ZENTRALBLATT DER BAUVERWALTUNG
VEREINIGT MIT
ZEITSCHRIFT FÜR BAUWESEN
MIT NACHRICHTEN DER REICHS- U. STAATSBEHÖRDEN · HERAUSGEGEBEN IM PR. FINANZMINISTERIUM
SCHRIFTLEITER: DR.-ING. NONN UND DR.-ING. e. h. GUSTAV MEYER
BERLIN, DEN 26. DEZEMBER 1934 54. JAHRGANG, HEFT 52
Alle Rechte vorbehalten.

Aufnahmen: Renger, Essen.

Wartesaalflügel.

DAS NEUE BAHNHOF-EMPFANGSGEBÄUDE IN DUISBURG HBF

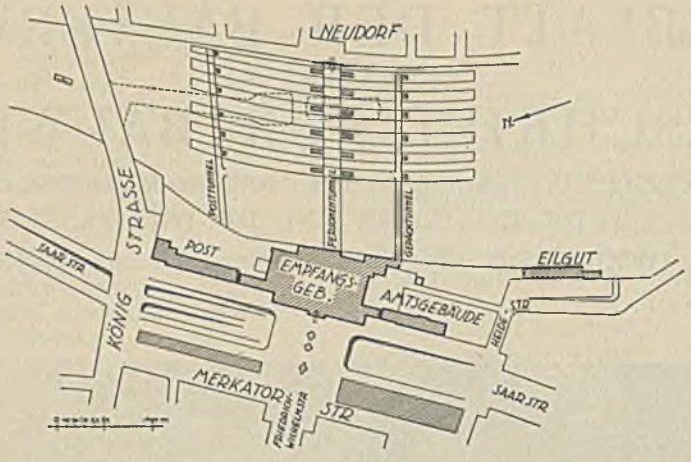
Von Reichsbahnoberrat Ziertmann, Essen.

Infolge der umfangreichen Um- und Erweiterungsbauten des Personenbahnhofs Duisburg Hbf war auch ein neues Empfangsgebäude notwendig geworden. Um Gleisen und Bahnsteigen Platz zu machen, mußte das in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts errichtete, inzwischen gänzlich unzulänglich gewordene alte Empfangsgebäude fallen. Den gleichen Zwecken fiel auch der für die Abwicklung des Verkehrs völlig ungenügende Bahnhofsvorplatz zum Opfer (vgl. Lageplan). Das neue Empfangsgebäude liegt westlich des Bahnkörpers, städtebaulich richtig zur Stadtmitte, gleichzeitig aber auch im Brennpunkt des Verkehrs, nämlich in nächster Nähe der Hauptverkehrstraße, der Königstraße. In einheitlicher Planung mit dem Neubau entstand auf der einen Seite die Post und auf der anderen ein Gebäude für sieben Eisenbahnämter, zu einer Gruppe zusammengefaßt.

Besondere Beachtung verdient die Gestaltung des Vorplatzes. Auf Grund von Anregungen, die einem vorausgegangenen Wettbewerbe entstammten, hatte

sich die Stadtverwaltung entschlossen, die am Empfangsgebäude vorbeiführende Saarstraße unterirdisch zu führen.

Der Verkehr auf dem Vorplatz regelt sich also auf zwei Ebenen (vgl. Abb. unten). In Straßenhöhe, der gleichzeitig auch die des Erdgeschoßfußbodens im Empfangsgebäude entspricht, bewegen sich lediglich der Fußgänger- und der Zubringerwagenverkehr und auf der unteren Ebene die elektrischen Straßenbahnen und der Durchgangsverkehr. Diese Regelung wurde getroffen, um mit dem in Zukunft sehr erheblichen Durchgangsverkehr von Norden nach Süden im Zuge der Saarstraße den Bahnhofsvorplatz nicht zu belasten. Hatte man sich aber einmal zum Bau einer unteren Ebene entschlossen, lag es nahe, auf ihr auch die elektrischen Bahnen verkehren zu lassen und so auf dem Vorplatz alle Kreuzungen des Wagen- und Fußgängerverkehrs mit diesen zu vermeiden. Die Reisenden gelangen nun über zwei Treppen vom Vorplatz zu den Straßenbahn-Bahnsteigen. Für die Reisenden des östlichen Stadtteils (Neudorf) wurde auf der anderen Seite des Bahnkörpers gleichzeitig ein Zugang mit Fahrkartenausgabe geschaffen.



Lageplan. M. 1:8000.

Das alte Empfangsgebäude und der alte Bahnhofsvorplatz sind punktiert angedeutet.

Bei der Entwicklung des Grundrisses wurde auf eine klare und übersichtliche Anlage besonderer Wert gelegt. Die Reisenden müssen sich schnell und sicher zurechtfinden können, und hell und licht müssen alle Räume sein. Anderseits soll der Reisende alles vorfinden, was er braucht, um noch kleinere Bedürfnisse vor und nach der Reise befriedigen zu können.

Bei einer guten Anlage müssen sich aus dem Bemühen, weite Wege auszuschließen, um die Schalterhalle alle Räume gruppieren, die der Öffentlichkeit wie dem inneren Dienstbetrieb gewidmet sind. Ausgedehnte Lichthöfe sind deshalb zu vermeiden; die wechselnden Höhen der verschiedenen Räume und Raumgruppen sorgen für genügend Licht- und Luftzufuhr und machen unerwünschte, in der Decke liegende Oberlichter überflüssig.

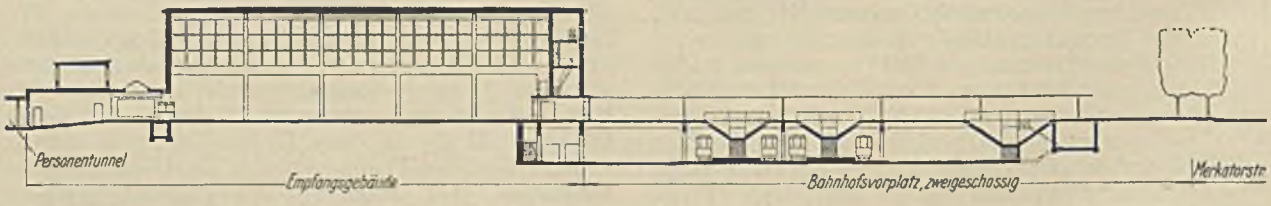
Da nur ein Personentunnel die abfahrenden und ankommenden Reisenden aufzunehmen hat, erhielt er eine entsprechende Breite. Er führt in die Schalterhalle an der Seite, die dem Haupt-Ein- und -Ausgang gegenüberliegt. Diesem vorgelagert ist ein die Reisenden 70 m weit über den Vorplatz und damit über die Treppenaufgänge geschützt leitendes Glasdach, das in leichtester Bauart aus eisernen Stützen und Trägern errichtet wurde.

An der rechten Seite der Schalterhalle liegen zwölf Fahrkartenschalter. In deren Nähe mit besonderen bequemen Zugängen, auch unmittelbar vom Vorplatz zugänglich, befindet sich die Gepäckhalle, hinter ihr der große Gepäckraum, der durch den Gepäcktunnel und über Aufzüge mit den sechs Bahnsteigen verbunden ist. An die Fahrkartenschalter schließt sich die Handgepäckstelle, die auch innerhalb der Sperre erreichbar ist. Zwölf Sperren werden auch bei starkem Andrang den Verkehr nicht stocken lassen. Eine sehr gut ausgestattete Auskunftstelle gilt dem Dienst am Kunden. An der anderen Seite der Schalterhalle liegen neben dem Eingang eine besondere Kaffee- und kleine Milchstube, der Wartesaal 2. Klasse, eine große Fahrplannische mit Schreibgelegenheit und ein Rundbau von 13 m lichter Weite, von dem aus die Zugänge zu den Wartesälen, Aborten und vier Verkaufstände für Reisebedürfnisse zugänglich sind. Gleichfalls von hier zu erreichen sind die unter den Aborten liegenden Frisör-, Wasch- und Baderäume.

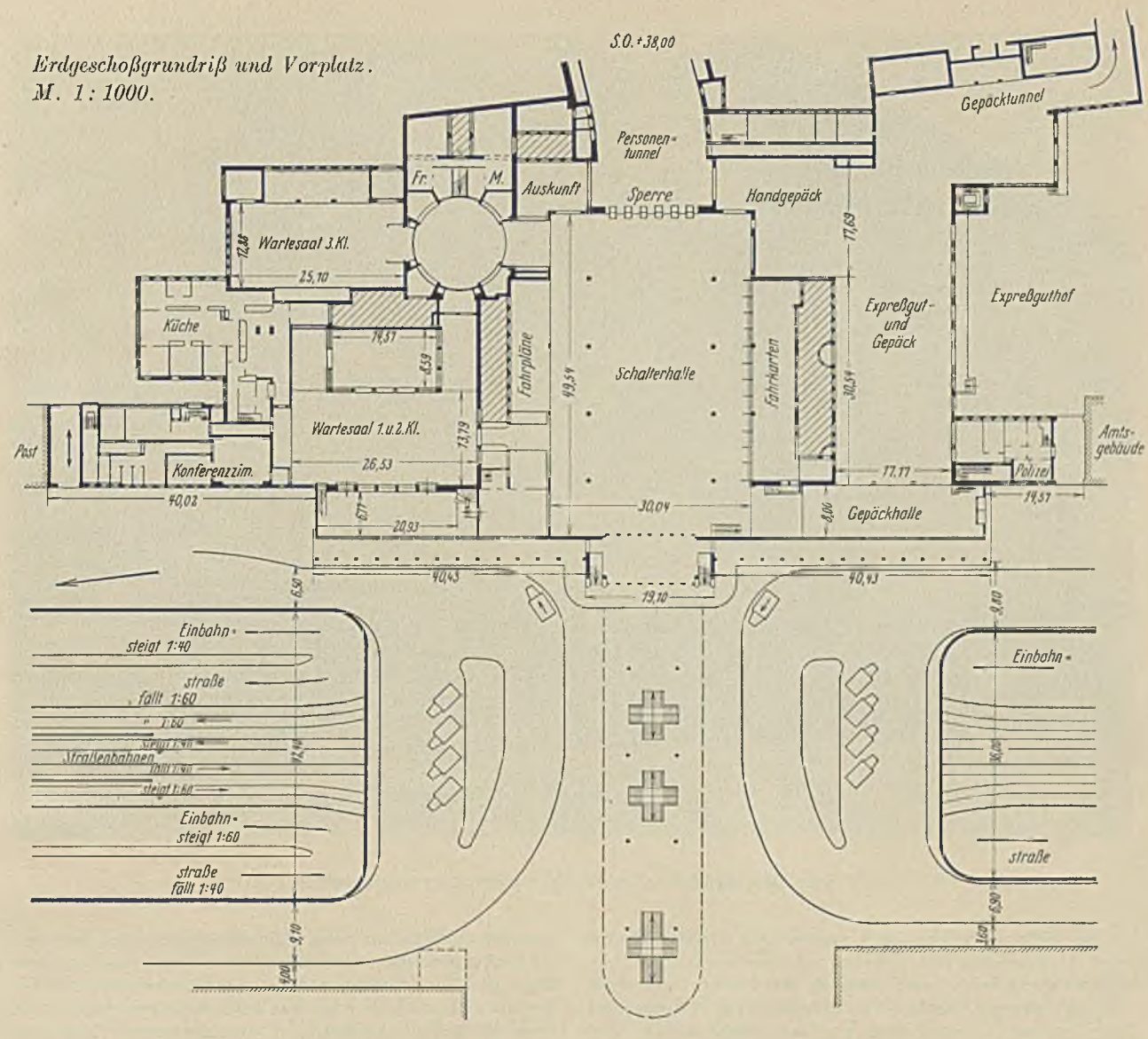
Der Wartesaal 2. Klasse bildet mit dem angeschlossenen, wenige Stufen höher liegenden Speisesaal und dem diesem gegenüberliegenden, überdeckten Lichthof eine geschlossene Raumgruppe (vgl. Abb. S. 810). Es wurde darauf Bedacht genommen, daß sowohl der eilige wie auch der länger verweilende Reisende und Besucher einen ihm zusagenden Platz finden. Zwei Beratungszimmer mit Kleiderablage schließen sich an. Anrichte, Kochküche, kalte Küche, Spülküche, Kühlräume liegen zwischen beiden Wartesälen und in gleicher Höhe. So kann sich der Wirtschaftsbetrieb für den Wirt sowohl wie für den Gast in mustergültiger Weise abwickeln.

