geblieben ist und was fortwirkte, sind die Bestrebungen der Künstler, aus dem überkommenen Formenschatz eine neue dem Geschmack und der Kultur des Abendlandes angepaßte Formenwelt zu schaffen; es war dazu die kraftvollste Einsetzung des eigenen künstlerischen Könnens nötig, um etwas Neues zuwege zu bringen. Nie und nimmer hat die porträtmäßige Nachahmung, die schablonenhafte Wiedererzeugung fremder Kunstwerke jemals den Fortschritt bedeutet noch die Dauerhaftigkeit verbürgt; solches Verhalten bedeutete stets und immer den Niedergang. So auch in diesem Falle. Daher sind die Bauten der Pagoden auf europäischem Boden nur eine Laune der Mode, daher sind die Ausstaffierungen ganzer Gemächer à la chinois in den Schlössern der Großen eine modische Spielerei gewesen. Dagegen ist das von jenen großen französischen Künstlern der Barock- und Rokokozeit geschaffene Ornament geblieben; daher haben sich jene reizhaften Architekturformen, die aus der Anregung des Ostens entstanden, erhalten; daher ist der englischen Gartenkunst bisher noch kein Abbruch geschehen — in allen drei Fällen, um es noch einmal zu sagen, weil neue schöpferische Ideen ihre gewaltige bezwingende Wirkung ausübten und dem Laienauge die eigentliche Herkunft der Motive verhüllten.

Aufsätze über den Fenstern des Memoirenzimmers der Eremitage in Bayreuth.

So wenig die hier gegebenen Aufzählungen Anspruch auf Vollständigkeit machen dürfen, so erschien es doch lohnend, im Anschluß an die Herausgabe der Baltzerschen Werke das Augenmerk auf einige Vorgänge im Laufe des 18. Jahrhunderts zu lenken, die zu einer tieferen Würdigung der uns heute umgebenden Formenwelt führen können, deren äußere Erscheinung zwar allgemein bekannt ist, deren ursächliche Entstehung sich aber bisher nur Wenigen offenbart hat.

Die Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in Lübeck.

(Mit Abbildungen auf Blatt 65 bis 67 im Atlas.)

(Alle Rechte vorbehalten.)

Der alte im Jahre 1851 eröffnete Bahnhof in Lübeck, welcher die Anfangsstation der von der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft gebauten Bahn nach Büchen, einer Station der damals schon bestehenden Berlin-Hamburger Bahn bildete, war auf der zwischen Trave und Stadtgraben liegenden schmalen Insel nördlich der Holstentorstraße angelegt worden (Übersichtsplan Abb. 2 Bl. 65). Als in der Folge noch die Bahnen nach Hamburg (1865), nach Kleinen (1870), nach Eutin-Kiel (1873) und Travemünde (1882) in denselben Bahnhof eingeführt worden waren, zeigte es sich bald, daß er, auch nach Ausbau des ganzen in Betracht kommenden Geländes, für den bedeutend gewachsenen Verkehr nicht mehr ausreichte und neuzeitlichen Anforderungen an die Betriebssicherheit nicht mehr entsprechen konnte. Dies machte sich um so mißlicher geltend, als sich gleichzeitig aus der Kreuzung der Torstraße unmittelbar neben dem Empfangsgebäude von der Bevölkerung außerordentlich unangenehm empfundene Störungen des ebenfalls bedeutend gestiegenen Straßenverkehrs ergaben; war diese Straße doch die einzige Verbindung der Innenstadt mit der heute etwa 30000 Einwohner zählenden, in raschem Wachstum begriffenen Vorstadt St. Lorenz und mit den an drei hier mündenden Chausseen gelegenen Ortschaften. Die Beseitigung dieser Kreuzung war daher eine der Grundbedingungen, welche jeder Veränderungsplan zu erfüllen hatte. Im Jahre 1887 begann man, einen solchen ernstlicher zu erwägen, und arbeitete eine Anzahl Pläne aus, denen die Mitbenutzung des alten Bahnhofsgeländes und der Wallanlagen gemeinsam war. Da mit diesen Plänen aber die für heutige Schnellentwicklung großer Städte unabweisliche Erweiterungsfähigkeit in hinreichender Weise nicht zu gewinnen war und die Beseitigung eines großen Teiles der Wälle auf den Widerstand der Bevölkerung stieß, da ferner der lübeckische Staat den Wunsch hatte, die alten Bahnhofsflächen zum großen Teil für Hafenzwecke verfügbar zu bekommen, so fanden sie nicht die behördliche Genehmigung, und die Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft mußte sich zu einer völligen Verlegung des Bahnhofes an eine andere Stelle entschließen, wodurch natürlich auch das Verlassen der alten Zufuhrlinien nötig wurde. Die Verhandlungen hierüber fanden erst im Mai 1901 ihren Abschluß in einer Reihe von umfangreichen Verträgen zwischen dem Lübecker Staat, der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft, der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Bahn und der Eutiner Eisenbahngesellschaft, in welchen die Eisenbahnverhältnisse Lübecks auf ganz neue Grundlagen gestellt wurden, in welchen zugleich auch der Bau einer neuen, in den neuen Bahnhof einzuführenden Nebenbahn nach dem Industriedorfe Schlutup vorgesehen wurde.

Ein geeignetes Gelände, das im wesentlichen von Bebauung frei war, hatte sich in der Vorstadt St. Lorenz in den dem Staate gehörigen großen Grundstücken des Schützenhofes in der Fackenburger Allee und der Rethteichwiesen sowie der daran anschließenden Gärten und Ländereien gefunden. Hier ließ sich eine allen Anforderungen auch für absehbare Zukunft genügende Anlage in glücklicher Weise so entwickeln, daß die Entfernung des Personenbahnhofes vom Stadtinnern nur um 500 m größer wurde als früher und daß auch der Güterbahnhof nicht

allzuweit hinausgeschoben zu werden brauchte, daß ferner eine bequeme Verbindung mit den zahlreichen Anschlußgleisen der Häfen und gewerblichen Betriebe hergestellt werden konnte.

