



HAUPTHALLE

DIE HOCHBAUTEN DER NEUEN KÖNIGSBERGER BAHNANLAGEN

ARCHITEKT

REICHSBAHNOBERRAT ERNST RICHTER KÖNIGSBERG I. PR.

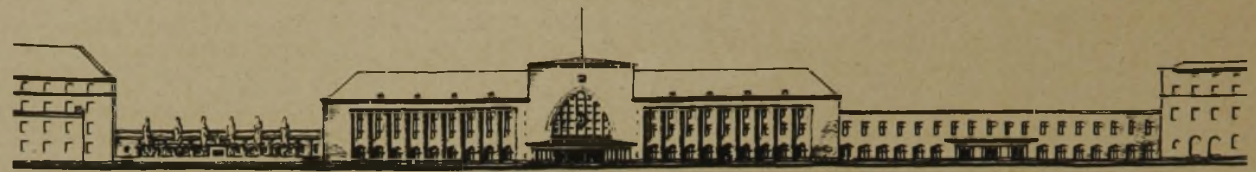
MIT INSGESAMT 23 ABBILDUNGEN

Am 19. September v. J. wurden in Königsberg i. Pr. die neuen Reichsbahnanlagen dem Verkehr übergeben. Die Umgestaltung bezog sich einmal auf die vorhandenen Bahnhöfe: der seit 1853 fast unverändert gebliebene Ostbahnhof, der Südbahnhof und der Lizenzbahnhof, sämtlich Kopfbahnhöfe, sind in einen großen modernen Hauptbahnhof, einen Durchgangsbahnhof, zusammengefaßt worden. Dann aber handelte es sich darum, die in einem großen Bogen um die Nordstadt herumlaufende Bahnlinie der Strecke Königsberg—Labiau—Tilsit, die auf diesem ihrem Wege nicht weniger als 23 wichtige Verkehrsstraßen in Schienenhöhe kreuzte, völlig aufzuheben und sie durch eine neue zu ersetzen, die, vom neuen Hauptbahnhof im Süden der Stadt ausgehend und dem ehemaligen inneren Festungsgürtel folgend, über eine neue Pregelbrücke im Norden der Stadt den Anschluß an die eigentliche Labiau—Tilsiter Strecke ge-

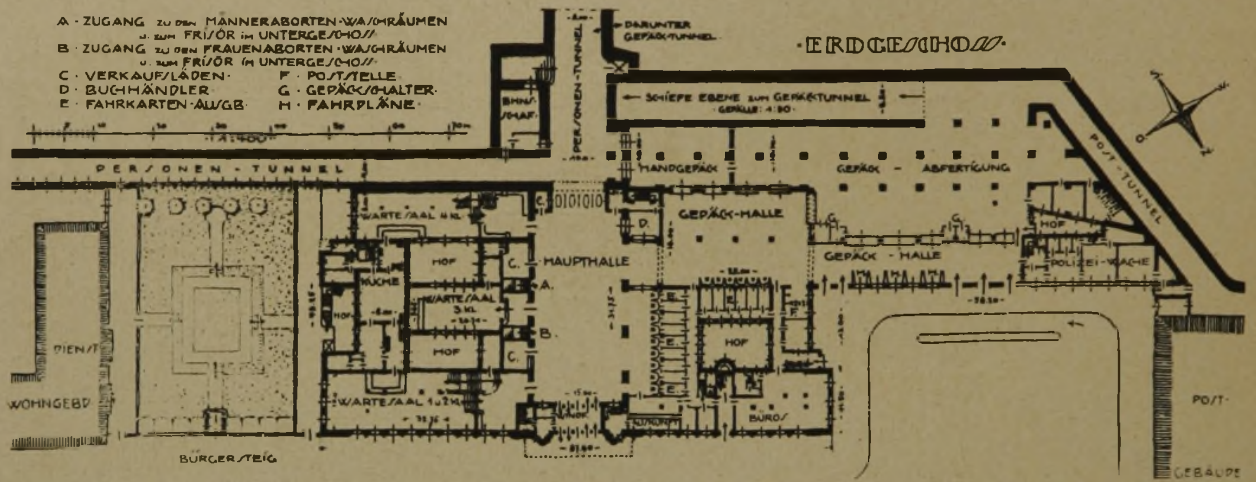
winnt (Abb. 5 u. 6, S. 83). Erst nach Abschluß des Entfestigungsvertrages zwischen Stadt und Militäriskus im Jahre 1910 konnte diese Aufgabe in Angriff genommen werden. Rund 80 Millionen Mark sind für die Durchführung dieses Werkes aufgewandt worden.

