

DER BAUMEISTER

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

MONATSHEFTE
FÜR ARCHITEKTUR
UND BAUPRAXIS

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

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

XXIV. JAHRGANG

MAI 1926

HEFT 5

INHALT: Hauptblatt: Deutsche Bahn-Hochbauten. Von Rob. Langenberger. Reichsbahndirektionen: Altona: Empfangsgebäude Schleswig, Flensburg — Trier: Haltepunkt Burgen, Empfangsgebäude Cobern, Gemünden, Holzbach, Moselkern — Köln: Andernach, Stellwerk Ehrenbreitstein — Elberfeld: Stift Keppel-Allenbach, Stellwerk Zool. Garten Elberfeld, Warteraum Haltep. Plettenberg, Stellwerk Hilden — Magdeburg: Cöthen [Anh.], Wippra [Harz], Altenau [Oberh.], Clausthal-Ost, Stellwerk Magdeb.-Buckau, H.-Werkstätte Braunschweig — Halle: Luckenwalde, Senftenberg — Erfurt: Coburg — Osten: Frankfurt a.O., Wasserturm N.-Bentschen — Stettin: Wasserturm Jädickendorf
Beilage: Wasserturm Jädickendorf — Persönliches — Bücherbesprechungen — Offene Preisausschreiben — Entschiedene Preisausschreiben — Verschiedenes □
Tafeln: 41-44: Empfangsgebäude Flensburg, Schleswig — 45-46: Empfangsgebäude Frankfurt a.O. — 47: Wasserturm Neu-Bentschen — 48-49: Wasserturm Jädickendorf — 50: Stellwerk Ehrenbreitstein □

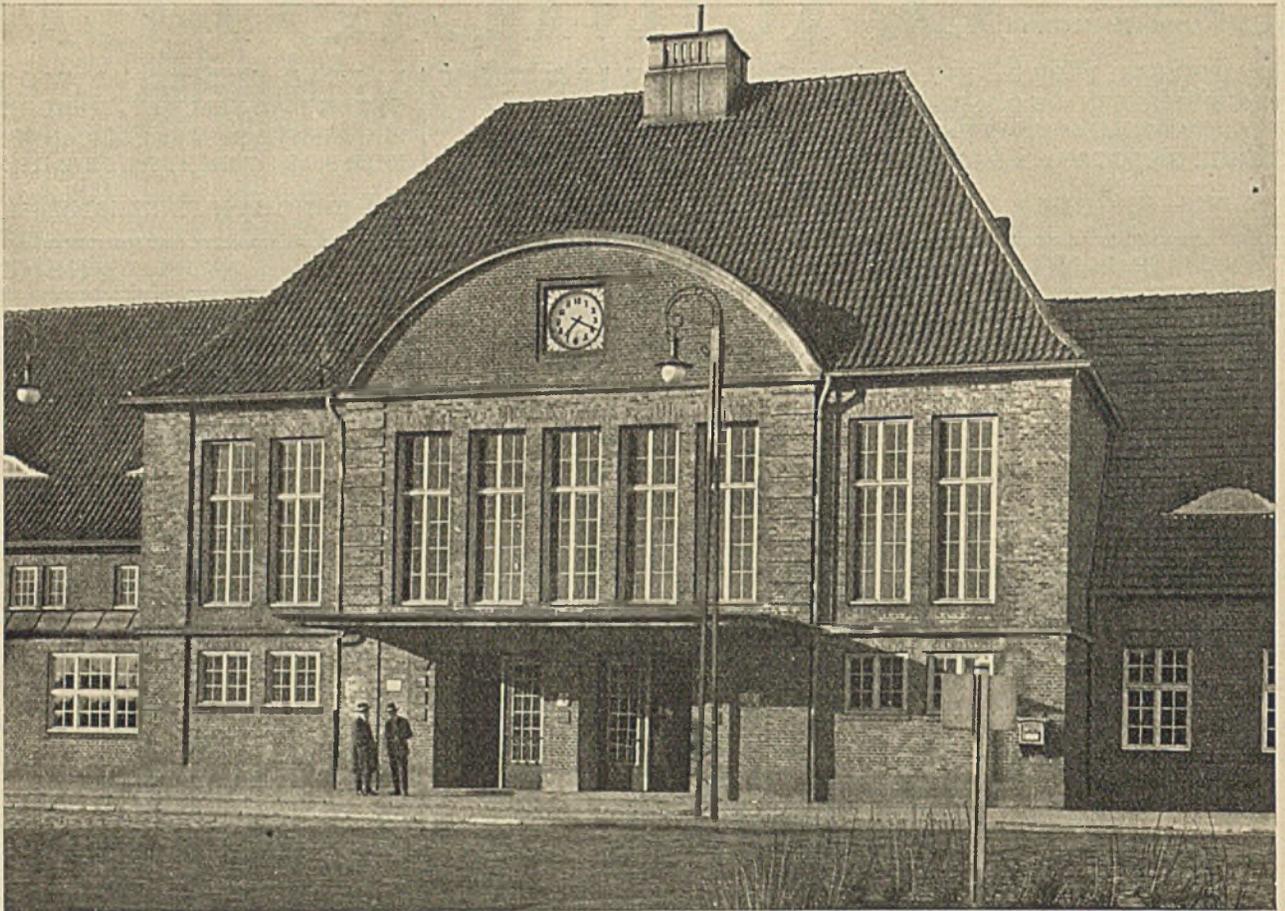
Deutsche Bahn-Hochbauten

Eine ästhetische Betrachtung



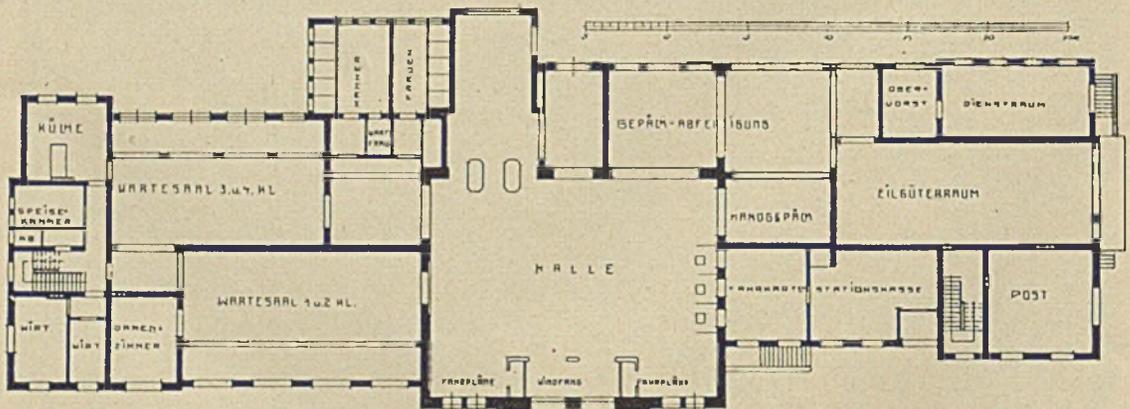
Reichsbahndirektion Trier — Arch. Reichsbahnoberrat Schenck

Haltepunkt Burgen



* Reichsbahndirektion Altona — * Arch. Reg.-Baurat Ant. Schmidt †

* Empfangsgebäude Schleswig, Mittelbau

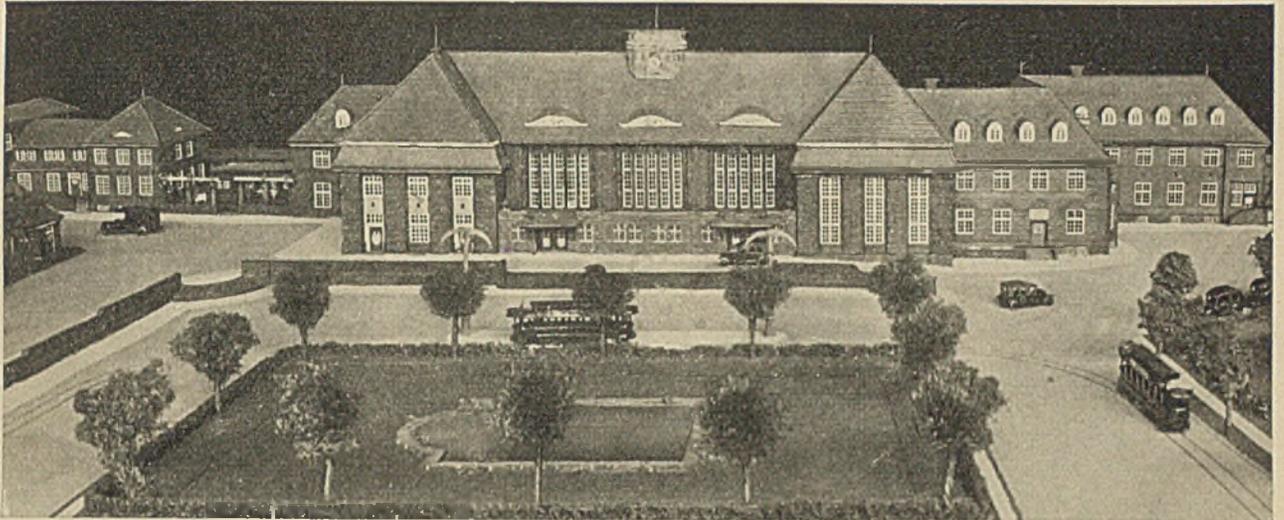


* Grundriß

Sehnsüchtig wuchs das Herz, wenn seine Weisen
Das Posthorn sang im nächtigen Waldrevier —
Jetzt pfeift der Dampf und läßt im Sturm uns reisen;
Verwandelt ward die Zeit und wir mit ihr!

