

Empfangsgebäude auf dem Hauptbahnhof in Wiesbaden.

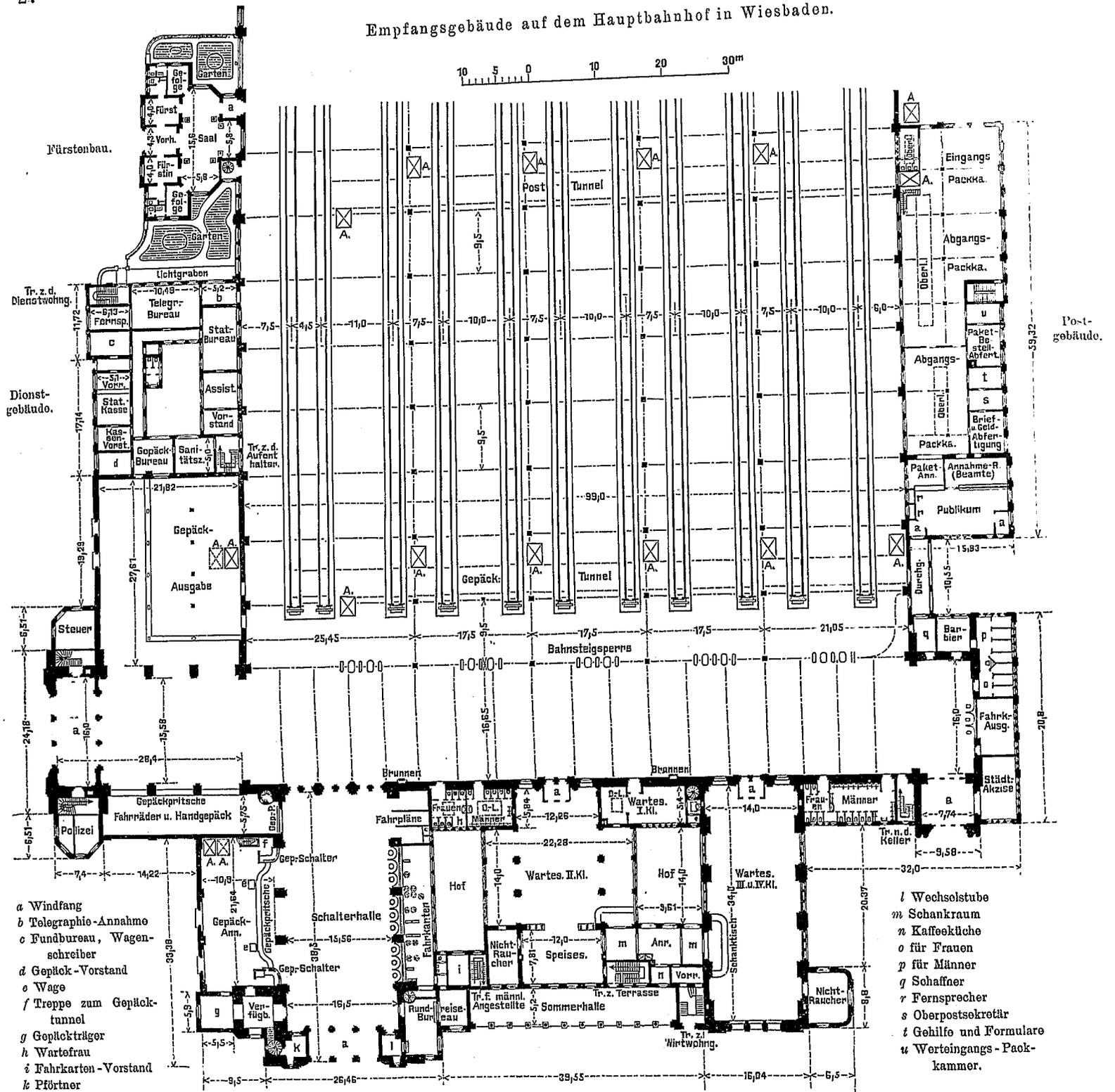


Abb. 1. Erdgeschoß.

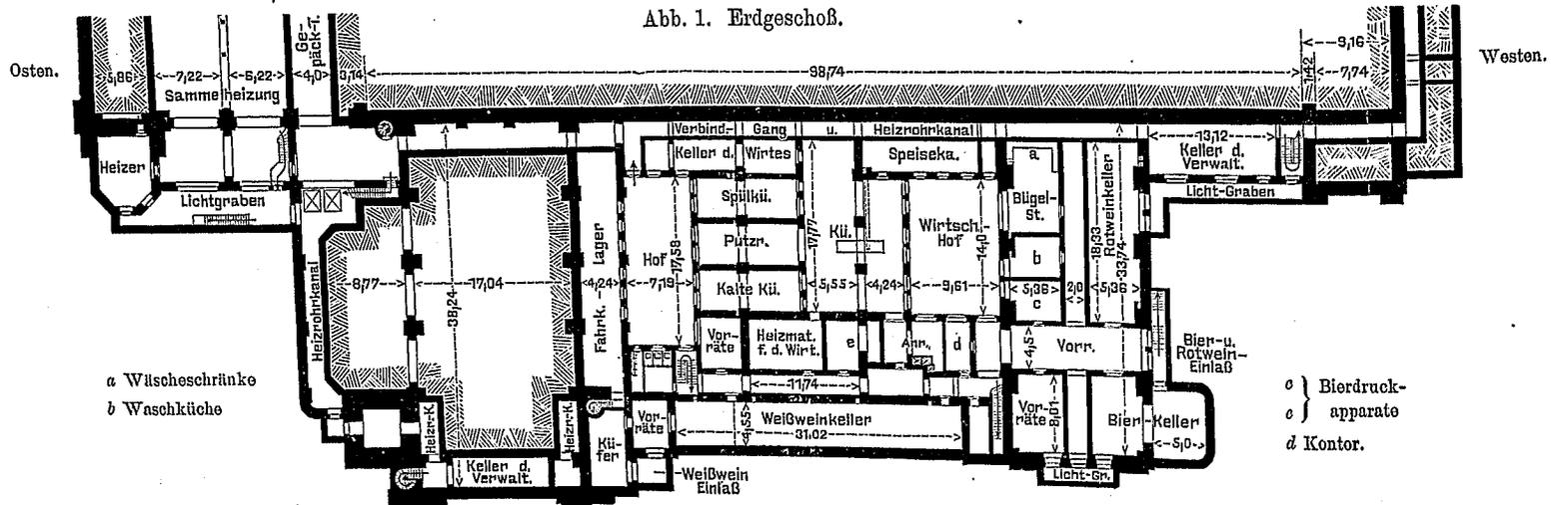


Abb. 2. Kellergeschoß.

Säulen sind im dritten Obergeschoß (Text-Abb. 13) von einer 4,30 m über dessen Fußboden liegenden Kämpferlinie aus mittels spitzbogiger Sandsteingurtbogen untereinander und von einer 2,60 m über demselben Fußboden liegenden Kämpferlinie aus mittels ebensolcher Gurtbogen mit einem zweiten Kranz von Säulen bzw. Pfeilern verbunden. Das hierdurch gebildete Seitenschiff ist wiederum mit Steinrippengewölben überdeckt. In der Hauptachse vorn und hinten gliedern sich dann die durchziehenden Flure des Vorder- und Quergebäudes mit jederseits drei Jochen an, so daß gewissermaßen eine fünf-schiffige Anlage gleichlaufend mit der Querachse gebildet wird. Außerdem treten hierzu noch die kapellenartigen Räume in den Übereckachsen. Diese Anlage der Säulen-, Pfeiler- und Gurtbogenstellungen samt der umschließenden Seitenschiffe und Übereckräume wiederholt sich in jedem der unteren Geschosse, nur daß im Erdgeschoß nördlich und südlich die Stützenreihen durch volle Wände verbunden sind. Abgesehen von den Übereckräumen und den nördlich und südlich hinter den vollen Wänden liegenden Jochen sind alle übrigen Felder mit Rippengewölben nach wechselnden Formen als einfache Kreuz-, als Stern- oder Netzgewölbe überdeckt.

Gliederung und sonstige Ausstattung steigern sich im ersten Obergeschoß. Stern- und Netzgewölbe mit Sandsteinrippen sind auch in den Turmzimmern des Erdgeschosses und des ersten Obergeschosses zur Ausführung gekommen, in ersteren einfacher, in letzteren aber außerordentlich reich, sowohl hinsichtlich ihrer Grundrißentwicklung, als auch ihrer Rippengliederung und ihres sonstigen Schmucks an Schlußsteinen usw. In den beiden Turmgemächern des ersten Obergeschosses tritt noch eine besondere Bereicherung der Deckenausbildung dadurch hinzu, daß der breite Gurtbogen, der die Außenwand nach dem Erker hin öffnet mit einem Netz von Sandsteinrippen unterzogen ist, und daß die Unterfläche der Deckplatte des Erkers ebenfalls noch zierlichen Schmuck durch Meißelarbeit erhalten hat.

Die zweischiffige Flurerweiterung im Kopfbau des Nordflügels ist mit rippenlosen Kreuzgewölben auf je drei Sandsteinsäulen ruhend überdeckt. Diese Säulen haben ebenfalls in jedem Geschoß andere Ausbildung erhalten, abgesehen davon, daß in jedem höheren Geschoß der geringeren Beanspruchung gemäß ihr Querschnitt schwächer wird.

(Schluß folgt.)

Das neue Empfangsgebäude auf dem Hauptbahnhof in Wiesbaden.

