



Abb. 16. Bahnhof Charlottenhof bei Potsdam.

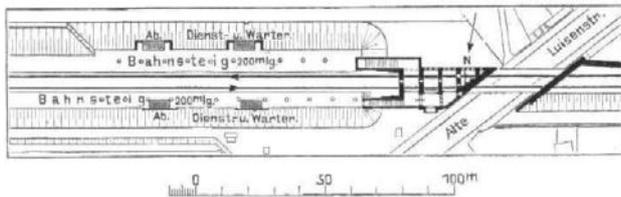


Abb. 17. Lageplan.

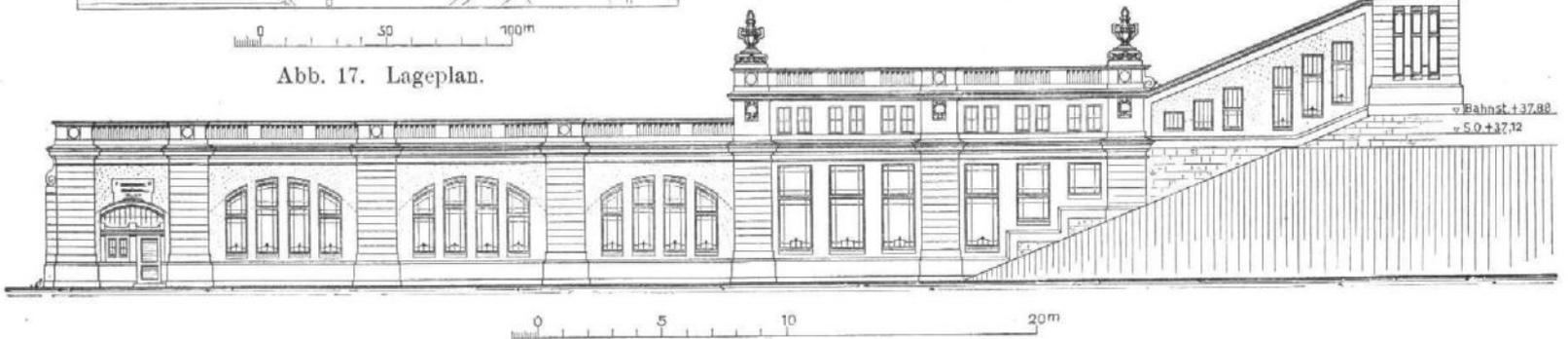


Abb. 18. Bahnhof Charlottenhof bei Potsdam. Ansicht von Süden.

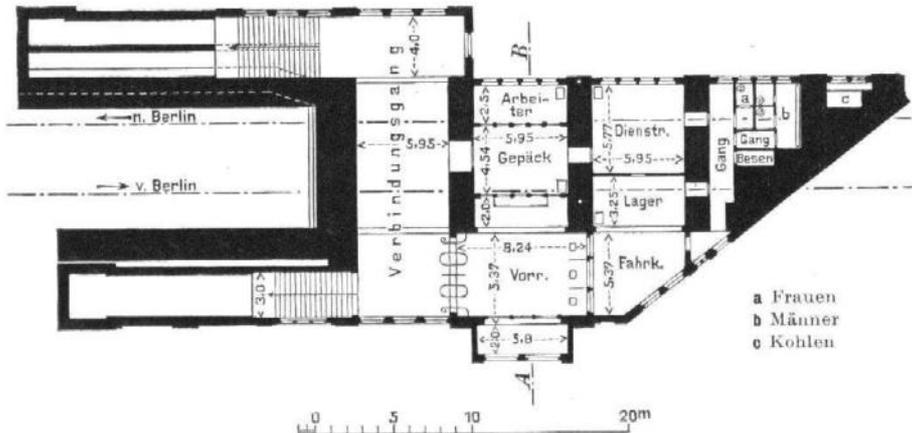


Abb. 19. Grundriß in Höhe des unteren Treppenabsatzes.

