

DER BAUMEISTER

HERAUSGEBER: PROF. Dr.-ING. e. h.
HERMANN JANSEN, Arch., BERLIN,
... und STADTBAUAMTMANN ...
S. LANGENBERGER, Arch., MÜNCHEN

MONATSHEFTE
FÜR ARCHITEKTUR
UND BAUPRAXIS

VERLAG UND EXPEDITION:
GEORG D. W. CALLWEY
MÜNCHEN, FINKENSTRASSE 2, UND
BERLIN W. 57, KURFÜRSTENSTRASSE 8

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

XXIII. JAHRGANG

NOVEMBER 1925

HEFT 11

INHALT: Hauptblatt: Bauten der Reichspost: Oberpostdirektion Münster i. W., Arch. Postbaurat Tietze-Berlin — Fernamt in Köln-Deutz, Arch. Ob-
Postbaurat Deetz-Köln — Oberpostdirektion Dortmund, Postneubau Bochum, Hauptpost-u. Telegraphenam. Arch. Postbaurat Haake u. Reg.-
Bmstr. Hager — Deutsche Verkehrs-Ausstellung München 1925: Ansicht aus der Vogelschau — Postautohalle, Arch. Postbaurat Werner-Mün-
chen — Eisenbahnhalle, Arch. Reg.-Bmstr. G. Harbers-München — Ueberbrückung der Liliputbahn, Arch. Prof. Carl Jäger-München — Teil-
ansicht von der Halle für Angelsport, Arch. Wiederanders-München. □

Beilage: Das wiedererstandene Babylon — Vom Tag für Denkmalpflege und Heimatschutz in Freiburg i. Br. 1925 — Bücherbesprechungen
— Offene Preisausschreiben — Entschiedene Preisausschreiben — Geschäftliche Mitteilungen. □

Tafeln: 89: Oberpostdirektion Münster i. W., Arch. Postbaurat Tietze-Berlin — 90-91: Postneubau Bochum, Postneubau Siegen, Arch. Post-
baurat Haake u. Reg.-Bmstr. Hager — 92-94: Postgebäude in Köln a. Rh. — 95-96: Posthaus in Würselen b. Aachen — 96: Posthaus in Merten
b. Köln a. Rh., Arch. Oberpostbaurat Deetz-Köln — 97: Fernsprechamt für Köln-Süd, Arch. Oberpostbaurat Deetz-Köln — 98: Deutsche Ver-
kehrs-Ausstellung München 1925, Arch. Reg.-Bmstr. G. Harbers-München, Mitarb. Lechner & Norkauer-München. □

Bauten der Deutschen Reichspost

Während in früheren Jahren die Post in den deutschen Bundesstaaten sich vielfach mit gemieteten Räumen begnügen konnte, haben sich in jüngster Zeit vielerorts mancherlei Gründe ergeben, die den Erwerb eines posteigenen Grundes sowie die Schaffung eines entsprechenden Zweckbaues als wünschenswert bzw. unerlässlich erscheinen ließen. Welcher Art diese Beweggründe waren — man denke z. B. an die beträchtliche Entwicklung des postalischen Arbeitsgebietes durch den

Aufschwung des Postscheckverkehrs oder an den durch die einheitliche Reichszentralisierung um vieles schwieriger gewordenen inneren Apparat — mag an dieser Stelle als nebensächlich erscheinen im Vergleich zu dem hier viel mehr interessierenden Thema der Entwicklung des Postbaues nach dem Gesichtspunkte seiner ästhetischen Gestaltung.

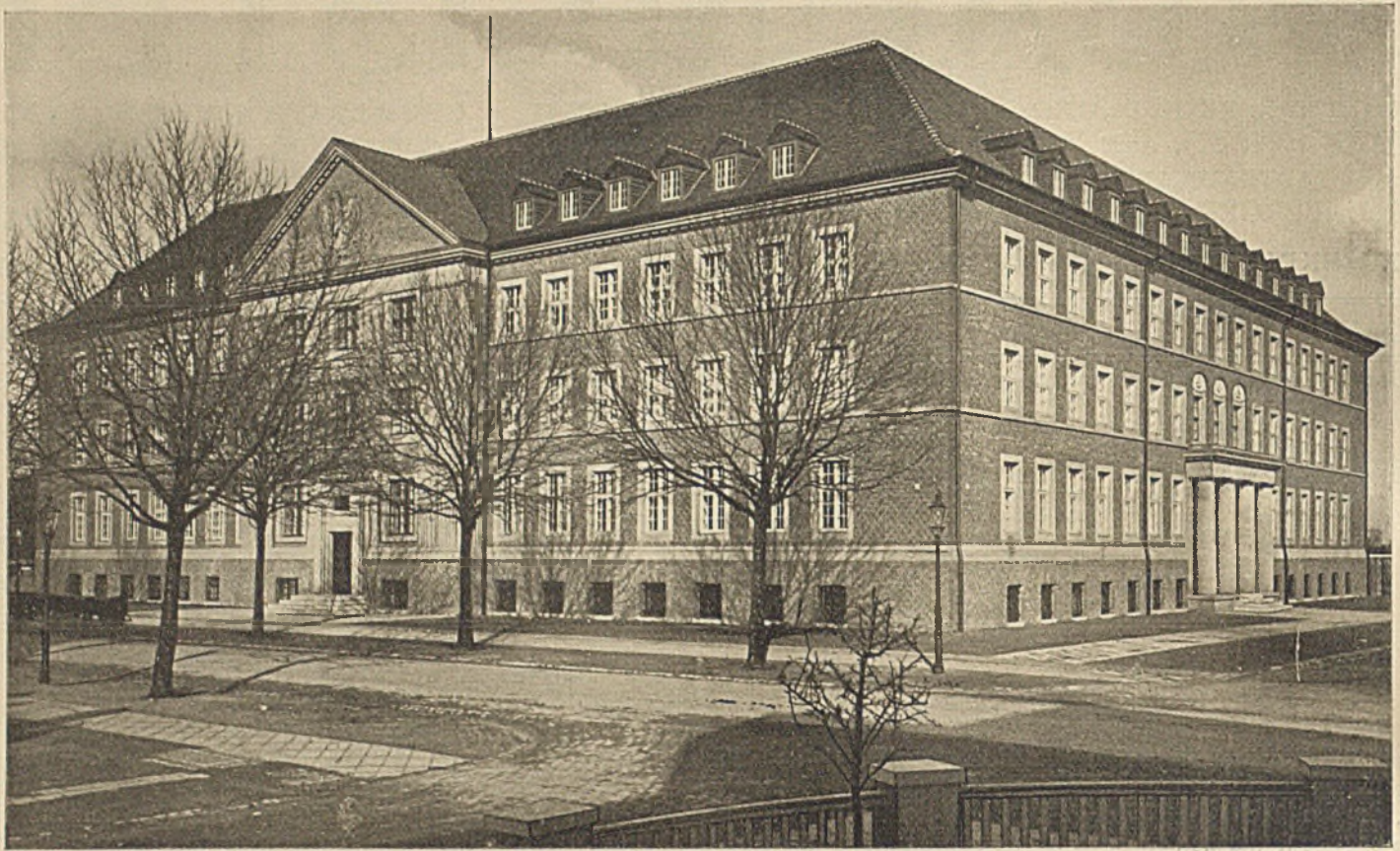
In dieser Richtung kann nun eine sehr bedeutsame Wandlung, wenn nicht gar ein Gegensatz festgestellt werden. Er-



Arch. Postbaurat Tietze - Berlin

Oberpostdirektion Münster i. W., Haupteingang

Risalit-Hohenzollernring
Bildh. Heim - Stuttgart

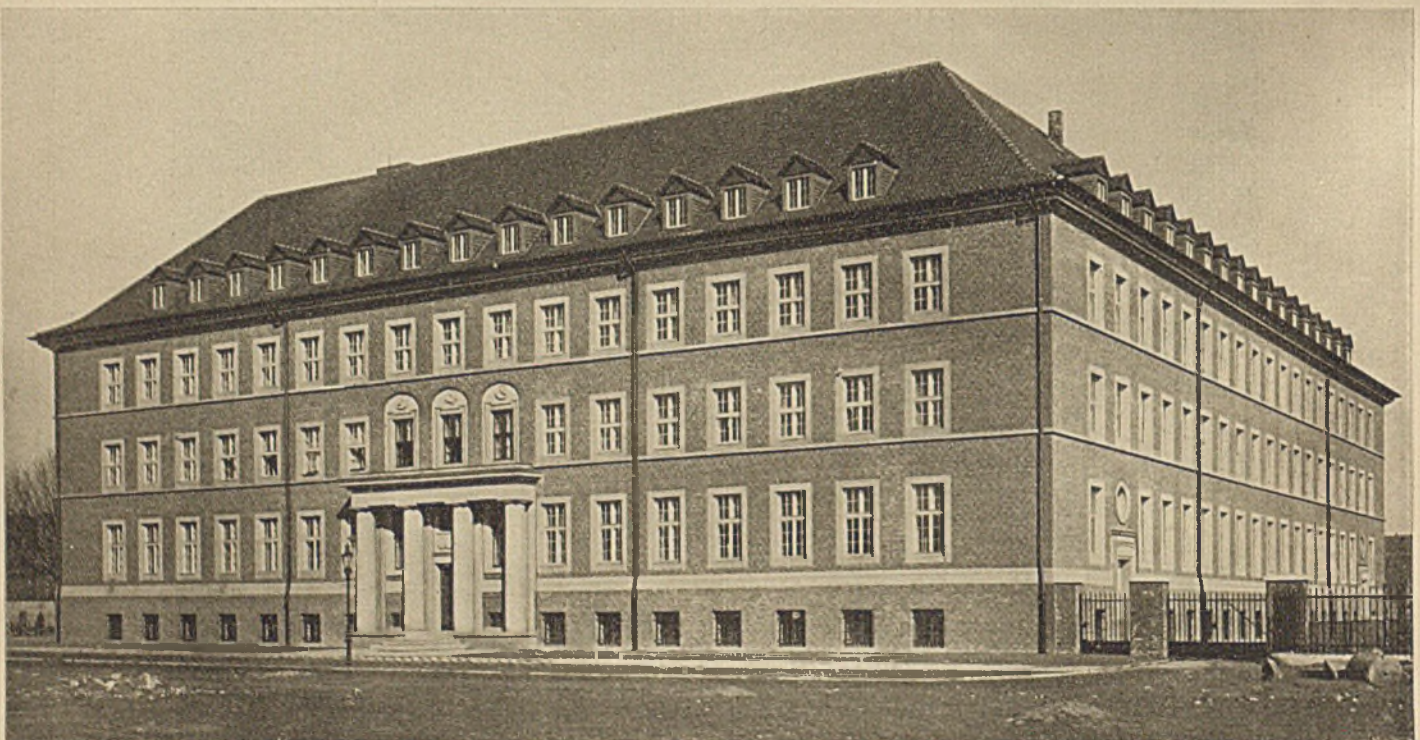


* Oberpostdirektion Münster — Ansicht vom Hohenzollernring

freute sich doch gerade Post und Bahn noch lange bis in unsere Zeit herein einer sprichwörtlich gewordenen „Schematisierung“, die nur auf militärischem Gebiete noch übertroffen wurde und insbesondere durch eine mangelnde Rücksichtnahme auf die Eigenart der landschaftlichen bzw. örtlichen Umgebung sich auszeichnete. Erst in neuester Zeit wurde diese vielfach wie ein unlöslicher Bann erscheinende Gepflogenheit erfreulicherweise durchbrochen, sodaß frisch pulsierende Kraft sich hier in gleicher Art offenbaren konnte wie im privaten Leben. Dem Drange nach Entfaltung schöpferischer Könnens und Wollens wurde Ausdruck verliehen durch die Verkörperung individuellen Empfindens, das gleichzeitig ein über das einzelne spezielle Bauwerk hinausgehendes ausgeprägtes architektonisches Gefühl und Verständnis zeigte für den Charakter seiner Umgebung.

Eine besondere Eigenart weist das neue Oberpostdirektionsgebäude zu Münster in Westfalen auf. Freistehend an drei Straßen, während sich an die vierte Gebäudefront der Postgarten als spätere Erweiterungsmöglichkeit anschließt, lehnt es sich

in seiner äußeren Gestaltung an die münsterischen Bauwerke der Schlaun und Pistorius an. Architekturteile aus sauerländischem und badischem Sandstein heben sich von den Flächen des Ziegelrohbaues mit Hintermauerungssteinen wirksam ab und geben dem Bauwerke freundliche Belebung. Dazu eint sich die farbige Kleinbehandlung verschiedener Fensteranstriche, im Kellergeschoß des Mittelrisalites Hohenzollernring und der zusammenhängenden Achitekturteile olivgrün im Gegensatze zu dem weißen Fensteranstrich der übrigen Außenfronten. Der Holzanstrich der Hoffronten, die Zementputz erhalten, ist blau, im Kellergeschoß rotbraun, im Risalit und den Treppenhäusern gelb. Der Mangel an Geldmitteln wirkt sich auch im Inneren durch Auslösung größerer Farbenfreude aus. Die tief herabgezogenen Decken sind durchweg blau gestrichen, die Räume selbst wechseln in Grün, Grau oder Braun und tragen zu einer überaus wohnlichen Stimmung bei. — Die Flure sind im ersten Geschoß gelb, im zweiten grün, im dritten blau, während die Türen nach den Fluren zu zinnoberrot, nach den Räumen dunkelolivgrün gehalten sind. An



Arch. Postbaurat Tietze - Berlin

* Süd-Ansicht



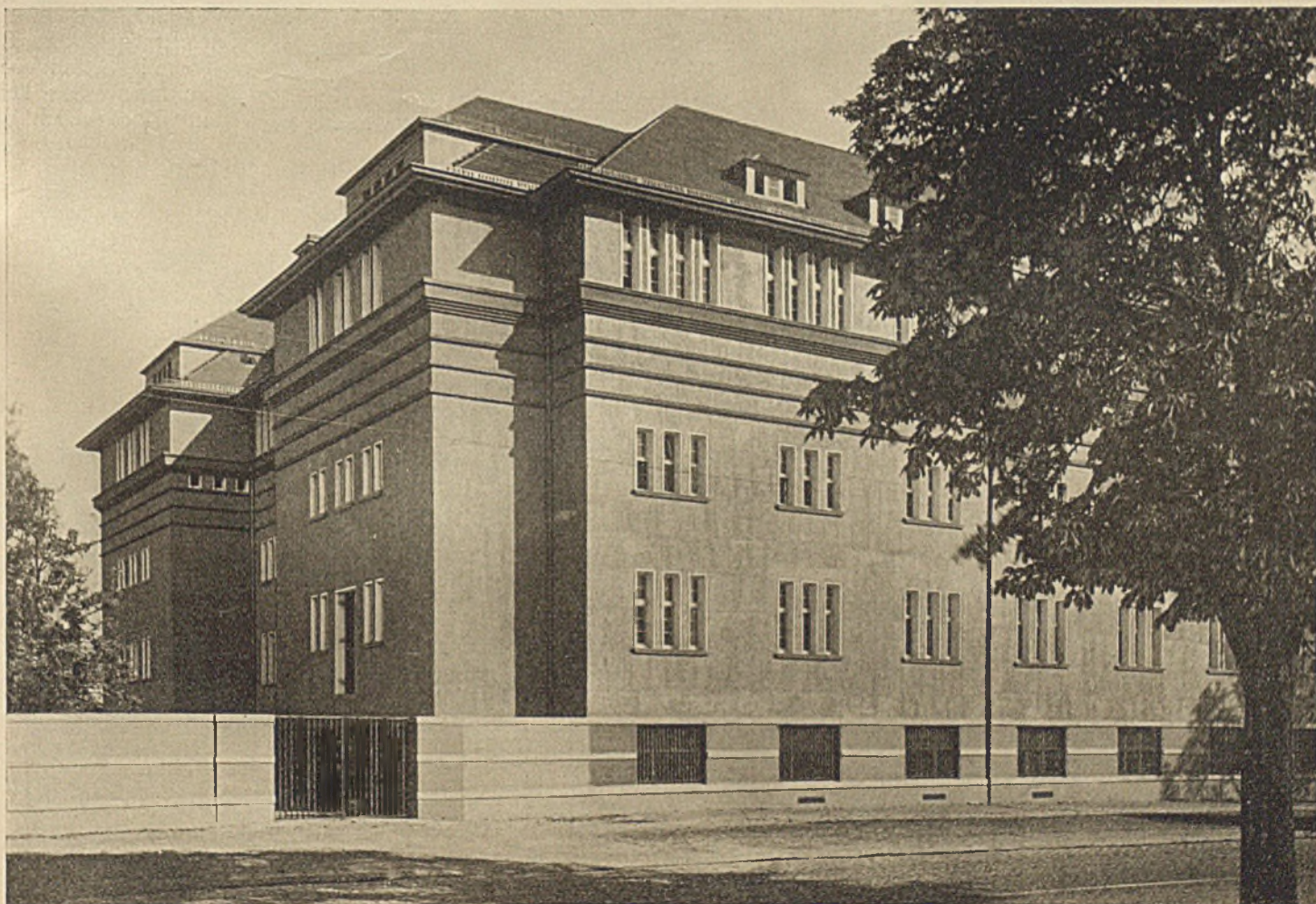
*Arch. Oberpostbaurat Deetz-Köln (Bearb. Reg.-Bmstr. Kaminski-Köln)

Fernamt in Köln-Deutz

Räumen enthält das Gebäude die Diensträume der Oberpostdirektion, der Oberpostkasse, ein Stadtpostamt, Diensträume für das Telegraphenamt und Telegraphenzeugamt, eine Präsidentenwohnung und zwei Unterbeamtenwohnungen. — Nach 23 monatiger Bauzeit wurde das Bauwerk am 1. November 1924 nach dem Entwurf des Reichspostministeriums fertiggestellt.

