



WOCHENSCHRIFT DES ARCHITEKTEN-VEREINS ZU BERLIN

HERAUSGEGEBEN VOM VEREINE

Erscheint Sonnabends. — Bezugspreis halbjährlich 4 Mark, postfrei 5,30 Mark, einzelne Nummern von gewöhnlichem Umfange 30 Pf., stärkere entsprechend teurer. Der Anzeigenpreis für die 4 gespaltene Petitzeile beträgt 50 Pf., für Behörden-Anzeigen und für Familien-Anzeigen 30 Pf. — Nachlaß auf Wiederholungen

Nummer 7

Berlin den 13. Februar 1909

IV. Jahrgang

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen, Postämter und die Geschäftsstelle Carl Heymanns Verlag in Berlin W. 8, Mauerstr. 43.44

Alle Rechte vorbehalten

Schinkelwettbewerb 1908 auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues

Entwurf zur Erweiterung und Umgestaltung des Anhalter Bahnhofs in Berlin

Mitgeteilt vom

Berichterstatter des Beurteilungsausschusses, Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Paul Bathmann
in Halensee bei Berlin

Die Aufgabe zerfällt in folgende Teile, aus denen sich gleichzeitig die Hauptgesichtspunkte für die Prüfung und Beurteilung der Bearbeitungen ergeben:

1. Die allgemeine Anordnung und die Linienführung der Verbindungsbahn, 2. der Personenbahnhof, 3. der Güterbahnhof, 4. das Empfangsgebäude, 5. die Kolonnenstraßenbrücke, 6. der Wagenschuppen und 7. der Erläuterungsbericht.

Ihrem Umfange und ihrer Bedeutung nach wurden die genannten Teile für die Beurteilung im Verhältnis zueinander so bewertet, daß als wichtigster Teil der Personenbahnhof angesehen wurde. Als einander gleichwertig betrachtet wurden der Güterbahnhof, die Brücke und der Erläuterungsbericht und — weniger ins Gewicht fallend — die allgemeine Anordnung und die Linienführung der Verbindungsbahn, das Empfangsgebäude und der Wagenschuppen.

Allgemeine Bemerkungen

Die eingegangenen Entwürfe entsprechen im allgemeinen den gestellten Bedingungen. Die geforderten Darstellungen liegen vollzählig und mit einer Ausnahme ordnungsmäßig fertiggestellt vor. Die maßgebenden Bestimmungen und die im Wortlaute oder im Sinne der Aufgabe liegenden zwingenden Angaben sind nicht überall beachtet. Die für die Abweichungen zuweilen gegebenen Begründungen sind meist nicht durchschlagend.

Hierhin gehört auch die Ermittlung der Verkehrsgrößen, die als Grundlagen für die Aufstellung der Entwürfe aus dem Wortlaut der Aufgabe im Zusammenhange mit den Bestimmungen und den allgemein anerkannten Erfahrungsgrundsätzen festzustellen waren. Ein Fehlgreifen nach oben hat zum Teil die Aufgabe schwieriger, ein solches nach unten wesentlich