In dem der Post benachbarten Gebäudeflügel sind die Geschäftsräume des Bahnhofswirtes, Wohnungen und Zimmer für seine zahlreichen Angestellten untergebracht. Die Stationsdienst-, Übernachtungs- und Aufenthaltsräume liegen im ersten Obergeschoß über den Gepäckräumen. Im unterkellerten Teil dieses Gebäudeflügels liegt die Zentralheizungsanlage mit acht Kesseln von je 46 qm Heizfläche, die nicht nur das Empfangsgebäude, sondern auch das benachbarte Amtsgebäude sowie zahlreiche Räume und kleinere Gebäude im Personentunnel und auf den Bahnsteigen beheizt.

Bei der Wahl der Baustoffe für die Ausstattung der einzelnen Räume wurde berücksichtigt, daß der starke Verkehr und die Eile der Reisenden sie besonders



Schnitt durch Empfangsgebäude und Bahnhofsvorplatz. M. 1:1000.



Erdgeschoßgrundriß und Vorplatz.
M. 1 : 1000.

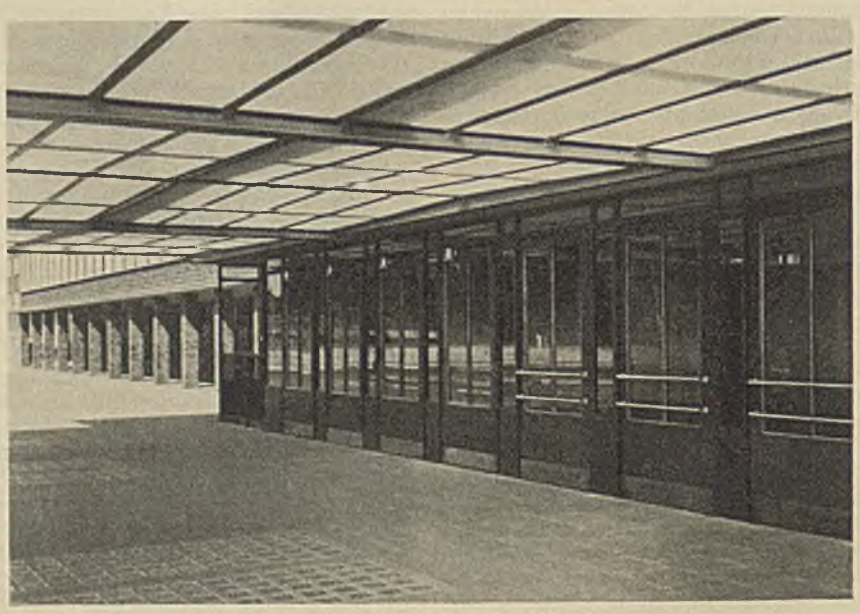
stark beanspruchen. Schneller Verschleiß, häufige Instandsetzungen müssen vermieden, gutes Aussehen für lange Zeit gewahrt bleiben. So sind die unteren Wände der sehr hellen, in geschweißter Stahlbauweise erstellten Schalterhalle einschließlich ihrer Seitenschiffe mit gelblich-weiß glasierten Tonplatten bekleidet, die oberen Wände und die Decke mit lichtgrünem Stein- und Kratzputz versehen. Der Fußboden besteht aus großen Kalksteinplatten. Der Windfang ist in gleicher Weise ausgestattet. Die Ein- und Ausgangstüren sind aus Stahl hergestellt und dunkelgrün gestrichen; die klaren Glasscheiben sind durch Leisten aus Gelbmetall gefaßt.

Ein Mahnmal inmitten der Halle kündet von den Zeitumständen und Schwierigkeiten, unter denen die umfangreichen Erweiterungen der Eisenbahnanlagen in Duisburg gebaut wurden, aber auch von der Freude, sie in einem besseren, einigen Deutschland vollenden zu können.

Gepäckhallen- und Gepäckraumwände sind mit Klinkerplatten verkleidet; Kunststein- und Stampfasphaltplatten bilden die Fußböden. Der Rundbau wurde bis zur Decke mit lotrecht gestellten, lichtgraublau glasierten gebrannten Tonriemchen verkleidet. Die Ladeneinbauten mit ihren Fächern und Einteilungen sind aus hell gebeiztem Eichenholz hergestellt. Auch der Fußboden dieses Rundbaues besteht aus blauen Kalksteinplatten des Lahngebietes, im Gegensatz zu den gelben Würzburgern der Schalterhalle. Die unteren Wandteile des Wartesaals 3. Klasse sind mit angeblasenem und wenig gebeiztem Lärchenholz bekleidet, die oberen gemauert mit grünlichgrauen Kalksteinen aus Runkel a. d. Lahn. Ein zwischengelegter gemalter Wandfries zeigt die Entwicklung des Verkehrs. Die Decke ist gleichfalls aus Lärchenholz gearbeitet, aber unbehandelt geblieben. Der Fußboden besteht aus eichenen Riemen. Der Wartesaal 2. Klasse und der Speisesaal haben einen 1,30 m hohen eichenen Wandsockel erhalten, der dunkel gebeizt ist. Die Böden sind aus eichenen Riemen und rotem Linoleum; Wände und Decken wurden einfach gestrichen und wenig behandelt. Die eisernen Verbundfenster sind an der Vorplatzseite klar und nach den Höfen mit Antikglas verglast worden. Der angrenzende Oberlichtraum erhielt Kalksteinfußboden und Wände aus graugelben Keramikplatten, in die drei große gebrannte Reliefs eingelassen sind. Die Kaffeestube hat grünen Gummifußboden und Wände aus neapelgelbem Spachtelputz erhalten, die Decke ist gleichfarbig gestrichen.

Oben: Mittelgiebel. Unten: Haupteingang mit Vordach.

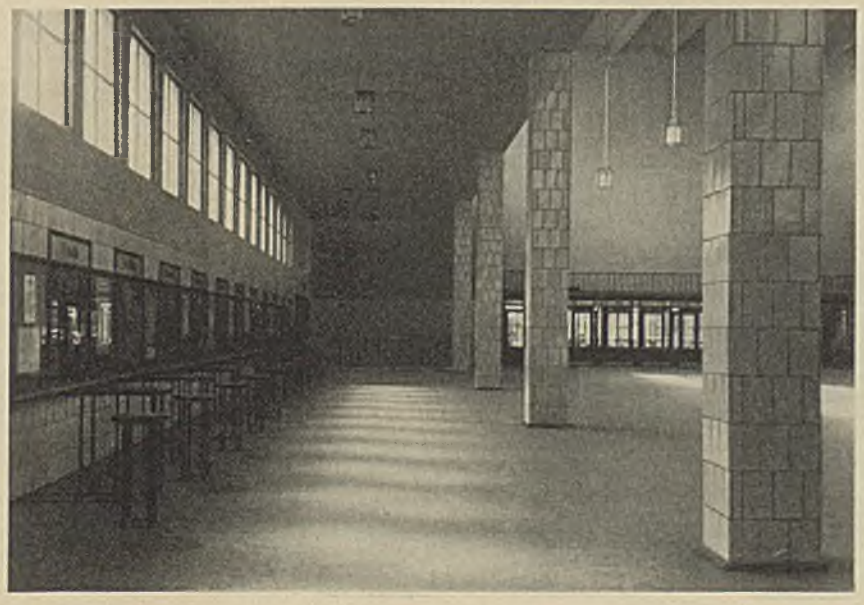
Der äußere Aufbau ist klar aus dem Grundriß entwickelt worden. Die Schalterhalle beherrscht die gesamte Baugruppe und betont mit ihrem massigen Giebel, dessen weithin sichtbarer, bei Dunkelheit leuchtender Uhr und dem Vordach den Zugang. Der gesamte Mittelbau des Empfangsgebäudes ist mit Oldenburger braun-violetten Handstrichklinkern verblendet; die Fensterumrahmungen, Gesimse und die beiden Plastiken wurden aus Kalkstein hergestellt. Bei den übrigen Bauteilen sind, um mehreren Ziegeleien



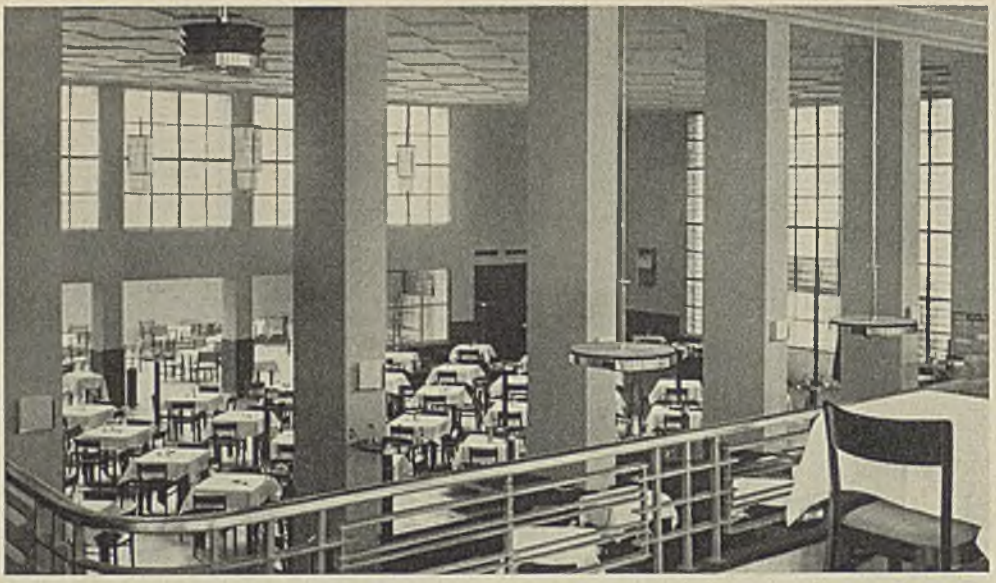
Oben: Schalterhalle mit Blick zur Sperre. Unten: Schalterhalle mit Fahrkartenausgabe.

