



DAS INNERE DER KAPELLE

FOTOS VON OTHMER, ANGENENDT & CO. DORTMUND

DIE KRIEGEREHRUNG AN ST. REINOLDI IN DORTMUND

ARCHITEKTEN BDA STRUNCK U. WENTZLER DORTMUND

MIT 5 ABBILDUNGEN

Die Reinoldi-Gemeinde in Dortmund hatte die Architekten Strunck u. Wentzler beauftragt, eine Gedächtniskapelle für die im Weltkrieg gefallenen Gemeindemitglieder zu errichten. In zweckmäßiger und würdiger Weise ist diese Aufgabe gelöst worden, indem die Stätte der Erinnerung an die Kirche selbst angebaut wurde. An die Südwestecke des großen Baues, unmittelbar an den Turm, schmiegt sich die Heldenkapelle, wie sie genannt wird, an. Es ist ein Rundbau mit einer Kuppel überwölbt, der in den äußeren Formen sich als eine Zutat der jetzigen Zeit kennzeichnet, aber doch gut mit der Formensprache des alten Baues zusammengeht (Abb. 2, S. 90). Das Innere der Kapelle, das nur von dem Kirchenvorraum selbst

zugänglich ist, enthält außer dem Altar sechs große Gedenktafeln, die die Namen von fast 1000 gefallenen Kriegeren tragen — eine ergreifende Predigt ohne Worte (Abb. 1, hierüber). Die indirekte Beleuchtung von der Laterne der Kuppel aus gibt dem Raume eine feierlich-ernste Stimmung. Über dem Altar erhebt sich die Plastik der vier Haimonskinder. In der Kriegsrüstung auf dem starken Pferde bilden sie ein herrliches Bild der Geschlossenheit und Einigkeit. Der Entwurf stammt von Bildhauer Bayer, die Ausführung von Bildhauer Fink (Abb. 5, S. 92). Die Pforte der Kapelle ist ein Glanzstück für sich, die Zeichen des Krieges und die Zeichen des Überwinders, die altchristlichen Symbole der Liebe, der Pelikan, des Ewig-

2



DIE AM TURM DER KIRCHE
ANGEBAUTE KAPELLE

DIE KRIEGEREHRUNG
AN ST. REINOLDI IN DORTMUND
ARCHITEKTEN BDA
STRUNCK U. WENTZLER DORTMUND

3



SCHMIEDEEISERNE TÜR
ZUR KAPELLE



DIE KRIEGEREHRUNG AN ST. REINOLDI IN DORTMUND
 ARCHITEKTEN BDA STRUNCK U. WENTZLER DORTMUND

KIRCHENVORRAUM
 MIT EINGANG ZUR KAPELLE

keitsgedankens, der Phönix, und des Sonneflugs, der Adler, vereinigen sich zu einer künstlerischen Komposition.

Rechts von diesem Tor, also außerhalb der Kapelle, steigt an der Kirchenwand das Bild eines Eichbaums in majestätischer Ruhe empor. Auf den schlichten, dort aufgehängten Tafeln stehen

die Namen der Helden von 1813, 1866 und 1870/71, eine Erinnerung der Gemeinde an diese Kriege.

Der Geist, der aus dieser stark kirchlichen Gedächtnisstätte spricht, wird durch das angewandte Symbol der vier Haimonskinder nicht beeinträchtigt. Ernst und erhebend ist der Eindruck, den diese Kriegerehrung dem Beschauer übermittelt. Bt.



DER ALTAR

DIE KRIEGEREHRUNG AN ST. REINOLDI IN DORTMUND
 ARCHITEKTEN BDA STRUNCK U. WENZLER DORTMUND

DIE HOCHBAUTEN DER NEUEN KÖNIGSBERGER BAHNANLAGEN

ARCHITEKT

REICHSBAHNOBERRAT ERNST RICHTER KÖNIGSBERG I. PR.