Abb. 25. Kennwort: Abb I. Verfasser: Regierungsbauführer Kloninger

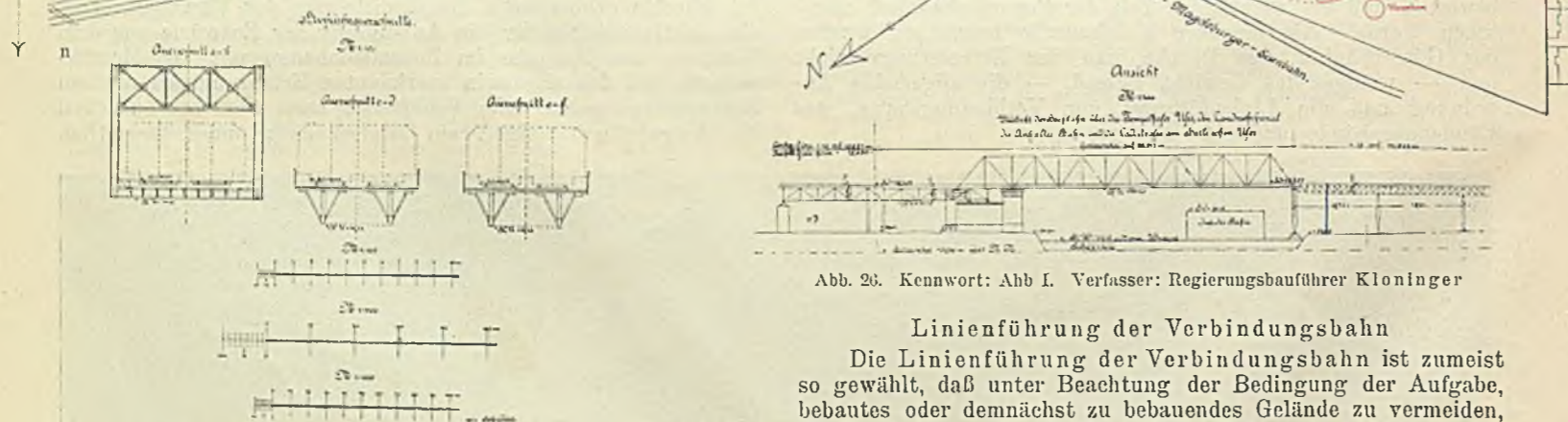
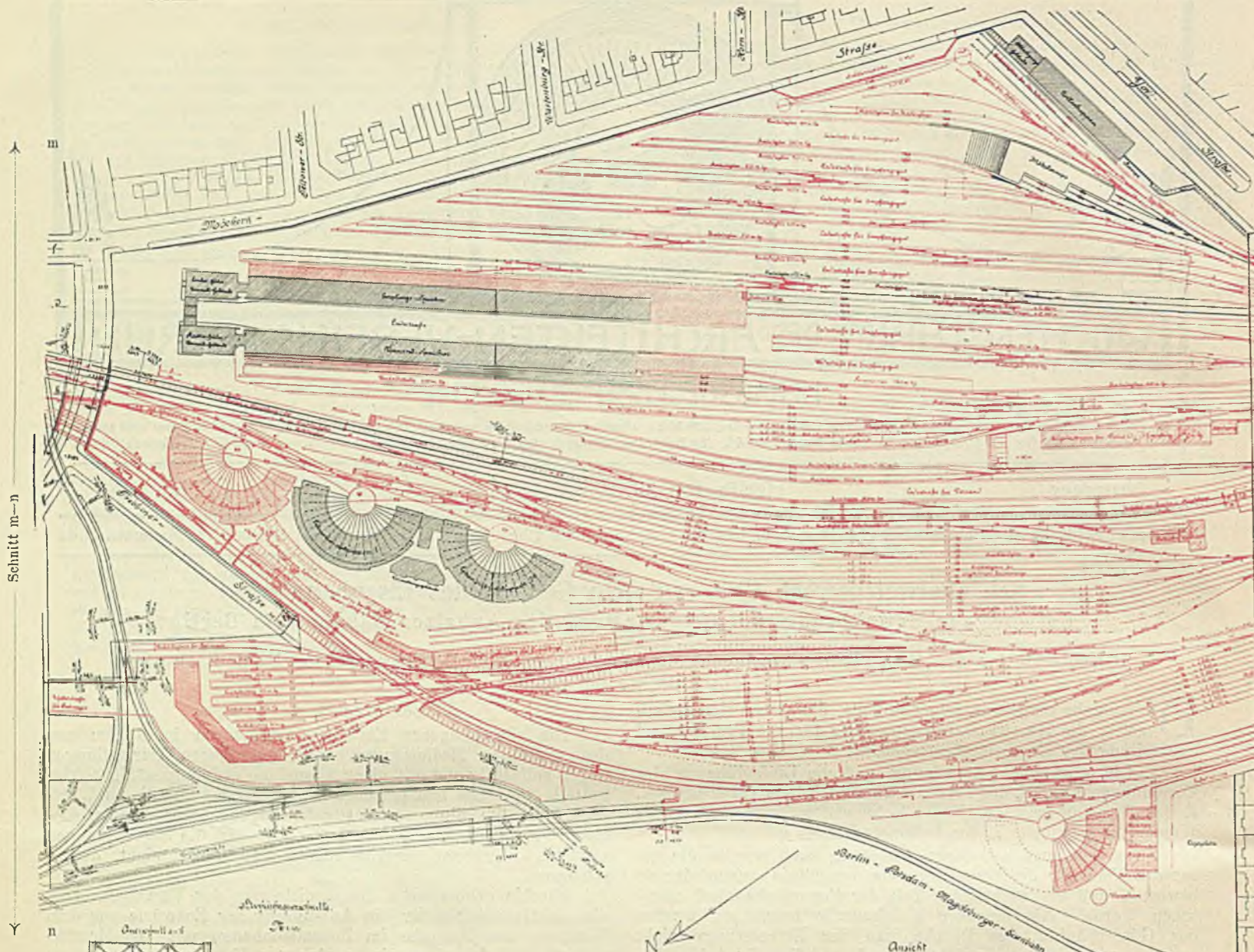


