



Hannoversche
Geschichtsblätter
SONDERHEFT

Die
Eisenbahn - Empfangsgebäude

im Königreich Hannover vor 1850

Von

Dr.-Ing. Otto Brückner

Hannover 1939

Sonderheft
der Hannoverschen Geschichtsblätter
1939
—
Die Eisenbahn-Empfangsgebäude
im Königreich Hannover vor 1850

Einleitung.

Nachdem die Eisenbahn in England bereits zehn Jahre, von 1826 bis 1836, in vollem Betrieb war, nachdem sie in Nordamerika, Frankreich und Belgien Eingang gefunden hatte, stand man in Deutschland dem neuen Verkehrsmittel noch immer abwartend gegenüber. Es gab nur wenige weitsichtige Männer, denen seine Bedeutung klar geworden war. Friedrich List, der Nationalökonom und Patriot, Friedrich Harfort, der westfälische Großindustrielle, Nebenius, der Gelehrte und Staatsmann in Karlsruhe, und Joseph Bader, der Techniker in München, waren die Bahnbrecher für das deutsche Eisenbahnwesen. Als man endlich in Deutschland mit dem Eisenbahnbau begann, geschah es nur langsam, zögernd, ohne klare Richtlinien. Die deutsche Kleinstaaterlei behinderte jede vernünftige, großzügige Eisenbahnpolitik. Das Deutschland des „Deutschen Bundes“ war ein lockeres Gefüge aus einer Anzahl mehr oder weniger großer, völlig souveräner Bundesstaaten. Die entgegengesetzten Bestrebungen seiner vielen Dynastien erlaubten dem „Bund“ weder politisch noch wirtschaftlich eine einheitliche Richtung. Er besaß keine Zollunion, kein einheitliches Münzsystem und keine für die Fahrplanbildung so wichtige Grundzeit (die mitteleuropäische Zeit wird übrigens erst 1893 eingeführt). In dieses Deutschland bricht das neue Verkehrsmittel als Wegbereiter der deutschen Einigung staats- und zollgrenzenüberwindend ein¹⁾, muß aber selbst zunächst um jede Grenze und Schranke kämpfen.

Bei der Strecke Hannover-Minden z. B., die ca. 65 Kilometer lang ist, schneidet der Eisenbahnweg hannoversches, kurhessisches, schaumburg-lippisches und preussisches Gebiet. Jeder dieser Staaten verlangte zunächst eine eigene Spurweite. Grund: Im Falle von Zwistigkeiten zwischen den einzelnen Staaten, die zum Kriege führen konnten²⁾, durfte keineswegs der Gegner auf seiner Bahn in das Land einfahren können. Außerdem wollte jeder Staat an seinen Grenzen eine genaue Zollkontrolle ausüben, für die ein Umladen der Güter sehr erwünscht war.

In Norddeutschland hat besonders der Finanzdirektor von Amsberg³⁾ der Eisenbahn die Wege geebnet. Von Amsberg (1837 in Braunschweig) bemühte die durch ihn zwischen Braunschweig und Preußen und zwischen Braunschweig und Hannover zum Abschluß gekommenen Steuer- und Zollvereinigungs-Verträge zum Anschluß der braunschweigischen an die hannoversche Eisenbahn. Erwähnt sei hier auch der spätere preussische Finanzminister David Hansemann⁴⁾, ein geborener Hannoveraner, der sich im besonderen der Eisenbahnstrecken Köln-Minden-Bremen mit einer Abzweigung von Schneeren nach Hannover widmete. In Hannover selbst

¹⁾ Dr. Koch: Geschichte der deutschen Eisenbahnpolitik; Berlin 1911. Dieses Bändchen gibt einen guten Einblick in die Ansichten der maßgebenden Regierungskreise jener Tage.

²⁾ St 17. Im Bericht des Min. d. ä. Angelegenheiten an das Königl. Preuß. Min. d. i. A., Berlin vom 2. März 1847 heißt es: „Nach Mitteilung des Landrathes v. Moeller soll die Königl. Preuß. Festungsbehörde damit beschäftigt sein, den Mindener Bahnhof mit Walls und Festungsgraben zu umziehen.“

³⁾ Hansemann, B.: Erinnerungen aus dem 80jährigen Leben eines hann. Bürgers. Hann. 1873, S. 148.

⁴⁾ Hansemann, B.: f. o. S. 180.

betrieb der Hoffabrikant B. Hausmann auf das eifrigste den projektierten Eisenbahnbau. Auf Grund seiner verdienstvollen Tätigkeit als Mitglied der Eisenbahn-Direktion wurde ihm von Ernst-August der Titel eines Baures (1845) verliehen. Späterhin setzte er sich noch besonders für den Bau der hannoverschen West- und Südbahn ein ¹⁾.

Wie kurzfristig die Allgemeinheit den ersten Eisenbahnanlagen im Königreich Hannover gegenüberstand, beleuchte folgende zeitgenössische Betrachtung:

„Die Anlage von Eisenbahnen im Hannoverschen, wie groß auch unter gegebenen Verhältnissen ihre Vortheile sein könnten, gefährdet gleichzeitig die verschiedensten Interessen der Unterthanen und führt für manche bestehende Einrichtungen große Nachtheile herbei; und diese Gefahr für den hannoverschen Staat und seine Bewohner würde in unberechenbarem Grade vermehrt, wenn die hannoverschen Eisenbahnen nicht im eigenen Lande ihren End- und Ausgangspunkt fänden

Man denke sich z. B. eine durch Hannover führende die Städte Braunschweig und Hamburg mit einander verbindende Eisenbahn. Braunschweig und Hamburg haben Handel. Hannover — Stadt und Land — nur Spedition. Wer würde Vortheile von einer solchen Bahn haben? . . . Und wenn die Bahn eine Weltbahn würde und man darauf zu den Küsten des Adriatischen Meeres gelangen könnte, was nützte es den Hannoveranern?“ ²⁾.

Für die weitere Entwicklung des Eisenbahnwesens war eine derartige Betrachtung des neuen Verkehrsmittels natürlich nicht gerade günstig. Entstand doch dadurch in Deutschland ein Teilstreckenetz neben dem anderen, auf deren Endbahnhöfen stets ein längerer Aufenthalt erforderlich wurde. Die Güter des Kaufmanns mußten umgeladen werden. Zeitverluste und Unkosten entstanden und außerdem war die Gefahr des Verderbens der Güter leichter gegeben. Immer neue Schwierigkeiten ³⁾ traten auf, die den Bau der Eisenbahnen hinderten und verzögerten. Selbst in den Regierungskreisen gab es Vertreter, die die Interessen z. B. einzelner Fuhrwerkshalter für wichtiger hielten, als die des Staates, da sie die mögliche Entwicklung des neuen Verkehrsmittels mit ihren weitreichendsten Folgen nicht einsehen konnten. Auch Ausländer traten damals im Königreich Hannover gegen den Bau von Eisenbahnen auf. Der Königl. Großbritannische Vizekonsul und Lloyd-Agent Brons, wohnhaft in Emden, berichtete an das Königl. Ministerium des Innern tadelnd und ablehnend über den projektierten Eisenbahnbau. Dagegen erhob sich in bestimmtester Weise G. F. Niemeyer (Solldirektor in Verden), Mitglied der Allgemeinen Stände im Königreich Hannover. Er unterbreitete (1846) obigem Ministerium einen vierzehnzeilenlangen Gegenbericht, indem er sich eindeutig für die geplante Bahnanlage einsetzt ⁴⁾. Wenn man bedenkt, daß der König von Hannover, Ernst-August, selber Gegner des neuen Verkehrsmittels war, so ist damit wohl ein Maximum an Hindernissen erreicht, das nicht allzuleicht überwunden werden konnte. Noch 1844 wurde

¹⁾ Hausmann, B.: a. a. O., S 194, 209.

²⁾ Ueber die Anlage einer Eisenbahn im Königreich Hannover; Altona 1840. S. 5, 8.

³⁾ Soulé, E.: Praktische Betrachtungen über die Krankheiten, die bei den Eisenbahnbeamten vorkommen. Leipzig. 1866. S. 52, 60, 77.

Mattthaei: Einige Worte über Eisenbahnen in besonderer Beziehung auf das Königreich Hannover. Hann. 1838 S. 20—35 100 Jahre deutsche Eisenbahn, 1935.

⁴⁾ Niemeyer, G. f.: Ansichten über hannoversche Eisenbahnen. Zurückweisung eines Tadelns über diese Ansichten. Als Manuscript gedruckt für die Mitglieder der Ständeverammlung. Hannover 1846.

unter dem öffentlich ausgehängten Plan des hannoverschen Empfangsgebäudes die Bemerkung gesetzt: „Mausoleum der Landes-Casse“¹⁾).

Die Vorbedingung für die Errichtung von Empfangsgebäuden war die Anlage von Eisenbahnstrecken. Die seit 1834 im Fluß befindlichen Eisenbahnprojekte im Hannoverschen, zuerst aufgestellt von zwei englischen Kapitalisten, Pay-Master General Taylor und Zivil-Ingenieur Dignoles²⁾, beide in Hannover, fanden in der 1843 beendeten Anlage der Strecke

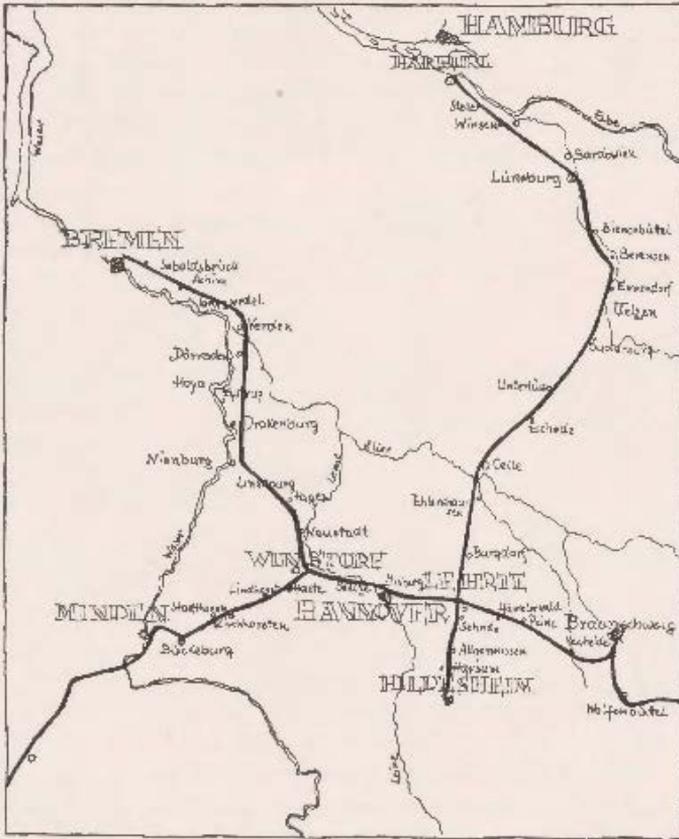


Abb. 1.

Hannover-Lehrte ihre endgültige Ausführung. Die Eröffnung dieser ersten hannoverschen Teilstrecke bedeutet einen Wendepunkt. Es werden vor 1850 im Königreich Hannover noch folgende Strecken (Abb. 1) begonnen und fertig gestellt:

- am 23. Oktober 1843 die Bahnstrecke Hannover-Lehrte,
- am 1. Dezember 1843 die Bahnstrecke Hannover-Peine,
- am 19. Mai 1844 die Bahnstrecke Hannover-Braunschweig,

¹⁾ Hausmann, B.: a. a. O. S. 191.

²⁾ S. o. S. 142.

- am 15. Oktober 1845 die Bahnstrecke Lehrte-Celle,
- am 12. Juli 1845 die Bahnstrecke Lehrte-Hildesheim,
- am 1. Mai 1847 die Bahnstrecke Celle-Harburg,
- am 15. Oktober 1847 die Bahnstrecke Hannover-Wunstorf-Münden,
- am 12. Dezember 1847 die Bahnstrecke Wunstorf-Bremen ¹⁾.

An den Stationen dieser Strecken, an denen bei der Eröffnung des Verkehrs zunächst nur hölzerne Notbauten standen, werden nun dauerhafte Empfangsgebäude errichtet. Die bereits angelegten Eisenbahnen in mehreren Staaten Europas und in einzelnen Gegenden Deutschlands boten genügend Anhaltspunkte und Unterlagen für das Planen von Eisenbahnhöfen im Hannoverischen. Mit der so gewonnenen Kenntnis der Rentabilitätszahlen und der erforderlichen Einzelmaßnahmen begann die Projektarbeit für die Anlagen der Bahnhöfe.

Im Königreich Hannover wurden die Stationen ihrer Bedeutung und Lage nach eingeteilt in:

1. „Hauptstationen“,
2. „Trennungsstationen“,
3. „Zwischenstationen“ und
4. „Haltestellen“.

„Hauptstationen sind solche Stationsorte genannt, wo Züge beginnen oder übernachten.

Trennungsstationen sind solche Stationsorte genannt, wo eine Bahnstrecke sich gabelt.

Zwischenstationen sind solche Stationsorte genannt, an denen jeder Zug hält und eigene Expeditionsbeamte diesen Verkehr vermitteln.

Haltestellen sind solche Stationsorte genannt, an denen die Züge nach Bedarf halten, oder auch regelmäßig nicht halten, und die Bahnbewachungsbeamten den Expeditionsdienst mit versehen“ ²⁾.

Ueber den Umfang der Aufgaben (Zweck und Erfordernisse), die eine Station zu erfüllen hatte, orientieren die Ausführungen von Funk und Debo in der Allgemeinen Bauzeitung, aus dem Jahre 1851 (Wien):¹⁾

- „1. Die Vermittlung des Verkehrs, und zwar des Verkehrs der Personen, des Reisegepäckes, der Eilgüter, Gelder, Equipagen, Frachtgüter, Produkte und des Viehes.
2. Die Aufstellung und Unterhaltung des Betriebsmaterials, und zwar die Aufstellung und Verproviantierung der Maschinen mit Wasser und Koks, die Aufstellung der Wagen, sowie die Reparatur der Wagen und Maschinen.

Zur vollständigen Befriedigung aller diese Bedürfnisse können auf den Stationen mithin überhaupt folgende Banlichkeiten und Räume erforderlich sein und vorkommen.