Abb. 1. Haupteingangshalle des Empfangsgebäudes.

Der Personenbahnhof mit den zugehörigen Betriebsanlagen (Abb. 1 Bl. 65) erstreckt sich von der Hermannstraße bis in die Nähe des Buntekuher Fußweges, wobei die Bahnsteige und das Empfangsgebäude, der Eilgutschuppen und die Rampen für Vieh- und Wagenverkehr zwischen den neu hergestellten Überführungen der Fackenburger Allee und der Meierstraße liegen, während jenseit derselben, von den Hauptgleisen umschlossen, die Abstellgleise, Kohlenrampen und Schuppen für die Mecklenburger und Lübeck-Büchener Personenzuglokomotiven und zuletzt der Eutiner Betriebsbahnhof mit besonderem Lokomotivschuppen und einer Reparaturwerkstatt sich anschließen.

Für die Anordnung der Gleisanlage im eigentlichen Personenbahnhof wurde wegen der hiermit verbundenen betrieblichen Vorteile die reine Durchgangsform gewählt, obwohl nur die Hamburg-Travemünder Züge, die durchgehenden Züge Berlin-Kiel und die Ausflugszüge von Hamburg nach der Holsteinischen Schweiz den Bahnhof durchfahren, während alle übrigen Züge hier endigen oder wie diejenigen des Mecklenburg-Hamburger Durchgangsverkehrs (und für die Ausflugsfahrten von Hamburg nach Ratzeburg und Mölln) im Bahnhof kehrt machen, also Kopfbetrieb haben. Aus letzterem Grunde war es zur Vermeidung von Einfahrtskreuzungen nötig, die ursprünglich zwischen den Hamburger und Mecklenburger Gleisen einlaufende Büchener Bahn durch ein jenseit des Elbe-Trave-Kanals belegenes Kreuzungsbauwerk schienenfrei über die Mecklenburger Gleise hinweg an der Ostseite einzuführen und an den (östlichen) Bahnsteig I zu bringen. Für die weniger häufigen Ausflugsfahrten Hamburg-Büchen waren hierbei freilich Kreuzungen der Hauptgleise nicht zu umgehen. Der Bahnsteig II dient dem Verkehr von Hamburg nach Mecklenburg und nach Eutin-Travemünde, der Bahnsteig IV demjenigen von Mecklenburg und von Eutin-Travemünde nach Hamburg, während der Bahnsteig III hauptsächlich für den Eutin-Travemünder Ortsverkehr bestimmt ist. Durch Einschieben von Stumpfgleisen sind die Bahnsteige II und IV noch als schmalere Zungensteige beträchtlich verlängert. Außerdem sind noch zwei Gepäcksteige vorhanden. Um den Kopfbetrieb der Mecklenburg-Hamburger Durchgangszüge ohne Gleiskreuzungen zu ermöglichen, ist das Gleis von Mecklenburg durch ein beim Buntekuher Wege liegendes Bauwerk über die Gleise nach Mecklenburg und von Hamburg hinweggeführt worden.

Das Empfangsgebäude erhält seinen Zugang von einem neu angelegten 45 m breiten Platze aus, der durch drei neue Straßen, von denen die wichtigste über den Lindenplatz führt, mit der Stadt in Verbindung gebracht ist (Abb. 2 Bl. 66). Die Raumanordnung erinnert in mancher Hinsicht an diejenige des Hamburger Hauptbahnhofes, wie denn auch die bestimmenden Gründe bei beiden Bauten ähnliche waren; die Lage der Gleise im Einschnitt und der hohe Preis des Vorgeländes wiesen darauf hin, die Gleise zu überbauen und außerhalb ihres Bereiches liegende Flächen nur soweit als irgend nötig in Anspruch zu nehmen. So entstanden dem konstruktiven Aufbau und der architektonischen Erscheinung nach zwei verschiedenartige Teile, deren Ganzes durch malerische Wirkung vielleicht ersetzt, was ihm an künstlerischer Einheit gebricht.

Der vordere Teil ist über einem Basaltsockel aus roten Rathenower Handstrichziegeln aufgebaut, im allgemeinen sparsam, in den Giebelbekrönungen etwas reicher, mit weißem Mainsandstein verblendet und mit einem hohen Mansardendach aus dunkel glasierten Pfannen abgedeckt (Text-Abb. 2). Den Mittelpunkt dieses Baues bildet die 330 qm große Haupteingangshalle. Ihre besondere Bedeutung wird im Äußern durch die wuchtige Emporhebung des turmgekrönten Daches, im Innern durch die stattliche Höhe von 14 m des mit reichen bildnerischen Antragsarbeiten geschmückten Tonnengewölbes gekennzeichnet (Text-Abb. 1). Gegenüber den drei Doppelportalen, über welchen drei mächtige Bogenfenster mit ein-

Abb. 2. Ansicht des Empfangsgebäudes.

facher Kunstverglasung reichlichen Lichteinlaß gewähren, liegen die sieben Fahrkartenschalter (Abb. 1 Bl. 66). In übersichtlicher Gruppierung schließt sich rechts von diesen die 375 qm große, mit einer Holzdecke überwölbte Gepäckhalle an mit darunter liegendem Gepäckkeller und besonderen Ausgängen zum Bahnhofsvorplatz. Links öffnet sich unter einem großen Sandsteinbogen der Personengang, während an der linken Querwand die Eingänge zur Auskunftsstelle und zu dem im Kellergeschoß liegenden 163 qm großen Wartesaal IV. Klasse und dazwischen der Raum für Handgepäck ins Auge fallen.