Die Hochbauten, die uns hier beschäftigen sollen, haben nur einen verhältnismäßig geringen Teil dieser großen Summe beansprucht. An erster Stelle steht das Empfangsgebäude des neuen Hauptbahnhofes. Unterhalb der barocken Haberberger Trinitatiskirche liegt der weithingestreckte Bahnhofsvorplatz, der Reichsplatz, den wir in Abb. 3, S. 82, wiedergeben, und der in verkehrstechnischer Hinsicht etwas völlig Neues darstellt. Er nimmt auf die Achsen der beiden Tunnels des Hauptbahnhofes bezug und zeigt eine Verkehrsregelung für Fußgänger, Straßenbahn und Kraftwagen so, daß nirgends auf dem Platze selbst eine Kreuzung

2 EMPFANGSGEBÄUDE
HAUPTBAHNHOF
KÖNIGSBERG - IPR

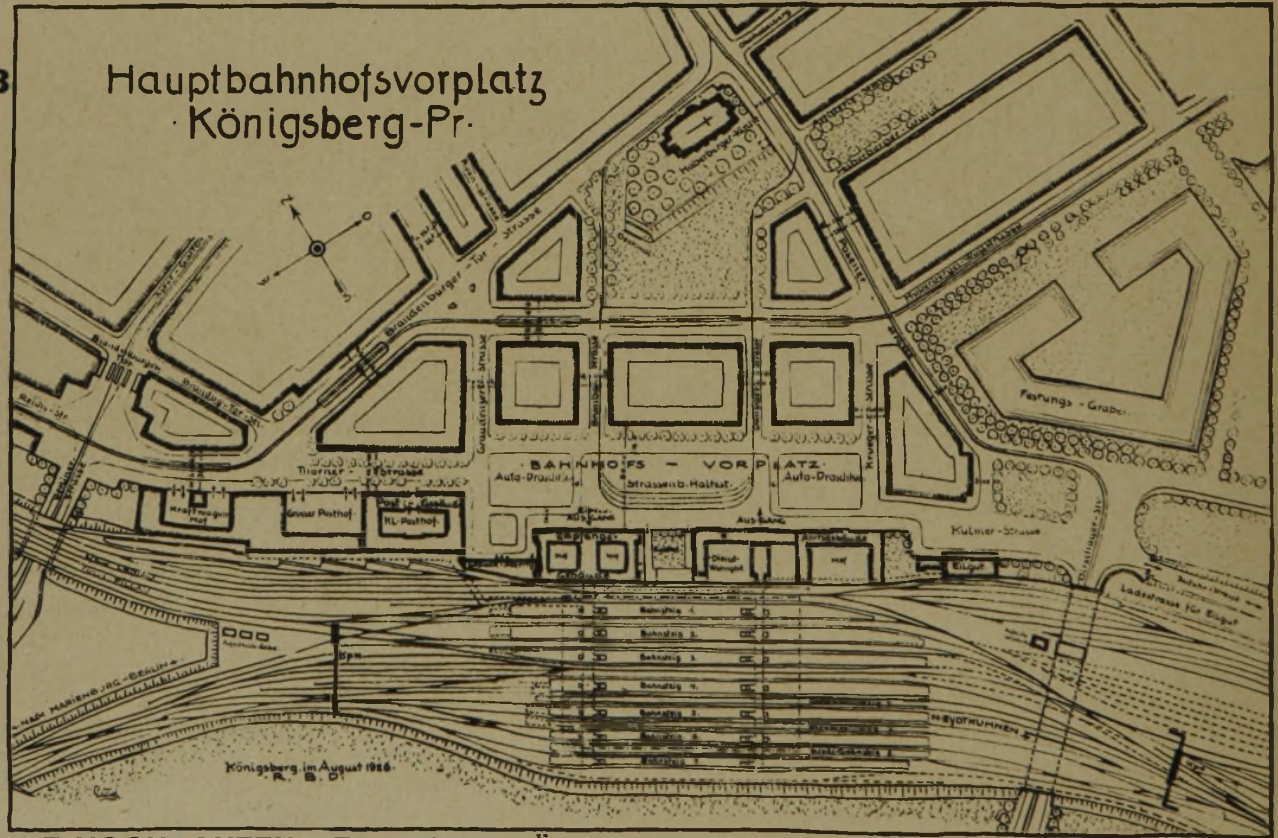


HAUPTANSICHT



GRUNDRISS UND ANSICHT DES EMPFANGSGEBÄUDES 1:1300

3 Hauptbahnhofsvorplatz
Königsberg-Pr.



DIE HOCHBAUTEN DER NEUEN KÖNIGSBERGER BAHNANLAGEN LAGEPLAN 1:6000
ARCHITEKT REICHSBAHNOBERRAT ERNST RICHTER KÖNIGSBERG I. PR.