A. für die Reisenden.

1. Klure oder Vorpfläze, auf welchen die Reisenden, geschützt gegen Witterung, Fahrbillets kaufen und ihr Gepäck expedieren lassen können.
2. Wartezimmer evtl. nach den Klassen getrennt und auf den Hauptstationen neben dem Wartezimmer I. und II. Klasse ein Damenzimmer.
3. Buffets, evtl. Restaurationen.

¹⁾ Daten aus: Hannover und Umgebung. Entwicklung und Zustände seiner Industrie und Gewerbe. Hannover 1874. S. 118 (126).

²⁾ Funk und Debo: Die Eisenbahnen im Königreich Hannover, S. 220.

4. Ein- und Aussteigehallen, bedeckte oder unbedeckte Perrons.
5. Wborte.

B. für die Verwaltung.

1. Büros für die Stationsvorstände.
2. Büros für den elektrischen Telegraphen.
3. Büros für den Billetverkauf.
4. Räume zur Annahme, zum Wägen und Lagern des Reisegepäcks, des Eilgutes und der Gelder.
5. Expeditionsräume dazu.
6. Räume zur Ausgabe des Gepäcks an die Reisenden.
7. Räume zur Aufbewahrung des nicht gleich abgehollten Gepäcks und Eilgutes.
8. Lagerräume für die Frachtgüter.
9. Expeditionsräume dazu.
10. Räume zur Lagerung unversteuerter Gepäcks, Eil- und Frachtgüter.
11. Büros für die Steuerbeamten.
12. Büros für die Postbeamten.
13. Büros für die Portiers.
14. Büros für die Schaffner.
15. Büros für die Bahnhofsarbeiter.
16. Wachtstuben für die Weichenwärter.
17. Rampen zur Verladung von Vieh und Equipagen.
18. Plätze zum Laden von Produkten.
19. Räume für die Löschgerätschaften.

C. für die Aufstellung und Unterhaltung des Betriebmaterials.

1. Lokomotivgebäude.
2. Wasserstationen.
3. Kofschuppen.
4. Wagenschuppen.
5. Werkstätten.
6. Magazine.

D. Dienstwohnungen.

1. für die Stationsvorstände.
2. für die Expedienten.
3. für die Portiere oder Weichenwärter¹⁾.

In diesen vier Gruppen von Forderungen haben wir also die allgemeine Grundlage vor uns, von der die Entwürfe für die ersten Eisenbahnhöfe ausgehen. Im einzelnen Fall wird das jeweils durch die örtlichen Begebenheiten Bedingte als „Muf-forderung“ aufgestellt und das Erforderliche ausgeführt. Die Gebäude der dritten (C) Gruppe werden in unserer Betrachtung nicht berücksichtigt werden, da sie wohl für die Gesamtbahnhofanlage notwendig, nie aber mit dem Empfangsgebäude verbunden worden sind.

¹⁾ Funk und Debo: a. a. O., S. 222.

Bevor die einzelnen Gebäude selbst errichtet wurden, stellte man an einigen Orten provisorische Stationsgebäude auf. Diese Provisorien wurden solange beibehalten, bis die verschiedensten Bedürfnisse derartig anwuchsen, daß man an dem Bau des endgültigen Gebäudes herangehen mußte. Oft sind diese interimistischen Anlagen vermieden worden, wegen der dann stets jahrelang bestehenbleibenden Provisorien. Außerdem genügten sie nicht im geringsten den notwendigen Anforderungen und verzehrten dabei unverhältnismäßig hohe Geldsummen. Für die provisorische hannoversche Anlage wurden allein etwa 10 000 Taler ausgegeben (die Gesamtbaukosten betragen für den Bahnhof 178 000 Taler). Aber die Forderungen der Reisenden und des Betriebes lernte man so doch besser kennen, sodaß ein endgültiges Programm aufgestellt werden konnte. Bei Beendigung des Neubaus wurde das vorläufige Gebäude abgebrochen, und oft Teile desselben zum nächsten Bahnhof befördert (z. B. von Hannover nach Lehrte), wo sie dem gleichen vorläufigen Zweck zu dienen hatten.

Für weitere Erklärungen zu obigen Programm überlasse ich den Bauführern des hannoverschen Empfangsgebäudes, dem Königl. Hannoverschen Eisenbahn-Bauinspektor A. Funk und seinem Kollegen E. Debo, das Wort¹⁾:

„Die Größe und Einrichtungen von Eisenbahn-Empfangsgebäuden ist abhängig von der Bevölkerungsdichte des Ortes und der Umgebung, welche auf den betreffenden Bahnhof angewiesen ist, und ferner von den jeweiligen besonderen Anforderungen. Die Vorplätze sollen geräumig, hell und geschützt sein, damit die Reisenden wettergeschützt und bequem ihren Obliegenheiten nachkommen können. Die Aufeinanderfolge der verschiedenen Räume soll so sein, daß der Reisende keine Rückgänge zu machen hat. Da nun auf den hannoverschen Bahnen auf jedes Fahrblatt 25 Kilogramm Freigeäck gestattet wird und die Ueberfracht zuzuzahlen ist, so muß der Reisende zuerst das Bilet lösen, um solches bei der Gepäckexpedition vorzeigen zu können. Demnach muß sich ihm am Eingange zunächst das Biletbüro darbieten, dann muß die Gepäckannahme folgen und hierauf muß er zu den Wartezimmern gelangen. Die Vorplätze und Korridore vor diesen Räumen sollen, wie das Klima in Norddeutschland es erfordert, geschlossen sein. Die Retiraden sollen im Hauptgebäude oder in der Nähe desselben leicht zu finden sein. Es sollen zwei Wartezimmer, und zwar eins für die erste und zweite Klasse und eins für die dritte Klasse angelegt werden. Neben dem Wartezimmer erster und zweiter Klasse soll auf größeren Stationen ein Damenzimmer mit Kabinet (darin Retirade) sich befinden. Zwischen beiden Wartezimmern ist ein Biletanzulegen, welches von beiden Zimmern zugänglich ist. Die Wartezimmer, sowie auch die Gepäckexpeditionen müssen an den Perron grenzen und dahin direkte Ausgänge haben. Die Zugänge zu den Gebäuden sollen so angeordnet sein, daß der Perron dem Publikum solange unzugänglich bleibt, bis zum Einsteigen die Wartezimmer geöffnet werden. Die Zahl der Dienstwohnungen soll möglichst beschränkt werden Zweckmäßig soll nur der Bahnhofsvorstand und der Portier dort seine Wohnung haben. Der Portier muß neben dem Eingang wohnen, oder dort eine Loge haben. Die Dienstwohnungen sind in die oberen Geschosse der Hauptgebäude zu legen.“

Das Bahnhofsempfangsgebäude dient hauptsächlich der Vermittlung des Personenverkehrs, der „durch Schnelligkeit, Bequemlichkeit und Präcision seinen Hauptwerth erhält, und darum ganz besonders Beachtung verdient“²⁾. Man hatte bald erkannt, daß es die

¹⁾ Funk und Debo: a. a. O., S. 272.

²⁾ S. o. S. 228.

Hauptaufgabe sein würde, auch bei starkem Andrang der Reisenden den Verkehr reibungslos abzuwickeln, damit die Pünktlichkeit eingehalten werden konnte. Um diese zu gewährleisten, wurde z. B. in München am 9. Oktober 1844 folgende Bekanntmachung veröffentlicht ¹⁾ „Nach den bisherigen Vorschriften wurden die Gepäckbüros der K. München-Mugsburger-Eisenbahn 15 Minuten vor Abfahrt und die Personenbilletbüros 5 Minuten vor Abfahrt unbedingt geschlossen, und nach dem Schluß weder ein Gepäck mehr angenommen, noch ein Fahrbillet mehr ausgegeben, damit die Abfahrt und Ankunftszeiten richtig eingehalten werden können.“

Es erhebt sich nun von selbst die Frage: Wie groß war die Frequenz der Eisenbahnzüge vor 1850? — Darüber gibt eine Bekanntmachung vom 15. April 1848 ²⁾ für die Hannover-Bremer-Eisenbahn Auskunft. Es fuhren von Hannover nach Bremen bzw. über Wunstorf nach Minden täglich vier Zugpaare. Es darf nicht vergessen werden, daß diese Züge nicht nur dem Personenverkehr, sondern gleichzeitig auch dem Güterverkehr zu dienen hatten. Im ganzen passierten also 8 Züge täglich diese Strecke (heute sind es täglich etwa 250).

Wie schlecht man sich in den ersten Jahren des Eisenbahnverkehrs eine Vorstellung von den wahrscheinlichen Benützerzahlen machen konnte, zeigt die Schätzung, die Friedrich Eisk, der weitsehende Eisenbahnpolitiker, vor dem Verkehren der ersten Bahnen zwischen zwei Großstädten wie Leipzig und Dresden ³⁾ abgab. Er meinte, es würde auf dieser Strecke jeder Zug durchschnittlich von 60 Reisenden benützt werden. Tatsächlich verneunfachte sich diese Zahl bereits im zweiten Betriebsjahr.

Warum wurden diese Verkehrszahlen hier angegeben? — Weil der Verkehr mit seinen Forderungen das Primäre für die Anlage eines Bahnhofes und damit seines Empfangsgebäudes ist. Erst mit diesen speziellen Zahlen konnten die Dimensionen der einzelnen Räume festgestellt werden. Wo gleich mit dem endgültigen Bau des Hauptgebäudes begonnen wurde — also keine interimistische Anlage vorhanden war — konnte es geschehen, daß die Dimensionen der Räume zu klein oder zu groß gewählt wurden. Zu klein waren die Wartesaalanlagen besonders für Lehrtze, sodaß beim nächsten Bau mit ähnlichen Verhältnissen (Wunstorf) größere Dimensionen zugrunde gelegt wurden. Die Zahl und Beweglichkeit der Ein- und Umwohner einer Ortschaft, oder die Zahl der Umsteigenden halfen die notwendigen Maße für die Empfangsgebäude bestimmen. So wurden im allgemeinen die ausgeführten Gebäude vor 1850 den Forderungen des Verkehrs ihrer Zeit gerecht ⁴⁾, wie aus den Kritiken der Baukondukteure der Hannoverschen Eisenbahn Funk und Debo hervorgeht.

Von der Bevölkerungsdichte der Städte und ihrer Umgebung hängt natürlich in erster Linie die Größe und Einrichtung der Empfangsgebäude ab. Die folgende Tabelle gibt eine Uebersicht der Einwohnerzahlen ⁵⁾ der Ortschaften vom Jahre 1850, deren Bahnhofsempfangsgebäude später im einzelnen aufgeführt werden.

¹⁾ 100 Jahre deutsche Eisenbahn, Berlin 1935, S. 369.

²⁾ S. o. S. 377.

³⁾ S. o. S. 363.

⁴⁾ Funk und Debo a. a. O., S. 272—277.

⁵⁾ S. o. S. 272.

Einwohnerzahlen von 1850

Ort	des Stations- ortes	der Umgebung bis auf 1 Meile Entfernung	Zusammen
Braunschweig	39 011	—	—
Bremen	53 500	—	—
Bückeburg	4 000	6 000	10 000
Hannover	42 484	9 848	52 332
Harburg	5 382	11 000	16 382
Hildesheim	14 700	13 987	28 687
Lüneburg	12 474	8 000	20 475
Lehrte	750	7 000	7 750
Stadtthagen	1 900	6 000	7 900
Wunstorf	2 000	—	—

Aber so neuartig die Aufgabe eines Eisenbahn-Empfangsgebäudes auf den ersten Blick und immer wieder in der damaligen Zeit erscheint, so gibt es doch auch Traditionen, an denen die Vorstellung des Architekten anknüpfen kann. Wo jetzt die Eisenbahn fährt, rollte früher die Post und für Jahre läuft sie sogar noch als Konkurrenz. Den Zweck der Eisenbahnleihe erfüllten früher die Landstraßen, den der Eisenbahnwagen die Postkutsche, und statt der Bahnhöfe gab es Poststationen.

Seit dem 30 jährigen Krieg hatte die Post den regelmäßigen Transport von Personen und Gütern durchgeführt. 1816 wurde ein Eilpostverkehr eingerichtet, der sich über alle Länder Deutschlands erstreckte. In Hannover befand sich von 1800 bis 1851 das hannoversche Postamt im Fürsten- und sogenannten Osnabrück'schen Hof¹⁾ in der Poststraße (Calenberger Neustadt). Von hier aus wurden Personen, Güter und Briefe durch „Posten“ (mittels Postkutschen) befördert. Der Posthof in der Cellerstraße war ein privates Unternehmen, eingerichtet von Rüttger Hinüber²⁾. Von hier wurden ebenfalls Personen und Güter befördert³⁾. Auf diesem Posthof beendeten die Postkutschen ihre Reise. Pferde konnten ausgespannt, Wagen unter Dach gefahren werden, und die Postillone fanden Bewirtung und nächtliche Unterkunft. Fahrtausweise wurden hier ausgegeben und Gepäck konnte versteuert und verzollt werden. Die Reisenden selber fanden in den Hotels der Stadt Unterkunft.

In den größeren Städten (wie auch Hannover) gab es bereits ausgesprochene Postämter⁴⁾ — im heutigen Sinne — der Königl. Großbritannisch-Hannoverschen Post. So bestanden 1818 in Hannoverschen 166 Postorte, von denen bereits 32 eigene Postämter hatten⁵⁾. Neben

¹⁾ 1851 wurde am Bahnhof ein neues Postamt erbaut. — Literatur: S. Sievert: Sammlung Topographischer Stadthannoverscher Nachrichten, 1837—1887. Hann. 1888. S. 77.

²⁾ Die Hinüber'sche Post war eine der vielen in Deutschland existierenden Unternehmerposten. Sie durfte nur an den Tagen der Woche verkehren, an denen die hann. Post nicht die Strecken befuhr. — Ueber Unternehmerposten berichtet Ed. Schrader: Die Braunschweigischen Postanstalten und ihre Verwalter bis 1867. Leipzig 1930.

³⁾ Der Hinüber Posthof war ein Beförderungsinstitut, im Gegensatz zum städtischen Packhof, der nur als Niederlage der steuerbaren Waren diente, zur Förderung des Handels mit dem In- und Ausland. — Siehe Spilker: Historisch-topographische Beschreibung der Königl. Stadt Hannover. Ha. 1819 S.242.

⁴⁾ Hierüber berichtet Hinüber, G: Historische Nachricht den Anfang und Zustand des Postwesens betreffend. Frankfurt a. M. 1760, S. 15, 17, 21, 22.

