



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## **Gußglas**

**Klapheck, Richard**

**Düsseldorf, 1938**

Der Eisenbahnbau

---

[urn:nbn:de:hbz:466:1-74372](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-74372)



Werkarchiv

**Potsdamer Bahnhof zu Berlin.**

Unausgeglichen die historisierenden Fassaden und das Glasdach.

**Der neuzeitliche Eisenbahnbau** ist für die Verkehrsorientierung geradezu vorbildlich wegweisend: Durch immer reichere Verwendung von Glas ist bei ihm die Unfallziffer stark gesunken gegenüber den früheren verrosteten, schwer sauber zu haltenden, muffigen und durch Holzeinbauten wenig übersichtlichen Anlagen.

Während der Kristallpalast zu London im Grunde mehr Ausstellungsobjekt neuer Konstruktionsmöglichkeiten damaliger Zeit war und weniger Zweckbau — (denn wenn auch für Sammlungen bestimmt, so wollte er doch in erster Linie werbend das Neuartige eines Glaspalastes vorführen, wie der Eiffelturm zu Paris das Neuartige der Möglichkeiten einer Eisenkonstruktion) — hatten unsere Bahnhofshallen die praktische Bauaufgabe, das Bauthema einer weitgespannten Glashalle für rein sachliche Zwecke materialgerecht gestaltend weiterzuentwickeln. Licht war hier die unumgängliche Notwendigkeit zur schnellen Orientierung und für die Sicherheit reibungsloser Abwicklung des Verkehrs.

Bei den älteren Bahnhöfen, dem Nordbahnhof zu Paris (1862 bis 1864) von dem Kölner Jakob Ign. Hittorff (Eisenkonstrukteure Couche und Boucher) und dem Potsdamer Bahnhof zu Berlin (1870 bis 1872), herrscht noch ein ungelöster Dualismus historisierender Steinwände und einer für das Auge noch zu wenig vermittelten weit gespannten Eisen-Glas-Halle (Bild S. 112). Immerhin aber, welche eine klare Über-



Aufn.: Eisenbahndirektion Wuppertal

**Düsseldorf, Hauptbahnhof, Bahnsteig 7.**  
Lichte Klarheit durch die seitliche Verglasung.

sicht und Luftigkeit der Hallen; ebenso im Frankfurter Hauptbahnhof, 1883 bis 1888 von Eggert und Schwedler erbaut, drei Hallen, je 56 m breit, 186 m lang, 29 m hoch. Die Bahnhöfe der 90er Jahre des 19. Jahrhunderts haben demgegenüber in ihrer ganz un Zweckmäßigen Barockverhüllung, die die eigentliche Bauaufgabe verschleiert, eine ähnliche Klarheit der Gesamtanordnung nicht mehr aufzuweisen.

Erst die neueren Anlagen des 20. Jahrhunderts haben den Dualismus zwischen historisierender Architektur und Zweckbau in einheitlich durchgeführten und unvergleichlich leichter und lichter wirkenden Hallen aus Eisen und Glas überwunden. Sie ersparen zudem in hohem Maße künstliche Beleuchtung (Bild S. 113 ff.): 1904 bis 1914 der Leipziger Hauptbahnhof von Lossow und Kühne, ein 270 m breiter Querbahnhof mit sechs je 45 m breiten, 220 m langen Hallen. — 1906 der Hamburger Hauptbahnhof von Rheinhardt und Süßenguth und Baurat Medling mit einer Spannweite der Haupthalle von 73 m. — 1907 Homburg v. d. Höhe. — Die Dresdener Bahnhofshaupthalle nach Entwurf der Hochbauverwaltung der damaligen Sächsischen Staats-Eisenbahnen. Der 1912 vollendete Darmstädter Bahnhof von der Eisenbahndirektion Mainz in Verbindung mit dem Architekten Friedrich Pützer ausgeführt. — Der Erweiterungsbau in Hannover von Baurat Möller, Hamburg, und die Anlagen in Hagen i. W., Dortmund, Karlsruhe, Metz usw. und aus neuester Zeit die zu Duisburg (Bild S. 118) und Düsseldorf (Bilder S. 113—115),