dieser drei Verkehrsarten stattfindet. Die ganze weiträumige Platzanlage mit ihren Autoparkstellen wird vielleicht erst von der nächsten Generation anerkannt werden, wenn andere Großstädte unter größtem Kostenaufwand an eine Umgestaltung der heute schon meist unzulänglichen Bahnhofsvorplätze herangehen müssen.
Der Hauptbau des Empfangsgebäudes liegt genau in der Achse des Haupttunnels des Bahnhofes.

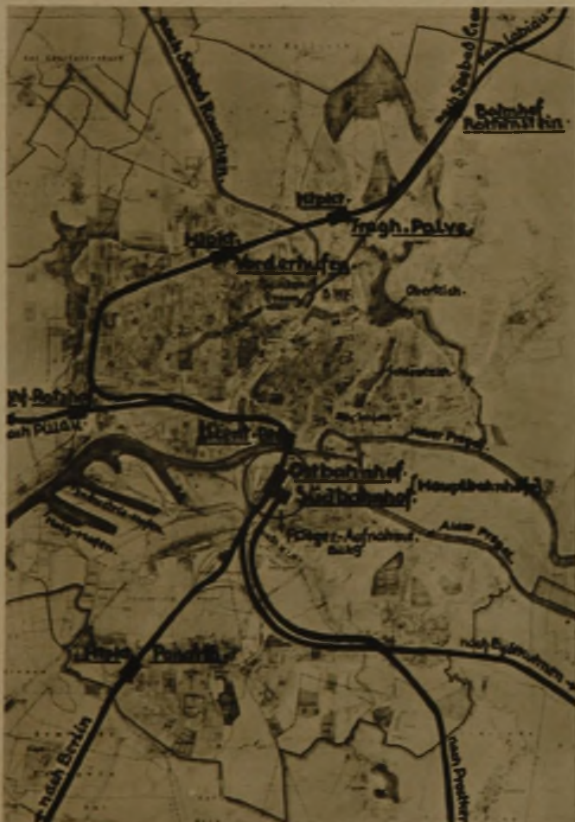
Verbunden durch einen längs des Bahnkörpers verlaufenden niedriger gehaltenen Bau mit dem großen Bahnpostgebäude ist hier eine geschlossene Bau- gruppe entstanden (Abb. 7, S. 84). In der Tunnel- achse liegt die Hauptverkehrshalle, links davon, vom Vorplatz aus gesehen, sind die Räume angeordnet, die der Bequemlichkeit und der leiblichen Stärkung der Reisenden dienen, rechts die Räume für den eigentlichen Verkehr und schließlich, durch das