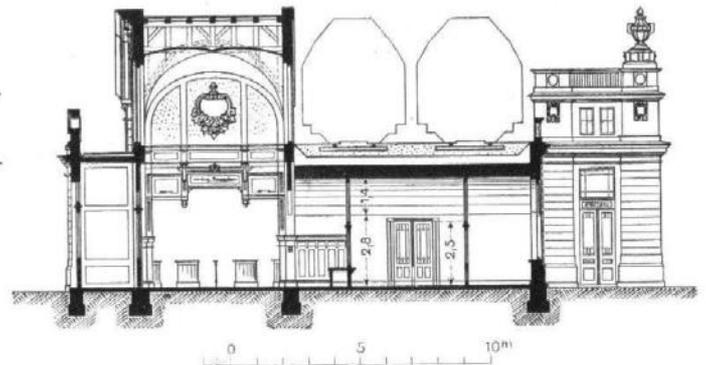


Abb. 20. Schnitt A B. Bahnhof Charlottenhof bei Potsdam.

liche Breite des Viadukts herbeiführen. Wie der Grundriß (Abb. 14) erkennen läßt, ist mit Hilfe von Eisenkonstruktionen wenigstens eine größere Mittelhalle gewonnen worden, die außer dem Stirnlicht am Eingang noch zwei Oberlichter erhält. Die Fassade ist schlicht und einfach mit kleinem Giebel über dem Eingang in Ziegelrohbau mit einigen Putzflächen ausgebildet.

Gleichfalls im Bahnkörper unter den Gleisen ist das Empfangsgebäude der Station Charlottenhof hergestellt (Abb. 16 bis 20). Diese sehr geschickt entworfene Anlage, deren Ausführung zur Zeit ihrer Vollendung entgegengeht, verdient in mehrfacher Hinsicht Beachtung. Abweichend vom üblichen sind die Gleise nicht zur Bildung eines Mittelbahnsteigs auseinandergezogen, sondern laufen durch und werden durch zwei Außenbahnsteige zugänglich gemacht. Die mit Rücksicht auf den häufigen Durchgang schnellfahrender Züge getroffene Anordnung ist zwar für den Stationsbetrieb weniger bequem als die übliche, hat aber für die Gestaltung des Empfangsgebäudes den Vorteil, daß der Viadukt schmaler ausfällt und daher eine erheblich günstigere Grundriß- und Raumbildung ermöglicht. Abb. 19 zeigt, wie sich trotz des schrägen Anschnitts der Zuführungsstraße die Diensträume und die Aborte für männliche und weibliche Beamte zweckmäßig in die Viadukte einfügen. Davon legt sich dann eine gut beleuchtete Eingangshalle mit einem Windfang, drei Schaltern und den Sperrposten, durch die man zu einem Verbindungsgang und

den Aufgangstreppe zu den Bahnsteigen gelangt. Die Lage des Bauwerks in schönster Landschaft zwischen Potsdam und Wildpark hat zu einer etwas reicher als gewöhnlich gehaltenen architektonischen Ausbildung geführt, die sich an die älteren Potsdamer Bauten anlehnt.

Bei den bisher betrachteten Stationen lag überall die Bahn oberhalb der Zuführungswege und das Empfangsgebäude seitlich der Bahn, eine Anordnung, die für die Stationen in Städten die allgemeine Regel bildet. In den nachfolgend geschilderten Stationen liegen indessen die Bahnsteige unterhalb der Zuführungsstraßen und die Empfangsgebäude neben, zwischen und über den Gleisen. Den einfachsten Fall dieser Art finden wir auf der kürzlich eröffneten Haltestelle „Botanischer Garten“ der Wannesebahn. Das Haus erhebt sich seitlich der Bahn und wird durch eine über das nächste Gleis geschlagene Brücke mit dem tief liegenden Mittelbahnsteig verbunden (Abb. 23 u. 26). Die Eingangshalle ist mit sehr guter Beleuchtung in der Ecke angeordnet. Die Fahrkartenschalter und der Durchgang zur Brücke liegen zweckmäßig so, daß der

Eintretende alles mit einem Blick übersehen und der Ankommende das Haus auf dem kürzesten Wege verlassen kann. Eine besondere Treppe verbindet den Gepäckraum mit dem Bahnsteig (Abb. 25). Neu ist, daß das Gebäude außer der Wohnung für den Bahnhofsvorsteher in drei Stockwerken eine reichliche Zahl von Wohnungen für Unterbeamte erhalten hat (Abb. 21, 22 u. 24).