Wenn Emanuel Geibel, der als Zwanzigjähriger
die Geburtsstunde der Eisenbahnen in Deutschland
miterlebte und dessen Jugend somit noch unter
dem Einflusse und Eindrücke des beschaulichen

Gepräges der damaligen Zeit stand, in seinen
Versen „Tempora mutantur“ jenen beinahe sehnsüchtigen
Blick in das Zeitalter der zitronengelben
Postkutsche zurückgleiten läßt, mag das auch uns,
Menschen einer neuen Aera, begrifflich erscheinen
können. Aber, mögen wir auch hie und da selbst
ein gut Teil alter Romantik ersehen, wenn wir
arbeitsüberbürdet uns die Vorstellung einer idylli-

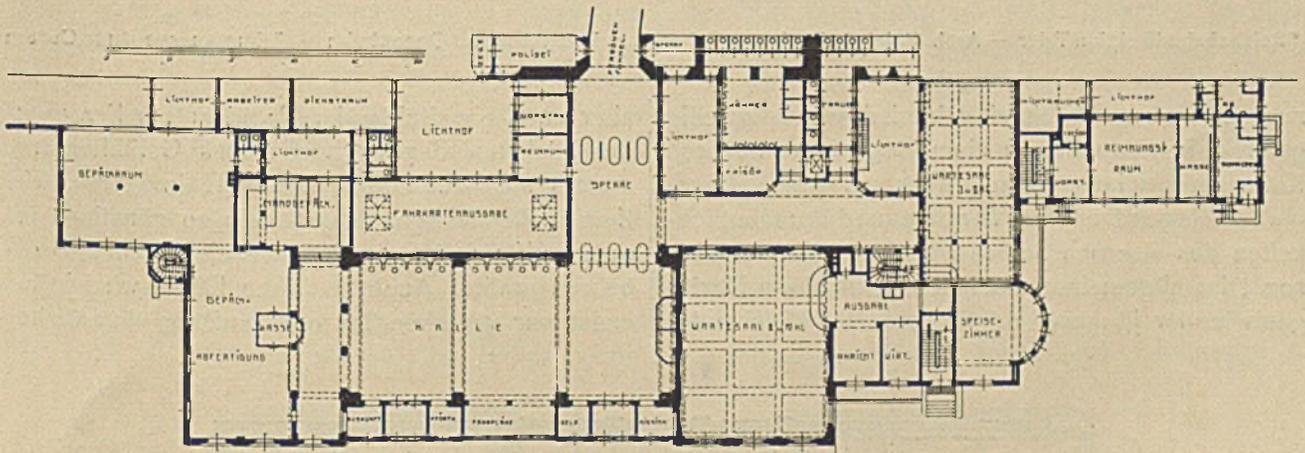


*Reichsbahndirektion Altona — Arch. Reichsbahnrat Arnold, Reg.-Baurat a. D. — Empfangsgebäude Flensburg (Modell)

schon Kleinstadt mit ihrem Stempel gleichförmig beschaulicher Ruhe, fern dem hastenden Treiben unserer Großstädte, gönnen und vielleicht auch dieses Sehnen in die Wirklichkeit umsetzen möchten, das poesievolle Traumbild wird in demselben Augenblick an Reiz einbüßen, wo wir uns ungeteilt dem Empfinden hingeben, ihm nimmer entfliehen zu können.

Denn: Der moderne Mensch — ich denke hier allerdings hauptsächlich an eine bestimmte Spezies,

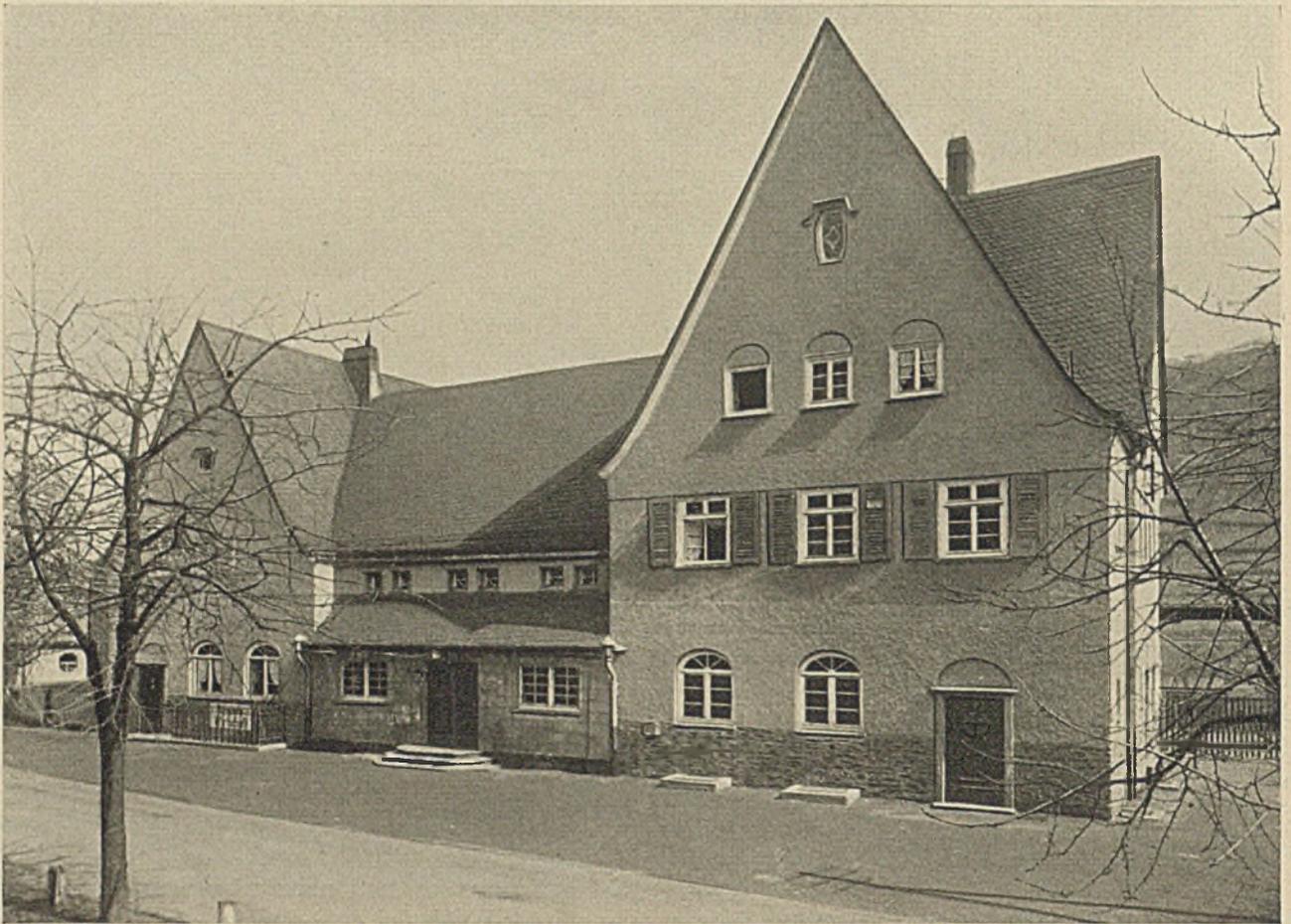
Großstadtlebens, den Begriff der Ruhe mit dem der öden Langeweile — trotzdem er selbst unbe- wußt stets deren Erzeuger bleiben muß! — und betrachtet sich meistens vielleicht das behagliche Kleinbürgertum sehr gerne in einem schmissigen Bilde Stockmanns, Heys oder Keller-Reutlings, um, zufällig für längere Zeit als die allgemein üblichen vier Wochen Sommerfrische in die Wirklichkeit eines solchen unberührten Idealplatzes ver- setzt, allen Idealen zu entsagen und all den poetischen



*Grundriß

den Städter, und hier insbesondere an den Groß- stadtmenschen — ist zu blasiert, um etwas, wenn es nicht unter dem Signum der „Letzten Neu- heit“ sein Aufsehen auf sich zu lenken vermag, anders als mit dem unbedingten Gefühle selbst- verständlichen Vorhandenseins entgegenzunehmen, verwechselt oft, dank dem „erzieherischen“ Ein- flusse des flutenden und abwechslungsreichen

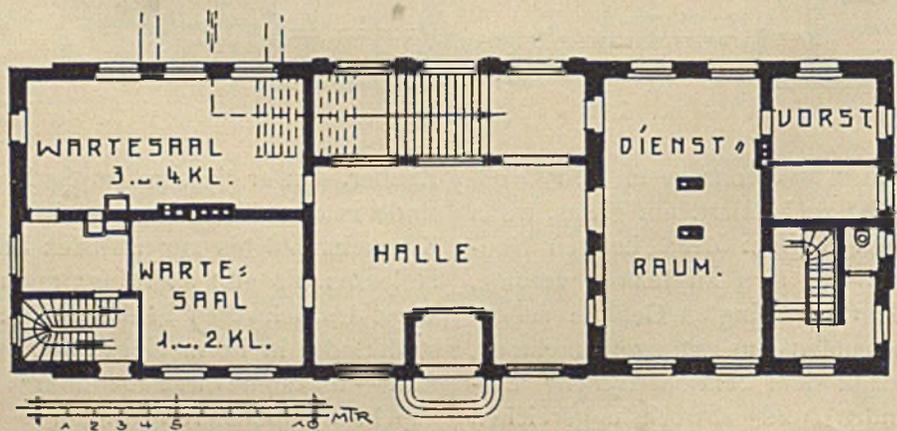
Zauber, den er einst zu empfinden vermeinte, sein Ende in der gähnend angestellten Berechnung der Kilometerzahl bis zur nächsten Bahnstation finden zu lassen. Es gibt allerdings noch eine zweite Lö- sung des schweren Seelenkonfliktes dieser Groß- stadtkinder in Form eines Imports großstädtischer Luft — und sollte diese auch „nur“ in einer Jazzband- kapelle Symbolisierung finden — in jenes bevor-



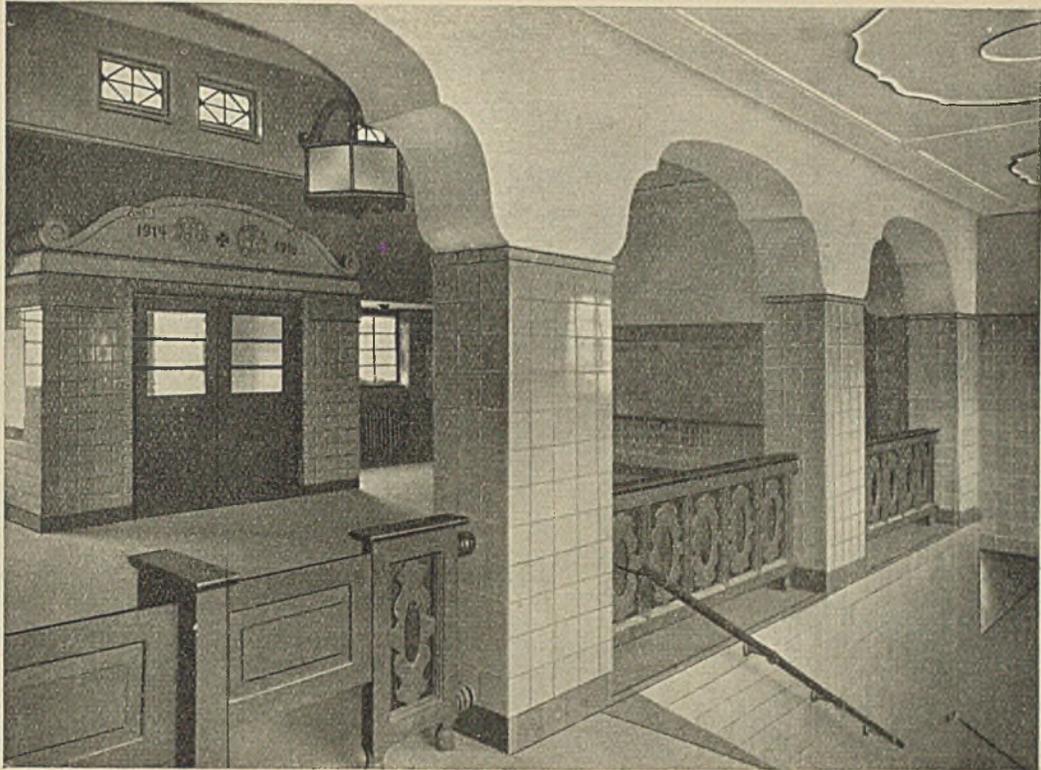
* Reichsbahndirektion Trier — Arch. Reichsbahnoberrat Schenck u. Reichsbahnrat Oppenheim — * Empfangsgebäude Cobern

zugte „Nest“, um gleichzeitig damit dessen langweilig genügsamen Bewohnern einen Begriff der höheren Kulturstufe seines eigenen Ichs zu präsentieren. — Von Jugend an die Vorzüge und Annehmlichkeiten des eisernen Schienenpfades gewöhnt, mag sonst im allgemeinen höchstens einmal ein Marlitt genießender jüngerer oder älterer Backfisch oder

aber auch ein dichtender Pennäler zur Erzeugung des höchsten Superlatives seines Gefühlsthermometers sich auf etliche Momente inniger in eine Zeit zurückdenken, da man ein so günstiges und rasches Verbindungsmittel wie die Eisenbahn entbehren mußte. Auch in diesen Fällen wird jedoch meist nur versehentlich oder zufällig ein anhalten-