Abb. 26. Kennwort: Abb I. Verfasser: Regierungsbauführer Kloninger

Linienführung der Verbindungsbahn

Die Linienführung der Verbindungsbahn ist zumeist so gewählt, daß unter Beachtung der Bedingung der Aufgabe, bebauten oder demnächst zu bebauendes Gelände zu vermeiden, die Verbindungsbahn an die Anhalter Bahn angeschlossen wird. Es ist dies zweifellos günstiger als (Kennwort: Dem Verkehr freie und neue Bahnen) das Heranführen der Anschlußbahn an die Dresdener Linie nach Ueberschneidung der Anhalter Bahn und unter Einmündung in die Dresdener Gleise erst bei Papestraße. Denn diese Anschlußlinie wird länger, die Einführung in die Ferngleise der Dresdener Bahn schwieriger, die Gefällverhältnisse werden ungünstiger und die Kunstbauten zahlreicher. Das Heranführen der Verbindungsbahn an die Dresdener Linie könnte nur dann gerechtfertigt erscheinen, wenn es möglich wäre, sie schon bei Mariendorf in die Ferngleise der Dresdener Bahn einmünden zu lassen.

Soweit die Führung der Potsdamer Gleise neben der Anhalter Bahn durch Groß-Lichterfelde gewählt ist (wie im Entwurf Abb I, Abb. 25), fehlt der Nachweis, daß dies ohne besondere Aufwendungen möglich ist, namentlich im Hinblick darauf, daß die Anhalter Bahn um ein Gleispaar verstärkt anzunehmen ist.

leichter gemacht und sie damit, wie z. B. bei der Annahme unwahrscheinlich kurzer Personenzuglängen, durch Beseitigung von Hauptschwierigkeiten ihres eigentlichen Sinnes fast beraubt. Sämtliche vorliegenden Arbeiten zeugen von Fleiß und meist auch gutem Verständnis für die Lösung schwieriger technischer Aufgaben.

Die Prüfung und Abwägung der Entwürfe gegeneinander mußte daher mit Rücksicht auf die zum Teil verhältnismäßig geringen Güteunterschiede mit besonderer Sorgfalt vorgenommen werden.

Gesamtanordnung

Die Gesamtanordnung der Entwürfe ist im allgemeinen klar und zufriedenstellend.

Auffallend ist, daß in mehreren Entwürfen auf die Erhaltung der bestehenden Anlagen wenig Wert gelegt wird und auf die Wirtschaftlichkeit bei der Aufstellung nicht hinreichend gesehen ist.