Der östliche und der kleinere westliche Flügel, die an den Mittelbau anschließen, enthalten keine für den Bahnverkehr bestimmten Räume; in ersterem sind Wohnungen des Bahnhofswirts und des Ober-Bahnhofsvorstehers sowie das Bahn-Postamt, im letzteren außer den Zimmern für Auskunft, Polizei und Arzt eine weitere Dienstwohnung untergebracht. Alle übrigen dem Publikum zugänglichen und sonstigen Räume befinden sich in dem eisernen Fachwerkbau über den Gleisen (Text-Abb. 7 u. 8). Dieser ist über einer zwischen kräftigen Differdinger Trägern eingestampften Bimsbetondecke aufgebaut, welche auf einer großen Zahl sehr stark konstruierter Steifrahmen und Stützen gelagert sind. Das eiserne Rahmwerk ist an den Außenflächen im allgemeinen $^1/_2$ Stein stark aus hellgrauen unglasierten schlesischen Verblendern ausgemauert und mit Korkplatten isoliert, während alle nicht der Witterung ausgesetzten Wände aus Bimsziegeln gebildet sind. Die Dachdeckung besteht teils aus Schiefer in deutscher Art, teils aus Asbestplatten oder aus Dachpappe, alles auf Holzschalung.

Am Personengang liegen zunächst vor der Bahnsteigsperre links Friseurraum und Aborte, rechts die Wartesäle III. und I./II. Klasse nebst Damenzimmer, sowie ein Eingang zum Raum für Fundsachen; hinter der Bahnsteigsperre rechts ein zweiter Eingang in den letztgenannten Raum, ferner die Zimmer für die Bahnhofsvorsteher, Telegraphie, sowie zwei Sonderzimmer links die zu den vier Bahnsteigen hinabführenden Treppen (Text-Abb. 8). Der unter den obwaltenden Verkehrsverhältnissen nicht bemerkbar werdende Mangel der Kreuzung zwischen den Wegen der den Bahnhof verlassenden Reisenden mit dem Wege vom Fahrkartenschalter zum Gepäckraum war nicht zu umgehen, um den letzteren in betriebssicherer Weise mit den Bahn- und Gepäcksteigen in kürzeste Verbindung zu setzen. Dies geschieht durch eine 7 m breite und 86 m lange überdachte Brücke mit turmartigen Anbauten (Text-Abb. 3 und Abb. 1 Bl. 66), in welchen neun gleichzeitig dem Postverkehr dienende, elektrische Spindelaufzüge eingebaut sind.

Für die nicht gerade reichliche Bemessung in den Größen der Wartesäle war die Erwägung mitbestimmend, daß die unteren Klassen des Publikums hauptsächlich im Wartesaal IV. Klasse ihren Aufenthalt nehmen und daß auch der geräumige, im Winter geheizte Personengang von vielen den Warteräumen vorgezogen werden würde. Was die Ausschmückung der letzteren betrifft, so ist beim Wartesaal III. Klasse (Text-Abb. 6) durch einfache vornehm ruhige Bemalung des sichtbar gelassenen Eisenwerks der Wände und der Flachdecke sowie durch sparsame Kunstverglasung der hoch liegenden kleinen Seitenfenster und des großen Deckenoberlichtes eine

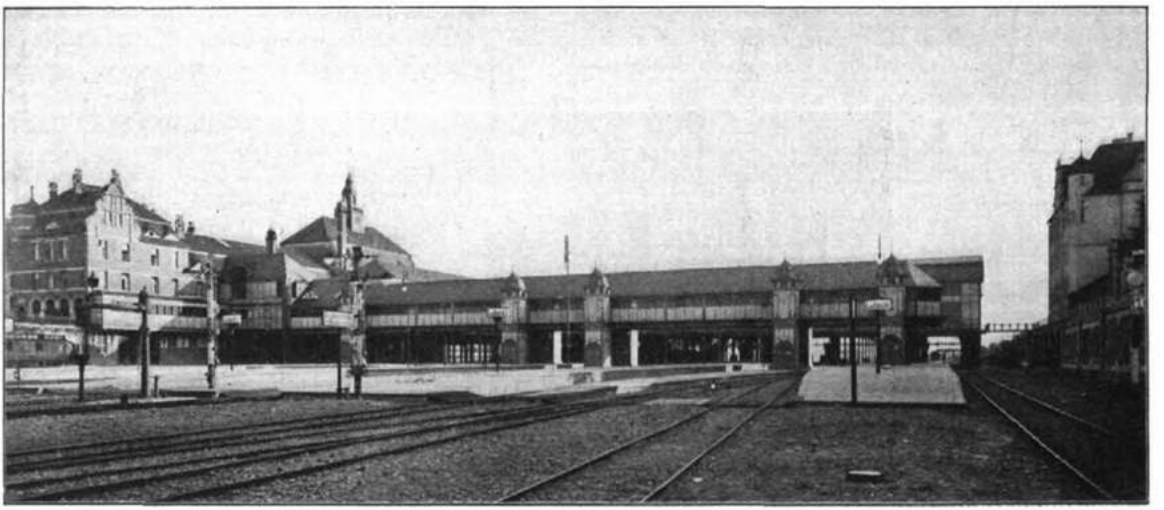


Abb. 3. Empfangsgebäude und Bahnsteighallen von der Fackenburger Allee aus gesehen.

glückliche Raumwirkung erreicht worden. Der Wartesaal I./II. Klasse (Text-Abb. 4) wurde erheblich reicher bedacht. Dieser sowie der nur durch eine hohe Balustrade abgetrennte Speisesaal sind von einem Tonnengewölbe in Drahtputzausführung überspannt, dessen teppichartige Bemalung mit grünem Grundton einen kräftigen, aber ruhigen Gegensatz zu der 3 m hohen geräucherten eichenen Wandtäfelung bildet. Seine Beleuchtung erhält der Raum durch sechs große, farbenfrohe Rundbogenfenster an der einen Längswand. Das kleine Damenzimmer hat durch weißlackierte Möbel und Wandrahmen mit graugrüner Stoffbespannung dazwischen eine helle freundliche Stimmung erhalten. Die Heizkörper sind überall durch Messinggehänge verkleidet.

