

# V. OLYMPISCHE WINTERSPIELE 1940 VOM 2.02. - 11.02.1940 GARMISCH-PARTENKIRCHEN

(WEGEN DES 2. WELTKRIEGES NICHT DURCHGEFÜHRT)

Original-Auszug aus: **Vorbereitungen zu den V. Olympischen Winterspielen 1940 Garmisch-Partenkirchen, Amtlicher Bericht, Hrsg. im Auftrag des Organisationskomitees für die V. Olympischen Winterspiele 1940, Garmisch-Partenkirchen e. V. von Generalsekretär Dr. Carl Diem, S. 48 - 74**

„Als das Internationale Olympische Komitee am 9. Juni 1939 in London die Austragung der V. Olympischen Winterspiele Deutschland und Garmisch-Partenkirchen übertrug, wusste an allen irgendwie zuständigen Stellen ein jeder, dass bei der gegebenen knappen Vorbereitungszeit alle Maßnahmen ungewöhnlich schnell und folgerichtig zu treffen seien. „Wir werden nichts, also auch keine Minute versäumen, der Welt wieder ein Winterfest von wahrhaft olympischer Größe und Würde zu bieten“, erklärte Dr. Karl Ritter von Halt schon bei seiner Rückkehr von London. Nichts versäumen? Das hieß u.a. auch auf völlige Unabhängigkeit von widrigen Witterungsverhältnissen hinzuwirken, das hieß ferner auch an die hundertprozentige Sportvollendung zu denken, die das Schwimmbad und die Sauna im wintersportlichen Betriebe darstellen.

Als Dr. von Halt sich so aussprach, waren in Garmisch-Partenkirchen Architekten, Ingenieure und Zeichner schon über Plänen der Erneuerung und Vergrößerung der bestehenden Anlagen (Ski- und Eisstadion und Olympia-Bobbahn) und der Erbauung neuer Einrichtungen (Schnelllaufkunsteisbahn und Hallenschwimmbad). Nächtelang gingen damals die Lampen über den Reißbrettern der Architekten Hanns Ostler, Arthur Holzheimer und Arnulf Albinger, dem Leiter des Gemeindebauamtes, nicht aus. In drei Tagen schufen sie die Pläne und Kostenvoranschläge, die dann kurz darauf die Billigung durch den Reichssportführer von Tschammer und Osten und am 20. Juni endlich ihre Genehmigung durch den Führer erhielten. Ein Plan allerdings war noch zu erweitern, der des Hallenschwimmbades, da ihm der Führer doppelte Größe zu geben wünschte.

Was dann unter den Händen des Olympiabauamtes (Leitung Bürgermeister Scheck) von Ingenieuren und Baumeistern, Zeichnern, Polieren und Arbeitern in Garmisch-Partenkirchen angefangen und vollbracht wurde, kann man nur bewundern. Monumental, wie diese neuen Olympiabauten geplant sind und wie sie in ihrer letzten Form sein werden, wirkte allein schon der Arbeitseinsatz, wo und wie immer er sich äußerte: Am Arbeitstisch und auf den Baustellen oder in der Schnelligkeit und Folgerichtigkeit der aufeinanderfolgenden Spatenstiche, Baggereingriffe, Fundamentierungen, ja Bergversetzungen. Am 1. Juli wurde das Organisationskomitee gebildet und gleichzeitig der nötige Grunderwerb durch die Marktgemeinde geregelt. Schon am 3. Juli meldete die erste Baustelle, das Skistadion, den Beginn der Arbeit. Am 4. Juli wurde die Olympia-Durchfahrtsstraße durch Partenkirchen festgelegt und finanziert und zwei Tage darauf auch schon begonnen. Am 9. Juli kamen vom Reich durch Staatssekretär Pfundtner die amtlichen Bestätigungen für alle Pläne, indes am gleichen Tage der Generalbevollmächtigte für die Regelung der Bauwirtschaft, Generalinspektor Dr. Todt, die Sicherung des Materialbedarfes und der Arbeitskräfte anordnete. Von den letzteren erhielt die einheimische Arbeiterschaft ab Mitte Juli Zuwachs von herbeigeholten Kameraden, die zu Anfang August eine Belegschaft von 1000 Mann ausmachten. Die im Zeichen des Vierjahresplanes nicht ganz einfache Beschaffung hochwertiger und vielfach auch lange Transportwege beanspruchender Baustoffe war amtlich am 3. August bereinigt, aber von Anbeginn der Arbeit an schon Zug um Zug im Gang.

Hervorzuheben sind von Julimerktagen dieser Blitz-Bautätigkeit, die sich auf teilweise weit auseinanderliegende Baustellen verteilt, der 15. und 17. mit dem Baubeginn und ersten Baggereinsatz des Eisstadions und des Hallenbades, - der 18., dessen Datum Planungen und Voranschläge für ein Rundfunkhaus tragen, - dann der 20. Juli und seine ebenfalls mit baulichen Maßnahmen verknüpfte Vereinbarung mit der Wehrmacht über die Quartierregelung der aktiven Teilnehmer und endlich die im Laufe des Monats bewältigte Aufstellung von zwei Bürobaracken durch die Fa. Backer, Kulmbach, in der Bahnhofstraße unweit des Adolf-Hitler-Platzes. Dort zogen zum Monatsende zunächst die Kartenstelle, das Verkehrsamt und das Personalbüro der V. Olympischen Winterspiele ein.

Da mussten natürlich auch Quartier, Verpflegung und allgemeine Fürsorge für die Arbeiterkolonnen geschaffen werden. Es wuchsen schnell wie Pilze in der Sommernacht Barackenlager aus dem Boden, die nach den Erfahrungen des Arbeitsdienstes angelegt und mit allen Fürsorgeeinrichtungen versehen wurden. Große Omnibusse für An- und Abfahrt der Arbeiter wurden eingesetzt. Sie und die hohe Zahl

von Lastwagen, die unaufhörlich riesige Materialmengen der verschiedensten Art verfrachteten, dann die wie riesige Tiere raffenden und schwankenden Bagger, auch die hellerleuchteten Fensterreihen des Bauamtes und der Bauhütten, hinter welchen Kompanien von Zeichnern Schritt zu halten suchten mit dem auch im Scheinwerferlicht gedeihenden Wachstum der Fundamente und Mauern, - das alles hätte allzuleicht dem Kurort Garmisch-Partenkirchen das Aussehen einer der größten deutschen Baustellen gegeben, wenn die Arbeitsplätze nicht so weiträumig verteilt wären und wenn sich hier über alles andere hinweg nicht immer und überall die Natur in den Vordergrund stellen würde.

Viele und in ihrer Auswirkung recht beträchtliche Arbeiten für die Olympischen Winterspiele waren übrigens in Garmisch-Partenkirchen gar nicht zu bemerken. Man musste auch bergsteigen oder fast nach allen Winden Autovorstöße unternehmen, um zu sehen wie im Kreuzeckgebiet die olympischen Abfahrtsstrecken entrümpelt wurden oder wie an vielen Stellen die Straßen nach und von München, Innsbruck und Reutte olympische Geradeführung und Verbreiterung erhielten und wie auch die Reichsbahn für Abstellgleise, Bahnhofserweiterungen und Verdoppelung einspuriger Strecken viele Kräfte einsetzte.

