den Bauzweck erfaßt und gewertet. Verblüffend wirkt, wie aus einfachen Röhren nicht nur fügige Geländer, auch äußerst praktische Schiebevorrückungen geschaffen wurden. Der sorglichen Art, die alles bis zum letzten durchdacht, bevor sie zur Ge-

staltung schreitet, entspricht auch das Immer-hinter-allem-Hersein, bis es in der Ausführung möglichst gut geworden. Deshalb gab man sich auch bei den Großkonstruktionen nicht mit den errechneten Formen der Konstrukteure zufrieden, suchte vielmehr deren Formenfindigkeit im Dienste einer geschmackvollen Lösung möglichst anzuregen. In einem ständigen Zusammenarbeiten mit Konstrukteuren und Technikern wurden für deren Bildungen durchweg geschmackvolle Formen erreicht. So sind überall die störenden Wuten vermieden, wurden die Eisenträger der Großfirmenhalle eine saubere, kraftvoll klare Erscheinung. Ein ökonomischer Sinn bester Art zeigt sich auch in der Auswahl des jeweils geeignetsten Materials, das allenthalben nach seiner leistungsfähigsten Seite hin zur Verwendung kam. So erhielt der Rundbau für die flachen Verdachungen Kupfer, weil dies die dauerhafteste Bewehrung ergibt, wie man für die Treppen, je nach ihrer Bedeutung im Bauorganismus, Kunststein und Granit, für die Repräsentation polierten Granit wählte. Auch der Klinker war nur gewählt, wo Mauern widerstandsfähiger sein mußten. So ist auch seine künstlerische Wirkung an den Innentoren der Ladestraße letzten Endes nur eine Weiterentwicklung des Zweckmäßigen. Aus dieser stufenweisen Anpassung und Unterscheidung ergab sich von selbst



Zimmer des Amtsvorstandes

die Typisierung und serienweise Herstellung für alles, das sich gleichmäßig oftmals wiederholt, wie die handwerkliche Gestaltung für solches, das besondere Sorgfalt und Hingabe, die letzte Vollendung im persönlichen Gestalten erforderte. Solcher Art sind vor allem die mächtigen gedoppelten Tore, die wie ein Möbel gearbeitet sind; aber auch manche Türe. Für solche Aufgaben und Leistungen gewinnt das Handwerk auch von der modernen Baukunst Förderung und dankbare Anerkennung. Diese Schreinerarbeiten sind ein würdiges Seitenstück zur Schlosserarbeit der bienenkorbartigen Ummantelung der Wendeltreppe im Halsbau: beide sind Höchstleistungen der Münchener Handwerkskunst. Es ist hochehrfrohlich, daß gerade eine staatliche Baubehörde zu derartigen Schöpfungen anregt und das Handwerk dadurch in gesunde, vorwärtstreibende Bahnen lenken hilft.

Um wieviel höher in reiner Gesinnung und selbstschöpferischer Form stehen solche Arbeiten, steht ein Bau solcher Art, als die parvenühaftere Ausstattung unserer öffentlichen Bauten der Vorkriegszeit. Ein Prinz Hohenlohe hatte schon damals auf das Phrasenhafte, Abstoßende und Hohle solcher Architektur hingewiesen

— als unerhörter Rufer in der Wüste; man glaubte solche Überinstrumentation der Weltmacht Deutschlands schuldig zu sein. Selbst Stephan, der geniale und weit-schauende Begründer unseres Postwesens, war trotz wiederholter und energischer Einsprache Bismarcks von solchen Auffassungen nicht abzubringen. Er forderte außerdem, von der historischen Einstellung der Zeit bestimmt, daß streng in alten Stilen gebaut werde — und zwar verlangte er für die Postbauten den in einer Stadt jeweils vorherrschenden Stil: So entstanden romanische, gotische, Renaissance-Postgebäude.