* Erdgeschoß



*Reichsbahndirektion Trier — Arch. Reichsbahnoberrat Schenck
und Reichsbahnrat Oppenheim

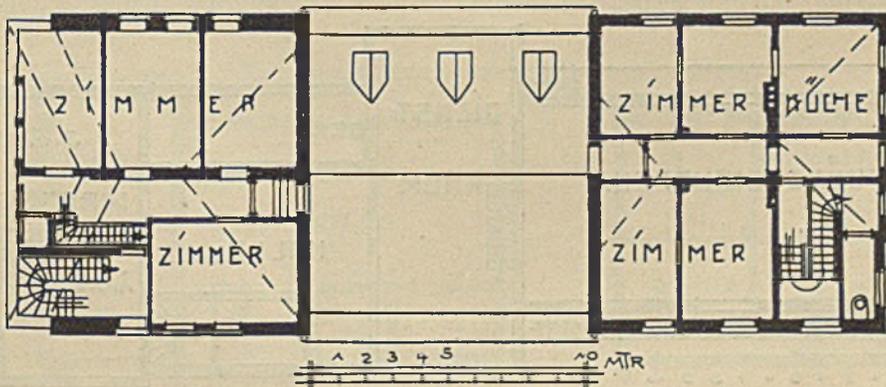
*Empfangsgebäude Cobern, Teil-Ansicht der Halle

deres Vertiefen in den angrenzenden Zeitabschnitt der Entwicklung des modernen Verkehrsmittels folgen. — Mag so der eiserne Strang im Privatleben des auf hoher Zivilisationsstufe stehenden Menschen den ungewürdigten und unersetzlichen Diener seiner Launen und Wünsche darstellen, so gilt für sein geschäftliches Dasein der frühe Satz Karl Maria von Webers: „Die Eisenbahngleise und die Telegraphendrähte, das sind die Notenlinien, von denen der Menschheit eine neue, große Symphonia eroica aufgespielt wird.“

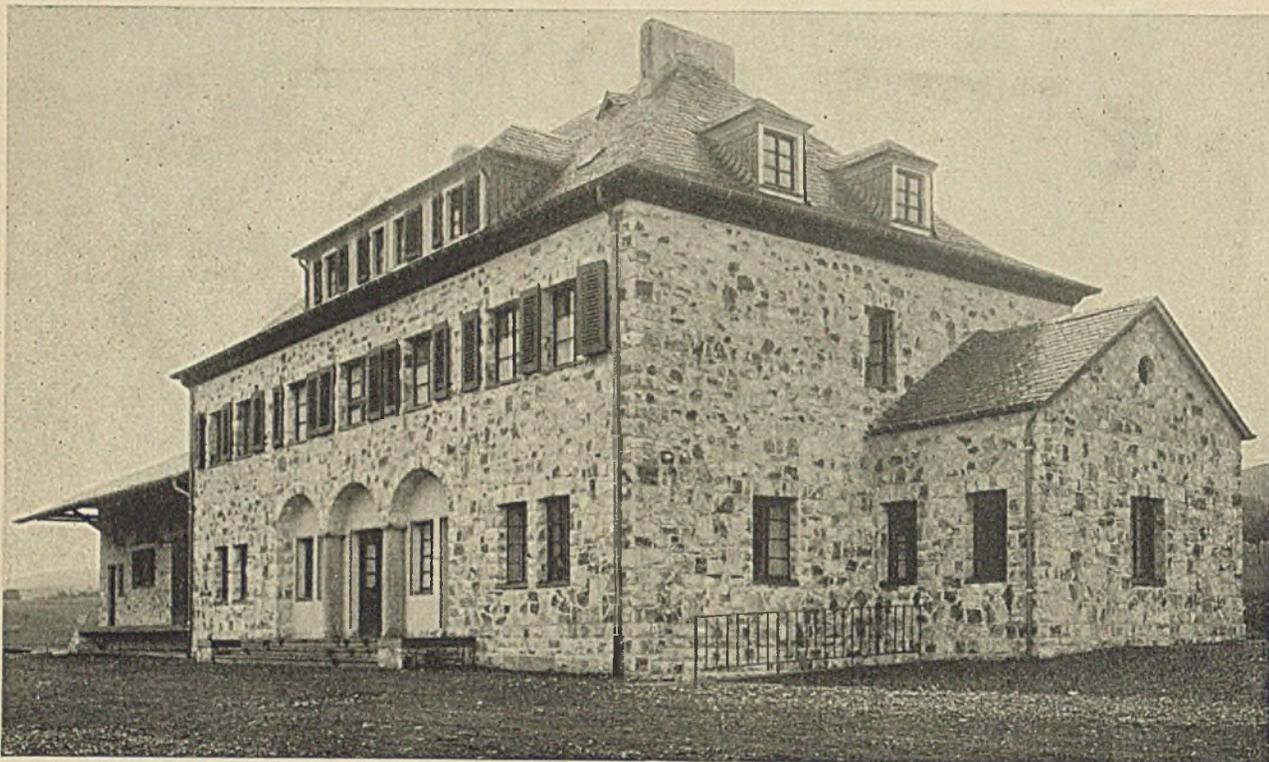
Hier ist die Bedeutung der Bahnen, wie überhaupt für das von Ernst erfüllte Dasein, von

ungeheurer Größe; man versuche sich nur die Versorgung einer neuzeitlichen Millionenstadt mit dem Allernotwendigsten ihres täglichen Bedarfes ohne die Hilfsdienste der Bahnen vorzustellen und man wird über das Ergebnis, daß solche Riesenzentren menschlicher Behausung und Arbeit sich gar nicht hätten entwickeln können, hinaus zu tausend weiteren Schlüssen gelangen, die unser Vorstellungsvermögen auf das stärkste in Anspruch nehmen müßten.

Allein es kann an dieser Stelle weder Raum noch Veranlassung geboten sein, durch den Lauf der Zeiten überflüssig gewordene Hypothesen zu



*Obergeschoß



* Reichsbahndirektion Trier — Arch. Reichsbahnrat Oppenheim

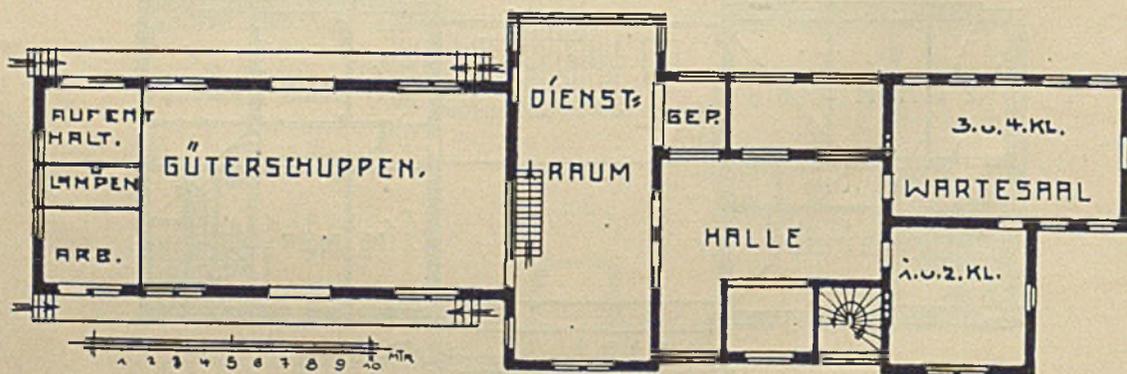
* Empfangsgebäude Gemünden

pflügen oder auch nur eine, hier gewiß sich erübrigende Skizzierung der kolossalen Entwicklung der Eisenbahn zu versuchen. Nur eines möge hier vergönnt sein: die Einschaltung eines kurzen vergleichenden Rückblickes auf die Entwicklung eines Einzelgebietes, die Architektur in der Eisenbahn.

Gälte es an dieser Stelle, eine sachlich präzise Ueberschrift für diesen Abschnitt zu geben, so müßte allerdings das Wort „Entwicklung“ als irreführend bis zu einem gewissen Grade abgelehnt werden. Die Entwicklung der Architektur geschah unbeirrt von Erfindungen auf wesensfremden Gebieten, wie z. B. der Eisenbahn, lediglich in engster Verbindung mit der allmählichen, aber stetig sich

mehrenden Weiterung bautechnischer Kenntnis und damit sich mehrender Möglichkeit technischer Ueberwindung von Schwierigkeiten, wie sie die Materialien oder die Ueberbrückung des Raumes etc. boten, und wurde bestimmt von der Steigerung der Lebensgewohnheiten des Menschen und seiner Ansprüche an das Leben als Folgeerscheinungen einer sich hebenden Kultur und Zivilisation.