Von Anfang Juli an arbeiteten z.B. rund 600 Mann vom Garmischer Gebirgsjäger-Regiment 98, zeitweilig auch Mittenwalder Pioniere, unter Führung von Hauptmann Bader und Leutnant Braun im Kreuzeckgebiet. Was sie in Vollziehung der Weisungen des Skifachamtes an Rodungen, Streckenverlegungen, Bachverbauungen und Überbrückungen usw. schafften, stellt zweifellos die größte Leistung dar, die jemals irgendwo zugunsten des Skilaufes im Gelände vollbracht wurde. Das Werk dieser Arbeitskameraden ist um so höher zu bewerten, als sie sich dafür wie freiwillige Skiläufer einsetzten und weil ihre Leistung nicht ausschließlich olympischen Zwecken dient, sondern, wie der frühe Winter 1940 bereits zeigte, der skilaufenden Allgemeinheit und der Förderung des Wintersportplatzes Garmisch-Partenkirchen zugute kommt. In dieser Beziehung wäre noch viel mehr geschehen, nämlich auch Entrümpelung von anderen Abfahrtsgebieten um Garmisch-Partenkirchen, hätte man unsere Soldaten nicht mitten aus ihrer Arbeit heraus zu anderen Taten holen müssen.

Zumal im August war auf sämtlichen Baustellen staunenerregender Hochbetrieb. Wovon sich z.B. am 2. August Gauleiter und Staatsminister Wagner und am 15. August der Präsident des Internationalen Olympischen Komitees, Graf Baillet-Latour, überzeugten.

Das Hallenbad (Bau: Dyckerhoff & Widmann, Niederlassung München; Installation: Mieddelmann & Sohn, Barmen-Berlin, und Illing & Co., Garmisch-Partenkirchen) hatte, mit allerdings nur kurzweiliger Höchstbelegschaft von 350 Mann, 30 Lastwagen und drei Baggern arbeitend, am 10. August seinen gesamten ungewöhnlich umfangreichen Erdaushub vollbracht, die Fundamente seiner Längsfront betonierte und Untergerüst und Schalung für die große Schwimmhalle abgebunden. Im Skistadion (Bau: Heinrich Saffer, Garmisch-Partenkirchen), dessen Arbeitskräfte im August 280 Mann, 12 Lastwagen und einen Bagger Höchstbestand waren, hatte man um diese Zeit alle Außenmauern der neuen Hufeisentribüne erstellt. Von ihrer Scheitelhöhe aus erkannte man die Notwendigkeit einer Veränderung der die Einsicht störenden Mittelrippe zwischen den beiden Schanzen. Worauf sofort entsprechende Abtragungen abgesteckt und am 16. August zugleich mit einer Veränderung und Formverbesserung der Kleinen Olympiaschanze nach den Weisungen des Skifachamtes in Angriff genommen wurden. Im Eisstadion (Bau: Zwerger & Söhne, Garmisch-Partenkirchen, und Alfred Kunz & Co., München; Maschinen: Borsig, Berlin) waren schon Anfang August alle Abbrucharbeiten vollendet, die Fundamente des neuen Maschinenhauses betonierte, die neue Trainingsbahn samt den Zuleitungsgräben ausgehoben und der Aushub der großen Schnellläuferbahn nach dem Zeitplan gediehen. Dies bei einem kurzfristigen Höchstbestand von 320 Mann, 38 Lastwagen, 4 Baggern, Lokomobilen und anderen Arbeitsmaschinen. Draußen am Rießler See hatte die Arbeit am neuen Bobaufzug Mitte August begonnen. Abgesehen von den maschinellen Anlagen mussten dort von den Ingenieuren und Arbeitern der Bayerischen Zugspitzbahn 1000 qm Erdabtrag, 400 qm Felsaushub bewältigt und 350 qm Beton verarbeitet werden.

Zu all dem möge man sich vergegenwärtigen, dass der Sommer 1939 durch Regen und niedrige Temperaturen absolut ungewöhnliche Arbeitsverhältnisse brachte, dass ein Großteil der Arbeiter erst angelehrt werden musste und dass im Skistadion insgesamt 70000 cbm Erdreich verschiedenster Art und 22000 cbm Beton, im Eisstadion 60000 cbm Erdbewegung, 10000 cbm Beton meist unter Erde, 2000 cbm Eisenbeton für Tribünen, und im Hallenbad 19000 cbm Erdaushub, 3000 cbm Stampfbeton, 2000 cbm Eisenbeton, 2500 cbm Mauerwerk und viel anderes Material nebst allem Zubehör, Verschalungen, Gerüste usw. bewältigt werden mussten.

Es ist in diesen Sommerwochen mancher leitende Ingenieur auf mehr als 30 Stunden Schlaf in der Woche nicht gekommen. Es wurden aber auch fast überall die gestellten Termine eingehalten, ja da und dort an Zeit sogar gewonnen; jedenfalls war Ende August nicht zu bezweifeln, dass im Februar 1940 alles rechtzeitig fertig sein könne.

Da brach aber am 1. September mit dem Polenfeldzug der Krieg aus. Dass unter seinem Einfluss im bisherigen Tempo und Ausmaß nicht mehr weiterzuarbeiten war, bedarf keiner Begründung. Aber weitergearbeitet wurde mit allen noch verfügbaren Mitteln und Kräften, und dies besonders ab 15. September, dem Tage, an welchem der Führer das „Weitermachen im bisherigen Ausmaß“ wünschte und anordnete. Wenn in Deutschland nach der Parole des Reichssportführers der sportliche Betrieb weiterging, dann vor allem auf dem olympischen Plan von Garmisch-Partenkirchen.

Ende September wurden aber doch für alle Fälle Weisungen für die Einwinterung der Arbeiten gegeben. Am 23. Oktober schon fiel der erste Schnee und mit ihm kam frühzeitige Kälte, die zu allerhand Beheizungen und Materialvorwärmungen usw. zwang. Kalt und wenig förderlich war der November. Indes die 1910 m lange, breite Entlastungsstraße durch Partenkirchen am 1. Dezember für die Befahrung freigegeben werden konnte, stellten sich Ski- und Eisstadion mehr und mehr darauf ein, für den bevorstehenden Sportwinter soweit wie möglich benützlich zu sein. Das herbeizuführen gelang denn auch, nachdem am 19. Dezember, als die großen Arbeitslager schon geräumt waren, vom Führer, der sich laufend hatte Bericht geben lassen, die Weisung gekommen war, mit allen örtlichen Kräften und Mitteln weiterzuarbeiten, um zunächst für alle Fälle die Benützlichbarkeit der Anlagen im Winter 1940 zu erreichen.

Am Berg oben hatten dafür mittlerweile schon die Schneefälle gesorgt. Die neuen Abfahrtsstrecken konnten frühzeitig ihre große Anziehungskraft beweisen. Und als dann um den 20. Dezember der Wintersportplatz Garmisch-Partenkirchen seine Kriegssaison mit auffallend viel Gästen eröffnen konnte, bewährten sich durch gut beschickte Springen an den Feiertagen und zur Jahreswende auch die Kleine umgebaute Olympiaschanze und das Skistadion.