Die Architektur des 10 m breiten, 14 m hohen und fast 100 m langen Personenganges (Abb. 2 Bl. 67) erhält ihr Gepräge durch die glückliche Spitzbogenform der eisernen Binder, welche ebenso wie das ganze eiserne Fachwerk unverkleidet geblieben sind, und durch die anmutende Farbenstimmung, welche sich entwickelt aus dem kräftigen Rot der Fußbodenfliesen, dem Türkisblau der Kachelverblendung des Wandsockels, dem Grau des rauhen Terranova-Putzes der Fachwerkfelder, der braungelben Bemalung der Deckenschalung, dem dunklen Ton der eichenen Türen und der Dämpfung des einfallenden Lichtes durch das grüne Gärtnerglas der zahlreichen Seitenfenster. Die Abschlußwand ist durch ein mächtiges, durch farbige Musterung belebtes Spitzbogenfenster gebildet (Text-Abb. 7). Der Zweckform ist hier so unbedingt die Herrschaft gelassen, daß nicht nur die in Nischen eingebauten Heizkörper, sondern auch die sämtlichen Rohre der Dampfheizung sichtbar gelassen sind.

Bildet hier die Farbe noch ein nicht unwichtiges Moment für die Wirkung, so entspringt solche bei den vier an den Personengang anstoßenden Bahnsteighallen (Abb. 1 Bl. 67)

Abb. 4. Wartesaal I. und II. Klasse.

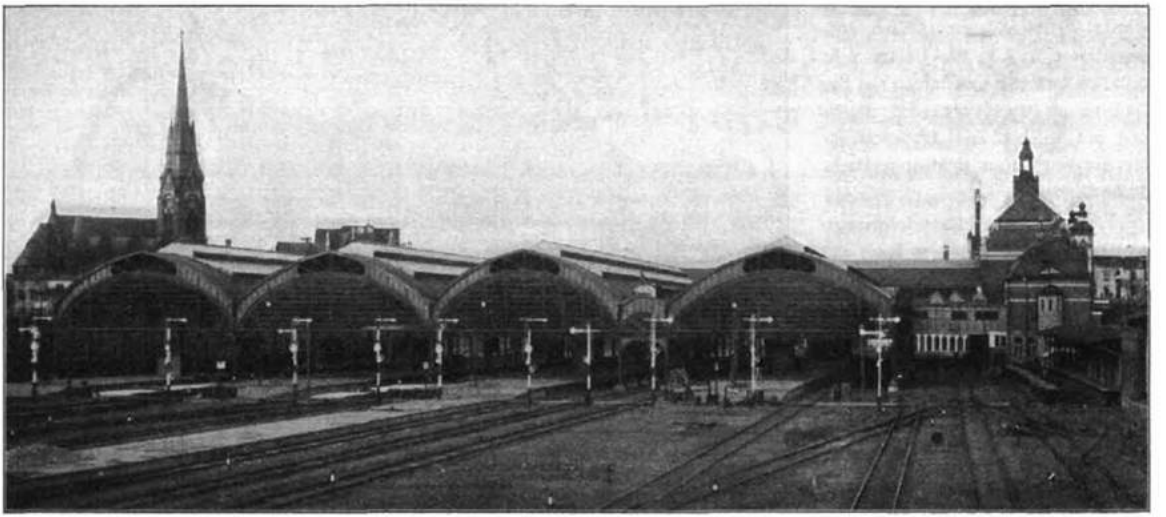


Abb. 5. Bahnsteighallen und Empfangsgebäude von der Meierstraße aus gesehen.

lediglich aus der schlicht und folgerichtig entwickelten Form der Eisenkonstruktion. Obwohl die Hallen bei einer Länge von 127 m die stattliche Breite von 87,60 m zwischen den seitlichen Abschlußwänden aufweisen, so konnte die mäßige Höhe von 12,50 m einen monumentalen Eindruck nicht entstehen lassen. Die Absicht zur Erzielung eines solchen und der naheliegende Gedanke eines Wettstreits mit der großen Halle der Schwesterstadt an der Elbe wurde auch von vornherein hinter die Kostenfrage und die praktische Erwägung zurückgestellt, dem Rauche der Lokomotiven ungehinderten schnellen Abzug zu gewähren, wozu bekanntlich hohe Hallen wegen der vorzeitig eintretenden Abkühlung der Gase weniger geeignet sind. Dagegen wurde innerhalb der so gesetzten Beschränkung unter Vermeidung aller Schmuckformen alles aufgewendet, um den überdachten Raum gefällig, hell, übersichtlich und trotz der Vierschiffigkeit einheitlich zu gestalten. Aus diesem Bestreben sind die Seitenwände bis auf einen mannshohen Sockel aus grünglasierten Ziegeln, die Schürzen und fast 60 vH. der Dachflächen verglast worden (Degenhardtsches Oberlicht mit 7 mm starkem Drahtglas). Die Hallenbinder wurden als bogenförmige Fachwerkträger ohne Zugstangen ausgebildet, die auf flußeisernen schlanken Pendelsäulen aufgelagert sind. Gegen die wagerechten Kräfte in der Querrichtung finden sie ihren Stützpunkt an den zu einem Steifrahmen vereinigten Säulenreihen neben dem Lokomotivgleis 3; in der Längsrichtung sind je zwei Säulen durch hochliegende Fachwerkträger starr verbunden, während in den mit ihnen abwechselnden Feldern Längsverbindungen zum Vorteil des Durchblicks fehlen und Pfetten wie Seitenwände beweglich angeschlossen sind. In den letzteren sind oben in der ganzen Länge, in den Schürzen im Scheitel und im Dach in den Seitenwänden der fast ganz durchgehenden Laternen Öffnungen für den Rauchabzug gelassen.