Die Entwicklung des konstruktiven Momentes bleibt hiemit außer Berührung und lediglich die ästhetische Gestaltung der durch ihren Zweck bedingten Spezialaufgabe kann außer der formalen Bewältigung des programmatisch geforderten Raumes in Betracht gezogen werden. Wenn wir heute die



* Erdgeschoß



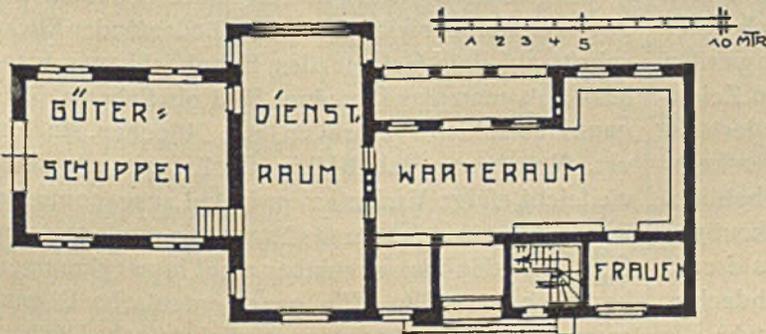
* Reichsbahndirektion Trier — Arch. Reichsbahnrat Oppenheim

* Empfangsgebäude Holzbach

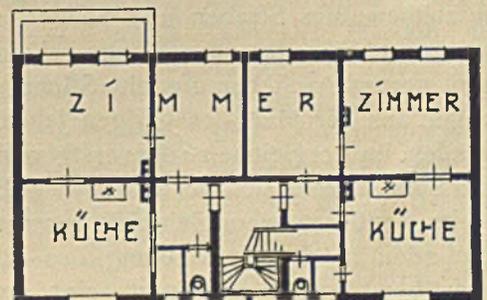
Gelegenheit erhalten, alte Unterlagen von den ersten Bahnhofbauten wie z. B. Parkside oder Liverpool (beide aus dem Jahre 1830) zu betrachten, bemächtigt sich unser auf den ersten Blick der Eindruck, daß man hier seinerzeit sowohl in der Lösung des Grundrisses als auch in der Gestaltung der äußeren Ansichten vor einem überraschend neuartigen Gebiete gestanden sein müsse, dessen Bewältigung nach heutigen Gesichtspunkten selbst unter Berücksichtigung der inzwischen eingetretenen Fortschritte auch für die damalige Zeit als primitiv und überaus dürftig zu bezeichnen ist. Auch der Bahnhof in Leipzig aus dem Jahre 1839 zeigt noch eine derartige Unbeholfenheit, die zum Teil sogar weit die unglücklichen Vorbilder der früher

erstellten englischen Bahnhochbauten übertrifft. Von irgendwelcher ästhetischen Befriedigung kann zweifelsohne bei keinem der vorerwähnten Objekte die Rede sein. Die englischen Bauten sind kahl, nüchtern und von einer trostlosen Oede, während der deutsche Bau die Spuren einer zeitgenössischen Vorliebe für Schießstättenromantik, aus unseligster Mischung von dorischen Säulen, romanischen Bögen mit einer bewundernswürdig oberflächlichen Ueberleitung zur spätchristlichen Basilika bestehend, zum Ausdruck kommen läßt.

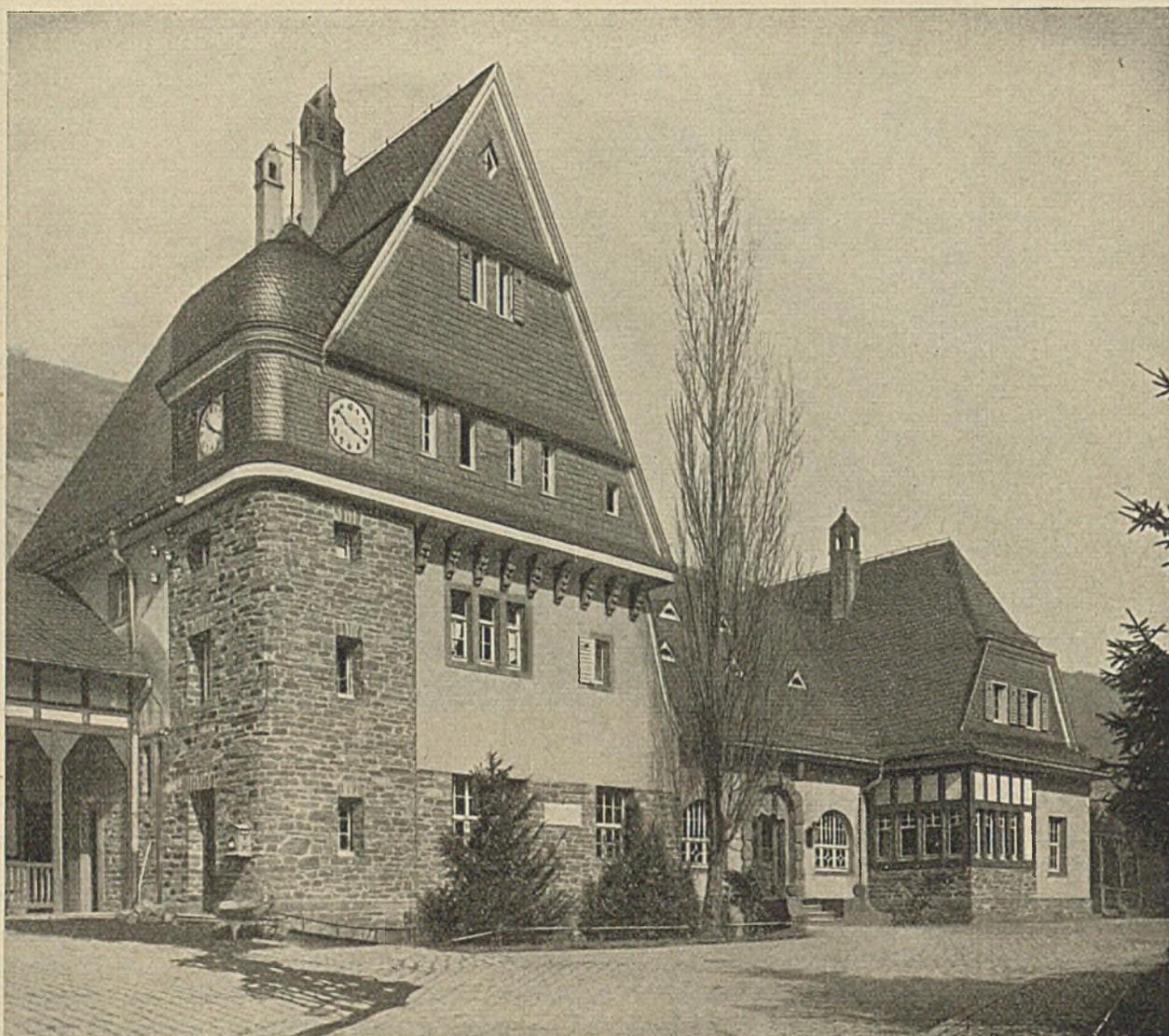
Die rasche Entwicklung der bestehenden Bahnlinien hat diesem üblen Gesamteindrucke noch eine Steigerung durch wahl- und regellose Anbauten angedeihen lassen, und das Bild des Leipziger Bahn-



* Erdgeschoß



* Obergeschoß



Reichsbahndirektion Trier — Arch. Reichsbahnoberrat Schenck

Empfangsgebäude Moselkern

hofes zum Beispiel um das Jahr 1845 dürfte wohl eines der tröstlosesten sein, welches die Geschichte der Architektur des neunzehnten Jahrhunderts zu verzeichnen hat.

Einen der ersten deutschen Bahnhöfe, in deren Anlage und Gestaltung bei einigem guten Willen ein zielbewußtes Streben und Suchen nach einer eigenen und befriedigenderen Form gefunden werden kann, veranschaulichen uns alte Stiche und Zeichnungen aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts in Dresden. Im Vergleiche zu dem erstgenannten Leipziger Bahnhof zeigt sich hier eine gewisse Einheitlichkeit im Aeußeren, wengleich sie unserem heutigen Empfinden in der Entwicklung des Stiles fremd gegenüberstehen bleiben muß, eine durchdachte, axiale Anlage der Haupt- und Nebengebäude, die

allerdings in ihrer räumlichen Gruppierung eine ziemlich geringe Raschlebigkeit ihrer Zeit verraten kann. Immerhin aber bleibt ein bemerkenswerter Fortschritt gegenüber früheren Anlagen zu verzeichnen und anzuerkennen.

Die nächsten nahezu fünfzig Jahre bedeuten dagegen umsomehr wiederum einen bedeutenden Rückschritt auf dem Gebiete des Bahnhochbaues insofern, als man das Dresdner Bild als Schema über ganz Deutschland verbreiten läßt. München, Hannover, Potsdamer Bahnhof in Berlin, sie alle sind, vielleicht einige Varianten im Detail ausgenommen, in einem vergrößerten Maßstabe ein und derselbe Guß, über den man scheinbar nicht hinwegkommen konnte oder wollte. Ein paar romanische Bögen, romanische Bogengesimse, möglichst flache Dächer,

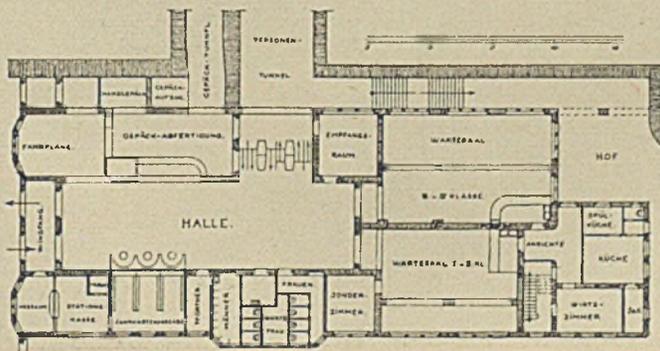


* Reichsbahndirektion Köln — Arch. Oberreg.-Baurat a. D. Biecker und Rb.-Oberrat Röttcher — * Empfangsgebäude Andernach

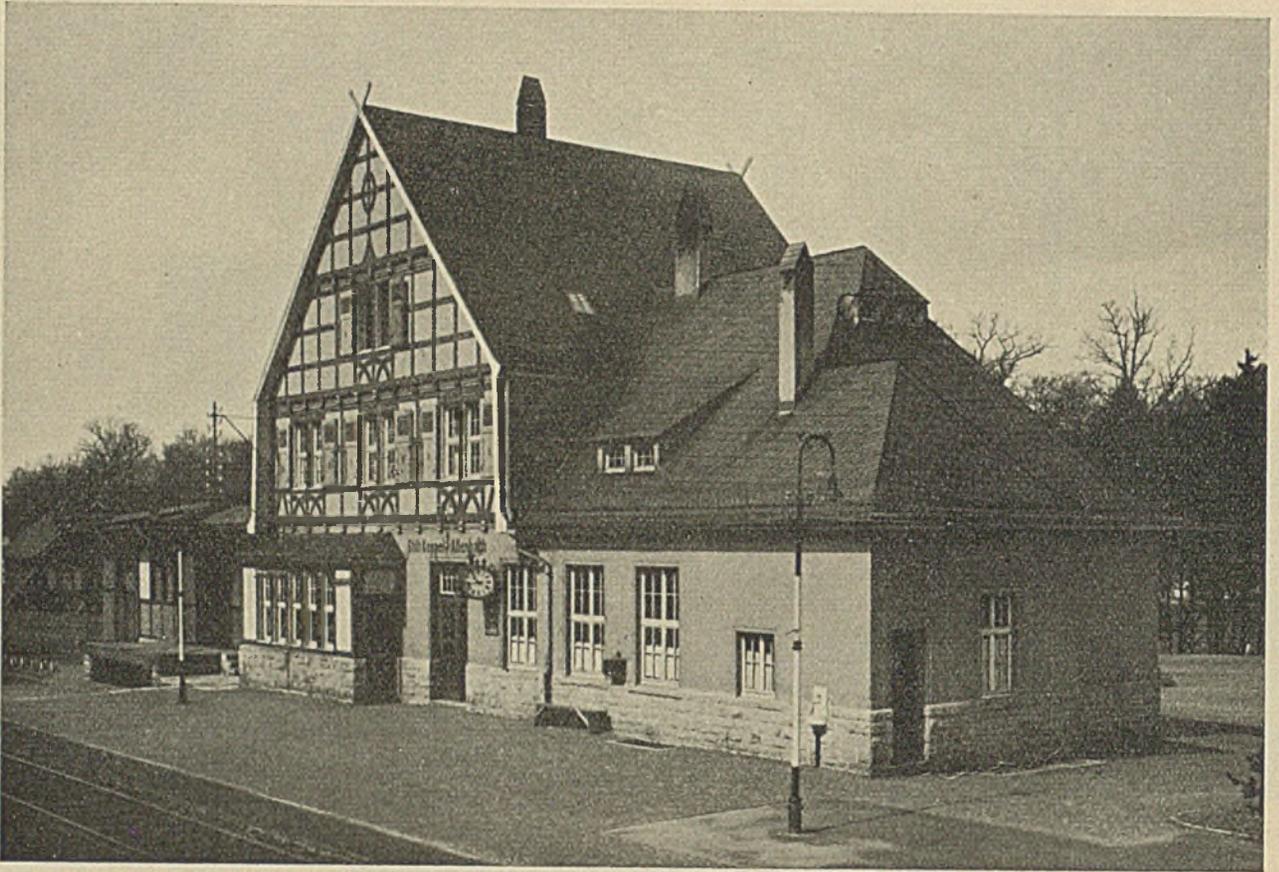
welche meist durch gewissenhaft gedrechselte Steinbalustraden eingefasst und verdeckt wurden, etliche aufgeklebte Zinnen und „Zier“türmchen bildeten im allgemeinen eine beliebte Komposition, die man nur unter dem Sammelbegriffe „Bahnhofstil“ zusammenfassen könnte.