Arbeitsgelegenheit zu bringen, Klinker aus den verschiedensten Gebieten Westdeutschlands verwendet worden.

Die Bauzeit betrug etwa drei Jahre; der Bau konnte Ende des Monats März d. J. dem Verkehr übergeben werden. Er hat es ermöglicht, in wirtschaftlich schwerer Zeit Hunderten von Arbeitern und Handwerkern, vielen Meistern und Unternehmern Arbeit und damit Brot zu bringen, aber auch Freude am eigenen Können und Schaffen und neue Zuversicht und Hoffnung.



NEUES BAHNHOF-EMPFANGS-GEBÄUDE IN DUISBBURG HBF.



Blick vom oberen Gang des Speisesaals zum Wartesaal 2. Klasse und Oberlichtraum.

Oberlichtraum neben dem Wartesaal 2. Klasse.

Lachsrote Möbel mit Rohrgeflecht.

Wartesaal 3. Klasse.

Aufnahmen: H. Schmölz, Köln.

Gesamtansicht am Bahnhofsvorplatz.

DAS NEUE BAHNHOF-EMPFANGSGEBÄUDE IN OBERHAUSEN (RHEINL.)

Von Reichsbahnoberrat Herrmann, Essen.

Für den Umbau und die Erweiterung des Bahnhofs Oberhausen und den Neubau des Empfangsgebäudes war bereits im Jahre 1913 ein Entwurf aufgestellt, dessen Ausführung zuerst der Krieg, dann die Inflationszeit und der Einbruch der Franzosen verhinderten. Erst im Jahre 1925 konnte die Umbaufrage erneut aufgegriffen und mit den Bauarbeiten im Sommer 1929 begonnen werden.

Das neue Empfangsgebäude liegt parallel zu den Gleisen. Es ist dem langgestreckten Bahnhofsvorplatz so angegliedert, daß die Zufahrtstraßen strahlenförmig von allen Seiten darauf hinführen. Die Anfahrt zum Gebäude legt sich neben die Eingangshalle, die Abfahrt vor die Ausgangshalle. Dazwischen bleibt ein breiter Streifen für die Fußgänger, die zur Straßenbahnhaltestelle gelangen, ohne die Fahrstraße kreuzen zu müssen.

Aus der Notwendigkeit, die meisten Räume des Empfangsgebäudes wie Eingangs- und Schalterhalle, Abfertigungsräume für Reisende, Wartesäle mit Abort- und Nebenanlagen im Erdgeschoß unterzubringen, ergab sich für das Empfangsgebäude eine langgestreckte, niedrige Form. In der Mitte des Gebäudes liegt die Eingangs- und Schalterhalle. Rechts davon befinden sich die Fahrkartenausgabe, Gepäckabfertigung, Handgepäckaufbewahrung und sonstige Dienst- und Betriebsräume, darüber die Dienstwohnungen, links davon die Wartesäle mit den dazugehörigen Wirtschafts-, Lager- und Personalräumen und mit der Wirtewohnung darüber. Zwischen den Wartesälen und der Eingangs- und Schalterhalle ist eine besondere Halle für den Ausgangsverkehr der Reisenden angeordnet. Die ankommenden Reisenden gelangen durch die Ausgangshalle, die im Gegensatz zur geräumigen Eingangshalle nur klein und niedrig gehalten ist und nach außen hin nicht in Erscheinung tritt, unmittelbar zum Bahnhofsvorplatz, ohne die Schalterhalle zu durchschreiten und dabei die dort vor den Schaltern stehenden Reisenden zu behindern. Hieraus und aus der Lage des Gebäudes zum neuen Bahnhofsvorplatz ergab sich die Entwicklung des Grundrisses im einzelnen. Dabei wurden die Räume so zusammengelegt, daß sich glatte Verkehrseinrichtungen, leichtes und schnelles Zurechtfinden und möglichst kurze Wege ergaben.

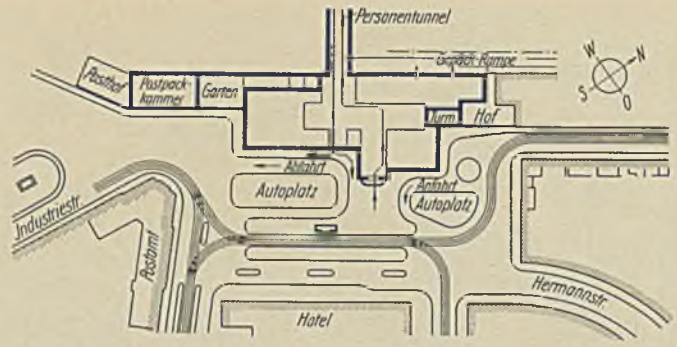
Nach Durchschreiten des Eingangswindfanges gelangt der Reisende zur Fahrkartenausgabe mit neun Schaltern, die zu je drei zusammengezogen sind. Zur Fahrkartenausgabe gehört ein besonderer Arbeitsraum mit eingebautem Tresor, daneben der Raum für den Dienststellenvorsteher mit besonderem Zugang von der Eingangshalle für das Publikum. Die Schalter sind nach der Halle vollständig verglast, um eine möglichst gute Verbindung und Verständigung zwischen Publikum und Beamten herzustellen. Ebenso ist der Raum des Dienststellenvorstehers nach der Fahrkartenausgabe und dem Arbeitsraum verglast, damit der Vorsteher von seinem Raum aus einen guten Überblick über den Fahrkartenraum und den Verkehr an den Schaltern hat. Alle Einrichtungsgegenstände wie Schränke für Fahrkarten, Vordrucke, Tarife, Schreibpulte usw. sind teils unter den Schaltern, teils

in den Wänden eingebaut. Der Raum wirkt dadurch sehr übersichtlich.

Auf der linken Seite der Schalterhalle, in der ganzen Länge, sind Fahrpläne mit Bekanntmachungstafeln angebracht. Am Ende der Eingangshalle liegt, sowohl den Reisenden vor der Sperre als auch denen hinter der Sperre zugänglich, die Auskunftsstelle, die zugleich Telegrammannahme ist, und die Handgepäckaufbewahrung. Im Anschluß an diese befinden sich die Gepäck- und Expreßgutabfertigung mit gemeinsamer Kasse in der Mitte und, außer dem Zugang von der Gepäckhalle aus, ein weiterer Zugang unmittelbar von außen. Zur Expreßgutanlage führt eine besondere Vorfahrt mit Laderampe, um schweres Gepäck und Expreßgut aus dem Gebäude fernzuhalten und Störungen der Reisenden an den Fahrkartenschaltern zu vermeiden. Ebenso wie in der Eingangshalle ist auch in dem Gepäckvorraum eine Bekanntmachungssäule aufgestellt für Abfahrttafeln und wichtige Bekanntmachungen des Gepäck- und Expreßgutverkehrs. In diesem rechts liegenden Gebäudeteil sind noch die Bahnhofskasse mit Vorraum und anschließendem Dienstzimmer für den Kassenvorsteher untergebracht. Die Kasse ist nur von außen zugänglich und hat keine Verbindung mit der Schalterhalle. Im Anschluß daran liegen drei Räume für Polizei und Kriminalpolizei mit drei Zellen und an der Rückseite des Gebäudes Räume für den Arzt und Behandlung bei Unfällen.

In den Obergeschossen liegen nach der Bahnsteigseite die Stationsräume und der Unterrichtsraum, darüber Übernachtungszimmer für das Personal mit den dazugehörigen Nebenräumen. Zugänglich sind diese Geschosse entweder unmittelbar von außen oder durch eine Treppenanlage neben der Sperre. In den oberen Geschossen des rechts von der Eingangshalle liegenden Dienstflügels sind nach dem Bahnhofsvorplatz die Dienstwohnungen für den Bahnhofsvorsteher, seinen Vertreter, den Dienststellenleiter der Bahnmeisterei und den Pförtner untergebracht.

Ebenso wie bei der Fahrkartenausgabe war auch bei den Stationsdiensträumen der Grundsatz maßgebend, die Räume möglichst übersichtlich zu gestalten und von beweglichen Einrichtungsgegenständen wie Schränken usw. freizuhalten. Die Stationsdiensträume sind nicht durch massive Wände gegeneinander abgeschlossen, sondern sämtlich, mit Ausnahme des Zimmers für den Bahnhofsvorsteher, in einem durchgehenden Raum zusammengefaßt, der nur durch Glaswände unterteilt ist. Die ganze Langseite dieses Raumes nach dem Flur zu ist mit Schränken ausgebaut, so daß sich, mit Ausnahme der Schreibtische und Stühle, alle sonstigen Ausstattungsgegenstände erübrigen.



