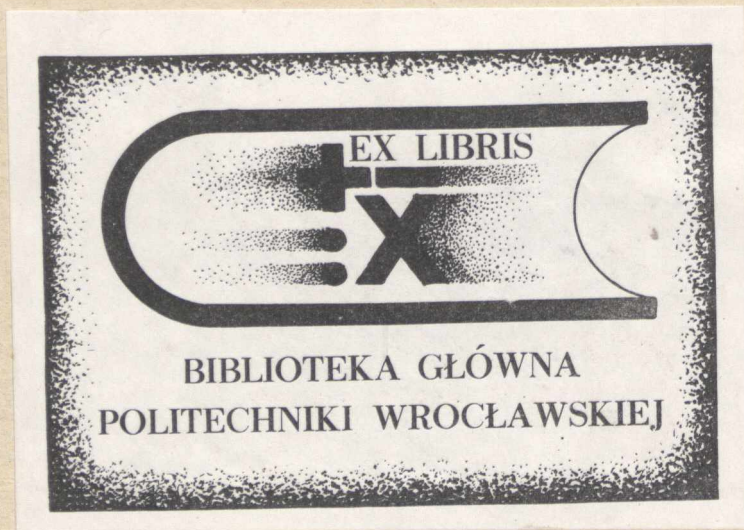


T. B. 572

L 1915

gr

Archiwum



DAS

EMPFANGS-GEBÄUDE

DER

BRESLAU-SCHWEIDNITZ-FREIBURGER EISENBAHN

ZU

BRESLAU

MIT VII KUPFERTAFELN

Leihgabe an die
Bibliothek der
Techn. Hochschule
Breslau

BERLIN

VERLAG VON ERNST & KORN

(GROPIUS'SCHE BUCH- UND KUNSTHANDLUNG)
KÖNIGL. BAUAKADEMIE 12

1875.

1933. A 1147

Or. 21549.

Das Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Unternehmen bestand bis zum Jahre 1868 aus den sich in Königszell kreuzenden Bahnstrecken Breslau-Altwasser-Waldenburg und Frankenstein-Liegnitz. Eine Erweiterung desselben erfolgte durch den 1870 vollendeten Ausbau der Strecke Liegnitz-Raudten-Glogau-Grünberg-Rothenburg, und die in diesem Jahre in Betrieb gesetzten Strecken Rothenburg-Reppen und Breslau-Raudten.

Diese Erweiterungen werden im Jahre 1876 ihren vorläufigen Abschluß finden durch die in der Ausführung begriffene Linie Reppen-Cüstrin-Stettin-Swinemünde und Freiburg-Salzburg-Friedland-Böhmische Grenze.

Der Bahnhof Breslau, welcher der Ausgangspunkt sowohl für die alte Stammbahn Breslau-Schweidnitz-Freiburg, als auch für die neue Hauptlinie Breslau-Stettin-Swinemünde bildet, genügt diesem Zwecke, wie ein Blick aus dem Situationsplan (Bl. 1) vom Jahre 1866 zeigt, in keiner Weise. Die Anlagen für den Personen- und Güterverkehr, die zumeist noch aus dem Jahre 1843 stammten, entsprachen durchaus nicht den Anforderungen der Gegenwart, und der eiserne Gürtel der Verbindungsbahn, welcher die sämtlichen Bahnstrecken im Niveau kreuzte, verhinderte jede Längenausdehnung des Bahnhofes. — Es war ein günstiger Umstand, daß der Bau der neuen Verbindungsbahn, welche, in weitem Bogen und in hoher Planumlage die Stadt umkreisend, eine Verlängerung der Bahnstrecke um das Anderthalbfache ihrer ursprünglichen Ausdehnung zuließ, in den Jahren 1869 bis 1871 erfolgte, also gleichzeitig mit der Ausführung des eine Beseitigung aller vorerwähnten Uebelstände anstrebenden Projectes für den Bahnhofs-Umbau, der nunmehr soweit vorgeschritten ist, daß er in diesem Jahre beendet werden wird. Den interessantesten Theil dieses auf Blatt 1 dargestellten Umbauprojectes für Bahnhof Breslau bildet der Neubau des Empfangsgebäudes.

Zwar schließt sich, wie aus dem beigefügten Grundriß auf Blatt 2 hervorgeht, die Vertheilung und Gruppierung der inneren Räumlichkeiten sowohl auf der Abgangs- wie auf der Ankunftsseite im Wesentlichen den bewährten Mustern der Berliner Kopfstationen an, so daß sich eine nähere Beschreibung dieser Bautheile mit Rücksicht auf die in großem Maßstabe mitgetheilten Zeichnungen erübrigt. Dagegen bietet die Ausbildung des Verbindungs-Kopfbaues sowie der Halle zwischen der Abgangs- und der Ankunftsseite verschiedene neue Gesichtspunkte, welche eine eingehendere Erörterung verdienen dürften.

Für die Neugestaltung des Empfangsgebäudes nämlich kam neben der Einführung der Stettiner Linie, welche durch die inzwischen erfolgte Concessionirung der Abkürzungsstrecke Breslau-Raudten eine erhöhte Bedeutung erhielt, ein bereits früher vorhandenes, bei der ersten Anlage aber nicht hinreichend berücksichtigtes Moment in Betracht. Begünstigt durch die örtlichen Verhältnisse, einerseits durch die vorgeschobene Lage des Empfangsgebäudes zu einer stark bevölkerten und leichtlebigen Stadt, von deren Mittelpunkt der Kopfbau nur 900^m abliegt, andererseits durch die Nähe des Gebirges, dessen schönste Partien in zwei- bis dreistündiger Eisenbahnfahrt zu erreichen sind, erfreut sich die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn auf der Strecke Breslau-Altwasser eines lebhaften Personenverkehrs, der, nach Jahreszeit und Witterung schwankend, bei den Extrazügen an den Sonn- und Festtagen im Sommer seinen Höhepunkt erreicht. An solchen Tagen strömen bei gutem Wetter

zuweilen Tausende von Menschen Morgens hinaus nach den Bergen, um Abends wieder heimzukehren.

Dieser periodisch wiederkehrende, an einzelnen Tagen übermäßig gesteigerte Personenverkehr machte eine Trennung des Extrazugverkehrs von dem übrigen nothwendig, was sich durch Anlage eines Mittelperrons in Verbindung mit einem Wartesaal vor Kopf des Gebäudes am zweckmäßigsten erreichen ließe, indem auf diese Weise sowohl das abgehende wie das ankommende Publikum auf dem kürzesten Wege und ohne den übrigen Betrieb zu belästigen, zu- resp. abgeführt werden konnte. Die abreisenden Extrazügler treten direct vom Vorplatze durch Vermittelung der Vorhalle in den Wartesaal, in welchem sie zur Rechten an drei Billetschaltern der durch Oberlicht erhellten Billetexpedition Fahrbillets lösen können. Gepäck führen die Extrazügler nicht, weshalb sich die Anlage einer Gepäckannahme erübrigt. Der Mittelperron, auf 180 Meter Länge überdacht, auf weitere 240 Meter Länge offen, gewährt bei einer Längenausdehnung von 420 Metern Platz zur Aufstellung von ca. 105 Personenwagen-Achsen, so daß er bei einer Breite von 10,25 Metern auch gesteigerten Verkehrsanforderungen um so eher genügt, als die Passagiere stets nur eine Seite des Perrons benutzen.

Außerdem ist in Aussicht genommen, den Mittelperron nebst Kopfbau für die Ankunft der Stettiner Züge, welche rechts vom Mittelperron anfahren, mit zu benutzen. Für diesen Fall bildet der Kopfbau das große Ausgangsvestibül, in welchem die durch ein leichtes Gitter abgetrennte Gepäckexpedition liegt und ein Raum für die Steuerbehörde vorgesehen ist.

Dieser aus den praktischen Bedürfnissen des Betriebes heraus entwickelte Grundriß gab das Motiv zur architektonischen Ausbildung der weithin sichtbaren und dem zum Bahnhofe eilenden Publikum zuerst in die Augen fallenden Kopffaçade. Der gegen den laubgeschmückten Vorplatz mit breiter Freitreppe und mächtigem Eingangsportale sich öffnende Mittelbau, gekrönt von einer mit den Gestalten der Pommerania und Silesia, welche Provinzen die Bahn zu verbinden bestimmt ist, ornamentirten Uhr, flankirt durch die von ionischen Sandsteinsäulen getragene halbrunde Halle, von welcher aus die ankommenden Reisenden die Droschken besteigen, dürfte wohl geeignet erscheinen, die gesammte Bauanlage als ein Eisenbahn-Empfangsgebäude zu charakterisiren.

