

gebildet (Fig. 411). Im letzteren Falle sind nicht selten die Freistützen die Fortsetzung der Dachbinderkonstruktion nach unten.

Auf Durchgangs- und Inselfbahnhöfen und in ähnlichen Fällen bleibt die äußere, auf einer Freistützenreihe aufruhende Langseite der Bahnsteighalle völlig offen. Um aber letztere gegen das Hereinwehen des Windes, des Regens, des Schnees, von Schmutz und dergl. zu schützen, manchmal auch aus örtlichen Gründen, wird die fragliche Hallenseite bisweilen geschlossen. Nicht selten geschieht dies durch eine Eisenschwermwand, die dann, um einen zu eintönigen Eindruck zu vermeiden, einen bald einfachen, bald reicheren Schmuck erhält.

So wird z. B. die freie Langseite der Bahnsteighalle des Bahnhofes zu Bremen durch eine 13,50 m hohe Fachwerkwand, deren Hauptstützen aus 12 cm hohen C-Eisen bestehen, gebildet; sie ruht auf einem bis zur Oberkante der Auflagersteine reichenden und wie diese aus Niedermendiger Basaltlava hergestellten Sockel. Diese Wand ist mit besonders dafür angefertigten, 9 cm starken, rötlich lederfarbenen und dunkelroten Liegnitzer Verblendsiegeln in Musterung ausgemauert und in den Kreuzungspunkten der schrägliegenden Eisenschwermbänder durch aufgesetzte schmiedeeiserne Rosetten verziert. Die darin angebrachten 6 Fenster von 7,50 m Höhe sind zweifarbig verglast.

Fig. 396²⁷²) veranschaulicht, wie in der ursprünglichen Anlage der Bahnsteighallen auf dem Bahnhofe zu Hannover die freie Langseite ausgefattet worden ist.

Im oberen Teile werden, des Lichteinfalles wegen, diese Abschlußwände verglast. Da sie einseitigen Winddruck aufzunehmen haben, sind sie entsprechend standfähig zu konstruieren; nicht selten werden Strebepfeiler oder andere eiserne Strebekonstruktionen angeordnet.

5) Architektonische Ausgestaltung der Bahnsteighallen.

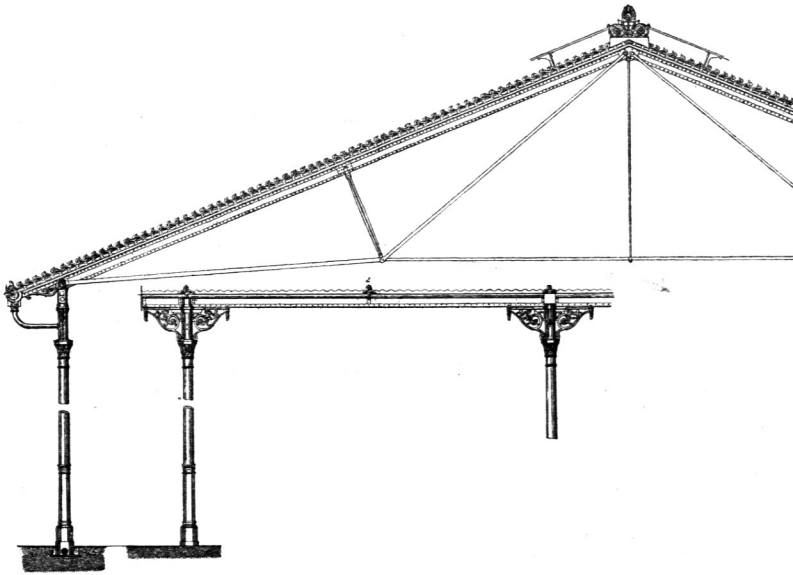
351.
Deutsche
Anschauungen.

Soweit Eisenkonstruktionen dem Gebiete des Maschinenbaues angehören, läßt sich wohl behaupten, daß der menschliche Gestaltungsgeist die Form gefunden hat, die dem Wesen der intellektuellen Erfindung entspricht. Nicht ganz so weit vorgeschritten ist die Entwicklung auf dem Gebiete des Eisenbaues, dessen Erzeugnisse eine gewisse Verwandtschaft mit den Werken der alten Architektur haben, insbesondere die großen Bahnhofshallen. Tatsächlich zeigte sich auch beim ersten Auftreten solcher Eisenbauten das Bestreben, auf sie die Formenwelt der antiken Baukunst zu übertragen, und reicht zum Teile bis in die neueste Zeit hinein.