MIT INSGESAMT 23 ABBILDUNGEN

SCHLUSS AUS NR. 10



16

DIE REICHSBAHNBRÜCKE IN KÖNIGSBERG



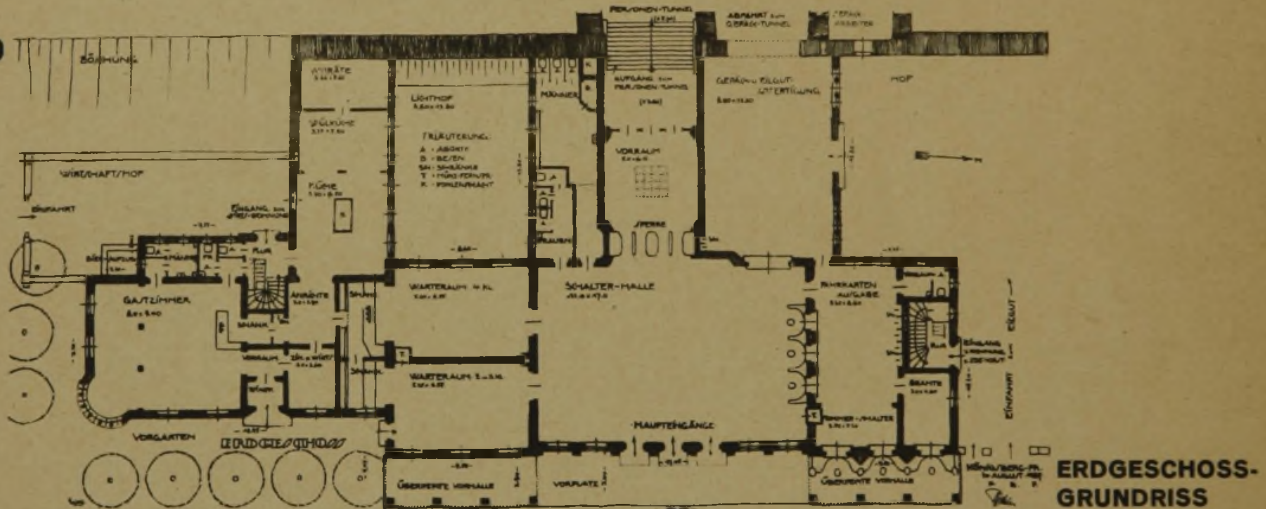
17

STELLWERK
AN
DER REICHSBAHN-
BRÜCKE



EMPFANGSGEBÄUDE HOLLÄNDERBAUM

VORPLATZSEITE



ERDGESCHOSS-GRUNDRISS

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

Wie schon in Nr. 10 ausgeführt wurde, besitzt die Umgestaltung der Königsberger Bahnanlagen einen derartigen Umfang, daß sie sich einer Gesamtwiedergabe in einer Fachzeitschrift entzieht. In dieser Nummer wollen wir aber, im Text den Ausführungen des Architekten folgend, in den Abbildungen noch auf einige Besonderheiten der bedeutsamen Bauaufgabe eingehen.

Drei weitere Empfangsgebäude sind neben dem des Hauptbahnhofes entstanden. Sie wurden erforderlich für die drei neuen Haltepunkte Holländerbaum, Nordbahnhof und Maraunenhof der anfangs erwähnten neugeschaffenen Bahnlinie, die vom Hauptbahnhof ausgehend im Norden der Stadt den Anschluß an die Bahn nach Labiau—Tilsit findet. Unmittelbar nördlich der neuen Pregelbrücke, der „Reichsbahnbrücke“ (Abb. 16, S. 93), die im übrigen mit ihrem schweren für Straßenbahn und Eisenbahn bestimmten zweigeschossigen Drehteil als ein Meisterwerk der Technik anzusprechen ist, liegt der Bahnhof Holländerbaum (Abb. 18 u. 19, hierüber). Das Empfangsgebäude, das auch hier auf 20 m langen Betonpfählen ruht, ist wie das des Hauptbahnhofes ein Klinkerbau aus den kleinen oldenburgischen blaubunten Klinkern, vermengt mit solchen aus Cadinen. Das Gebäude zeigt in einem Punkt eine Besonderheit. Der Fahrkartenverkaufsraum öffnet sich mit seinen Fahrkartenschaltern nicht allein nach der, mit schönen roten

Cadiner-Keramikplatten ausgelegten, Halle (Abb. 21, S. 95), sondern auch unmittelbar, unter einem schützenden Travertinfeilervorbau (Abb. 20, S. 95) nach dem Vorplatz. Die ist erforderlich geworden, weil von hier aus ein gesteigerter Sommerausflugverkehr, vor allem nach Metgethen und Pillau, zu erwarten steht. An die eigentlichen Warteräume schließt sich, als werbende Anlage nach dem Pregel zu eine bürgerliche Bierstube, mit einem gemütlich rundherausgebauten Aussichtserker und kleinem Sommergarten davor.

Der Haltepunkt Königsberg-Nord bildet ein Teil des Königsberger Nordbahnhofes, eines Gemeinschaftsbahnhofes der beiden Seebäder-Privatbahnen, der Samland- und der Cranzer Bahn, mit der Reichsbahn. Das Empfangsgebäude liegt an einem neuen Verkehrsbrennpunkt der Stadt, dem Hansaring und wird z. Z. von einer G. m. b. H. (deren Gesellschafter die Stadt und die beiden Privatbahngesellschaften sind) errichtet. Die Reichsbahn wohnt mit ihren Anlagen in diesem Hause zur Miete, die durch die Hergabe eines entsprechenden Baukostenzuschusses abgegolten ist. Nähere Ausführungen über diesen hier im Schaubild wiedergegebenen Bau sollen, da es sich um keine eigentliche Anlage der Reichsbahn handelt und da sie erst im nächsten Jahr fertiggestellt sein wird, zurückgestellt bleiben. Es soll nur zur Erläuterung der Abb. 23, S. 96, gesagt sein, daß in dem Kubus