Weicht schon die Gestaltung des Kopfbaues von den bisherigen Lösungen ab, so ist dies in noch höherem Grade mit der Ueberdachung des zwischen Ab- und Anfahrtsseite und der Verbindungshalle liegenden Raumes der Fall. Während ausnahmslos die größeren Endstationen diesen Raum mit einem großen eisernen Hallendach überdecken, ist hier von dieser Art der Dachconstruction Abstand genommen, vielmehr sind die beiden Seitenperrons mit Pultdächern, der Mittelperron mit einem Satteldache überdeckt.

Es ist nicht in Abrede zu stellen, daß die großen Hallendächer einen vollständigeren Schutz gegen die Unbilden der Witterung, namentlich gegen Regen und Schnee, gewähren. Damit möchten aber auch die Vorzüge dieser Hallendächer gegenüber der gewählten Constructionsweise erschöpft sein. Denn dieser sind gerade die Vorzüge eigen, welche als Mängel der Hallendächer vielfach empfunden werden, nämlich der Vorzug ungehinderten Zutritts von Luft und Licht und der Ungebundenheit in der architektonischen Ausbildung nicht nur der Kopf-, sondern auch der Seitenfaçaden. Trotz aller künstlichen Vorrichtungen zur

Erzielung einer guten Ventilation sind die Hallen doch durchweg mit schlechter, durch Rauch und Staubtheile geschwängelter Luft angefüllt, indess bei vorliegender Lösung die Luft überall hin frei gelangen kann und um so reiner bleibt, als die Schornsteine der Maschinen nicht unter das Dach reichen.

Es ist ferner ein großer Uebelstand, daß es nur mit Mühe gelingt, der Halle selbst die erforderliche Beleuchtung zu geben und daß die an die Halle stoßenden Räume der An- und Abfahrtsseiten, so wie des Kopfbaues in allen Etagen nur secundäres Licht erhalten. Bei der Anwendung niedriger Dächer ist es dagegen angänglich, schon den im Parterregeschoß gelegenen höheren Räumen, namentlich also allen Wartesälen, sowie sämtlichen in den oberen Stockwerken vorgesehenen Räumlichkeiten von beiden Seiten her directes Licht zu geben, wodurch die ganze Anlage nicht nur einen erheblich freundlicheren Eindruck macht, sondern auch viel vortheilhafter ausgenutzt werden kann. Diesen wesentlichen Vorzügen gegenüber fällt der Nachtheil der Säulen um so weniger ins Gewicht, als man durch entsprechend große Axentheilung und richtige Wahl des Abstandes von der Perronkante die mit der Säulenstellung wohl verbundene Beeinträchtigung der freien Bewegung des Publikums sehr herabzumindern im Stande ist. Jedenfalls sind die Säulen hier nicht mehr störend, als bei den überdachten Perrons der großen Trennungstationen, wo zeitweise eine noch größere Concentration von Reisenden stattfindet. Von nicht zu unterschätzender Bedeutung aber für die Vergleichung ist endlich der Kostenpunkt. Die Kosten für die in den Jahren 1871 bis 1874, also in den Jahren der theuren Eisenpreise hergestellten Perrondächer auf Bahnhof Breslau haben betragen:

Mittelperron pro □ ^m	14 Thlr. 3 Sgr.
Seitenperrons - -	8 - 9 -
in medio	12 Thlr. 1½ Sgr.

Nach den in der Zeitschrift für Bauwesen Jahrg. XX, p. 166 mitgetheilten Notizen hat das Hallendach des Niederschlesisch-Märkischen Bahnhofes bei den verhältnißmäßig billigen Eisenpreisen des Jahres 1868 gekostet

pro □^m 12 Thlr. 25 Sgr.;

bei den um rot. 30% gestiegenen Eisenpreisen der Jahre 1871 bis 1874 würden diese Kosten jedoch mindestens gegen 16 Thlr.

pro □^m betragen haben, so daß allein im Eisenwerke die Kosten sich etwa wie 3 : 4 verhalten würden.

Das Verhältniß stellt sich jedoch wesentlich anders, wenn man erwägt, welche Mauer Massen zu verstärken, zu erhöhen und neu aufzuführen gewesen wären, um für das Empfangsgebäude der Freiburger Bahn ein Hallendach überhaupt zu ermöglichen.

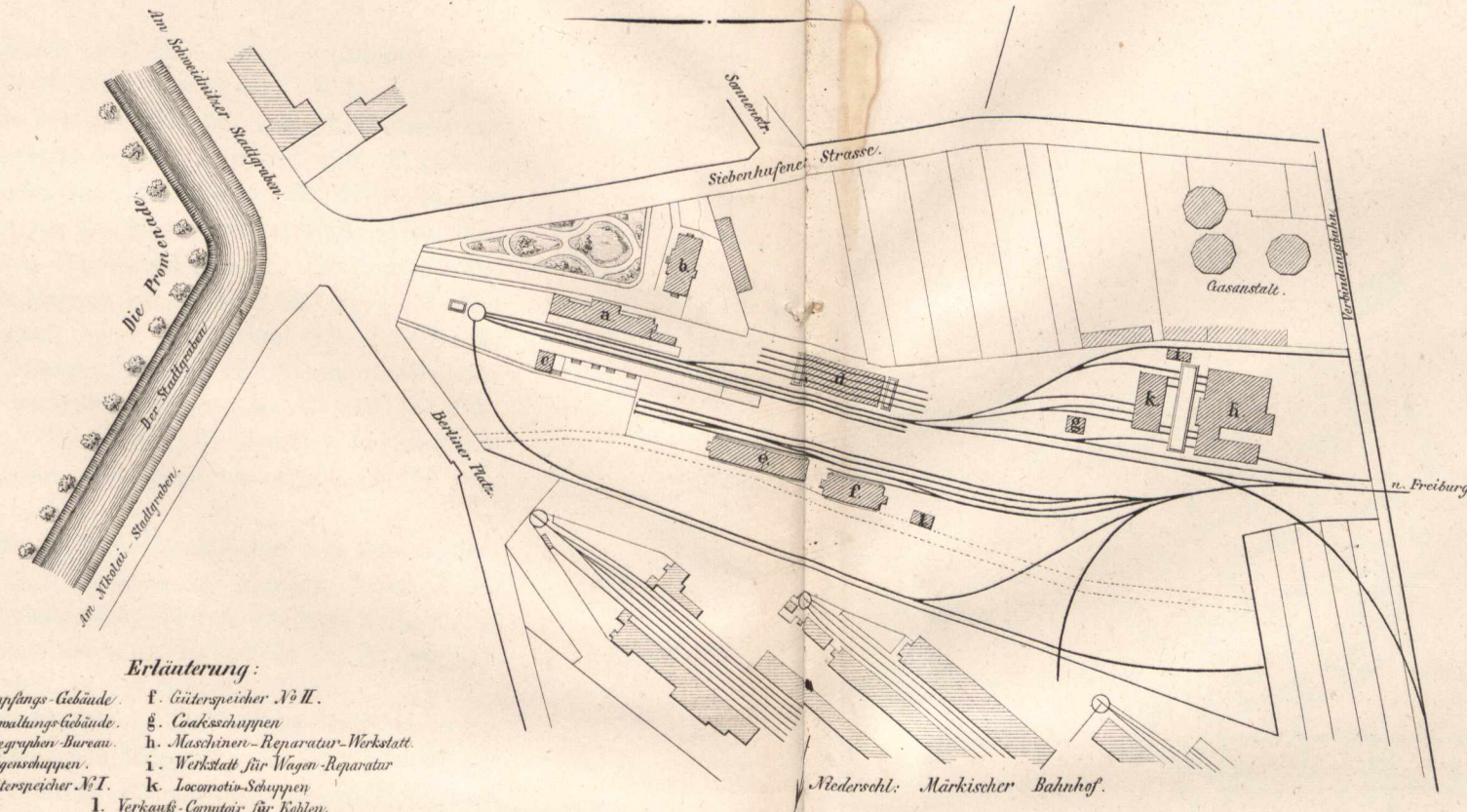
Die drei niedrigen Perronhallen haben zusammen einen Kostenaufwand von 47200 Thlr. verursacht. Wäre der ganze Raum von 136^m Länge der Abfahrtsseite und 42,5^m Breite mit einem Hallendache überdeckt worden, so wären, unter Zugrundelegung des Einheitspreises von 16 Thlr. pro □^m 5780 · 16 oder rot. 92480 Thlr. Kosten für das Eisenwerk der Halle entstanden; hierzu treten die Kosten für Verstärkungen, Erhöhungen und Maueraufführungen der Mauern bis zu einer Höhe von 13^m über Perronkante, welche nach einer überschläglichen Berechnung ungefähr 45000 Thlr. betragen, so daß die Gesamtkosten für das Hallendach sich auf wenigstens 92480 + 45000 = 137480 Thlr. belaufen haben würden. Die Kosten der niedrigen Perrondächer zum Hallendache verhalten sich somit wie 47200 : 137480 oder nahezu wie 1 : 3.