(Mit Abbildungen auf Blatt 12 bis 17 im Atlas.)

(Alle Rechte vorbehalten.)

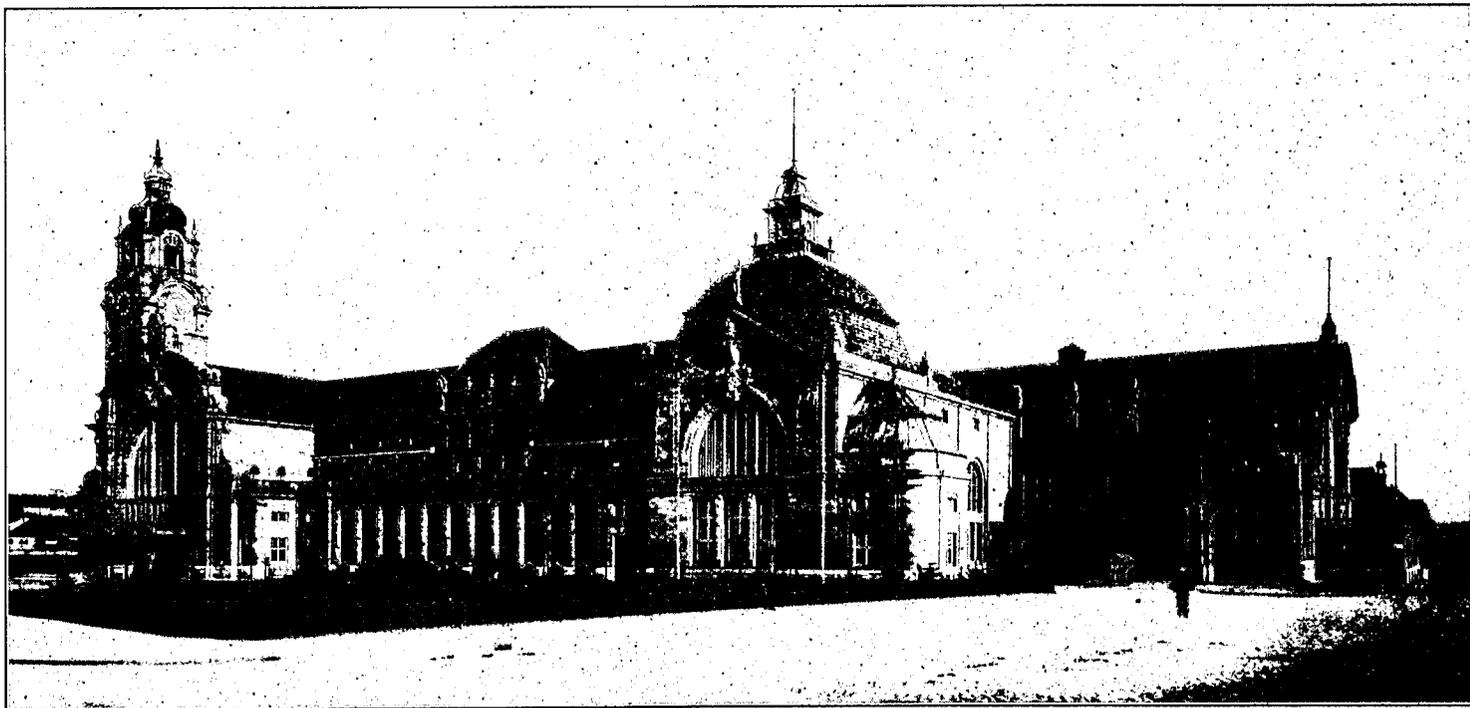


Abb. 3. Ansicht vom Kaiser-Wilhelm-Ring (Nordwesten).

Am 15. November 1906 wurde das neue Empfangsgebäude auf dem Hauptbahnhof in Wiesbaden in Betrieb genommen als Ersatz für die bisherigen drei Personenbahnhöfe, den Taunus-, den Rhein- und den Ludwigsbahnhof. Alle drei, aus den Jahren 1840, 1854 und 1879 stammend, waren im Laufe der Zeit für den ständig wachsenden Verkehr unzureichend geworden, und außerdem brachte — wenn sie auch eng beieinander lagen — die Scheidung in räum-

lich getrennte Anlagen sowohl für den Betrieb als auch für die Reisenden namentlich im Übergangsverkehr manche Unbequemlichkeiten mit sich und gab zu mancher berechtigten Klage Anlaß. Dazu kam die ungenügende Gestaltung der Gebäude und ihrer Einrichtungen und Ausstattungen, die durchaus nicht den Forderungen entsprachen, die an den Bahnhof einer vornehmen Bäderstadt, in der im letzten Jahre mehr als 130 000 Fremde und Kurgäste weilten, zu stellen

sind. Einem Umbau wurde denn auch mit dem 1897 erfolgten Übergang der bis dahin in privaten Händen befindlichen hessischen Ludwigsbahn in die Verwaltung der Preußisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft näher getreten. Eine befriedigende Lösung konnte nur durch Zusammenfassen der bisher getrennten Anlagen zu einer einheitlichen Bahnhofsanlage erreicht werden. Diese durch einen Ausbau der bestehenden Bahnhöfe an Ort und Stelle zu erlangen, war nicht möglich, da das hierzu nötige Gelände zum größten

Teil schon bebaut war und unter Aufwendung unverhältnismäßig hoher Mittel hätte erworben werden müssen. Dagegen bot eine Verlegung der Bahnanlagen den Vorteil, daß von kostspieligen vorübergehenden Einrichtungen abgesehen werden konnte, und daß die Stadt Wiesbaden die Möglichkeit gewann, sich nach Süden auszudehnen, was bisher durch die dort vorhandenen Bahnanlagen verhindert war. Bei der Eigenart des Geländes war es ausgeschlossen, diese Gleis-

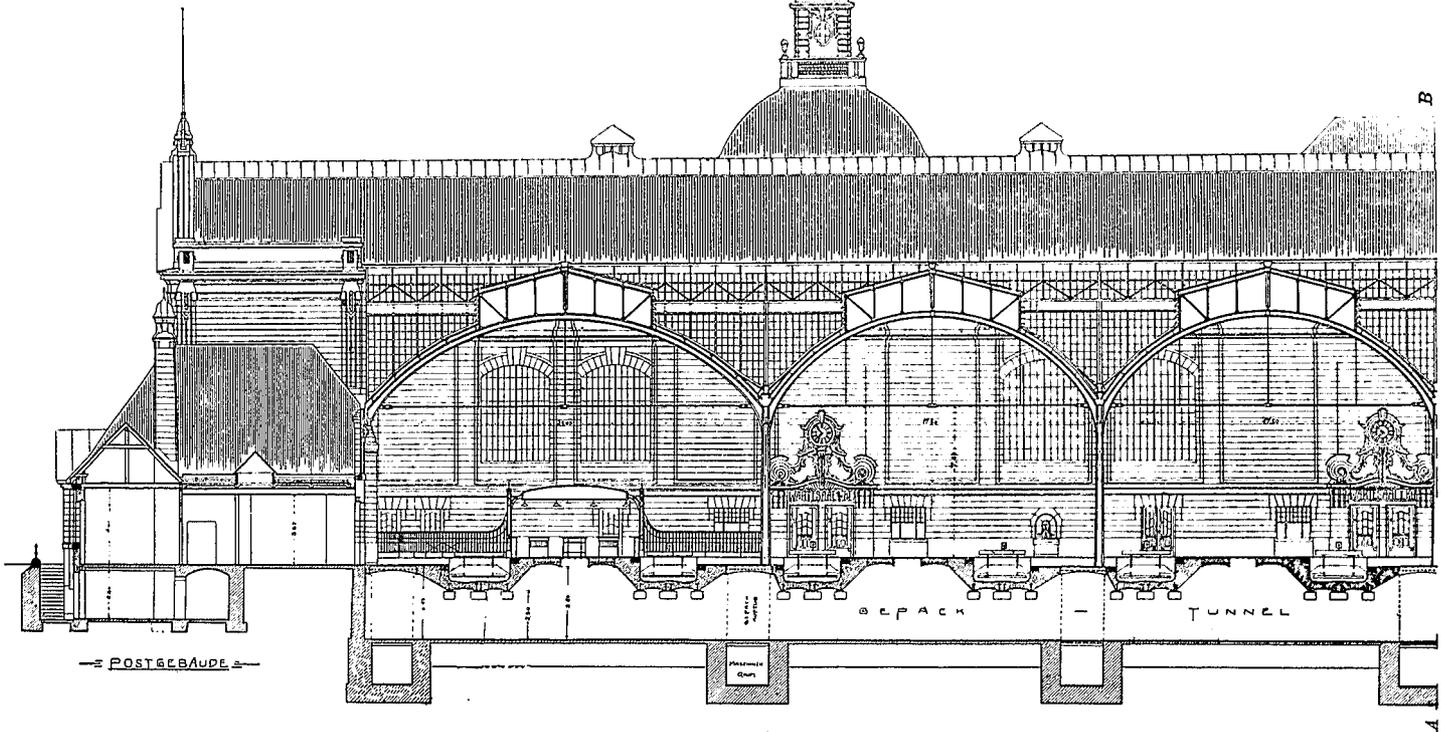


Abb. 4a. Querschnitt durch die Bahnsteighallen.