Um die Mitte des vorigen Jahrhunderts entstand eine starke Strömung, die Formen der Gotik auf das Gußeisen zu übertragen: infolge ihrer Leichtigkeit schienen sie für das feingliedrige Metall besonders geeignet zu sein. Später wurden für die einzelnen Konstruktionsteile der Eisenbauten hauptsächlich antike Formen benutzt, und es entstanden unter der Führung von *Schinkel*, *Stüler*, *Gropius*, *Jakobsthal* u. a. auf diese Weise recht gelungene Neubildungen von eisernen Freistützen, Gurten, Konsolen usw. Allein der Erfolg dürfte nur deshalb ein einigermaßen befriedigender gewesen sein, weil es sich bloß um einzelne Konstruktionsteile handelte. Sobald aber das ganze Bauwerk in Frage kam, entstanden beinahe nicht überwindbare Schwierigkeiten. Man griff fast immer zu dem Auskunftsmittel, vor den eisernen Konstruktionsbau eine maskierende Schürze aus Stein zu hängen, die, unbekümmert um dasjenige, was sich dahinter abspielte, die Formen der alten historischen Bauteile trug. Dies ist eine Behandlung der Bahnsteighallen und anderer Eisenbauten, die noch heute geübt und von vielen auch für das Richtige gehalten wird. Daß letzteres unmöglich zutreffen kann, liegt auf der Hand.

Die glücklichen architektonischen Ausgestaltungen der Eisenbauten, insbesondere der Bahnsteighallen, wie sie heute vorliegen, zeigen, daß die Lösung der in Rede stehenden Frage nur darin bestehen kann, dem Eisen sein Recht zu lassen. Wo der Stein entbehrt werden kann, da bleibe er fort. Wo aber das Hinzuziehen von Stein unerläßlich ist, so ist der einzige Ausweg, daß man die untergeordnete Bedeutung, die der Stein konstruktiv einnimmt, auch äußerlich

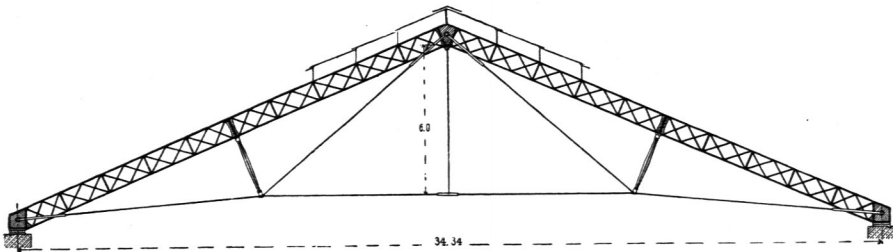
Fig. 397.



Bahnsteighalle auf dem Bahnhof zu Winterthur.

 $\frac{1}{150}$ w. Gr.

Fig. 398.