Dies Resultat dürfte für ähnliche Anlagen von entscheidendem Einflusse sein, da schließlich als einziger Vortheil des Hallendaches die Gewinnung eines Wagenschuppens übrig bleibt, den man, falls ein solcher überhaupt Bedürfnis ist, für den fünften Theil der Kosten eben so gut herstellen kann.

Sämtliche Projecte sind unter der Leitung des Regierungs- und Bauraths Vogt, technischen Mitgliedes des Directoriums der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn, entworfen und ausgeführt. Das Project für den Umbau des Gesamtbahnhofes Breslau hat der Baumeister Wernich, das für das Empfangsgebäude der Baumeister Hasenjäger, unter Benutzung der architektonischen Entwürfe der Baumeister Kyllmann und Heyden, aufgestellt. Die auf Blatt 6 im Detail dargestellten Sculpturen des Kopfbaues sind von dem Baurath Lüdecke entworfen und von dem Bildhauer Rachner ausgeführt.

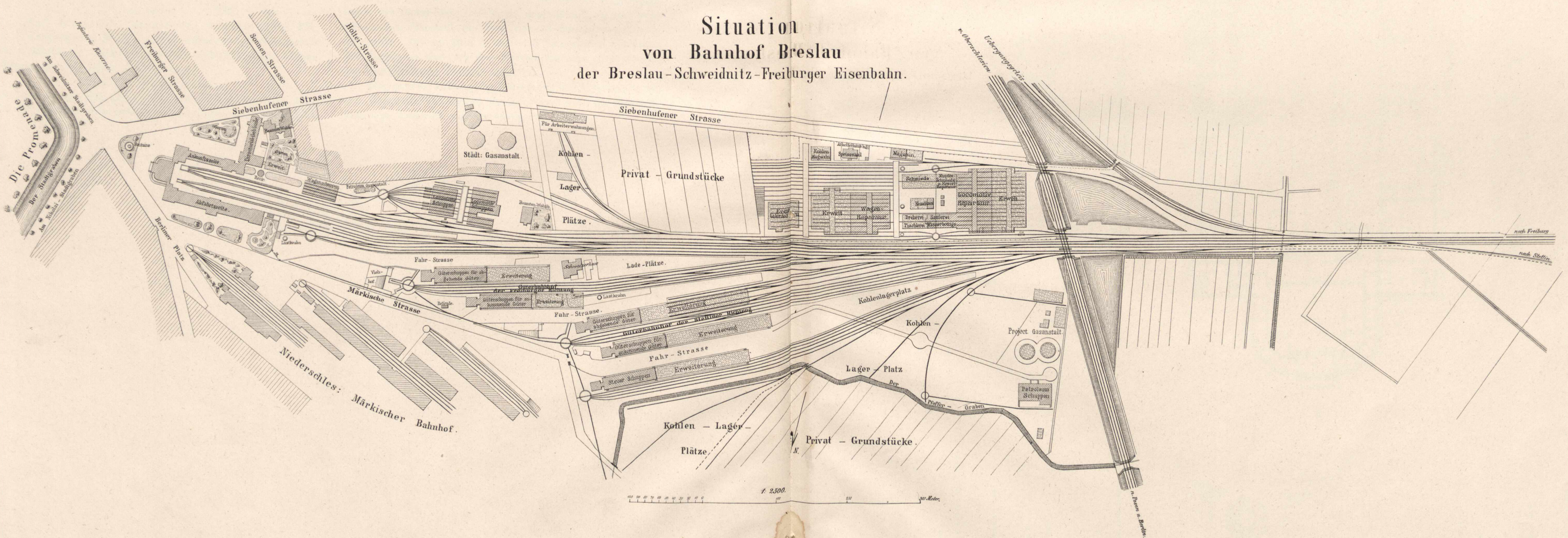
Die specielle Leitung der Ausführung der Abfahrtsseite war dem Baumeister Hasenjäger, des Kopfbaues sowie der Ankunftsseite dem Architekten Baller übertragen worden.

Situation von Bahnhof Breslau der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn Zustand im Jahre 1866.



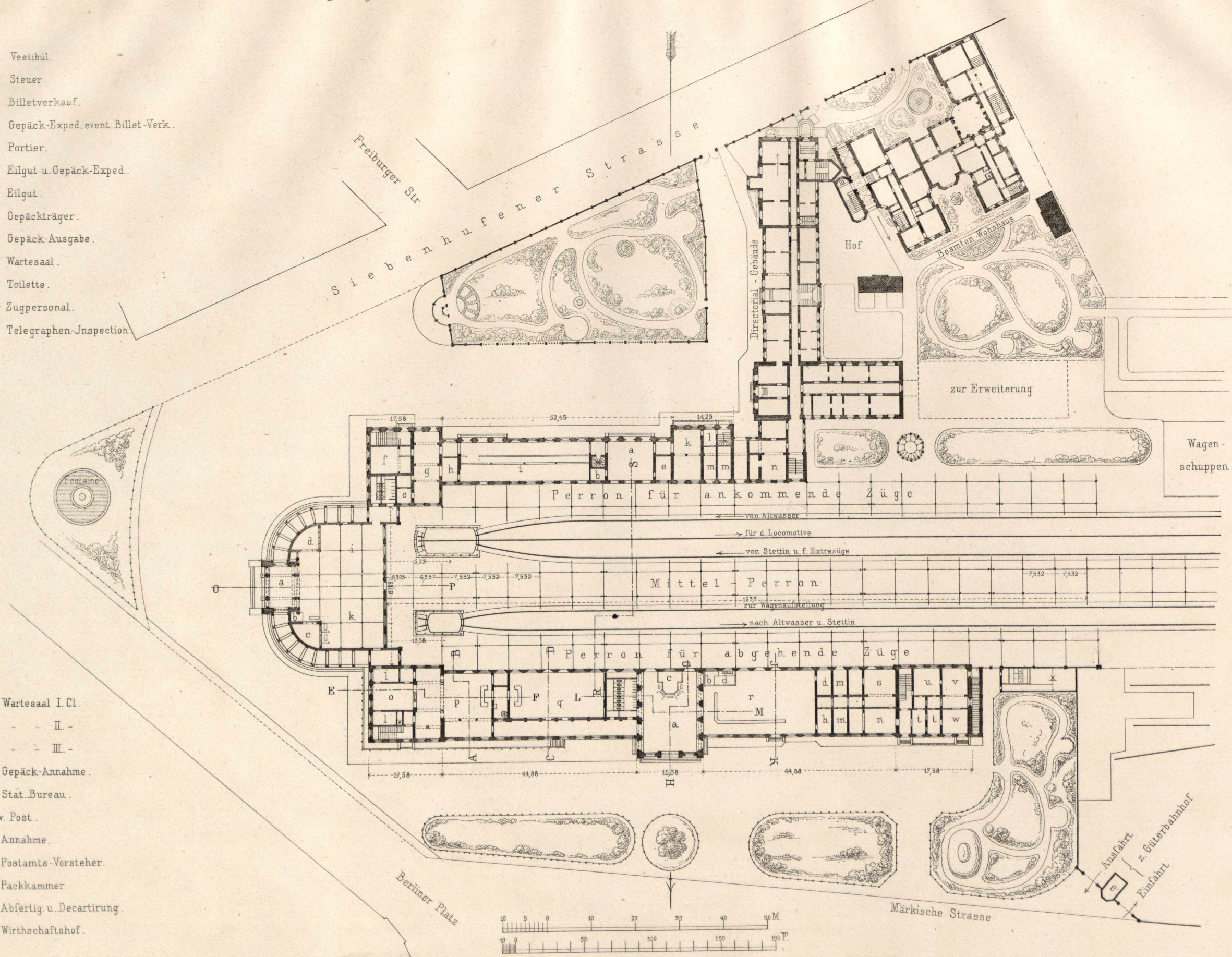
- Erläuterung: a. Empfangs-Gebäude, b. Verwaltung-Gebäude, c. Telegraphen-Bureau, d. Wagenschuppen, e. Güterspeicher N.F., f. Güterspeicher N.Z., g. Coakschuppen, h. Maschinen-Reparatur-Werkstatt, i. Werkstatt für Wagen-Reparatur, k. Lokomotiv-Schuppen, l. Verkauf-Comptoir für Kohlen.