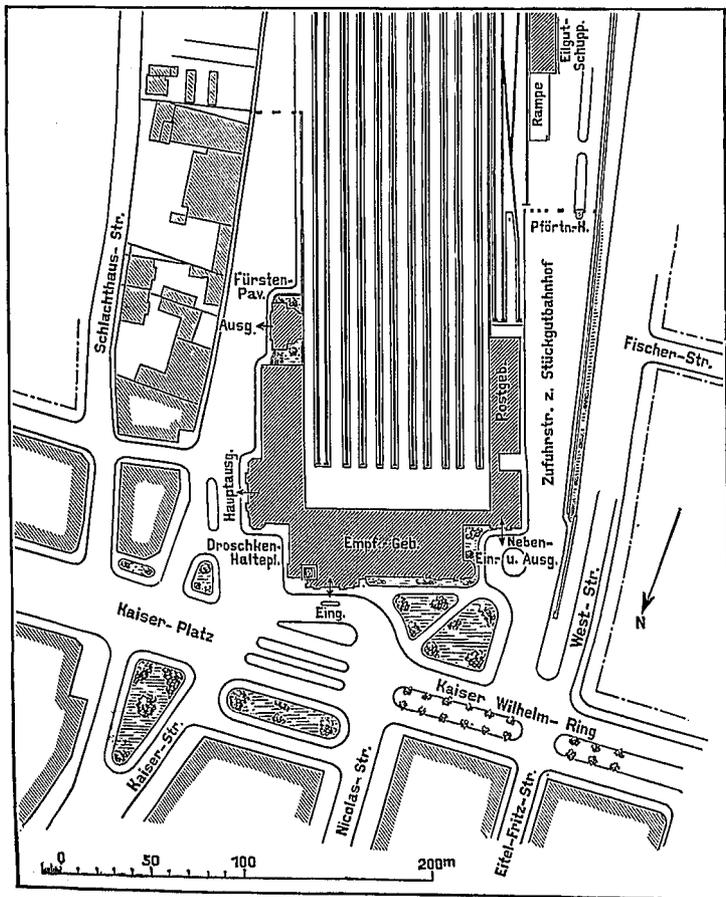


Abb. 5. Lageplan.

anlagen, die am Ausgang eines schmalen Tales, des 90 bis 120 m breiten Salzachtals, in Wiesbaden mündeten, anders als in ihm nach Süden zu verschieben, und so wurde denn für das neue Empfangsgebäude, das auch nicht zu weit von der Stadt entfernt sein durfte, ein Platz rd. 900 m südlich von den früheren Bahnhöfen gewählt. Wie bei jenen bedingte diese Lage im Tal die Ausgestaltung auch des neuen Bahnhofes als Kopfbahnhof und brachte damit zwar Erschwernisse für den Betrieb gegenüber einem Durchgangsbahnhof gewährte jedoch den Vorteil, daß die Zugänge zum Gebäude und zu den Bahnsteigen zu ebener Erde unter Vermeidung von Treppen angelegt werden konnten, zur großen Bequemlichkeit der Reisenden, insbesondere der vielen Kranken, die in Wiesbaden Heilung suchen.

Durch das Verschieben des Bahnhofes erhielt das Empfangsgebäude eine äußerst günstige Lage (Text-Abb. 5), an der Kreuzung der Ringstraße, die das jetzige Hauptwohnviertel durchschneidet, mit der Kaiserstraße — der verlängerten Wilhelmstraße —, der Hauptverkehrsader des Bäder- und Fremdenviertels, und mit der Nikolasstraße, die in gerader Linie zum Mittelpunkt des geschäftlichen und städtischen Lebens, dem Marktplatz mit dem Schloß und dem Rathaus führt. Der Hauptfremdenverkehr war von der Kaiserstraße zu erwarten, während der Markt- und Ortsverkehr naturgemäß durch die Nikolas- und die Ringstraße geleitet werden mußten. Auf diese Verkehrsverhältnisse wurde nicht nur bei der Einmündung der Gleise in den Bahnhof Rücksicht

genommen, indem die der durchgehenden Strecken nach Köln, Mainz und Frankfurt den östlichen, die des Nahverkehrs der beiden Linien von Limburg a. d. Lahn über Langenschwalbach und Idstein den westlichen Teil der Anlagen einnehmen, sondern auch für die Grundrißanordnung des Empfangsgebäudes waren die durch die beiden verschiedenen Verkehrsarten bedingten Besonderheiten bestimmend. Zwar weisen die ersten Entwürfe, die von der Eisenbahndirektion Frankfurt 1897 aufgestellt wurden, noch eine völlig achs-

gebäudes. Östlich findet sie ihren Abschluß in der Hauptaussgangshalle, entsprechend den geschilderten Verkehrsverhältnissen, mit der daneben liegenden Gepäckausgabe, während an der Westseite sich der Nebeneingang befindet, der gleichzeitig für den Nahverkehr als Nebeneingang dient und infolgedessen auch in seiner Nähe drei für diesen Verkehr bestimmte Fahrkartenschalter erhalten hat. Senkrecht auf

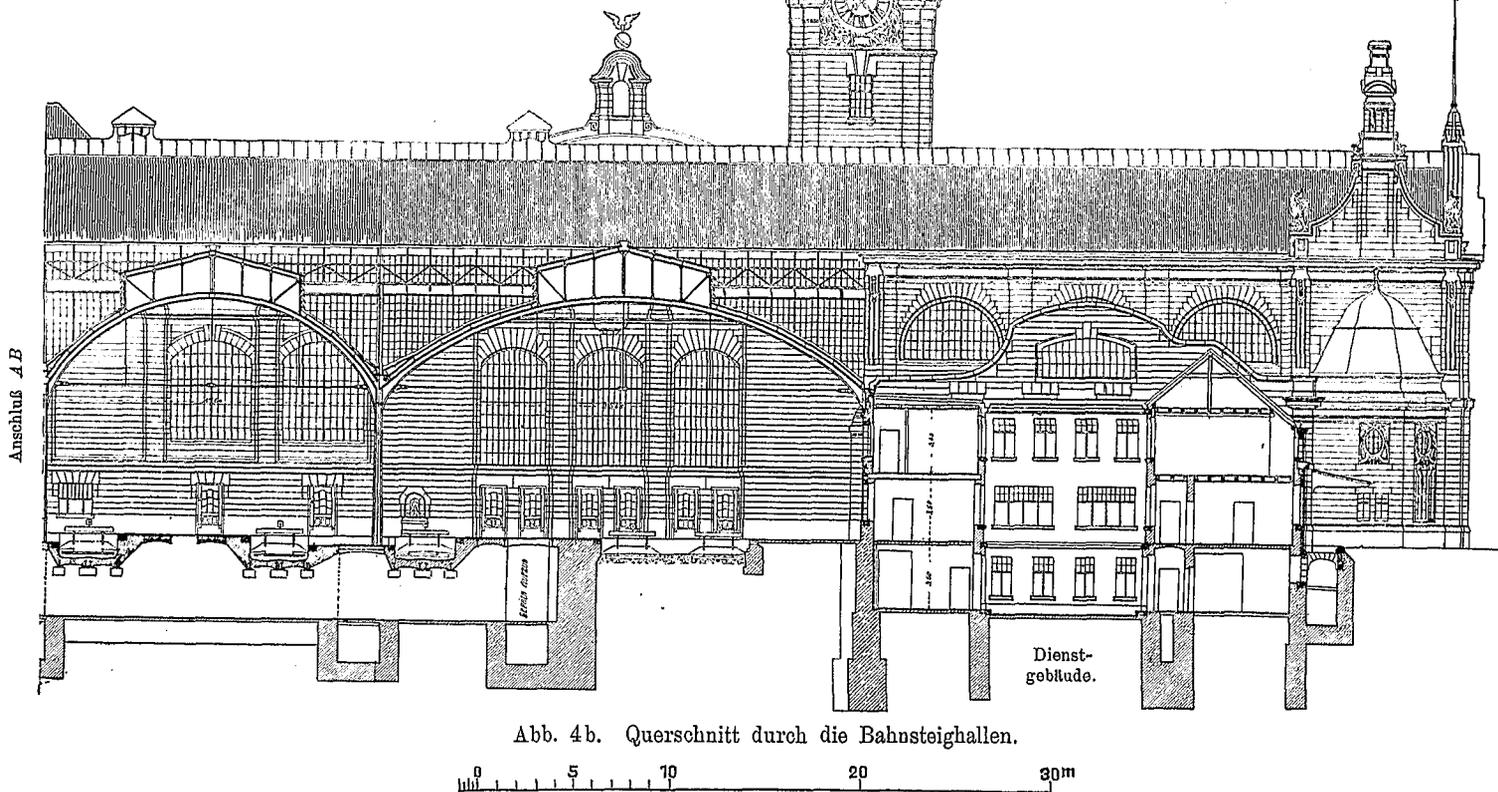


Abb. 4b. Querschnitt durch die Bahnsteighallen.

gleiche Anlage auf nach Art des Frankfurter Hauptbahnhofes, ausgehend von einer in der Mitte belegenden Hauptschalterhalle; sehr bald aber — bei der weiteren Bearbeitung des Entwurfs in der Eisenbahnabteilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten — ging man zu einer achsungleichen Anordnung über, die eine dem Zweck und der Bedeutung entsprechende Gestaltung der an Größe so verschiedenartigen Räume eines Empfangsgebäudes viel eher ermöglicht.