Ebenso zeugen von einer gewissen Bauberechtigung der Bodenständigkeit die Bauten der Oberpostdirektion Köln; das Fernamtsgebäude in Köln-Deutz zeigt das Mitgehen des Architekten mit der neueren Auffassung, einen ausgeprägten Individualismus der Form, die jedoch nicht schrankenlose

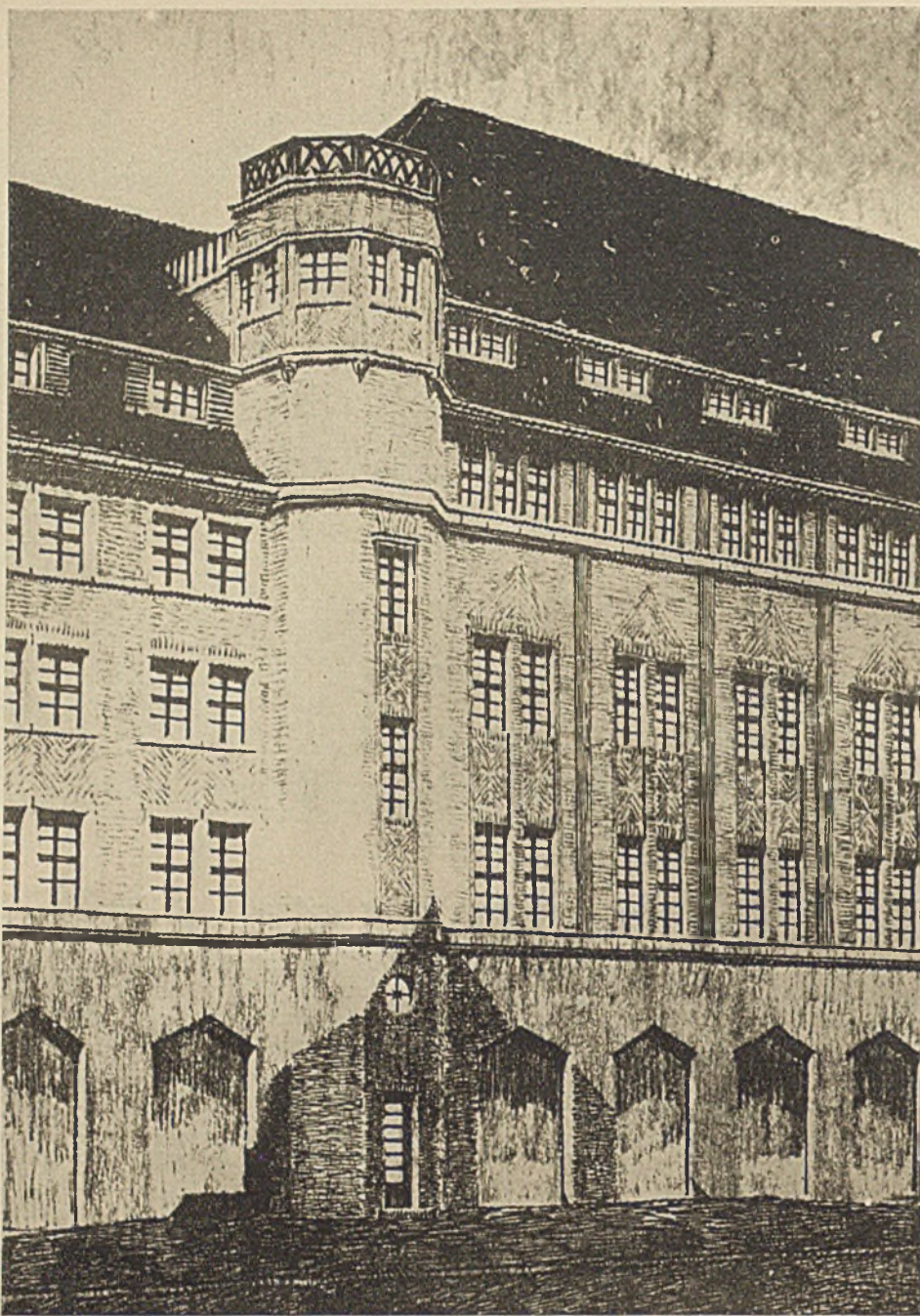
Willkür bedeutet. — Vier Flügel umschließen hier einen Mittelhof, der im Erdgeschoß mit einem Glasdach überdeckt ist. Der gesamte Erdgeschoßraum beherbergt eine Auslands- packkammer, die in unmittelbarer Verbindung mit Postverladestelle und Bahngleis steht. Die beiden ersten Obergeschosse enthalten neben Büroräumen ein Selbstanschlußamt für das rechtsrheinische Köln und ein Verstärkeramt, während das dritte Obergeschoß einen alle vier Flügel umfassenden Saal für das Fernamt birgt. Bei der äußeren Gliederung des Baues ist durch eine gewisse straffe Disziplin ein wirkungsvoller Kontrast zwischen Horizontalen und Vertikalen erreicht,



• Fernamt in Köln-Deutz

der das Gepräge des Monumentalbaues wirkungsvoll steigert. Die beiden, weiterhin noch abgebildeten Selbstanschlußämter zeigen die Verwertung des alten Kölner Treppenturm-Motives in glücklicher Vereinigung mit neuem Formbestreben.

Eine interessante Fassadengestaltung ist für den zur Zeit in Ausführung befindlichen Neubau des Post- und Telegraphen-Gebäudes in Bochum der Oberpostdirektion Dortmund zu erwarten. Form und Lage des Bauplatzes, der im Zentrum der Stadt gelegen ist, wie auch die Forderung einer späteren Erweiterungsmöglichkeit, der Anschluß der Ladebühnen an die elektrische Straßenbahn und die Aufrechterhaltung des postalischen Betriebes während der Bauzeit waren die wesentlichsten Programmpunkte, deren Berücksichtigung bzw. Erfüllung aus dem Grundriß auf Tafel 91 ersichtlich ist. Das Gebäude, das in seinem Erdgeschoß Briefschalterhalle, Packkammer und Paketannahme, im ersten Obergeschoß Briefträgererei und Telegraphie, im zweiten das Selbstanschlußamt und im dritten Obergeschoß das Knoten- und Fernamt umfaßt, wird in den Fassaden aus Bockhor-



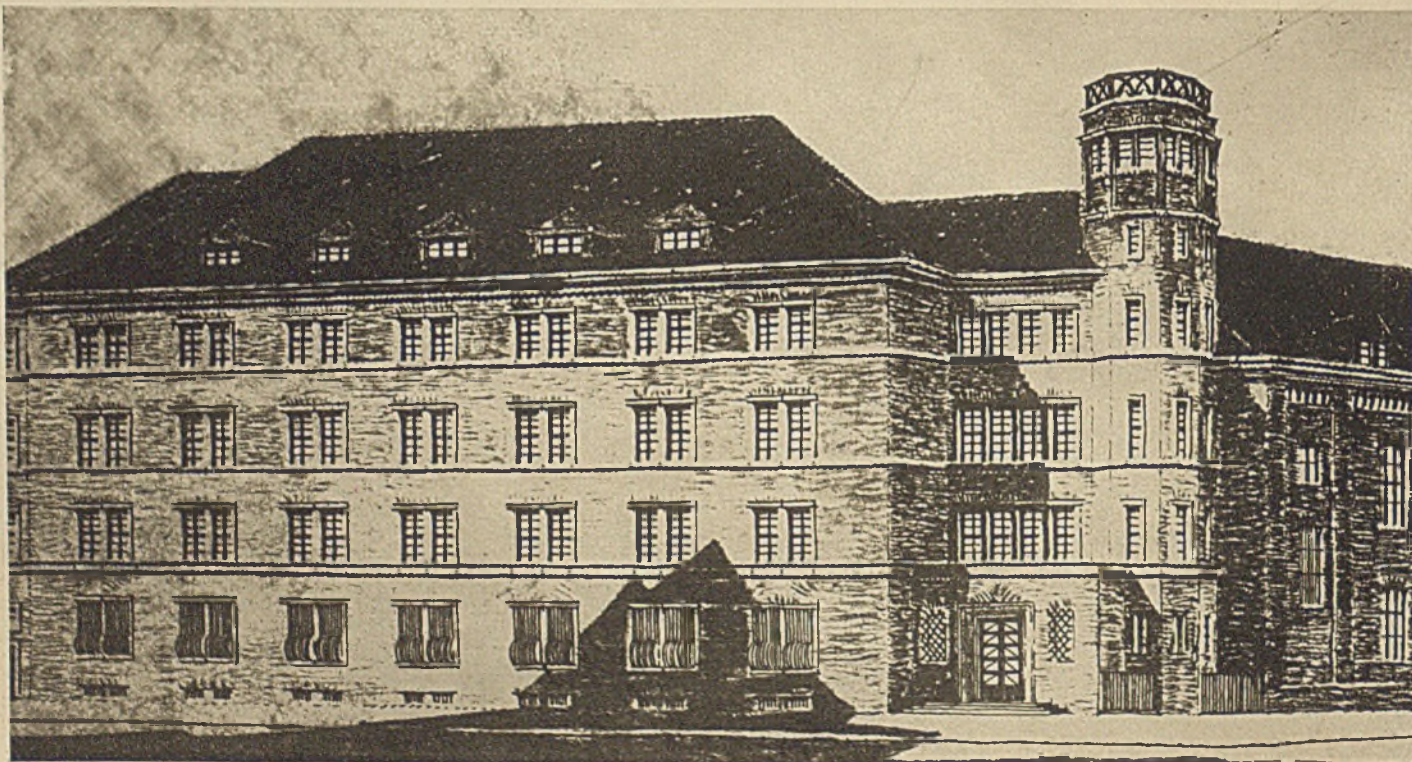
Arch. Oberpostbaurat Deetz-Köln (Bearb. Reg.-Bmstr. Kaminski-Köln u. Postbaurat Drefenbach-Köln); Selbstanschlußamt für Köln, Neuffer Straße

ner Klinkern mit Werksteinverzierung ausgeführt. Eine beachtenswerte neuzeitliche Raumschöpfung ist durch die Darstellung der Schalterhalle veranschaulicht.

Weitgehende Rücksichtnahme auf die Tradition bekundet das Gebäude der Oberpostdirektion Köln, das zu Anfang des Weltkrieges fertiggestellt wurde.

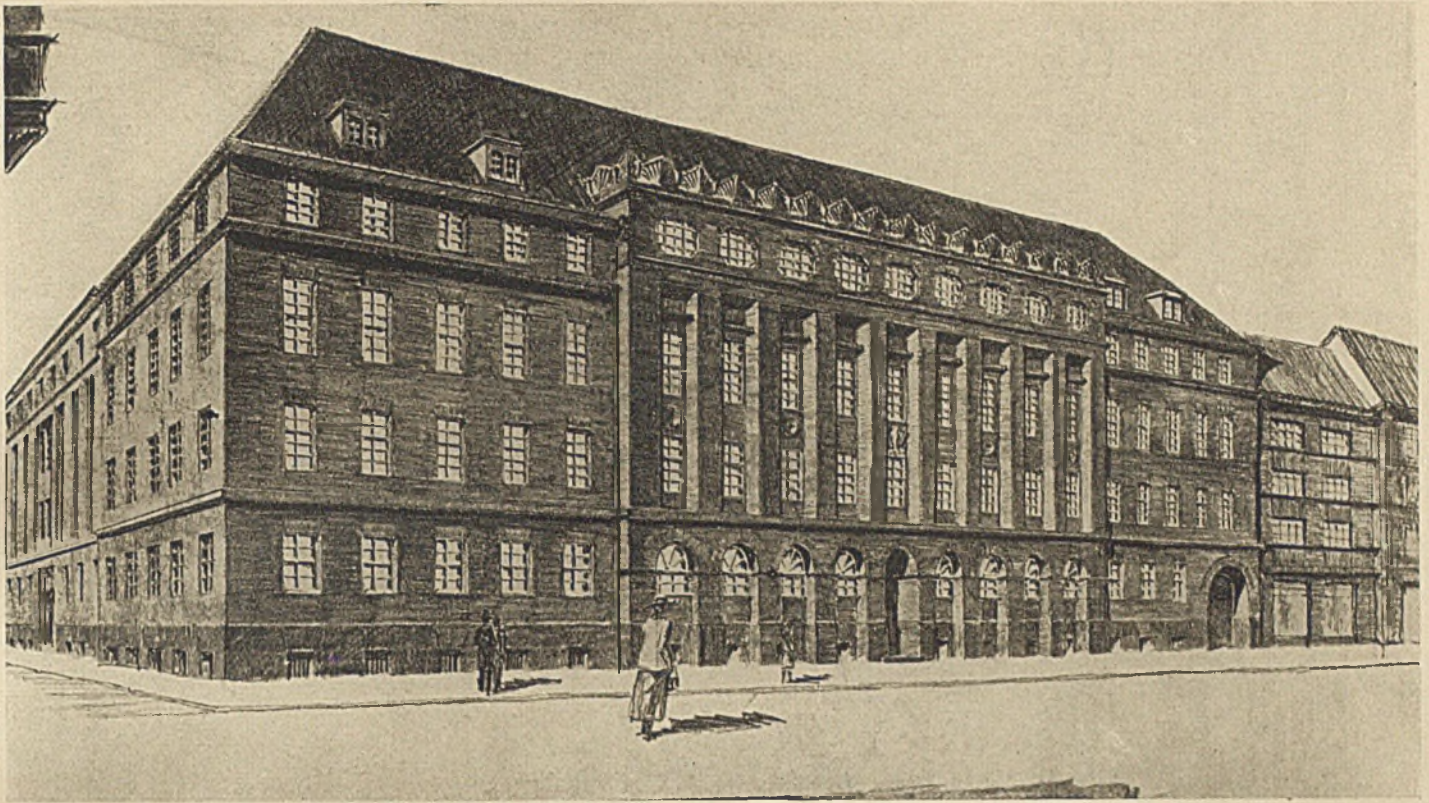
Hier war für den Architektendie Anlehnung an die Formgebung der mittelalterlichen Bauten Kölns bedungen. Neben den Diensträumen der Oberpostdirektion waren noch die Räume für die Dienst-Wohnung des Präsidenten und für zwei Unterbeamte, für die Oberpostkasse, sowie ein Stadtpostamt zu gewinnen. Die Fassaden, bei denen Kirchheimer Muschelkalkstein verwendet wurde, haben Ederverputz und an einigen Stellen ornamentalen und figürlichen Schmuck erhalten.