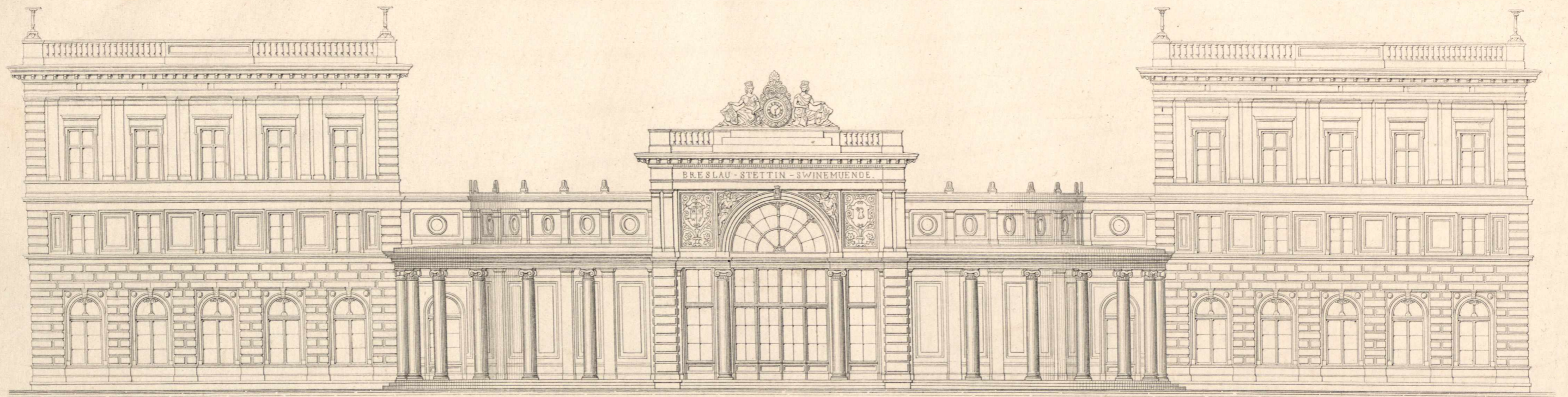
Situation von Bahnhof Breslau der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.



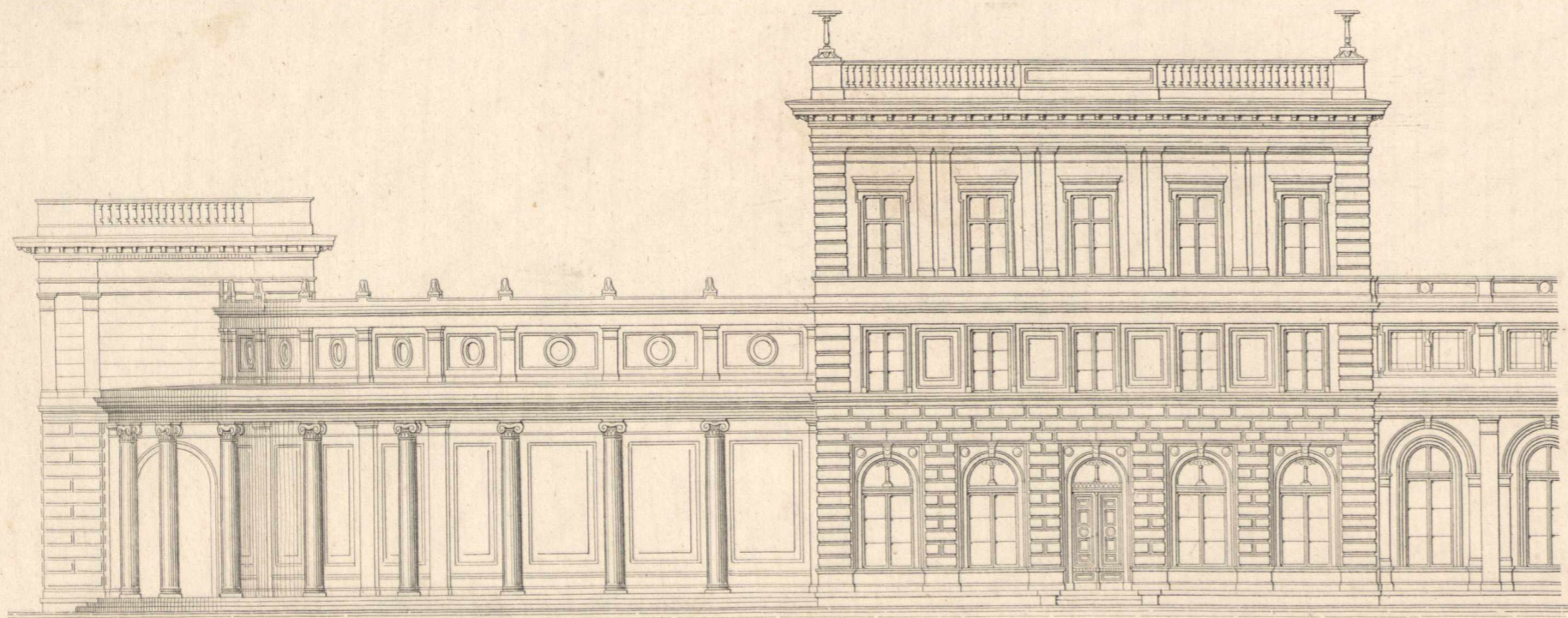
- a. Vestibül.
- b. Steuer.
- c. Billetverkauf.
- d. Gepäck-Exped. event. Billet-Verk.
- e. Portier.
- f. Eilgut u. Gepäck-Exped.
- g. Eilgut.
- h. Gepäckträger.
- i. Gepäck-Ausgabe.
- k. Wartesaal.
- l. Toilette.
- m. Zugpersonal.
- n. Telegraphen-Inspection.

- o. Wartesaal I. Cl.
- p. - - II. -
- q. - - III. -
- r. Gepäck-Annahme.
- s. Stat. Bureau.
- t-w. Post.
- t. Annahme.
- u. Postamts-Vorsteher.
- v. Packkammer.
- w. Abfertig u. Decartirung.
- x. Wirthschaftshof.

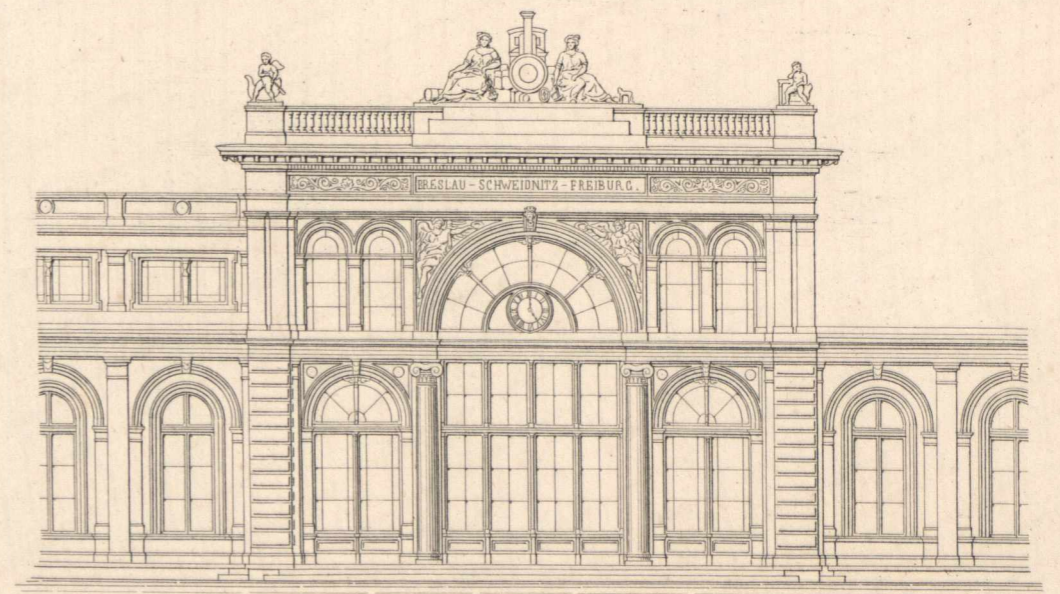




Kopfansicht .