Wir lehnen dergleichen, wie alle historische Stil-macherei, heute ab, aus tieferer geschichtlicher Erkenntnis und der gefühlten Verpflichtung zu eigenem Schaffen; auch aus der Erfahrung, daß auf dem nachahmenden Wege im besten Falle nur leidliche Wiederholungen erstanden sind. Ja wir sind aus solcher Einsicht auch gegen das literatenhafte Schlagwort eines „modernen Stiles“; er muß wie jeder Vergangene von selbst werden. Aber wir wollen und können ihm die Wege bereiten und haben damit bereits erfolgreich begonnen: in einer neuen, vertieften Baugesinnung und in einer Form, die das Zweckmäßige in seiner Idee und Stim-



Typenmöbel für Büroräume

mung sachlich, einfach, klar und knapp zur Anschauung bringen will — nicht aus Mangel an Phantasie und Nüchternheit, vielmehr aus der wiedererkannten Schönheit, die im schlichten Adel reiner Form liegt. Das aber setzt letzten Endes einen neuen Menschen voraus, der sich in treuer Hingabe und unerbittlicher Selbstzucht freudig dem geläuterten Ideal deutscher Ehrlichkeit und Verlässigkeit bis ins kleinste ergibt.

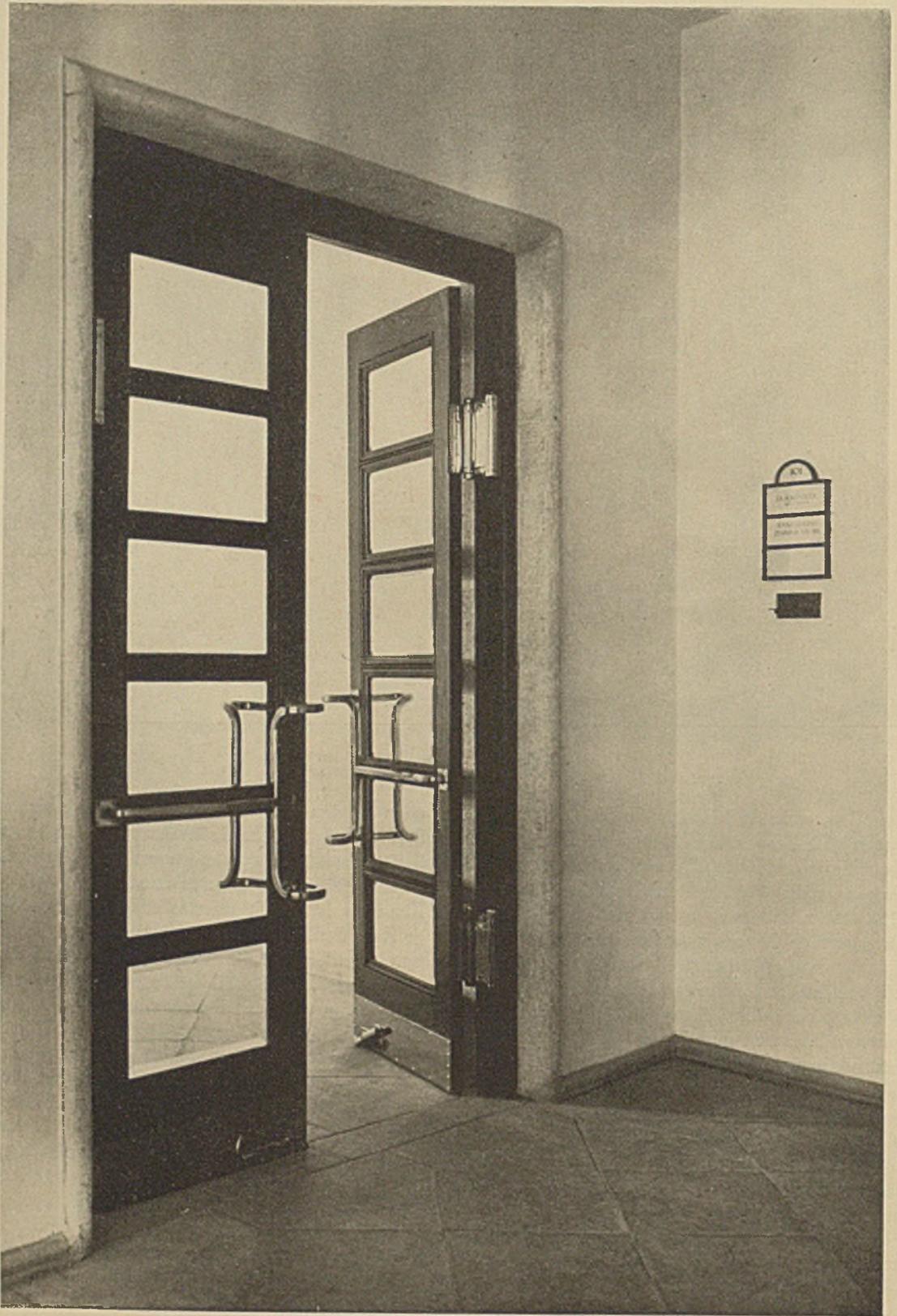
Was mit solcher Einstellung und Hingabe erreicht werden kann, dessen ist uns dieser Bau der Münchener Oberpostdirektion ein beglückender Erweis: um so beglückender, als er die Schöpfung einer staatlichen Baustelle ist, die damit gezeigt, daß auch in Bayern die Kräfte für ein vorbildliches modernes Bauen vorhanden sind. Pflicht all derer, die über öffentliche Bauten zu entscheiden haben, ist es: auf Grund solcher Beispiele dem modernen Bauwillen und Baugestalten die Wege zu ebnen, die kulturelle Aufgabe ihres Amtes gegenüber der gereiften Kunst der Zeit zu erkennen und zu erfüllen. Was früher in solcher Richtung die Fürsten getan, obliegt heute den Leitern unseres staatlichen und gemeindlichen Lebens, wenn sie berufene Vertreter eines Kulturstaates sein wollen. Umsomehr, als diese Art zu bauen wahrhaft erziehllich auf alle wirkt, die in sol-