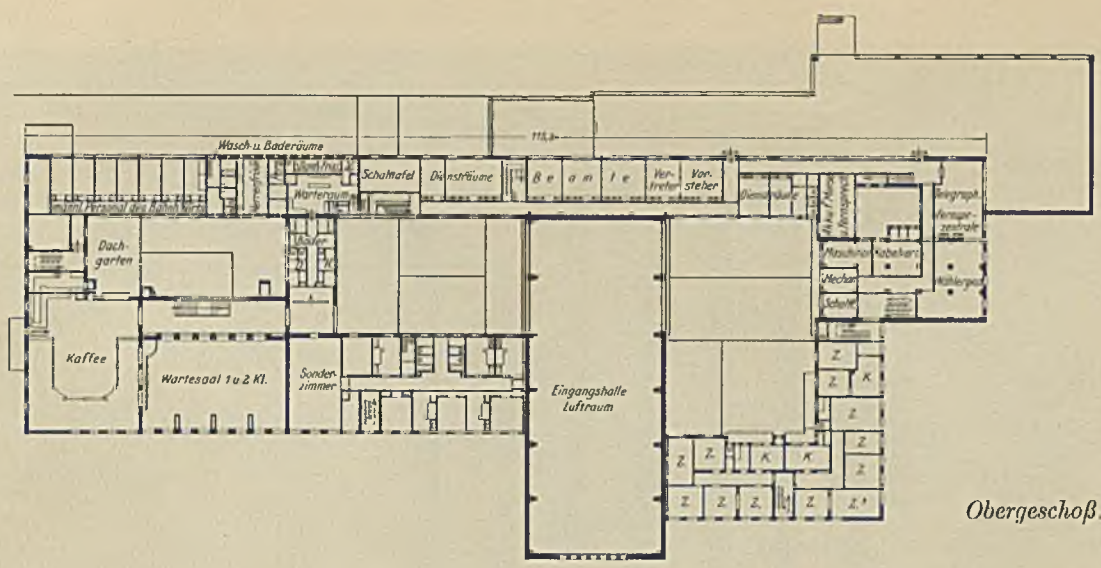
Lageplan. *M. 1:4000.*

Der linke Flügel des Empfangsgebäudes enthält die Warteräume mit den dazugehörigen Nebenräumen und Wirtschaftsanlagen, die Wirtewohnung und die Personalräume für männliches und weibliches Personal. Die Wartesäle sind möglichst nahe an den Verkehr und die Sperrenanlage gelegt, um unnötig lange Wege zu vermeiden und das Zurechtfinden der Reisenden zu erleichtern. Die Wartesäle haben einen gemeinsamen kleinen Vorraum, der unmittelbar an die Ausgangshalle anschließt und in dem die Zugänge zu den Hauptabortanlagen liegen, ferner eine Reihe von Fernsprechstellen. Hier befinden sich auch der Raum für die Bahnhofsmission und ein weiterer Laden, der gleichzeitig eine Verkaufsmöglichkeit nach dem anschließenden Wartesaal 2. Klasse hat. Zwischen den Eingängen zu den Wartesälen ist eine größere Sitzgelegenheit mit Trinkbrunnen eingebaut.

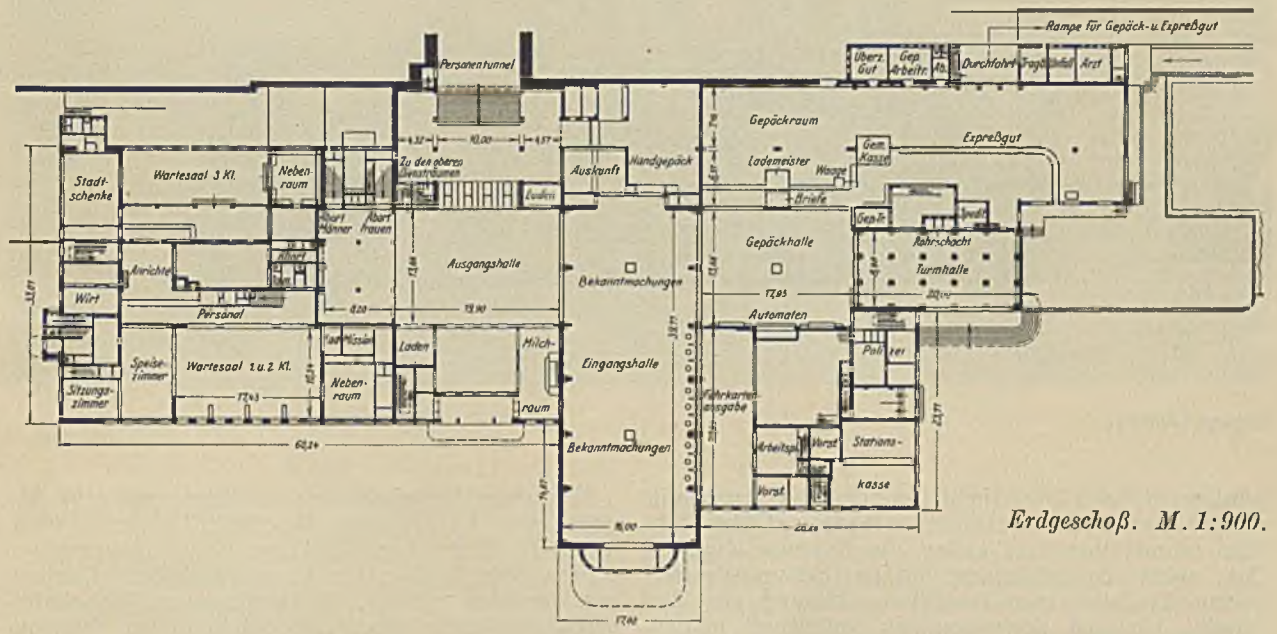
Der Warteraum 2. Klasse ist in mehrere Teile teils horizontal, teils vertikal unterteilt. Dies geschah, um an Grundfläche zu sparen und die notwendige Höhe für das Gebäude zu gewinnen, ohne jedoch übermäßig hohe Geschoßhöhen zu erhalten, die nicht hätten ausgenutzt werden können. Ein weiterer Grund für die Unterteilung des Warteraums 2. Klasse war der, bei schwachem Verkehr nicht die ganze Anlage offenhalten und bewirtschaften zu müssen. Die oberen, die vornehmlich als Kaffee und Sonderzimmer gedacht sind, werden nur in verkehrsstarken Zeiten geöffnet. Sie können entweder vom unteren Wartesaal aus durch eine besondere Treppenanlage erreicht

Schnitt durch die Halle. *M. 1:700.*

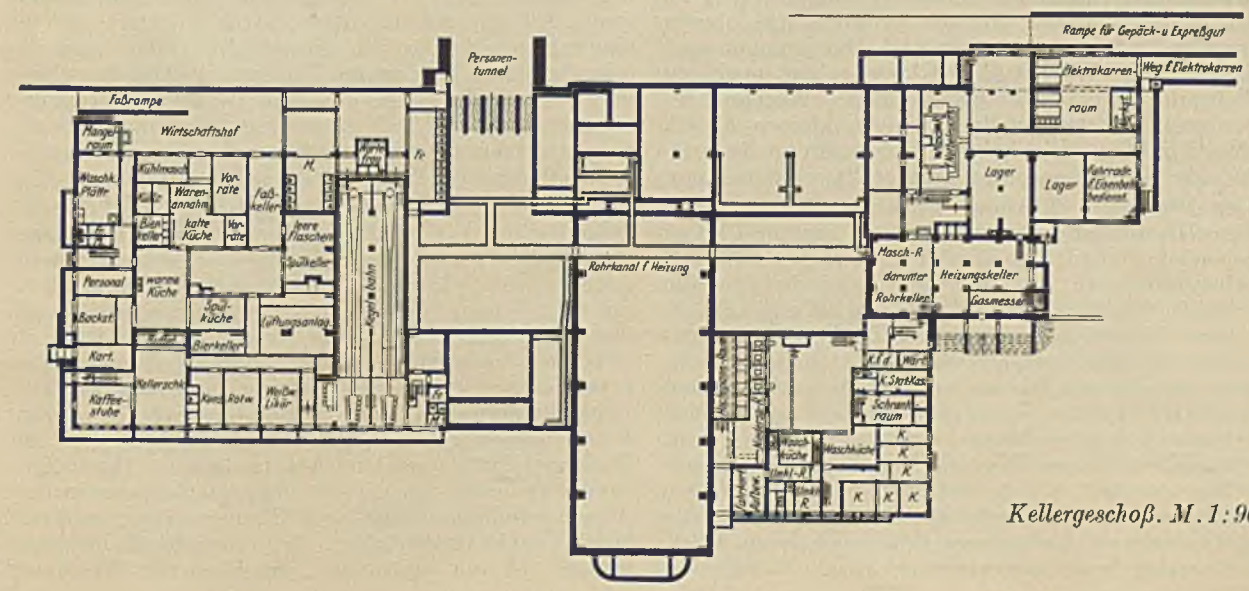
Schnitt durch das Bahnhofsgebäude. *M. 1:700.*



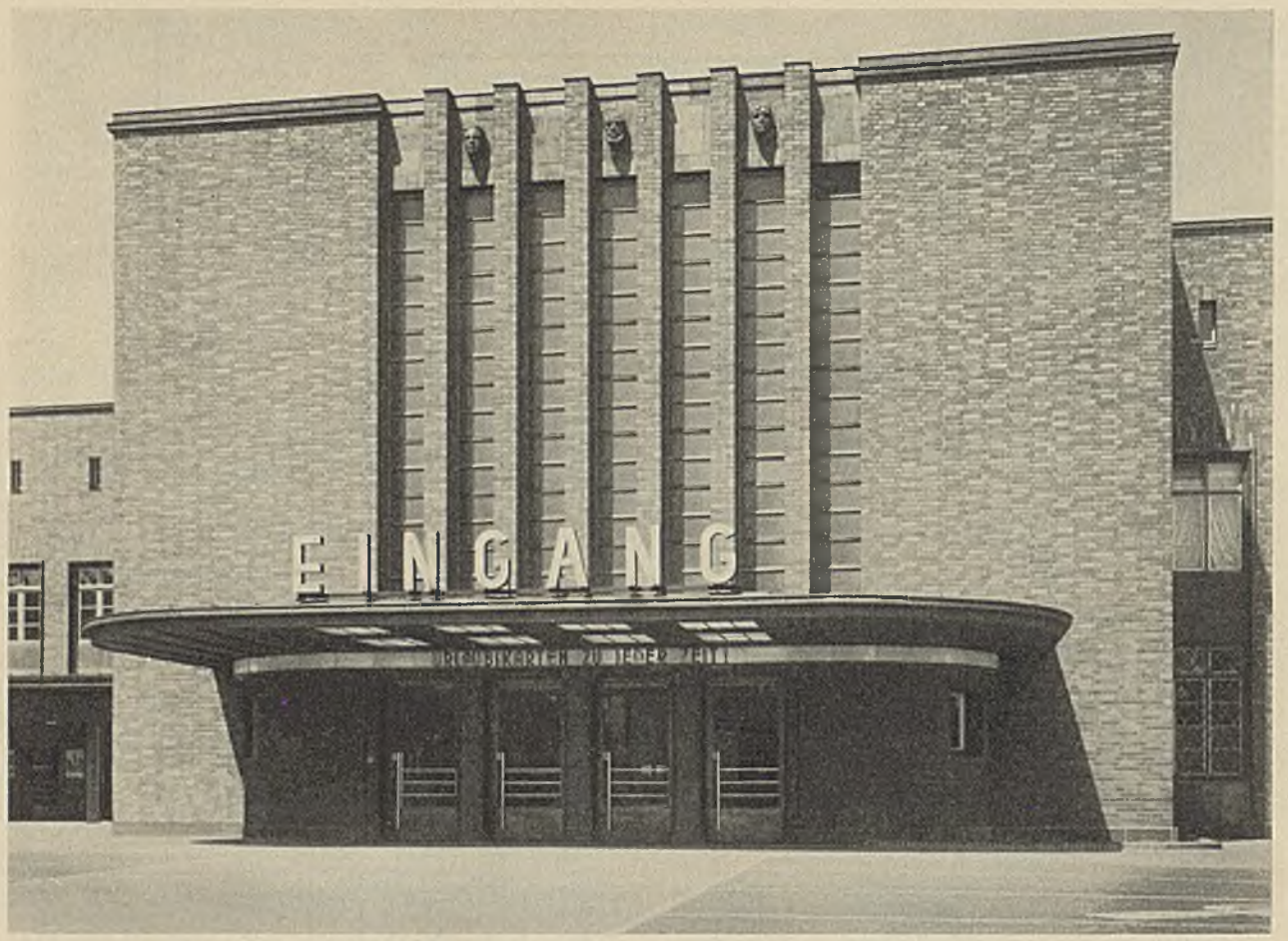
Obergeschoß. M. 1:900.