⁵⁾ Müller, G.: Hann. Poststationen von 1787—1866. H. 1936.

diesen landesfürstlichen Posten eglierten die privaten. Beide hatten in den verschiedensten Städten gleichzeitig Poststellen, also Postkutschhaltestellen. Daß der vorkäufige Typ einer solchen Postkutschhaltestelle auf die Entwicklung der ersten Empfangsgebäude der Eisenbahnhöfe Einfluß gehabt hatte, ist nicht unwahrscheinlich und wird bei der späteren Besprechung berücksichtigt werden.

Die bisher aufgeworfenen Fragen nach den verkehrstechnischen Forderungen und den art- und zweckentsprechenden Einrichtungen der Bahnhofsgebäude bezogen sich stets auf deren grundrißliche Gestaltung ohne Rücksichtnahme auf die formale Seite der Gebäude, und zwar hinsichtlich ihres Stilcharakters.

Der vorherrschende Zeitstil dieser Jahre ist der Klassizismus. Nach Giedion ist der Klassizismus aber kein Stil, sondern eine Färbung anderer Stile; d. h. es entwickeln sich in den letzten Bauten des Barocks die Formen des barocken Klassizismus und in denen der frühen Romantik die des romantischen Klassizismus. Beide Stilperioden, der barocke und der romantische Klassizismus, verwenden antike Formen nur mit dem Unterschied, daß der erste sie in seinen Bauten nicht nur mit dem Bewußtsein stiltreuer Nachahmung (wie der romantische Klassizismus) wiedergibt, sondern sich ihrer als Grundlage für eine selbständige Verarbeitung bedient.

Im romantischen Klassizismus ist schon der Grund gelegt für eine spätere Verwendung der Formen aller übrigen vergangenen Stilperioden. Die phantasievolle Neigung des Einfühlens, die der Romantik so eigen ist, befähigt sie zum wissenschaftlichen und künstlerischen Verständnis aller Epochen der Vergangenheit, schwächt aber den Willen des Zusammenfassens. Während im barocken Klassizismus alle Räume eines Grundrisses organisch zu einer Einheit streben, steht im romantischen Klassizismus Raum neben Raum; d. h. die Individualisierung setzt sich durch (Schinkel — Schauspielhaus, 1818 in Berlin gegenüber Langhans' — ehemaliges Nationaltheater, 1800 in Berlin). Während sich im barocken Grundriß stets die wichtigsten Räume um eine Hauptachse gruppieren, die Nebenräume rhythmisch-symmetrisch abklingen, sind im romantischen oft von einander entfernt liegende Räume einander gleichwertig und gleichartig. Während im barocken Grundriß die von außen kommende Hauptachse durch das Gebäude (Vestibül, Treppenhaus, Hauptsaal), also durch den Raum fortgeführt wird, endet sie im romantischen oft vor dem Gebäude (Klenze-Königsbau, München), also vor der Fläche, und die Hauptachse wird dadurch zu einer formalen Angelegenheit. Leicht ist dann auch der Schritt von der Symmetrie der Raumanordnung, die zu Beginn des spätklassischen Klassizismus beibehalten wurde, zur Asymmetrie der Grundrißgestaltung getan. Damit beginnt eine Aufreihung, eine Nebeneinanderstellung der erforderlichen Räume, die durch kein achsiales Gesetz mehr gebunden sind (Klenze-Königsbau, 1826—32; Festsaalbau, 1832—42 in München). Zur Gestaltung des Grundrisses gehört auch die der Fassade. Die Barockfassade zeigt eine vertikale Tendenz (Würzburger Schloß, 1720—44). Eine rhythmisch-symmetrische Ordnung verleiht dem Bau ein einheitliches Gepräge, wie es aus dem Grundriß klar hervorgeht. Die Vertikalbetonung wird erzeugt durch vorgezogene End- und Mittelrisalite, durch Säulen, Pilaster und Eisenen oder allein durch schlanke, hochgestellte Fenster. Die Fassade des spätklassischen Klassizismus behält die vertikale Orientierung bei (Krubsajus-Landhaus, 1770—76 in Dresden; Langhans-Schauspielhaus, 1795 in Potsdam). Die romantisch-klassizistische Außenwand zeigt dagegen eine horizontale Schichtung. Die horizontale wird orientierendes Prinzip (Gärtner-Staatsbibliothek, 1832 in München). Aus dieser horizontalen

Betonung heraus erklärt sich die Beseitigung des hohen Daches zu Gunsten eines flachen. In der Romantik wird daher der italienische Renaissancepalast mit seinem Horizontalismus des öfteren zum Vorbild (Klenze-Königsbau, München). Nicht immer mußte die Außenwand, wie die der Renaissancebauten, aus homogen durchgebildeten Stockwerken bestehen. Es konnten auch Stockwerke mit verschiedenem Rhythmus übereinander lagern (Speeth-Frauenzuchtshaus, 1809 in Würzburg). Wie im romantischen Grundriß Räume nebeneinander liegen, die wohl einander gleichwertig sind, aber verschiedene Zwecke zu erfüllen haben, so sind auch die einzelnen Geschosse in ihrer äußeren Gestaltung jeweils verschieden, bedingt aus dem jeweils anderen Zweck der dahinter liegenden Räume. Daß der Zweckgedanke für die Bauten der Romantik eine besondere Rolle spielt, ist von vielen Romantikern ausgesprochen worden. So sagt auch Schinkel, daß „das Ideal in der Baukunst nur dann völlig erreicht ist, wenn ein Gebäude seinem Zwecke in allen Theilen und im Ganzen in geistiger und physischer Rücksicht vollkommen entspricht“¹⁾. Dementsprechend ergibt sich eine Auflockerung des einheitlichen Gebäudekörpers des barocken Klassizismus in ein Nebeneinander von selbständigen, verschiedenen Zwecken dienenden Gebäudeteile. Mehrere Kuben ordnen sich einem Haupt-Kubus unter und bilden ein kristallinisches Nebeneinander (Fr. Gilly-Entwurf zum Nationaltheater, 1800 in Berlin; Laves-Hoftheater, 1845—52 in Hannover). Daher ist es erklärlich, daß die Vielseitigkeit der Bahnhofs-Empfangsgebäude — Perronhalle, Wartesäle mit Wirtschaftsbetrieb, Diensträume usw. — der romantischen Tendenz der Auflockerung der Grundrisse und der Selbständigkeit der einzelnen Räume entgegen kommt. Bei der späteren Besprechung der Bahnhofsgebäude wird auf die Bedeutung der Eisenbahnbauten für die romantische Architekturgefönnung eingegangen.

Die reine Romantik setzt sich schließlich gegenüber der noch im Klassizismus lebendigen Einheitsidee durch und beginnt zunächst für verschiedene Zwecke verschiedene Stile zu benutzen, z. B. für Kirchen die Gotik, für Paläste die Renaissance usw. und verfällt dann dem willkürlichen Uebernehmen aller historischen Stile überhaupt. Damit befinden wir uns im echten romantischen Nebeneinander der vielfachsten Stilformen, die besonders seit dem 4. Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts die „Baukunst“ charakterisieren. Ein Zeitgenosse erklärt²⁾: „Neue schöne Formen für die Baukunst zu bilden, ist eine Unmöglichkeit, daher kann nur Befolgen des Alten stattfinden. Nur in der Zusammenstellung der Theile, ihrer Anordnung und Verzierung kann manches Eigentümliche erscheinen . . .“

In der Romantik ist es also nicht mehr nur bauliche Tradition, die die Werke der Baumeister bestimmt, sondern gleichzeitig wissenschaftliches Forschen nach der Formwelt vergangener Baukunstepochen. Daher ist es auch erklärlich, daß die Romantik keine Weiterentwicklung der Baukunst in einer Stilrichtung darstellt, sondern eine schon im Klassizismus geborene Spaltung nach den verschiedensten Richtungen hin.

Hannover, die Hauptstadt des Königreichs Hannover, dessen bauliche Entwicklung besonders mit der Laves'schen Schaffensperiode kräftig einsetzt, bietet für diese Abhandlung naturgemäß die besten Beispiele für die Entwicklung der verschiedenen Epochen des romantischen Klassizismus und der einzelnen Richtungen des romantisch-historisierenden Stiles.

¹⁾ Mackowsky, H.: K. F. Schinkel. Briefe, Tagebücher, Gedanken. Berlin 1922. S. 189.

²⁾ Stieglitz: Geschichte der Baukunst. Nürnberg 1837. S. 651.

Wir finden nebeneinander die Formen der Renaissance (Ebeling-Polytechnikum 1833—37; Andreae-Kathausflügel 1844; und später: Köhler-Villen am Schiffgraben 1872—77; Wallbrecht-Provinzial-Ständehaus 1879—80), die der Romantik (Hase- heutige Künstlerhaus 1853—56; Tramm- heutige Technische Hochschule 1857; und später: Rasch-Eisenbahndirektionsgebäude 1860—63) und die der Gotik (Hase-Christuskirche 1859—64). So weitgehend die hangeschichtliche Spaltung bereits Mitte des 19. Jahrhunderts fortgeschritten ist, um so wichtiger werden die wenigen in dieser Zeit noch lebenden Baumeister, die mit klassizistischer Einseitigkeit und Ausschließlichkeit ihren Bauten noch Stil, ihrem Schaffen noch Charakter zu geben vermögen; z. B. Laves, dessen Gestalt wir hinter der großen Mehrheit der hannoverschen Bahnhofsentwürfe zwischen 1840 und 1850 noch spüren können.

Die Königl. Hannoversche Eisenbahn-Kommission und -Direktion.

Ueber die Eisenbahn-Kommission und -Direktion geben am besten kurze Akten-Auszüge Auskunft.

SA 16 Im Konzept des Berichtes des Königl. Min. d. J. v. 18. 4. 1841 an den Generalmajor Prott wird diesem der Vorſiß über die zu bildende Eisenbahn-Kommission angetragen.

SA 16 Im Konzept des Berichtes des Königl. Min. d. J. v. 24. 9. 1841 an den Generalmajor Prott heißt es: „... dem Vorschlage des Herrn Generalmajors gemäß bin ich einverstanden, daß als Mitglieder außerdem in die Eisenbahn-Kommission eintreten:

Der Oberhofbaurath Laves
Der Major Entermann
Der Hauptmann Gländer
Der Hauptmann Dammert...“

SA 16 Im Konzept des Berichtes des Königl. Min. d. J. v. 23. 10. 1841 an den Oberhofbaurath Laves heißt es: „... In Anerkennung der ausgezeichneten Kenntnisse und Dienstleistungen des Oberbaurathes Laves ſieht das unterzeichnete Min. ſich veranlaßt, denſelben zum Mitgliede ſeiner Commission hiermit zu ernennen...“

SA 16 Im Konzept des Berichtes des Königl. Min. d. J. v. 23. 10. 41 an den Generalmajor Prott heißt es, daß Laves am gleichen Tage Nachricht über ſeine Ernennung zum Kommissions-Mitgliede erhält, und nach Eingehen ſeiner Zuſage, die am 27. 10. 1841 erfolgte, die Vorarbeiten begonnen werden können.

SA 16 Nach dem Bericht des Königl. Min. d. J. an die Eisenbahn-Kommission vom 1. 12. 1841 tritt am gleichen Tage die fünfköpfige Commission zum erſten Mal zuſammen. Es werden die Pläne und Projekte der Strecken Hannover-Braunſchweig, Lehrte-Celle-Lehrte-Hildesheim beſprochen. Prof. Rühmann¹⁾ wird zum Mitgliede der Commission ernannt.

SA 16 Im Konzept des Berichtes des Königl. Min. d. J. vom 14. 12. 1841 an den Kanzleirat Langwert wird dieſer zum Kommissionsmitglied (als juristisch gebildeter Geſchäftsmann) ernannt.

¹⁾ Cronmündorf; Der Lehrkörper der Techniſchen Hochschule Hannover von 1831—1931. Hannover 1831, S. 52. — Rühmann leiſt von 1856—1896 über Maſchinenlehre.

SA 16 Nach dem Konzept des Berichtes des Königl. Min. d. J. vom 14. 12. 1841 an die Eisenbahnkommission werden am gleichen Tage die Pläne der Strecke Hannover-Minden bzw. Bremen besprochen.

SA 16 Im Konzept des Königl. Min. d. J. v. 17. 12. 1841 an den Hoffabrikanten Hausmann wird dieser zum Kommissionsmitgliede ernannt.

SA 16 Im Konzept des Berichtes des Königl. Min. d. J. v. 30. 5. 42 an den Hofsekretär Hartmann wird dieser zum Kommissionsmitgliede ernannt.

SA 16 Der Bericht des Generalmajors Prott vom 24. 3. 1842 an das Königl. Min. d. J. schlägt eine Teilung der Kommission in zwei Hauptabteilungen, eine technische und eine administrative, vor. Die erstere zerfällt wieder in drei Unterabteilungen:
1. Die Leitung des Bahnbaues und deren Erhaltung,
2. Die Leitung des Banes und der Erhaltung des Bahngebäudes,
3. Die Leitung und Anschaffung und Erhaltung des Bahn-Betriebsmaterials.

SA 16 Nach dem Bericht des Königl. Min. d. J. vom 7. 3. 1843 an die Eisenbahnkommission wird der letzteren der Dank für die geleisteten Dienste zu den Vorarbeiten für den Eisenbahnbau ausgesprochen. Die Eisenbahn-Kommission wird aufgelöst und die Eisenbahn-Direktion gleichzeitig eingerichtet, die sich zusammensetzt aus:

Oberbaurat Hagemann,
Hofrat Dr. Hartmann,
Hoffabrikant Hausmann.

SA 19 Unter Oberbaurat Hagemann bzw. Baurat Mohn. als Vorstandsmitglied der Eisenbahndirektion, werden verschiedene Eisenbahn-Baukondukteure in den Dienst der Eisenbahndirektion gestellt; z. B. Schwarz, Juné, Debo, Burghardt, Stolpner, Lanzner usw.

SA 9 In der Bestallungsakte vom 21. 4. 1843 wird der Eisenbahnbaukondukteur Debo¹⁾ mit der Aufstellung des Detailzeichnungen für den Bahnhof Hannover beauftragt.

SA 16 Der Bericht der Eisenbahndirektion vom 20. 9. 1843 an das Königl. Min. d. J. erwähnt, daß Baurat Mohn gemäß Rescript vom 12. 9. 43 „in Eid und Pflicht genommen und in die Dienstgeschäfte eingeführt“ wurde.