Auch beim Postgebäude in Siegen wurde auf die überlieferten Bauformen weitgehendst Rücksicht genommen. Hier verdient zunächst die Durchbildung des Grundrisses mit der zentralgelegenen Schalterhalle besondere Beachtung. Sie läßt in mehrfacher Richtung ein



Arch. Oberpostbaurat Deetz-Köln (Bearb. Reg.-Bmstr. Kaminski-Köln)

Selbstanschlußamt für Köln, Ulrichgasse



*Arch. Postbaurat Haake u. Reg.-Bmstr. Hager *Oberpostdirektion Dortmund — *Postneubau Bochum, Hauptpost- u. Telegraphenamtsgebäude

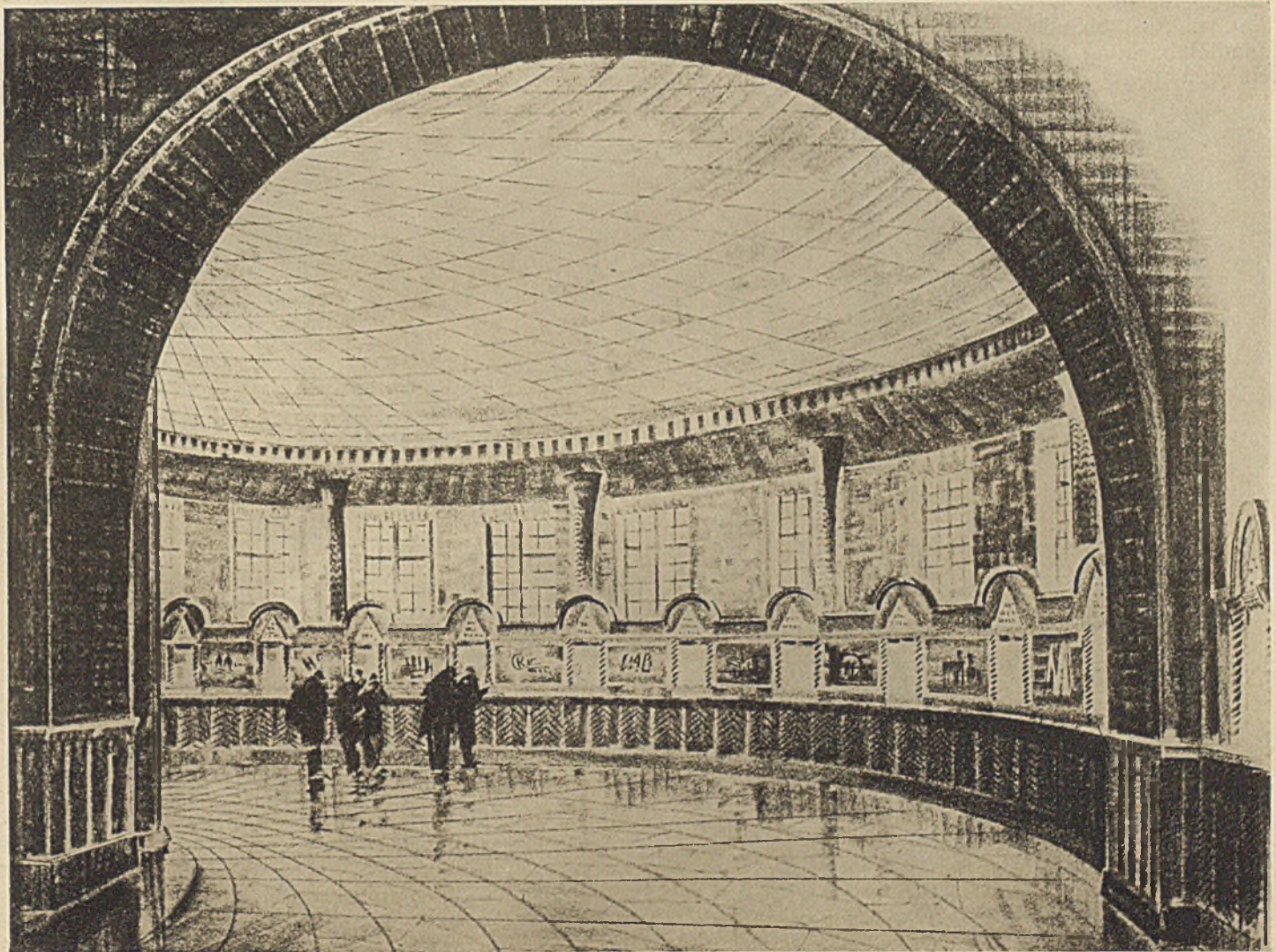
Abweichen vom Gewöhnlichen erkennen. Die Ausbildung der Schaltherhalle ist schon insofern neuartig, als man von der bisher üblichen strengen Schaltherabtrennung Abstand genommen und lediglich neben den einzelnen Zahlplatten leichte Glasbegrenzungen anwandte, die dem Blick Freiheit bis zur äußeren Umfassungsmauer gewähren.

Für die Außenfronten wurden kräftige Farbtöne gewählt, so z. B. für den Sockel blaugraue Basaltlava, für die Gesimse und Fenstereinrahmungen Tuffstein in kräftiger Körnung, für

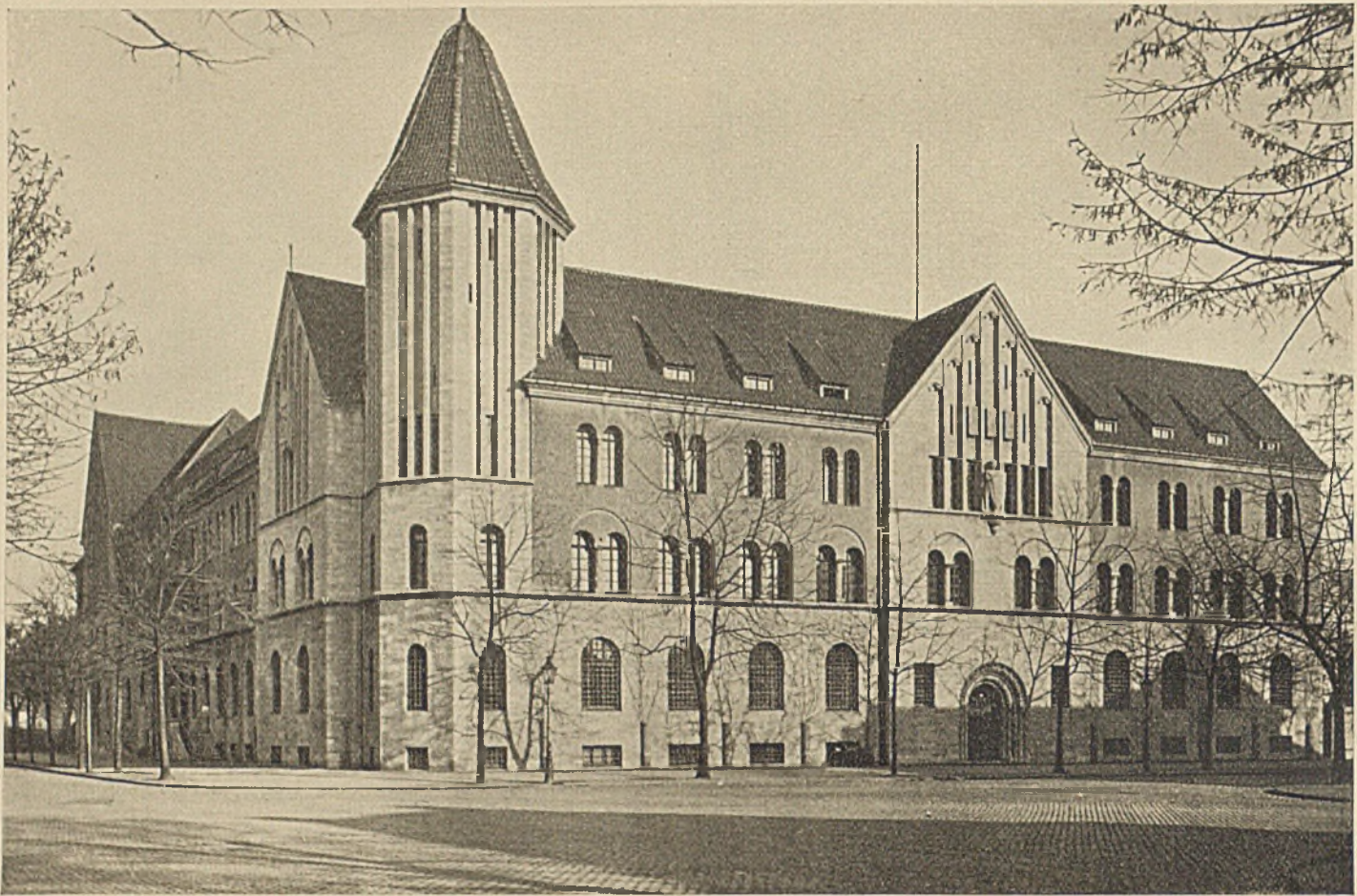
die Zwischenfelder Edelputz in warmem Gelb, zu dem das Dach in Moselschiefer kontrastiert.

Auf Tafel 95—97 sind weiterhin noch drei kleinere Postbauten des Direktionsbezirks Köln wiedergegeben, die ein wiederum bemerkenswertes Eingehen auf die ästhetische Forderung des umgebenden Ortsbildes veranschaulichen.

Wenn vorgängig von einer Einfügung in die bauliche Umgebung des betreffenden Objektes gesprochen wird, so darf hier nicht eine Parallele zwischen Privatbau und öffentlichem



* Schaltherhalle



* Arch. Postbaurat Tietze - Berlin

Ansicht Ecke Wörth- und Cleverstraße

Postdirektionsgebäude Köln a. Rh.

Zweckbau gezogen werden. Rein in seinem Äußeren wird sich ohne jegliche Berücksichtigung des Grundrisses der Charakter des Monumentalen bis zu einem gewissen Grade zeigen müssen und hierin ein gewisser Gegensatz zwischen dem Neubau und den bestehenden bzw. umgebenden Privatbauten begründet sein. Der Zweck des Baues bzw. die Aufgabe, die das Postgebäude erfüllen soll, heischt vor allem eine Kenntlichmachung seiner Art vor anderen Bauwerken, die allein schon als Widerspruch gegen das Bestehende

erachtet werden könnte, die aber doch nicht zu vermeiden ist. — Jedenfalls kann festgestellt werden, daß der Postbau von heute unter Berücksichtigung der Zeitverhältnisse den zu stellenden ästhetischen Forderungen in weit höherem Maße entspricht als vordem. Die dem Schema erteilte Absage aber gibt weiterhin dem Architekten die Möglichkeit freier Entfaltung seines Könnens und läßt eine Vergeudung oder Abstumpfung der künstlerischen Kräfte vermeiden.

R o l a.



Süd-Ost-Ansicht

Postdirektionsgebäude Köln a. Rh.



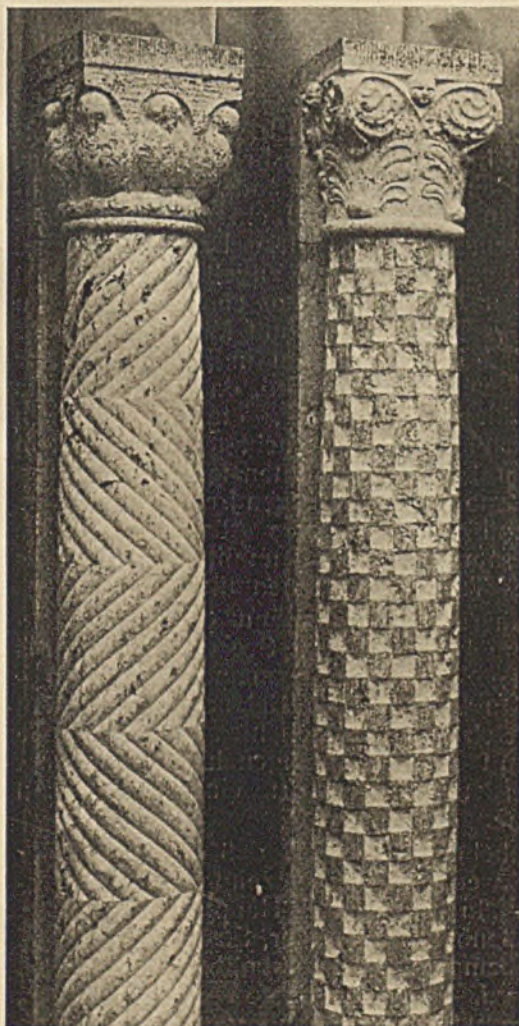
Arch. Postbaurat Tietze

Postdirektionsgebäude Köln a.Rh.

Eingang Cleverstraße

Reisegedanken und Vergleiche

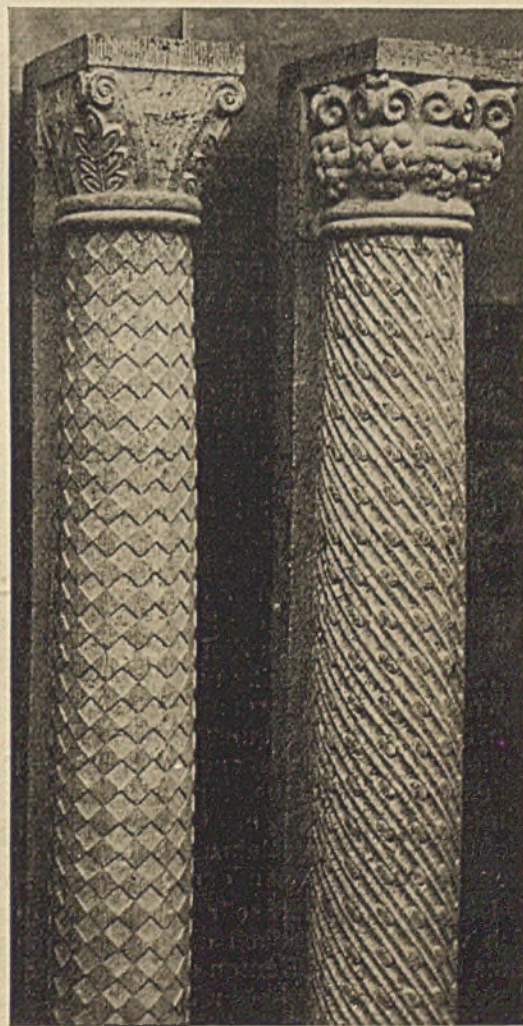
(Städtebauliches — Verkehrsfragen — Lichtreklame)



Säulen im II. Obergeschoß

Wenn der Stadtarchitekt auf Reisen und Ferienfahrt geht, läßt er sein berufliches Sinnen nicht zu Hause; überall stellt er Vergleiche an, was für die eigene Arbeit vorbildlich oder nicht vorbildlich sein kann. Ausschau wird gehalten, ob die eigene Stadt, ob ihr Gesicht, ihr Wirken und Walten den Vergleich bestehen können.

Eine Stadt, die ein Vorbild sein kann und die um ihre Lage beneidet werden muß, ist Zürich. Das historische Zürich ist nur im Stadtteil um das Grossmünster herum noch zu erkennen, wo die engen und sehr steilen Straßen ein Bild der alten Stadt geben, und nur noch um die Frauenmünsterkirche herum sind einige weitere Zeugen des alten Zürichs zu finden, zu denen ganz besonders auch die Röhrenbrunnen auf den Plätzen und Straßenkreuzungen gehören. Zürich ist sonst eine moderne Stadt, die aber bestrebt ist, der Wirtschaftlichkeit und der Schönheit gleichmäßig zum Recht zu verhelfen. Stadt und Natur verbinden sich in selten schöner Weise, der See im Kessel ist durch eine breite großstädtische Straße in gerader Linie mit dem Hauptbahnhof verbunden, und hier schon ist man erstaunt, daß es gelingen kann, die schöne Allee inmitten der hohen Großstadthäuser zu erhalten, die wahrscheinlich von den Ladenbesitzern recht wenig gern gewünscht ist, da sie die Ladenschilder und Auslagen verdeckt, die aber im schwülen Hochsommer die



Bildhauer Stanisl. Kohn

schattigen Laubengänge ersetzen kann. Einstens ging auch in München von der Isar her bis zum Max-Joseph-Platz eine Allee, sie ist aber ein Opfer der Neuzeit und der für Baumpflanzung ungünstigen Lage der Straße geworden.

Vorhallen und Bogenstellungen sind in der Stadt Zürich, die man ob ihrer natürlichen Vorzüge mit strengerem Maße mißt als manch andere Stadt, aus alter Zeit wie auch aus neuer Zeit an vielen Stellen zu finden. Gerade für Schaffung von Arkadendurchbrüchen zur Gewinnung neuer Fußwegflächen bieten sich damit sehr gute Beispiele. Durchbrüche im Erdgeschoß in einfacher Weise, nicht in gewölbten Bogen sondern mit ebener Decke auf glatten viereckigen Pfeilern findet man, — gerade wie sich ergibt, wenn man einen Fußweg in einen Geschäftsladen hineinschiebt, indem einfach die Schaufenster zurückgesetzt werden. Straßenengen und gefährliche Straßenkreuzungen sind auf diese Weise verbessert worden. Auch in München gibt es eine solch überlastete Straßenecke am Marienplatz, die in gleicher Weise geändert werden könnte, wenn in ähnlicher Form ein neuer Fußweg eingefügt werden würde. Die Lösungen vom Limatquai in Zürich geben Vorbilder. Es sei nicht behauptet, daß diese Lösungen das Ideal in architektonischer Hinsicht sind, die schönen Bogenstellungen in Zürich, unmittelbar neben den anderen Formen, beweisen drastisch den Unterschied, aber da Hilfe nottat, mußte wenigstens das Erreichbare geschaffen werden. An der „Münsterbrücke“ und am „Leuhof“ sind neue Beispiele von Laubenanlagen zu finden.

Auch der Regelung des Wagenverkehrs wird in letzter Zeit große Aufmerksamkeit zugewendet; durch Anlage von Trottoirinseln will an den verkehrsreichsten Straßenbahnhaltestellen und an Kreuzungen diese Regelung erzielt werden; freilich scheint noch Duldsamkeit geübt zu werden, wenn die Fuhrwerke ihren gewohnten Weg auf dem Geleisestreifen statt außerhalb der Trottoirinseln nehmen. Ob die weitere Absicht, die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Fuhrwerke zu erhöhen, für einen Stadtverkehr den erwarteten Vorteil bringt, ist nicht ganz sicher.