Erdgeschoß. M. 1:900.



Kellergeschoß. M. 1:900.



Haupteingang.

werden, die sich oben in einer offenen Galerie mit einem Durchblick zum unteren Wartesaal fortsetzt, oder unmittelbar von außen durch einen Zugang. Das untere Speisezimmer und das Sitzungszimmer haben ebenfalls einen besonderen Zugang von der Straße. Um den Reisenden den Aufenthalt in den Warteräumen möglichst behaglich und bequem zu machen, sind sowohl für die unteren wie oberen Räume besondere Garderoben und Abortanlagen vorgesehen. Zum Wartesaal 2. Klasse gehört noch ein Nebenraum mit Schreibgelegenheit, Wertzeichengeber und Fernsprechzelle sowie ein kleines Abteil, in dem zur Bequemlichkeit der Reisenden im Bedarfsfalle eine Schreibmaschine aufgestellt werden kann.

Der Wartesaal 3. Klasse ist ebenfalls unterteilt. An den Hauptraum, der in der Mitte liegt und höher gezogen ist, schließt sich auf der einen Seite das Nichtraucherzimmer an, das auch den Zweck hat, für die Nachtzeit, während der eigentliche Wartesaal geschlossen ist und gesäubert wird, denjenigen Reisenden, die mit Spätzügen ankommen und mit den Frühzügen weiterfahren, als ungestörter Aufenthaltsraum zu dienen. Auf der anderen Seite des eigentlichen Wartesaales liegt ein besonderer Speiseraum mit anschließendem kleinen Wirtschaftsgarten. Ebenso wie der Warteraum 2. Klasse hat auch der der 3. Klasse einen besonderen Zugang unmittelbar von der Straße und besondere Abortanlagen, die auch vom Wirtschaftsgarten bequem zu erreichen sind.

Von den Wirtschaftsräumen liegen nur die Anrichte, von der aus beide Wartesäle bedient werden, ferner die Büroräume des Wirts, der von hier aus den ganzen Betrieb übersehen kann, im gleichen Geschoß mit den Wartesälen. Alle übrigen zum Wirtschaftsbetrieb gehörigen Räume, die Küche mit anschließender kalter Küche, Warenannahme, Spülraum, Backstube, Eß- und Aufenthaltsraum für Küchenpersonal, eine zentrale Kühlanlage mit zwei Bierkellern und die erforderlichen Lagerräume, liegen im Untergeschoß und sind mit der oberen Anrichte durch mehrere Aufzüge verbunden. Die Wirtewohnung und die Personalräume, getrennt für männliches und weibliches Personal, befinden sich in den Obergeschossen.

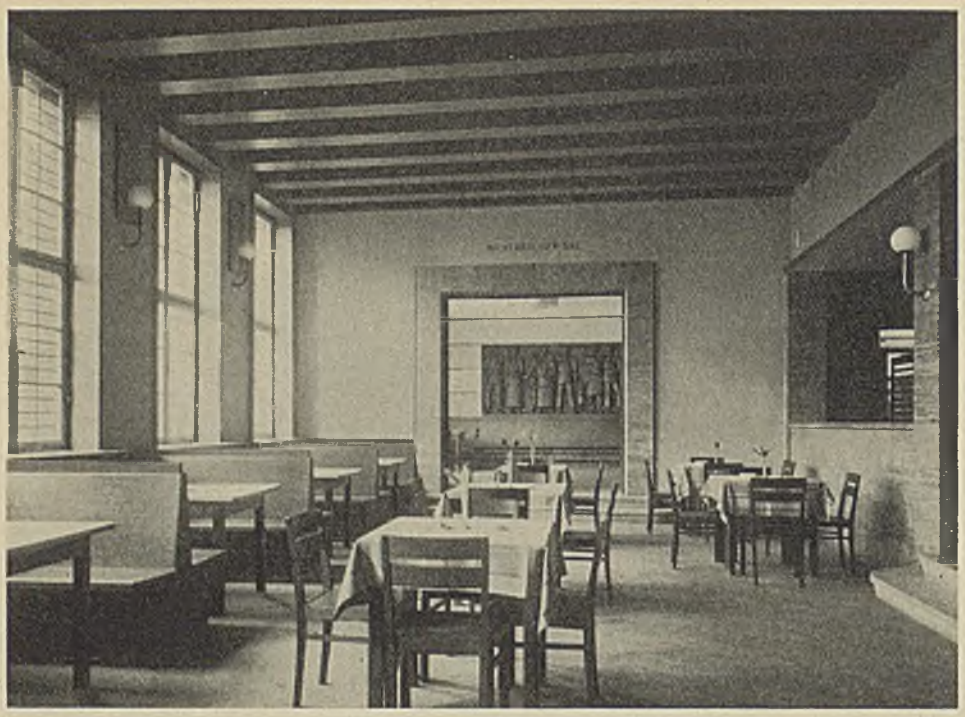
In der Achse des Personentunnels liegt die Sperrenanlage, die das Gebäude gegen die Bahnsteiganlage abschließt. An die Sperrenanlage schließt die Ausgangshalle an, die an jeder Ecke einen Laden besitzt: auf der einen Seite den Zeitungsverkauf, auf der anderen den Zugang zum Frisör. Dessen Räume, zu denen noch Wasch- und Badegelegenheiten gehören, liegen im Obergeschoß und haben außer dem Zugang von der Halle eine Verbindung mit den oberen Warteräumen 2. Klasse und gleichzeitig mit den im Untergeschoß liegenden Abortanlagen. Dem Zeitungsstand und dem Frisör gegenüber liegen in der Ausgangshalle ein Obst- und Blumenverkauf und die Milch- und Imbißstube. Der Ausgangshalle vorgelagert ist ein geräumiger, geschlossener Windfang

Eingangshalle.

und ein offener Vorraum mit äußerem Zugang zur Milchstube und einem weiteren Verkaufstand. Alle Verkaufstände und Läden sind absichtlich in diesem Sperrenvorraum zusammengelegt und möglichst in den Verkehr hineingezogen, ohne daß dieser jedoch dadurch behindert wird. Die Anlage hat sich als sehr zweckmäßig erwiesen. In dem Raum gleich hinter der Sperre liegt außer dem vorerwähnten Zugang zur Auskunft und Handgepäckaufbewahrung und zu den oberen Dienst- und Übernachtungsräumen die Treppenanlage zum Personentunnel.

Für die Gliederung und den Aufbau des Baukörpers war der Grundsatz maßgebend, von innen nach außen zu bauen, d. h. aus dem Grundriß und der Zweckbestimmung der einzelnen Bauteile organisch das Äußere zu gestalten. Danach gliedert sich der Bau vom Bahnhofsvorplatz aus gesehen in drei Baugruppen. Beherrschend wirkt der Wasserturm. Weithin sichtbar ragt er aus der Baumasse hervor. Er ist als städtebaulicher Blickpunkt und Abschluß in die Achse einer der Hauptzugangstraßen gestellt und verleiht dem Bau den wuchtigen, monumentalen Charakter. In dem Geschoß unter dem Wasserbehälter ist eine Badeanstalt für Eisenbahnbedienstete und deren Angehörige untergebracht mit vier Wannen- und sechs Brausebädern für männliches Personal und vier Wannen- und zwei Brausebädern für weibliche Angehörige. In dem Geschoß darunter liegen die Diensträume des Neubauamtes, darunter die der Bahnmeisterei. In dem nächsten Geschoß befinden sich Aufenthalts-, Ruhe-, Schrank-, Waschräume usw. sowie die Kaffeeküche für das Zugbegleit- und Lokomotivpersonal, darunter Stationsdiensträume. Das Erdgeschoß des Wasserturms ist als offene Halle ausgebildet, die als Nebeneingang und Ausgang gedacht ist. Im Untergeschoß des Wasserturms ist die Zentralheizungsanlage für das ganze Gebäude eingebaut. Neben dem Wasserturm fällt als zweiter Bauteil die Eingangshalle auf. Sie ist gegen die anschließenden Seitenbauten vorgezogen und überragt diese auch an Höhe, um dadurch den auf das Gebäude zugehenden Reisenden als Hauptteil aufzufallen. Während Wasserturm und Eingangshalle am Gesamtbau die Vertikale betonen, zeigt der dritte Bauteil eine langgestreckte Form, die gegen Wasserturm und Eingangshalle niedrig erscheint.

Ebenso wie bei der Ausgestaltung des Äußeren war auch für den Innenausbau des Gebäudes, bei der Ausstattung der Hallen, Wartesäle, Wirtschaftsräume, bei der Auswahl der Baustoffe in erster Linie das Bestreben nach klarer Zweckmäßigkeit und Gediegenheit maßgebend. Danach wurden die Baustoffe bestimmt, wobei angestrebt wurde, nur einheimische deutsche Baustoffe zu verwenden und besondere Aufwendungen zu vermeiden. Aus diesem Grunde wurden die Pfeiler und Stirnwände der Eingangshalle, die Wände der Gepäckhalle, des Sperren- und Wartesaalvorraums mit roten Klinkern, die Sockel unter



Wartesaal 3. Klasse.

den Fahrkartenschaltern und unter den gegenüberliegenden Fahrplantafeln mit braunschwarzen Klinkern verkleidet; Eingänge und Ausgänge haben eine blaue Keramik-Einfassung. Um den Staubablagerungen auf den Wänden möglichst vorzubeugen und eine einfache Reinigung zu ermöglichen, sind rauhe Putzflächen für die Wände und Decken wie Stein- und Edelputz absichtlich vermieden und dafür die Wandflächen der Halle zwischen den Pfeilern glatt gespachtelt. Die Wände der Wartesäle sind teilweise vertäfelt. So erhielt der Wartesaal 2. Klasse eine halbhohe Holzverkleidung in Spessarteiche, der dazugehörige Speiseraum eine Verkleidung in poliertem Birnbaumholz, der Speiseraum zum Wartesaal 3. Klasse eine solche in deutschem Rüsternholz und das obere Sonderzimmer einen niedrigen Sockel in deutschem Nußbaum. Bei der Ausstattung des eigentlichen Warteraums 3. Klasse wurde für die Pfeiler-, Tür- und Fensterumrahmungen polierter Muschelkalk verwendet, um Beschädigungen möglichst vorzubeugen.