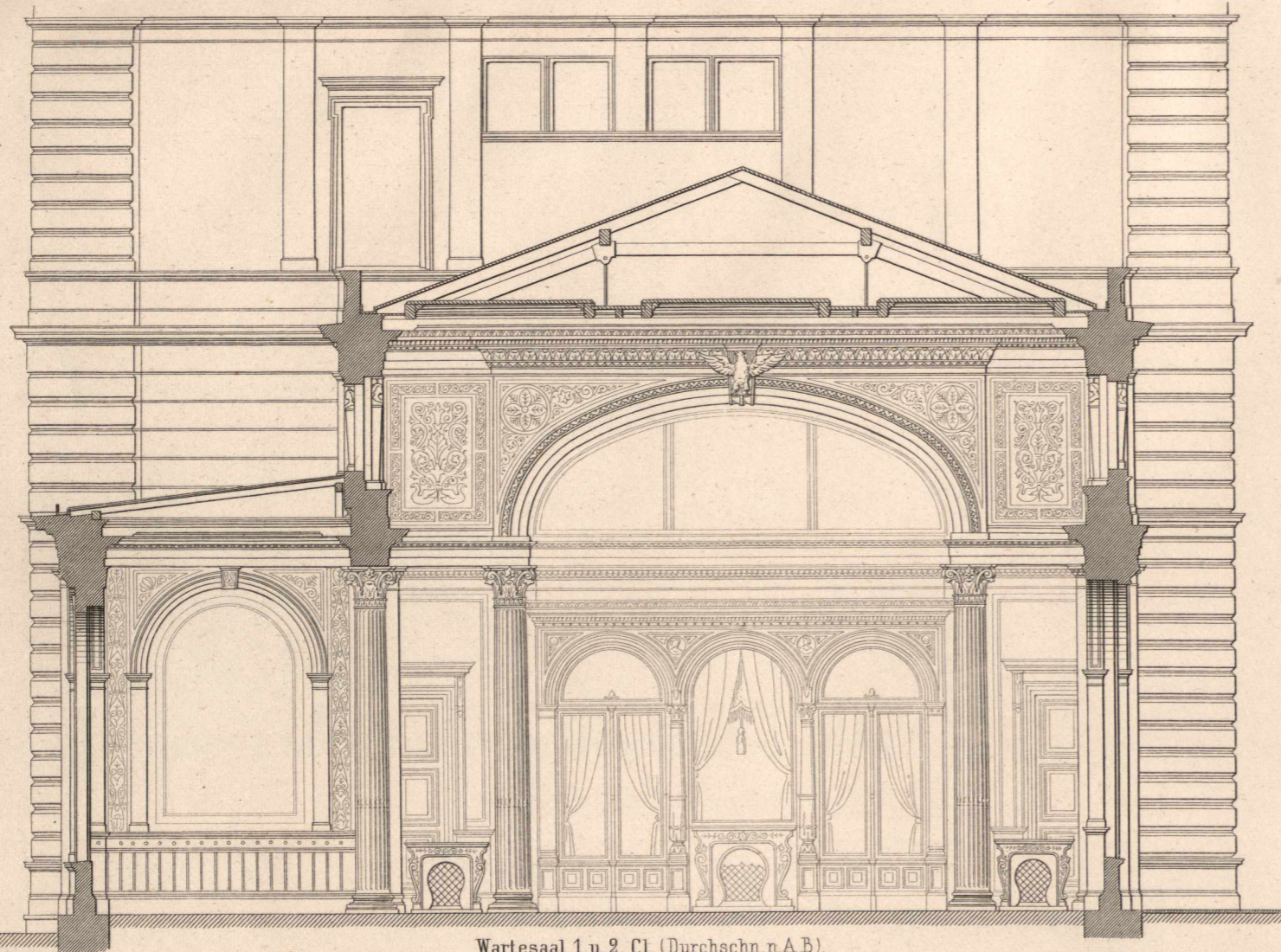
Seitenansicht der Verbindungshalle mit Pavillon etc .



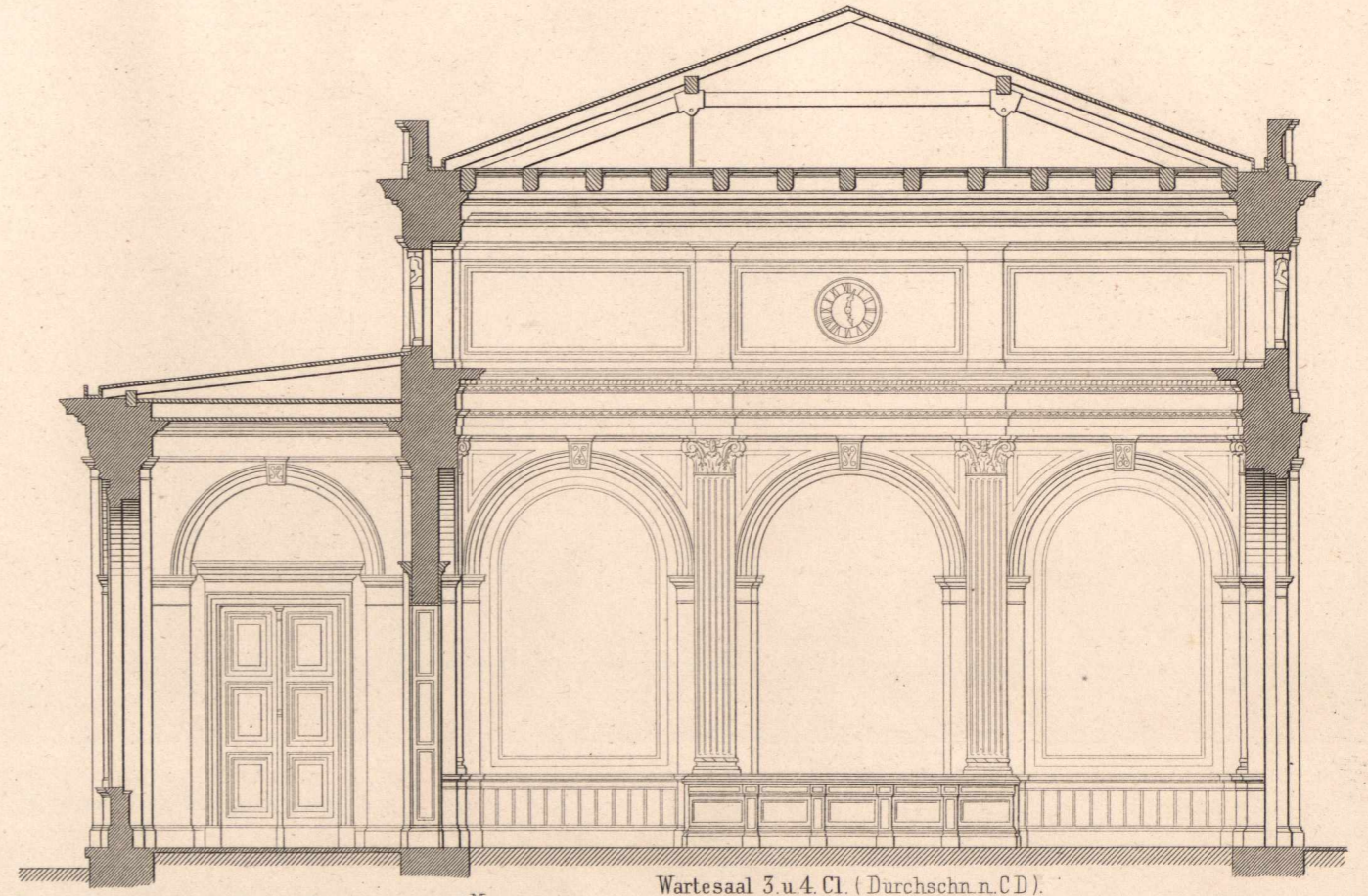
Ansicht des Vestibules mit Anschluss auf der Nordseite .

10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 0

20 M.



Wartesaal 1 u. 2. Cl. (Durchschn. n. A. B.).



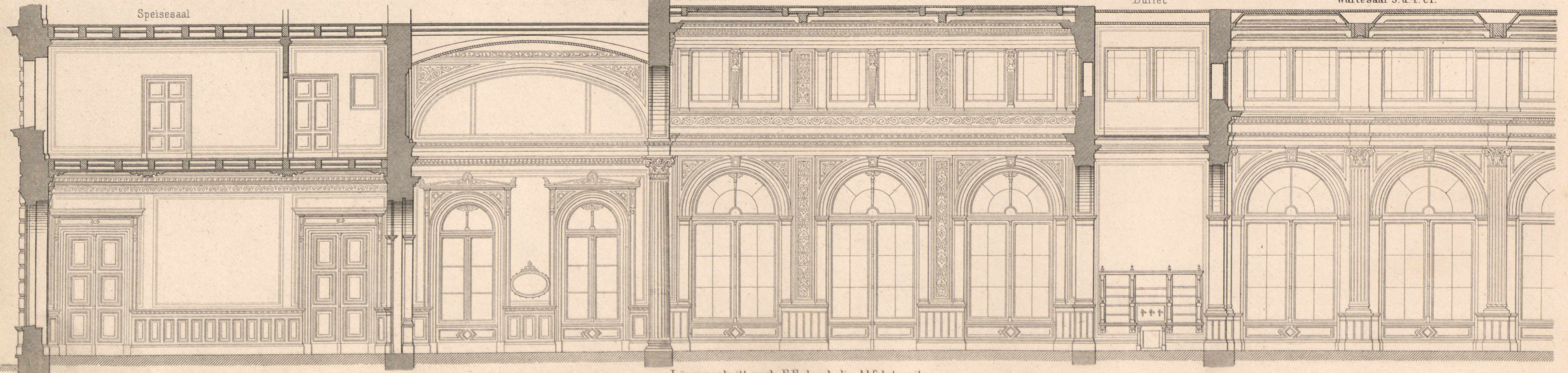
Wartesaal 3 u. 4. Cl. (Durchschn. n. C. D.).

Wartesaal 1. u. 2. Classe.