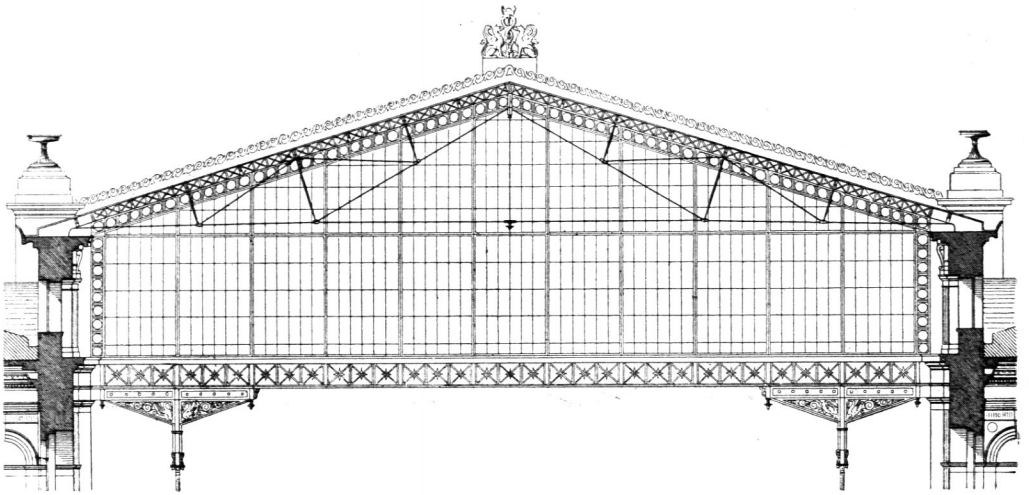


Bahnsteighalle auf dem Bahnhof zu Neapel.

 $\frac{1}{300}$ w. Gr.

zum Ausdruck bringt. Bei den Bahnhofshallen ist das Eisengerippe die Hauptsache. Leider hat sich bei der formalen Durchbildung der Bahnsteighallen ein so geklärter Zustand, wie er im Maschinenbau beobachtet werden kann, noch nicht ganz durchgerungen. Wir sind auf diesem Gebiete noch nicht zu jener letzten Erkenntnis vorgeschritten, daß die äußere Form stets aus dem inneren Wesen heraus entwickelt werden muß und daß mit herbeigeholten Außerlichkeiten eine befriedigende künstlerische Lösung niemals erreicht werden kann.

Fig. 399.

Bahnsteighalle auf dem Südbahnhof zu Wien²⁷³⁾. $\frac{1}{300}$ w. Gr.

Vielfach macht man dem Eisen den Vorwurf, es sei zu dünn und feingliedrig, um künstlerisch wirken zu können. Einem solchen Auspruch liegt die Voraussetzung zugrunde, daß nur kompakte Massen künstlerisch gut wirken

Fig. 400.

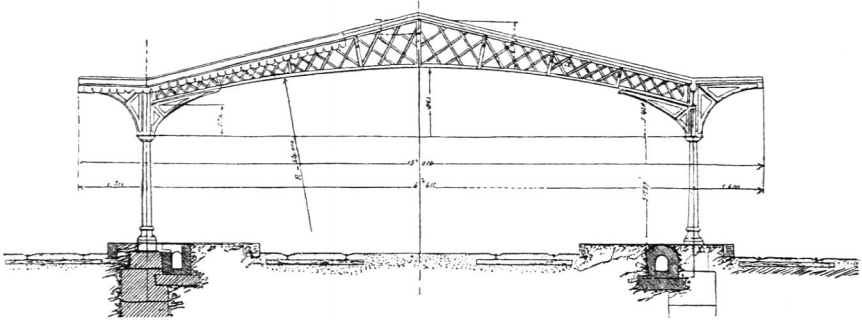
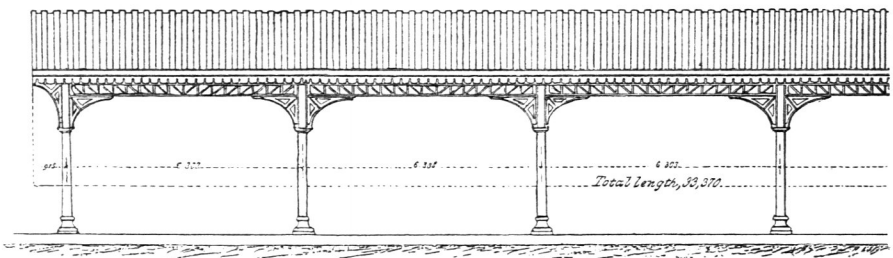
Querschnitt. — $\frac{1}{150}$ w. Gr.

Fig. 401.

Längenanficht. — $\frac{1}{150}$ w. Gr.Bahnsteighalle auf dem Bahnhof zu Lunel²⁷⁴⁾.