Draußen begann also ungestört mindestens der Skisport, in den Innenräumen aller Olympiabauten aber ging der Baubetrieb trotz tiefer Außentemperaturen weiter, bis Mitte Januar auch die Kampfbahn des Eisstadions Betriebsfähigkeit meldete.

## DAS SKISTADION AM GUDIBERG

hat seine Ausmaße von 1936 behalten. An der bewährten Schanzenanlagen wurde nichts Wesentliches verändert. Die Tragweite der beiden Schanzen bleibt die gleiche, wenn auch die Kleine Schanze nun eine durchlaufend gleichmäßig geneigte Aufsprungbahn hat. Doch die gesamte Umfassung der 13850 qm großen Auslaufebene und die Tribünenanlage wurde nach den Plänen von Architekt A. Holzheimer (Garmisch-Partenkirchen) in Beton und Stein und teilweiser Holzverschalung völlig neu erstellt und mit dem auf 720 qm Fläche vergrößerten Olympiahaus als Mittelpunkt zu einem riesigen Hufeisen zusammengeschlossen. Der Arenacharakter der Anlage ist nun wesentlich stärker.

Das Olympiahaus enthält wie bisher im Keller und Erdgeschoss alle für die Bewirtschaftung notwendigen Arbeits- und Gasträume, vor welchen die Freiluftterrasse ebenfalls geblieben ist. Erneuert und vermehrt sind die im ersten Stock liegenden Repräsentationsräume. Aus dem Aussichtsbalkon vor dem mittleren Ehrensaal ist eine große Tribüne unter einem Pultdach geworden. Bis fast zur Höhe dieses Daches erheben sich nun die halbkreisförmig angeschlossenen Tribünen, deren Bekrönung eine lange Reihe von schalldicht geschlossenen und verglasten Übertragungskabinen (ihrer 30 an der Zahl) und Aussichtslogen für besondere Zwecke bilden. Unter diesem Tribünenhalbrund, dessen Ausdehnung für 3000 Sitzplätze berechnet ist, befinden sich in mehr als ausreichender Zahl und Größe alle für die Verwaltung und den Betrieb, im besonderen für die Aktiven und Amtswalter, für Post und Fernsprecher und den Überwachungs- und Sanitätsdienst usw. nötigen Räume, u.a. selbstverständlich Umkleide-, Dusch- und Waschräume, Gerätekammern, sanitäre Anlagen und Kassen. Etwas vor der Querachse des Stadionovals geht diese Sitztribünenanlage in zwei Tortürme über. Ihre Plattformen sind begehbar, z.B. für Filmzwecke oder Fanfarenkundgebungen. Die Türme erhalten plastischen Schmuck und sind auch die Träger riesiger Steintafeln, die sich mit den Namen olympischer Sieger bedecken werden. Im übrigen bilden die Türme und Tore den Übergang zu den bis zum Anschluss an den Schanzenhang weiterlaufenden Stehtribünen, die wesentlich höher sind als die früheren Anlagen des gleichen Zweckes, und

wo sich nun für insgesamt 35000 Personen ausgezeichnete, den Schanzen naheliegende Stehplätze befinden. Die Süd-West-Tribüne dient als pyramidenförmige Zwillingstribüne auch der Ausschau auf den Torlaufhang des Gudibergeres, dessen Zielplan zwar außerhalb des Skistadions, aber zu Füßen dieser Tribüne liegt.

Ohne die Schanzenhänge und die an ihnen befindlichen Treppen, Pressetribünen und Leitungstürme bedeckt die Anlage nun eine Fläche von 22000 qm, von welchen über 8000 qm überbaut sind.

Mit ungefähr den gleichen Werten war das Skistadion von 1935 - 1939 die größte der winterolympischen Anlagen.

Nun übertrifft sie aber um vieles

## **DAS NEUE EISSTADION**

Seine neue Form, Größe (Grund 39600 qm, überbaute Fläche 7300 qm) und Einrichtung erhielt das Eisstadion wie 1935 nach den Plänen von Architekt Hanns Ostler (Garmisch-Partenkirchen) und Dr. Ing. Richard Pabst (Berlin) und durch die Idee der Zusammenlegung des gesamten Eissportes in ein und dieselbe Anlage, die auch den Schnellaufsport von Witterungseinflüssen unabhängig macht. Die Kampfbahn von 1936 ist in Lage und Größe geblieben. Doch ihre Tribünen für 2400 Sitze und 8600 Stehplätze sind größtenteils erneuert, u.a. in allen Ecken gerundet, dort jetzt auch überdacht bzw. bis zu einem vollständig umbauten und verglasten Galeriegang erhöht. Er stellt auch die Verbindung zu der ebenso hohen und ebenfalls völlig neugestalteten Süd- oder Mitteltribüne dar. Deren Nordseite fällt wie bisher nach der alten Kampfbahn ab. Diese ist nun gewissermaßen ein Raumbassin geworden. Namentlich im Lichte der Tiefstrahler wirkt sie mehr denn früher wie ein geschlossener, vom Dunkel der Nacht überdachter Saal.

Wie nun zu diesem Saal die neue Trainingsbahn und die neue Schnellaufbahn liegen, zeigen Grundriss und Vogelschau besser als Worte. Die zwischen den beiden 30x60 m Spielfeldern liegende Mitteltribüne ist im Schnitt eine abgestumpfte Pyramide. Auf ihrer Plattform trägt sie offene und umbaute Arbeitsräume für die Presse (400 Plätze). Herrlich ist von da aus die Umschau besonders nach Süden, frei hinweg über die niedrig gehaltenen, 5600 Stehplätze bietenden Tribünen um die Trainingsbahn, hinüber zu dem prächtigen, in den Einzelformen wie im Gesamtverlauf so charakteristischen Bergkranz des Tales. Weshalb denn auch da oben eine Aussichtsgaststätte entstehen soll.

Diese Mitteltribüne enthält zwei bemerkenswerte Hohlräume. Durch die Nord-Süd-Achse hindurch läuft ein 40 x 8-m-Eistunnel, durch den beide Spielfelder auf Schlittschuhen erreichbar und zu einer Fläche verbunden sind. Die Verbindungseisplatte ist groß genug, um auch als Hallenbahn z.B. für Trainingszwecke bei schlechtem Wetter zu dienen. Ebenfalls schlechtem Wetter und für Pausenrückzug und Aufwärmung der Zuschauer dient der in der Längsrichtung der Tribüne laufende Hallengang, dessen eigentlicher Zweck die Regelung des Tribünenbesuches nach beiden Seiten ist, da von ihm aus Treppen nach beiden Seiten ansteigen.

In der Nord-Süd-Richtung erhebt sich an der Ostfront der Trainingsbahn nun das neue, der Aussicht halber auch niedrig gehaltene 93 m lange Maschinenhaus. Über seine Einrichtungen lassen wir dem Erbauer der sehr umfangreichen technischen Anlage Dr.-Ing. Richard Pabst wie folgt das Wort:

Für den Betrieb der Eisflächen wurde eine Ammoniak-Kältemaschinenanlage aufgestellt, die mit 5 Kompressoren arbeitet. Die beiden vorhandenen Kompressoren der ersten Anlage sind selbstverständlich mitverwendet worden und in ihrer Leistung gesteigert. Diese Kompressoren leisten je 150000 Cal und drei neue Kompressoren je 370000 Cal. Insgesamt steht also eine Kälteleistung von 1410000 Cal pro Stunde zur Verfügung, wenn die Maschinen bei -10 °C Verdampfungstemperatur arbeiten. Bei einer Verdampfungstemperatur von -12,5 °C, also der normalen Arbeitsweise der Kältemaschinen bei Eisbahnen, leistet die Kältemaschinenanlage 1275000 Cal/Std.