Die leitenden Gesichtspunkte für die Grundrißplanung lassen sich kurz dahin zusammenfassen, daß für alle Räume ausgiebige Tagesbeleuchtung und für die Reisenden vom Eingang bis zum Zuge möglichst kurze Wege angestrebt wurden. Letztere sollten außerdem für die Abfahrenden und Ankommenden nach Möglichkeit getrennt werden, um Verkehrskreuzungen und -stockungen zu vermeiden. Dementsprechend wurde die Gepäckausgabe von der Annahmestelle räumlich abgesondert; beide aber wurden so angelegt, daß sie von außen leicht zugänglich sind, damit die größeren und schwereren Gepäckstücke von und zu den Straßenfuhrwerken unmittelbar befördert werden können, ohne die Hallen zu durchqueren und hier die Reisenden zu belästigen. Diese betreten durch die Eingangshalle (Text-Abb. 1) die vor die ganze Breite der Bahnsteighallen vorgelagerte Querbahnsteighalle von 16,65 m Breite und 99 m Länge, die das Verbindungsglied bildet zwischen den Bahnsteigen und den dem Publikum zugänglichen Räumen des eigentlichen Empfangs-

die Querbahnsteighalle stoßen die drei Haupträume: westlich, neben dem Nebeneingang, Wartesaal III./IV. Klasse, hauptsächlich von den Reisenden der benachbarten Ortschaften benutzt, die den Markt in Wiesbaden besuchen; östlich, wo der Schwerpunkt des Fernverkehrs zu erwarten ist, die Haupteingangshalle mit den Fahrkartenschaltern und der Gepäckannahme; in der Mitte, also günstig zu allen Gleisen und zunächst der Haupteingangshalle, der Wartesaal II. Klasse mit dem Speisesaal. Zwischen diese drei Hauptgruppen, die auch im Äußeren getrennt in die Erscheinung treten, aber durch eine Wirtschaftszwecken dienende Säulenhalle verbunden sind, wurden zur Erzielung einer günstigen Beleuchtung zwei Höfe eingeschaltet, die von zum Teil niedriger liegenden Bauteilen umzogen sind, so daß basilikale Anlagen entstehen und eine Beleuchtung der Querbahnsteighalle, der Schalterhalle und des dreischiffigen Wartesaales II. Klasse durch hohes Seitenlicht ermöglicht wird (Abb. 2 Bl. 14). Zwischen Schalterhalle und Wartesaal II. Klasse wurde, vom Querbahnsteig zugänglich, eine Abortanlage, zwischen Wartesaal III./IV. Klasse und dem II. Klasse ein Warteraum I. Klasse mit besonderer Abortanlage eingeschoben.

Da die Länge der Querbahnsteighalle die des eigentlichen Empfangsgebäudes bedeutend übersteigt, so konnte am westlichen Ende, neben dem Nebeneingang, eine zweite Abortanlage ebenfalls seitenschiffartig angebaut werden. In gleicher Weise lehnt sich an die Nordseite der Ausgangshalle

am östlichen Ende des Querbahnsteiges der Handgepäckraum, nach der Schalterhalle und nach dem Querbahnsteig hin sich öffnend. Daran reihen sich die Räume für die Polizei, während gegenüber die Steuerverwaltung ihren Platz gefunden hat. Auf der Vorplatzseite schließen sich an die Schalter in der Eingangshalle die Räume für das Rundreisebureau und zu beiden Seiten des Haupteinganges die Wechselstube und das Zimmer des Pförtners. Weiterhin schieben sich zwischen die Wartesäle die Anrichte- und Schankräume der Bahnhofswirtschaft, die durch ihre günstige Lage die Bedienung sämtlicher Säle von einer gemeinsamen Stelle aus ermöglichen. Ebenfalls nach dem Vorplatz hin sind die Sonderzimmer für Frauen oder Nichtraucher neben den Wartesälen angeordnet.

An beide Enden der Querbahnsteighalle schließen sich nach Süden zu Flügelnbauten, mit den Räumen des Kopfbaues, des eigentlichen Empfangsgebäudes, einen U-förmigen Grundriß bildend. Die Westseite nehmen außer den Wasch- und Frisierräumen, die sich wieder seitenschiffartig an die Südseite der Querbahnsteighalle legen, die Anlagen für den Postbetrieb ein, die in einem selbständigen Bau untergebracht sind und nur durch eine offene Verbindungshalle mit dem Hauptbau zusammenhängen. Gegenüber auf der Ostseite liegen, abgesehen von dem Fürstenbau, auf den noch zurückzukommen sein wird, die Bahnhofsdiensräume. Um ihnen ausgiebige Beleuchtung zu schaffen, namentlich soweit sie an die Einfahrthallen anschließen und daher auf das Licht von diesen angewiesen sein würden, ist ein geräumiger Hof angeordnet. Um ihn legen sich die Räume für die Betriebs- und Telegraphenbeamten, die Stationskasse und das Fundbureau; auch ein Zimmer für die ärztliche Behandlung und erste Hilfe bei Unfällen hat hier seinen Platz gefunden. Über und unter diesen Räumen liegen die

Aufenthaltsräume für die Stationsarbeiter und die Zug-, Wagen- und Lokomotivbeamten. Im Obergeschoß befindet sich ferner die Wohnung des Bahnhofsvorstehers und darüber,

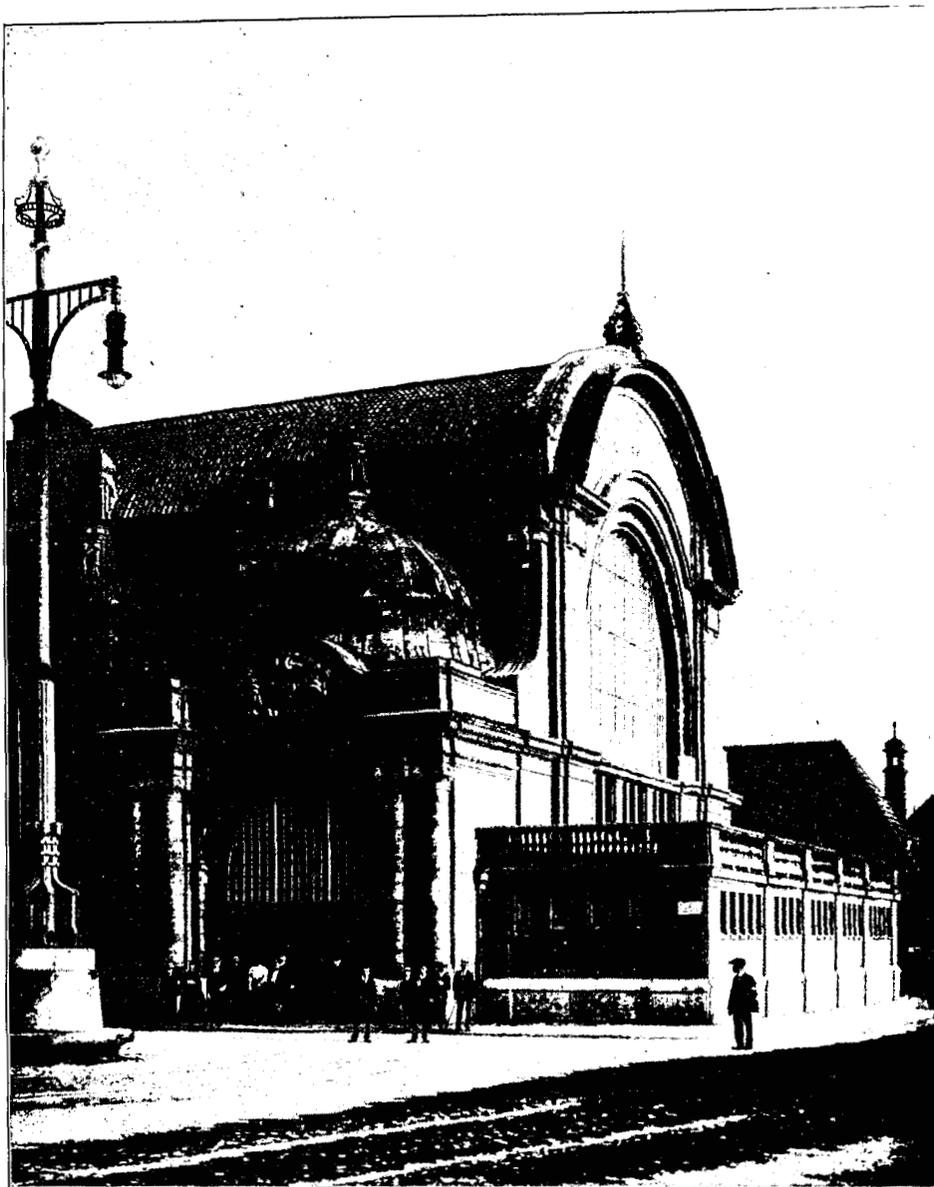


Abb. 6. Nebeneingang auf der Westseite.