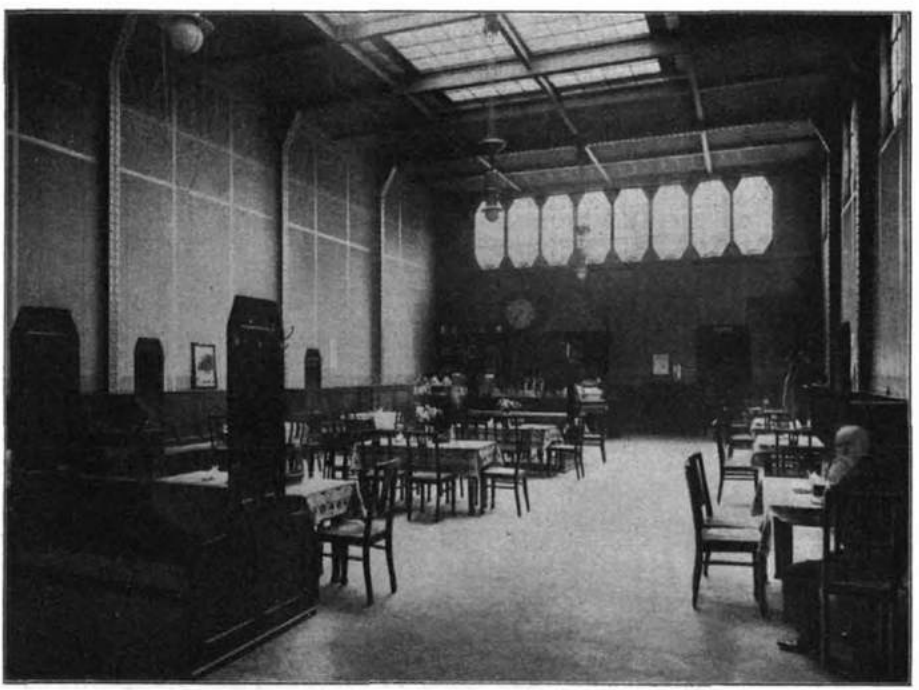


Abb. 6. Wartesaal III. Klasse.

Was die Dachdeckung betrifft, so wurde Wellblech grundsätzlich ausgeschlossen und in der Unteransicht grünlich lasierte Holzschalung mit Bedeckung aus Pappolein für die inneren und mit solcher aus Asbestschiefer für die von außen sichtbaren Dachflächen gewählt.

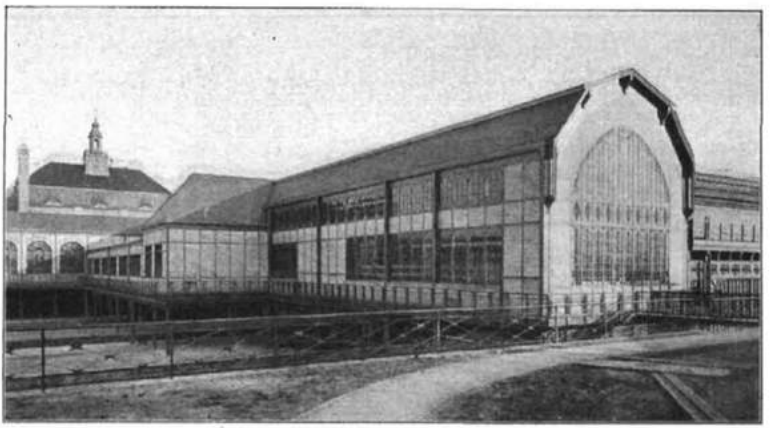


Abb. 7. Empfangsgebäude und Bahnsteighallen von der Kirchenstraße aus gesehen.

Jeder der vier Hauptbahnsteige ist 10,20 m breit, 300 m lang und liegt 76 cm über S.O., während die beiden Zungensteige und die Gepäcksteige wegen der Notübergänge niedrig gehalten sind. Die vier in Holzfachwerk ausgeführten Häuschen für die Aufsichtsbeamten und Abortbuden unter den Treppen, ferner zwei Büfettbuden bilden außer Richtungszeigern und Sitzbänken die hauptsächlichste Ausstattung der Bahnsteige.

Der Eilgutverkehr wickelt sich östlich neben dem Empfangsgebäude ab (Abb. 1 Bl. 65). Vom Schuppen können die Eilgutkarren entweder unmittelbar über den östlichen Notübergang oder — zur Vermeidung von Gleiskreuzungen bei starkem Verkehr — durch einen im Empfangsgebäude befindlichen Kellergang über die Gepäckbrücke zu den Zügen gelangen. An den Eilgutschuppen schließen sich die Rampen für Vieh- und Wagenverkehr an. Da der Viehtrieb nicht mehr wie bisher durch die um den Lindenplatz herum gelegenen Straßen stattfinden soll, so ist die Rampe gegen die Güterzufuhrstraße hin vollständig abgefriedigt und nur mit der Meierstraßenbrücke durch eine zu dieser hinaufführenden Rampe verbunden. Bezüglich ihrer Einrichtung ist zu bemerken, daß der Boden undurchlässig gepflastert, Holzwerk durchweg vermieden und ein Teil der Rampe überdacht und mit selbsttätig sich füllenden Tränken ausgestattet ist.