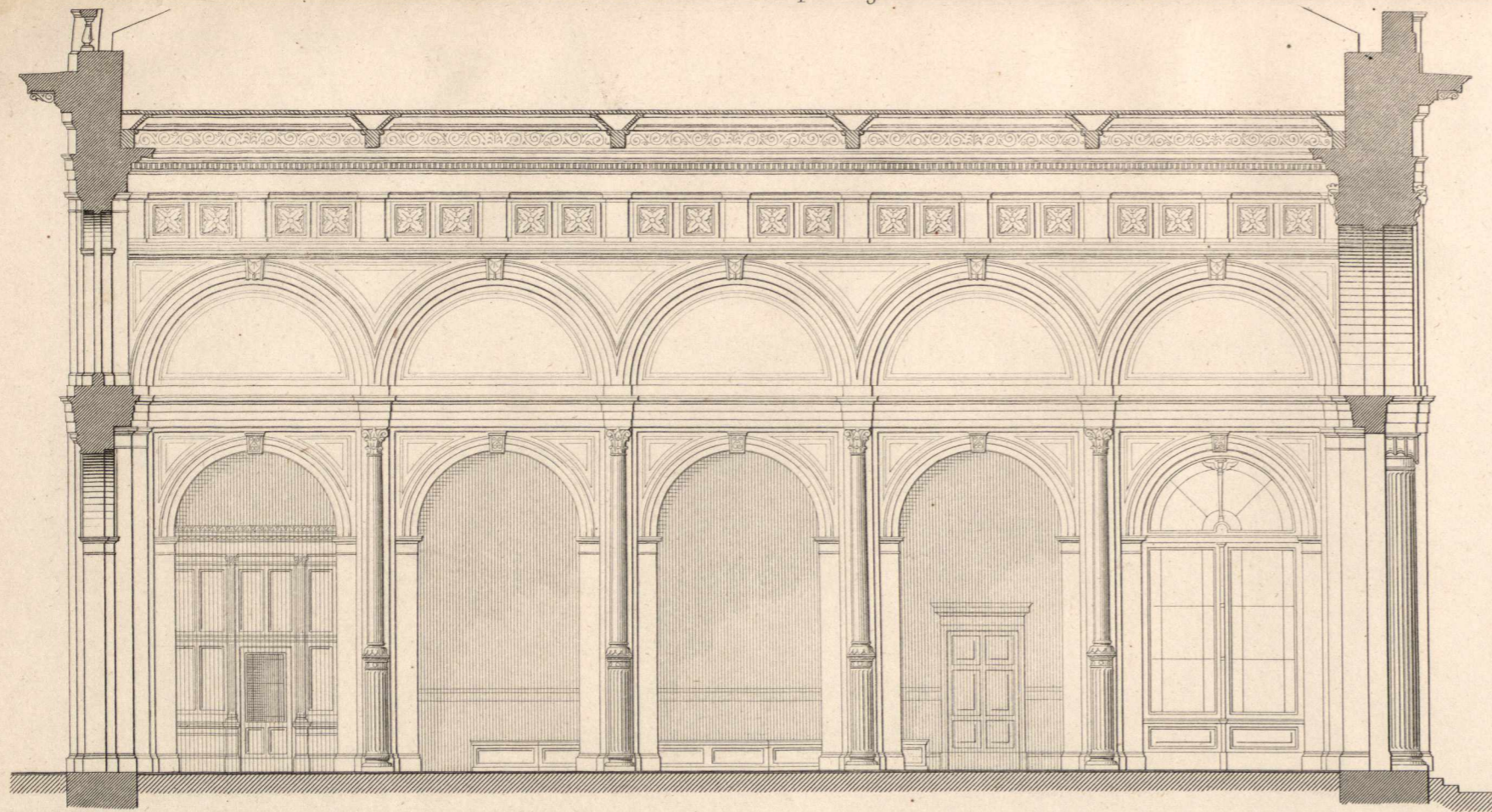
Buffet

Wartesaal 3. u. 4. Cl.

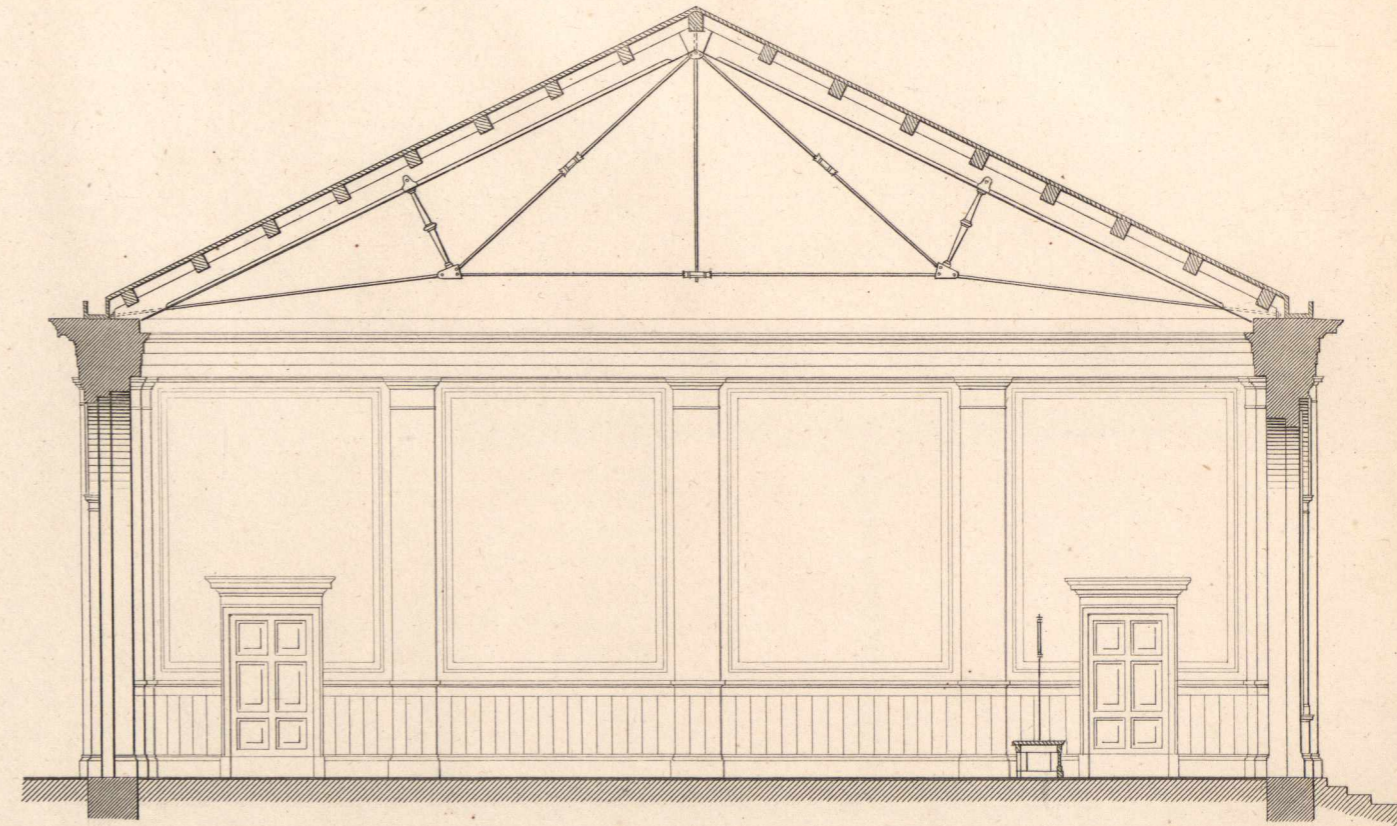
Speisesaal



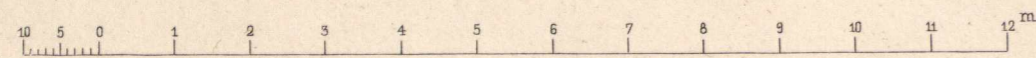
Längenschnitt nach EF, durch die Abfahrtsseite.



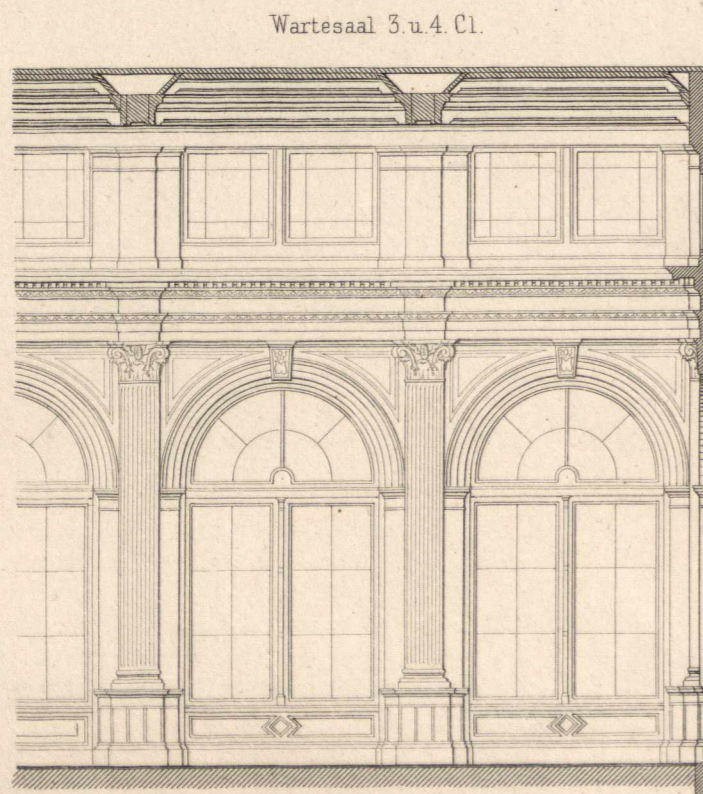
Vestibule auf der Nordseite (Durchschnitt n.G.H.).