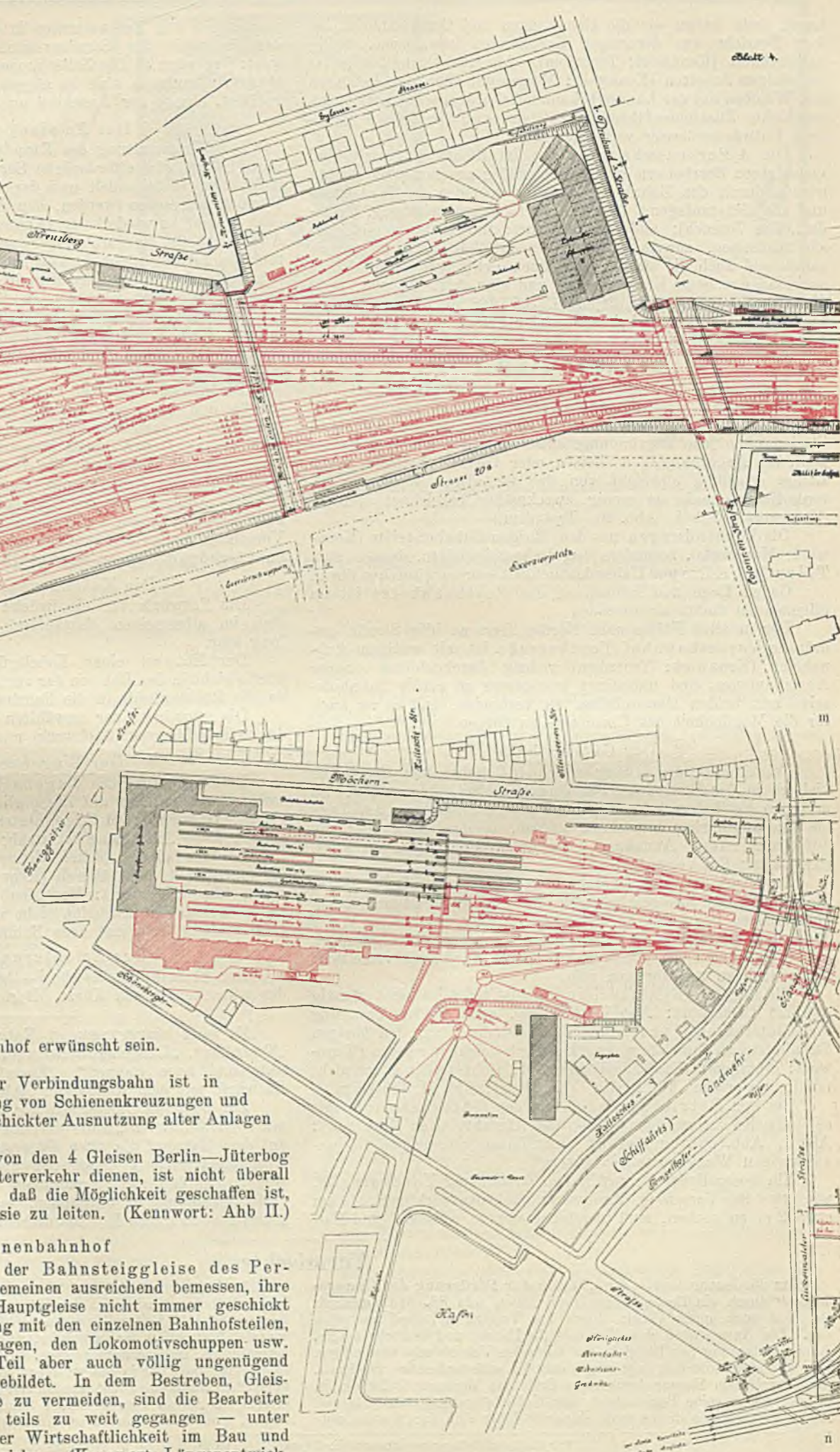
Die Ausmündung der Verbindungsbahn aus der Potsdamer Linie ist nicht überall klar dargestellt und mußte zur Vermeidung von baulichen und betrieblichen Schwierigkeiten am besten vor dem Bahnhof Neubabelsberg erfolgen. Zweigt die Verbindungslinie erst aus dem Ostende dieses Bahnhofs ab, so dürfte jedenfalls ein besonderes Einfahrgleis für die Züge vom Anhalter Bahnhof erwünscht sein. (Kennwort: Ein Versuch.)