Die große Unterteilung der Kälteanlage in 5 Kompressoren ist sehr wertvoll, weil man hierdurch die Kälteerzeugung den Anforderungen leicht angleichen kann. Es werden nicht immer sämtliche Eisbahnen gebraucht. Überdies ist der Kältebedarf je nach der Witterung sehr verschieden und hierfür ist die reichliche Unterteilung der Kälteleistung ein großer Vorteil.

Der Kondensator der Kältemaschine ist als Berieselungskondensator ausgebildet, wodurch mit großer Wasserersparnis gearbeitet werden kann. Umwälzpumpen dienen zur Berieselung der Kondensator-

flächen mit dem vorhandenen Kühlwasser. Außerdem sind Schneegruben bei den Eisbahnen mit sehr großem Fassungsvermögen ausgeführt, die genügend Kühlwasservorrat enthalten, um die ganze Kältemaschinenanlage auch dann betreiben zu können, wenn die Frischwasserzufuhr aus der Gemeindeleitung durch irgendeinen Umstand einmal unterbrochen sein sollte.

Die Verdampferanlage zur Kältemaschine ist als Steilrohrverdampfer ausgeführt, der mit Flüssigkeitsabscheidung ausgestattet ist, so dass die Kältemaschine mit Überflutung in den Verdampfersystemen und mit trockenen, überhitzten Gasen in den Kompressoren arbeitet. Die Verdampfersysteme sind in ein großes Solegefäß mit 200 cbm Inhalt (netto) eingebaut. Zwei Rührwerke sorgen für die Solezirkulation innerhalb des Gefäßes. Die Ammoniak-Verbindungsleitungen zwischen Kompressor, Kondensator und Verdampfer sind so angeordnet, dass eine zentrale Regulierstation im Maschinenhaus die Bedienung der Anlage übersichtlich gestaltet.

Der Gesamt-Sole-Inhalt der vollständigen Anlage beträgt etwa 380 cbm. Davon sind 200 cbm im Solegefäß und 180 cbm in der Berohrungsanlage der Eisbahnflächen und in den Zu- und Rückleitungen zu diesen enthalten.

Für die Solezirkulation sind drei Pumpengruppen aufgestellt. Die eine Gruppe besteht aus drei Pumpen für die Schnelllaufbahn, von denen zwei in Betrieb sein müssen, während die dritte als Reservepumpe aufgestellt ist.

Die zweite Gruppe besteht aus zwei Pumpen für die Trainingsbahn und den Verbindungsstreifen. Auch die dritte Gruppe hat zwei Pumpen für die vorhandene Kampfbahn. Bei den beiden letzteren Gruppen dient eine der Pumpen als Reserve.

Für die Berohrung der Eisbahnfläche sind insgesamt 102390 lfd. m Rohre von 35 mm Durchmesser als Gefrierrohre verarbeitet worden. Die Eisfläche der Schnelllaufbahn ist mit 59073 lfd. m Rohren belegt, die Eisflächen der Trainings- und der Kampfbahn haben je 19888 lfd. m Rohre erfordert, und die Eisfläche des Verbindungsstreifens ist mit 3541 lfd. m Rohren versehen.

Außerdem ist eine umfangreiche Rohrleitungsanlage geschaffen für die Zu- und Rückleitung der Sole für die einzelnen Eisflächen zur Kältemaschinenanlage.

Eine besondere Rohranlage, verbunden mit den Zentrifugalpumpen für die Umwälzung des Kühlwassers der Berieselungskondensatorenanlage, dient auch zur Berieselung der in den Schneegruben aufgestapelten Schneemengen. Der Schnee wird dadurch aufgetaut und als Kühlwasser benützt.

Die Maschinen und Pumpen sowie die Rührwerke werden elektrisch angetrieben. Für den Betrieb der drei neuen Kompressoren sind drei Drehstrommotore mit je 150 PS und für den Betrieb der beiden vorhandenen Kompressoren sind zwei Drehstrommotore mit je 60 PS aufgestellt. Für den Antrieb der Solepumpen, die direkt mit den Motoren gekuppelt sind, dienen drei Drehstrommotore mit je 25 PS, zwei Drehstrommotore mit je 20 PS und zwei Drehstrommotore mit je 10 PS. Die Rührwerke im Solekühler werden ebenfalls durch direkt gekuppelte Vertikalmotore angetrieben, der eine leistet 10 PS, der andere 7,5 PS.

Die Umwälzpumpen für die Berieselungskondensator-Anlage, auch direkt mit Elektromotoren gekuppelt, haben vier Drehstrommotore mit je 6 PS Leistung für ihren Antrieb. Schließlich ist noch eine Spritzwasserpumpe aufgestellt, die in Funktion treten muss, wenn Störungen in der Wasserleitung vorhanden sind. Der Antrieb dieser Spritzwasserpumpe erfolgt durch einen 4-PS-Motor. Insgesamt sind also installiert 19 Motore mit 750,5 PS.

Für die Stromverteilung innerhalb des Maschinen- und Apparatenraumes und der Pumpenräume sind drei Stromverteilungsanlagen aufgestellt: Eine Hauptverteilung und zwei Unterverteilungen, die vollständig gussgekapselt sind. Für jeden Motor ist ein Amperemeter an den Schaltanlagen vorgesehen, so dass der Stromverbrauch der einzelnen Maschinen jederzeit beobachtet werden kann.

Die für den Betrieb der gesamten Kraft- und Lichtanlage des Olympia-Kunsteisstadions benötigte elektrische Energie wird über zwei Hochspannungskabel 8,5 kV der Isarwerke einer besonderen Umspannung und von dort der Schaltanlage zugeführt, die in einem besonderen Gebäudeteil der Maschinenanlage untergebracht ist. Die Umspannanlage enthält in getrennten Kammern vier Umspannungen. Davon dienen zwei Stück mit einer Leistung von 800 bzw. 320 kVA dem Betrieb des Kunsteisstadions. Die beiden anderen Umspanner sind für Nebenzwecke vorgesehen. Die Hochspannungsschaltanlage umfasst die erforderlichen Schaltstellen für vier Umspanner, vier Hochspannungskabel und Messung. Die Schaltanlage ist in ölloser Bauart unter Verwendung von Expansionsschaltern als Leistungsschaltung ausgeführt. Umspannkammern und Hochspannungsschalträume liegen zu beiden Seiten eines Bedienungszuganges, an welchem an der Längsseite der Umspannerkammern auch die umfangreiche

Niederspannungsverteilung für Kraft, Licht und Heizung des gesamten Kunsteisstadions untergebracht ist. Die Bedienung aller Anlageteile ist dadurch übersichtlich von einer Stelle aus möglich.

Die Niederspannungsverteilung umfasst im wesentlichen 5 Stromkreise für Kraftzwecke, 7 Stromkreise für Beleuchtung, 4 Stromkreise für elektrische Küchen und Warmwasserbereitung, 9 Stromkreise für elektrische Raumheizung und einen Stromkreis für einen Rundfunksender.