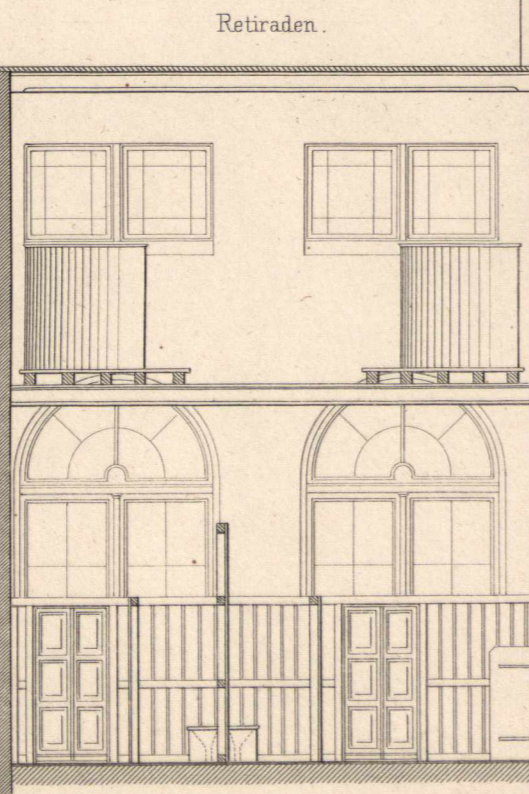
Gepäck-Expedition (Durchschnitt n.J.K.).



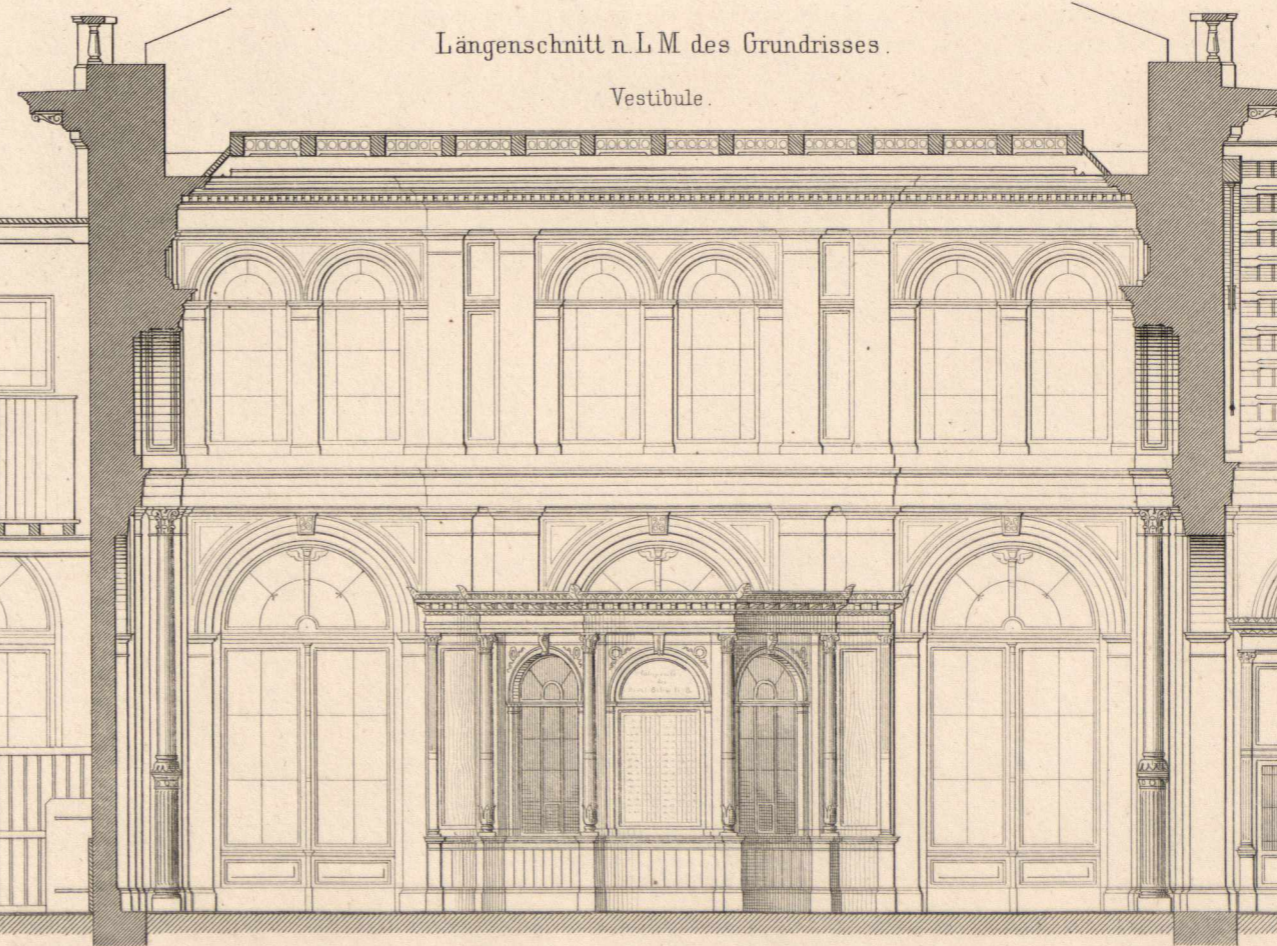
Längenschnitt n.L.M. des Grundrisses.



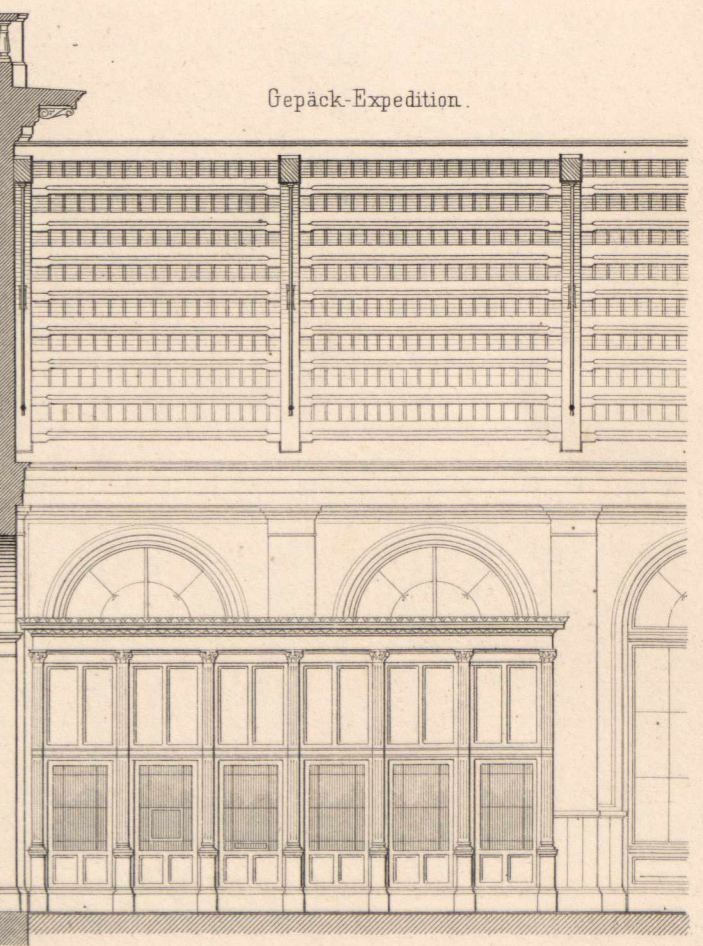
Wartesaal 3. u. 4. Cl.



Retiraden.