Die Einmündung der Verbindungsbahn ist in allen Fällen unter Vermeidung von Schienenkreuzungen und zum größten Teile unter geschickter Ausnutzung alter Anlagen oder freien Geländes erfolgt.

Der Bestimmung, daß von den 4 Gleisen Berlin-Jüterbog zwei vorwiegend dem Güterverkehr dienen, ist nicht überall dadurch Rechnung getragen, daß die Möglichkeit geschaffen ist, auch andern Verkehr über sie zu leiten. (Kennwort: Abb II.)

Personenbahnhof

Die Zahl und Länge der Bahnsteiggleise des Personenbahnhofs ist im allgemeinen ausreichend bemessen, ihre Zusammenführung in die Hauptgleise nicht immer geschickt durchgeführt, ihre Verbindung mit den einzelnen Bahnhofsteilen, insbesondere den Abstellanlagen, den Lokomotivschuppen usw. zum Teil recht gut, zum Teil aber auch völlig ungenügend (Kennwort: Trotzdem) ausgebildet. In dem Bestreben, Gleiskreuzungen in Schienenhöhe zu vermeiden, sind die Bearbeiter gerade bei diesem Punkte teils zu weit gegangen — unter völliger Vernachlässigung der Wirtschaftlichkeit im Bau und der Übersichtlichkeit im Betriebe — (Kennwort: Längenentwick-



Schnitt m-n

lung), teils haben sie die Hemmungen und Gefährdungen, die dem Betriebe aus derartigen Kreuzungen erwachsen, völlig unterschätzt (Kennwort: Trotzdem). Als recht ungünstig ist bei einigen Arbeiten (Kennwort: Margarete) auch das Anhäufen von Weichen auf der Landwehrkanalbrücke anzusehen, das durch geschickte Zusammenführung der Gleise vor der Brücke in andern Entwürfen besser vermieden ist.

Die 4 Personenhauptgleise im Richtungsbetrieb sind von einigen Bearbeitern recht zweckmäßig zusammen möglichst gerade durch den Bahnhof gelegt und scheiden so die Abstell- und die Güteranlagen. (Kennwort: Längenentwicklung, Trotzdem, Ein Versuch); andere (Kennwort: Margarete) verschieben sie zusammen, soweit zugänglich, nach Norden, zwingen sie selbst und auch die südlich von ihnen gelegenen Bahnhofsteile so in unangenehme Krümmungen, und eine dritte Lösung, wohl die naheliegendste, ist diejenige, bei der die Abstellanlagen zwischen die Ein- und Ausfahrtsgleise gelegt sind. (Kennwort: Aht I, Abb. 26, Eisen.)

Der Abstellbahnhof

Gegen die Anordnung des Abstellbahnhofes selbst sind im allgemeinen wesentliche Bedenken nicht zu erheben. Die Länge der Gleise in den einzelnen Gruppen ist, an manchen Stellen ohne jede Begründung, außerordentlich kurz angenommen; die Anordnung von Gleisen oder Gleisabschnitten, deren Länge erheblich abweicht von der für einen Wagenzug erforderlichen, muß als wenig zweckmäßig bezeichnet werden. (Kennwort: Aht I, Abb. 26, Trotzdem.)

Die Verbindungen mit den übrigen Bahnhofsteilen (Kennwort: Margarete), besonders den Bahnsteiggleisen, lassen zum Teil an Zahl, Kürze und Uebersichtlichkeit sehr zu wünschen übrig.

Gegen Lage und Anordnung des Postbahnhofes ist im allgemeinen nichts einzuwenden.