**DIE HOCHBAUTEN
DER NEUEN
KÖNIGSBERGER
BAHNANLAGEN**

**ARCHITEKT
REICHSHAHOBERRAT
ERNST RICHTER
KÖNIGSBERG I. PR.**



20

EINZELHEIT VOM EMPFANGSGEBÄUDE HOLLÄNDERBAUM



21

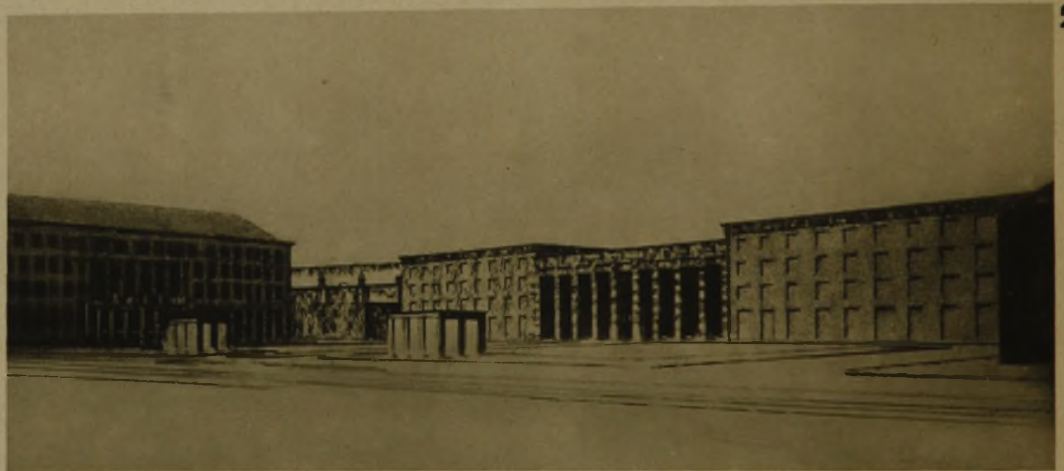
EMPFANGSGEBÄUDE HOLLÄNDERBAUM

SCHALTERHALLE



EMPFANGS-
GEBÄUDE
MARAUNENHOF

EMPFANGS-
GEBÄUDE
NORDBAHNHOF
(ENTWURF)



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

links von der durch die hohen Pfeiler gekennzeichneten mittleren Halle ein Hotel, in dem Kubus rechts davon die Direktion der Ostdeutschen Eisenbahngesellschaft sowie eine Post untergebracht sind.

Das Empfangsgebäude Maraunenhof, das in dem im Norden der Stadt liegenden Villenvorort gleichen Namens liegt, zeigt in seiner Anlage keine Eigentümlichkeiten (Abb. 22, hierüber).

Die zahlreichen sonstigen Hochbauten, die durch die Umgestaltung der Bahnanlagen in Königsberg (Pr.) bedingt wurden, können im einzelnen nicht genannt, geschweige denn näher dargestellt werden. Eine ganze Reihe von Stellwerken sind entstanden, von denen hier das Stellwerk „Ostausfahrt Hauptbahnhof“ (Abb. 12, S. 87), das Reiterstellwerk am westlichen Ende des Hauptbahnhofs (Abb. 14 u. 15, S. 88) und das Stellwerk an der Reichsbahnbrücke (Abb. 17, S. 93) im Bilde wiedergegeben sind. Weiter wurden errichtet eine neue Güterabfertigung im Norden der Stadt, die Eilgutabfertigung am Ostende des Hauptpersonnenbahnhofs, das Fernheizwerk, ein Verwaltungsgebäude für die Eisenbahn-

ämter, Aufenthalts-, Dienst- und Wohngebäude usw. Es waren immer wieder neue und interessante Aufgaben vom Architekten zu lösen.

Durch die Inbetriebnahme der neuen Bahnanlagen am 19. September 1929 hat Königsberg (Pr.) in verkehrstechnischer Hinsicht ein völlig neues Gesicht bekommen.

Der Platz vor dem alten Ostbahnhof, dessen eiserne Hallen 73 Jahre lang in völlig unveränderter Form den Reisenden Schutz geboten haben, ist heute tot und still. (Ob der neue Hauptbahnhof ebensolange seinem Zweck dienen wird, wagt heute Niemand zu sagen!) Das Empfangsgebäude am alten Südbahnhof und Lizenzbahnhof verwandelt sich in ein Bürogebäude, die alte Labiauer Linie in einen grünen Anlagenring rund um die Stadt. Fast sämtliche Straßenbahnen haben eine Umlegung erfahren, zum größten Teil endigen sie heute am neuen Hauptbahnhof.

Ein Markstein in der Verkehrsgeschichte Königsbergs ist der 19. September 1929, wie er in dieser eindringlichen Form nur selten in einer Großstadt zu verzeichnen sein wird. —