Aufn.: Alfred Smolarczyk, Düsseldorf

**Düsseldorf, Hauptbahnhof.**

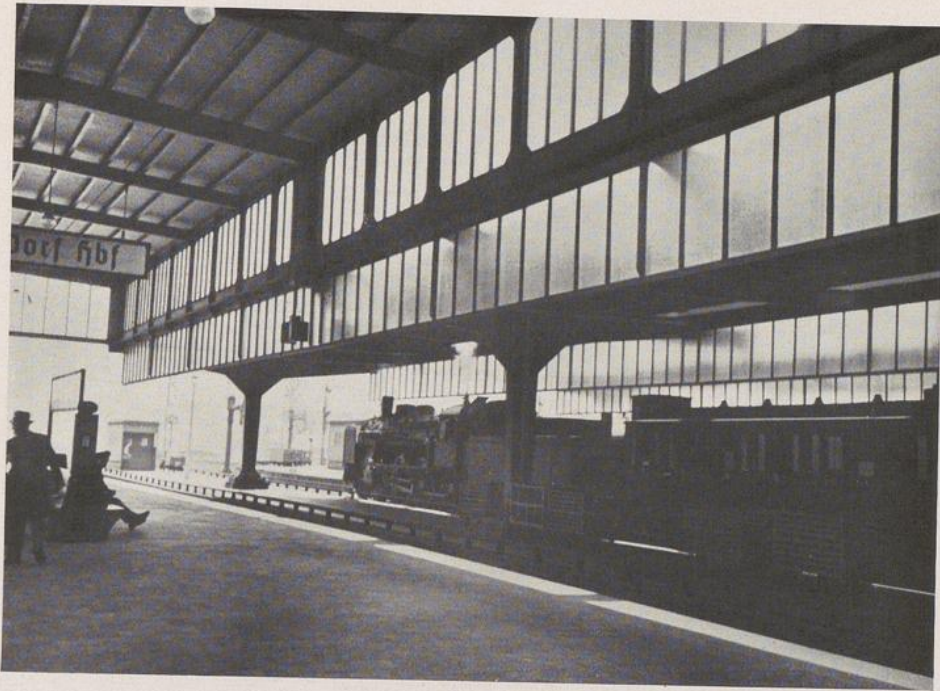
die Berliner Stadtbahnhöfe und die 1936 fertiggestellte „Gare de l'Est“ zu Paris<sup>1)</sup>). Unsere neueren Bahnhofshallen sind sprechende Beispiele zweckmäßigen neuzeitlichen baukünstlerischen Gestaltens ganz im Sinne Schinkels:

**„Zweckmäßigkeit eines jeden Gebäudes, das ein geistiges voraussetzt, ist Zweckmäßigkeit der Raumverteilung, höchste Ersparnis des Raumes, höchste Ordnung in der Verteilung, höchste Bequemlichkeit im Raum“,**

alles Dinge, die ja der rückschauend historisierenden Architektur des 19. Jahrhunderts bei ihrem Mangel an Übereinstimmung einer fremdländisch entliehenen Fassade mit der inneren Raumanordnung und den Wohnungsbedürfnissen fremd geworden war.

„Zweckmäßigkeit der Konstruktion, bestes Material, beste Bearbeitung und Fugung des Materials, sichtbarste Andeutung des besten Materials und der Fugung des Materials“. — Auch diese uralten Grundsätze baukünstlerischen Schaffens mußten neu heraufbeschworen werden, weil das 19. Jahrhundert in dem Vortäuschen echter Baumaterialien sich einfach darüber hinweggesetzt hatte, daß jedem Baumaterial, außer seinen rein technischen, auch ganz bestimmte künstlerische Ausdrucks-

<sup>1)</sup> Eine gute Zusammenstellung neuerer Bahnhöfe im „Jahrbuch des Deutschen Werkbundes“ 1914.



Aufn.: Alfred Smolarczyk, Düsseldorf

**Düsseldorf, Hauptbahnhof.**

und Gestaltungsmöglichkeiten eigen sind, und daß die gestaltende Aufgabe des Baukünstlers immer die gewesen ist: neue technische Errungenschaften künstlerisch materialgerecht im Zusammenhang mit dem Zweck der Bauaufgabe und dem geistigen Ausdruckswillen ihres Zeitalters weiterzuentwickeln. Und in diesem Sinne sind die Glas- und Eisengebilde unserer neuen Bahnhöfe durchaus Schinkelschen Geistes! Sie sind, aus Zweckforderungen heraus erwachsen, mit die ältesten Pioniere der neuen Baukunst des 20. Jahrhunderts.