Der Güterbahnhof (Abb. 1 Bl. 65) breitet sich jenseit der Meierstraße aus. Güterabfertigungsgebäude, Versand-, Empfang- und Zollschuppen sind örtlichen Gepflogenheiten zuliebe hintereinander angeordnet, so daß der größtenteils 17 m breite Schuppen die Länge von etwa 400 m erhalten hat. Auf der anderen Seite der 15,20 m breiten Ladestraße ist Gelände für die Herstellung eines annähernd gleich großen Schuppens vorgesehen. Die Bedienung der Anlage erfolgt durch drei mit zwei Zwischenbühnen zum Durchladen versehene Gleise. Von der Zufuhrstraße des Freiladebahnhofes zweigen sieben Freiladestraßen ab. Eine Verbindung mit dem Personenbahnhof besteht nur am Ende des Güterschuppens. Hinter diesem sind, gegenüber dem Schuppen für die Personenzuglokomotiven, nach welchem ein Verbindungstunnel führt, ein runder Lokomotivschuppen für zehn Güterzug- und acht Tenderlokomotiven nebst den zugehörigen Bekohlungsanlagen, ein von der städtischen Wasserleitung gespeister Wasserturm, ein Aufenthaltsgebäude für Lokomotivbeamte und andere zugehörige Bauten errichtet.

Die sämtlichen Gütergleise vereinigen sich zu zwei Strängen, welche die Verbindung mit dem zwischen Buntekuher Weg und Moislinger Allee liegenden Verschiebebahnhof bilden, der mit dem Güterbahnhof zusammen bereits im Frühjahr 1907 dem Betriebe übergeben ist. Die neun Aufstellungsgleise desselben sind durch eine bei der Moislinger Überführung beginnende Weichenstraße mit den sechs Hauptgleisen verbunden. Aus ihnen werden die Züge auf den zwischen Moislinger Allee und Elbe-Trave-Kanal gelegenen beiden Ablaufgleisen geschleppt, von welchen sie in die in drei Gruppen angeordneten Verteilungsgleise ablaufen. Wegen der häufigen widrigen Winde ist fast der ganze Verschiebebahnhof mit schwachem Gefälle angelegt; außerdem wird die Ablaufgeschwindigkeit durch mehrere Gleisbremsen geregelt. Der gegenüber vielen neueren Anlagen vorhandene Nachteil des zweimal erforderlichen Heraufschleppens der Wagen auf

Abb. 8. Bahnsteigtreppe zum Personengang.

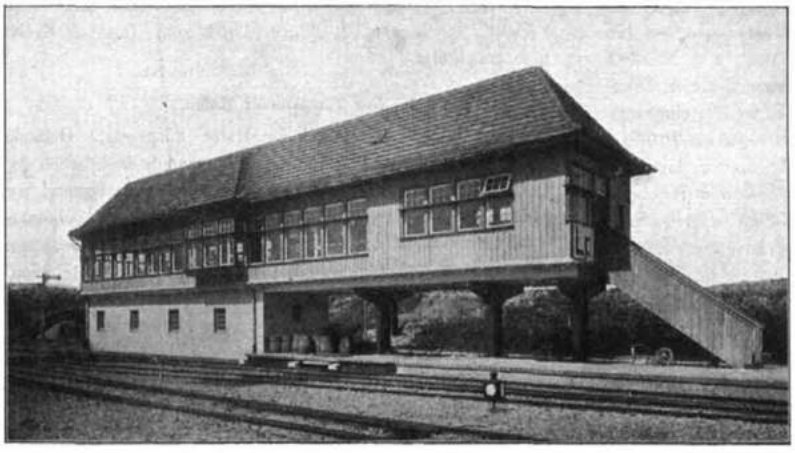


Abb. 9. Stellwerk *Lp* am westlichen Ende des Bahnsteigs IV.

den Ablaufberg war bei den örtlichen Verhältnissen schwer zu vermeiden.

An weiteren Verschiebanlagen sind noch der alte Eutiner Verschiebebahnhof und die alte Strecke der Eutiner Bahn zu nennen; auch der alte Personenbahnhof soll zu solchen Zwecken nutzbar gemacht werden. Für die Verbindung nach den Häfen ist eine besondere Hafenbahn hergestellt, die zwischen Güter- und Personenbahnhof außerhalb der Bahnsteighallen verläuft, und über welche auch die Güterzüge der Richtung Eutin-Travemünde ihre Ein- und Ausfahrt nehmen. Von sonstigen aus Anlaß der Umgestaltung des Bahnhofes entstandenen Veränderungen sollen nur die Anschlußlinien hervorgehoben werden, welche zusammen eine Länge von etwa 20 km besitzen.

Zur Sicherung der Weichen- und Signalstellungen ist der Personenbahnhof in drei Stellwerkbezirke eingeteilt. Der den ganzen Zugverkehr regelnde Fahrdienstleiter befindet sich in dem am Ende des Bahnsteigs IV gelegenen Stellwerkgebäude *Lp* (Text-Abb. 9), welches durch Blockabhängigkeiten mit den beiden übrigen Stellwerken, den vier Bahnsteigbuden und den nächstgelegenen Strecken-Blockstationen verbunden ist. Die Ausfahrsignale sind mit elektrischen Haltfalleinrichtungen versehen, welche mit isolierten Schienen verbunden sind. Durch elektrische, mit den Armen der Hauptsignale gekuppelte Rückmelder wird den Beamten in *Lp* und den Bahnsteigbuden die Stellung der für sie nicht sichtbaren Signale kenntlich gemacht. Ein weitverzweigtes Fernsprechnetz mit Klappenschrank im Telegraphenzimmer des Personenganges ermöglicht Verständigung zwischen allen Dienststellen. Der Verschiebebahnhof besitzt vier Stellwerke. Der Fahrdienstleiter hat hier in *Lr* seinen Sitz. Die Übermittlung der Nummer des zu benutzenden Verschiebgleises erfolgt durch elektrische Gleismelder (System Siemens u. Halske).