Besondere Umgehungsstraßen für Automobile besitzen die Städte der Schweiz nicht; der Durchgangsverkehr benutzt die Hauptverkehrsstraßen. Ob dies überhaupt zu ändern sein wird, sei allgemein dahingestellt; genau wie eine große Zahl der Angestellten und Arbeiter als Weg von der Arbeitsstätte nach Hause nicht die abgelegenen ruhigen Seitenwege, sondern die Hauptstraßen mit ihren Auslagen und Buchläden aufsuchen, so fährt immer wieder der Durchgangsreisende über den Mittelpunkt eines Ortes und einer Stadt und belastet die Plätze und Straßen neben dem örtlichen Verkehr in außerordentlicher Weise. — Vorbildlich ist die Schweiz darin vorgegangen, daß der Automobilverkehr auf dem Lande nur wenige Durchgangsstraßen benutzen darf, die zudem bestens gegen Staubentwicklung behandelt sind.

Ueberraschend wirkt für den Besucher der Stadt Zürich, in welcher großzügiger monumentaler Form einige Neubauten, die an der großen Bahnhofstraße und anderwärts vorhanden sind, sich präsentieren. Es ist eine hervorragende Architekturschule zu erkennen, die keine Experimente versucht, sondern augenfällig ein klares Ziel hat. Die Fassaden der „Nationalbank“, der „Volksbank“ und mancher Geschäftshäuser weisen sowohl im Gesamtorganismus wie im Architekturdetail, im künstlerischen und kunstgewerblichen Schmuck eine ernste Auffassung in gediegener Art auf. Das zur Verfügung stehende schöne Hausteinmaterial hilft freilich mit, den guten Eindruck zu erhöhen. Gottfried Sempers Geist hat noch Einfluß; Renaissancelehre behält Geltung, wenn solch frische, moderne Schöpfungen daraus erwachsen.

Die Schweiz hat sehr früh auch gesetzliche Handhabe sich verschafft, wonach die Beschränkung des Grundeigentums durch Bund, Kanton oder Gemeindebehörde zu Gunsten des Allgemeininteresses möglich ist, wenn es sich um Schutz der Stadt- und Landschaftsbilder oder eines Naturdenkmals

handelt; das Schweizer Zivilgesetzbuch widmet diesen Forderungen einen ausführlichen Artikel. Trotz der guten Heimatschutzgesetze konnte aber augenscheinlich am schönsten Ehrenmal für gefallene Helden, dem „Luzerner Löwen“, die Umgebung vor unschönen Verkaufsbuden nicht geschützt werden. Das Gesetz gab aber der Schweiz die Handhabe für Vorschriften zum Schutz gegen unschöne und aufdringliche Reklame, wie dies seit 1908 die Stadt München nach Vorschlägen seines Stadtbauamtes, ebenfalls unter Stützung auf gesetzliche Grundlagen, eingeführt hat. Und so ist es interessant zu vergleichen, wie Schweizer Städte diese gesetzliche Handhabe zum Schutz der Schönheit der Plätze und Straßen

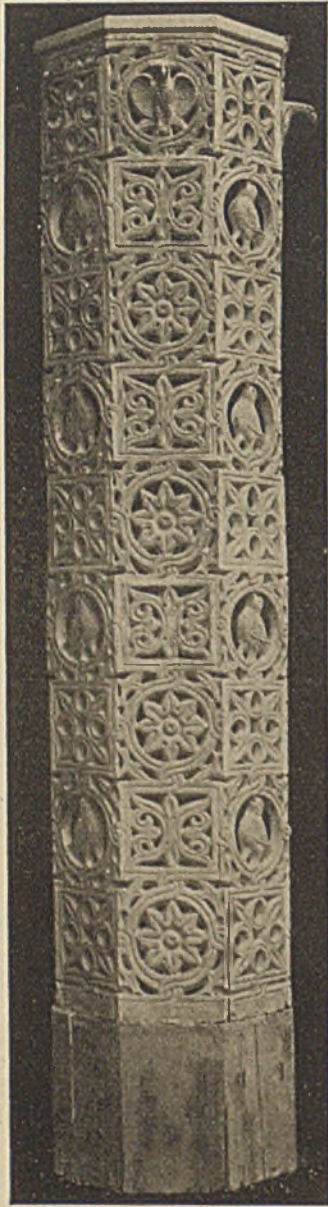
gebraucht haben. In Zürich fällt auf, daß die Reklameschilder zum allergrößten Teil in den für sie bestimmten Streifen über den Ladenseiten eingefügt werden und daß selten Architekturteile überschritten und überdeckt sind. Den berechtigten Forderungen des Geschäftslebens ist Rechnung getragen, aber die Fassaden sollen vor groben Störungen geschützt werden. Im übrigen ist die Stadtverwaltung daran, die einschlägigen Vorschriften, die bei der stets sich steigenden Reklamesucht überall im Interesse der Allgemeinheit nötig geworden sind, neu zu fassen. Und auch Bern hat in einer der letzten Stadtratssitzungen die neue Verordnung über Außenreklame beraten, wobei in der Sitzung zum Ausdruck gebracht wurde, daß Allgemeininteressen auf dem Spiel stehen; es ist altes Kulturgut zu wahren und daher Zwang auszuüben! Dabei sind noch besondere Vorschriften für Lichtreklame und für das Gebiet der älteren Stadtteile beigefügt worden.

In Zürich selbst ist nun seit kurzem Gelegenheit gegeben, die Wirkungen verschiedenster Lichtreklame zu würdigen. Dabei sei besonders betont, daß nur an einer einzigen Stelle Wechselreklame nach langem Zögern zugelassen ist, wobei sich freilich herausstellte, daß diese Wechselreklame, die am Dache eines Hauses am Bellevueplatz angebracht ist, auch in dieser gewählten Form die Kritik der Züricher herausforderte, die darin eine Störung des Stadtbildes sehen. Eine andere ähnliche, wechselnde Lichtreklame auf dem Dache eines Hotels jenseits der Bahnhofbrücke, die eine kurze Zeit ohne Genehmigung innerhalb der Berufungsfrist funktionierte, wurde im Interesse des Stadtbildes bereits wieder entfernt.

Im übrigen zeigt Zürich verschiedene feststehende Lichtreklamen, insbesondere für Hotels, wobei kleine, weit auseinanderstehende Glühpunkte in ganz feinen Lichtlinien die Buchstabenformen bilden. Diese Buchstaben sind zum Teil auf den Dächern angebracht, und auch in den untersten Geschossen wiederholt zu finden. — Ein Vergleich mit München beweist aber, daß im allgemeinen in Zürich weniger Lichtreklame gemacht wird, da fast durchwegs die Reklametransparente, die in München so zahlreich sind, fehlen und auch beleuchtete Firmen nur in kleinem Maß und nur in den obenerwähnten feinen Lichtlinien auftreten. Mehrfache Kinoreklamen plätzen freilich auch dort unangenehm heraus und ganz besonders störend wirkt eine Zigarettenlichtreklame am Limmatufer unmittelbar vor der schönen Silhouette des Turms am Frauenmünster.

Jedermann in Erinnerung bleibt, wenn er einen sternüberdeckten Nachthimmel am Züricher See erlebt; man hat den Eindruck, daß die Sterne des Firmaments ihre Fortsetzung in den weißen Lichtern der Beleuchtung an den Uferhängen finden, gleichsam als wären hier größere Sterne heruntergekommen; und vielfach unangenehmer als sonst wirken dann die herausleuchtenden Worte einer Kaffee- und einer Zigarettenreklame.

Was aber hervorzuheben bleibt, ist, daß das Innere der Bahnhofshallen recht wenig Reklame zeigt und die notwendigen Richtungstafeln damit die Hauptsache bleiben. Auch die blauen Straßenbahnwagen der Stadt Zürich sind ohne jegliche Reklamebemalung, die Vorstadtbahnlinie freilich tritt als Gegenbeispiel auf. — Das wichtigste Verkehrsproblem, das Zürich jetzt beschäftigt, ist, eine Aenderung des als Kopf-



Heizkörperverkleidung i. Oberpostdirektionsgebäude Köln a. Rh.



Wohnhausbaugruppe der Oberpostdirektion Stuttgart

station ausgebildeten Hauptbahnhofes und seiner Zufahrtstrecken zu versuchen. Projekte, auch unter Benützung des Flußbettes der Sihl sind, entstanden. Diese Bahnhofprobleme sind Aufgaben, die sehr oft die herangewachsenen Städte,

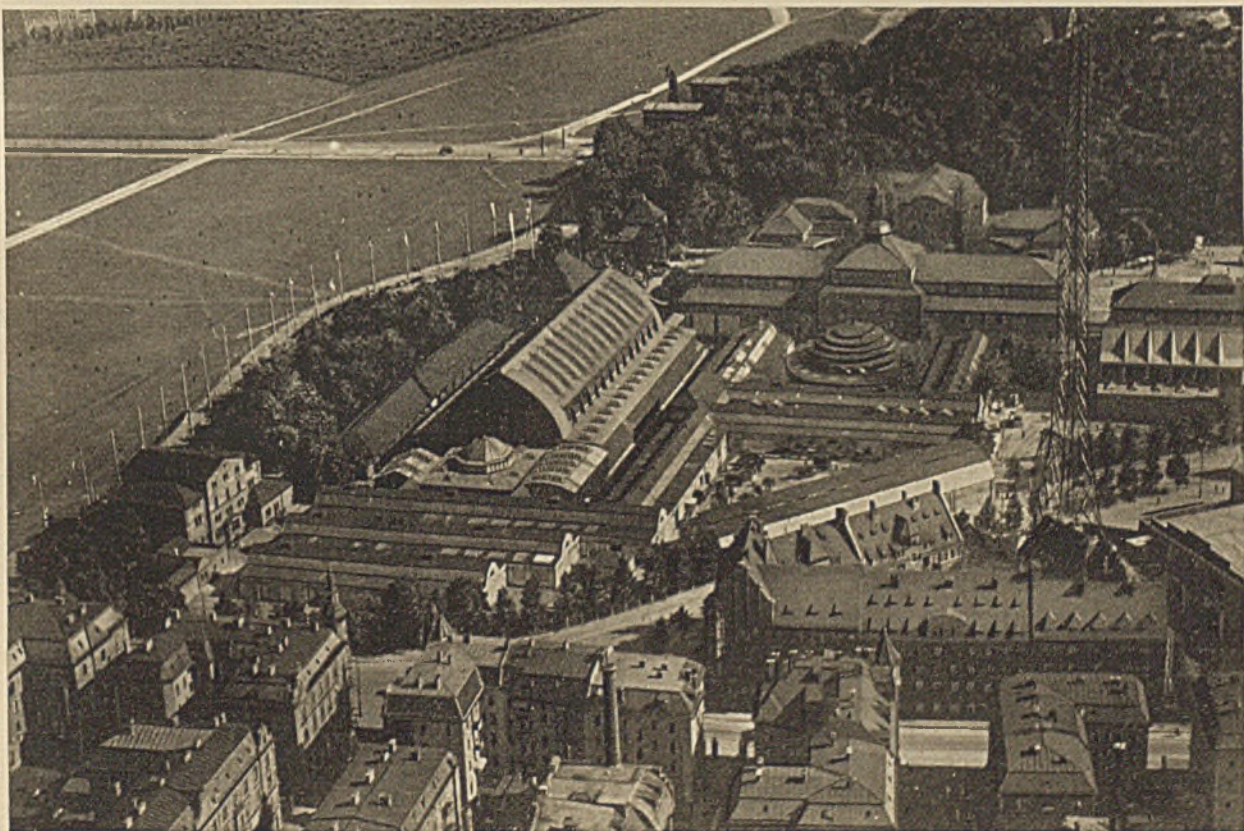
München mit eingeschlossen, beschäftigen müssen, damit möglich wird, Bahnhofplatz und Zufahrtstraßen den neuen vermehrten Anforderungen entsprechend zu wählen und zu formen.

A. Blößner, städt. Oberbaurat, München.

Rückblick auf die Deutsche Verkehrs-Ausstellung München 1925

Zur Ergänzung unserer Ausführungen in Heft 9 können wir nachstehend noch einige interessante Abbildungen von der nunmehr geschlossenen Ausstellung wiedergeben.

Die Postautohalle, ausgeführt nach dem Entwurf von Postbaurat Werner durch die Gebrüder Hatz, ist im Gegensatz zu allen anderen Hallen in ihrem Aufriß aus einem fast kreis-



Luftfahrzeughalle und Postautohalle aus der Vogelschau (Photo: Luftbild G.m.b.H. München)



Postautohalle
Arch. Postbaurat
Werner-München

(Photo: Stark)

förmigen Grundriß entwickelt. 22 schlank aufstrebende Bohlen- | zusammengefaßt. Den Horizontalschub nehmen wieder 22
halbbinder werden im Scheitel von einer großen Metallscheibe | in Form eines Ringes um den Zentralraum angeordnete Portal-



Eisenbahn-
halle
Arch.
Reg.-Bmstr.
G. Harbers-
München

Mitarb.
Obering. Hall
(Photo: Stark)



Ueberbrückung der Liliputbahn — *Arch. Prof. Carl Jäger - München (*Photo: Stark)

binder auf. Auf die Bohlenbinder wurden 6 ringförmige flache Dächer übereinander angeordnet aufgesattelt, so daß die verbleibenden, nichtverglasten, offenen Zwischenräume die Licht- und Luftquellen abgeben. Ein geringes Uebergreifen des jeweils oberen Dachringes über den unteren verhindert das Eindringen des Regens in die offene Halle. Während bei der Postautohalle der Durchmesser des Mittelraumes nur 28 m mißt, könnte man sich ähnlich auch eine weit größere Halle ausgeführt denken.

Die Eisenbahnhalle von innen zeigt das nächste Bild. Die Halle wurde nach dem Entwurf von Regierungsbaumeister Harbers und der statischen Berechnung von Oberingenieur Gall durch die Gebrüder Hatz zur Ausführung gebracht.

Um eine den darin ausgestellten großen und schweren Maschinen angemessene Dimensionierung der Konstruktionsformen und eine wuchtige rhythmische Gliederung des 196 m langen Hallenraumes zu erreichen, wurde vom Architekten ein Binderabstand von 14 m gewählt. Eine Besonderheit dürfte die Anordnung des unteren Binderteiles sein. Die Innen- und Außengurten sind symmetrisch zur vertikalen Achse angeordnet, um einerseits den vor Regen schützenden seitlichen Dachvorsprung zu erreichen und andererseits durch den steil aufsteigenden Innengurt den Hallenraum günstiger und geräumiger zu gestalten. Die zwischen den Bindern an Zugseilen aufgehängten Segeltuchflächen dienen lediglich zum Schutze der seitlichen Ausstellungstische.



Ueberbrückung der Liliputbahn — *



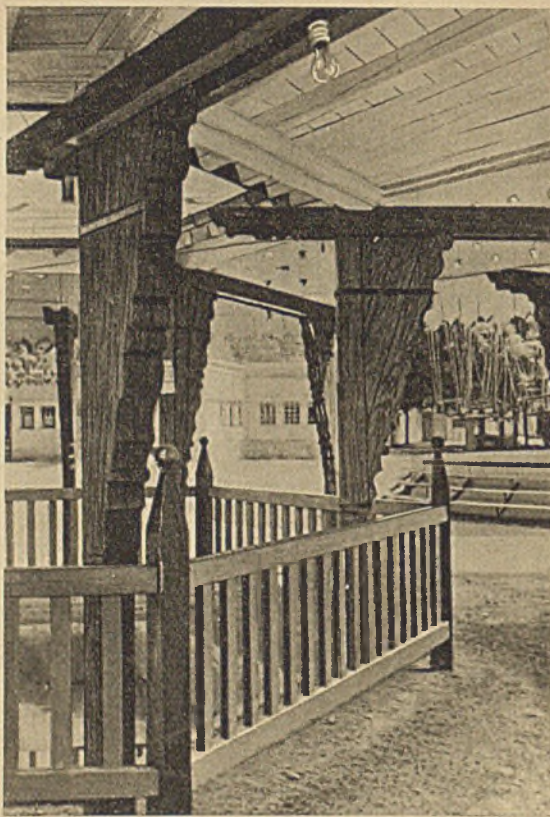
Ueberbrückung der Liliputbahn, Arch. Prof. Carl Jäger - München (Photo: Stark)

Sowohl in der Postauto- wie in der Eisenbahnhalle wurde im Sinne einer technischen Ausstellung bewußt auf jede Zierform zugunsten der reinen Konstruktion verzichtet. Die Verwendung eines nichtdeckenden silbergrauen Lasuranstriches läßt die Struktur des Holzes erkennen. Sowohl bei der Postautohalle wie bei der Eisenbahnhalle wurden einfache Zimmermannskonstruktionen ohne irgendwelche Knotenpunktspatente angewandt. — Eine künstlerisch sehr geistreich durchgebildete klare Form zeigt die in unserer letzten Abbildung wiedergegebene kleine Halle für Angelsport im Vergnügungspark nach dem Entwurf von Architekt Wiederanders.