Wenn auch bei der Ausbildung des Äußeren und der Innenausstattung der Räume jeder übertriebene Aufwand vermieden wurde, so war es doch möglich, auch

Wartesaal 1. und 2. Klasse.

das Kunsthandwerk in angemessenem Umfang zur Geltung kommen zu lassen. Ein gemalter Wandfries in der Milch- und Imbißstube, zwei Keramiksäulen im gleichen Raum, die Uhren in der Schalterhalle und in den Wartesälen 2. und 3. Klasse, einige Treppengeländer ergaben Beschäftigungsmöglichkeiten für das Kunsthandwerk. Einen besonderen Platz nimmt ein in Eisen gegossenes Relief im Warteraum 3. Klasse ein, das zum Thema „Die Familie" hat. Hierfür wurde ein Eisenguß gewählt, im Gefühl der Verbundenheit mit der heimischen Eisenindustrie.

Geheizt wird das Gebäude durch eine Warmwasserpumpenheizung, in deren Rohrnetz zur Beschleunigung des Wasserumlaufs zwei Elektro-Pumpen eingeschaltet sind. Für die Beheizung von zusammen 25 000 m³ umbauten Raumes sind bei tiefster Außentemperatur und Vollbetrieb etwa 1 000 000 kcal/h erforderlich. Zur Erzeugung der notwendigen Wärmemengen sind drei Warmwasser-Hochleistungskessel, die mit Ruhrgas beheizt werden, eingebaut, und zwar zwei Kessel mit zusammen 1 300 000 kcal/h und ein Kessel mit einer Leistung von 300 000 kcal/h. Letzterer dient zur Warmwasserversorgung der Bäder, zur Speisung der Lufterhitzer, für die Entnebelung der Bäder und für die Überdruckanlage der Fahrkartenschalter. In der Heizzentrale sind die Kessel mit den erforderlichen Sicherheitsreglern und Rauchgasventilatoren, die kupfernen Warmwasserspeicher mit automatischen Temperatur-Reglern, die Pumpen, Verteiler und die Kontroll- sowie Anlaßgeräte untergebracht. Von dieser Zentrale aus wird die Anlage gespeist und überwacht. Außer der Heizungsanlage sind umfangreiche Lüftungsanlagen für Wartesäle, Speiseraum, Kaffee usw. eingebaut. Für die gesamten Lüftungsanlagen ist eine besondere Lüftungskammer im Keller vorgesehen. Die Frischluft wird über Dach angesaugt, in der Lüftungskammer gesammelt, dort durch ein Ölfilter gereinigt und durch drei Gaslufterhitzer mit geräuschlos laufenden Zentrifugal-Ventilatoren erwärmt und weitergeleitet. Diese Anlage wird von einer besonderen Schalttafel aus bedient. Zur Absaugung verbrauchter Luft sind sechs Abluftgebläse im Dach angeordnet. Die Schaltung der Ventilatoren erfolgt von dem jeweils zu lüftenden Raum aus durch Druckknopfschalter.

Nach 4½jähriger Bauzeit, die von der Bereitstellung der Bauraten abhängig war, konnte am Anfang des Jahres 1934 das neue Empfangsgebäude in allen seinen Teilen dem Verkehr übergeben werden. Damit ist der erste Bauabschnitt beendet, der die Voraussetzung für den Umbau und die Erweiterung des eigentlichen Bahnhofes ist. Das alte Empfangsgebäude kann nunmehr abgebrochen und dadurch Platz für die neuen Bahnanlagen geschaffen werden.

DIE NEUEN BELASTUNGSANNAHMEN UND BERECHNUNGSGRUNDLAGEN FÜR DEN HOCHBAU

Die Belastungsannahmen und Berechnungsgrundlagen für den Hochbau waren in Preußen bislang durch die Bestimmungen über die bei Hochbauten anzunehmenden Belastungen und die zulässigen Beanspruchungen der Baustoffe vom 24. Dezember 1919[1]) geregelt, deren Festsetzungen über Stahlbauwerke im Jahre 1925 durch die Bestimmungen über zulässige Beanspruchungen von Flußstahl usw.[2]) ersetzt worden sind. Diese preußischen Bestimmungen sind auch in einem Teil der übrigen deutschen Länder eingeführt worden, während die anderen entsprechende, teilweise abweichende Vorschriften besaßen. Schon bald nach dem Kriege entstand aus dem Bestreben, die technischen Baupolizeibestimmungen für das ganze Reich zu vereinheitlichen, beim Deutschen Normenausschuß der Ausschuß für einheitliche technische Baupolizeibestimmungen (ETB), in dem Vertreter der zuständigen Behörden, der Wissenschaft und der Bauunternehmungen und -verbände zusammenarbeiteten.

Nachdem die Arbeiten dieses Ausschusses jahrelang geruht hatten, sind sie im Jahre 1933 wieder aufgenommen worden. Schon im gleichen Jahre verabschiedete der Ausschuß „Bestimmungen für die Ausführung von Bauwerken aus Holz im Hochbau"[3]), deren Bearbeitung sich auf die vorläufigen Bestimmungen für Holztragwerke (BH) der Deutschen Reichsbahn und auf die Berechnungs- und Entwurfsgrundlagen für hölzerne Brücken (DIN 1074), auf die damit gesammelten Erfahrungen und auf sehr eingehende ergänzende Versuche stützen konnte. Die Bestimmungen für die Ausführung von Bauwerken aus Holz sind inzwischen von allen zuständigen Länder- und Reichsbehörden und von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft amtlich eingeführt worden. Zur Zeit werden einige Ergänzungen zu diesen Bestimmungen vorbereitet.

Im Laufe dieses Jahres ist in Preußen eine Reihe weiterer vom ETB bearbeiteter Bestimmungen für den Hochbau eingeführt worden, und zwar die „Vorschriften für geschweißte Stahlhochbauten"[4]), die „Vorschriften für die zulässige Belastung des Baugrundes im Hochbau"[5]), die „Belastungsannahmen im Hochbau"[6]), die „Berechnungsgrundlagen für Stahl im Hochbau"[7]), die „Baupolizeilichen Bestimmungen über Feuerschutz"[8]) und die „Technischen Bestimmungen für die Zulassung neuer Baustoffe und neuer Bauarten"[9]). Bearbeitet werden zur Zeit noch Belastungsannahmen für Wind und Schnee sowie Berechnungsgrundlagen für Mauerwerk. Die Vorschriften für Windbelastung sind zur Zeit zur öffentlichen Kritik gestellt[10]). In Aussicht genommen sind Vorschriften für gußeiserne Säulen.

Die „Vorschriften für geschweißte Stahlhochbauten" behandeln in ihrer neuesten Ausgabe nur noch den Hochbau. Neu geregelt ist hierin vor allem die Zulassung der Unternehmer, die Prüfung der Schweißer und der Schweißdrähte. Für Brücken gelten bis zur Herausgabe neuer, besonderer Schweißvorschriften die „Vorschriften für geschweißte Stahlbauten" (DIN 4100)[11]) und hiervon besonders Teil II, Brückenbauten.

Die „Belastungsannahmen im Hochbau"[6]) gliedern sich in drei Abschnitte. Die beiden ersten, die die Raumgewichte von Bau- und Lagerstoffen und die Eigengewichte von Bauteilen behandeln, haben gegenüber den Bestimmungen von 1919 einige Ergänzungen erfahren. Die Eigengewichte der Bauteile sind teilweise stärker zergliedert als bisher. Der dritte Abschnitt behandelt die Verkehrslasten (früher Nutzlasten).

[1]) Zentralbl. d. Bauverw. 1920, S. 45; — [2]) ebenda 1925, S. 193; — [3]) ebenda 1933, S. 372, 406 u. 418.

[4]) Zentralbl. d. Bauverw. 1934, S. 498; — [5]) ebenda 1934, S. 528; — [6]) ebenda 1934, S. 543; — [7]) ebenda 1934, S. 607; — [8]) ebenda 1934, S. 523; — [9]) ebenda 1934, S 563; — [10]) ebenda 1934, S. 683; — [11]) ebenda 1933, S. 516.

Wichtig ist hier die Festsetzung, daß in Werkstätten, Fabriken, Lagerräumen, Garagen und Durchfahrten sowie an befahrbaren Hofkellerdecken den Benutzern die der Berechnung zugrunde gelegte Verkehrslast durch eine leicht erkennbare und dauerhafte Aufschrift an Ort und Stelle bekanntzugeben ist. Für Dachbodenräume in Wohngebäuden ist die Verkehrslast auf 200 kg/m² heraufgesetzt worden. Die gleiche Verkehrslast gilt neben Schnee und Wind auch für Dächer, die zeitweilig dem Aufenthalt von Menschen dienen. Für Krankenhäuser ist die Verkehrslast auf 300 kg/m² festgesetzt. Die Verkehrslast von 500 kg/m² soll außer für auskragende Balkone auch für offene, gegen die Innenräume abgeschlossene Hauslauben (Loggien) gelten. Für Garagen, Durchfahrten und befahrbare Hofkellerdecken sind in Anlehnung an die Belastungsannahmen für Straßenbrücken (DIN 1072) als Regellasten zweiachsige Lastkraftwagen von 2,5 bis 12 t Gesamtgewicht vorgesehen. Der 12 t-Wagen vertritt bei Stützweiten bis zu 10 m auch die schwereren Fahrzeuge, die die Reichsstraßen-Verkehrsordnung vom 28. Mai 1934[12]) zuläßt. Soweit Durchfahrten und Hofkellerdecken nicht nur von Feuerwehrfahrzeugen befahren werden sollen, ist die Verkehrslast mit einer Stoßzahl $\varphi = 1{,}4$ zu vervielfachen. Die Abminderung der Verkehrslasten bei Bauteilen, die die Lasten von mehr als drei Geschossen aufnehmen, wie Stützen, Unterzüge, Wandpfeiler, Grundmauern usw., ist eingehender als bisher geregelt worden. Für die Abminderung bei gleichen Geschoßlasten ist eine Tafel beigegeben. Die für die Abminderung getroffene Regelung ist in dieser Zeitschrift bereits eingehend begründet worden[13]).