Infolge der hohen Lage des Baugeländes liegt der ganze Bahnhof und der größere Teil der Anschlußlinien im Einschnitt, was eine Bodenbewegung von etwa 2 Millionen Kubikmetern, die Herstellung umfangreicher Entwässerungsanlagen und großer Straßen- und Wegeverlegungen erforderlich machte. Da fast alle Schienenübergänge vermieden werden sollten, so kamen im ganzen 16 Straßenunter- und Überführungen, außer den fünf Eisenbahnbrücken zur Ausführung, von denen einige, wie die sechsgleisige Brücke über den Elbe-Trave-Kanal die Meierstraßen- und die Fackenburger Brücke, Bauwerke von nennenswerter Größe sind.

Die Planung und die Ausführung der ganzen Anlage erfolgte unter Leitung der Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. Mit den Arbeiten wurde im März 1903 begonnen, die Betriebseröffnung des Personenbahnhofes erfolgte am 1. Mai d. Js. und hat sich ohne Betriebsstörungen glatt vollzogen.

Lübeck. Cyrus, Bauinspektor.

Teltowkanalspeicher am Tempelhofer Hafen.

Entwurf und Ausführung: Havestadt und Contag, Königl. Bauräte, Berlin-Wilmersdorf.
Mitgeteilt vom Oberingenieur Wiig.

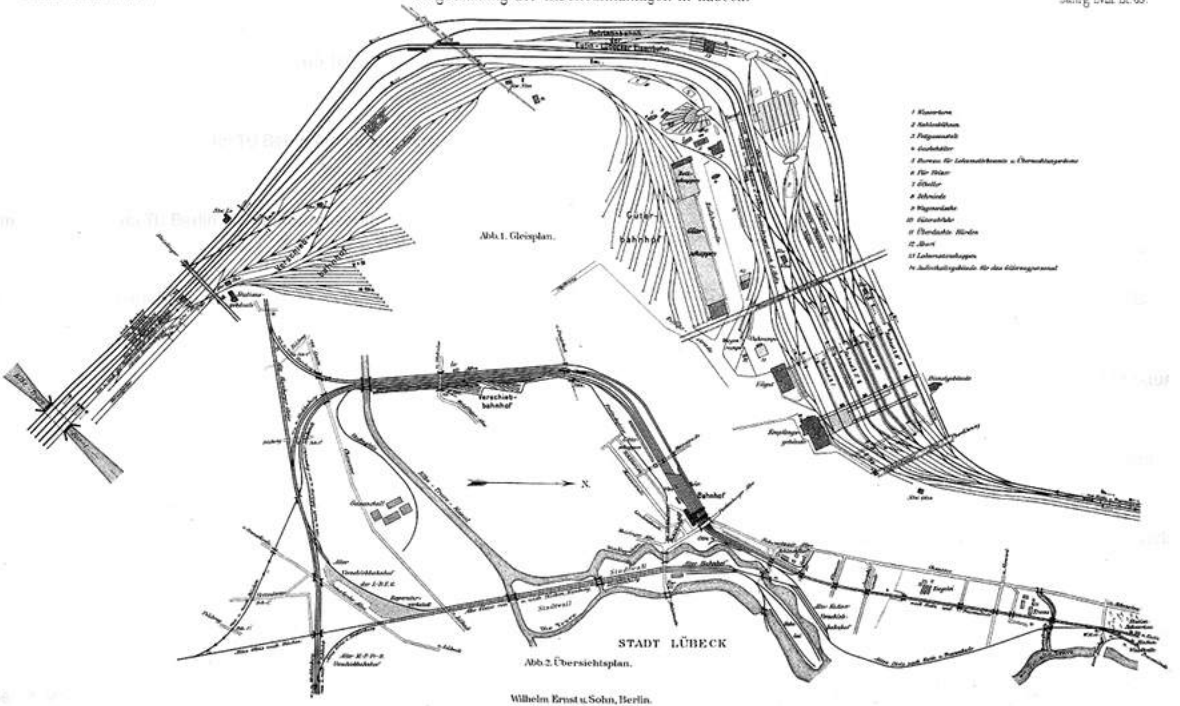
(Mit Abbildungen auf Blatt 68 bis 70 im Atlas.)

(Alle Rechte vorbehalten.)

In den Berichten der Handelskammer und der Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin bildete es bisher eine stehende Klage, daß der Güterverkehr Berlins an einem von Jahr zu Jahr steigenden Mangel an zweckmäßigen, mit den Hilfsmitteln der heutigen Technik ausgestatteten Vorkehrungen zum Löschen, Lagern und Umschlagen der nach und von Berlin beförderten Waren leide. Eine Denkschrift der Ältesten der Kaufmannschaft vom Jahre 1895 bemerkt ausdrücklich, daß Berlin in dieser Beziehung weit hinter Städten mit geringerem Verkehr zurückstehe. So besitzt Berlin nur einen Speicher, den fiskalischen Packhof am Lehrter Bahnhof, mit unmittelbarem Wasser- und Eisenbahnanschluß, und dieser Speicher dient lediglich dem Verkehr unverzollter Waren. Die Folge hiervon ist natürlich die, daß viele Berliner Großfirmen, soweit sie nicht vorziehen, ihre hier in Betracht kommenden Geschäfte unmittelbar in Hamburg und anderen Küstenplätzen abzuwickeln, ihre Warenlager in gemieteten Böden und Kellern in der Stadt verteilt untergebracht haben und dadurch der Vorteile eines mit Maschineneinrichtungen ausgerüsteten, mit Wasser- und Eisenbahnverbindungen versehenen Speichers entbehren.