Anders liegt die Sache, wenn neben den Gleisen kein Platz zur Verfügung steht und das Empfangsgebäude daher über die Gleise geschoben werden muß. Die Aufgabe ist zur Zeit noch ziemlich selten, wird aber mit der steigenden Entwicklung der Städte in Zukunft wohl häufiger auftreten. Sie verdient wegen der Schwierigkeiten der Lösung besondere Beachtung.

Auf der Haltestelle Warschauer Straße der Stadtbahn lag die Sache noch verhältnismäßig einfach (Abb. 27 u. 28). Die Warschauer Straße ist hier mit einer langen Brücke über die zahlreichen Gleise der Stadtbahn übergeführt. Die Stadtbahngleise liegen mitten zwischen den Gütergleisen. Das Empfangsgebäude steht auf vier in der Mitte zwischen den Gleisen aufgeführten, zum Teil durchbrochenen Mauern. Von der Brücke gelangt man durch einen Windfang in die Eingangshalle mit den Fahrkartenschaltern und den Sperrposten, an die sich die Treppe nach dem unten liegenden Mittelbahnsteig anschließt (Abb. 27).



Abb. 21. Bahnhof Botanischer Garten.



Abb. 22. Bahnhof Botanischer Garten.

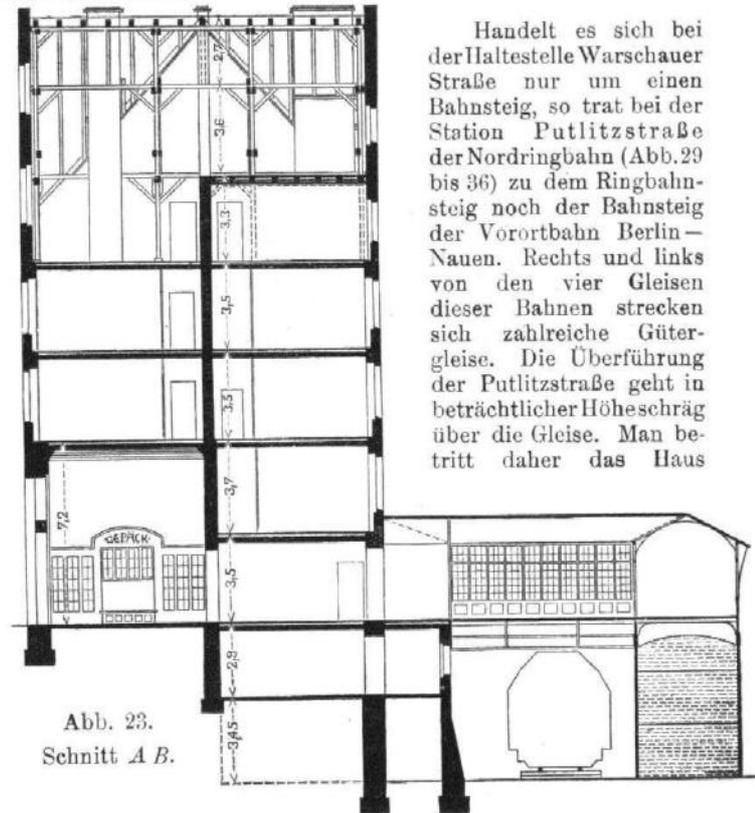


Abb. 23. Schnitt A B.

Handelt es sich bei der Haltestelle Warschauer Straße nur um einen Bahnsteig, so trat bei der Station Putlitzstraße der Nordringbahn (Abb. 29 bis 36) zu dem Ringbahnsteig noch der Bahnsteig der Vorortbahn Berlin-Nauen. Rechts und links von den vier Gleisen dieser Bahnen strecken sich zahlreiche Gütergleise. Die Überführung der Putlitzstraße geht in beträchtlicher Höheschräg über die Gleise. Man betritt daher das Haus

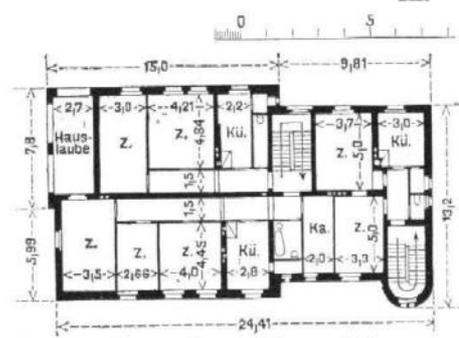


Abb. 24. Erstes Obergeschoß.