Das zwischen Trainings- und Schnelllaufbahn erbaute Sporthaus enthält neben einer geräumigen Aufenthaltshalle alle für die Bedürfnisse der Aktiven nötigen Räume und im ersten Stock die für Verwaltung und Sportleitung. Der letzteren stehen auch die in Türmen endenden Hofflügel zur Verfügung, zwischen welchen sich die große holzbelegte Plattform breitet, über welche die Schnellläufer ihre ovale Bahn betreten, deren Ausmaße im Achsenkreuz 75x180 m, in der Eisflächenbreite 12 m, in der Umlauflänge 400 m und in der Gesamteisfläche 4670 qm sind. Die Umlauftrampe hat 9400 Stehplätze. Schnellbahn, Kampf- und Trainingsfeld und Verbindungstunnel haben zusammen 8573 qm Eisfläche. Dass zu all diesen Sportflächen und Bauten, die an der Ostseite der Hauptkampfbahn ein 34 m hoher Flaggen- und Uhrenturm überragt, auch modernste, verteilt und zusammengeschaltet arbeitende Beleuchtungs- und Nachrichteneinrichtungen (Post- und Telephonamt, Übertragungskabinen, Besprechungszentrale, Mikrophone, Lautsprecher, Musikschall- und Lichtscheinwerfer, Filmbühnen usw.) hinzugefügt sind, bedarf wohl keiner besonderen Hervorhebung. Schließlich sind ganz selbstverständlich auch alle übrigen Tribünenhohlräume für die Bedürfnisse des Teil- und Vollbetriebes umsichtig und voll ausgenützt, z.B. auch Wärmestuben und Gaststätte vorhanden. Auch kann von den Tribünen und von den Eisflächen durch entsprechende Hohlräume und Kanäle der Schnee- und Eisabraum schnellstens entfernt werden.

## **OLYMPIA-BOBBAHN**

Die Ausdehnung der auf der Sohle 1525 m langen Olympia-Bobbahn entspricht ihrer Neuanlage von 1936. Doch völliger und gerundeter, nicht mehr so schleudernd wie bisher wird die große Bayernkurve. Ihr wurde vor dem Weiterverlauf der Bahn eine Gegenkurve hinzugefügt. Ihr Innenraum aber enthält eine vergrößerte Ehren- und Pressetribüne.

Ganz neu angelegt wurde der Bobaufzug mit einer schiefen Länge von 283 m. Seine parabelförmige, verstärkte und im oberen Viertel auf einer Brücke liegende Geleiseführung sichert nun ganz ruhige Fahrten des zwei Schlitten und zehn Mann fassenden Wagens, der aus einer neuen, der Landschaft gut angepassten Abfahrtshalle durch einen Elektromotor von 24 kW und durch ein neues starkes Seil über den Höhenunterschied von 120 m auch schneller als bisher gehoben wird. Dies dank der Bemühungen der Ingenieure und Arbeiter der Bayerischen Zugspitzbahn.

## **ABFAHRTSSTRECKEN**

Ende Juni erhielt der Kommandeur des Gebirgs-Jäger-Regiments 98, Oberst Schörner, den Auftrag, den Ausbau der Olympia-Rennstrecke und Verbesserungen der bestehenden Abfahrtsstrecken zu übernehmen. Mit der Durchführung dieser Arbeiten wurde Hauptmann Bader vom Gebirgsjäger-Regiment 98 Garmisch beauftragt. Hierfür wurde durch Hauptmann Bader ein Organisationsstab gebildet, der dann sofort mit den notwendigen Erkundungen für den Einsatz von Arbeitskräften und Material an den Abfahrtsstrecken begann. Die zuständigen Forstmeister Aigner und Heinze sowie Vertreter des Fachamts Skilauf, die Herren R. Schindl - Garmisch und Ducia - Innsbruck, nahmen an den Planungen teil. Für die Arbeiten wurden insgesamt 400 bis 500 Jäger des I. und III./Gebirgs-Jäger-Regiments 98 im Wechsel und eine Gruppe des Mittenwalder Gebirgs-Pionier-Bataillons 54, die mit Kraftsägen einen Teil der notwendigen Abholzungen vornahmen, eingesetzt.

Die bis in den Dezember hinein und bis zur Beobachtung der ersten Schneewirkungen fortgesetzten Arbeiten der Geländesäuberung im Kreuzeckgebiet erstreckten sich auch auf die letzte sportgerechte Erdformung der Hochalmschanze, die nun mit Profil des Skifachamtes eine sehr wertvolle schneesichere "Höhenanlage für alle Fälle" und für Sprünge über 40 m darstellt.

Von den Abfahrtsstrecken wurde die in ihrer Länge von rund 3800 m ziemlich gleich gebliebene, sonst aber stark veränderte Olympiabahn auf der vom Skifachamt gewählten Linie etwas völlig Neues. Breit wie eine Autobahn und von allem Kropfzeug an hölzernen und steinernen Bockigkeiten befreit, schlän-

gelt sie sich nun im Sinne einer flüssigen Abfahrtsspur ins Tal. Man kann sie schneller und doch ungefährdeter und auch weniger zwangsläufig geführt, also mehr in freierer Spurwahl, befahren. Über den Schräghang unterm Kreuzjoch sichert die Fahrt gegen Abrutschen eine bergstraßenartige Rampe. Zu der Tröglhütte hinab führt geradezu ein Torlaufhang. Der berühmte „Steilhang“, wurde in großer Westkurve umgangen, was u.a. auch den Bau einer breiten Brücke zum Baderstadel forderte. Der Schornstadel wurde versetzt, einfach um 100 m beiseitegetragen. Der Block- und Wurzelstockhang des Seelosschlufes ist geglättet. Aus dem Brückl beim Feldherrnhügel ist eine breite Brücke geworden und endlich in breiter Flucht auch der Bach zwischen dem letzten Steilhang und dem Ziel für immer überbrückt, was alles ab Baderstadel auch der dort einmündenden Standardabfahrt zugute kommt. Bei der Internationalen Wintersportwoche 1940 hat die Olympiastrecke ihre erste Erprobung glänzend bestanden. Die Olympiabestzeit des Winter 1936 von 4:51,8 sank auf 4:08 herab. Die Olympiabahn hat, wie gesagt, 3800 m Länge. Insgesamt sind etwa 1200 Bäume gefällt worden, zur Einebnung, wurden rund 2000 kg Sprengmunition verbraucht. Dabei konnten auch einige Verbesserungen für den allgemeinen Sport, so die Strecken Kreuzeckhaus - Tröglhütte und Tröglhütte - Hammersbacher Wiesen - als Entlastung der Rennstrecke - mit erledigt werden. Auf im ganzen 7 km Kreuzeck-Abfahrtsstrecken wurde an allen möglichen Stellen mit allen verfügbaren Mitteln neuer und alter Heerespionieretechnik gearbeitet, im Spätherbst auch mit einheimischen, vielfach von Bergführern gestellten Kräften, und so ist leicht zu ermessen, wie weit zugunsten aller Abfahrtsläufer hier über den engeren olympischen Zweck hinausgegangen wurde.