Diese unerfreuliche Periode leitet dann über zu jener kurzen wilhelminischen Aera, die — Gott sei Dank! — nur auf einige Gebiete Deutschlands sich erstrecken konnte, wo man hauptsächlich bei Brückenköpfen und Bahnhöfen gerne eine Imitation mittelalterlichen Burgenbaues angewandt sehen wollte. Es möge hier lediglich die Anführung der Kaiserbrücke in Mainz oder der Hohenzollernbrücke zu Köln genügen, deren unsinnige Raubritterromantik auch in zahlreichen Bahnhöfen, meist in den Weingebieten des Rheins, der Mosel usw. wiederzufinden bleibt. — Während andernorts bereits gewaltige Leistungen, wie

der neue Hauptbahnhof zu Leipzig (1901—1915), im Entstehen begriffen waren, klammerte man sich hier an ein mißverständenes Ideal, das unserer Heimatschutzbewegung nahekommen wollte, aber doch erst wieder von dieser beseitigt werden mußte. Wenn man, wie auch heute noch derartige Bestrebungen vereinzelt zur Verwirklichung gelangen, einzelne halbverfallene Burgen und Schlösser als denkwürdige Zeugen einer vielleicht geschichtlich bedeutsamen Zeit oder Begebenheit wiederaufzubauen versuchte, eine Arbeit, deren Wert in der Erhaltung eines idealen Nationalgutes sicherlich anerkannt werden kann, so mußte doch diese Imitation des Burgencharakters bei einem Neubau als durchaus verfehlt verworfen werden. Ein Bauwerk des neunzehnten Jahrhunderts in dem Stile einer längstvergangenen Zeit, der uns gerade durch die dazwischenliegende riesige Zeitspanne bis zu einem gewissen Grade fremd



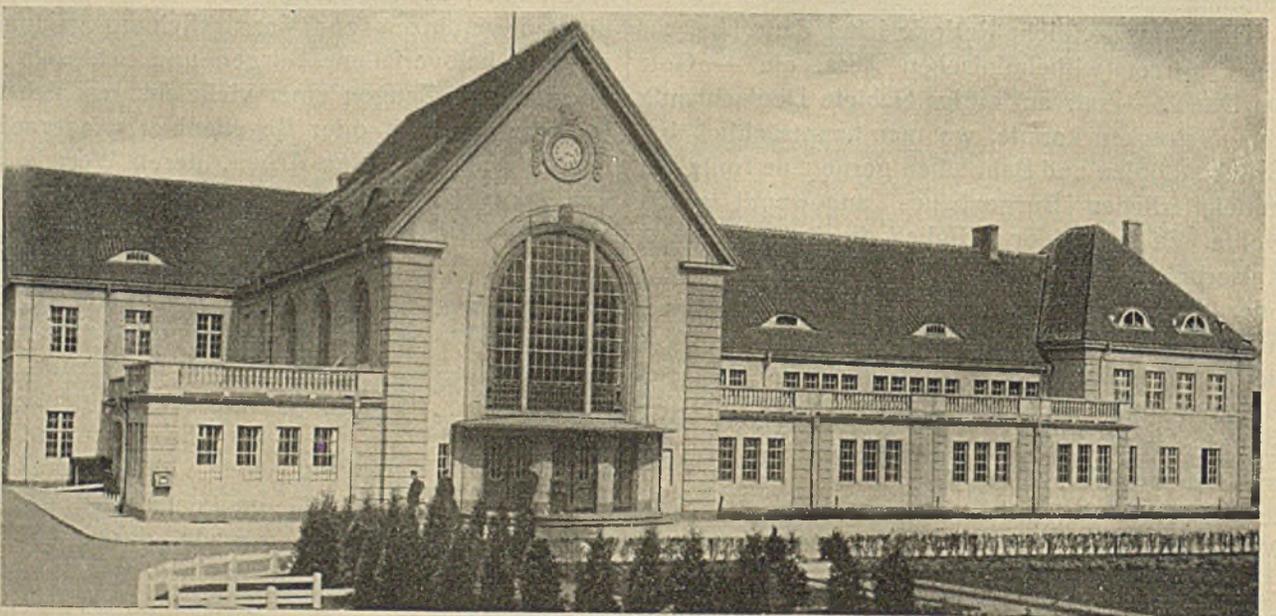
* Erdgeschoß



Reichsbahndirektion Elberfeld — Arch. Reg.-Baurat Behners

Empfangsgebäude Stift Keppel-Allenbach

geworden sein muß, zu errichten, entbehrt jeder Berechtigung, bleibt entweder eine spielerische Augenblickslaune, zu deren Verwirklichung die aufzuwendenden Mittel zu schade sein müssen, oder verrät eine Empfindungslosigkeit gegenüber den landschaftlichen Schönheiten und



Reichsbahndirektion Magdeburg — Arch. Oberbaurat Jüsgen

Empfangsgebäude Cöthen i. Anhalt



* Reichsbahndirektion Magdeburg

Bahnhof Wippra (Harz), Empfangs- und Dienstgebäude

Arch. Oberbaurat Jüsgen, Mitarb. Bauass. Lippsmeier

bleibt Zeugnis eines mangelnden künstlerischen Kompositionsgeistes, der Eisenbahn und Mittelalter als welt- und zeitfremde Einheiten zu verbinden sucht. Es genügt allein schon die Dissonanz zwischen Mensch und Bauwerk, über die man sich bei einem alterhaltenen Bauwerk hinwegzusetzen vermag, da sie vom geschichtlichen Momente verdrängt wird, welche aber bei einem zeitgenössischen Bauwerke unbedingt Berücksichtigung finden müssen wird. Jedes Bauwerk als Teil eines Baustiles verkörpert in seinen Formen seine Zeit und mit dieser

den Menschen, der mit ihm in jener Periode gelebt und gewirkt. Es muß ein Spiegelbild seines ganzen Ichs bleiben allein schon aus dem Grunde, weil sein Zweck die Erfüllung der Ansprüche und Lebensbedürfnisse des Menschen ist. Hier aber bleibt die Konstruktion einer Parallele zwischen Mensch und Bauwerk eine Unmöglichkeit.

Jedoch ein gutes hatte dieser kurze Zeitabschnitt für die weitere Entwicklung des Eisenbahnhochbaues: er führte zur Aufnahme des Heimatschutzgedankens als logische Reaktion, er zeitigte in allmählicher



* Bahnhof Wippra



* Reichsbahndirektion Magdeburg — * Arch. Baurat Dr. Dr. Holtmeyer

Empfangsgebäude Altenau (Oberharz)

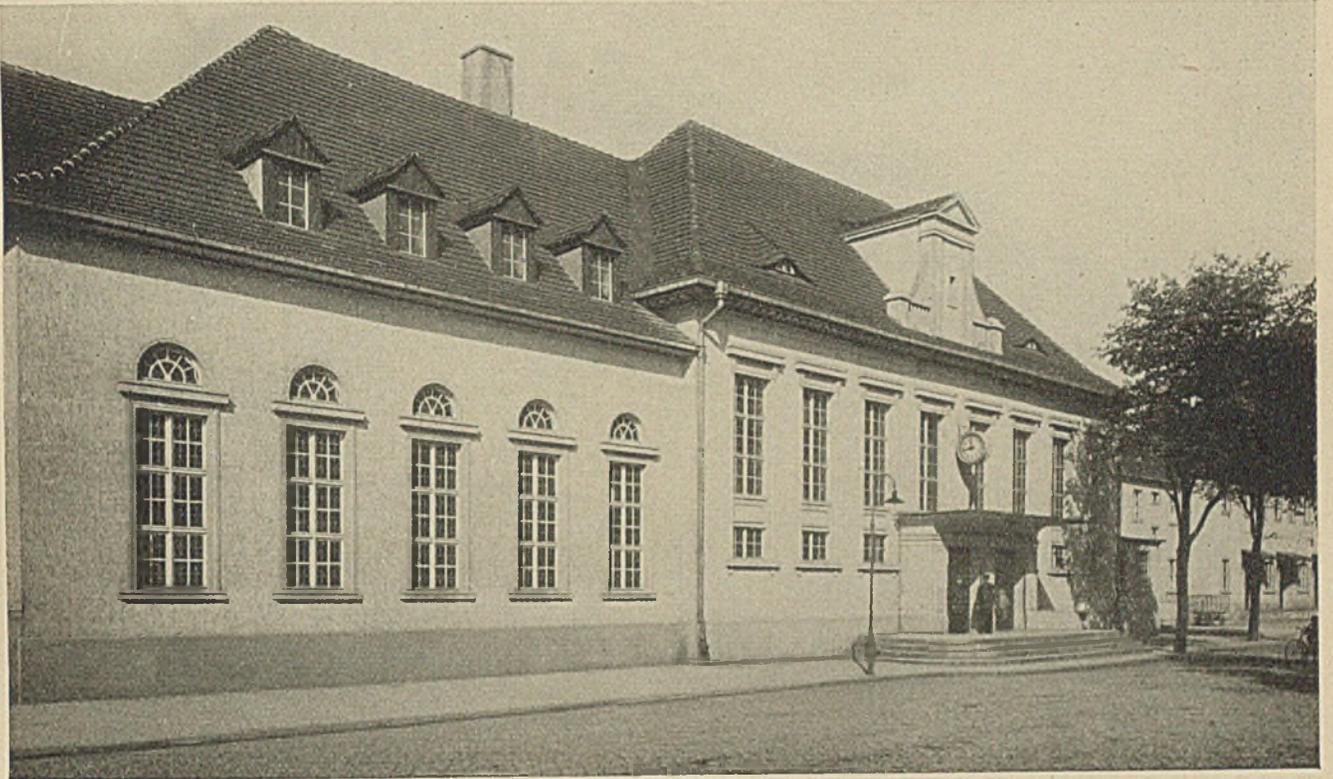
Entwicklung das Abrücken von jeglicher Schematisierung der früheren Zeiten und übertrug die Eigenart der landschaftlichen Umgebung auf den Individualismus in der Gestaltung des Bauwerkes.