SA 11 Im Bericht der Eisenbahndirektion vom 7. 5. 1843 an das Königl. Min. d. J. heißt es: „Zu einer untergeordneten Stellung kann besonders der Baukondukteur Schwarz²⁾, jetzt zu Halberstadt, der schon den Bau der Einrichtung verschiedener Bahnhöfe ausgeführt, sehr empfohlen werden...“

SA 11 Im Bericht der Eisenbahndirektion vom 14. 10. 1843 an das Königl. Min. d. J. meldet sich Schwarz zum Dienstantritt.

¹⁾ Debo (1818—1905) wurde 1851 Lehrer der Baukunst am Polytechnikum Hannover. Trommsdorff a. a. O. S. 94, 171.

²⁾ Schwarz (1808—66). 1838 Staatsexamen in Berlin (Lands-, Wasser- und Straßenbau) anschließend bei der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn für Brücken-, Ufer- und Deichbauten (SA 18). Seit 1846 Lehrer am Polytechnikum Hannover für Wasser-, Straßen-, Brücken- und Eisenbahnbau. 1851 Professor an der Bauakademie Berlin. S. Trommsdorff: a. a. O. S. 71, 168.

- SA 11 Nach dem Bericht der Eisenbahndirektion vom 6. 12. 1843 an das Königl. Min. d. J. soll Schwarz nach Hannover gehen werden und ist „mit der Ausarbeitung der spec. Risse und Kostenanschläge sowie dergleichen Leitung der Hochbauten für den hiesigen Centralbahnhof zu beauftragen.“
- SA 16 Nach dem Bericht der Eisenbahndirektion vom 23. 6. 1844 des Königl. Min. d. J. scheidet der Oberbaurat Hagemann aus dem Dienst aus. Baurat Mohn, früher bei der Berliner-Sächsischen Bahn angestellt (SA 16. — 29. 6. 1844), übernimmt seine Geschäfte.
- SA 10 Im Bericht der Eisenbahndirektion vom 6. 12. 1844 an den Bauführer C. W. Hase ist derselbe seit Beginn des Baues der Hannover-Braunschweigischen Eisenbahn als Bauführer tätig. Seit dem Frühjahr 1844 hat er die Bauleitung des Bahnhofsgebäudes geleitet und wird am 23. 12. 1844 zum Baukondukteur II. Klasse ernannt.
- SA 10 Aus dem Bericht der Eisenbahndirektion vom 6. 7. 1852 an das Königl. Min. d. J. geht hervor, daß Hase sämtliche Empfangsgebäude der Bahnhöfe der Süd- und Westbahn zu entwerfen hat. Es sind folgende: Sarstedt, Nordstemmen, Elze, Alfsted, Salzderhelden, Göttingen, Hannover-Münden, Emden, Leer, Papenburg, Neermoor, Jhrhove. „Ebenfalls ist Hase bei derjenigen Kommission Mitglied gewesen, welche bei Entwerfen, resp. Umgestaltung und Vergrößerung der für die Eisenbahnverwaltung notwendig gewordenen Administrationsgebäude thätig war.“
- SA 15 Der Bericht der Eisenbahndirektion vom 25. 2. 1845 an das Königl. Min. d. J. betrifft die Beurlaubung des Hofbaukondukteurs Tramm zwecks Ausführung der Bahnhofsbauten in Celle.
- SA Aus den Bestallungsakten geht allgemein hervor, daß ca. 30 bis 40 Architekten und Techniker bei der Eisenbahn-Direktion tätig waren. Alle wurden nur mit untergeordneten, d. h. Zeichen-, Aufmaß- und Abrechnungsarbeiten beschäftigt, so daß ihre namentliche Erwähnung keine Ergänzung bedeuten, sondern nur Unübersichtlichkeit hervorgerufen würde.
- RA 2 Aus dem Bericht des Oberbaurats Funk vom 21. 2. 1867 an den Staatsminister v. Ikenplüg geht hervor, daß er (vor 1850) nur für den Bau von Bahnstrecken im Königreich Hannover und später besonders für den Bahnstreckenbau Köln-Münster-Osnabrück-Bremen tätig war.
- RA 2 Bericht Mohn's vom 12. 7. 1867. Mohn war hauptsächlich Feldmesser und als solcher mit Chauffeebauten und auch mit Flughafen- und Kaimaueranlagen beschäftigt.

Die Empfangsgebäude.

a. Auf den „Hauptstationen“.

Vor 1850 gab es im Königreich Hannover an „Hauptstationen“: — Braunschweig, Bremen, Hannover, Harburg, Hildesheim, Minden, Uelzen.

1. Staatsarchiv Hannover, Akten:

Hann. Def. 104. II. 7. II. 3. 18 (Hochbauten bei den hann. Strecken).

Hann. Def. 104. II. 7. III. 3. d. 2 (Harburg-Celler-Eisenbahn).

Hann. Def. 9. E. 5. 1. (Harburg-Celler-Eisenbahn).

Hann. Def. 9. E. 4. 1. (Hannover-Bremer-Eisenbahn).

Hann. Def. 9. E. 2. 1. vol. 1 u. 2 (Hannover-Braunschweiger-Eisenbahn).

Hann. Def. 9. E. 3. 1. vol. 1 u. 2 (Hannover-Mündener-Eisenbahn).

Hann. Def. 29. 18. 5. 24 (Hannover-Mündener-Eisenbahn).

Hann. Def. 29. 18. 5. 26 (Hannover-Bremer-Eisenbahn).

2. Staatsarchiv Hannover, Kartensammlung:

Kartensammlung B. G. 3. 18 (Ein Uebersichtsplan der vor 1850 projektierten und ausgeführten Eisenbahnen im Königreich Hannover).

3. Reichsbahndirektion Hannover, Plankammer:

Nichts vorhanden

4. Niedersächsisches Baumuseum, Hannover:

Nichts vorhanden.

5. Sonstige vorhandene Pläne:

Funf und Debo: Die Eisenbahnen im Königreich Hannover; Sonderabdruck der Allgemeinen Bauzeitung, Wien 1852: Eine Uebersichtskarte der Eisenbahnen im Königreich Hannover (1 : 400 000).

I. Hannover.

A. Quellennachweis.

1. Staatsarchiv Hannover, Akten:

Hann. Def. 104. II. 7. II. 5. 1. vol. 1—4 (Hannover, Hauptgebäude).

Hann. Def. 104. II. 7. II. 5. 5. (Hannover, Hauptgebäude-Restauration).

Hann. Def. 104. II. 7. II. 5. 28. (Hannover, Ernst-August-Denkmal).

Staatsarchiv Hannover, Kartensammlung:

Nichts vorhanden.

3. Reichsbahndirektion Hannover, Plankammer:

2 Lagepläne des hann. Bahnhofes mit Vorplatz (1 : 500).

4. Niedersächsisches Baumuseum, Hannover:

45 Projektzeichnungen für den Bahnhof Hannover von Laves.

5. Sonstige vorhandene Pläne:

Funf und Debo: Die Eisenbahnen im Königreich Hannover: Zwei Zeichnungen des Bahnhofes gebäudes Hannover (Ansicht 1 : 200; Grundriß 1 : 1000 und Seitenansicht 1 : 200; Grundriß 1 : 200).

6. Literatur:

- Durlach und Seeliger: Der Umbau des Bahnhofs Hannover. 1886.
Funk und Debo: Die Eisenbahn im Königreich Hannover; Allgemeine Bauzeitung. Wien. 1851.
Hoeltje: Pläne zur Erweiterung der Stadt Hannover von der Zeit der Befreiungskriege bis zur Einführung der Eisenbahn. Hann. Gesch.-Bl. 1932—33.
Zeitschrift des Architekten- und Ing.-Vereins für das Königreich Hannover; Jahrgang 1861 (Funk: Ueber Trennungsbahnhöfe).

7. Architekten:

- Hann. Staatsarchiv.
Hann. Def. 104. II. 7. I. A. 2. (Die Mitglieder der Eisenbahn-Kommission-Laves).
Hann. Def. 104. II. 8. b. H. 1. (Hase).
Hann. Def. 104. II. 8. b. S. 2. (Schwarz).
Hann. Def. 104. II. 8. b. D. 2. (Debo).
Hann. Def. 104. II. 9. 6. C. 1. b. 2 a, Nr. 20 (Schwarz).
Hann. Def. 9. E. 11. 13. (Schwarz).

B. Bestand des Gebäudes:

Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Hannover wurde 1845 bis 1847 erbaut. Es wurde 1872 abgerissen. 1876 bis 1881 erhielt es durch Stier¹⁾ seine zweite Gestalt. 1910 wurde dieses Gebäude zum heutigen ausgebaut und erweitert.

C. Architekten Hannovers um 1850:

Laves, G. L. (1788 bis 1864)²⁾.

Leben:

- 1804 Studium an der Akademie der Bildenden Künste in Kassel.
1807 Studium der Mathematik in Göttingen.
1809 Bauleute in Kassel (gleichzeitig mit Klenze).
1814 In der Hofbauverwaltung in Hannover.
1816 Hofbaumeister in Hannover.
1834 Oberbaudirektor in Hannover.
1838 Oberhofbauamt des Königs Ernst-August.
1841—43 Mitglied der Eisenbahnkommission in Hannover.
1852 Oberhofbaudirektor des Königs Georg V.

Bauten:

- 1816 Entwürfe für ein Schloß am Königswortherplatz in Hannover.
1816—57 Umbau des Leineschlusses in Hannover. Wohnbauten.
1816—32 Waterloo-Säule in Hannover.
1817 Bibliotheks-Pavillon in Hannover-Herrenhausen.
Seit 1820 Stadterweiterungspläne (Ernst-August-Stadt; Goethestraße; Waterloo-Platz).
1820—21 Umbau des Schlosses Hannover-Herrenhausen.
1825—28 Umbau der Negidienkirche in Hannover.
1831 Palais Wangenheim in Hannover.
1841—43 Projekt für den Bahnhof in Hannover.
1843 Bahnhof-Platz (Ernst-August-Platz) in Hannover.
1842—46 Mausoleum in Hannover-Herrenhausen.
1845—52 Hoftheater in Hannover.
1845—60 Umbau des Georgen-Palais in Hannover-Herrenhausen.
1846—49 Großes Palmenhaus in Hannover-Herrenhausen.

¹⁾ Crommsdorff, a. a. O. S. 95.

²⁾ Burgard: Wohnbauten v. G. L. Laves. Diss. 1936 Hannover.

Dorner: 100 Jahre Bauen in Hannover. Hann. 1931 S. 8.

Hoeltje: „Pläne zur Erweiterung der Stadt Hannover“. Hann. Gesch. Bl. 1932/33.

Ebeling, E. (1804—51)¹⁾.

Leben:

- 1823—26 Im Atelier bei Weinbrenner in Karlsruhe.
- 1826—28 In Italien.
- Seit 1829 Im Kriegsministerium in Hannover tätig.

Bauten bis 1850:

- 1834—37 Polytechnikum in Hannover.
- 1840—41 Kadettenhaus am Neuen Tor in Hannover.
- 1842—43 Blindenanstalt in Hannover, Hildesheimerstraße (1894 abgebrochen).
- 1846 Ritterlandschaftsgebäude am Theaterplatz in Hannover.
- 1849 Zeughaus am Waterlooplatz in Hannover.

Andrae, H. (1804—46)²⁾.

Leben:

- 1823 Schüler Weinbrenners in Karlsruhe.
- Seit 1829 Stadtbaumeister in Hannover.

Bauten bis 1860:

- 1828—30 Russisch-Römisches Bad in Hannover (1937 abgebrochen).
- 1832—33 Krankenhaus in Hannover-Linden.
- 1840—48 Marktwache in Hannover (1882 abgebrochen).
- 1844 Rathausflügel (sog. Dogenpalast), in der Köbelerstraße, Hannover.
- 1847—50 Die Wasserkunst am Leineschloß (abgebrochen).

Hanaeus, H. (1812—1893)³⁾

Leben:

- Schüler Gärtners, München.
- Seit 1836 Kriegsbaumeister in Hannover.

Bauten bis 1850:

- 1837—79 Ministerialgebäude (heutige Regierung) in Hannover.

Bauten von 1850—60:

- 1853 Schwurgerichtsgebäude am Lustplatz in Hannover.
- 1859—60 2 Militärkrankenhäuser in der Adolfsstraße in Hannover.
- 1860 Nebenzeughaus am Waterlooplatz (nach Plänen von Stremme).

Droste, E. (1814—75)⁴⁾.

Leben:

- Schüler Gärtners in München.
- Seit 1849 Stadtbaumeister in Hannover (Nachfolger Andraes).

Bauten bis 1850:

Nicht bekannt.

Bauten von 1850—1860:

- 1850 Oberpostdirektion, Theaterstraße, in Hannover.
- 1850—54 Höhere Schulen am Lustplatz, Hannover.
- 1854—56 Lyzeum am Clevertor in Hannover.

¹⁾ Allgemeines Lexikon der Bildenden Künste (Thieme-Becker) Bd. X, S. 292.

Dorner: a. a. O., S. 12.

Crommsdorff: a. a. O., S. 93, 171

²⁾ Dorner: a. a. O., S. 11.

³⁾ Dorner: a. a. O., S. 14.

⁴⁾ Dorner: a. a. O., S. 15.

H a s e, C. W. (1818—1902)¹⁾.

Leben:

- 1833 Schüler Ebelings in Hannover.
- 1834—38 Schüler des Polytechnikums in Hannover.
- 1841—42 Schüler Gärtners in München.
- 1843—44 Bei der Eisenbahndirektion Hannover.
- Seit 1849 Prof. am Polytechnikum in Hannover (Nachf. Ebelings).

Bauten bis 1850:

Nicht bekannt.

Bauten von 1850—1860:

- Nach 1852 Empfangsgebäude der Hann. Süds. und Westbahn.
- 1853—56 Museum, Sophienstraße (heutiges Künstlerhaus) Hannover.
- 1857—64 Marienburg bei Nordstemmen.
- 1859—64 Christuskirche in Hannover, Wohnbauten, Kirchen usw.

T r a m m, H. (1819—61)²⁾.

Leben:

seit 1841 im Hofbauamt tätig (unter Laves).

Bauten bis 1850:

Nicht bekannt.

Bauten von 1850—1860:

- Seit 1857 Welfenschloß (heutige Techn. Hochschule), Hannover.
- 1857—1858 Simon'sche Haus (heutiges Gewerbemuseum).
- 1860 Henriettenstift, Hannover.