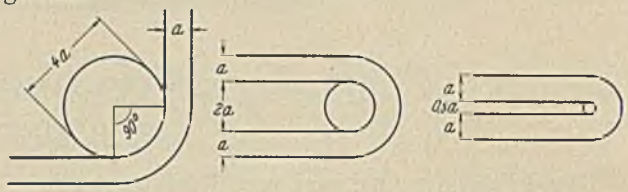
Die „Vorschriften für den Feuerschutz"[8]) legen die Grade der Widerstandsfähigkeit gegen den Angriff des Feuers fest, führen hierzu feststehende Begriffe ein, ordnen eine Reihe wichtiger Baustoffe und Bauteile in diese Begriffe ein und legen die Versuche fest, die andere Baustoffe und Bauteile als Grundlage für ihre Einordnung bestehen müssen. Diese Bestimmungen sind mit Rücksicht auf den zivilen Luftschutz zur Zeit von besonderer Bedeutung.

Die „Technischen Bestimmungen für die Zulassung neuer Bauweisen"[9]) zählen die für die Zulassung erforderlichen Unterlagen auf und bezeichnen die in jedem Falle für die einzelnen Gruppen von Baustoffen und Bauteilen unerläßlichen Prüfungen. Diese Vorschriften sollen einer einheitlichen Beurteilung und einer Vereinheitlichung der Zulassungen an allen Stellen dienen.

Auf die „Berechnungsgrundlagen für Stahl im Hochbau"[7]) und besonders auf ihre Festsetzungen über die zulässigen Spannungen soll hier etwas eingehender eingegangen werden. Besonders wichtig für den Auftraggeber, den Entwurfsverfasser, den Ausführenden und die Baupolizei ist die strenge Unterscheidung zwischen den vier für den Hochbau zur Zeit in Betracht kommenden Stahlsorten. Der St 00.12 hat eine gewährleistete Höchstzugfestigkeit von 5000 kg/cm². Eine Mindestfestigkeit und eine Mindestbruchdehnung werden nicht gewährleistet. Für St 00.12 ist in den Berechnungsgrundlagen eine zulässige Zug- und Biegespannung (σ_{zul}) von 1200 kg/cm² für Belastungsfall 1 und 2 (siehe unten) festgesetzt. An zweiter Stelle steht der sogenannte Handelsbaustahl, dessen Zugfestigkeit zwischen 3400 und 5000 kg/cm² liegen und der beim Bruch eine Dehnung von 18 vH, gemessen am langen Normalstab, haben muß. Für ihn ist $\sigma_{zul} = 1400$ kg/cm² im Belastungsfall 1 und 2.

Der dritte Baustahl ist der St 37.12, der auch vorwiegend im Brückenbau angewandt wird. Seine Festigkeit soll zwischen 3700 und 4500 kg/cm² liegen, seine Bruchdehnung mindestens 20 vH betragen. Für ihn ist im Belastungsfall 1 $\sigma_{zul} = 1400$ kg/cm², im Belastungsfall 2 $\sigma_{zul} = 1600$ kg/cm² wie im Brückenbau festgesetzt. Endlich ist der in erster Linie für den Brückenbau geschaffene St 52 berücksichtigt, dessen Festigkeit zwischen 5200 und 6200 kg/cm², bei Dicken über 18 mm zwischen 5200 und 6400 kg/cm² liegen muß. Die Mindestbruchdehnung ist ebenfalls 20 vH. Außerdem muß die Streckgrenze im allgemeinen bei mindestens 3600 kg/cm² liegen. Für St 52 ist die zulässige Spannung auf 2100 bzw. 2400 kg/cm² festgelegt. St 52 wird im Hochbau im allgemeinen nur für Sonderzwecke in Betracht kommen.

Außer der Festigkeit und der Bruchdehnung wird für alle vier Stahlsorten das Bestehen des Faltversuches gewährleistet, der am ehesten auch auf der Baustelle und in kleineren Werkstätten ausgeführt werden kann. Beim Faltversuch darf kein Anbruch (Zugriß) auf der Zugseite auftreten. Die für diesen Versuch vorgeschriebenen Dorndurchmesser und Biegewinkel sind in den nachstehenden Abbildungen dargestellt.



St 00.12 Handelsbaustahl und St 52 St 37.12

Die Ausführung des Faltversuches richtet sich nach DIN 1605.

Die zulässige Scherspannung ist für Niete gleich σ_{zul}, für eingepaßte Schrauben gleich 0,8 σ_{zul} gesetzt, der Lochleibungsdruck für beide gleich 2 σ_{zul}. Diese Spannungen sind also erhöht worden, ebenso teilweise die zulässigen Spannungen für Verbindungen mit rohen Schrauben und für Anker.

Wie bisher wird zwischen zwei Belastungsfällen unterschieden, dem Belastungsfall 1 mit den Hauptkräften der ständigen Last, der Verkehrslast ohne Wind und der Schneelast, und dem Belastungsfall 2, bei dem außer diesen Lasten der Wind, der etwaige Einfluß von Wärmeschwankungen, soweit diese Spannungen erzeugen können, und unter Umständen Bremskräfte usw. in Rechnung zu stellen sind. Es ist klar, daß die für den Belastungsfall 2 festgesetzten höheren Spannungen nicht angewandt werden dürfen, wenn nur eine Zusatzlast und keine Hauptkräfte auf den betreffenden Bauteil wirken (wie z. B. bei Füllstäben von Windverbänden).

Die festgesetzten Spannungen dürfen nur angewandt werden bei Bauteilen, die ausreichend und dauernd gegen Rost geschützt und sachgemäß unterhalten werden. Sind diese Voraussetzungen nicht gegeben, so müssen die zulässigen Spannungen herabgesetzt werden. Dies wird vielfach nicht genügend beachtet. Spannungsermäßigungen sind auch vorgeschrieben bei fliegenden Bauten (Karussells, Luftschaukeln u. dgl.).

Nach den Bestimmungen von 1925 konnten die zulässigen Spannungen erhöht werden, wenn eine besonders sorgfältige Berechnung, Ausführung und

[12]) Reichsgesetzblatt 1934, I S. 457.
[13]) Zentralbl. d. Bauverw. 1934, S. 8.

Bauüberwachung gewährleistet war. Diese Bestimmung hat zu Schwierigkeiten und mißbräuchlichen Auslegungen Anlaß gegeben. Sie ist nicht wieder aufgenommen worden.

Die in den Bestimmungen von 1925 vorgesehene Kennzeichnung des damaligen hochwertigen Baustahls St 48 durch eine eingewalzte fortlaufende Marke hat sich nicht durchführen lassen. Da die verschiedenen Stahlsorten also äußerlich nicht zu unterscheiden sind, muß bei der Anwendung der für die besseren Stahlsorten zugelassenen höheren Spannungen besondere Vorsicht angewandt werden, zumal der Stahl bis zur Verarbeitung vielfach durch mehrere Hände geht und seine Herkunft und Güte dann oft nicht mehr ohne weiteres festgestellt werden können. Der preußische Finanzminister hat daher in seinem Einführungserlaß[7]) in dieser Hinsicht strenge Anordnungen an die Baupolizei ergehen lassen. Soll z. B. die für Handelsbaustahl zugelassene Spannung von 1400 kg/cm² angewandt werden, so muß durch Vorlage von Lieferscheinen oder Bescheinigung des Walzwerkes nachgewiesen werden, daß tatsächlich Handelsbaustahl mit den hierfür gewährleisteten Güteeigenschaften verwandt wird. Dies ist nicht erforderlich bei I- und U-Stählen von Profil 8 an aufwärts, bei Winkeln, bei denen die Summe der Schenkelbreiten 140 mm und mehr beträgt, also von ⌊ 70/70 bzw. 60/90 an und bei ⊥-Stählen von Profil 8 bzw. 8·4 an aufwärts. Die Erzeuger haben nämlich die Gewähr übernommen, daß diese Profile überhaupt nur in der Güte des Handelsbaustahles in den Handel kommen. Bei kleineren Querschnitten und bei anderen Formen, z. B. bei Breitstählen, wird die Güte des Handelsbaustahles bisher nur gewährleistet, wenn bei der Bestellung ausdrücklich Handelsbaustahl verlangt wird, sonst wird nur die Güte des St 00.12 gewährleistet.

St 37.12 und St 52 werden ebenfalls nur auf besondere Bestellung geliefert. Bei der Anwendung der für diese beiden Stähle zugelassenen höheren Spannungen wird ein Abnahmezeugnis mit den bei den Versuchen gewonnenen Gütezahlen verlangt. Dieses Abnahmezeugnis kann vom Walzwerk ausgestellt sein, braucht also nicht amtlich zu sein.

Diese Vorsichtsmaßnahmen sind, solange die große Mannigfaltigkeit auf dem Baustahlmarkt bestehen bleibt, unentbehrlich. Ähnliche Vorschriften bestehen z. B. auch im Eisenbetonbau für den Nachweis der Würfelfestigkeit bei Inanspruchnahme der höheren zulässigen Spannungen.

Für manche Einzelfragen bringen die neuen Berechnungsgrundlagen eingehendere Festsetzungen als bisher, z. B. für den Nietabzug bei Zugstäben und Balken, für die in Rechnung zu stellende Stützweite und vor allem für die Berechnung durchlaufender Deckenträger und Unterzüge. Hierfür ist die schon in den Bestimmungen von 1925 enthaltene vereinfachte Berechnung beibehalten für den Fall, daß die Stützweiten und Belastungen aller Felder oder von Gruppen von drei und mehr Feldern gleich oder nahezu gleich sind. Erleichterungen sind auch getroffen für die Berechnung der Belastung von unterstützenden Bauteilen durch durchlaufende Träger mit mehr als zwei Feldern. Bei diesen kann der Kontinuitätszuschlag vernachlässigt werden.

Die Festsetzungen über die Berechnung einteiliger Druckstäbe bei mittigem und außermittigem Kraftangriff sind grundsätzlich unverändert geblieben mit der Maßgabe, daß bei Stäben, die nur auf Druck beansprucht werden, in keinem Fall die für den Belastungsfall 1 vorgeschriebenen zulässigen Spannungen überschritten werden dürfen. Weggefallen sind die Gebrauchsformeln für die Bemessung von Druckstäben. Festsetzungen für mehrteilige Druckstäbe sind noch nicht aufgenommen worden, weil Bedenken gegen die Übernahme der in den Brückenvorschriften der Reichsbahn vorgesehenen Festsetzungen für den Hochbau bestanden. Die Klärung dieser Frage steht bevor. Bis dahin gelten für mehrteilige Druckstäbe noch die Festsetzungen des Abschnittes C IV der Bestimmungen von 1925.