So bleibt hier in den ersten Jahren des gegenwärtigen Jahrhunderts der erste bedeutende Mark-

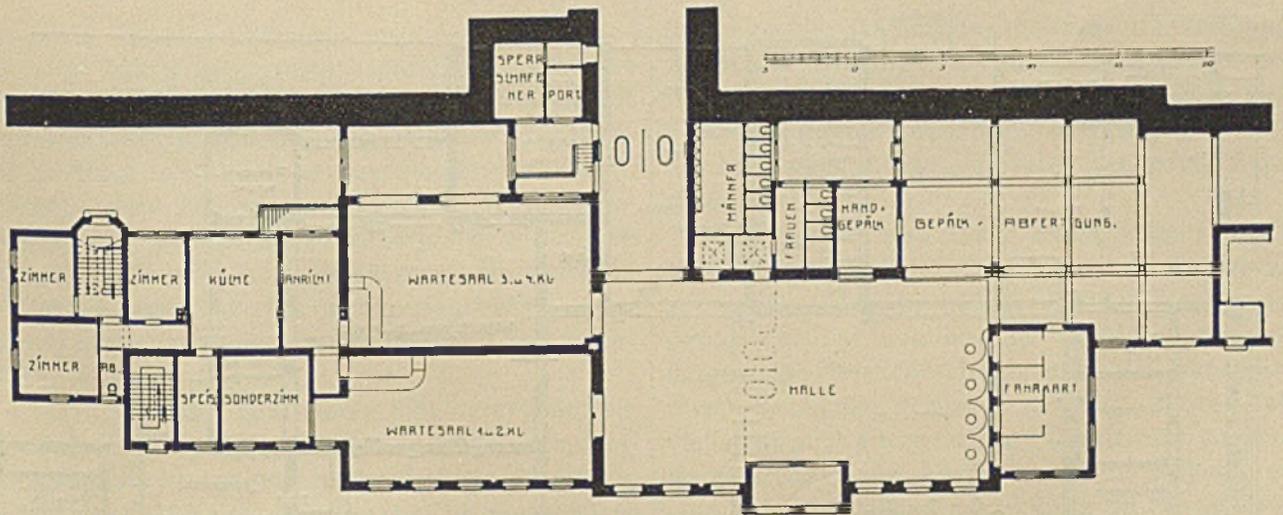
stein in der Geschichte der Aesthetik der Eisenbahnarchitektur zu verzeichnen und das Wort der Pompadour könnte in Umkehrung seines Sinnes zur Geltung erhoben werden: Vor uns die Sintflut! Diesen Uebergang zum Heimatschutzgedanken auf dem Gebiete des Bahnhofbaues vermag wohl



* Empfangsgebäude Clausthal-Ost



Reichsbahndirektion Halle — Arch. Reichsbahnrat Ziertmann u. Reichsbahnoberrat Freise — Empfangsgebäude Luckenwalde

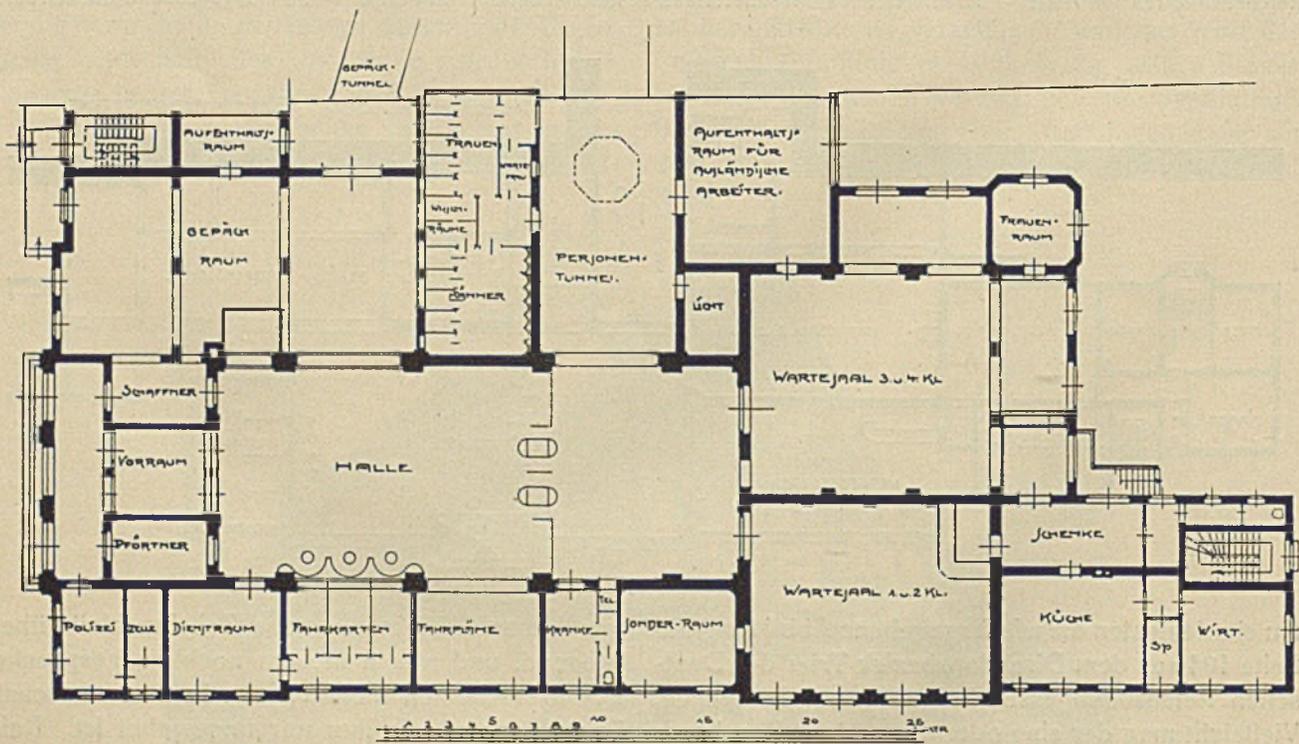


am sinnfälligsten die wiedergegebene Abbildung auf Seite 104 aus dem Direktionsbezirk Trier der Deutschen Reichsbahngesellschaft zu veranschaulichen. Vielleicht mag der eine oder der andere Beschauer vor Bauten jenes Geistes noch hin und wieder einen gewissen Unterton an das Mittelalter anklingender Romantik bemerken zu können glauben, wie sich schließlich in jeder Uebergangszeit nicht kurzweg alle Momente des Vergangenen beseiti-

gen lassen. Allein der neue Zeitsinn bleibt überwiegend, und was manchem noch ausgesprochen fremd erscheinen möchte, ist erhaltene landschaftliche Eigenart, die ihm nur ungewohnt ist. Beim Bahnhof in Moselkern ist jedoch jeder Uebergang schon als überwunden anzusprechen. Klar und sicher steht die gefundene Form im Rahmen der Landschaft, bei aller Wahrung heimischer Bauweise doch gleichzeitig in ihrem Gepräge vom



Reichsbahndirektion Halle — Arch. Reichsbahnrat Ziertmann und Reichsbahnoberrat Freise — Empfangsgebäude Senftenberg



Neuen erfaßt und geführt. Ebenso wirkt auch die kleine Haltestelle Burgen als fein empfundene Komposition im landschaftlichen Bilde. Das vor dem Kriege begonnene und 1916 fertiggestellte

Empfangsgebäude in Cobern an der Untermosel zeigt die weiter fortschrittlich aufsteigende Linie in der ästhetischen Gestaltung neuzeitlicher Eisenbahnhochbauten. Ruhiger und abgeklärter noch



Reichsbahndirektion Halle — Arch. Reichsb.-Rat Ziertmann u. Rb.-Oberrat Freise — Empfangsgebäude Senftenberg, Schalterhalle

in seiner äußeren Linienführung als das ein Dezzennium früher fertiggestellte Moselkern, verbindet es sich in seiner freundlich anmutenden Einfachheit mit dem Gepräge seiner landschaftlichen bzw. ländlichen Umgebung zu einer geschlossen wirkenden, harmonischen Einheit. Den jüngsten Formbestrebungen der Nachkriegszeit nähern sich die beiden Empfangsgebäude zu Gemünden und Holzbach im Hunsrück, denen die überaus konsequent durchgeführte Einfachheit eine gewisse Herbheit und eigenartige Strenge verleiht.

Einen städtisch neutraleren Charakter zeigt die Fassade des Empfangsgebäudes in Andernach, welches im Jahre 1911 erbaut wurde. Neutral insofern, als in den Städten die Geschlossenheit einer bodenständigen und heimischen Bauweise nicht so stark zur Geltung kommt und auch nicht berücksichtigt werden kann. Ein wesentlicher Faktor hiebei bleibt der häufige Wechsel der geschmacklichen Empfindung und Auffassung des Städters und seine Unterwerfung unter die sich ablösenden Moderichtungen. Aber auch in Andernach weist sich ein eigenes Formempfinden aus, das der Rücksicht auf das vorhandene Platzbild und der eigenen Befriedigung des ästhetischen Empfindens entsprang. Vergleichs-

halber sei hier das Empfangsgebäude in Stift Keppel-Allenbach eingefügt, das im Gegensatz zu dem Andernacher Bauwerke wiederum mehr dem ländlichen Charakter mit einer durch strenge Ueberlieferung gebundenen Bauweise Rechnung tragen muß.