D. Das Empfangsgebäude.

a. Die Entwicklung des Bahnhofprojektes.

Die Anlage des Bahnhofs bedingt die Form des Empfangsgebäudes, daher wird in diesem Abschnitt die Entwicklung des hannoverschen Bahnhofprojektes behandelt.

Von der Eisenbahnkommission, die am 24. September 1841 bis zum 7. März 1843 mit den Vorarbeiten für die Eisenbahnanlagen im Königreich Hannover beschäftigt war, sind keinerlei Pläne oder Zeichnungen aufzufinden. Nur im Laves'schen Nachlaß²⁾ sind Zeichnungen und Skizzen erhalten, die die Entwicklung des hannoverschen Bahnhofprojektes erkennen lassen. Von den Ausführungszeichnungen sind ebenfalls keine Pläne, Zeichnungen oder Skizzen vorhanden⁴⁾. Den Abbildungen aller Bahnhofsempfangsgebäude in dieser Abhandlung liegen die 1851 veröffentlichten Baubestandpläne zu Grunde⁵⁾.

¹⁾ Dorner: a. a. O., S. 18.

²⁾ Dorner: a. a. O., S. 16.

³⁾ Der Laves'sche Nachlaß befindet sich im Besitz des Niederjächsischen-Baumuseum-Vereins.

⁴⁾ Ein Suchen in der Kartensammlung des Staatsarchivs in Hannover war vergeblich; ebenso im Geh. Staatsarchiv, in Berlin-Dahlem; im Reichs- und Preuß. Wirtschaftsministerium (wo die Registraturen des ehemaligen Handelsministeriums, Berlin, aufbewahrt werden. Letzteres hatte Akten, evtl. auch Zeichnungen vom Königl. Hann. Min. d. J. erhalten); im Reichsverkehrsministerium Berlin, in der Reichsbahndirektion Hannover und der Reichsbahnhauptverwaltung Berlin.

⁵⁾ Funf und Debo: Die Eisenbahnen im Königreich Hannover, In der Allgemeinen Bauzeitung. Wien, 1851. — Erschienen auch als Sonderdruck in Wien 1852, Text und Atlas.

„Die Eisenbahn wird ihren Anfang im Steintorfelde ¹⁾ bei Hannover, der Windmühle gegenüber, und in der Nähe des Packhofes haben; sehr wünschenswerth würde es sein, daß die Gesellschaft Erlaubnis erhielte, sie über den Stadtgraben in die Stadt zu führen; in diesem Falle würde dieselbe in der Georgstraße ein elegantes Gebäude für Passagiere aufführen“ ²⁾).

Nach dieser Darstellung soll bereits 1835 der hannoversche Bahnhof im Steintorfeld zu liegen kommen. Im Juli 1840 weist Hausmann ³⁾ bei Erörterung über die bevorstehende Stadterweiterung im Steintorfeld darauf hin, daß dieses Feld mit dem Eisenbahnbau in Einklang gebracht werden muß. Im Juli 1840 verhandelt das Königl. Min. d. J. mit der Stadt „wegen der Beihilfe derselben zu den beabsichtigten Eisenbahnanlagen“. Doch begannen erst nach dem 24. September 1841, mit dem Einsetzen der Eisenbahn-Kommission, die ersten Planungsarbeiten für den Bahnhof (vorher nur für die Bahnliniensführung) ⁴⁾.

Man wird annehmen müssen, daß eine mit der Postkutsche aufgewachsene Generation zunächst nicht anders denken konnte, als daß die Eisenbahn ihre Reisenden mitten in die Stadt hineinbringen sollte. Funkenflug, lautes Geräusch und die Gefahr des Ueberfahrenwerdens werden rasch dagegen gewirkt haben, und der Bahnhof bleibt draußen im Steintorfeld. Deutlich aber spricht noch der Wunsch Feuerheerd's, die Eisenbahn „über den Stadtgraben in die Stadt zu führen“. Erst Jahrzehnte später fand die noch immer außerhalb der Stadt liegende Eisenbahn in der auf Schienen fahrenden Straßenbahn ihre Verlängerung.

Die einzelnen Projektzeichnungen und -skizzen lassen sich in drei Gruppen zusammenfassen. Die erste Projektgruppe dargestellt in Abb. 2 bis 14, gibt in den Projekten 1 bis 8 Aufschluß über die ersten Planungen für den hannoverschen Bahnhof überhaupt. Sie führt zu einem Typus, der der zweiten Projektgruppe — Projekt 9 bis 13, dargestellt in Abb. 15 bis 19 — zu Grunde liegt, aber durch die verschiedensten Einflüsse häufige Aenderungen erfährt. Die dritte Projektgruppe — Projekt 14 bis 17, dargestellt in Abb. 20 bis 24 — bildet die Grundlage für den endgültig ausgeführten Bahnhof.

I. Projektgruppe.

Projekt I.

Die ersten Pläne sind wohl erst nach Gründung der Eisenbahnkommission (24. 9. 1841) gezeichnet worden. Wahrscheinlich ist erst das Datum, an dem Caves die Mitgliedschaft in der Eisenbahn-Kommission annimmt, also der 27. 10. 1841, der Anfangstermin für die Entwurfsarbeit zum Bahnhof Hannover. Caves ist der einzige Baufachmann in dieser Kommission.

¹⁾ „Steintorfeld“-Raum nördlich der Georgstraße, zwischen Steintor und Auplay (ehem Georgsplatz).

²⁾ Feuerheerd, Matthias: Darstellung einiger Verhältnisse in Beziehung auf die Hamburg-Hannoversche Eisenbahn, mit Angabe ihres großen allgemeinen Nutzens und ihrer besonderen Vorteile für das Königreich Hannover. Hann. 1835. S. 8.

³⁾ Hausmann, B.: Erinnerungen aus dem achtzigjährigen Leben eines Hannoverschen Bürgers, Hannover 1873. S. 173.

⁴⁾ Schon 1834/35 hatte die Regierung von Hannover eine Kommission eingesetzt, die die hannoverschen Bahnhofsvorhaben von Taylor (Captain, Mitglied der englisch-deutschen Legion) und Dignols (engl. Ing.) zu prüfen hatte, die aber auch schon Vorarbeiten, wie Nivellements und dgl. vortnehmen ließ. — Hannover und Umgebung, Entwicklung und Zustände seiner Industrie und Gewerbe, Hann. 1874. S. 112.

Prott berichtet¹⁾, daß man erst mit Laves Eintritt in die Kommission mit den Vorarbeiten beginnen kann.“ Zu den vorbereitenden Arbeiten... gehören die Prüfung und Feststellung der auszuarbeitenden Pläne... namentlich der Brücken und ... der Administrationsgebäude, des Platzes und der Einrichtung der Bahnhöfe ...“²⁾. Und Laves stellt ein Projekt nach dem anderen auf bis in die ersten Februartage des Jahres 1842, ohne das irgendein fremder Einfluß nachzuweisen ist.

Das erste bekannte Bahnhofprojekt (Abb. 2) zeigt ein sechseckiges Gelände — den „Bahnhof“ — auf dem alle Bahnhofsgebäude eingezeichnet sind. Südwestlich von diesem

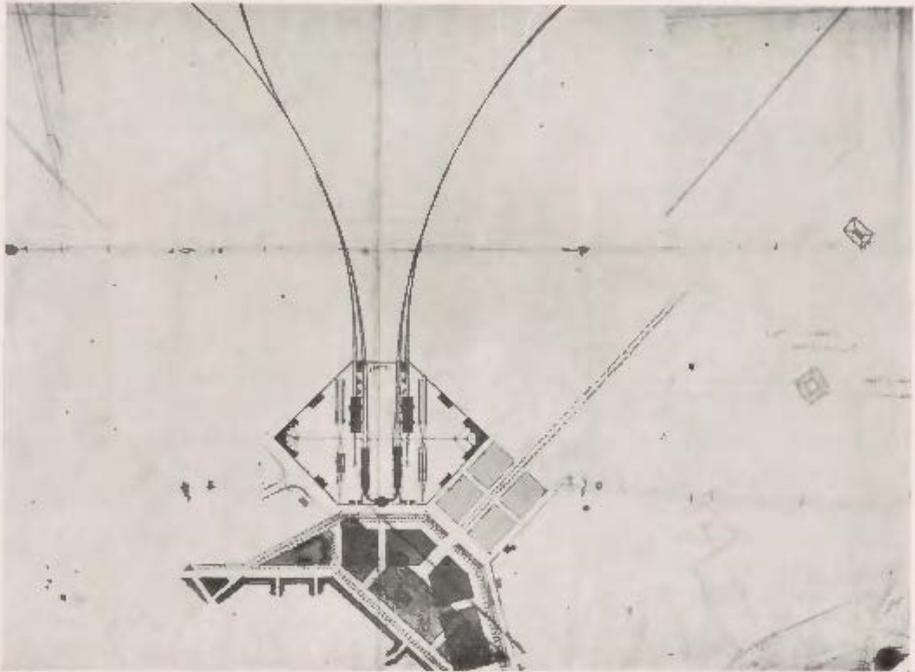


Abb. 2.

Bahnhof ist einmal die von der Stadt (Andreae) geplante Stadterweiterung³⁾ — die den Windmühlenberg bebaut — sichtbar nur darüber gezeichnet die von Laves — die den Windmühlenberg als Platz offen läßt und von der Spitze des dreieckigen Platzes eine breite baumbepflanzte „Avenue“ (heutige Königstraße) zur Eisenriede entsendet. Mit dieser Laves'schen Erweiterung ist der Bahnhof in Verbindung gebracht. Die Achse des die beiden Perrons hallen verbindenden Administrationsgebäude findet in der heutigen Eisenstraße ihre Verlängerung. Die Gleisführung, getrennt für die Strecke nach Wunstorf und nach Lehrte, ist ebenfalls auf diese Achse ausgerichtet. Streng symmetrisch sind die parallel einmündenden

¹⁾ SU 16 Bericht des Generalmajors Prott vom 23. 10. 1841 an das Königl. Min. d. J.

²⁾ SU 16 Bericht des Generalmajors Prott vom 20. 7. 1841 an das Königl. Min. d. J.

³⁾ Hoeltje: Pläne zur Erweiterung der Stadt Hannover. Hann. Geschichtsbl. 1932/33.

Bahnlinien und die dazugehörigen Gebäude angeordnet¹⁾. Aus den seitlichen Mitten des Administrations-Gebäudes führen beiderseits überdachte Wege zu den Perronhallen, zwischen die Gleise der ankommenden und abfahrenden Züge. Das Administrationsgebäude ist flankiert von je zwei kleineren Gebäuden, möglicherweise für Zoll und Steuerbüros. Das Administrationsgebäude selber enthält vermutlich nur die Räume für den Billetverkauf, Polizei und Gepäckannahme (wie aus einem Vergleich mit späteren Plänen hervorgeht). Parallel zu den Perronhallen sind rückwärts zwei Schuppen angeordnet, die wahrscheinlich dem Güterverkehr zu dienen haben (spätere Pläne bestätigen diese Annahme). Rechtwinklig zur Hauptachse des Bahnhofes führen Gleise zu den Wagen- und Lokomotivschuppen. Die beiderseits der Lokomotivschuppen auf der Grundstücksgrenze sich befindenden Gebäude, deren Zweck nicht anzugeben ist, verstärken den Eindruck, daß der Bahnhof in seiner Form von fremden Vorbildern übernommen wurde.

Projekt 2 und 3.

In zwei weiteren Entwurfszeichnungen werden die oben parallel in den Bahnhof einlaufenden Gleise zu einem Winkel von ca. 90° auseinander gedrückt (Abb. 3). Der Haupt-

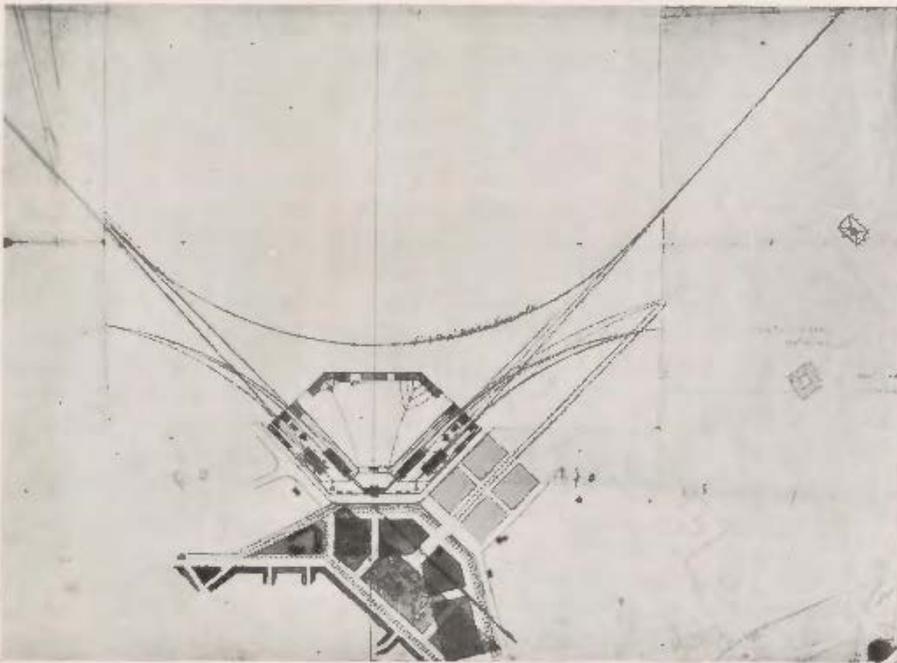


Abb. 3.

¹⁾ Im Laves'schen Nachlaß befinden sich Durchzeichnungen der Bahnhöfe von Berlin, Leipzig, Dresden, Derby und Birmingham. Obige Anlage zeigt in der Anordnung Ähnlichkeit mit dem Dresdener Bahnhof. — H.C.V. Die Copia des Berichtes des Hofbauvats Laves an das Hofmarschallamt v. 2. 5. 1842 bescheinigt, daß die Anfosien, die Laves durch ausgeführte Reisen nach Leipzig, Dresden und Berlin entstanden sind, ihm zurückerstattet werden.

grund dafür ist vermutlich darin zu suchen, daß ein Durchgangsgleis (das jetzt neu auftritt) für Güter und Militärtransporte angelegt werden sollte. An diesem Gleis wird in einer Zeichnung erstmalig ein Reparaturwerkstattengebäude angedeutet (s. auch Abb. 4). Es fehlen auf gleichem Blatt die Lokomotivschuppen, sodaß diese Zeichnungen wohl von vornherein nur als Projektzeichnungen, nicht aber als Ausführungspläne anzusehen sind. Neu ist ebenfalls, daß die Schienen der Lehrter Strecke die spätere Königsstraße andeutungsweise schneiden. In der Achse des Administrationsgebäudes (Luisenstraße-Achse) findet jetzt ein Wohnhaus Aufstellung, das für den Bahnhofsvorstand gedacht ist (hierauf deuten spätere Zeichnungen).