chen Bauten arbeiten und verkehren. Wir müssen zur Schlichtheit unserer Großväter zurück, wenn wir innerlich und äußerlich gedeihen wollen. Ihr Kunstideal hat Goethe gekennzeichnet: „Das einfach Schöne wird der Kenner schätzen, Verziertes steht der Menge an.“

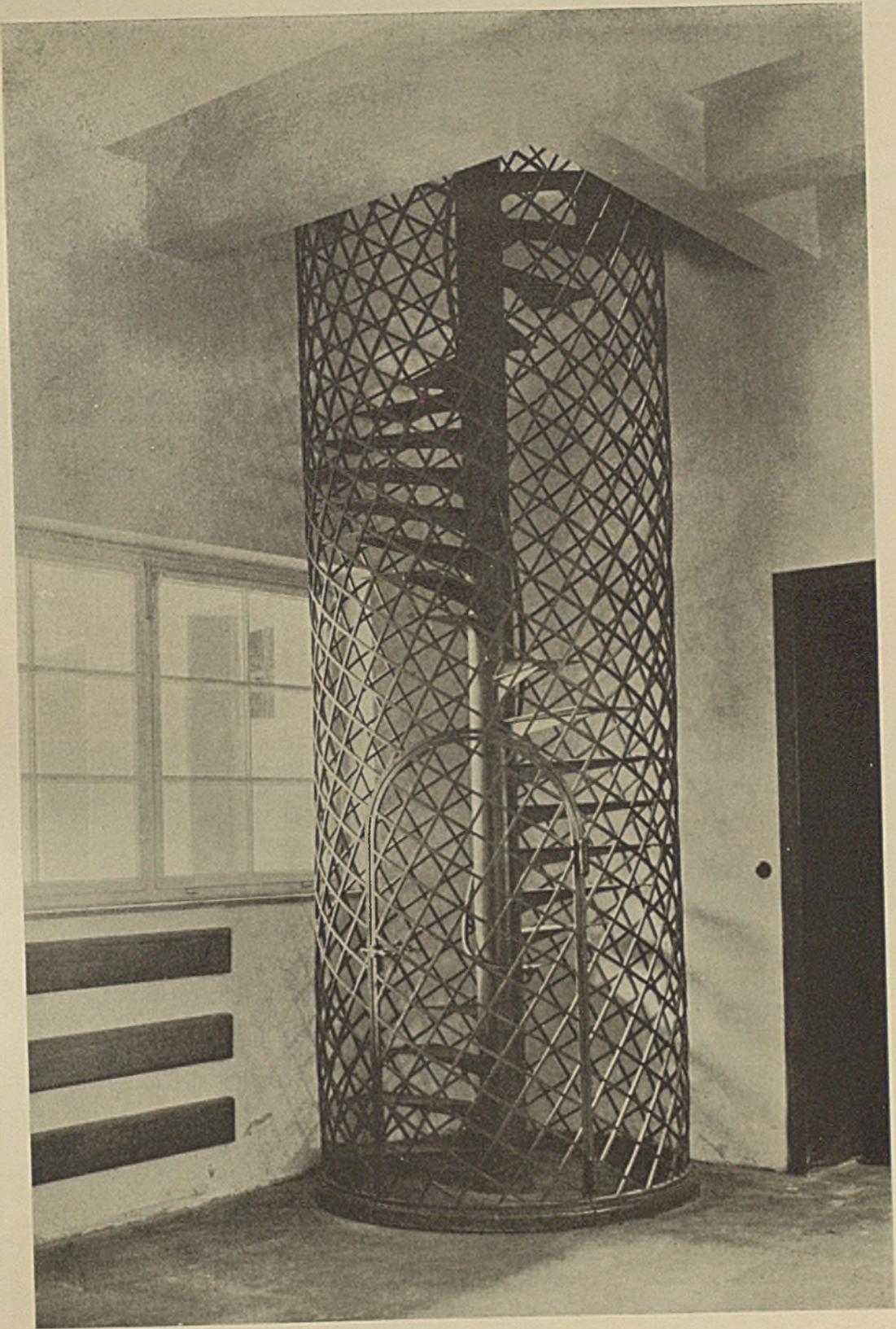
Zum Schluß ein Chronistenvermerk. Obwohl in diesem staatlichen Baubetrieb der Geist und die Arbeitsweise der alten Baugilden so sehr lebendig geworden, daß im gemeinsamen und einmütigen Dienst an das Werk die Leitung namenlos bleiben will, erscheint mir gegenüber einer solch bedeutsamen Schöpfung eine Ausnahme erlaubt, ja erwünscht. Das Projekt fand bei den höchsten Instanzen weitgehendes Verständnis und bereitwillige Förderung. Die Leitlinien für die gesamte Anlage gaben unter der Führung von Ministerialrat Pöverlein Oberpostdirektor Dr. Krimmer für den Betrieb, Professor Dr. Schwaighofer für die Mechanisierung, Oberregierungsrat Vorhoelzer für die bauliche Erscheinung. Baurat Holzhammer schuf mit Reg.-Baumeister Walther Schmidt die praktische und wirkungsvolle Form, bis in alle technischen und handwerklichen Einzelheiten. Die Bauleitung oblag Inspektor Aug. Mayr.

Prof. Dr. J. Popp.