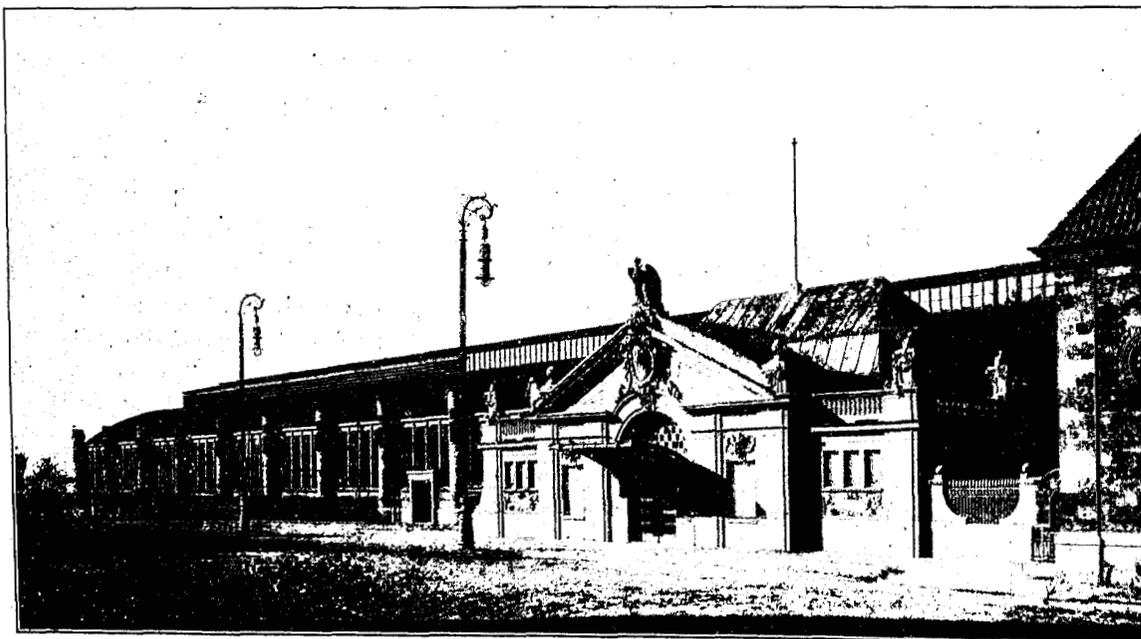


Abb. 7. Fürstenbau (Ostseite).

im ausgebauten Dachgeschoß (Text-Abb. 9), die eines Bahnhöfpförtners, während im Kellergeschoß eine Badeanlage für die Bahnbediensteten angeordnet ist. Diesem Geschoß ist



Abb. 8. Hauptaussgang auf der Ostseite.

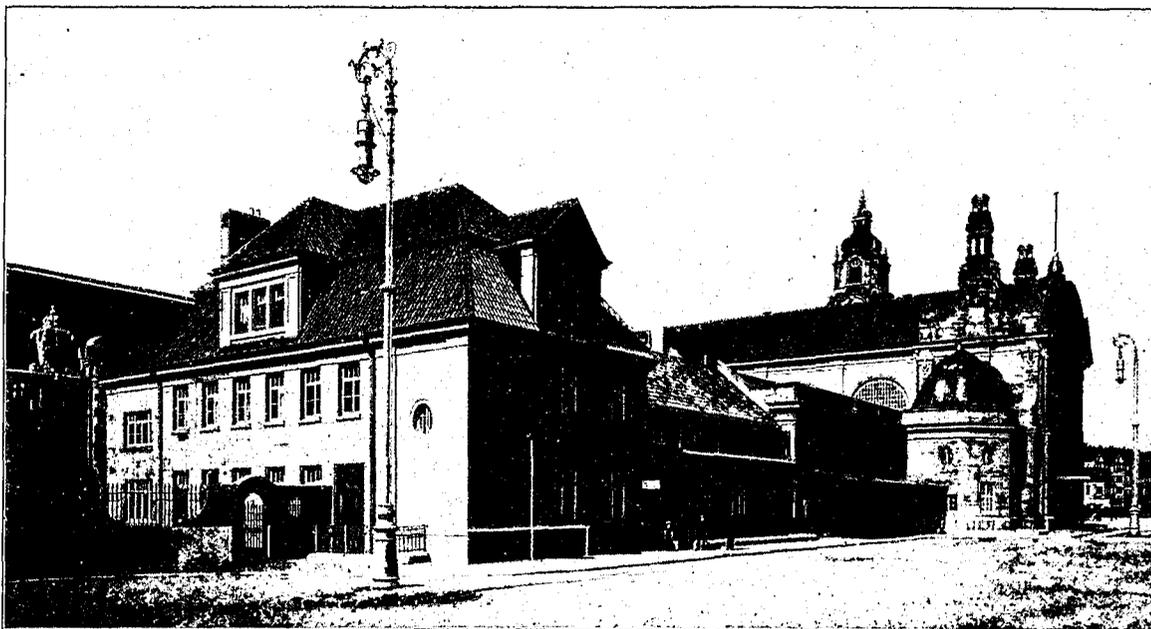


Abb. 9. Ostansicht mit Dienstgebäude.

jedoch jeder kellerartige Eindruck dadurch genommen, daß der Hof bis zu seinem Fußboden durchgeführt ist (Text-Abb. 4b). In gleicher Weise sind auch die Höfe zu beiden

das Nichtraucherzimmer neben dem Wartesaal II. Klasse mit seinem Mahagonipaneel und den grünen Marmortischen (Text-Abb. 18). Die reichste Ausstattung hat der Wartesaal I. Klasse

Seiten des Wartesaales II. Klasse tief herabgeführt, wodurch eine sehr reichliche Beleuchtung der zwischen ihnen belegenen Küchen- und Wirtschaftsräume erzielt worden ist (Abb. 2 Bl. 14). Der Zugang zu diesen Räumen erfolgt an der Westseite des Wartesaales III./IV. Klasse mittels besonderer Treppe, während für die oberhalb der Anrichteräume belegene Wirtswohnung ein eigener Zugang mit Treppe an der Vorplatzseite vorgesehen ist. In zwei weiteren darüber liegenden Geschossen sind die Schlafräume für das Gesinde des Bahnhofwirts vorgesehen.

Die Innenausbildung der Räume paßt sich ihrer Zweckbestimmung und Bedeutung an; während die Diensträume einfach, wenn auch gediegen, in ihrer Ausstattung gehalten sind, ist diese bei den für die Reisenden bestimmten Räumen reicher. Die Wände der mit einem glatten weißen Tonnengewölbe überspannten Schalterhalle sind (Text-Abb. 12) in grünlich-grauem Mainsandstein aufgeführt, ihr Fußboden ist mit roten Tonfliesen belegt, und zu dem teilweise geschnitzten Holzwerk ist dunkel gebeiztes Eichenholz verwandt. Den Hauptschmuck bilden neben den farbigen Verglasungen der Fenster die Bildhauerarbeiten an dem Windfangeinbau und der Uhr (Text-Abb. 11). Die beiden großen Wartesäle und der Speisesaal haben eichene Wandbekleidungen erhalten (Abb. 1 u. 2 Bl. 16 und Text-Abb. 16). Der Speisesaal ist durch reiche vergoldete Stuck-

verzierungen, durch Marmorbekleidung des oberen Teiles der Wände und durch Belegen der Stirnseiten mit Spiegelglas zu einem prächtigen Raum gestaltet worden. Der Wartesaal III./IV. Klasse (Text-Abb. 16) ist sehr einfach gehalten; doch wirkt auch er durch seine stattliche Größe und die reich umrahmte Uhr bedeutend. Auch das daneben liegende Nichtraucherzimmer ist in einfachen Formen durchgebildet; die Wandbekleidung ist in Rüsternholz ausgeführt. Reicher ausgestattet ist

erhalten, da er gleichzeitig für den Aufenthalt der vielfach in Wiesbaden verkehrenden fürstlichen und hochgestellten Reisenden bestimmt ist (Abb. 2 Bl. 17 und Text-Abb. 19). Ein hohes Paneel aus Palisanderholz mit Intarsien umzieht den unteren Teil der Wände, deren oberer mit hellgelbem Marmor bekleidet ist. Der Windfangeinbau sowie eine Holz-



Abb. 10. Östliche Ausgangshalle des Querbahnsteigs.

einstellung zeigen reiches Schnitzwerk und auch die die Heizkörper umschließende Marmorverkleidung schmücken Bildwerke und getriebene Bronzebleche. Bequeme rote Ledersitze laden zu behaglichem Ruhen ein.

Die Sitzmöbel im Wartesaal II. Klasse sind mit einem lederartigen Stoff, grünem Pegamoid, bezogen, während im Wartesaal III./IV. Klasse die Stühle glatte Holzsitze erhalten haben. Gleich ist dagegen in beiden Sälen der Bezug der Tischplatten mit grünem Linoleum. Die Aborte haben Wandbekleidungen aus weißen Fliesen mit einfacher Musterung, die Bedürfnisstände sind mit Torfitplatten ausgerüstet. Die Waschräume zeigen die gleichen Fliesen als Wandbelag; ihre einzelnen Zellen sind durch starke beiderseitig mattierte Rohglasplatten voneinander geschieden (Text-Abb. 17).

In allen für die Reisenden bestimmten Räumen bilden besondere Schmuckstücke die Beleuchtungskör-



Abb. 11. Uhr an der Südwand der Schalterhalle.

per, die meist in Bronze, zum Teil unter Verwendung von blankem Eisenblech ausgeführt sind. Hierzu treten in der Querbahnsteighalle an beiden Enden große Uhren in Bronze-



Abb. 12. Schalterhalle, nach Norden gesehen.

umhüllung, an reichen Ketten hängend (Text-Abb. 10). Einen weiteren Schmuck geben ihr zwei Trinkbrunnen (Text-Abb. 14) und die durch reiche Bildhauerarbeit betonten Eingänge zu den Wartesälen (Text-Abb. 13).