Vor der nächste Projektplan betrachtet wird, soll kurz auf die Einrichtung dieser ersten Bahnhofspläne eingegangen werden, soweit man Beziehungen zum bestehenden Typus der Poststationen erkennen kann. Vermutlich waren doch die Anforderungen, die an das neue Verkehrsmittel gestellt werden, zunächst denen des Postkutscherverkehrs so ähnlich, daß man glaubte, die Einrichtungen des „Post-Hofes“ entsprechend auf den „Eisenbahn-Hof“ anwenden zu können. In dem besprochenen Projekt enden die Eisenbahnzüge im Bahnhof, wie die Postkutschen im Posthof. Da der Eisenbahnzug aus mehreren Wagen zusammengesetzt und an Schienen gebunden ist, treten Schwierigkeiten auf, die der Posthof nicht kannte. Das Zerlegen des Wagenzuges in einzelne Wagen forderte betriebstechnische Neuerungen. Es wurde Drehscheibe an Drehscheibe angelegt, um die Wagen und Lokomotiven, die im Gegensatz zu den Postkutschen starre Achsen haben, in ihre Schuppen bringen zu können. Die Verschmelzung der Wagen mit den Schienen, d. h. die Erstarrung des Verkehrsmittels ist etwas gänzlich Neues im Vergleich zum Posthofbetrieb. Neu ist ferner das plötzliche Ankommen vieler Menschen auf dem Bahnhof. Die wenigen Postkutscheninsassen konnten bei Regenwetter schnell das Poststationsgebäude erreichen, da ja die Postkutsche direkt vor dem Gebäude halten konnte. Die Reisenden der Eisenbahn wollten selbstverständlich ebenfalls wettergeschützt ein- und aussteigen können, wodurch überdachte Perrons entstanden. Das plötzliche Auftreten vieler Menschen verlangte aber weiter eine Spezialisierung der Diensträume. Es mußten spezielle Steuer- und Zollbeamte in eigenen Büroräumen tätig sein, mußten eigene Billetverkaufsräume und besondere Gepäckannahme- und -ausgabestellen angelegt werden. Es waren noch die gleichen Einrichtungen für den Bahnhof, wie früher für den Posthof erforderlich, nur wurden sie jetzt von einander getrennt. Diese neuen einzelnen Räume bilden die Keinzelle für das spätere Empfangsgebäude. Wie der Posthof selbstverständlich seine Umzäunung in einem Staketenzaun fand, so wurde auch der Bahnhof eingefriedigt (s. Abb. 10). Die starren Schienen waren eben doch noch die Landstraßen, die in einem Hof endeten. Keineswegs ist die starre Form der Gleise, noch die Zähigkeit, die das neue Verkehrsmittel verlangte, begriffen. Die Lokomotiven werden noch wie die Pferde der Postkutschen ausgespannt und wendig wie diese — durch Drehscheiben — in die Schuppen geführt. Aus dieser Auffassung des Bahnhofes heraus ist auch die erste Anlage als Kopfbahnhof zu erklären. Wohl sah der Baumeister die unveränderliche Form der Gleise, die Erstarrung der Verkehrswege, d. h. die Architekturfähigkeit dieser neuen Anlagen. Daraus werden die sicher mit Freude gezeichneten, symmetrischen ersten Projektzeichnungen verständlich. Bisher ist also der Bahnhof dem Wesen nach noch ein Posthof. Doch schon die folgenden Projekte zeigen Ansätze eines kommenden, zügigen Verkehrs.

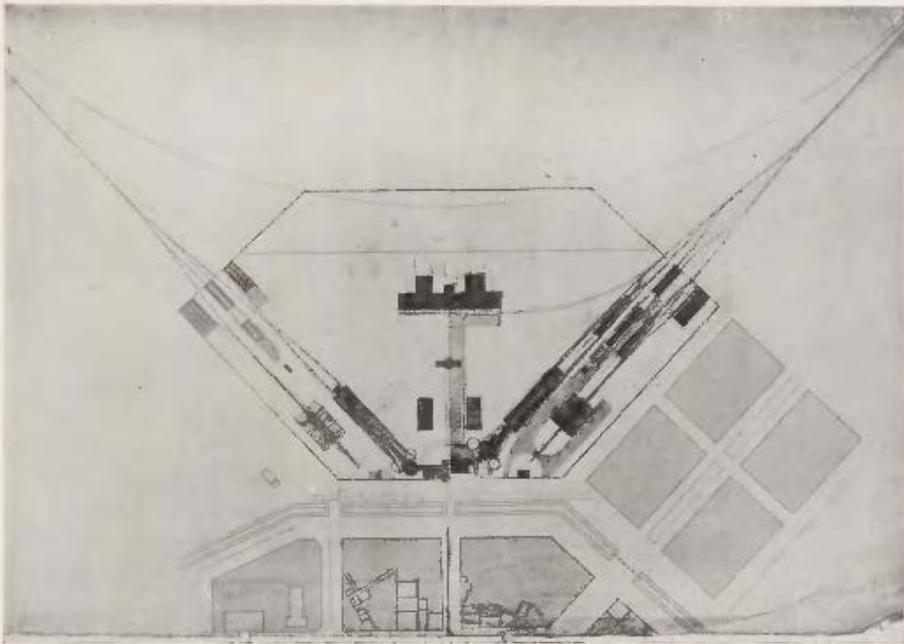


Abb. 4.

Projekt 4 und 5.

Das in Abb. 3 noch außerhalb des Bahnhofsgeländes liegende Durchgangsgleis wird in Abb. 4 in dasselbe mit einbezogen. Damit verschwinden die rückwärts aufgeführten Lokomotiv- und Wagenschuppen, die sozusagen noch aus der Posthof-Einrichtung stammen und machen einem Werkstättengebäude Platz. Die Wagen- und Lokomotivschuppen werden parallel zu den einmündenden Gleisen angelegt und ermöglichen dadurch ein leichteres und schnelleres Verschieben der Wagen und Lokomotiven. Die Drehscheiben fallen an dieser Stelle weg. Die vom früheren Verkehrsmittel gewohnte Trennung zwischen Güter- und Personenverkehr ist beibehalten worden. Die betriebstechnischen Einrichtungen bilden jedoch nur einen Anfang und werden erst in späteren Projekten intensiver durchdacht.

Charakteristisch ist Abb. 4 mit zwei nebeneinander gezeichneten, halbierten Projekten. Diese Nebeneinanderstellung besagt, daß selbstverständlich der rechte bzw. linke Teil, symmetrisch zu ergänzen ist. Laves konnte zu gar keinen anderen Lösungen kommen, da es für ihn nicht verstellbar war, daß der Verkehr nach Wunsdorf sich anders würde entwickeln können, als der nach Lehrte. Diese symmetrische Teilung der Gleisführung brachte ihn zu den vorliegenden Gestaltungen, die einen Teil der von ihm geplanten Stadterweiterung ausmachen. Ist es dann nicht auch selbstverständlich, daß Laves seine geplante „Avenue“ nicht von den Gleisen der Eisenbahn zerschneiden läßt! Vermutlich dachte er bereits an sein späteres, auf dem Windmühlenberge zu erbauende Hoftheater (1845—52), auf das die obige Avenue führen sollte. Andererseits gibt ihm die geplante Luisenstraße die Achsenrichtung für das Administrationsgebäude und damit für den Bahnhof. Diese Achse führt er jetzt zum Wohnhaus

des Bahnhofsvorstandes und darüber hinaus zum Werkstättengebäude (eine Achse, die später, allerdings auf eine andere Straße bezogen, im ausgeführten Bahnhof wiederkehrt). Dieses Aufreißen von Gebäuden erinnert an barocke Schloßanlagen (s. auch Abb. 7) und in ähnliche Richtung weist auch die Absicht, zwischen den einzelnen Gebäuden feste Verbindungen zu schaffen. Auf der linken Hälfte der Abb. 4 ist das rückwärtige Drittel des Administrationsgebäudes durch einen überdachten Weg mit der Perronhalle verbunden. Typisch für den rationalistisch denkenden Klassizisten Laves ist die kreisförmige Erweiterung des Weges (Abb. 4); dadurch wurde der Eindruck zweier gerader Wege hervorgerufen. Möglicherweise sollte diese Erweiterung gleichzeitig als einfacher, mit Bänken versehener Warteraum für die abfahrenden Reisenden dienen. Noch führt der überdachte Weg auf einen zwischen den Gleisen der ankommenden und abfahrenden Züge liegenden Perron.

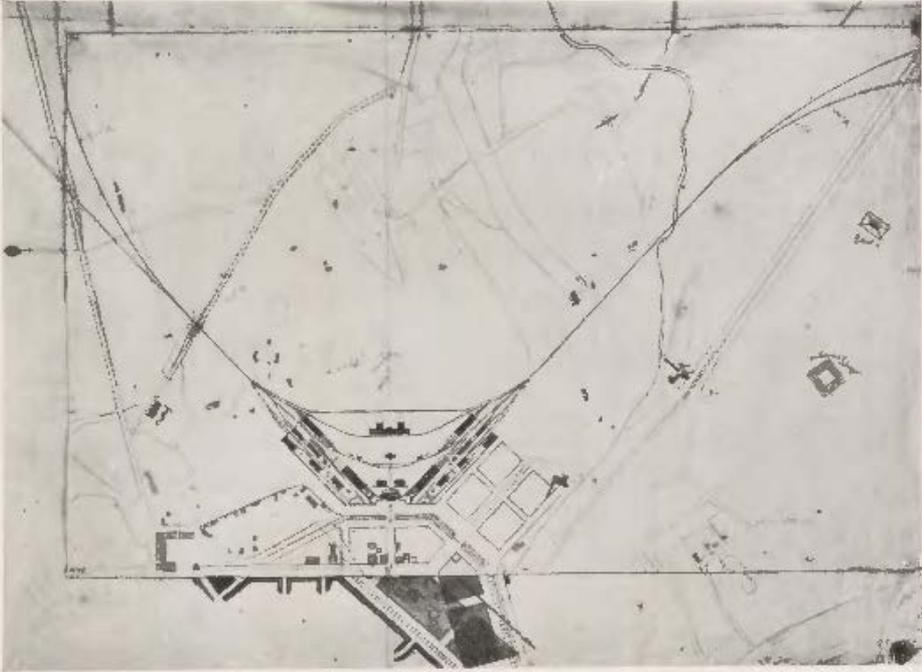
Der rechte Flügel der Abb. 4 bringt wenig Neuerungen. Das Administrationsgebäude wird nach rückwärts verschoben. Dadurch entsteht eine eigene Bahnhofsvorfahrt. Die abfahrenden Reisenden umfahren in ihren Kutschen (rückwärtig) das Administrationsgebäude. Sie verlassen unter dem überdachten Wege ihre Wagen und können weitergeschützt den Perron erreichen. Die im linken Flügel erwähnte kreisförmige Erweiterung des überdachten Weges wird jetzt in die Gerade verschoben und architektonisch weiter ausgestaltet. Wahrscheinlich tritt hier, wenn dieser Raum als Warteaal dienen sollte, eine Trennung desselben für die Reisenden der I. und II. Klasse und für die der III. Klasse ein.

Projekt 6.

Das Projekt 6 (Abb. 5) fördert die Entwicklung des Bahnhofes insofern, als das durchgehende Gleis gänzlich mit in das Bahnhofsgelände einbezogen ist. Dabei ist das Gelände in der Tiefe verkürzt worden (was bereits in Abb. 4 angedeutet wurde). Die dementsprechend mehr in die Breite gestreckte Form der Anlage kommt der Tendenz entgegen, die Drehscheiben durch Weichen zu ersetzen, wodurch der Bahnhof in der Richtung der Gleislängen nach den Seiten sich auszudehnen beginnt.

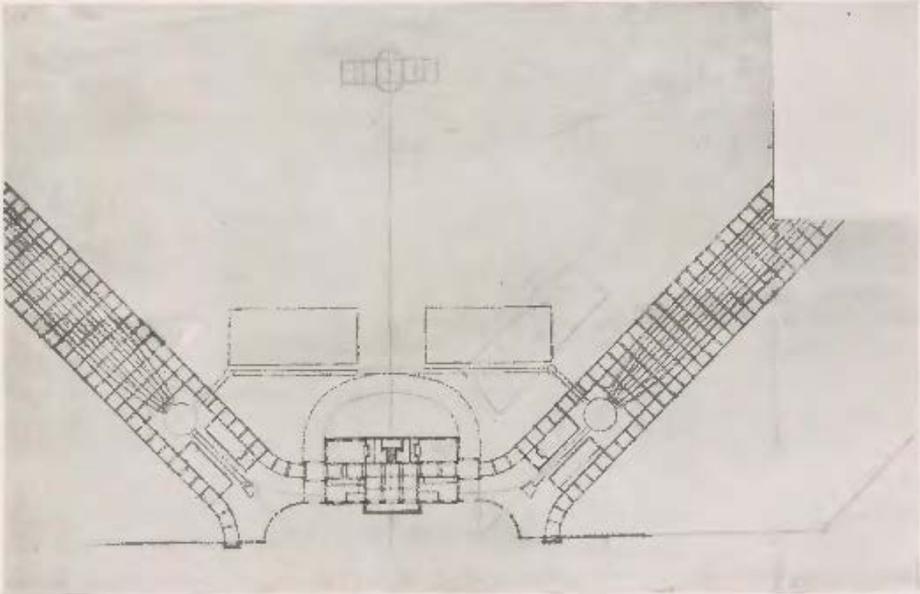
Abb. 5 bringt wesentliche Neuerungen, über die aber, da Laves dieses Projekt in einer Reihe von Detailzeichnungen durchgearbeitet hat, erst an Hand der nächsten Abbildungen berichtet werden kann. Allgemein ist noch die Luisenstraße-Achse maßgebend für die Orientierung des Bahnhofes. Abb. 6 zeigt das Administrationsgebäude des letzten Planes im größeren Maßstab. Das Administrationsgebäude ist durch überdachte Wege, die aber jetzt aus der Mitte der Seitenfassaden kommen, mit den Perronhallen verbunden. Diese Verbindungswege führen aber nicht mehr zu einem Perron zwischen die Gleise, sondern enden auf dem Abfahrtspertron. Die sich ergebende exakte Trennung des Perrons für abfahrende (stadterfernt) und für ankommende (stadtheits) Züge ist bemerkenswert. Möglich, daß dem Baumeister ein Ahnen des kommenden Verkehrs überkam. Man spürt in dieser Anlage erstmalig etwas von Verkehrswegen. Die Trennung der Verkehrsströme spricht zumindest dafür. Auf dem um das Administrationsgebäude führenden Weg verlassen die abfahrenden Reisenden (wie schon in Abb. 1 u. 4) unter Dach ihre Kutschen. Die ankommenden Reisenden finden erstmalig einen verlängerten Perronweg, der, ohne das Administrationsgebäude zu berühren, bis an die Straße vorgezogen ist. Einige Stufen vermitteln den Höhenunterschied zwischen Perron und Straße.

