

scharf kontrastieren, entlang, um die in der Halle stehenden und sich unaufhörlich bewegenden Großmaschinen in ein arbeitsfreudiges Gefunkel zu tauchen. Wie weit die ästhetische Sorgfalt in dieser Architektur auch das einzelne in ihren Gestaltungsbereich zieht, beweist die Konsolen, welche den Gleitträger der die Gesamtlänge der Halle durchziehenden Kranbahn stützen: sie zeigen eine einfach sinnvolle Form, an der Front kreuzweise übereinander gelegte Bandbleche, an den Seiten Rosettenkreise, die prägnant die horizontal-vertikale Kraftübertragung symbolisieren.

**DIE HALLE DES DEUTSCHEN INGENIEURVEREINS (Abb. 133).** Sie

war, wie partiell auch die Eisenbahnhalle von Behrens und die landwirtschaftliche Maschinenhalle von Martin Dülfer auf der Brüsseler Ausstellung, in Holz konstruiert. Vergleicht man sie mit letzterer, die allen Raum Ausdruck gewissermaßen in der Holzverschalteten Wölbung der Decke zusammenfing, so tritt in der Behrens-Halle wohlthuend eine heitergefällige, auf einfachen Richtungsbeziehungen aufgebaute Raumharmonie zu Tage, die, wie das sehr richtig damals hervorgehoben wurde, innerlich an den klassisch jonischen Stil gemahnt<sup>1)</sup>. Die Stirnwand der Ingenieurhalle zeigt wieder das für den Künstler so typische, zweistöckige Dreipfeilerportal mit Giebeln darüber. Den Längswänden läuft eine doppelgeschossige Empore parallel, getragen von ganz einfachen, rechteckigen Pfeilern und umläuft von entsprechend schlicht gestalteten Brüstungen. Über den Pfeilern ragt als Abschluß ein Fries vor, eine Art Metopon aus Quadraten, das an den durch die Pfeiler, als in der Vertikalstruktur wichtig, hervorgehobenen Stellen mächtige Konsolenformen aufweist. Diese leiten zu der Deckenführung über, die als zeltähnliches Velum, mehrfach im Horizontalverlauf geteilt, erscheint, sodaß sich hier ein



Abb. 134. Weltausstellung in Brüssel. Sommer 1910. Deutscher Druckraum

graziöser Linienführung vom Pfeilerfuß bis zum Scheitel der Halle folgerecht emporzieht.

**DIE EISENBahnHALLE.** Das flache Gewölbe der Eisenbahnhalle bestand aus hölzernen, vollwandigen Zweigelenbogen, deren Konstruktionsteile nach System Hejering-Formen durchgebildet waren, die sich aus übereinanderliegenden und mit Verbundmasse gepreßten Holzlagen zusammenfügen. Die technische Bearbeitung der Aufgabe übernahm der Ingenieur Hermann Kügler aus München.

Die Ausfüllung nun zwischen diesen neun Bindern erfolgte durch Fachwerk und Sparren, und zwar so, daß von den dadurch entstandenen Deckenfeldern drei als

Oberlichter frei blieben. Dieser Wechsel von horizontalem Hell und Dunkel verstärkt deutlich das in die Breite sich Ausdehnende der Halle und wies so auf ihren, auch dem Inhalt der großen Schnellzugslokomotiven konformen, räumlichen Sondercharakter hin, auf das fest an die Erde Geschlossene, breit Gelagerte der ruhenden Energie einer Kopfstation. Auch die schlicht gehaltene Front der Eisenbahnhalle mußte davon als Ausdruck erscheinen, indem sie über dicken, runden Stützen, die ihre Einfahrt gliederten, einen mächtigen Architrav durchzog, über dem sich dann der Flachbogen mit der schließenden «Schürze», der gläsernen Vorderwand, breit hinwölbte. – Im Ganzen erweckt diese leider nur ephemere Vorprobe in ihrer künstlerischen Sachlichkeit sehr die Hoffnung auf einen künftigen, wirklichen Bahnhofsbaus des Architekten Peter Behrens.

**INNENAUSSTELLUNGEN UND -RÄUME.** Außer diesen drei großen Maschinenhallen, den Hauptarbeiten des Künstlers, waren von Behrens auf der Brüsseler Weltausstellung von 1910 auch noch einige Innenräume zu sehen, der Raum der Delmenhorster Linoleumwerke «Ankermarke»,

<sup>1)</sup> Siehe Nr. 129 der Literatur über Behrens.