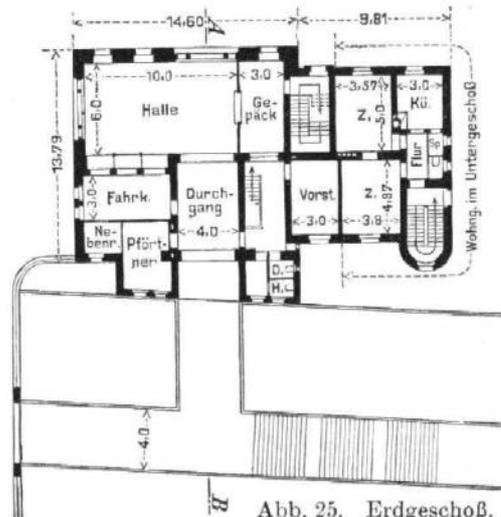


Abb. 25. Erdgeschoß.

überdeckt durch einen fünfeckigen Vorraum (Abb. 33), steigt über eine Treppe bis zu der durch den vorgeschriebenen lichten Raum (Abb. 35) festgelegten Höhe hinab in die Eingangshalle, an deren rechten Seite Fahrkarten-, Gepäck- und Dienstraum für den Vorsteher liegen, während geradeaus der mit den Sperrposten besetzte Zugang zu einer quer über die Gleise gespannten Brücke führt, an deren Enden die Treppen zu den Bahnsteigen hinableiten. Der Massverkehr der Stadtbahn nimmt dabei den kürzesten Weg in gerader Richtung. Das Haus ist, wie der Querschnitt Abb. 35 zeigt, zwischen den Gleisen in drei Geschossen mit möglichster Ausnützung der Breite errichtet. Um die Tiefen der Eingangshalle und der Diensträume zu vergrößern, hat das Hauptgeschoß über der vorgeschriebenen

Umgrenzung des lichten Raumes erkerartige Ausbauten erhalten, die im Inneren eine reizvolle Erweiterung der mit einem Stiehkappengewölbe überdeckten Halle bilden und im Äußeren die hohe Wand günstig beleben. Das Obergeschoß enthält die Wohnung des Vorstehers, das Untergeschoß, die Aborte für den Stadtbahnsteig, Waschküche, Keller und Räume für die Bahnmeisterei.

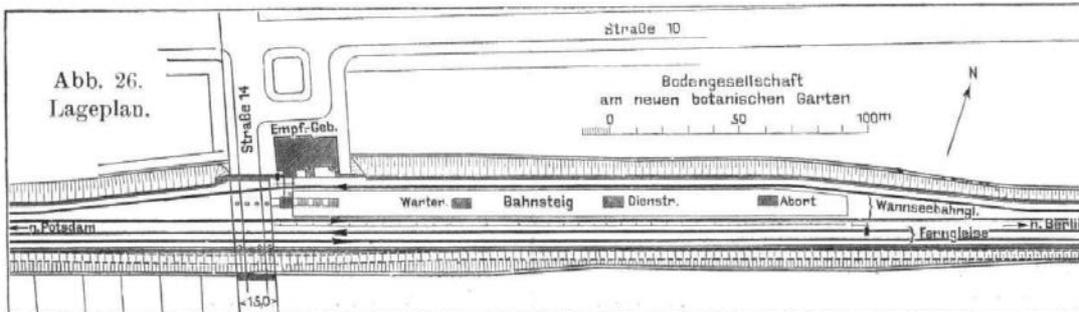


Abb. 26. Lageplan.