Der in allen Fällen nach Norden hart an die Straße gedrängte Vorortbahnhof Yorckstraße ist mit wenigen Ausnahmen (Kennwort: Trotzdem) richtig durchgebildet. Seine Abstellanlagen sind unbedingt wenigstens an einer Bahnhofseite mit beiden Hauptgleisen zu verbinden, und es ist auch für die Möglichkeit des Umsetzens zu sorgen.

Der Güterbahnhof

Bei Anlage des Güterbahnhofes haben die Bearbeiter vielfach in der Ermittlung der Verkehrsgrößen fehlgegriffen. So muß im Freiladeverkehr eine zweimalige Zustellung am Tage als undurchführbar bezeichnet werden, infolgedessen sind die auf Grund dieser Annahme berechneten Gleislängen zu kurz. (Kennwort: Ein Versuch.)

Der Anregung der Aufgabe, wegen des hohen Bodenwertes die Anordnung zweigeschossiger Anlagen zu erwägen, haben verschiedene Bearbeiter in mehr oder minder geschickter Weise Rechnung getragen. Der Bau dreigeschossiger Güterschuppen mit Gleisanlagen im obersten Stockwerk dürfte als vorteilhaft kaum noch zu rechtfertigen sein.

Die Lage des Eilgutschuppens ist teilweise nicht günstig gewählt (Kennwort: Aht I, Abb. 26), seine völlige Trennung vom Güterbahnhof und schlechte Verbindung mit den übrigen Bahnhofsteilen muß als unzureichend bezeichnet werden (Kennwort: Trotzdem). Die Ladestraßen und Zufuhrstraßen haben nicht immer die erwünschte Breite. (Kennwort: Aht II, Trotzdem.)

Bei den Betriebsanlagen für den Güterbahnhof fehlt es teilweise an genügend Ein- und Ausfahrtsgleisen (Kennwort: Aht I, Abb. 26), und es ist nicht immer hinreichend für unabhängigen Wagenaustausch gesorgt.

Ein wesentlicher Eingriff in den Zustand der Yorckstraße, wie etwa der Vorschlag (Kennwort: Längenentwicklung), sie um etwa 2 m zu senken, muß abgelehnt werden. Ebenso sind Ein-

mündungen von Zufuhrstraßen in die Yorckstraße im Interesse der Sicherheit des Straßenverkehrs nicht zugänglich. (Kennwort: Trotzdem.) Die Zolleschuppen-, Massenverlade-, Vieh- und Müllverladeanlagen sind im allgemeinen gut und zureichend ausgebildet, ebenso der Anschluß an das Hafengleis.

Das Empfangsgebäude.

Der Umgestaltung des Empfangsgebäudes ist nicht in allen Fällen die erforderliche Sorgfalt gewidmet. Sie ist zu meist flüchtig behandelt und dargestellt. Als verfehlt muß der Versuch angesehen werden, den Vorbau mit der Eingangshalle noch einmal zu wiederholen (Kennwort: Ein Versuch, Trotzdem, Aht I, Abb. 26, Margarete), da so auch eine befriedigende architektonische Lösung nicht denkbar ist. Zweckmäßiger ist die Beibehaltung der bestehenden Eintrittshalle und ihre Vergrößerung durch die seitlich anstoßenden Räume. (Kennwort: Aht II.) Die Umgestaltung des bestehenden Kopfbau (Kennwort: Eisen) in dem Sinne, daß ein großes Eingangsvestibül und zwei durchlaufende Querhallen geschaffen werden, ist unmöglich, da die tragenden Mittelpfeiler nicht beseitigt werden können.

Die Ausbildung der Straße an der Ecke Schöneberger Straße und die Frage der Regelung des dortigen Straßenverkehrs ist von fast allen Bearbeitern vernachlässigt. (Kennwort: Ein Versuch, Dem Verkehr freie und neue Bahnen.)

Teilweise (Kennwort: Ein Versuch) genügen die für die Gepäckabfertigung vorgesehenen Räume nicht.