Eine charakteristische Draufsicht auf Luftfahrthalle (vergl. Septemberheft) und Postautohalle bringt die wiedergegebene

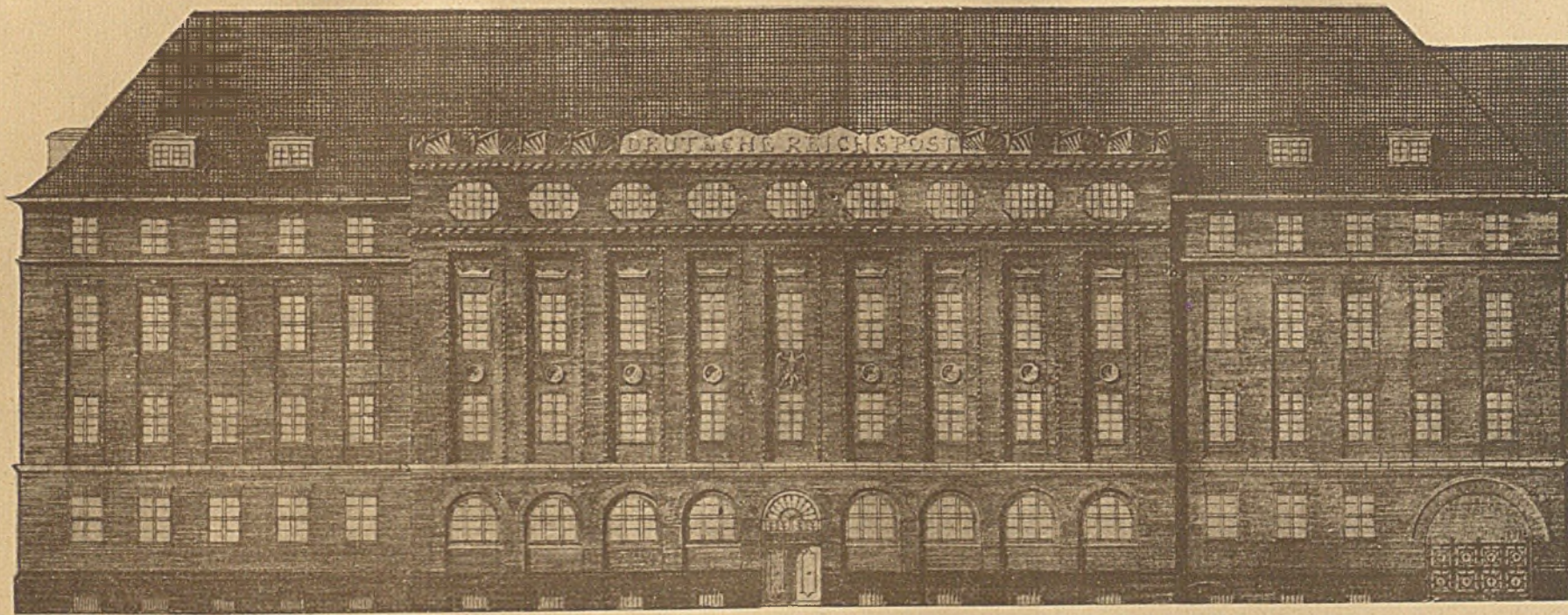
Luftbildaufnahme und läßt die verschiedenen Konstruktionsprinzipien deutlich erkennen.

Welche Sorgfalt vom Bauausschuß darauf verwendet wurde, die technische Ausstellung mit dem stillen und vornehmen Bavariapark in Einklang zu bringen, zeigt am besten die Einfügung der Liliputbahn in den alten Baumbestand des Parkes mit den von Professor Jäger entworfenen kleinen Brücken. Tafel 88 endlich zeigt den Aussichtsturm aus der Vogelschau als Abschluß des gesamten Ausstellungshallenkomplexes. Nördlich soll die vorhandene Grünanlage durch Erweiterung nach Norden und Einbeziehung eines dorthin verlegten Brunnens, Entwurf Geheimrat Bestelmeyer, in Beziehung zum Turm gebracht werden.

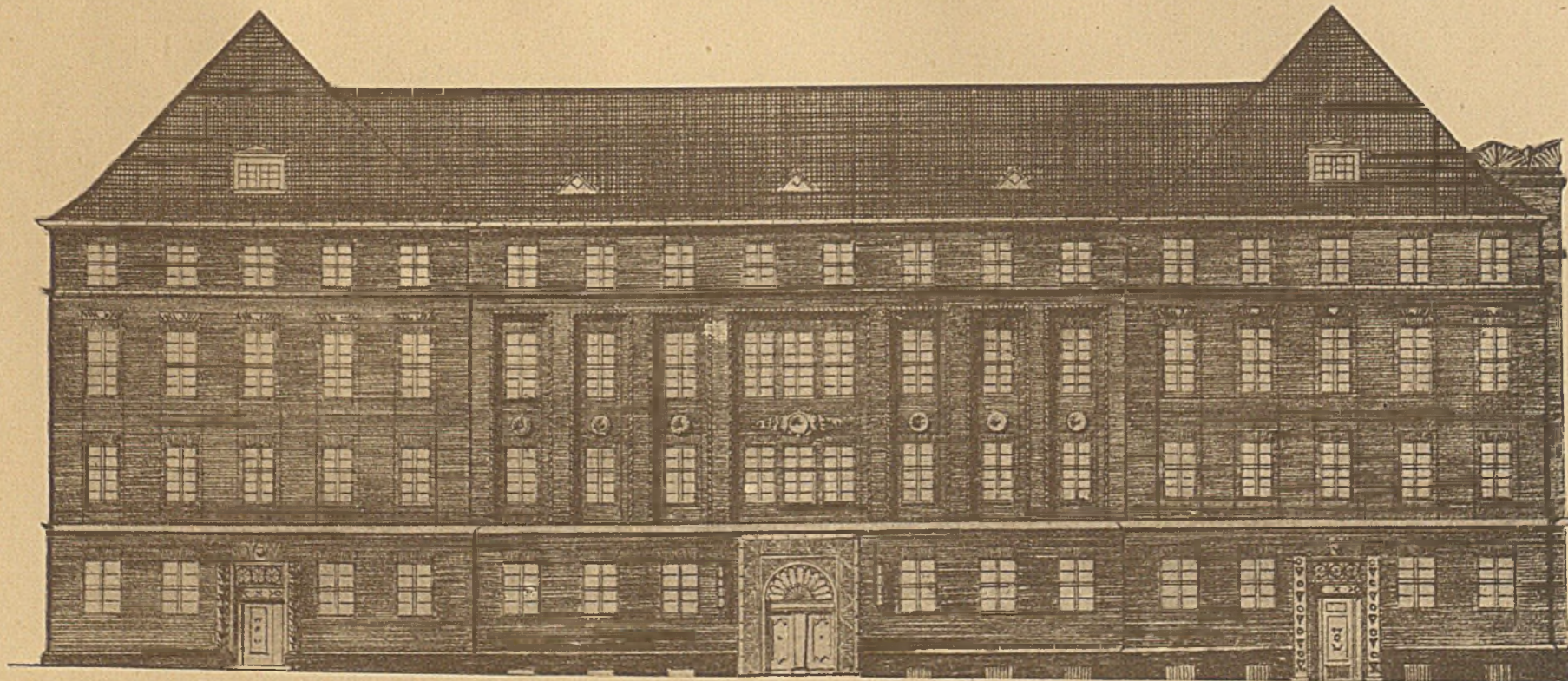


Pavillon für lustigen Angelsport
Arch. M. Wiederanders - München (Photo: Müller-Gr.)

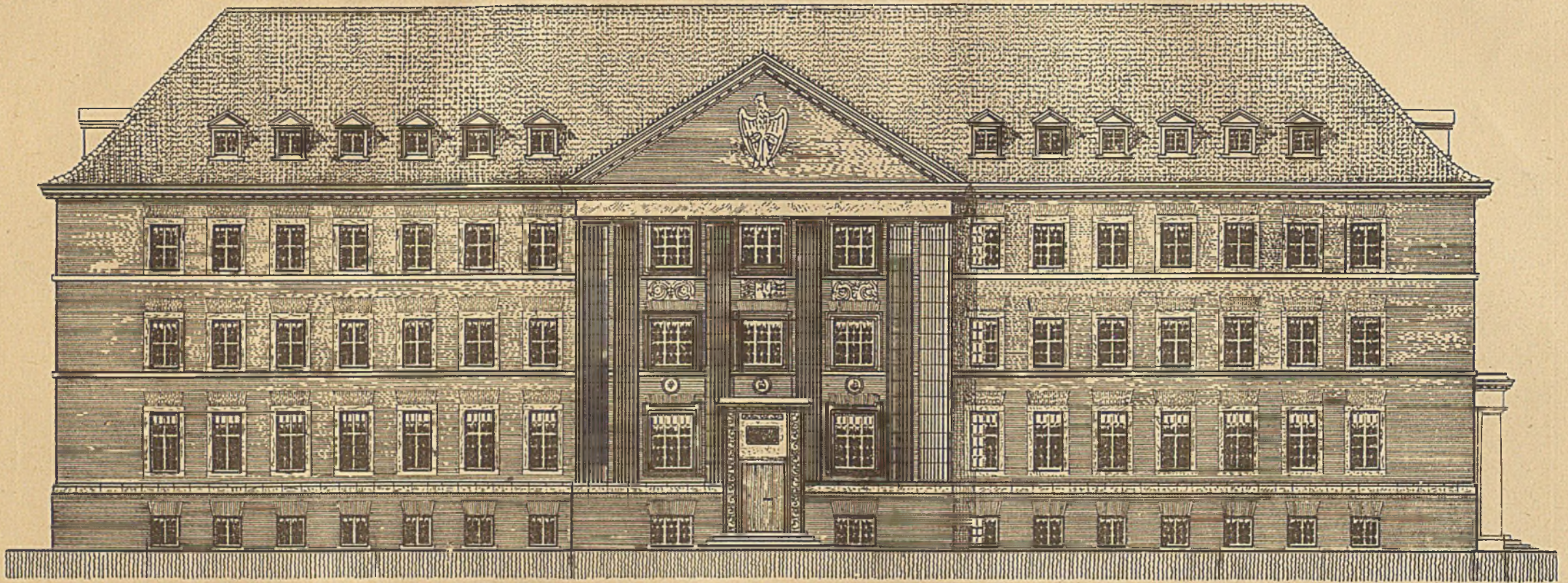
OBERPOSTDIREKTION DORTMUND — POSTNEUBAU BOCHUM i.W.



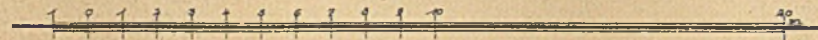
HAUPTANSICHT



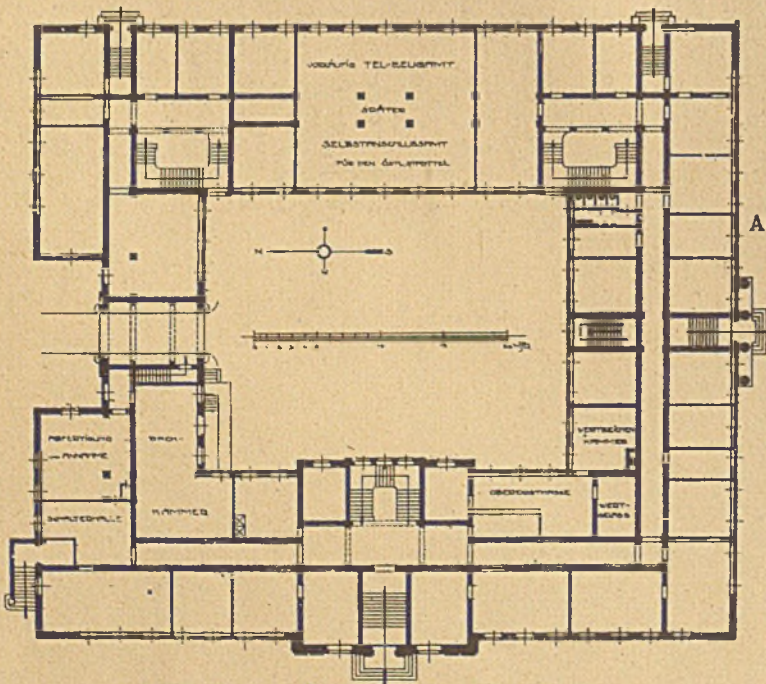
SEITENANSICHT



ARCH. POSTBAURAT TIETZE - BERLIN

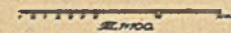
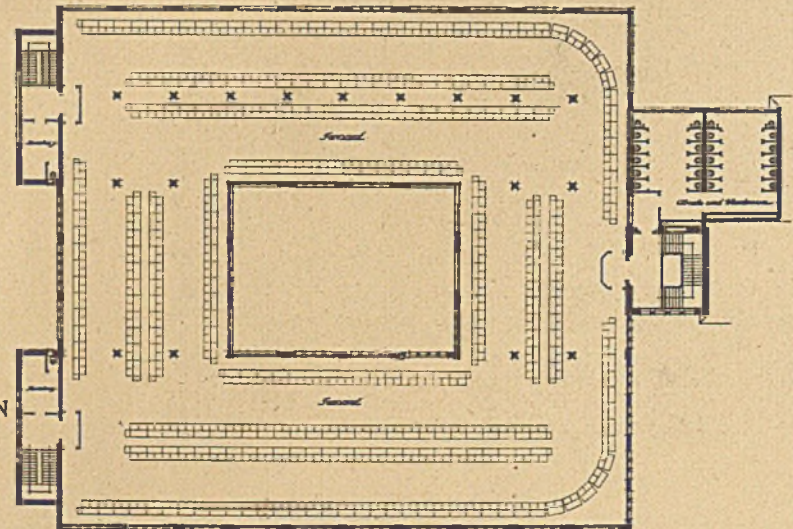