Von den Hochbaubelastungsbestimmungen von 1919 gelten zur Zeit nur noch die Festsetzungen über die Schneelast und den Winddruck und über die Beanspruchungen von Mauerwerk aus natürlichen und künstlichen Steinen, von den Bestimmungen über die zulässige Beanspruchung von Flußstahl von 1925, die Festsetzungen für gußeiserne Säulen. Wie schon eingangs mitgeteilt, ist die Bearbeitung von neuen Bestimmungen für diese Gebiete z. T. bereits weit gefördert. *Wedler.*

MITTEILUNGEN

Bodo Ebhardt 70 Jahre.

Am 5. Januar 1935 vollendet der „Burgenvater" Bodo Ebhardt sein 70. Lebensjahr. Er gehört zu den denkwürdig jungbleibenden Männern, mit denen das Geschick uns Deutsche besonders bedacht zu haben scheint, nachdem es vorher jene herbe Kriegslücke gerissen hat, in welcher die Namen vieler Männer stehen, die einst zu größten Hoffnungen berechtigten und nun beim Neubau des Dritten Reiches fehlen müssen. Das Bewußtsein, daher mit verdoppelter Kraft den selbstgesteckten Pflichtenkreis ausfüllen zu sollen, lebt auch in Ebhardt; sein Arbeitsgebiet, der historische Wehrbau, ist für die Gegenwart besonders wichtig; es reißt die Jugend, welche die deutschen Burgen besucht, zum heroischen Denken empor.

Ebhardt ist allen vielseitigen Anforderungen seines Sondergebietes in höchstem Maße gewachsen. Nur der schöpferische Architekt hat Blick und Verständnis für die feinsten Bauorgane jener alten Denkmalbauten. Nur er kann die oft sehr spärlichen literarischen Urkunden richtig beurteilen; nur er kann Gedanken über die notwendigen Erhaltungs- und Wiederherstellungsarbeiten haben; nur er kann die letzteren durchführen. Ebhardts gesamtes Lebenswerk liefert aber auch den schönsten Beweis dafür, daß nur ein so vollkommener Fachmann wie er auch in der Lage ist, sich mit den besten Männern der Nachbargebiete seines Wissenszweiges zu gemeinschaftlicher archäologischer und geschichtswissenschaftlicher Arbeit zusammentun. Die Wiederherstellungen der Hoh-Königsburg, der Marxburg und eines Teiles der Wartburg sind dauernd mit Ebhardts Namen wie mit zahlreichen anderen Burgenerhaltungen verknüpft. Über sein Lebenswerk ist bereits von Oskar Döring eingehend berichtet worden anläßlich seines 60. Geburtstages, der in das Jahr der Beendigung der Veste Coburg fiel*). Ebhardt hat in zahlreichen Schriften

*) Vgl. Zentralbl. d. Bauverw. 1925, S. 11.

und Werken und laufend in der von ihm geleiteten Zeitschrift „Der Burgwart" seine wissenschaftliche Tätigkeit festgehalten. Ein abschließendes und zusammenfassendes Werk über den Wehrbau des Abendlandes steht vor der Herausgabe.

Ebhardt hat es durch die von ihm noch in der Nachkriegszeit häufig im „Burgenverein" unternommenen Bereisungen mit ihren anschließenden Vorträgen verstanden, stets für weiteste Kreise Stunden und Tage nationaler innerer Erhebung und Stärkung eines gesunden Widerstandswillens gegen die niederziehenden Kräfte zu schaffen.

So hat Ebhardt über die Zeit des tiefsten Niederbruches deutschen Ansehens hinweg in zielbewußter und weitschauender Arbeit einen erheblichen Anteil an der Wiederaufrichtung Deutschlands genommen und zur Erweckung des Ehrgefühls und des männlich-wehrhaften Geistes beigetragen, der Deutschland in eine neue große Zukunft führen wird. Der Dank der Gegenwart und Nachwelt ist ihm sicher.

Dr.-Ing. Nonn.

Dr.-Ing. e. h. Johannes Gährs 60 Jahre.

Am 31. Dezember d. J. vollendet Dr.-Ing. e. h. Johannes Gährs, Ministerialdirektor im Reichsverkehrsministerium, sein 60. Lebensjahr. Der Jubilar hat bei zahlreichen großen Bauausführungen mitgewirkt und ist auch durch seine wissenschaftlichen und schriftstellerischen Arbeiten bekannt geworden. Seit 1921 war er als Referent im preußischen Ministerium für Handel und Gewerbe tätig. 1924 wurde er der Leiter der wasserbautechnischen Abteilung im Reichsverkehrsministerium. Unter seiner Amtsführung erfolgte der Ausbau der Seewasserstraßen zu den Häfen Emden, Bremen, Hamburg-Harburg, Stettin und Königsberg den heutigen Verkehrsbedürfnissen entsprechend sowie die Verbesserung und Vergrößerung des Binnenschiffahrtnetzes durch Vertiefung der Ströme im Mittel- und Oberlauf, durch den Neu- und Ausbau zahlreicher Schleusen und Wehre an Flüssen und Kanälen. Wichtige Wasserbauten wie der Mittellandkanal, der Rhein-Main-Donau-Kanal und die Kanalisierung des Neckars sowie die Verbesserung der Wasserstraßen des Ostens erfuhren durch ihn besondere Förderung. Meisterwerke der Technik wie das Schiffshebewerk bei Niederfinow und die Talsperren bei Ottmachau und am Bleiloch wurden in dieser Zeit errichtet. Seine in den Jahren der politischen Erschütterungen gesammelten Erfahrungen, die auch sein Fachgebiet aufs engste berührten, dürften besonders wertvoll für die Neugestaltung der technischen Verwaltungen sein, die im Rahmen der Reichsreform unvermeidlich und brennend ist. Seit dem 19. Juni 1929 ist Gährs Präsident der Akademie des Bauwesens. Als Förderer der technischen Berufsbestrebungen hat er sich seit jeher gleichfalls große Verdienste erworben und ist bis ins einzelne mit allen Angelegenheiten der technischen Berufe aufs beste vertraut.

Möge ihm noch eine weitere ersprießliche Tätigkeit zum Wohle der gesamten Technik beschieden sein.

Die Schriftleitung.

AMTLICHE NACHRICHTEN

RdErl.d.Pr.FM. v. 13. 12. 1934, betr. Vorschriften für geschweißte Stahlhochbauten —V. 19.6200 h/19—.

Mit Runderlaß vom 25. 8. 1934 — V 19.6200 h/9 — (Zentralbl. d. Bauverw. S. 498) habe ich neue Vorschriften für geschweißte Stahlhochbauten eingeführt, die als Konstruktionsvorschriften im Sinne des § 11 der nach der Einheitsbauordnung aufgestellten Bauordnungen gelten.

§ 1 Ziff. 1 zweiter Absatz schreibt vor, daß der Unternehmer den Nachweis führen muß, daß eine vom zuständigen Ministerium anerkannte Stelle seine gesamte Werkeinrichtung besichtigt und sich über seine Fachingenieure unterrichtet hat.

Ferner schreibt § 2 Ziff. 3 letzter Absatz vor, daß das Prüfungszeugnis, das auf Verlangen der zuständigen Aufsichtsbehörde (Baupolizei) vorzulegen ist und nicht älter als 2 Jahre sein darf, von einer amtlich anerkannten Prüfstelle ausgestellt sein muß.

Als anerkannte Stellen im Sinne des § 1 Ziff. 1 zweiter Absatz gelten die Reichsbahndirektionen, die bei der Werkbesichtigung die Abnahmeämter zuziehen.

Als anerkannte Prüfstellen im Sinne des § 2 Ziff. 3 letzter Absatz gelten das Staatliche Materialprüfungsamt in Berlin-Dahlem und die Abnahmeämter der Reichsbahn.

Die Baugenehmigungs- und Baupolizeibehörden werden angewiesen, nur von diesen Stellen ausgestellte Nachweise (§ 1 Ziff. 1 Abs. 2) und Prüfungszeugnisse (§ 2 Ziff. 3 letzter Absatz) anzuerkennen.

Der Erlaß wird im MinBl. d. i. Verw., im FinMinBl. und im Zentralblatt der Bauverw. veröffentlicht.

Im Auftrage
Eggert.

An d. RegPräs., d. Staatskommissar d. Hauptstadt Berlin, d. VerbPräs. in Essen, d. Baugenehmigungsbehörden (Landräte, Oberbürgermeister der Stadtkreise sowie die besonders ermächtigten Ortspolizeibehörden) u. an d. Staatshochbauämter.

*

Bekanntmachung.

Die Regierungsbaumeister, die im Jahre 1931 die Staatsprüfung im Hochbau-, Wasser- und Straßenbau-, Maschinenbau- sowie Eisenbahn- und Straßenbaufache bestanden haben und die Regierungsbauführer dieser Fachrichtungen, die in dieser Zeit die häusliche Probearbeit eingereicht, die Staatsprüfung nachher jedoch nicht bestanden haben oder in die Prüfung nicht eingetreten sind, werden aufgefordert, die Rückgabe ihrer für die Staatsprüfung eingereichten Zeichnungen nebst Mappen und Erläuterungsberichten usw. bei dem Technischen Oberprüfungsamte, Berlin C 2, Am Festungsgraben 1, schriftlich zu beantragen.

In dem Antrage ist auch der Vorname und bei denen, die die Staatsprüfung bestanden haben, das Datum des Prüfungszeugnisses anzugeben.

Die Probearbeiten, deren Rückgabe bis zum 31. März 1935 nicht beantragt worden ist, werden alsdann vernichtet werden.

Berlin, den 8. Dezember 1934.

Technisches Oberprüfungsamt.
G. Nr. B. 386. Dr.-Ing. Anger.

ENDE DES JAHRGANGS 1934.

Schriftleitung: Berlin C 2, Am Festungsgraben 1. Für den nichtamtlichen Teil verantwortlich: Ministerialrat Dr.-Ing. Nonn als Hauptschriftleiter und Geheimer Oberbaurat Dr.-Ing. e. h. Gustav Meyer als Ingenieurschriftleiter, beide Berlin. — Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin. Druck: Preußische Druckerei- und Verlags-Aktiengesellschaft Berlin

BIBLIOTEKA POLITECHNIKI ŚLĄSKIEJ
BIBLIOTEKA GŁÓWNA

BG Politechniki Śląskiej
nr inw.: 000 - 55506
Dyr. 1