¹⁾ Vgl. Koeltje: a. a. O., S. 195.



Зібб. 5. ↑

↓ Зібб. 6.



Zum ersten Male wird in größerem Maßstabe die grundrißliche Aufteilung des Administrations-Gebäudes dargestellt. Die Symmetrie dieses Grundrisses ist bedingt durch die symmetrische Gesamtanlage. Wie in den Perronhallen die Trennung nach Ankommenden und Abfahrenden erfolgte, so ist im Administrationsgebäude eine Trennung der Reisenden nach Lehrte und nach Wunstorf durchgeführt. Breit vorgelagerte Stufen eröffnen durch drei Türen den Eingang in das Gebäude. Ob beide schmale Räume rechts und links hinter dem Portal als Biletverkaufsbüros anzusehen sind, oder ob einer dieser Räume als Portierloge dienen sollte, ist schwer festzustellen, da jede Beschriftung fehlt. Charakteristisch ist aber im übrigen die restlos durchgeführte Symmetrie. Beim Weitergehen findet zunächst jeder Reisende auf seiner Abfahrtsseite die Gepäckannahmestelle und dann neben dem Flur den Wartesaal I. und II. Klasse. Die bisherigen Administrationsgebäude besaßen mit Sicherheit keine Wartesäle, sodas hier eine erste Bereicherung des Raumprogramms für das spätere Empfangsgebäude auftritt. Außerhalb des Administrationsgebäudes findet der abfahrende Reisende III. Klasse seinen Wartesaal (wie aus einem Vergleich mit späteren Projekten, vergl. Abb. 8, anzunehmen ist) neben dem Perronweg, vor der Perronhalle. Diesem Wartesaal gegenüber befindet sich die Gepäckausgabe neben dem Perron der ankommenden Züge. — Zur symmetrischen Anordnung kommt dann noch die echt barocke Raumreihe von Vestibül und Treppe in der Mittelachse.

Die Tore in den beiderseitigen Rundungen der Vorplatzabgrenzung ermöglichen wahrscheinlich eine Einfahrt für Wagen, die Gepäckstücke von der Ausgabe abholen sollten. Hinter dem Administrationsgebäude haben zwei Wagenschuppen ausgerichtet auf die Mittelachse Aufstellung gefunden. Es ist interessant zu sehen, daß die beziehungslose Lage dieser Schuppen zu den schräg fortführenden Perronhallen Laves nicht befriedigt hat. Schon dieses Projekt zeigt in Wei angedeutet auf der rechten Hälfte die Drehung eines Schuppens um 45°, und in der nächsten Bearbeitung (Abb. 7) verschwinden diese Schuppen als Einzelgebäude und werden zwischen Administrationsgebäude und Perronhalle geschaltet. Dadurch wird der Wartesaal III. Klasse, wie der Gepäckausgaberaum, um Schuppenlänge nach außen verschoben. Da jetzt vom Vorplatz aus für die gepäckabholenden Wagen keine Vorfahrt mehr möglich ist, werden seitlich, parallel zum überdachten Fußgängerweg, Straßen vorgesehen, die wieder die Wagen an die Gepäckausgabe führen. Neu ist fernerhin ein überdachter Verbindungsweg vom Administrationsgebäude zum auf die Straße führenden Weg der ankommenden Reisenden. Wahrscheinlich sollte damit gleichzeitig der dahinterliegende Wagenschuppen architektonisch gefaßt werden. Der Straßenausgang wird betont, so, daß die Wagen auch hier unterfahren können und der ankommende Reisende bei Regen und Schneewetter trockenen Fußes seine Equipage besteigen kann. Das bisher weiter entfernt liegende Wohnhaus des Bahnhofsvorstandes rückt in dieser Projektstizze an die Umfahrtstraße heran. Ein betont barocker Gedanke meldet sich: der Bahnhofsvorstand, die wichtigste Persönlichkeit auf dem Bahnhof, bekommt am Scheitel der halbkreisförmigen Umfahrt sein Wohngebäude errichtet. Aber im Gegensatz zum Barock liegt hier doch nicht mehr der anschauliche Mittelpunkt des Bahnhofes; schon die Masse der Baukörper steht ja im umgekehrten Verhältnis zu einander. Die aus dem Administrationsgebäude kommende verlängerte Achse führt im Wohnhaus vom Vestibül sofort in den Saal, ohne ein zwischengeschaltetes Treppenhaus. Dieses seitliche Verlegen der Treppe ist auch unter anderen in Laves'schen Wohnhäusern¹⁾, wie in seinem Leineschloß bekannt.

¹⁾ Burchard: Wohnbauten von G. L. Laves.

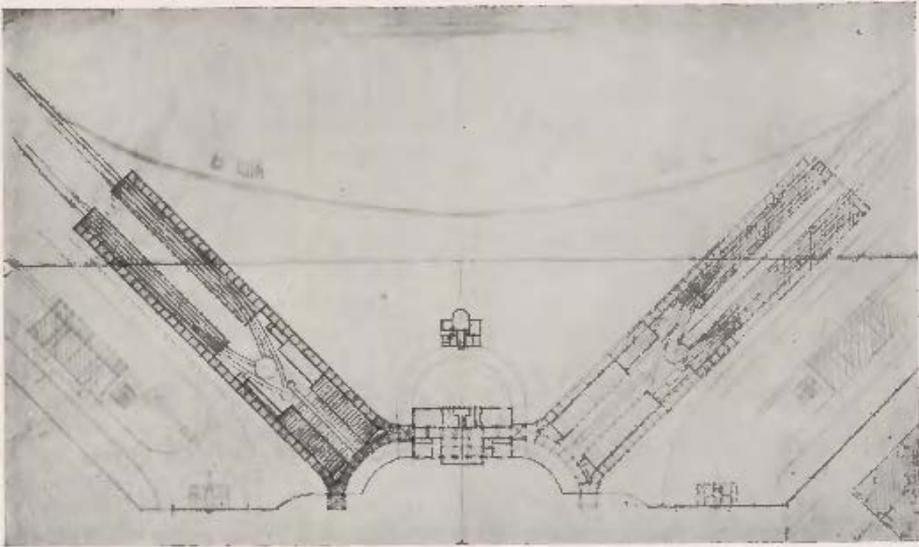


Abb. 7.

In einer nächsten Skizze (Abb. 8) sind die Wartesäle wieder aus dem Administrationsgebäude entfernt. An Stelle des in Abb. 7 auftretenden Wartesaals III. Klasse (zwischen

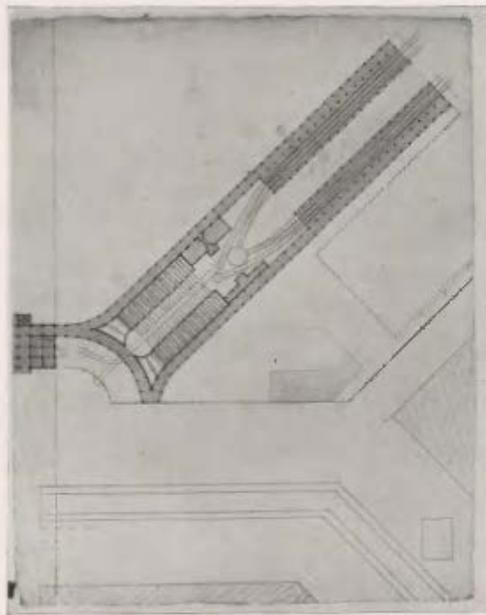


Abb. 8.

Schuppen und Perronhalle) werden jetzt dort zwei nebeneinander liegende Wartesäle aufgeführt, die nur durch eine Anrichte getrennt sind. Der vom Administrationsgebäude kommende, überdachte Weg fährt nicht mehr aus der Mitte der Seitenfront heraus, sondern wird wieder nach rückwärts verschoben. Dadurch muß die Treppe verlegt werden. Sie findet in einem rückwärtigen Umbau Unterkunft und wird gleichzeitig aus der großen Achse verdrängt. Das Wohnhaus des Bahnhofsvorstandes verschwindet. Es ist anzunehmen (wie aus späteren Projekten hervorgeht), daß diese Wohnung nun im Obergeschoß des Administrationsgebäudes geplant wird. In zwei weiteren Projektskizzen werden seitlich neben den Ausgangswegen Restaurationsgebäude vorgesehen, die die aus den Administrationsgebäuden entfernten Wartesäle I. und II. Klasse aufnehmen. Auch werden die auf die Straße führenden Perronwege am Ausgang durch dreitorige Durchfahrten noch kräftiger betont.

Projekt 7.

Ob Laves die architektonische Lösung der sehr in die Länge gestreckten Perronhallen mit Wageneschuppen (Abb. 8) ästhetisch nicht befriedigen konnte, ob vielleicht verkehrstechnische Gründe gegen die in der Perronhallen-Verlängerung liegenden Wageneschuppen sprachen, läßt sich heute schwerlich entscheiden. Möglicherweise waren die Verkehrswege zu weit und die Schuppen nicht erweiterungsfähig. Jedenfalls folgen nun mehrere Projektzeichnungen, die die Schuppen von den Perronhallen trennen und bis an die Straße vorziehen. Einmal umschließen die Wageneschuppen, rechtwinklig zur Straße gestellt, eine tiefe Vorfahrt zum Administrationsgebäude. In einem zweiten Plan wird die Hofbildung verstärkt, indem zwei Paare von Schuppen auftreten, die in der Fucht des Administrationsgebäudes und senkrecht zur Straße die Vorfahrt umstellen, so daß das Administrationsgebäude von zwei Gebäuden flankiert auftritt (Abb. 9). Zu diesem Projekt ist eine von Laves gezeichnete Fassade erhalten

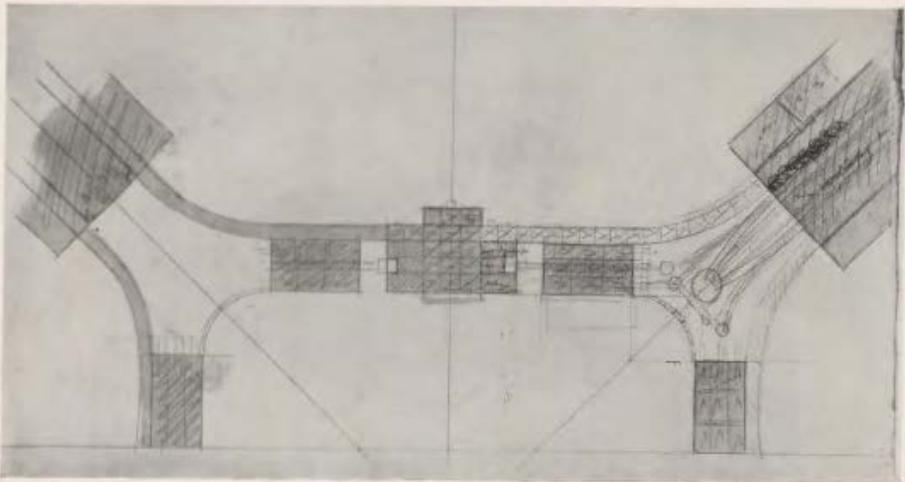


Abb. 9.



Abb. 10.

(Abb. 10). Der Aufbau zeigt die gleiche strenge Symmetrie. Das zweigeschossige Administrationsgebäude beherrscht den Bahnhof. Beiderseits schließen sich die niedrigen Wagenschuppen an. Der jeweils vorgezogene Schuppen erscheint gemeinsam mit dem an seiner Außenwand endenden überdachten Weg für die ankommenden Reisenden als eine viertorige Wand, die von einem flachen Dreiecksgiebel bekrönt wird. Die Perronhallen selber (nur auf der linken Seite gezeichnet) sind durch Pfeiler, die die Binder tragen, im Aeußeren vertikal gegliedert. Das Uhrtürmchen auf dem Administrationsgebäude erscheint auch beim ausgeführten Bahnhofsgebäude wieder¹⁾.

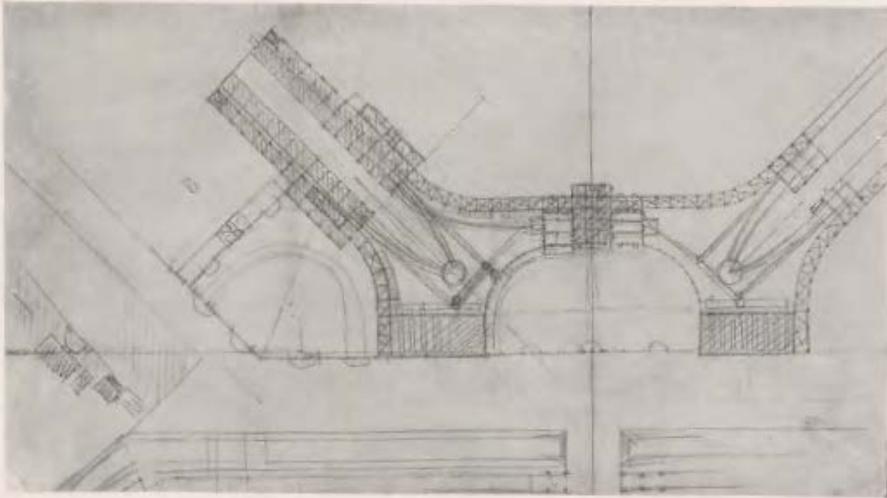


Abb. 11.