Aber auch eine andere Erscheinung zeitigt die Berliner Speichernot: „die Stehkähne", das heißt Kähne, deren Ladungen wegen der Speichernot nicht untergebracht werden

Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in Lübeck.



Wilhelm Ernst u. Sohn, Berlin.

Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in Lübeck.

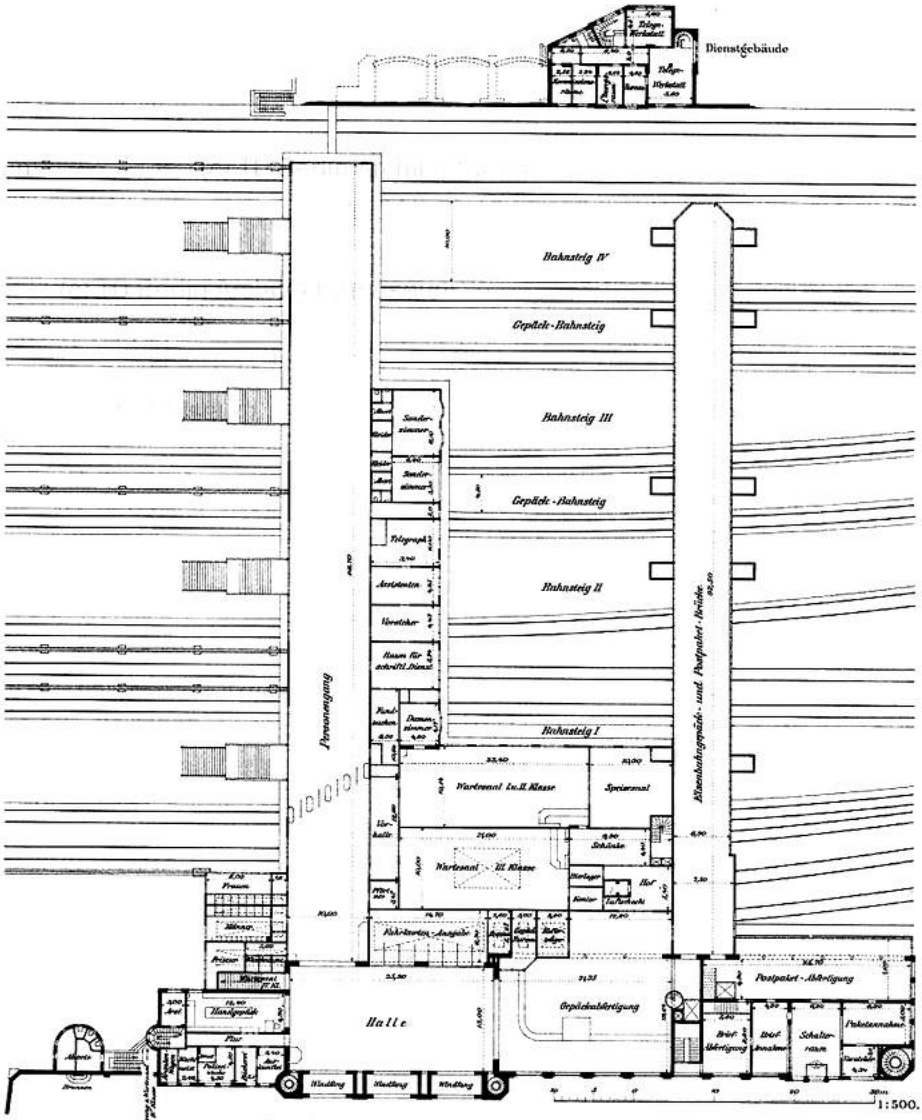


Abb. 1. Grundriß des Eisenbahn-Empfangsgebäudes.

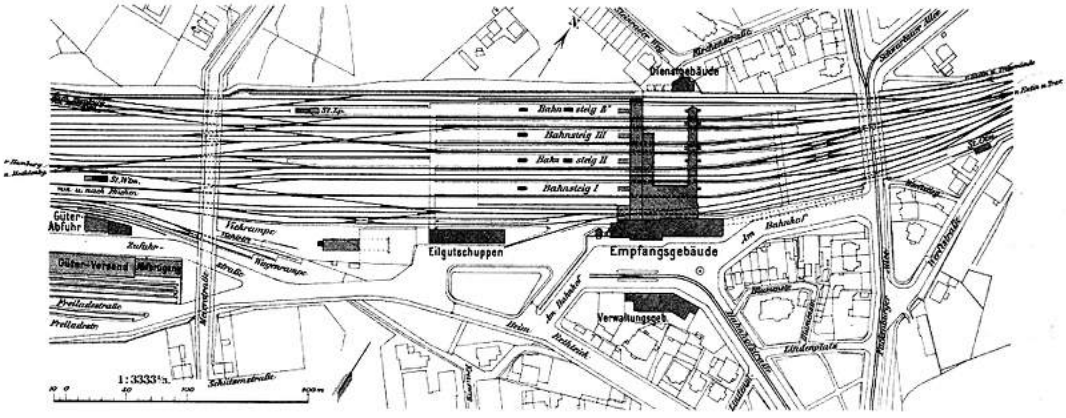


Abb. 2. Lageplan.

Wilhelm Ernst u. Sohn, Berlin.

Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in Lübeck.

Abb. 1. Innenansicht der Bahnsteighallen.

Abb. 2. Blick in den Personengang.

Wilhelm Ernst u. Sohn, Berlin.