Naturgemäß muß jeder Bildausschnitt unvollständig und bis zu einem gewissen Grade unwahr wirken. Unvollständig bleibt er durch die Begrenzung des Blickfeldes und unwahr meistens, weil das dargestellte Objekt durch diesen Teilblick aus seinem Zusammenhange gerissen, einseitig bleiben und vielleicht auch wirken wird. Eine ziemlich treffende Veranschaulichung hiefür bieten die Abbildungen vom Bahnhofsgebäude zu Wippra im Harzgebirge. In prächtiger Einfühlung in das landschaftlich reizvolle Bild hat hier der entwerfende Architekt (Oberbaurat Jüsgen, dem als Mitarbeiter Bau-Ass. Lippsmeier zur Seite stand) den Charakter des Neubaus dem Gepräge des eingebürgerten Fachwerkbaues, wie er aus den alten Giebelhäusern der im Hintergrunde des Bildes gelegenen Stadt ersichtlich ist, angepaßt, ohne jedoch sich auf ein in ähnlichen Fällen vielleicht naheliegendes Kopieren zu beschränken. Der Bildausschnitt am Ende der gleichen Seite

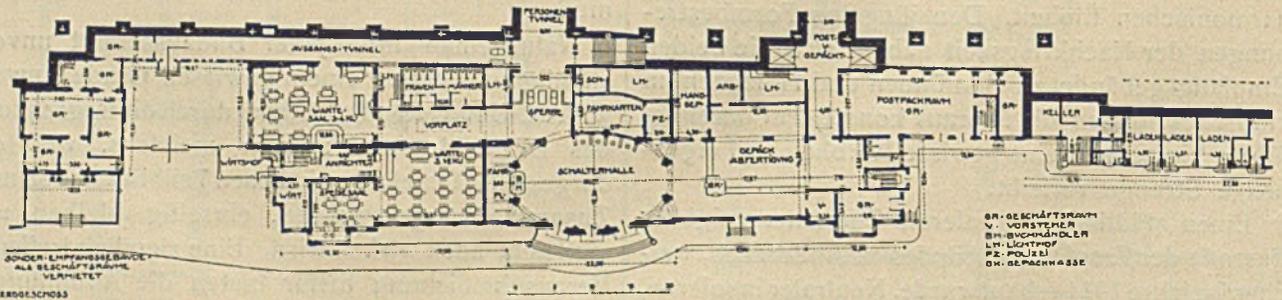


* Reichsbahndirektion Erfurt — Arch. Reichsb., Reg.- u. Baurat a. D. M. Steinbrink — * Empfangsgebäude Coburg, Schalterhalle

läßt im Gegensatz zu der vorhergegangenen Gesamtansicht die verflochtene individuelle Form stärker als das erste Bild zur Geltung kommen.

Auch Altenau und Clausthal-Ost, im Oberharz gelegen (hier bleibt als Mitarbeiter neben dem

Dem städtischen Baugepräge wiederum trägt das Empfangsgebäude zu Cöthen-Anh. Rechnung (Mitarbeiter: Techn. Eisenbahn - Oberinspektor Wenzel und Eisenbahn-Inspektor Lingner). Der Abschluß der Baugruppe auf der linken Bildhälfte war ur-



* Erdgeschoß

entwerfenden Architekten noch Techn. Eisenbahninspektor Lingner zu nennen), lassen das gleiche erfreuliche Verständnis und die Berücksichtigung der landschaftlichen Eigenart erkennen. Die durch das regenfeuchte Klima bedingte und übliche Holzverkleidung ist in freundlicher Farbtönung gehalten und kommt besonders in Altenau gegen den dunklen Hintergrund der Tannenwälder zu wirkungsvoll gesteigerter Geltung.

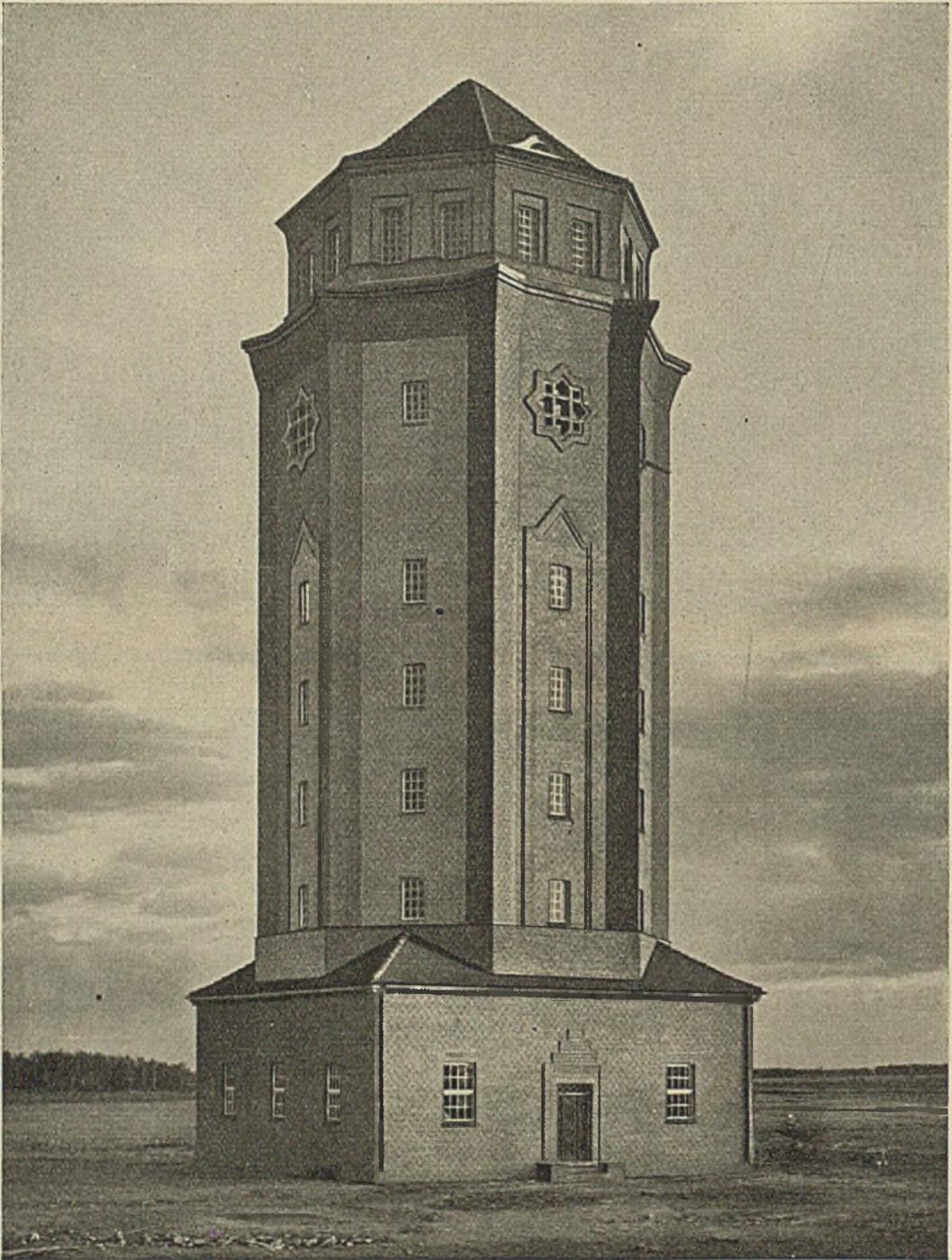
sprünglich als Fürstenbau vorgesehen und kam wegen der veränderten Zeitverhältnisse — die Anlage wurde im Jahre 1919 nach einer längeren Unterbrechung während der Kriegsjahre fertiggestellt — nicht mehr zur Ausführung.

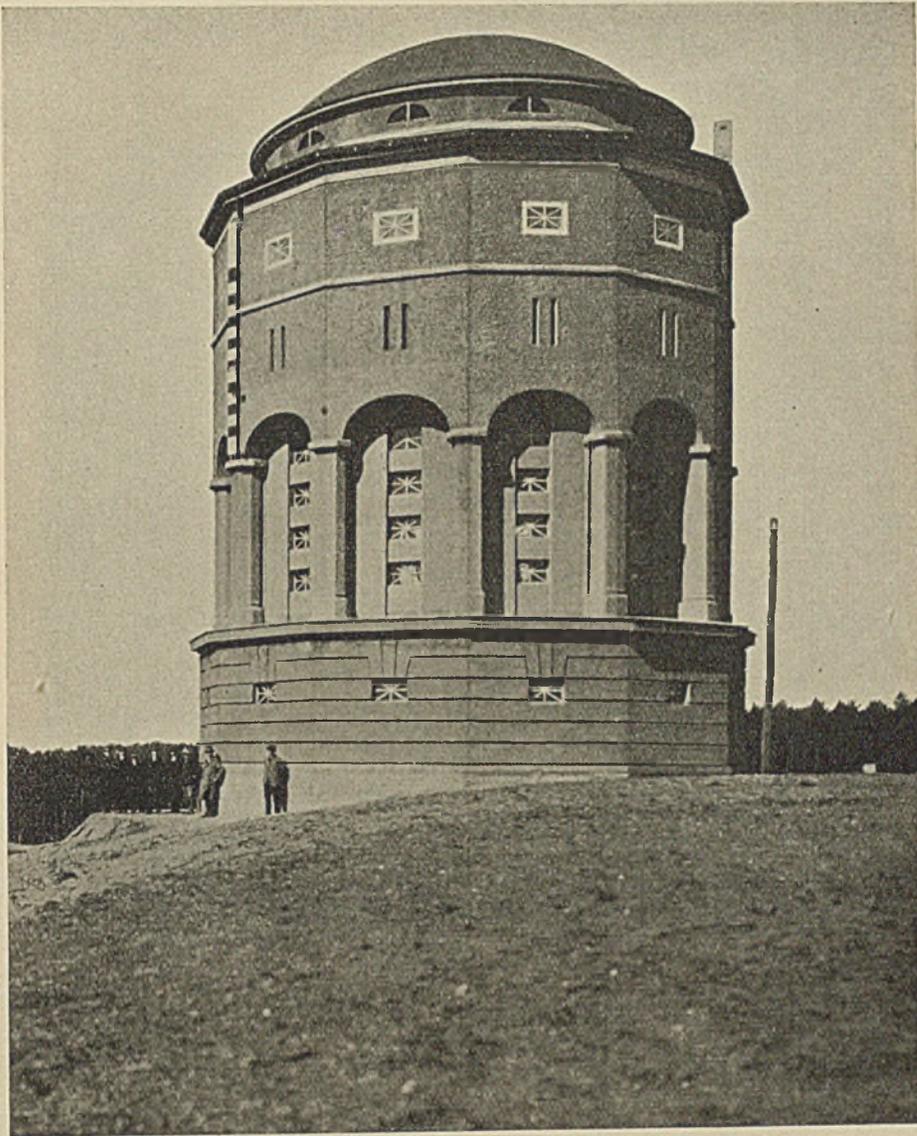
Hier müssen nun auch als weitere bemerkenswerte Neubauten die Empfangsgebäude in Senftenberg und Luckenwalde der Reichsbahndirektion Halle Erwähnung finden. Besonders in Luckenwalde interes-



Reichsbahndirektion Osten — Arch. Reichsbahnrat Behringer — Empfangsgebäude Frankfurt a.O., unten: Schalterhalle







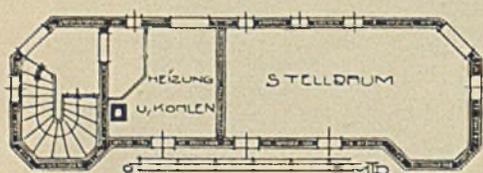
Reichsbahndirektion Stettin — Arch. Reg.-u. Baurat a. D. Birkholz, Reichsbahnrat — Wasserturm am Bahnhof Jädickendorf

siert neben der äußeren Gestaltung die ungewöhnlich langgestreckte Form des Grundrisses, die durch die Platzgestaltung und das zur Verfügung stehende Grundstück bestimmt war.