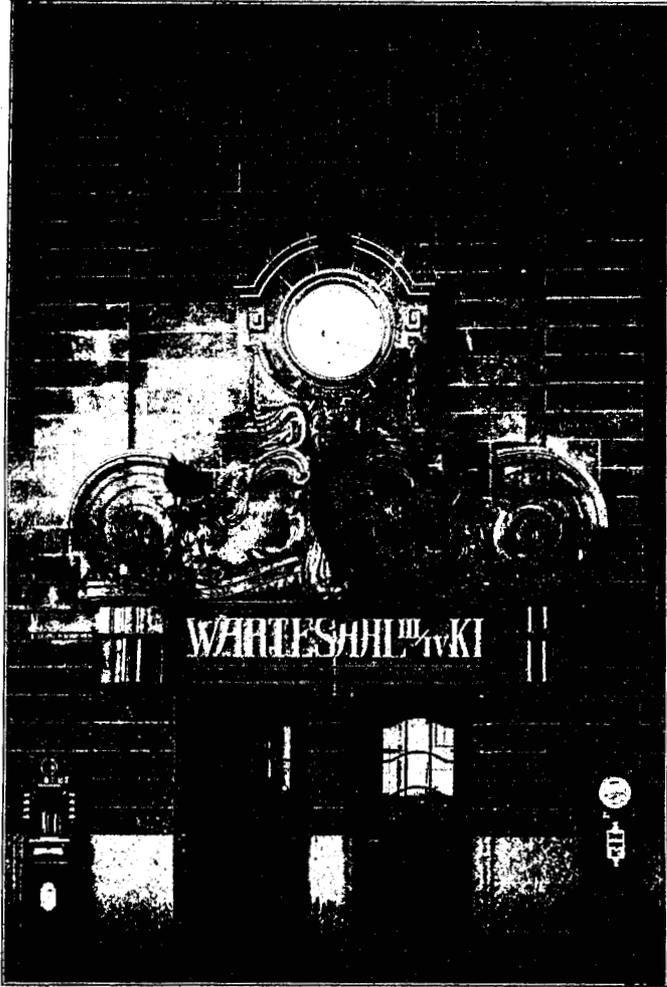


Abb. 13. Eingang zum Wartesaal vom Querbahnsteig aus.

An die eigentliche Querbahnsteighalle, die durch die Bahnsteigsperrre (Text-Abb. 15) abgeschlossen ist, schließt sich ein schmalerer, 9 m breiter Kopfbahnsteig, auf dem die Zungenbahnsteige für die Züge von und nach Köln, Mainz,

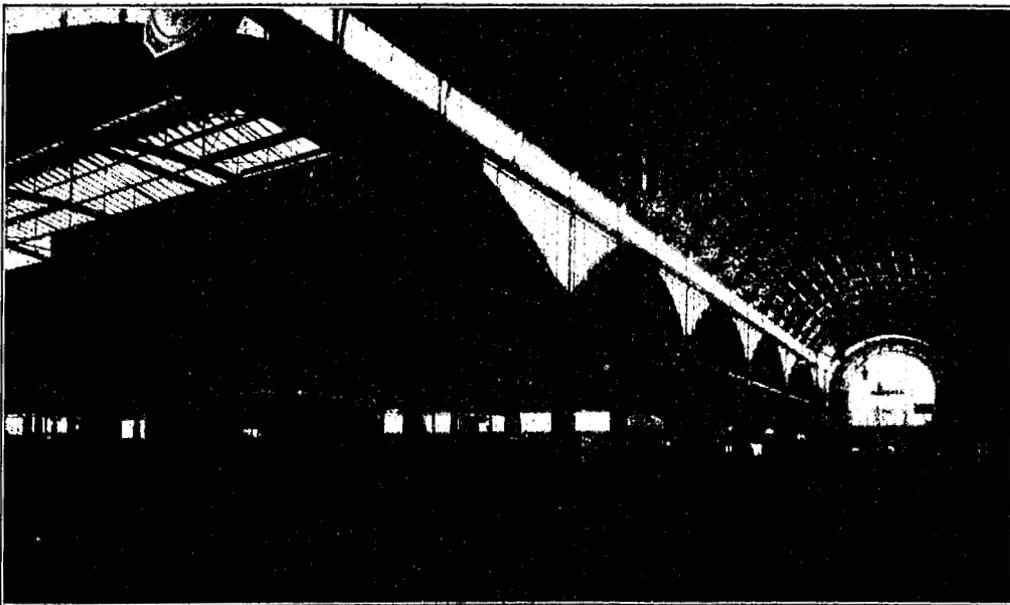


Abb. 15. Querbahnsteig und Bahnsteighallen.

Frankfurt, Erbenheim und Langenschwalbach münden, sowie ein östlicher Seitenbahnsteig für die Hofzüge und ein westlicher für Postdienstzwecke; dazwischen legen sich die Gepäckbahnsteige, die durch Aufzug- und Tunnelanlagen mit

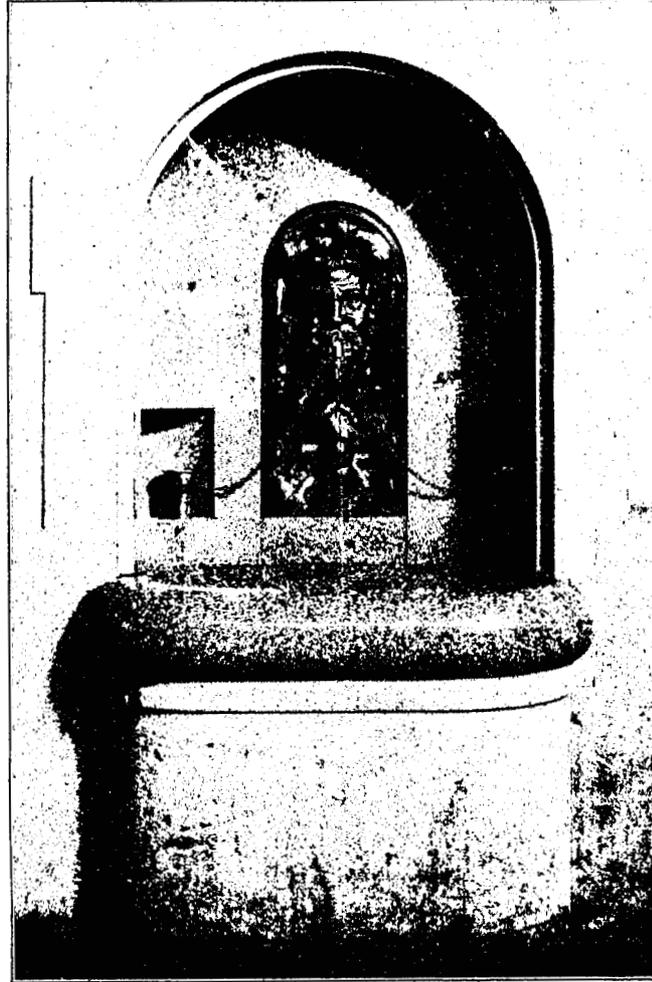


Abb. 14. Wandbrunnen auf dem Querbahnsteig.

den Gepäckräumen im Empfangsgebäude und im Postgebäude in Verbindung stehen. Fünf 180 m lange Hallen überspannen die Gleisanlagen zwischen den abschließenden Seitenwänden. Die Ausbildung der letzteren, ihre Auflösung in Pfeiler und Glasflächen zeigen die Abb. 1 u. 2 Bl. 15.

Wie oben erwähnt, nehmen auf der Ostseite der Einfahrtshallen die für Fürstlichkeiten, soweit sie mit Hofzügen anlangen, vorgesehenen Räume ein besonderes Gebäude (Text-Abb. 7 und Abb. 1 Bl. 15) ein. Sie bestehen aus einem durch Säulenstellungen gegliederten Hauptraum, der den Mittelpunkt der Anlage bildet, und von dem Windfangräume nach der Straße und dem Bahnsteig führen, und aus vier Nebenräumen mit Aborten für die Fürstlichkeiten und ihre Gefolge. Die Ausstattung ist einem Wunsche des Kaisers entsprechend sehr einfach. Den unteren Teil der Wände umzieht eine Bekleidung aus Ahornholz, ihr oberer Teil ist mit farbig ausgemalter Linkrusta bekleidet (Abb. 1 Bl. 17). Aus

naturfarbenpoliertem Ahornholz sind auch die Möbel gefertigt, abgesehen von den großen Sesseln aus Korbgeflecht. Vorhänge und Möbelbezüge bestehen aus hellfarbenen Kretonnestoffen. Gärtnerische Anlagen umschließen den Fürstenbau, der gänzlich unterkellert ist. Geheizt wird er durch eine Sammelheizung, die von der Kesselanlage des Hauptgebäudes aus gespeist wird.