## OLYMPIA-HALLENSCHWIMMBAD

Das größte Geschenk des Führers und der olympischen Idee an die Bevölkerung und die Gäste von Garmisch-Partenkirchen ist zweifellos das Olympia-Hallenschwimmbad. Abgesehen von anderen, z.B. hygienisch-sozialen Erwägungen, veranlasste diesen Bau die olympische Idee insofern, als im klassischen Olympiabegriff, den wiederzuerwecken unsere vornehmste Aufgabe ist, das Bad so selbstverständlich war, wie vom nordischen Wintersport das Dampfbad der Sauna nicht wegzudenken ist. Mit diesem Bad überbrückt Garmisch-Partenkirchen schließlich auch die Spanne der Jahreszeiten oder des Klimas zwischen dem klassischen und dem nordischen Olympia.

Nach den Plänen der Architekten A. Holzheimer und A. Albinger entsteht hier eine Badeanlage, die nicht nur durch ihre Größe und durchdachte Vollkommenheit, sondern auch durch ihre Mittelpunkt-lage, ihre Nachbarschaft zu den Oberschulen der Gemeinde und ihre Stellung im Gesamtbilde der Landschaft überrascht. Auch die sportgerechte 50x20 m-Kampfschwimmbahn mitten im Gebirge spricht für eine bemerkenswerte Sondererscheinung.

Auf 80 m Länge und 65 m Breite werden 3800 qm überbaut, und zwar an der Ostfront von dem 34 m langen und 17,5 m tiefen Bäderbau, der im Anschluss an eine marmorverkleidete Eingangshalle an der Südostecke alle Aufenthalts- und Umkleideräume, alle Vor- und Reinigungsbäder, je sechs Brause- und je sieben Wannenbäder, im Kellergeschoss je eine 35 qm große Sauna für Männer und Frauen, auch medizinische Bäder, Massageräume, Kesselhaus und Maschinenzentrale, kurzum alles enthält, was einer modernen Badeanlage von solcher Größe und Aufgabe zur Vollendung dient. Ihre engere sportliche Aufgabe tut sich vor allem auf in dem von West nach Ost streichenden und mit riesigen Glasfenstern seiner Hauptfront gen Süden gestellten Hallenschwimmbad. Von außen gesehen, steigen hier die ganze Front entlanglaufende Sonnenbadetreppe und -terrassen von fast 900 qm Fläche zu der 50 m langen Fensterfront an. Hier zu ruhen oder zu spielen, im Windschutz und Wärmefang des Mauerwerkes und der Glasflächen, vor sich das dichte Grün der Auenbäume und Tannen an der vorüberauschenden Kanker und vor Augen auch den einzigartigen Bergzug der Alp- und Zugspitze, wird von den Freuden des Luftbades eine der schönsten sein. Auch dem Schwimmer wird, sofern seine Aufmerksamkeit nicht völlig der Sport auf den sieben Schwimmbahnen oder am Sprungturm in Anspruch nimmt, der Anblick der Berge nicht vorenthalten, da auf diesem weiten Plan undurchsichtiges Glas nicht notwendig ist. Vom Baulichen der prächtigen Anlage ist besonders bemerkenswert die freitragende Dachkonstruktion, die nach dem neuesten, bisher noch wenig, aber bei größter Bewährung ausgeführten Vorspann-Eisenbetonsystem von Dr.-Ing. Finsterwalder mit einem einzigen 61 m langen Dachbinder auskommt, um die 30 m breite Halle bzw. deren 1800 qm große Fläche zu schirmen. Bei dieser eigenartigen Konstruktion deutscher Erfindung sind die Wandmauern keinerlei Träger. Das ganze riesi-

ge Dach schwebt, rätselhaft für den Laien, auf wenigen, kaum sichtbaren Stützpfeilern. Wie hier im Konstruktiven das Neueste angewandt wird, so geschieht es auch im röhren- und eisenreichen Getriebe der Installation der Anlage, die von allen Bädern größten Stiles auf lange Zeit hinaus wohl eine letztmögliche Vollendung sein wird.

## **ALLGEMEINE VERWALTUNGSMASSNAHMEN DES REICHES**

Die IV. Olympischen Winterspiele 1936 in Garmisch-Partenkirchen hatten gezeigt, dass eine gründliche Vorbereitung und reibungslose Durchführung der Spiele auch umfassende staatliche Maßnahmen erforderte. Zwei große Gruppen waren damals zu unterscheiden: auf der einen Seite die Finanzierung und Durchführung der Olympiabauten, auf der anderen Seite eine Fülle von Einzelmaßnahmen auf dem Gebiete der Verwaltung, der Polizei und der Wirtschaft. Diese zweite Gruppe ist bei den V. Olympischen Winterspielen durch den Kriegsausbruch und die in der Folgewirkung mit diesem verbundene Rückgabe der Spiele nur zu geringen Teilen zur Ausführung gekommen. Die erste Gruppe, die Finanzierung und Ausführung des gewaltigen Bauprogramms, ist dagegen auch für die V. Olympischen Winterspiele in vollem Umfang verwirklicht worden. Die Zeit, die hierfür zur Verfügung stand, war ungewein knapp. Ein voller Erfolg war daher nur dann zu erzielen, wenn in der Bereitstellung der Mittel und in der Ausführung der Arbeiten mit allem Nachdruck und mit größter Schnelligkeit gearbeitet wurde. Das dies geschehen ist, mögen nachstehende Angaben erhärten.

Am 20. Juni 1939 hatte der Führer nach Vortrag des Reichssportführers und des Präsidenten des Organisationskomitees das Bauprogramm für die V. Olympischen Winterspiele in den Grundzügen genehmigt. Am 1. Juli fand die Gründungssitzung des Organisationskomitees statt, in der der Finanzbedarf für das Bau- und Durchführungsprogramm der Spiele überschlägig auf 6 Millionen RM beziffert wurde. Anschließend wurde Staatssekretär Pfundtner des Reichsministeriums des Innern von den Präsidenten des Deutschen Olympischen Ausschusses und des Organisationskomitees darum gebeten, wie bei den IV. Olympischen Winterspielen die Leitung der allgemeinen Verwaltungs- und Finanzmaßnahmen zu übernehmen. Bereits am 3. Juli wurde die Gemeinde Garmisch-Partenkirchen im Einverständnis mit dem Herrn Reichsminister der Finanzen ermächtigt, die für die Olympiabaustätten erforderlichen Grundstücke zu erwerben, und davon verständigt, dass zur sofortigen Inangriffnahme der Bauarbeiten 2 Millionen RM zur Verfügung stehen.

Am 7. Juli wurde in einer Sitzung im Reichsministerium des Innern das Bauprogramm in seinen Einzelheiten erörtert und dabei festgestellt, dass das Ski- und Eisstadion mindestens je 400 000 RM, das Hallenschwimmbad mindestens 1 Million RM mehr erfordern würden als ursprünglich überschlägig geschätzt. Es war klar, dass so erhebliche finanzielle Risiken nicht die Olympiagemeinde Garmisch-Partenkirchen, sondern nur das Reich übernehmen konnte. Mit Entschließung vom 8. Juli bestimmte daher der Reichsminister des Innern im Einvernehmen mit dem Herrn Reichsminister der Finanzen die Gemeinde Garmisch-Partenkirchen zum Bauherrn, stellte jedoch gleichzeitig die zur Durchführung der Bauten erforderlichen Mittel zur Verfügung. Außerdem übernahm das Reich die Überwachung der technischen Ausführung der Bauten und die Überprüfung der Abrechnung; mit bei den Aufgaben wurde der Oberfinanzpräsident München betraut.