WEST-ANSICHT

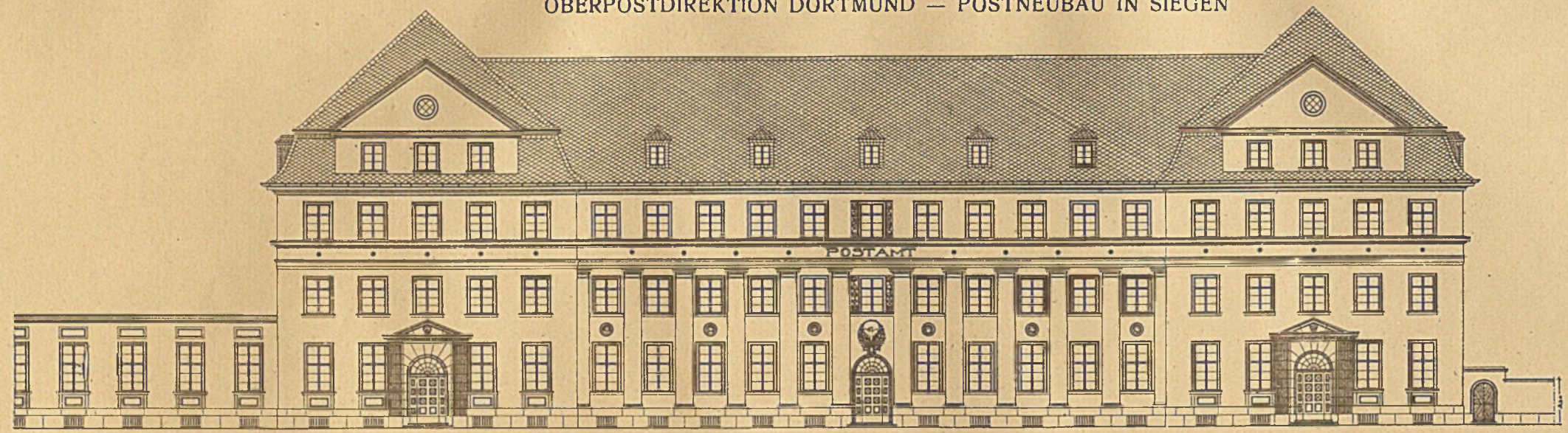


NEUBAU MÜNSTER
ARCH. POSTBAURAT TIETZE - BERLIN

NEUBAU KÖLN-DEUTZ
ARCH. OBERPOSTBAURAT DEETZ - KÖLN
BEARB. REG.-BMSTR. KAMINSKI - KÖLN

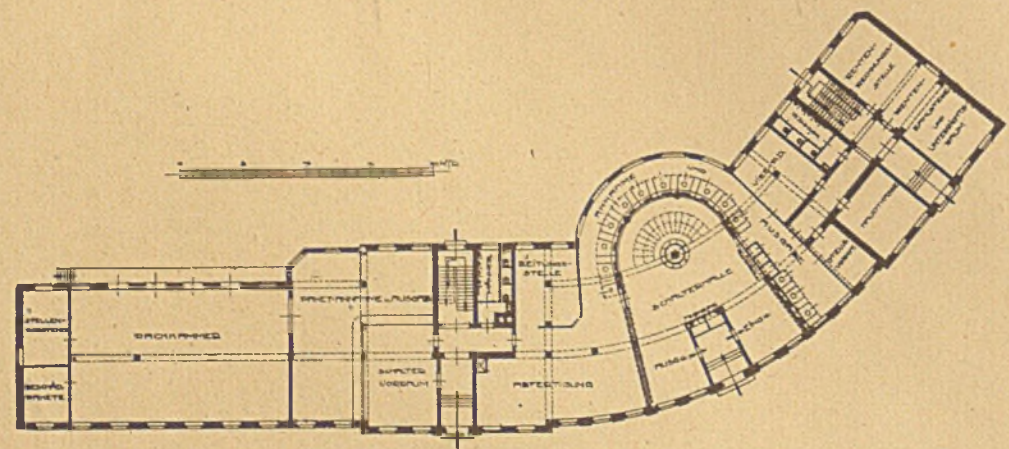


OBERPOSTDIREKTION DORTMUND — POSTNEUBAU IN SIEGEN

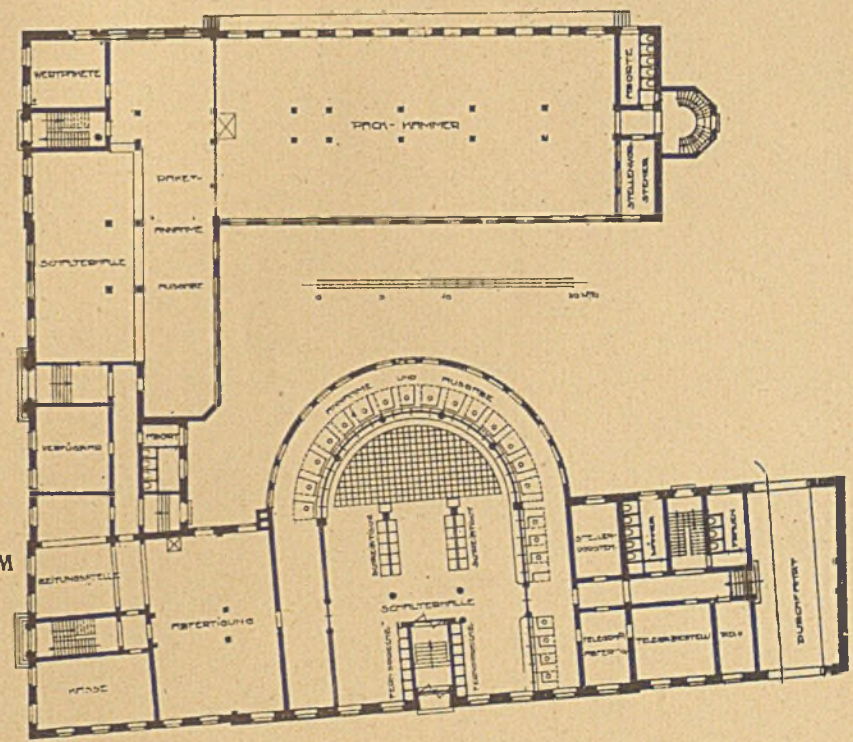


STRASSENANSICHT

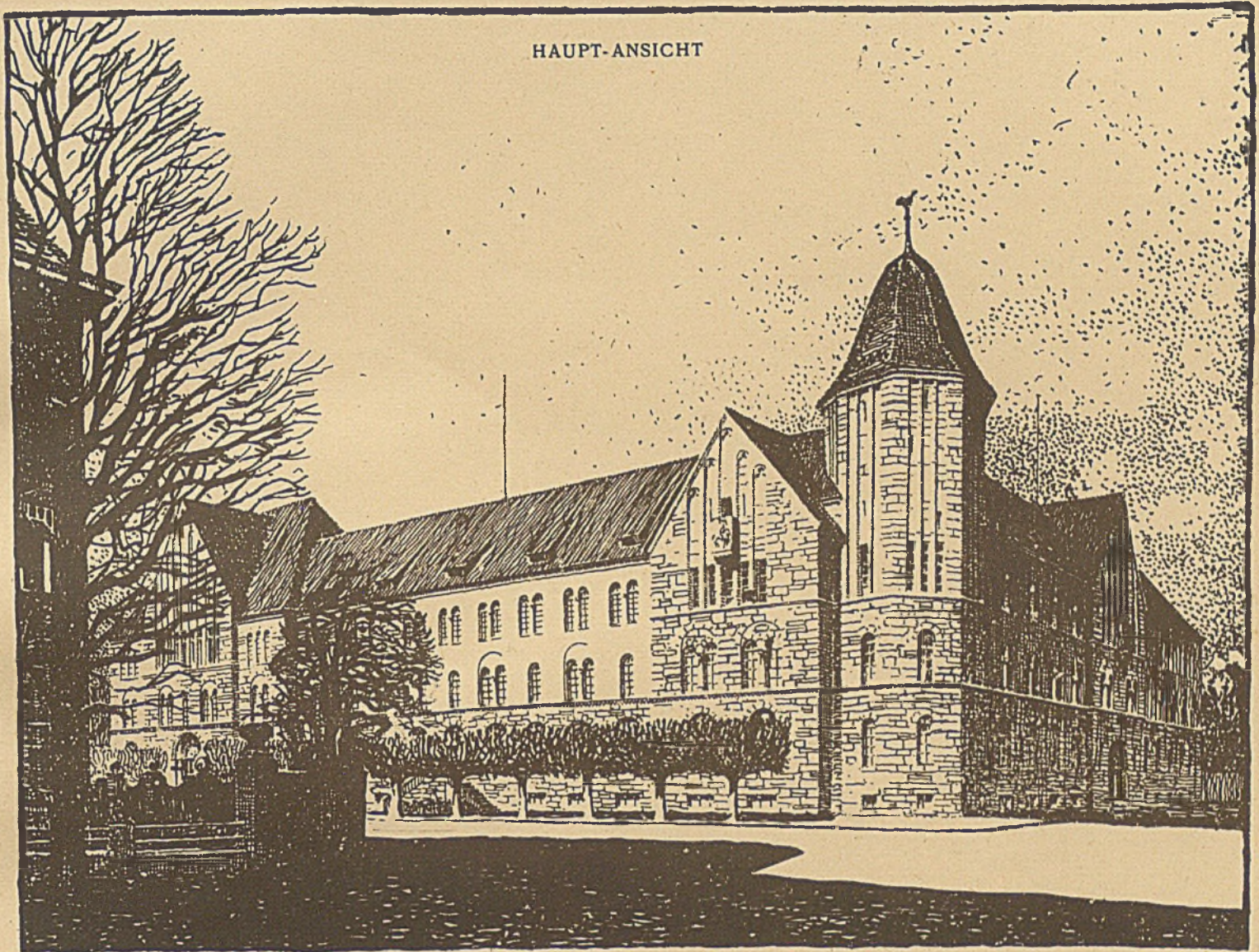
POSTNEUBAU SIEGEN
ERDGESCHOSS



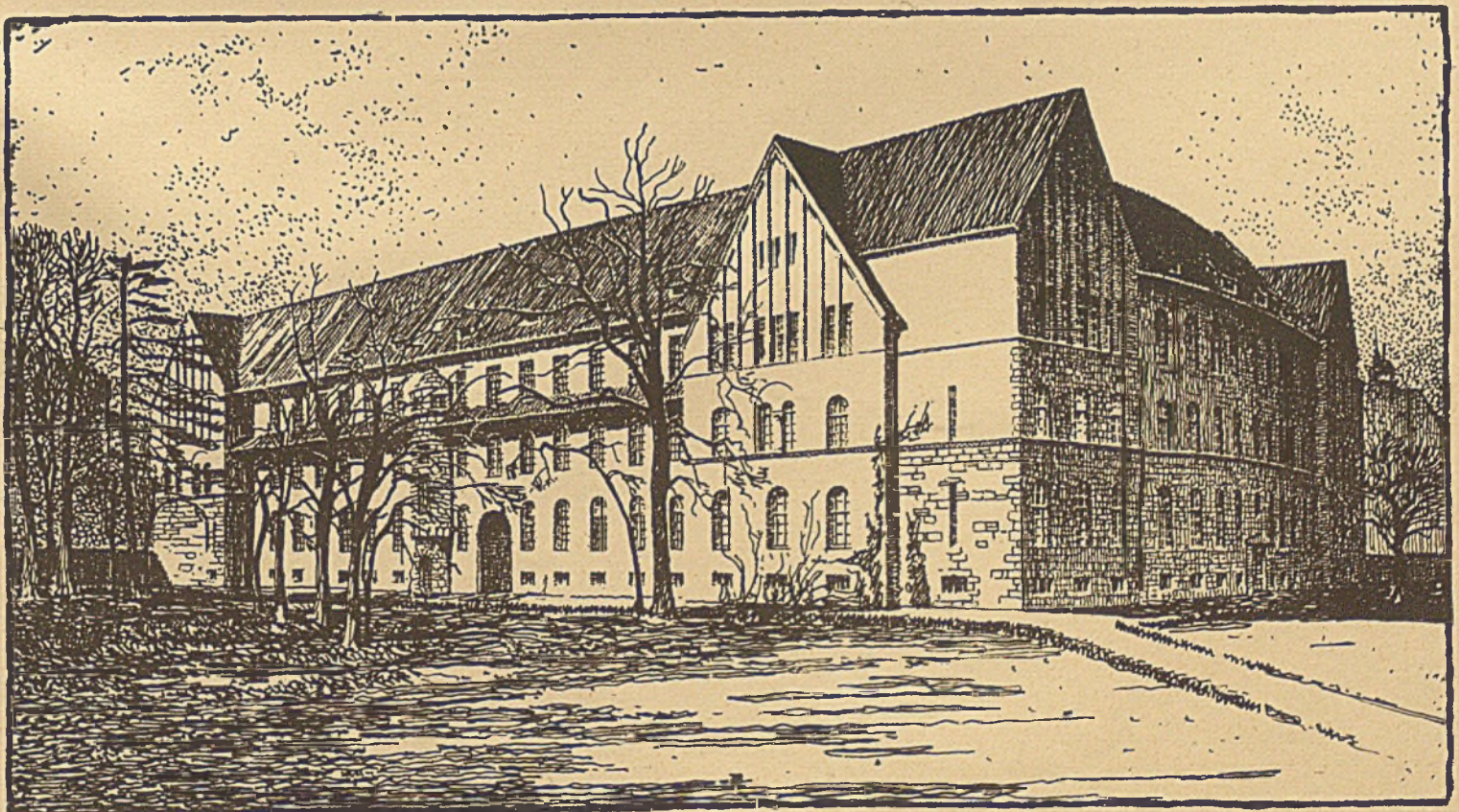
POSTNEUBAU BOCHUM
ERDGESCHOSS



OBERPOSTDIREKTION KÖLN a.RH. — POSTGEBAUDE IN KÖLN a.RH.

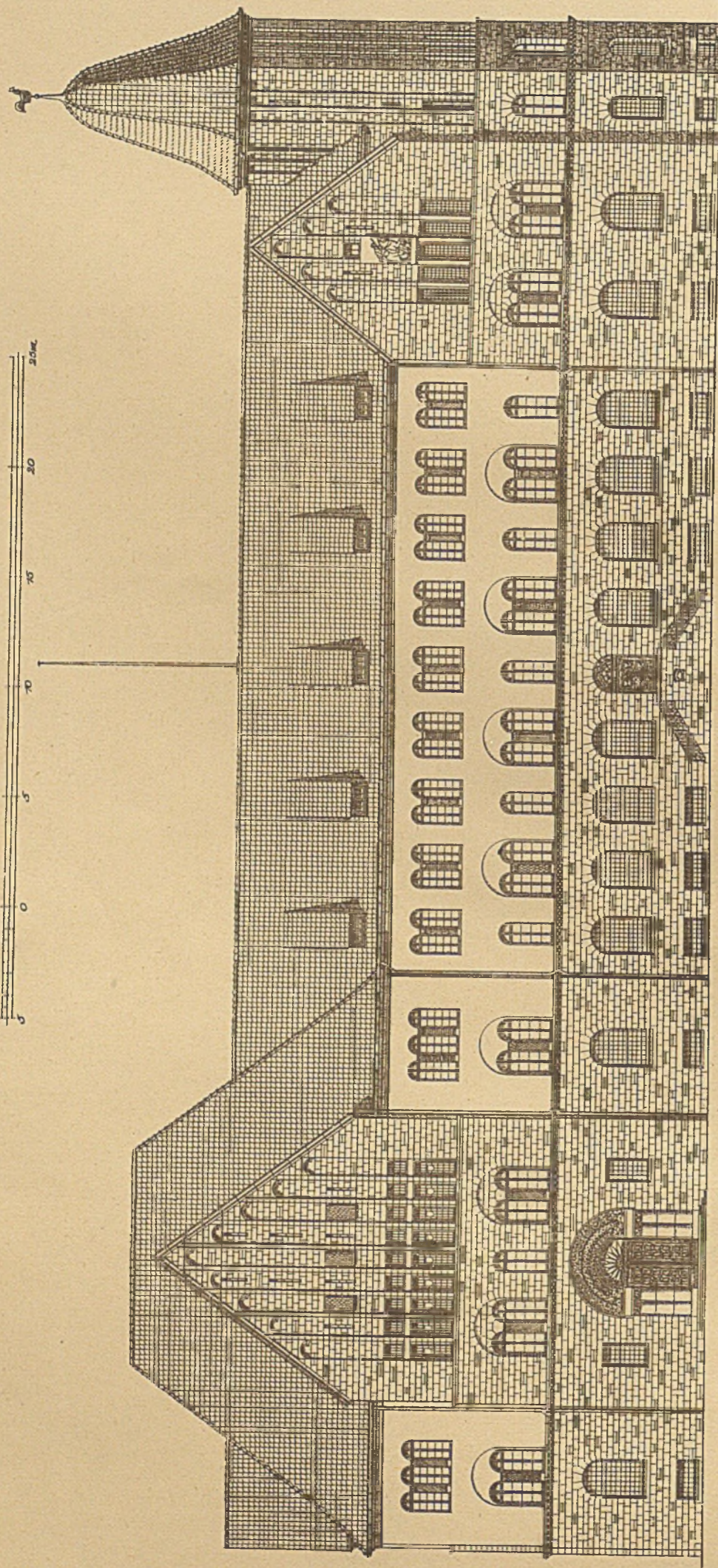
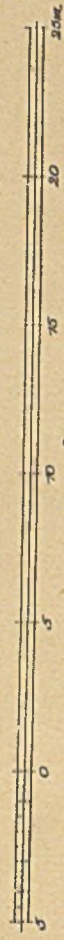