Den klaren übersichtlichen Grundriß der ganzen Gebäudeanlage spiegelt der Aufriß in wohl abgewogener Gruppierung wieder (Text-Abb. 3 und Bl. 12, 14 und 15). Am stärksten betont durch einen stattlichen 46 m hohen Uhrturm, der sich gleich glücklich von kirchlichem wie burgähnlichem Aussehen fernhält (Bl. 13), ist der giebelgekrönte Haupteingang mit seinem reichen bildhauerischen Schmucke, der hier wie auch sonst in sinnvoller Beziehung zu der Zweckbestimmung des Baues und zu der Bedeutung Wiesbadens als Hauptort des rebenreichen Rheingaus und als Stadt der heilkräftigen warmen Quellen steht. Den Wartesaal III./IV. Klasse hebt ein weiterer, figurengekrönter Giebel hervor, hinter dem sich ein Kuppelaufbau mit in Kupfer getriebener Laterne entwickelt, so das Gegengewicht zu der Masse des wuchtig wirkenden Haupteingangsbaues bildend. Beide Teile verbindet eine ruhige Säulenhalle mit darüberliegender offener Terrasse (Text-Abb. 3 und Bl. 12), hinter der sich ein pfeilergeschmückter Risalit hervorhebt, im Äußeren den hier befindlichen Speisesaal betonend. Bildet so der eigentliche Kopfbau ein in sich verbundenes Ganzes, so erhält er seinen Abschluß doch erst durch die hinter ihm zu beiden Seiten hervortretende Querbahnsteighalle, die somit auch im Äußeren von gleicher Bedeutung wie im Grundriß erscheint. Giebel schließen sie an beiden Enden ab. Am Ostgiebel betonen reiche Aufbauten, die die Kamine der Sammelheizung enthalten, die hier liegende Ausgangshalle (Text-Abb. 8). An der Westseite kennzeichnet ein



Abb. 17. Waschzelle.

zierlich gegliedertes und kuppelgekröntes Portal den Nebeneingang (Text-Abb. 6). Wie bei der Innenausstattung ist auch bei der Behandlung des Äußeren der Grundsatz verfolgt, die weniger wichtigen Bauteile in ihrem schmückenden Bei-



Abb. 16. Wartesaal III/IV. Klasse.

werk einfach zu halten und so einen wohlthätigen Gegensatz zu den reicher verzierten Hauptbauteilen zu schaffen. Dem entsprechen die einfachen Formen des Postgebäudes (Text-Abb. 20) auf der Westseite mit der straffen Pfeilergliederung der Packkammer und dem schöngeschwungenen Giebel der Postschalterhalle und die Formen des Dienstgebäudes (Text-Abb. 9) auf der Ostseite, das im Mittelteil eine Art Attikageschoß erhalten hat, um so besser den Übergang zu dem anschließenden Fürstenbau zu vermitteln, der trotz seiner geringen Größe nicht durch die großen Massen des Hauptbaues erdrückt werden durfte (Text-Abb. 7). Zu diesem Zweck ist sein Eingang durch einen großen, die Nebenräume mit einschließenden Giebel betont worden, hinter dem sich das hochgezogene Dach des Hauptraumes hervorhebt.

Sämtliche Außenansichten des Baues, dessen Formen an die Barockzeit anklängen, sind oberhalb eines Sockels aus Lausitzer Granit in hellrotem Sandstein ausgeführt, der an den Bildhauerarbeiten durch echte Vergoldung belebt wird. Die Dächer sind mit Mönch-Nonnen-Falzziegeln eingedeckt, bei denen die Mönche grüne Glasur erhielten, während die Nonnen den natürlichen stumpfroten Ziegelton zeigen. Die Turmdächer sowie die Anbauten und sämtliche Abdeckungen, Rinnen und Abfallrohre sind in Kupfer ausgeführt.

Vor Beginn der Bauarbeiten wurde eine eingehende Untersuchung des Geländes in bezug auf die Lage des tragfähigen Baugrundes vorgenommen, die sich an der Baustelle als sehr unregelmäßig ergab. Ein Teil des Baues mußte über einem alten, später verlassenen Flutgraben, dessen Sohle auf 102,72 m über N.N. lag, errichtet werden, während der Erdgeschoßfußboden mit Rücksicht auf die Gleisanlagen auf rd. 108 m über N.N. zu liegen kam. Ein anderer Teil mußte auf die vorhandenen Lehm- und Lette-

schichten unter entsprechender Verbreiterung der Sohle gestellt worden, da ein besserer Baugrund in erreichbarer Tiefe nicht vorhanden war. Die durch die schwierige Gründung bedingten Mehrausgaben wurden auf rd. 120 000 *M* ver-

Die Gesamtkosten der Erweiterung der Bahnanlagen in und bei Wiesbaden sind auf 20 271 000 *M* veranschlagt, von denen 6 179 000 *M* auf Grunderwerb entfallen. Etwa 14 000 000 *M* werden sich voraussichtlich als Rückeinnahme aus der Nutzbarmachung des bisherigen Bahnhofgeländes ergeben.

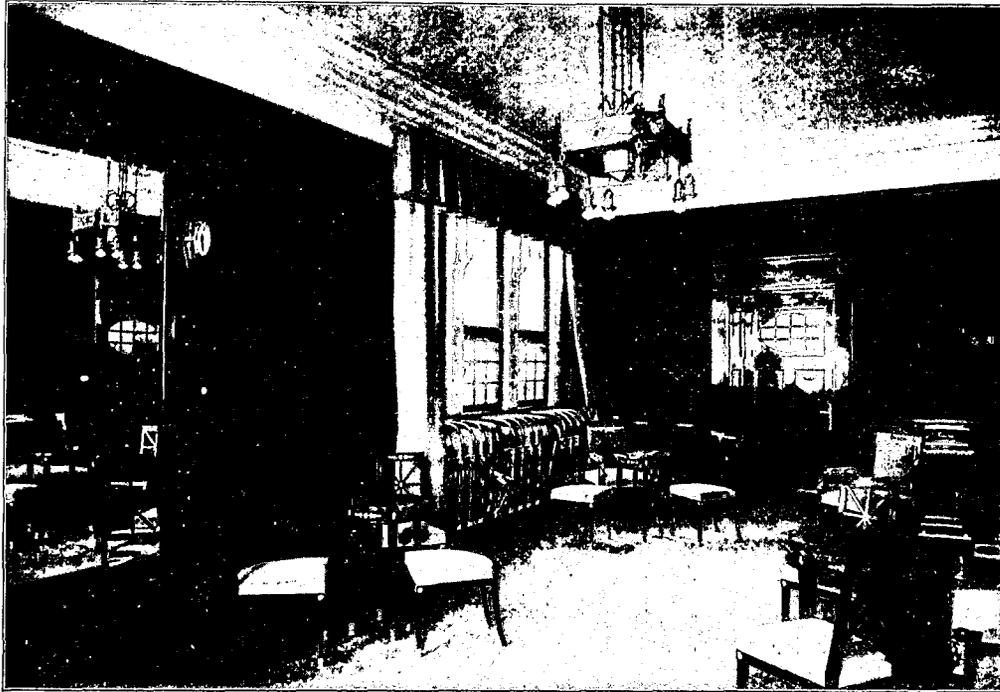


Abb. 18. Damenzimmer.

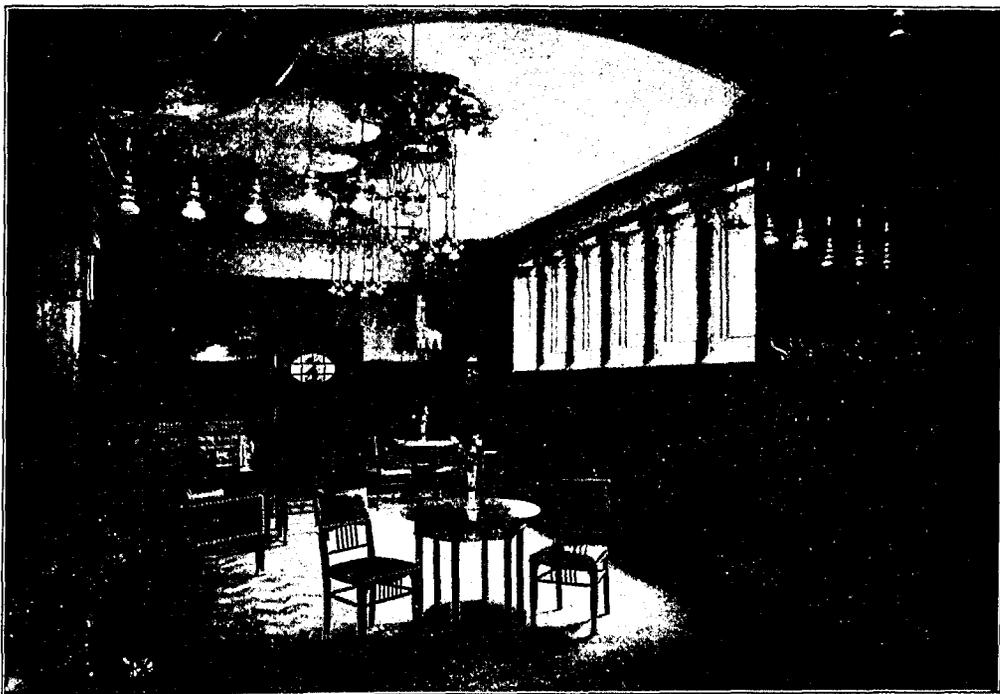


Abb. 19. Wartesaal I. Klasse, nach Westen gesehen.

schlagt. Eine weitere Erhöhung der Baukosten wurde durch den Fortfall der ursprünglich im Äußeren vorgesehenen glatten Putzflächen und ihre Ausführung in Werksteinverblendung bedingt, so daß sich als erforderliche Mittel der Betrag von 2 103 000 *M* ergab. Hierzu kommen die Kosten für die Bahnsteige, Tunnel und Hallenüberdachung mit 1 331 000 *M* und ferner 320 775 *M* für die Postanlagen einschließlich des Posttunnels, welche letztere jedoch vom Reichsfiskus bestritten wurden, als Eigentümer des Postbaues. In dieser Summe ist aber der innere Ausbau des Postgebäudes nicht enthalten.