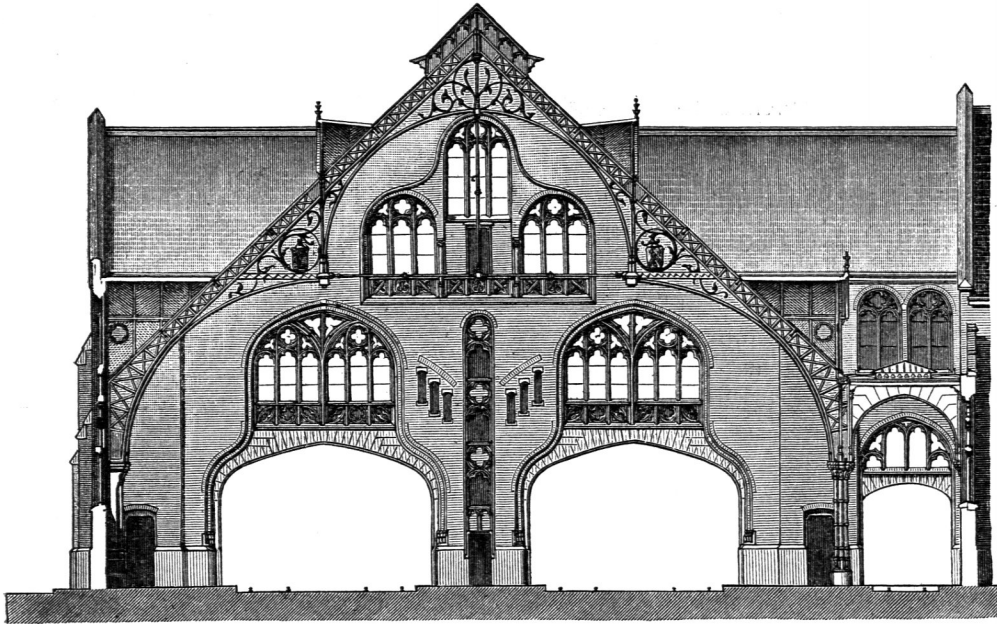
²⁷³⁾ Fakf.-Repr. nach: Allg. Bauz. 1874, Bl. 23.

²⁷⁴⁾ Fakf.-Repr. nach: *Engineer*, Bd. 39, S. 230.

können. Allein das Verhältnis von Länge zu Stärke unserer Gestaltungen ist von jeher vom Material abhängig gewesen. Dem Menschen lag stets die Doppelaufgabe vor, sich Räume zum Aufenthalt zu schaffen, aber auch Geräte, Waffen usw. zu bilden; bei letzteren fehlte damals die „Masse“ ebenso wie angeblich heute dem Eisen.

Ein weiterer, den Eisenkonstruktionen gemachter Vorwurf ist der, daß ihre Glieder nicht plastisch bildbar und daher nicht fähig seien, jene überzeugende Verfinnbildlichung der statischen Aufgabe dem Beschauer zu übermitteln, die den Architekturgliedern der alten Baukunst eigen seien. Dieser Vorwurf hat insofern eine Berechtigung, als beim eisernen Stabwerk die Teile fast ausschließlich

Fig. 402.

Bahnsteighalle auf dem Bahnhof zu Brügge²⁷⁵⁾. $\frac{1}{200}$ w. Gr.

aus ein für allemal gegebenen Normalprofileisen bestehen. Hierdurch ergibt sich eine gewisse Starrheit, die wohl unkünstlerisch, selbst roh erscheinen kann. Doch trifft dies wohl nur im einzelnen, nicht im ganzen zu, sobald es sich um Bauwerke von großen Abmessungen handelt. Letztere wirken mehr im großen als im kleinen, und ihre künstlerische Wirkung kann nicht bestritten werden. Niemand wird sich der Größe des Eindruckes einer mächtigen Bahnsteighalle entziehen!

Noch ein Vorwurf ist es, den man nicht selten gegenüber den Eisenkonstruktionen erhebt: aus dem Wirken des Konstrukteurs habe sich ungeachtet vielfacher Anstrengungen bis heute noch kein Bautil entwickeln können; deshalb liege die künstlerische Unfruchtbarkeit offen zutage. Hierauf ist zu erwidern, daß das angewandte Material nicht immer dasjenige Moment war, was einen neuen Stil schuf, daß die Eisenkonstruktionen noch viel zu jung seien, um bereits

²⁷⁵⁾ Fakf.-Repr. nach: Centralbl. d. Bauverw. 1887, S. 283.