NORD-OST-ANSICHT

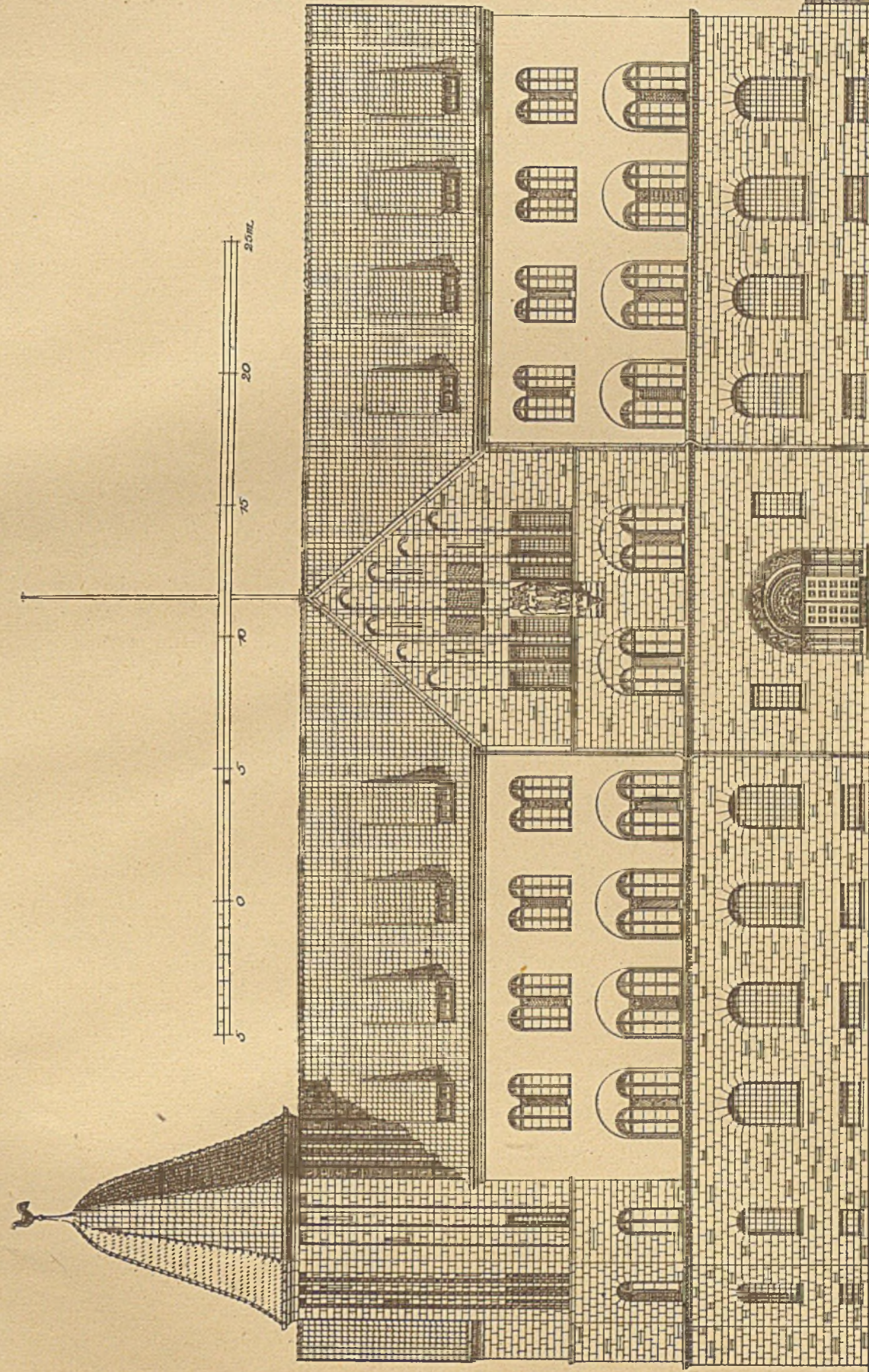


ARCH. POSTBAURAT TIETZE - BERLIN

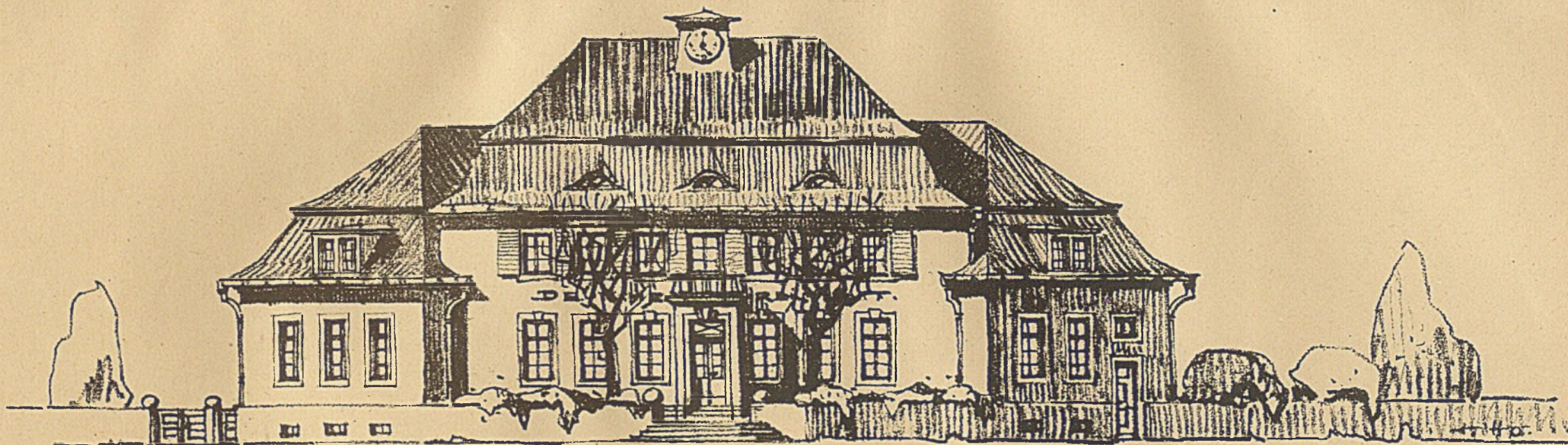
OBERPOSTDIREKTION KÖLN a. RH. — POSTBAU KÖLN a. RH.



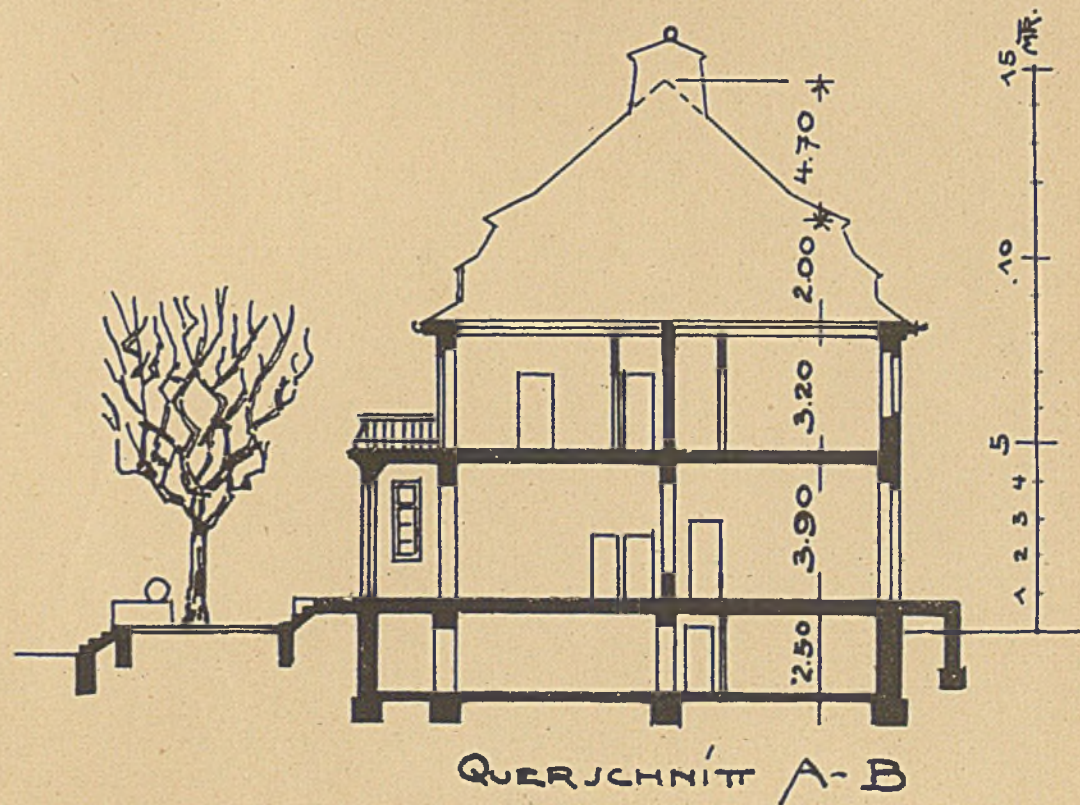
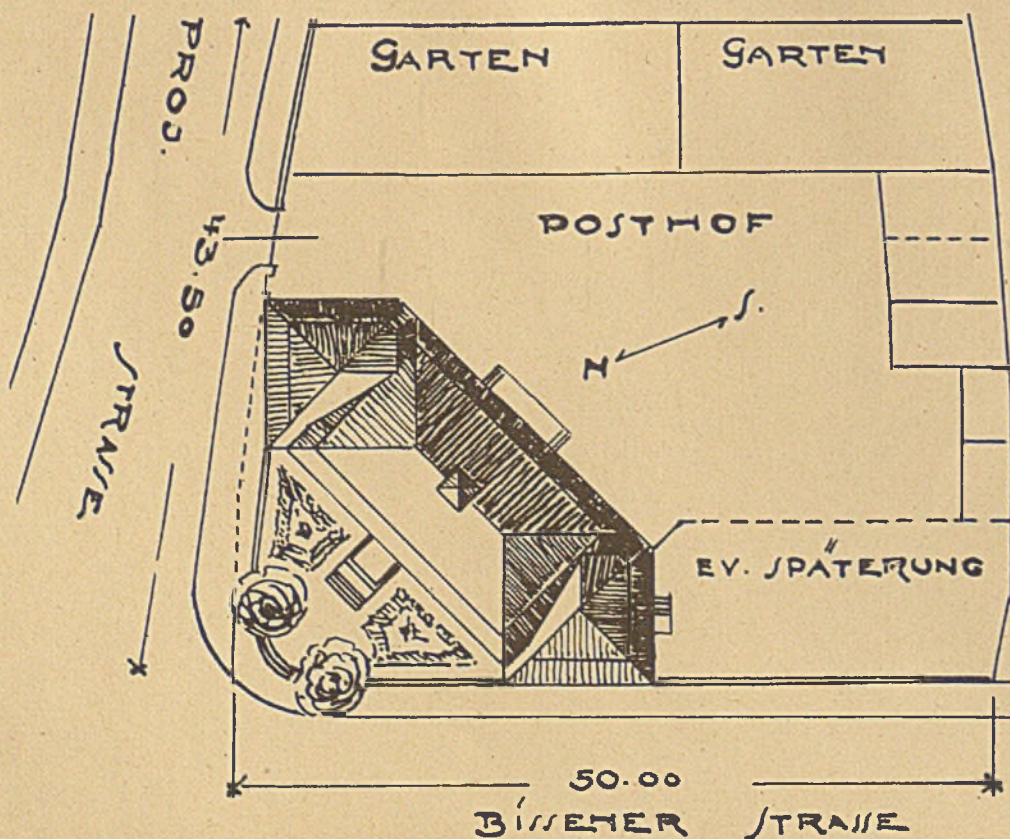
NORD-WEST-ANSICHT

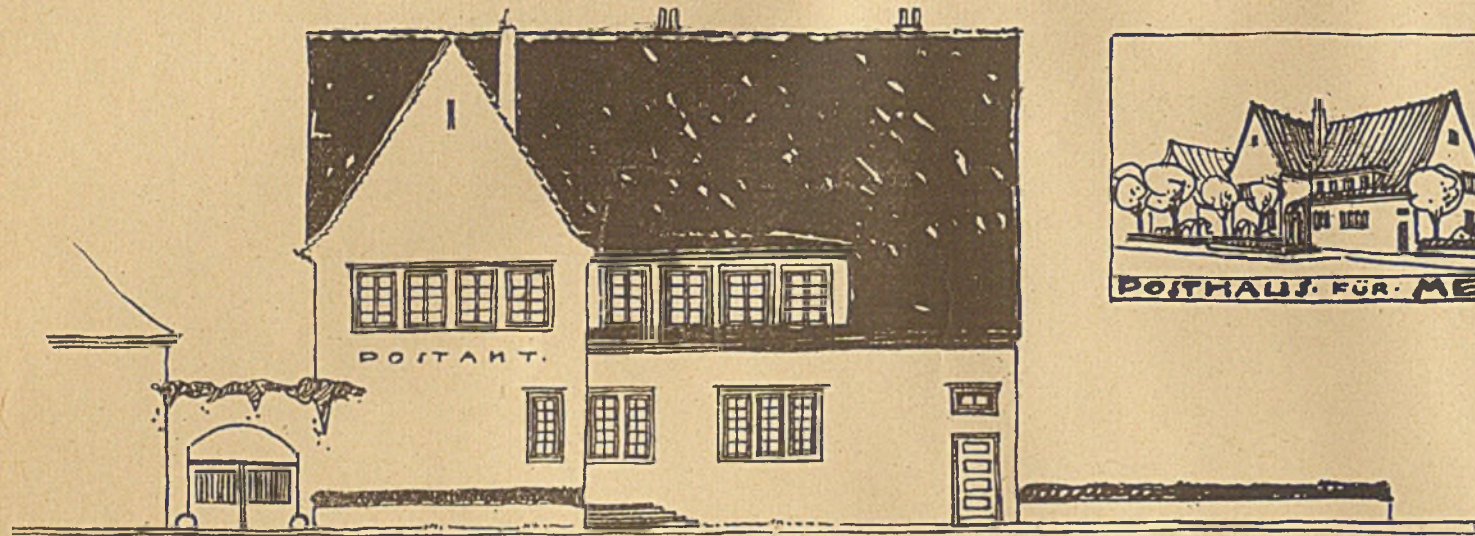


SÜD-WEST-ANSICHT

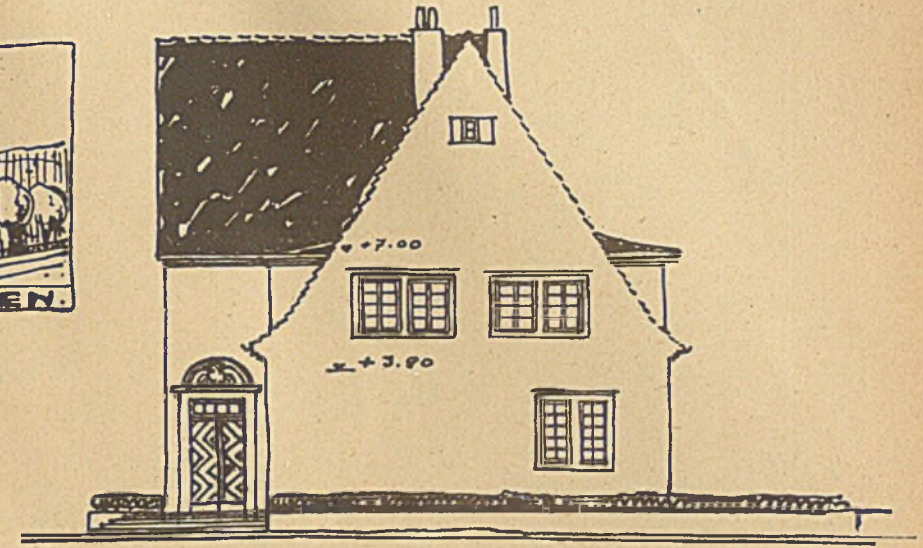


ANSICHT ÜBER ECK.