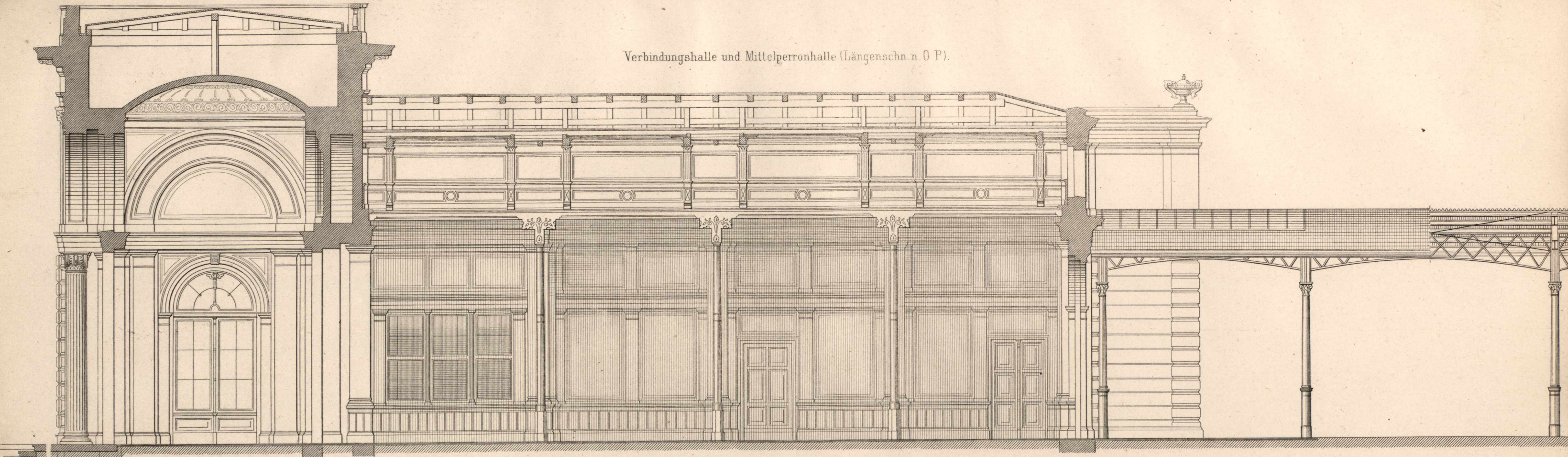


Vestibule.



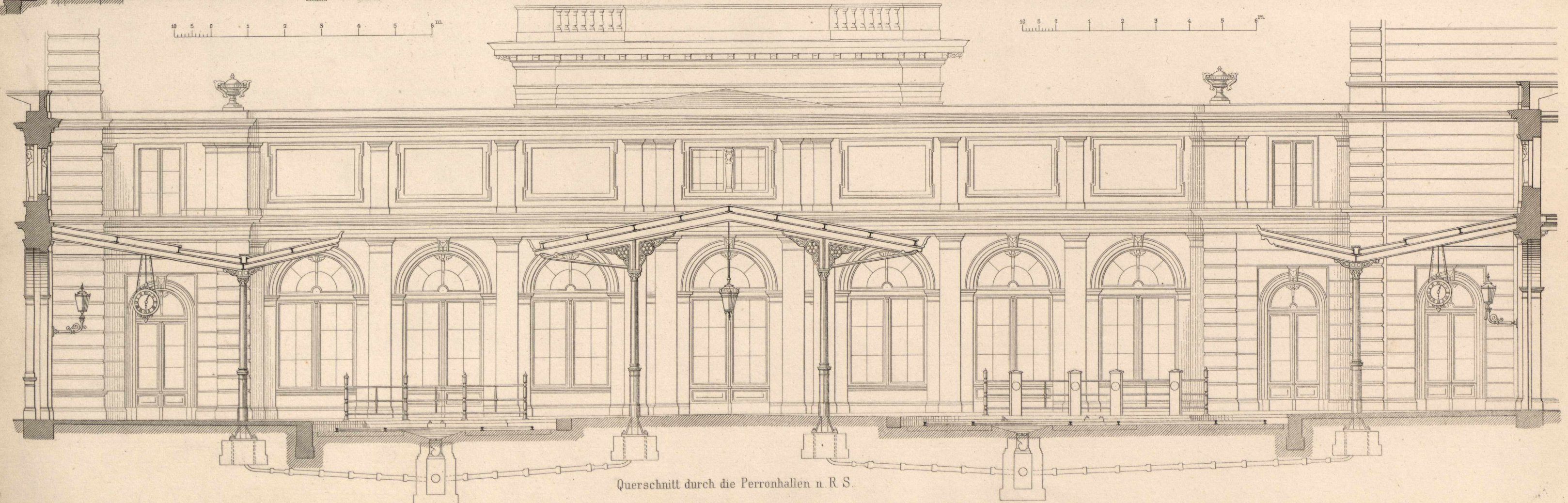
Gepäck-Expedition.

Verbindungshalle und Mittelperronhalle (Längenschn. n. O P).

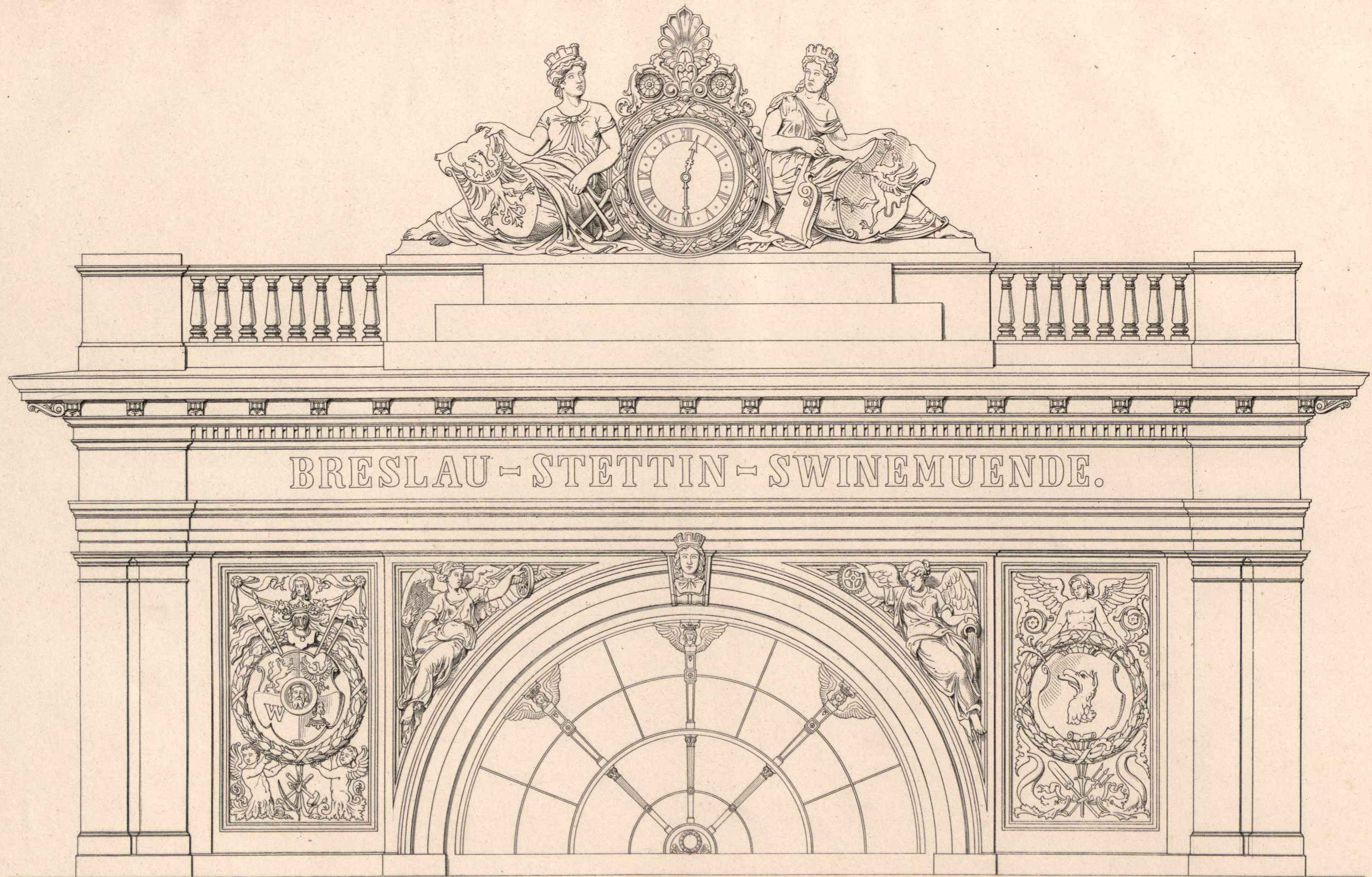


10 5 0 1 2 3 4 5 6 m

10 5 0 1 2 3 4 5 6 m

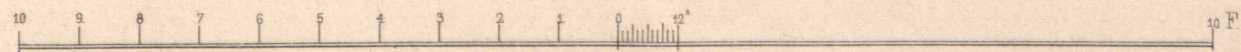


Querschnitt durch die Perronhallen n. R S.



BRESLAU-STETTIN-SWINEMUENDE.

Façaden-Detail.



Ernst & Korn. Berlin.

C. Lüdecke fec.

Ritter gest.