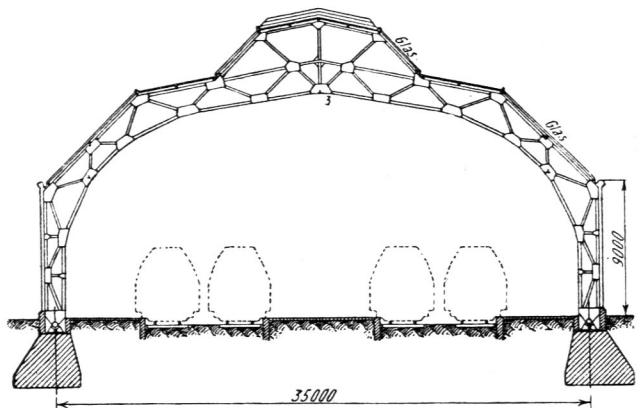
einen neuen Stil, vielleicht den sog. „Eisenstil“ gezeitigt zu haben, und daß die Bauwerke, die in Eisen ausgeführt werden, bei weitem noch nicht so zahlreich sind, daß sie unserer Baukunst ein eigenartiges Gepräge aufzudrücken vermöchten. Wir können deshalb dem Ausspruch, daß dem Eisen die Stilbildende Kraft fehle, mehr oder weniger gleichgültig gegenüberstehen. Wenn genug Bahnsteighallen und andere Eisenkonstruktionen in die Welt gesetzt sein werden, dann wird die Ästhetik nicht umhin können, auch diese Bauwerke in ihr Gebäude einzufügen. Sie wird die Schlüsse, die sich aus der Formenwelt der Eisenbauten ergeben, unter Umständen zu einem neuen System verarbeiten müssen.

Es mehren sich die Anzeichen, daß wir an der Schwelle dieser Zeit stehen. Die vollständige Schönheit wird sich auch bei den Eisenkonstruktionen als natürlicher Teil ihres Wesens einstellen, sobald sie zu ihrer endgültigen und damit natürlichen Form durchgereift sein werden, sobald sie die Übergangsform, in der sie zum Teil noch befangen sind, abgetreift haben und als selbständiges Gebilde einer vorurteilslosen und befreienden menschlichen Tätigkeit vor uns stehen werden. —

Die vorstehenden Ausführungen sind zum großen Teile einem Vortrage entnommen, den *Muthesius* in der 50. Hauptversammlung des Vereines deutscher Ingenieure zu Wiesbaden 1909²⁷⁶⁾ gehalten hat. Es läßt sich nicht leugnen, daß darin ein nicht geringes Maß von Vertrauensseligkeit an den Tag gelegt wird, und es wäre nur zu wünschen, daß die Ausichten, die der Vortragende eröffnet, recht bald in Wirklichkeit umgesetzt werden würden.

Angesichts dessen können die von verschiedenen maßgebenden Seiten ausgesprochenen Anichten, dahingehend, daß die Eisenkonstruktionen der künstlerischen Ausbildung nur in bescheidenen Grenzen fähig seien, nicht ignoriert werden. Die Schönheit einer in Eisen ausgeführten Bahnsteighalle läßt sich lediglich durch die Linienführung der Konstruktion erzielen; sie ist, wie die in eisenästhetischen Fragen am meisten vorgeschrittenen Franzosen sagen, nur eine „*Beauté mécanique*“, d. h. jede kleinliche, ornamental-tektonische Zutat ist überflüssig; jede verhüllende Umkleidung ist vom Übel. Leider ist es mit einer derartigen Linien Schönheit eine eigene Sache. Eine in Eisen konstruierte Halle mag, geometrisch oder aus weiter Entfernung nahezu geometrisch gesehen, diese Schönheit besitzen. Nähert man sich ihr aber und betrachtet sie von einem Standpunkte, der einen Einblick gibt in das Gewirre der zahlreichen stabförmigen Eisteile, die sich flächen- und maßelos überschneiden, so pflegt jene Schönheit der Linie verloren zu gehen; die ästhetische Befriedigung schwindet, und es bleibt

Fig. 403.

Bahnsteighalle mit Mansardendach nach *Czech*²⁷⁷⁾.

1/500 w. Gr.

352.
Ander-
weitige
Urteile.²⁷⁶⁾ Abgedruckt in: Zeitschr. d. Ver. deutsch. Ing. 1909-II, S. 1211.²⁷⁷⁾ Fakf.-Repr. nach: Eisenbau 1910, S. 73.