Im Herbst 1904 wurde mit den Arbeiten begonnen, doch kamen diese im Frühjahr 1905 zum Stillstand, da der Entwurf nochmals umgeändert werden mußte. Erst Ende Juni 1905 konnten die Arbeiten wieder begonnen werden, doch auch jetzt erst nur für den vorderen Teil, das eigentliche Empfangsgebäude, da die infolge des ungünstigen Baugrundes erforderlichen Mehrmittel erst verfügbar gemacht werden mußten. Erst Ende November 1905 konnten auch die bis dahin zurückgebliebenen Teile des Querbahnsteiges und der Ausgangshalle, sowie der Flügelbauten in Angriff genommen werden. Trotzdem gelang es auch diese im Laufe des Jahres 1906 zur Eröffnung rechtzeitig fertig zu stellen. Zurückgeblieben war nur der Fürstenbau, da seine Baustelle bis zum Sommer 1906 von den für den Betrieb erforderlichen Gleisen eingenommen war. Im Juni wurde mit seiner Ausführung begonnen, und im Mai 1907 waren auch hier die Arbeiten beendet. Die Baukosten betragen 120 000 *M*, wovon 20 000 *M* auf die Gründungsarbeiten entfallen, und sind in den oben angeführten Zahlen bereits enthalten.

Die Ausführung der Bauten in der verhältnismäßig sehr kurzen Bauzeit, die unter Abrechnung der Unterbrechung nur $1\frac{1}{2}$ Jahr betragen hat, wurde nur durch die tatkräftige Mitarbeit aller beim Bau Beteiligten ermöglicht. Einen wesentlichen Anteil haben hieran die Unternehmer für die Maurer- und Steinmetzarbeiten. Erstere wurden ausgeführt von der Aktiengesellschaft für Hoch- und Tiefbauten in Frankfurt a. M., letztere durch C. Kunath

in Dresden für den Granitsockel, C. Winterhelt in Miltenberg für das Innere der Schalterhalle, Ph. Holzmann u. Ko. in Frankfurt a. M. für die Hallenlängswände, den Querbahnsteig, das Post- und das Dienstgebäude und Arnold u. Söhne in Reichenhausen in Bayern für das eigentliche Empfangsgebäude und den Fürstenbau aus ihren Brüchen bei Mömmlingen im Maintal. Die Zimmerarbeiten waren H. Carstens in Wiesbaden, die Spenglerarbeiten S. Agins u. Sohn in Mainz übertragen. Die hölzernen Fenster lieferten H. Fasig u. Sohn in Ludwigshafen und C. Schwarz in Wiesbaden, die Türen und Holzeinbauten die

Gebrüder Neugebauer und W. Lotz in Wiesbaden und F. Gerster in Mainz, die Paneele und Möbel der Wartesäle W. Kimbel in Mainz, die Holzarbeiten im Fürstenbau H. Rauch in Mainz, während die Möbellieferung und die sonstige Ausstattung der Fürstenträume der Firma A. Dams in Wiesbaden übertragen war. Die Heizanlage, eine Niederdruck-Dampfheizung, stammt von der Maschinen- und Röhrenfabrik, Akt.-Ges., Joh. Haag in Augsburg. Sämtliche Antragsarbeiten und alle Bildhauermodelle, zum Teil auch deren Ausarbeitung in Stein wurden in hervorragender Weise durch den Bildhauer F. Vlasdeck und seinen Sohn und seine Gehilfen in Mombach bei Mainz hergestellt. Die Modelle und Musterstücke der prächtigen Beleuchtungskörper lieferte die Firma Louis Busch in Mainz, der auch ein wesentlicher Teil der Lieferung übertragen war.

Der Entwurf des Gebäudes stammt von dem jetzigen Professor an der Hochschule in Aachen F. Klingholz, der ihn von Anfang an im Ministerium der öffentlichen Arbeiten unter Oberleitung des Geh. Oberbaurates und vortragenden Rates Rüdell bearbeitete und der auch seit seiner Versetzung im April 1904 an die Eisenbahndirektion in Mainz die Ausführung des Baues leitete. Nach seinem Ausscheiden aus dem Dienst der Bauverwaltung am 1. Juli 1905 ging die Bauleitung in die Hände des Unterzeichneten über. Die örtliche Aufsicht der Bauarbeiten war dem Regierungsbaumeister des Hochbaufaches Arendt übertragen. Die Ausführung der Bahnsteige, Tunnel und Hallenüberdachung wurde von dem Regierungsbaumeister des Ingenieurbaufaches Merkel unter

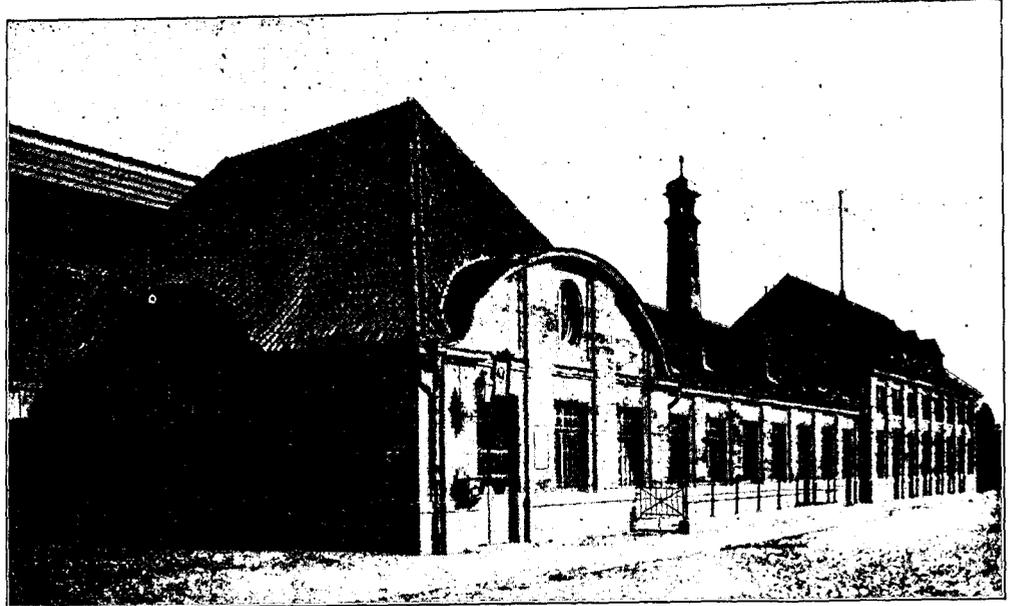


Abb. 20. Postgebäude (Westseite).

Leitung des Regierungs- und Baurates Ewerken bewirkt. Besondere Verdienste um die Ausarbeitung des Entwurfes für das Empfangsgebäude hat sich der Architekt Panthel und um seine Ausführung auf der Baustelle der Bauassistent Ilges erworben.

Die Ausführung des inneren Ausbaues des Postgebäudes wurde von dem örtlichen Baubeamten der Postbehörde, dem Postbauinspektor Ratzeburg unter Oberleitung des Geheimen Postrates und Postbaurates Perdich von der Ober-Postdirektion in Frankfurt a. M. bewirkt, während der Rohbau von der Eisenbahnverwaltung zu Lasten der Reichspost hergestellt wurde. Der Entwurf für die äußere Gestaltung des Gebäudes wurde, um eine einheitliche Wirkung der gesamten Anlage zu erzielen, ebenfalls durch Professor Klingholz in der Eisenbahndirektion Mainz aufgestellt.

Mainz.

Cornelius, Landbauinspektor.

Die Beschußanstalt in Zella-Mehlis.

Vom Herzogl. Sächsischen Bezirksbauinspektor Dr. Ernst Heiß in Ohrdruf.

(Mit Abbildungen auf Blatt 18 im Atlas.)

(Alle Rechte vorbehalten.)

Beschußanstalten dienen zur staatlichen Prüfung von Handfeuerwaffen aller Art, wie solches durch das Reichsgesetz vom 19. Mai 1891 bzw. vom 22. Juni 1892 vorgeschrieben wurde. Danach müssen: 1. alle Langwaffen — wie Büchsen, Flinten, großkalibrige Teschins, 2. alle Kurzwaffen — wie Pistolen, Revolver, kleinkalibrige Teschins, 3. alle rohen Läufe, d. h. solche, die noch ohne Verschußstück (System) zum Beschuß kommen, mit einer vorgeschriebenen verstärkten Gebrauchsladung in ein- oder mehrmaliger Beschußprobe beschossen und mit dem staatlichen Prüfungstempel versehen werden.

Durch dieses Gesetz war aber nicht nur der Prüfung von Handfeuerwaffen, sondern auch der Erbauung von Prüfungsanstalten, den sogenannten Beschußanstalten, das Wort gesprochen, und schon im gleichen Jahre (1892) wurde in den durch ihre bedeutende Feuerwaffenindustrie aufblühenden gothaischen Städten Zella-St. Blasii und Mehliß der Grund-

stein für die staatliche Prüfungsanstalt gelegt und im darauffolgenden Jahre (1893) vollendet.

Der Bau entsprach bei Vermeidung jedes besonderen Schmuckes, was Größe und Zweckmäßigkeit betrifft, vollkommen dem damaligen Umfang der Waffenfabrikation der beiden Städte. Er bestand aus sechs Beschußzellen, einem Untersuchungsraum, Lade-, Beschuß- und Waschräume. Am 1. April 1893 wurde die Anstalt dem Betrieb übergeben.

Bei dem ungeahnten Aufschwung aber, den die Waffenfabrikation nahm, mußten die Betriebsräume schon im folgenden Jahre durch ein Wartezimmer und eine Abortanlage erweitert werden. Zieht man in Rücksicht, daß am

15. August 1897, also in 4 Jahren 4 Monaten 15 Tagen, die erste Million,

14. Oktober 1900, also in 3 Jahren 1 Monat 29 Tagen, die zweite Million,