Als ästhetisch sehr befriedigend müssen die Neubauten der Direktion Altona in Flensburg und Schleswig bezeichnet werden. Hier kommt der im hohen Norden Deutschlands eingebürgerte Klinkerbau in Verbindung mit einer abgewogenen Proportion der Flächengliederung zu gesteigerter Wirkung. Die starke Auflösung der Mauermassen durch große, durchlaufende Fensterflächen verleiht den beiden Bauwerken einen bestimmten Grad von Monumentalität, welche sie als Gebäude im Dienste der All-

gemeinheitsichtbar kennzeichnet. Die gewählte Form bleibt frei und unberührt von augenblicklichen Modebestrebungen und damit höher zu bewerten, als Augenblicksfassaden. Man könnte versucht sein, sie sowohl in materialgerechter als auch ästhetischer Behandlung in Parallele zu stellen mit den, einen unbeeinflußt sich gleichbleibend steigernden Individualismus aufweisenden Bauten eines Fritz Schumachers.

Eine reizvolle Lösung, wengleich ganz verschiedenen Charakters, zeigt die Abbildung des Empfangsgebäudes in Frankfurt a. d. Oder, das in den Jahren 1922/23 von der Reichsbahndirektion Osten erstellt wurde. Farbe und Form des Gebäudes,



Reichsbahndirektion Köln — Arch. Oberreg.-Baurat Biecker u. Reg.-Bmstr. Lechner

Stellwerk Ehrenbreitstein

das abweichend von den sonst üblichen Anlagen in seinem Grundrisse eine Stellung der Hauptfront senkrecht zu den Gleisen aufzuweisen vermag, geben ihm eine besondere Prägung. Sockel und Pfeiler des Erdgeschosses sowie die Risalite, Faschen usw. sind in Vorsatzbeton bzw. Putz unter Zusatz von Muschelkalk mit Scharrierschlag, die übrigen Flächen in dunkelrotem Kratzputz ausgeführt, von welchen sich die weißen Fensterrahmen und dunkelgrün gestrichenen Tore wirksam abheben.

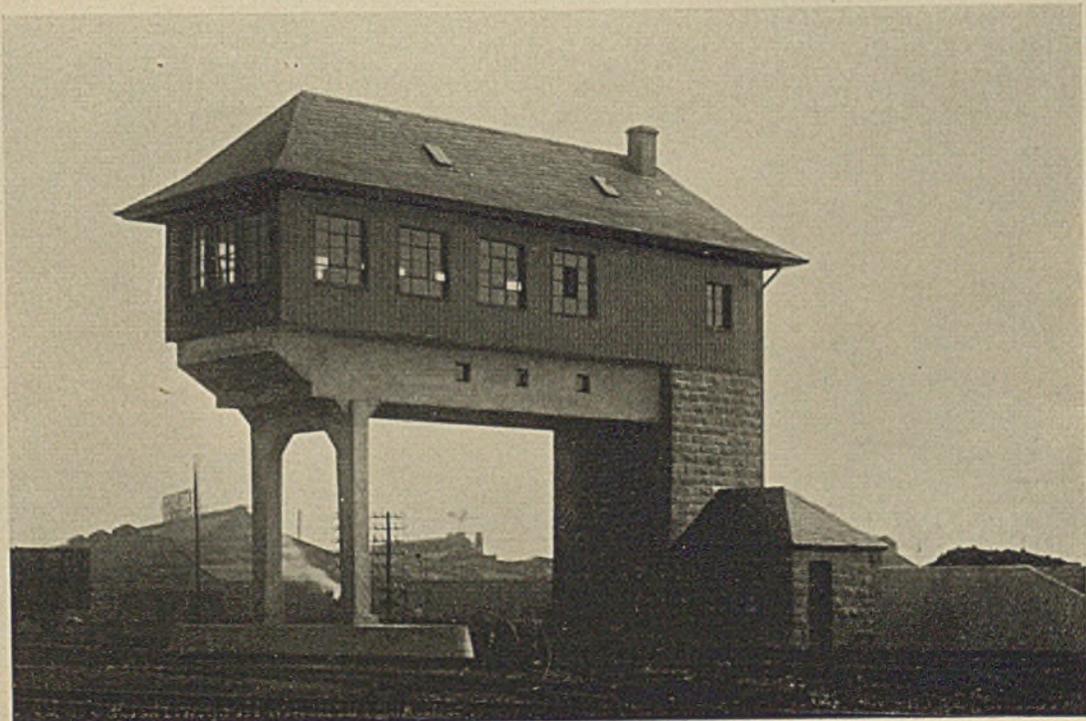
Vermögen die bisherigen Ausführungen nun ein, wenn auch beschränkt gehaltenes Bild einer bedeutsamen Entwicklung der ästhetischen Gestaltung unserer neueren Bahnhofsbauten zu geben, einen

Aufschwung zu veranschaulichen, der um so erfreulicher und anzuerkennender ist, als der eben gegebene kurze geschichtliche Rückblick, die überaus langsame Entfaltung irgendwelcher ästhetischen Form auf dem Gebiete des Eisenbahnhochbaues und damit die verhältnismäßig sehr kurze Frist einer gesteigerten Erfassung des individuellen Formgedankens in den letzten Jahren erkennen ließ, so darf gerade hier das Gebiet der Kleinbauten des Eisenbahnverkehrswesens nicht unberührt bleiben, da es als vornehmlich stiefmütterlich behandelt durch alle die Jahrzehnte hindurch bezeichnet werden muß. Seit der Unterscheidung zwischen Ingenieurbauten und reinen Architekturwerken, oder besser



* Reichsbahndirektion
Elberfeld
Stellwerk Zoolog. Garten
Elberfeld
Arch. O.-Reg.-Baurat Cuny

Unten:
* Stellwerk
am Bahnhof Hilden
Arch. Reg.-Baurat Behnes





*Reichsbahndirektion Magdeburg — Hochbauentwurf Oberbaurat Jüsgen
Ingenieurbauteil Oberbaurat Voigt

Stellwerk am Verschubbahnhof
Magdeburg-Buckau



*Arch. Oberbaurat Jüsgen

Eingang zur neuen Hauptwerkstätte in Braunschweig

gesagt: seit der Trennung der Bauwelt in Architekt und Bauingenieur, blieben diese Kleinbauten wie Wasserbehälter, Stellwerke usw. fast ausschließlich dem konstruktiv durchbildenden Ingenieur vorbehalten und — darin darf kein Vorwurf gesucht werden — blieben eben darum meist reine Ingenieurbauten, die konstruktiv ganz vorzüglich gelöst sein mochten, architektonisch oder ästhetisch aber ziemlich ungenießbar waren.

Hervorgehoben werden sollen hier nur der einheitlich gelöste Wasserturm in Neu-Bentschen der Reichsbahndirektion Osten (Architekt B. D. A. Prof. Bruno Möhring, Entwurf der Eisenbetonkonstruktion Polensky & Zöllner Driesen), der Wasserturm auf Bahnhof Jädickendorf der Reichsbahndirektion Stet-

tin (Arch. Regierungs- und Baurat Birkholz, Mitarbeiter Techn. Eisenbahn-Inspektor Aßmann), das Stellwerk Ehrenbreitstein der Direktion Köln, das Stellwerk Zoologischer Garten im Direktionsbezirke Elberfeld und endlich als große Werkanlage die neue Hauptwerkstätte in Braunschweig (Mitarbeiter Eisenbahn-Inspektoren Piening, von Preetzmann, Becker und Hollnagel).

Die Abbildungen vermögen auch ohne Begleitworte zu veranschaulichen, daß es sich der Mühe lohnt, auch dem kleinen und kleinsten Objekt eine ästhetisch befriedigende Form zu leihen und nicht — wie frühere Zeiten vermutet zu haben scheinen — in der Erfüllung des reinen Zweckes die Lösung der Aufgabe zu erblicken. Robert Langenberger.



Reichsbahndirektion Elberfeld — Arch. Oberreg.-Baurat Cuny — Warteraum Haltepunkt Plettenberg

Zur gefälligen Beachtung!

In Ergänzung der vorliegenden, meist rückschauenden Veröffentlichung von Bauten der Reichseisenbahn folgt in einem der nächsten Hefte eine Auswahl besonders charakteristischer Bauten der letzten Bauperiode, die einen erfreulich starken künstlerischen Aufschwung zeigt.

W e t t b e w e r b e

Das letzte Jahr hat uns eine Reihe interessanter Wettbewerbe gebracht: Ulm, Dresden, Berlin, Köln, Völklingen u. a. m.

Völklingen ausgenommen, das trotz schwieriger Aufgabe und zahlreicher Beteiligung der Öffentlichkeit leider wenig bekannt geworden ist, knüpfte sich an die Wettbewerbsentscheidungen eine teils unfeine, teils aber auch befruchtende Kritik in Tageszeitungen und Fachzeitschriften an, welche es sich zum Ziele setzte, die Schäden und Unvollkommenheiten des modernen Wettbewerbswesens zu geißeln und neue Wege zu weisen.

Inzwischen hat man sich auch bei den großen Fachverbänden redlich bemüht, brauchbare Methoden für die Ausschreibung und Entscheidung von Wettbewerben zu finden, durch welche die größten Mißstände an falscher Programmstellung, Fehlurteilen und Günstlingswirtschaft abgestellt werden sollen.

Unser Juniheft wird sich eingehend mit den inzwischen entschiedenen drei Münchener Wettbewerben an der Dachauerstraße, an der Kirchstraße und am Karlsplatz befassen, so zwar, daß von einer eigentlich kritischen Besprechung abgesehen werden soll und lediglich der Versuch gemacht wird, das, was wesentlich an Gedanken und Gestaltungskraft in den Arbeiten vorhanden und an Positivem und für die Ausführung Verwertbarem im Urteile

des Preisgerichts zu finden ist, herausgestellt und nach einigen Gesichtspunkten geordnet werden soll.

Wenn die gestellten Aufgaben auch verhältnismäßig kleine und örtlich begrenzte waren, die starke Beteiligung ist doch wohl auch dem Interesse der Fachwelt an der Bearbeitung einiger grundsätzlicher Probleme, welche sich bei einem Vergleich der Arbeiten untereinander deutlich zeigen, zu danken.

Um der eigentlichen Besprechung nicht vorzugreifen, seien diese Probleme nur in einigen Schlagworten angedeutet: Historische oder moderne Formgebung, architektonisch — städtebaulich — raumschließende Behandlung oder zweckförmliche Gestaltung, Verkehr durch die Mitte oder Verkehr am Rande, Darstellungstechnik — Befolgung von Graphik- und Bildgesetzen oder von Bauzweck- und Raumgesetzen.

Bei längerer Beschäftigung mit vielen, in den letzten Jahrzehnten aufgeworfenen, heißumstrittenen, in die Baugestaltung tief eingreifenden und diese bestimmenden Problemen und Doktrinen packt einen die große Sehnsucht nach klarem und einfachem Denken, das, von einem gesunden Gefühl unterstützt, das Einfache und Natürliche dem Allzugekonnten, Gewollten und graphisch Raffinierten vorzieht.