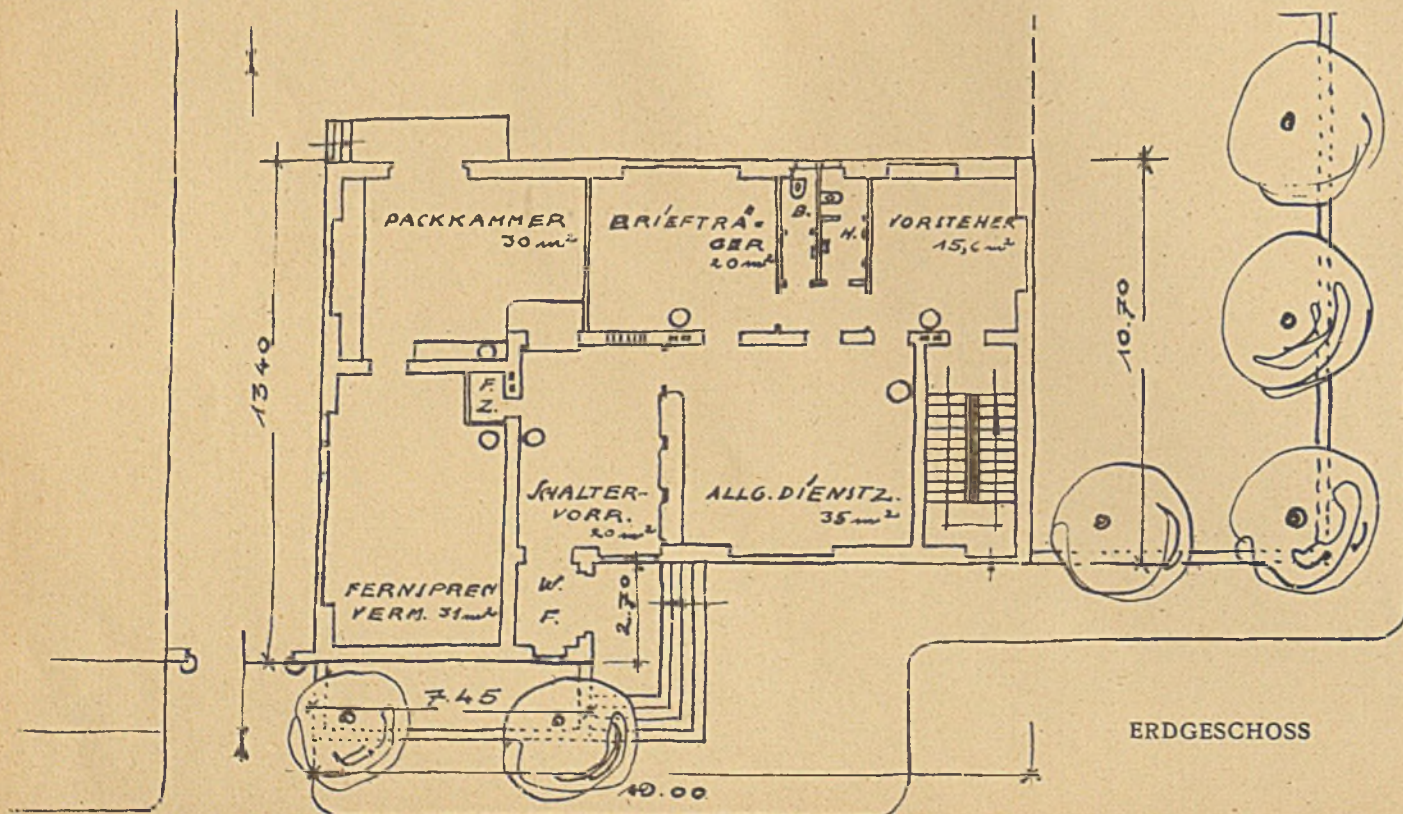




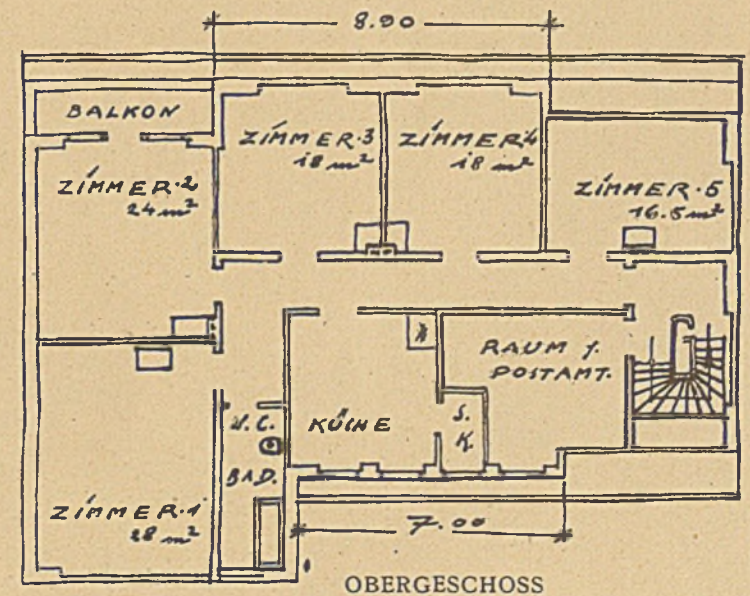
NORD-WEST-SEITE



SÜD-WEST-SEITE

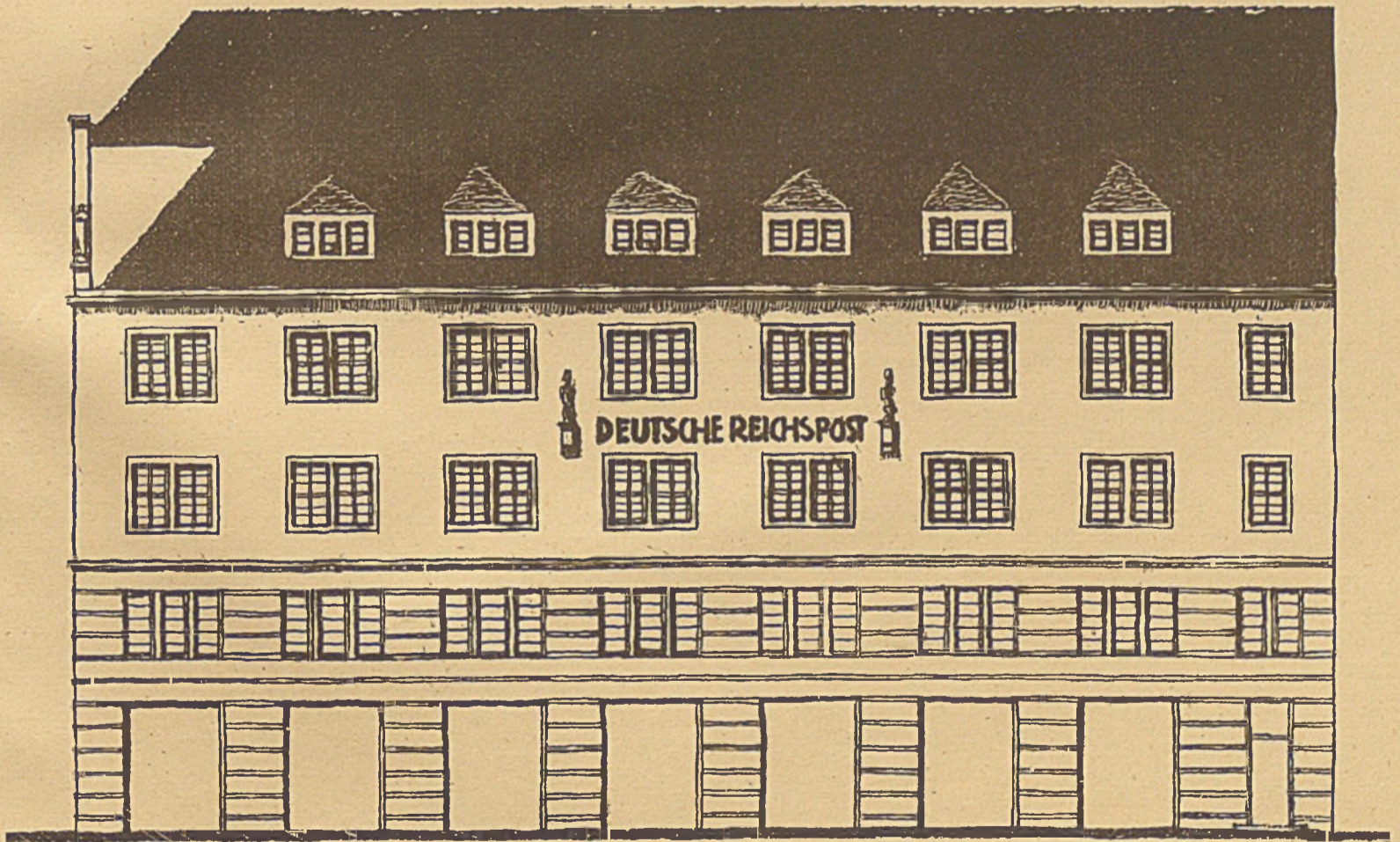
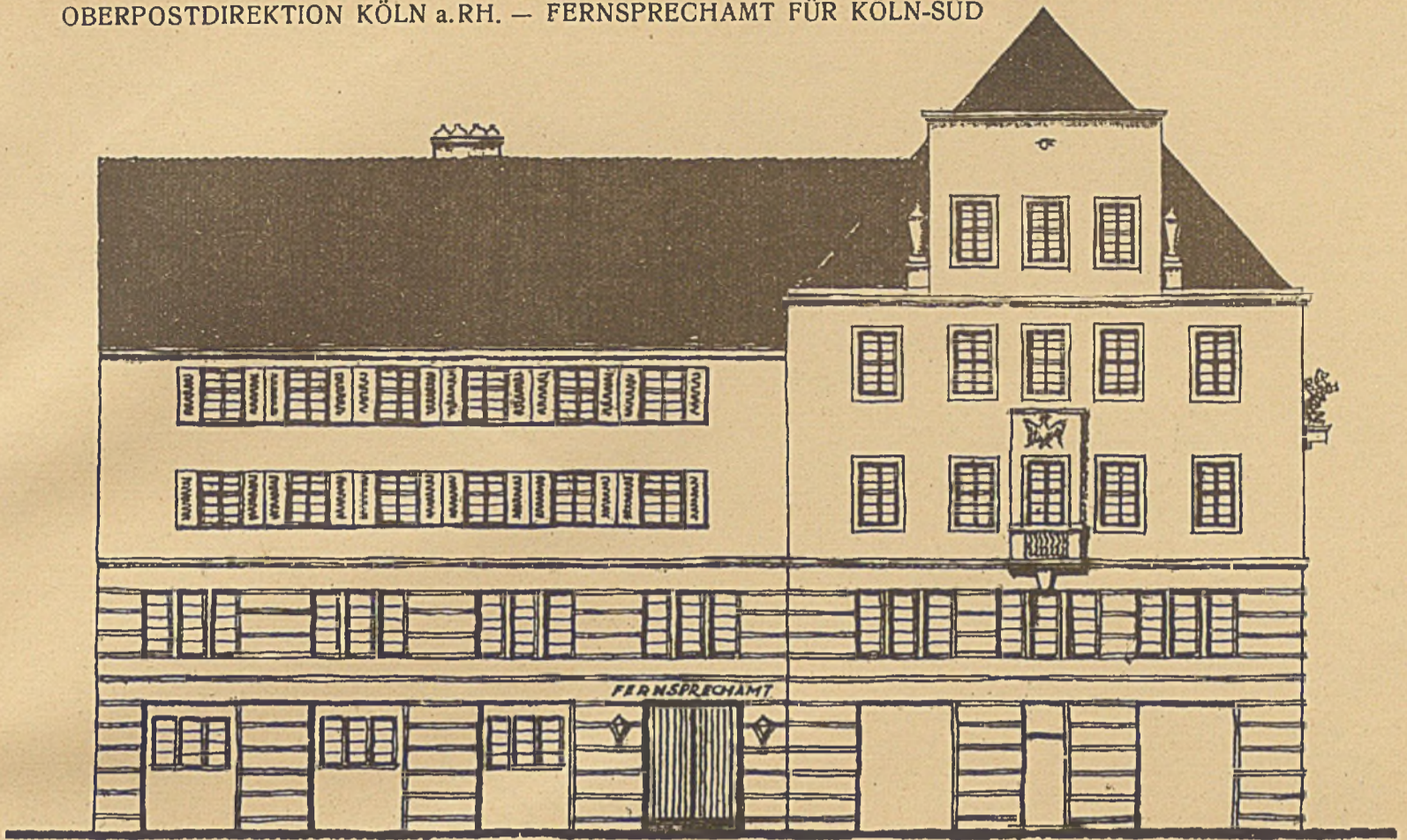


ERDGESCHOSS

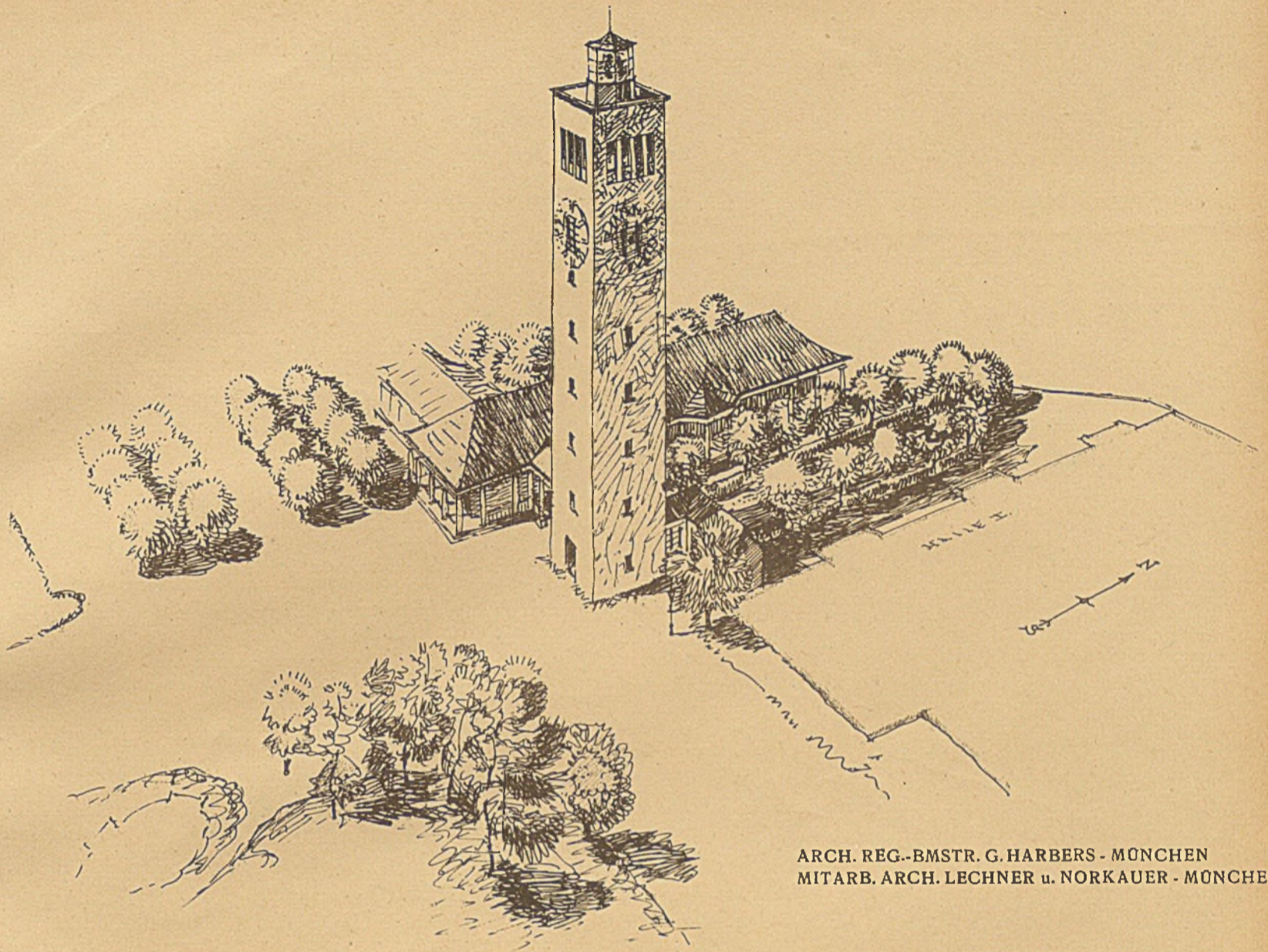


OBERGESCHOSS

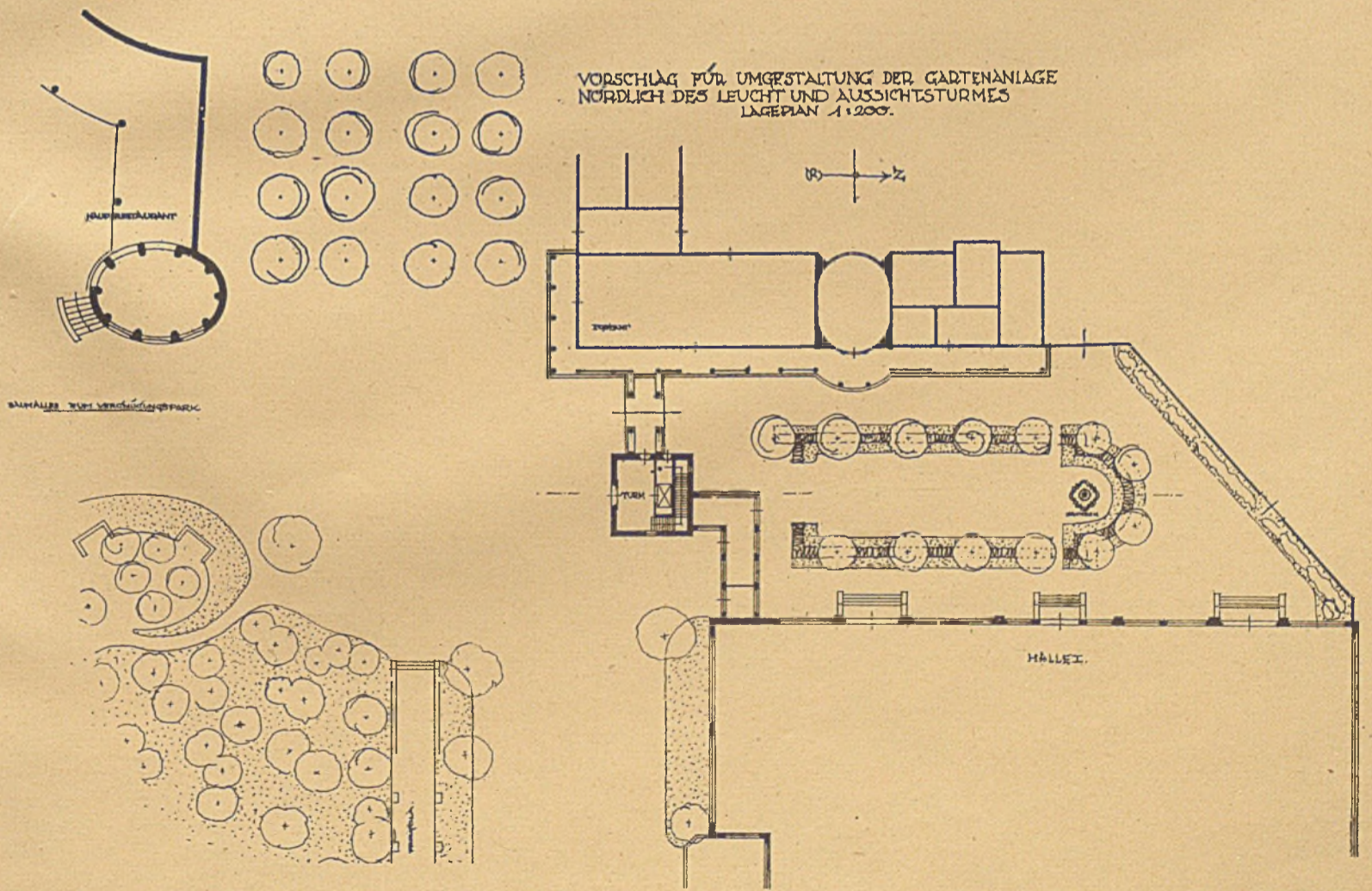
OBERPOSTDIREKTION KÖLN a.RH. — FERNSPRECHAMT FÜR KÖLN-SÜD



ARCH. OBERPOSTBAURAT DEETZ - KÖLN, BEARB. REG.-BMSTR. ENGELS



ARCH. REG.-BMSTR. G. HARBERS - MÜNCHEN
MITARB. ARCH. LECHNER u. NORKAUER - MÜNCHEN



VORSCHLAG FÜR UMGESTALTUNG DER GARTENANLAGE
NÖRDLICH DES LEUCHT UND AUSSICHTSTURMES
LAGEPLAN 1:200.