Die Anlagen für den Hof sind in einigen Arbeiten wenig geschickt angeordnet. Ganz von der Hand zu weisen ist der Vorschlag, die Auffahrtsrampe fallen und an ihre Stelle Treppen und Aufzüge treten zu lassen. (Kennwort: Trotzdem u. a.)

Die Kolonnenstraßenbrücke

Die Entwürfe für die Brücke über die Kolonnenstraße sind im allgemeinen einwandfrei gelöst und in der Darstellung klar.

Der Entwurf einer Kabelbrücke (Kennwort: Margarete) dürfte nicht in den Rahmen der vorliegenden Verhältnisse passen, da die Rücklaufseile in die Fahrbahn der Straße hineinreichen.

Die günstigste der gewählten Trägerformen ist wohl die des 2-Gelenkbogens (Fachwerk) mit Zugband.

Der Wagenschuppen

Bei Bearbeitung des Wagenschuppens ist teilweise (Kennwort: Trotzdem) nur auf Zugänglichkeit von einer Seite Wert gelegt, trotzdem zwei Züge hintereinander Aufstellung finden sollen; diese Anordnung ist wenig empfehlenswert.

Die für einen solchen Schuppen recht wichtigen Rohrleitungen sind nicht überall (Kennwort: Aht II) und zum Teil nicht klar (Kennwort: Trotzdem) angegeben. Die gewählte Dachkonstruktion erscheint nicht immer geeignet. (Kennwort: Dem Verkehr freie und neue Bahnen.)

Der Erläuterungsbericht

Der Erläuterungsbericht ist bei fast allen Entwürfen von der wünschenswerten Kürze, Klarheit und Vollständigkeit.

Es sind eingegangen 8 Entwürfe mit den Kennworten: „Trotzdem“, „Längenentwicklung“, „Margarete“, „Dem Verkehr freie und neue Bahnen“, „Eisen“, „Ein Versuch“ und zwei Entwürfe mit dem Kennwort: „Aht“.

Zur besseren Unterscheidung hat von den beiden Entwürfen mit dem Kennwort „Aht“ derjenige mit dem Bogenträger, der auf dem Bahnhof die alten Güterschuppen erhält (Abb. 26), die Ordnungsnummer I empfangen und derjenige mit dem Sichelträger, der den zweigeschossigen Güterschuppen vorsieht, die Ordnungsnummer II bekommen, so daß wir also die Entwürfe „Aht I“ und „Aht II“ unterscheiden. (Schluß folgt)

Vermischtes

Am 25. Januar feierte der „Verein zur Förderung des Gewerfleibes“ durch ein Festmahl im Hotel Adlon sein 88. Stiftungsfest, bei dem auch unser Verein durch ein Vorstandsmitglied vertreten war. Die Anwesenheit des Ministers für Handel und Gewerbe zeigte, welche Bedeutung der Tätigkeit des feiernden Vereins vom zuständigen Verwaltungsressort beigelegt wird, und die außerordentlich fesselnde, von behaglichem Humor durchsetzte Rede des Ministers Delbrück, in welcher dieser seine Beziehungen zum Geburtstagskind erläuterte und darauf hinwies, wie dieses trotz seiner 88 Jahre sich durch stets zeit-

gemäße Auffassung neu hervortretender Aufgaben immer wieder verjüngt, bildete offensichtlich den Höhepunkt des Festes, über dem sonst hauptsächlich die heitere Muse des vielseitigen Baurat M. Krause anregend waltete. Namentlich die Tafellieder, welche die Sorgen und Nöten der Zeit betrachteten, insbesondere zeigten, wie bei der bevorstehenden Finanzreform ein jeder nur in seinem lieben Nächsten das „Idealbesteuerungsobjekt“ zu entdecken sucht, fanden viel Beifall. Die nach altem Vereinsbrauch am Schluß vorgenommene Sammlung für die Armen ergab wie immer, trotz aller Finanznöte, einen sehr erheblichen Betrag. S