**DIE ANLAGEN
FÜR EXPRESSGUT**



4

**DIE HOCHBAUTEN DER NEUEN KÖNIGSBERGER BAHNANLAGEN
ARCHITEKT REICHSBAHNOBERRAT ERNST RICHTER KÖNIGSBERG I. PR.**



5



6

VOR DEM UMBAU

DIE REICHSBAHNANLAGEN

NACH DEM UMBAU

in der Südostecke angeordnete Treppenhaus erreichbar, die im Obergeschoß längs des Bahnkörpers liegenden Räume für den Betrieb: Bahnhofsvorstand, Aufsichtsbeamte, Telegraphie usw.

Die Hauptverkehrshalle (Abb. 1, S. 81) ist ein hoher, rund 34 m nach der Tiefe sich erstreckender Raum mit oberem Abschluß durch eine farbig gehaltene Holzdecke. Die Wände, im oberen Teil lichtgrün gehalten, sind im unteren Teil mit ge-

schliffenen und polierten Travertinplatten belegt. Die künstliche Beleuchtung erfolgt durch eine Reihe von seitlich auf den Pfeilern der basilikalen Fenster angebrachten Lichtträgern: opalisierende Glasscheiben zwischen Metallwinkelrahmen. Strahlend hell liegt der Raum, wenn es draußen dunkelt; eine Selbstverständlichkeit, die aber in vielen Fällen auf unseren Bahnhöfen noch nicht erreicht ist. Neben der allgemeinen Beleuchtung gibt es natür-

7



EMPFANGSGEBÄUDE UND (RECHTS) BAHNPOSTGEBÄUDE

8



DIE DREISCHIFFIGE BAHNSTEIGHALLE

DIE HOCHBAUTEN DER NEUEN KÖNIGSBERGER BAHNANLAGEN

ARCHITEKT REICHSBAHNOBERRAT ERNST RICHTER KÖNIGSBERG I. PR.

lich — unter Ausnutzung der letzten technischen verkehrswerbenden Neuerungen — eine Fülle von Transparenten, indirekt beleuchteten Wegweisern usw. In der Achse der Haupthalle liegt, wie erwähnt, der 8^m breite Haupttunnel, der Westtunnel, von dem die Treppen zu den sechs Bahnsteigen hinaufführen. Der Osttunnel, als Ausgangstunnel gedacht, soll bei seiner späteren Ausführung auf den Bahnhofsvorplatz münden. Die Tunnel sind zweigeschossig: im Untergeschoß liegen die durch eine schiefe Ebene 1:30 erreichbaren mit Motorkarren zu befahrenden und von der Post mitbenutzten Gepäcktunnel mit den Gepäckaufzügen. Die Bahnsteige sind von einer dreischiffigen Eisenhalle überdeckt; dreimal 40 m weit spannt sich dieser stolze Hallenraum (Abb. 8, hierüber).

Rechter Hand in der Empfangshalle liegen die Auskunftsteil der Reichsbahn und verwandte Räume, etwas weiter die Fahrkartenschalter, die durch große Spiegelscheiben einen ungehinderten Blick in den Abfertigungsraum gestatten. Es folgt nun der Durchgang (Abb. 10, S. 86) zur Halle für Gepäck und Handgepäck mit einer größeren Zahl von Reserve-Fahrkartenschaltern (Abb. 11, S. 86).

Die langgestreckten Anlagen für die Expreßgutbehandlung schließen sich an. Gepäck- und Expreßguträume sind vom Bahnhofsvorplatz direkt zugänglich. Im Obergeschoß der soeben behandelten Teile sind eine Reihe von Wohnungen und Übernachtungs- (Kommissions-) Zimmern vorgesehen.