Der Aufbau überrascht durch die un-
gemein malerische Wirkung, die der An-
lage den Namen „Wartburg“ eingetragen
haben soll. Und doch sind eigentliche archi-
tektonische Ziermittel an dem im ein-
fachsten Ziegelbau gehaltenen Bauwerk
fast gar nicht zur Anwendung gekommen,
und Burgen zu bauen, hat nicht in der Ab-
sicht gelegen. Ein ziemlich reichhaltiges
Programm auf engster, an allen Seiten ein-
geschnürter Baustelle unter knappster Raum-
ausnutzung mit einfachen, zweckmäßigen
Mitteln zu erfüllen, war das einzige Ziel.
(Schluß folgt.)

Spundwände aus Eisen.

Den wachsenden Anforderungen des
Verkehrs und des Lebens im allgemeinen
entsprechend, hat der Durchschnitt unserer
Ingenieurbauwerke im letzten Viertel des
vorigen Jahrhunderts ein Wachstum seiner
Abmessungen erfahren, das den Ingenieur
zwang, auf immer neue Hilfsmittel zu sinnen,
um der Beanspruchung der einzelnen Teile
seines Werkes Herr zu werden. Nicht zum
wenigsten ist das bei den Gründungen
dieser Bauten der Fall gewesen, seien es
nun große Brücken, Kaimauern oder Turm-
häuser (Wolkenkratzer), und die eigentliche
Heimat gerade dieser Ungetüme hat sich
auf dem Gebiete der Gründungen schon
sehr viel länger eines hervorragenden Hilfs-
mittels zur Herstellung tiefer und wasser-
dichter Baugruben bedient, als die euro-
päische Technik: der eisernen Spundwände.

Allerdings sind auch bei uns seit 25 und
mehr Jahren eine große Anzahl Versuche
in der Herstellung eiserner Spundwände
angestellt worden, aber diesen haftet fast
durchweg der gleiche Mangel an, wie
einem anfangs der achtziger Jahre in
Bremen zur Ausführung gekommenen — die
ungenügende Ausnutzung des Eisens und
dementsprechend unverhältnismäßig hohe
Kosten. Von diesem Übelstand konnte
man sich nicht befreien, solange man sein
Heil in der Verwendung der „normalen
Walzeisenprofile“ sah, die fast ausschließ-
lich für Beanspruchung nach einer um
90° (in der Querschnittebene) gedrehten Achse
berechnet waren (I- und L-Querschnitt). Wollte man
mit diesen Eisen Spundwände für große Tiefen aus-
führen, so bewirkte der durch die verkehrte Aus-
nutzung bedingte Mehraufwand an Eisen und die
in den meisten Fällen notwendige umfangreiche
Nietarbeit vielfach eine derartige Verteuerung
des Bauwerks, daß kaum ein Vorteil gegenüber
der Verwendung hölzerner Spundpfähle zu er-
reichen war.

Um so auffälliger ist es, daß die Mehrzahl
der neueren Ausführungen — amerikanischer wie
europäischer — im großen und ganzen auf dem
alten Standpunkt beharrt. Vor allem in Amerika
sind in den letzten Jahren wieder eine Menge
neuer Querschnittformen auf den Markt gebracht
worden, die zwar meist große Dichtigkeit der aus
ihnen hergestellten Wand gewähren, im übrigen
aber m. E. größtenteils den oben gestreiften
Fehler aufweisen, daß sie das Eisen in nächster
Nähe der Längsachse der Spundwand anhäufen
(United States, Lackawanna, Vanderkloot, Quimby,
Williams; Abb. 1 bis 5). Der Vorteil des leichten
Anpassens an Richtungsänderungen der Wand, der
vor allem den Formen „Lackawanna“, „United
States“, „Quimby“ und „Vanderkloot“ nachgerühmt
wird, dürfte diesem Mangel gegenüber wohl
nicht zu hoch anzuschlagen sein; die Dichtig-
keit aber ist kein diesen Wänden eigentümlicher