Die Gemeinde Garmisch-Partenkirchen errichtete daraufhin das Olympiabauamt Garmisch-Partenkirchen, dessen Leitung Bürgermeister Scheck persönlich übernahm.

Wegen der Einzelheiten der Durchführung des Bauprogramms kann auf die Darstellung des Olympiabauamts verwiesen werden.

Bei Kriegsausbruch waren sämtliche mit der Vorbereitung der Olympischen Winterspiele befassten Stellen, besonders aber die Olympiagemeinde Garmisch-Partenkirchen, vor die bange Frage gestellt, ob die großartigen Bauvorhaben zu Ende geführt werden könnten. Mit ausdrücklicher Genehmigung des Führers konnten die Bauten bis Ende Oktober mit der vollen Belegschaft weitergefördert werden, und auch nach diesem Zeitpunkt setzte nur eine allmähliche Verringerung der Arbeitskräfte ein. Bis Mitte Dezember 1939 waren 4650000 RM verbaut. Die inzwischen bis ins letzte durchgerechneten Kostenanschläge für die Olympiabaumaßnahmen in Garmisch-Partenkirchen ergaben eine Gesamtkostensumme von rund 9 1/2 Millionen RM. Hiervon entfallen auf die Erweiterung des Skistadions rund 2200000 RM, auf die Vergrößerung des Kunsteisstadions rund 3600000 RM, auf die Errichtung des Hallenschwimmbades rund 3300000 RM. Für das auf besonderen Wunsch des Führers errichtete Hallenschwimmbad hat der Führer aus seinen Mitteln 500000 RM zur Verfügung gestellt.



Die gleiche Summe hat das Oberkommando der Wehrmacht beigesteuert, für deren Garmischer Garnison die während des ganzen Jahres benutzbare Schwimmgelegenheit besonders wertvoll ist.

Die großen Kampfstätten für den Wintersport stehen vor der Fertigstellung; sie haben schon in diesem Winter als Schauplatz deutscher und internationaler Wintersportveranstaltungen gedient. Auch das Hallenschwimmbad, eines der größten in Deutschland, wird vollendet. So ist auch das Bauprogramm der V. Olympischen Winterspiele, wenn auch diese selbst Opfer dieses Krieges geworden sind, in seiner großzügigen Planung und seiner tatkräftigen Durchführung ein Zeugnis der unerschütterlichen Kraft des deutschen Volkes.

## **VORBEREITUNGEN DER DEUTSCHEN REICHSPOST**

Die Deutsche Reichspost war bereit, auch diesmal wieder ihre volle Kraft für die Olympischen Spiele einzusetzen. Der Rahmen für die Vorbereitungen musste allerdings wesentlich größer gehalten werden als 1936. Hatte doch der wirtschaftliche Aufschwung seither weitere Fortschritte gemacht und sich auch auf dem Gebiet des Post- und Fernmeldewesens stark ausgewirkt. Um darüber hinaus noch den außerordentlichen Verkehrszuwachs durch die Olympischen Winterspiele aufnehmen zu können, musste daher mit einer Verdopplung des Verkehrs, wie er zur Zeit der IV. Olympischen Winterspiele beobachtet wurde, gerechnet werden.

### **1. Postbetrieb**

Das stattliche Postgebäude konnte den Ansprüchen voraussichtlich nicht mehr genügen. Der Nordflügel des Hauptgebäudes wurde daher mit allen drei Stockwerken um vier Fensterachsen nach Norden verlängert. Anschließend wurde ein zweistöckiger Flügelbau an der Nordseite des Grundstücks errichtet. Insgesamt wurden damit über 1100 qm an neuen Räumen gewonnen. Der Gewinn kam vor allem dem Abfertigungsdienst für Brief- und Paketpost zugute. Die Zahl der Schalter wurde dabei vermehrt und ein neuer Briefträgersaal gewonnen.

An den Kampfstätten und am Sitz des Organisationskomitees waren wieder Sonderpostämter in Vorbereitung. Die Räume schuf das Olympiabauamt in engster Zusammenarbeit mit den Vertretern der Deutschen Reichspost, die auch die Raumpläne lieferten. Daneben war der Einsatz von fahrbaren Postämtern an den Kampfstätten, am Adolf-Hitler-Platz und vor der KdF.-Halle geplant.

Die für die einzelnen Sonderpostämter in Aussicht genommenen Sonderaufgabestempel sind vorbereitet worden. Ein Werbeinsatzstück für die Stempelmaschine des Postamtes Garmisch-Partenkirchen war für die Monate Oktober 1939 bis Januar 1940 in Aussicht genommen. Die Vorbereitungen für die Beschaffung von drei Sonderbriefmarken und einer Sonderpostkarte waren nahezu abgeschlossen.

Für die Dauer der Spiele hätten zur Unterstützung des Stammpersonals und für Sonderzwecke (Rundfunk, Bildtelegraphie, Telegraphenbau) rund 600 Köpfe Verstärkungen nach Garmisch-Partenkirchen abgeordnet werden müssen. Davon wären 216 Mann in einem Sonderlager der Deutschen Reichspost untergebracht worden. Die Baracken waren im Lieferwerk bereits fertiggestellt, Teile waren angerollt. Der Platz an der Klammstraße in Garmisch war gemietet. Für den Rest der Gefolgschaft wurden vom Olympia-Quartieramt Privatquartiere bereitgestellt.

Die Kraftpost beabsichtigte, 200 Autobusse einzusetzen. Davon wären 100 ständig für den Verkehr mit Oberammergau, Wallgau und Landeck sowie für den Ortsverkehr zur Verfügung gestanden. Auch Sonderfahrten für das Komitee, Arbeitsdienst u. dgl. hätten diese Wagen geleistet. Weitere 100 Autobusse waren vorgesehen für die Anfahrt der Teilnehmer an der großen Skidemonstration bei Klais. Für die Übernahme des Bahnverkehrs auf der Strecke Garmisch - Griesen sollten am 11. Februar 28 Autobusse eingesetzt werden.

### **2. Telegraphie**

Um die Telegramme raschestens zu den großen Knotenpunkten des zwischenstaatlichen Funk- und Seekabelnetz zu bringen, waren unmittelbare Telegraphenleitungen von Garmisch nach Berlin und Emden vorgesehen. Sämtliche Sonderpostämter sollten Springschreiberverbindungen erhalten. Die fernmündliche Telegrammaufnahme wäre mit fünf Arbeitsplätzen wohl allen Anforderungen gewachsen gewesen.

Für Bildtelegraphie war eine Baracke neben dem Postamt entworfen, die zehn Sender aufnehmen sollte. Weitere zwei Sender hätten das fahrbare Telegraphenamt erhalten, für das der Platz der Bahnhofstraße in Garmisch, in der Nähe des Hotels Garmischer Hof, bereits angemietet war.