Die lichte Tonart dieser weiträumigen Glashallen blieb nicht allein auf diese beschränkt, sondern hat alles, was die Halle beherbergt, stilformend vor und nach in ihren Bann gezogen: Die aussicht- und übersichtstörenden früheren hohen, seitlich breiten windgeschützten Holzkästen doppelseitiger Wartebänke sind glasgerahmten lichten Ruheplätzen gewichen (Bild S. 117). Aus gleichen Gründen der Platzersparnis und besserer ungestörter Übersicht hat man die hölzernen Ständer für Fahrpläne und Bekanntmachungen durch Drahtglasplatten ersetzt (Bild S. 116, 117). Die gläsernen „Öffentlichen Fernsprechkabellen“ auf den Bahnsteigen sind zu anmutigen Schmuckkästchen abwechslungsreicher Formung geworden, deren Reiz lediglich in einer geschmackvollen Glaskonstruktion besteht, die auf weiteren dekorativen Schmuck verzichten kann. Aus den pavillonartigen Warte- und Erfrischungshäuschen, wie



Aufn.: Karl Hansen, Berlin-Lankwitz

**Anschlagständer aus Drahtglas auf einem Bahnsteig.**

aus den „Dienststellen“, baukünstlerisch oft höchst reizvollen Gebilden, überschaut man durch weite, nur von dünnen Metallrahmen eingefasste Fenster ungehindert den Verkehr auf dem Bahnsteig. Ja, auch den Eisenbahnwagen ist heute durch wesentlich breitere Fenster das Gefühl des Eingeengten genommen. Erwähnt seien auch die hoch über den Geleisen, gleichsam in der Luft unter der durchstrahlten Hallendecke schwebenden, nur von dünnen, oft nur von einer einzelnen Eisenbetonstütze gehaltenen, luftigen, gläsernen Signal- und Stellhäuschen. Glas ist für das Signalwesen ja von ganz besonderer Wichtigkeit; nicht allein das farbige Glas, auch das oben S. 82 beschriebene Transreflexglas und das gelbgetönte verspiegelte Drahtornament- oder Klarglas (s. S. 88, 89) bedeuten für die Bahnhofsanlage eine nicht zu unterschätzende Erleichterung zur Sicherung des Verkehrs.

Auch das Empfangsgebäude der Bahnhöfe verlangte zur reibungslosen Abwicklung und Sicherung des Verkehrs jetzt in viel größerem Maße Glas als Baumaterial.



Drahtglas als Fahrplan-Anschlag auf einem Bahnsteig.

Aufn. Karl Hansen, Berlin-Lankwitz





Aufn.: Alfred Smolarczyk, Düsseldorf

**Schutzhalle vor dem Hauptbahnhof zu Duisburg.**

Die breite Eingangshalle wurde nach außen durch einen hohen verglasten Bogen aus der Front herausgehoben. Vorkragende Glasdächer dienen zum geschützten Unterstellen und für das Vorfahren der Autos (Bild S. 118). Im Inneren sind die störenden hölzernen Einbauten mit ihren Renaissancegliederungen ebenfalls verschwunden. Schalter und Verkaufsstände berahmen die Wände wie eine lichte einladende moderne Ladenstraße großer breiter und heller Fensterreigen. Die Türen dürfen jetzt tief hinunterreichend verglast werden. Drahtglas und Drahtornamentglas beleuchten die Passagen zu den Bahnsteigen. Prismenglas oder Lichtstreuungsglas oder Illuminalgas erhöhen noch die Helligkeit (s. oben S. 74, 80). Glas bestimmt Charakter und Tonart der Warte- und Speisesäle in ihrer lichten zweckmäßig künstlerischen Innenausstattung. Auch die neueren Lokomotiv- und Wagenschuppen und Reparaturwerkstätten sind lichte Glasbauten geworden.

Ebenso ist das volkshygienische Moment derartiger Eisen- und Glaskonstruktionen nicht zu unterschätzen, seitdem die historisierenden Steinwände verschwunden und mit ihrem überflüssigen Dekorationsballast nicht mehr Lagerstätten für Rauch und sonstigen Schmutz sind. Die Sauberkeit unserer neuzeitlichen Bahnhöfe ist daher immer Gegenstand der Bewunderung des uns besuchenden Auslandes und damit Werbung für den Fremdenverkehr, der volkswirtschaftlich und im Sinne der Überwindung von völkertrennenden Vorurteilen gerade in der Gegenwart uns nicht gleichgültig sein kann.