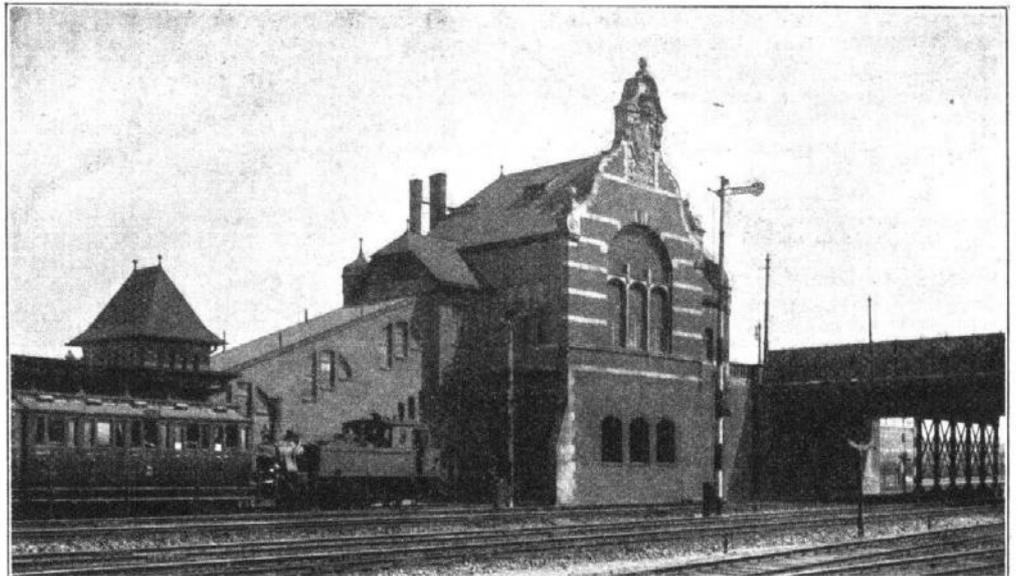


Abb. 27. Bahnhof Warschauer Straße.



Abb. 28. Bahnhof Warschauer Straße.

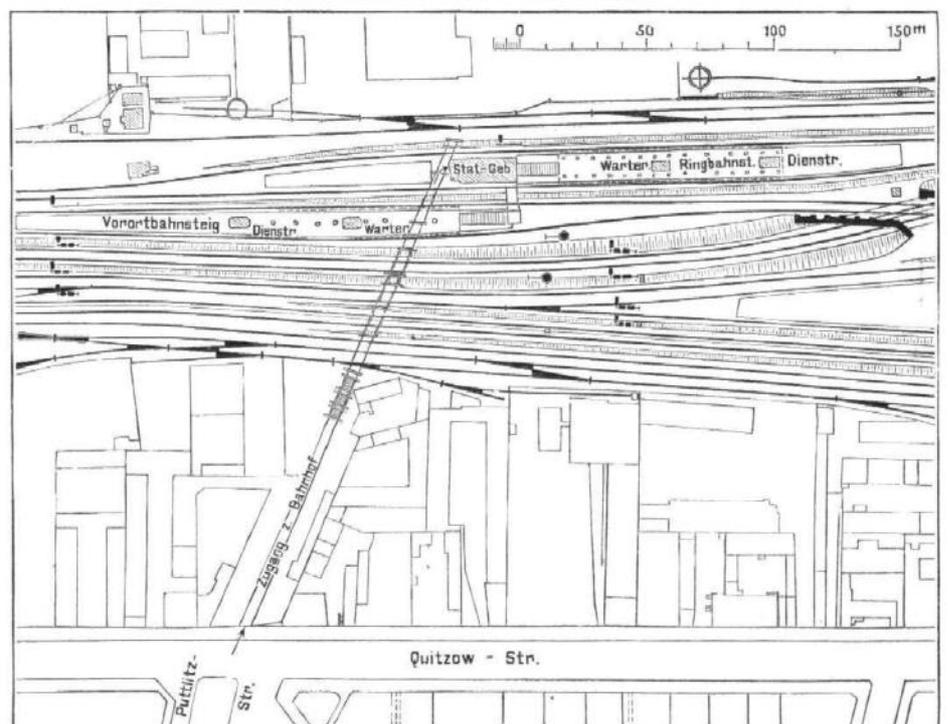


Abb. 29. Bahnhof Putlitzstraße. Lageplan.