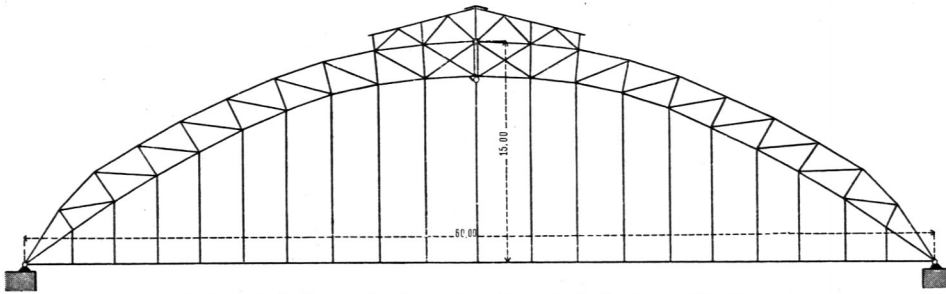
günstigstenfalls ein Gefühl des Staunens über die Kraft und Kühnheit der Leistung des Konstruktors übrig²⁷⁸⁾.

b) Formen der Hallendächer.

Die Dächer der Bahnsteighallen sind in sehr verschiedenen Formen zur Ausführung gekommen. Örtliche Verhältnisse haben in der Regel nur wenig Einfluß darauf. Hingegen ist nicht selten die Breitenabmessung der Halle dafür ausschlag-

353-
Überficht.

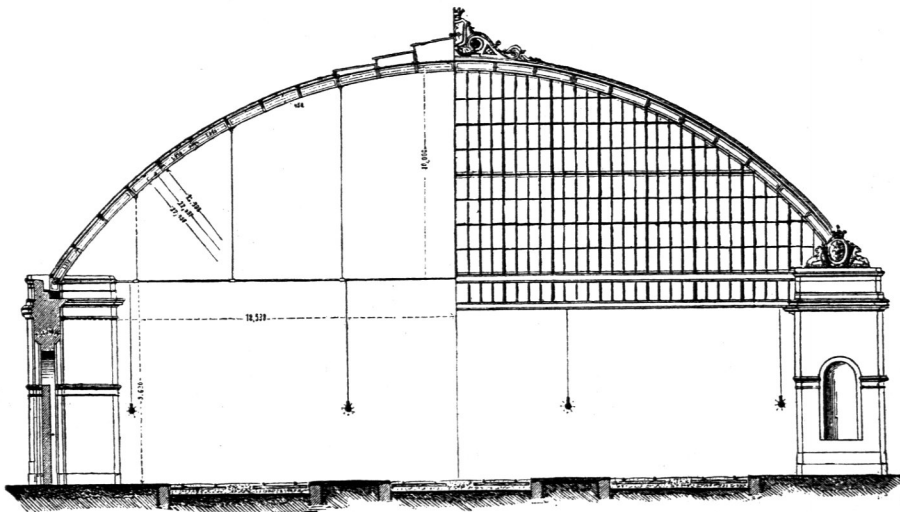
Fig. 404.



Bahnsteighalle auf dem Anhalter Bahnhof zu Berlin.

$\frac{1}{500}$ w. Gr.

Fig. 405.



Bahnsteighalle auf dem Bahnhof zu Pisa²⁷⁹⁾.

$\frac{1}{250}$ w. Gr.

gebend, ob ein einheitliches, also ungliedertes Dach gewählt werden soll, oder ob die Hallenüberdachung in mehreren Spannweiten zu bewirken ist.

Die Kosten einer Bahnsteighalle wachsen, sobald die Spannweite eine größere wird, in ungleich größerem Verhältnisse. Im allgemeinen wird man daher, wenn die Hallenbreite ein gewisses Maß überschreitet, leicht dazu kommen, nicht eine einzige weitgespannte Halle zur Ausführung zu bringen, sondern zwei oder

²⁷⁸⁾ Siehe: Centralbl. d. Bauverw. 1893, S. 64.

²⁷⁹⁾ Faki.-Repr. nach: Wochbl. f. Baukde. 1885, S. 166.