Der von der Eingangshalle links gelegene Teil des Empfangsgebäudes enthält in der Hauptsache die Bahnwirtschaft mit den Wartesälen. Die Anlage der Wartesäle I./II. und III. Klasse ist neuartig: unmittelbar an der Halle liegt ein Raumteil für Reisende, die nichts zu verzehren wünschen. Anschließend führen Stufen einmal in einen unteren und einen oberen Restaurationsraum (Abb. 13, S. 87). Die früher üblichen, überhohen Wartesäle sind hier vermieden worden. Der Warteraum I./II. Klasse hat in seinem unteren Geschoß eine bis zur Decke gehende Gaboonmahagoni-Vertäfelung erhalten, während das Obergeschoß, das höher und festlicher wirken soll, einen in Fensterbrüstung umlaufenden Sockel in gleichem Holzmaterial zeigt; darüber tragen die hellgelben, wagerecht abgesetzten Wände eine hellblaue Decke mit abgetönter Stuckaufteilung. Der Warteraum III. Klasse ist in beiden



MITTELBAU DES EMPFANGSGEBÄUDES

DIE HOCHBAUTEN DER NEUEN KÖNIGSBERGER BAHNANLAGEN
ARCHITEKT REICHSBAHNOBERRAT ERNST RICHTER KÖNIGSBERG I. PR.

10



DURCHGANG VON HAUPTHALLE ZUR GEPÄCKHALLE

11



GEPÄCKHALLE MIT RESERVESCHALTERN

DIE HOCHBAUTEN DER NEUEN KÖNIGSBERGER BAHNANLAGEN
 ARCHITEKT REICHSBAHNOBERRAT ERNST RICHTER KÖNIGSBERG I. PR.



STELLWERK OSTAUSFAHRT HAUPTBAHNHOF



WARTESAAL I. UND II. KLASSE

DIE HOCHBAUTEN DER NEUEN KÖNIGSBERGER BAHNANLAGEN
ARCHITEKT REICHSBAHNOBERRAT ERNST RICHTER KÖNIGSBERG I. PR.

14



AUSSEN- UND INNENANSICHT DES REITERSTELLWERKS AM HAUPTBAHNHOF

15



DIE HOCHBAUTEN DER NEUEN KÖNIGSBERGER BAHNANLAGEN
ARCHITEKT REICHSBAHNOBERRAT ERNST RICHTER KÖNIGSBERG I. PR.

Geschossen unten mit grünen Keramikkacheln, ostpreußischer Herkunft, aus Cadinen, ausgelegt.

Es sei noch erwähnt, daß durch Fortfall des Heizkellers (es ist ein Zentralheizwerk vorhanden) sich ungewollt Räume für eine Kegelbahn ergeben haben, da die vom Keglerverband vorgeschriebenen Längen vorhanden sind.

Die Hauptfront des Empfangsgebäudes läßt infolge der großen Gebäudetiefe die innere Großräumigkeit nicht erkennen. Der Sockel zeigt harte Basaltlava; die Flächen sind in blaubunten Klinkern von kleinem oldenburgischen Format, vermengt mit solchen aus dem Cadiner Werk, verblendet;

Gesimse und Architekturteile bestehen aus deutschem Travertin, aus den Dittwarer Brüchen der Firma Zeidler & Wimmel. Der ganze Bau mußte auf etwa 16 000 steigende Meter Betonpfähle, durchschnittlich 20^m lang, in den Schlamm Boden der alten Festungsgräben gegründet werden, auf denen die eisenbewehrten Betonfundamente ruhen.

Als Schmuck des Mittelbaues (Abb. 9, S. 85) springt, von der Hand des Königsberger Bildhauers Prof. Brachert gemeißelt, ein mächtiger Werksteinblock heraus: Vater Kronos, der seine vorwärtsstürmenden Rosse zu zügeln sucht. —

(Schluß folgt)