### 3. Fernsprecher

Seit den IV. Olympischen Winterspielen wurde die Vermittlungsstelle für den Ortsverkehr bereits wieder um 300 Anschlusseinheiten erweitert. Das ist gewiss ein gutes Zeichen für den Aufschwung, den Garmisch-Partenkirchen in den letzten Jahren genommen hat. Aber auch die letzte Erweiterung war fast wieder aufgebraucht, so dass für eine Vermehrung um weitere 400 Anschlusseinheiten Auftrag erteilt wurde. Es hätten dann 2200 Anschlusseinheiten gegen 1500 im Jahre 1936 zur Verfügung gestanden. Auch für die Nachbarorte Mittenwald, Oberammergau und Obergrainau wurden Erweiterungen bestellt. Entsprechend mussten die Leitungen für den Selbstwählverkehr München-Garmisch von 44 auf 85 erhöht werden.

Besonderes Augenmerk wurde dem Fernsprech-Weitverkehr zugewendet. Zwischen Garmisch und Berlin waren 12 Leitungen geplant. Daneben sollte das Fernamt Garmisch noch Weitverkehrsleitungen nach folgenden Orten erhalten: Stockholm, Mailand, Zürich, Hamburg, Köln, Frankfurt, Nürnberg, Stuttgart, Augsburg, Innsbruck und Wien. Ein großer Teil des Weitverkehrs hätte auch über die vorgesehenen 20 handbetriebenen Leitungen Garmisch-München abgewickelt werden können, weil das Fernamt München selbst über ein gut ausgebautes Weitverkehrsnetz und zahlreiche große Auslandsleitungen verfügt.

Um die glatte Abwicklung des Fernverkehrs sicherzustellen, wurde auch eine Erweiterung des Fernamtes in Angriff genommen, so dass es mit 22 Fernvermittlungsplätzen, 6 Melde- und 2 Auskunftsplätzen mehr als die doppelte Leistung gegenüber 1936 erzielt hätte.

Für das Organisationskomitee wurden eine Nebenstellenanlage und verschiedene Hauptanschlüsse eingerichtet. Die weitverzweigte Anlage für den Pressedienst des Organisationskomitees wurde geplant und in Angriff genommen.

Die Arbeit der Pressevertreter hätten die zahlreichen Sprechstellen bei den Sonderpostämtern wesentlich erleichtert.

Es waren vorgesehen:

Pressepostamt Organisationskomitee	16 Fernsprechzellen
Pressepostamt Skistadion	16 Fernsprechzellen
Pressepostamt Eisstadion	18 Fernsprechzellen
Pressepostamt Bobbahn	6 Fernsprechzellen
Pressepostamt Kreuzeckbahn	6 Fernsprechzellen

Auch hier war eine Verdopplung des Verkehrs gegenüber 1936 zugrunde gelegt.

Weitere Fernsprechzellen für die Allgemeinheit hätten bei den fahrbaren Postämtern und beim fahrbaren Telegraphenamt zur Verfügung gestanden. Auch eine Vermehrung der Straßenfernsprechzellen mit Münzfernsprecher war geplant.

### 4. Rundfunk

Auch das Leitungsnetz für die Rundfunkübertragungen hätte gegen 1936 eine erhebliche Verstärkung angewiesen. Es war vorgesehen, bis zu neun Programme gleichzeitig auf Fernleitungen zu geben, gegen sieben bei den IV. Olympischen Winterspielen. Sämtliche Fernleitungen wären geschirmt und mit Musikbespülung ausgerüstet gewesen. Sie hätten in München und Innsbruck den Anschluss an das große Fernkabelnetz gefunden.

Neben diesen Übertragungsleitungen wäre eine entsprechende Zahl von Meldeeinheiten einzurichten gewesen.

### 5. Telegraphenbau

Für Fernsprecher, Telegraph und Rundfunk mussten auch neue Kabel von der Vermittlungsstelle zu den Kampfstätten und zum Funkhaus gelegt werden, neue Kabelkanäle gebaut und bestehende vergrößert werden.

Am 1. Februar 1940 wären folgende Sondernetze mit einer Gesamtlänge aller Doppeladern von 1065 km bereitgestanden:

1. Rundfunk-Übertragungsleitungen	316 km
2. Rundfunk-Meldeleitungen	344 km
3. Leitungsnetz für die Sonderpostämter	252 km
4. Leitungsnetz für das Organisationskomitee	107 km
5. Leitungsnetz für das Deutsche Nachrichtenbüro	7 km
6. Leitungsnetz für die Verkehrspolizei	39 km
	Summe: 1065 km

Für 876 km Doppelader sind neue Kabel ausgelegt worden, darunter eine Anzahl hochwertiger Rundfunk-Spezialkabel. Als Kabelschutz wurden 7 200 m Kabelkanäle mit 33 700 m Einziehhöfning und 90 Kabelschächten gebaut. Es wurden 24 500 Arbeitsstunden geleistet und 1180 Tonnen an Baustoffen eingebaut, darunter 14 600 m Kabelformstücke.

Trotz der kurzen Frist, die für die Vorbereitungen zur Verfügung stand, hätte die Deutsche Reichspost die Arbeit bewältigt. Als die Spiele dem Internationalen Olympischen Komitee zurückgegeben wurden, standen die Hochbauten im Rohbau fertig, die Kabellegungen waren größtenteils abgeschlossen. Es blieben im wesentlichen nur der Innenausbau und der Aufbau der apparatetechnischen Einrichtungen fertig zustellen. Das hätte fristgerecht geschehen können. Gestützt auf die wertvollen Erfahrungen und genauen Statistiken von 1936, hätte der Einsatz der Deutschen Reichspost bei den V. Olympischen Winterspielen zweifellos einen vollen Erfolg bedeutet.

## REICHSBAHN

Die Reichsbahndirektion München war an den Vorbereitungen für die Olympischen Spiele in Garmisch-Partenkirchen mit umfassenden Bauvorhaben beteiligt. In ihrem Bauplan waren etwa 15 Baustellen vorgesehen. Es handelte sich hauptsächlich um den Ausbau von Strecken und um Bahnhofserweiterungen. Unterführungen und Hotelbauten sollten helfen, den starken Reiestrom reibungslos bewältigen zu können. Deshalb sollten östlich des erweiterten Bahnhofs Klais zwei Reichsstraßen, welche zur Zeit unmittelbar vor und hinter dem Bahnhof die Bahn schienengleich kreuzen, in einer gemeinsamen Unterführung schienenfrei unter der Bahn hindurchgeführt werden. Eine zweite Unterführung sollte östlich vom Kainzenhad und zwei kleinere Wegunterführungen vor Weilheim geschaffen, in Farchant, Kainzenbad und Garmisch-Partenkirchen sollten Hochbauten errichtet werden.

Auch sonstige Gleisarbeiten waren in erheblichem Umfang vorgesehen. Da die Deutsche Reichsbahn sofort bei Kriegsbeginn sämtliche Bauarbeiten in der Hauptsache einstellen und nur mehr Abwicklungsarbeiten vornehmen ließ, konnte keine der großzügigen Planungen verwirklicht werden.“

Quelle:

Vorbereitungen zu den V. Olympischen Winterspielen 1940 Garmisch-Partenkirchen, Amtlicher Bericht, Hrsg. im Auftrag des Organisationskomitees für die V. Olympischen Winterspiele 1940, Garmisch-Partenkirchen e. V. von Generalsekretär Dr. Carl Diem