※



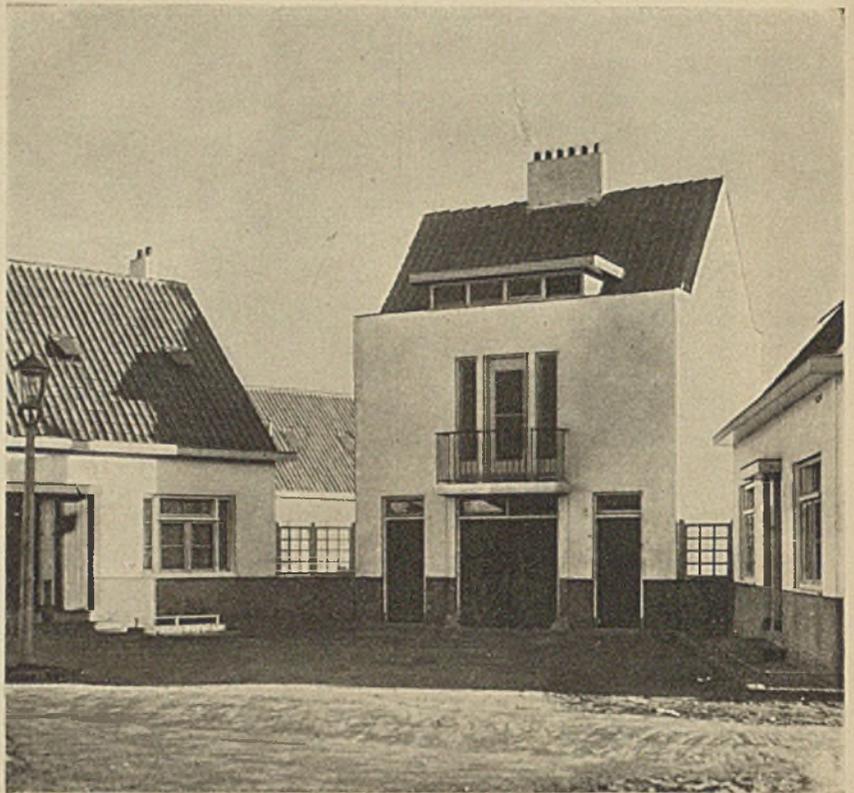
Gangpendeltüre



Umgitterte Wendeltreppe vom Halsbau zum Sitzungszimmer

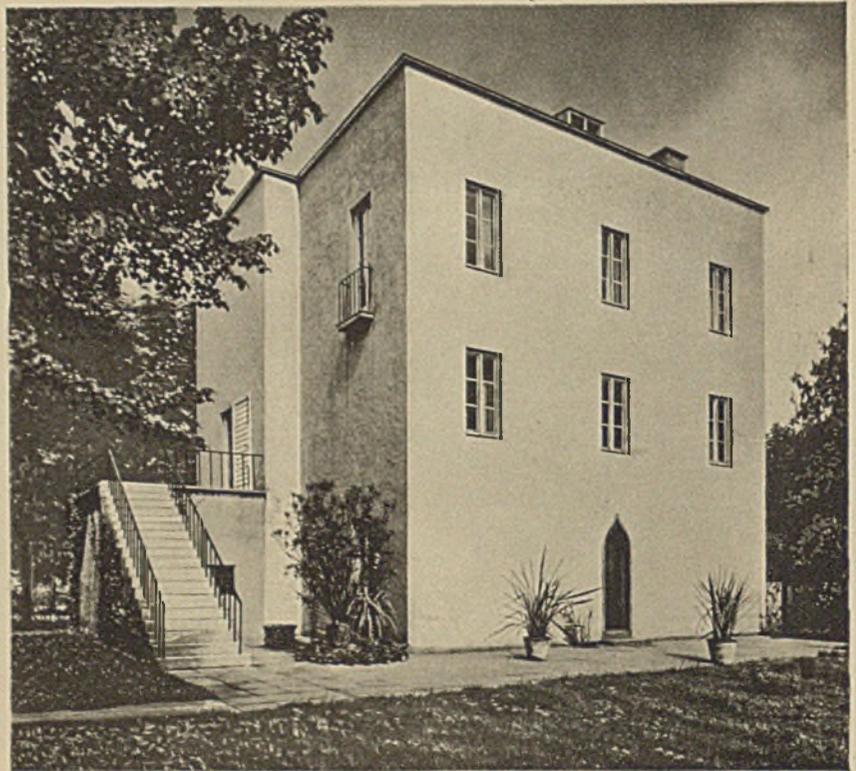
SIEDLUNG in ROTTERDAM

Arch. J.P.Oud



HAUS LETTRÉ in BERLIN

Arch. Prof. Ed. Pfeiffer-
München



Im Septemberheft 1926 ist eine
Textverwechslung bei obigen Bil-
dern unterlaufen, die im Oktober-
heft berichtigt wurde.

Auf Wunsch der Verfasser wieder-
holen wir die Richtigstellung unter
Beigabe der Bilder