In Abb. 11 sind die Wagenschuppen parallel zur Straße gelegt. Neben ihnen werden erstmalig umschlossene, für die Gepäckaushaben bestimmte, Vorfahrtsstraßen geschaffen. Der Gepäckaushabe, die den Weg für die ankommenden Reisenden nicht in einer Flucht durchlaufen läßt, liegen zwei Wartesäle gegenüber. Diese beiden Räumlichkeiten — Gepäckraum und Wartesäle — bedingen Anbauten der Perronhallen, die bereits in vorhergehenden Zeich-

¹⁾ Das Uhrmchen tritt in der Bestandsaufnahme (Fank und Debo) nicht auf, aber in den meisten Lithographien aus den 50er Jahren.

nungen (Abb. 9) aufgetaucht sind. Die an der Perronhalleneinfahrt betonten ersten Bindersfelder deuten möglicherweise auf die später an diesen Stellen aufgeführten Türme. Die nächste skizzenhafte Zeichnung (Abb. 12) ist in zweifacher Hinsicht aufschlussreich; erstens geben die Grundrisse Anhaltspunkte über innere Einrichtung und Zweck des Administrationsgebäudes;

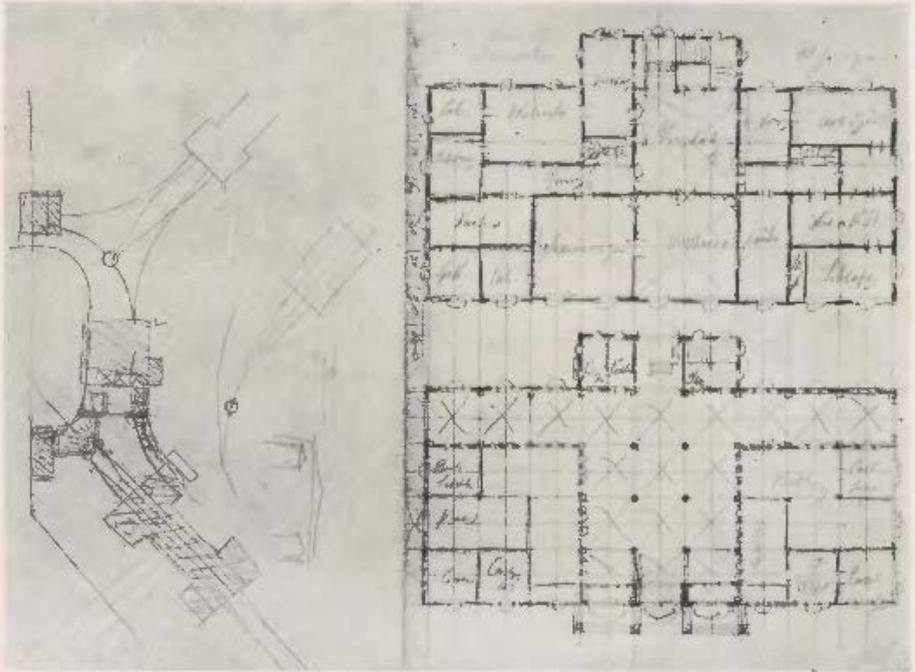


Abb. 12.

zweitens nimmt der Lageplan die letzte Projektzeichnung der ersten Projektgruppe schon vorweg. Die Anordnung und Zweckbestimmung der Räume im Erdgeschoß (rechts unten) zeigt das uns aus den ersten Projekten bekannte Programm der Raumverteilung des ersten Administrationsgebäudes. Beidseitig symmetrisch liegen die Räume für Billetverkauf und deren Kassen, für Gepäckannahme und Schreiber. Polizei und Portier finden gegenüber der Treppe Unterkunft. Wartesäle sind nicht vorhanden. Wenn sie in der Projektreihe bisher doch schon aufgetaucht sind, so beweist das nur, daß im allgemeinen noch keine endgültige Klarheit herrscht, ob Wartesäle eventl. mit Wirtschaftsbetrieb im Bahnhofsgebäude eingerichtet werden sollen¹⁾. Der sehr flüchtig gezeichnete Lageplan übernimmt im wesentlichen die Anlage der Abb. 11. Während Abb. 11 die Perronhallenenden erstmalig mit Anbauten versehen, werden in Abb. 12 beide Perronhallenenden durch diese Anbauten erweitert. Ueber den Zweck der

¹⁾ SU 7 vol. 2. Noch im Bericht des Landdrosten von Dachsenhausen vom 11. März 1843 an das König. Min. d. J. heißt es, daß „die Anlegung einer Restauration und einer Gastwirtschaft auf dem Bahnhofe vorbehalten und dagegen von Seiten des Magistrats und Bürgervorstehers remonstrirt“ wurde; d. h., daß noch keine endgültige Regelung getroffen worden ist.

Umbauten an den äußeren Enden der Perronhallen ist nichts bekannt. Wahrscheinlich sind sie hauptsächlich aus Symmetriegründen heraus entstanden. In dieser Projektzeichnung fallen die für die ankommenden Reisenden bestimmten, überdachten Wege fort. Es ist anzunehmen, daß die (rechts) angedeuteten drei Linien auf einen direkten Ausgang der Perronhalle hinweisen. Die durch die Perronhalle führenden Gleise stehen über eine Drehscheibe mit dem Wagenschuppen und über eine zweite mit dem Administrationsgebäude in Verbindung, wo die Bahnwagen mit dem zu befördernden Gepäck beladen werden können (s. Erdgeschloßgrundriß).

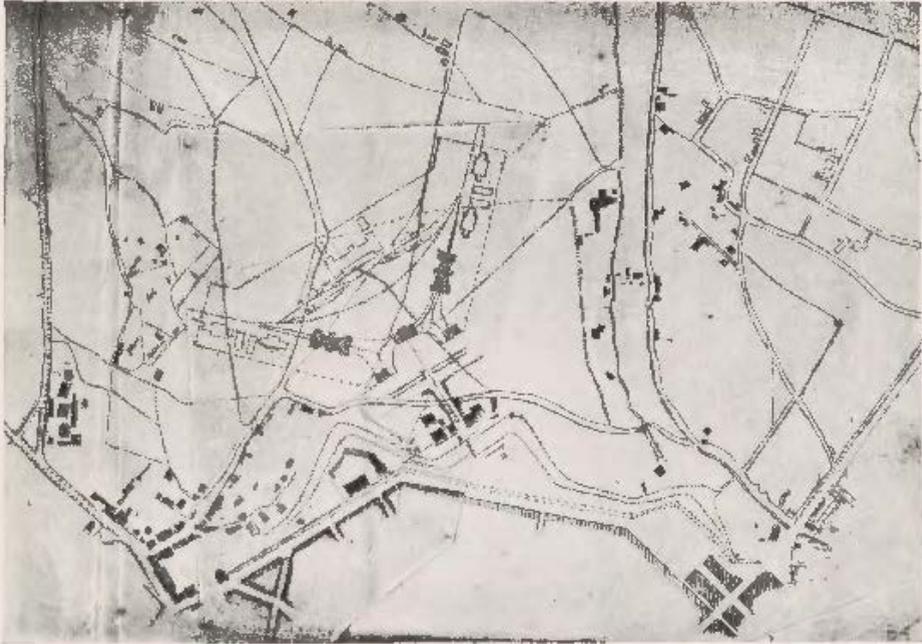


Abb. 13.

Projekt 8.

Abb 13 bringt eine Zusammenfassung aller bisherigen Pläne. Laves hat dieses Projekt auf einen Plan der nördlichen Umgebung Hannovers als Skizze skizziert. Der Originalplan (der heute nicht mehr bekannt ist) wurde am 5. Februar 1842 auf Grund einer Anfrage vom 28. Dezember 1841 von der Eisenbahnkommission dem Magistrat der Stadt Hannover mitgeteilt. Die Stadt hatte sich nach dem Stande der Vorarbeiten für den anzulegenden Bahnhof erkundigt. Sie glaubte nicht, daß die dem Bahnhof zugrunde liegenden Laves'schen Stadterweiterungspläne die stadtfseitigen Interessen wahrten. Da die Eisenbahn-Kommission anscheinend schon von den Bedenken des Magistrats unterrichtet ist, begründet sie sofort die Gleisführung der braunschweiger Straße parallel zur Laves'schen „Avenue“ und durch die Eilenriede damit, daß sie sonst zu nahe am Pulvermagazin der Artillerie vorbeigeführt werden müßte.

Einzelformen des Bahnhofsentwurfs weichen von den bisherigen nur unwesentlich ab. Das ist natürlich, da doch alle Pläne Entwurfsarbeit darstellen, d. h. eine Reihe sich immer ändernder und ergänzender Zeichnungen. Die Perronhallen zeigen jetzt beidseitig drei Ausbauten, deren mittlerer eine Betonung des dort zur Stadt sich öffnenden Ausganges darstellt¹⁾.

Als Ergänzung möge die Laves'sche Skizze einer Perronhalle (Abb. 14) dienen, deren Grundform bereits in Abb. 12 (rechts über dem Lageplan) angedeutet wurde. Die Längsfront

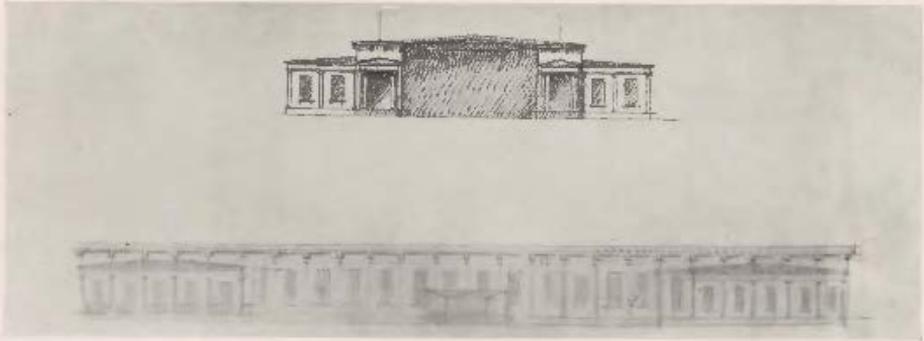


Abb. 14.

zeigt drei der oben erwähnten entsprechende Ausbauten. Die die Binder tragenden Pfeiler und hochgestellten Fenster ergeben eine vertikale Betonung im Äußeren wie im Inneren. Der Hallenbinder zeigt eine typische Laves'sche Konstruktion, die in seinen Brücken²⁾ wiederkehrt. Die Formen des Ober- und Untergurtes passen sich weitgehend der Momentenlinie an, wodurch Laves größere Spannweiten spielend überbrückt. Die zarten Gurts und Ausfachungsfüße sind ein Produkt seines mathematischen Wissens³⁾ und seines künstlerischen Gefühls.

II. Projektgruppe.

Projekt 9.

Das letzte Projekt der ersten Gruppe wurde am 5. Februar 1842 von der Eisenbahn-Kommission dem Magistrat der Residenzstadt Hannover zur Einsicht übersandt. Am 18. März 1842⁴⁾ beantwortet die Stadt in ausführlicher Weise den Bericht der Eisenbahn-Kommission unter Beifügung eines (im handschriftlichen Original 33 Seiten langen) (Gutachtens des Stadtbaumeisters Andraee (datiert vom 18. März 1842). Dieses Gutachten überrascht durch eindeutige Klarheit und logischen Aufbau in der Begründung der zu vertretenden entgegengesetzten Meinung und soll daher in einigen Zitaten wortgetreu wiedergegeben werden. Andraee schreibt: „Von welcher eminenten Wichtigkeit für unsere Stadt erstens die Anlage des Bahnhofes an sich, zweitens aber auch — und wahrlich nicht minder — die Art und Weise der Verbindung desselben mit ihr selbst ist“ braucht nur angedeutet zu werden. Die Verbin-

¹⁾ SA 7, vol. 1.

²⁾ Burckhard: Wohnbauten von G. L. Laves, S. 9.

³⁾ Laves studierte (1807—09) in Göttingen bei Gauß Mathematik, S. Burckhard: a. a. O., S. 9.

⁴⁾ SA 7, vol. 2.

ding mit der Stadt „ist eine wahre Lebensfrage. Wird die Verbindung auf eine die Interessen der Stadt erwägende und beachtende Weise eingeleitet, so kann die Eisenbahn eine unschätzbare Quelle des Vortheils und Wohlsins für dieselbe werden und wird und muß es werden. Sind jedoch nur die Rücksichten der minder kostbaren Herstellung oder die auf eine schon bestehende oder intendirte Anlage maßgebend, so kann und wird es unter Umständen dahin kommen, daß die Stadt die unersehlichsten Nachtheile im Leben und Verkehr erleidet, es kann dahin kommen, daß eine Stadt außer der Stadt sich bildet, die wie ein Krebs letzterer mehr und mehr alle lebengebende Kräfte — Handel und Gewerbe — anzieht und sich aneignet.

Dieses letztere ist nun, wenn der Bahnhof nach den von Königl. Eisenbahn-Commission mitgetheilten Plan angelegt wird, sehr zu fürchten. . .“ Andreae fährt dann fort mit Bezug auf seinen eignen noch zu besprechenden Vorschlag: „die Grundsätze . . ., welche mir Richtschnur gewesen, sind 1., daß der Bahnhof sich an die Stadtvergrößerung, diese aber an die jetzige Stadt so nahe als möglich und zwar auf eine normale und organische Weise anschließt; 2., ersterer so liege, daß die hier notwendige Vergrößerung der Stadt in einem gehörigen Verhältnis zu ihm und der alten Stadt stehe, die Vergrößerung nicht übermäßig nach dieser Seite hin ausgedehnt werde; 3., durch die Lage des Bahnhofs dafür gesorgt werde, daß die Ausführung der neuen Stadt auch wirklich möglich sei, und nicht eben durch sie die Stadt aus der Stadt hinausgewiesen und vor ihr eine Anlage nöthig oder möglich werde, die der Stadt selbst den unersehlichsten Schaden zufüge und die Vergrößerung von vornherein wie unnötig so auch unmöglich mache.“

Von diesen Grundsätzen ausgehend, stellt Andreae seine Betrachtungen über den von der Eisenbahn-Kommission mitgetheilten Plan an. Er bemängelt: 1. Die Wannstorfer und Lehter Bahnlinsen enden im Bahnhof unter einem Winkel von 90°. Es ist wohl ein Durchgangsgleis vorgesehen, dessen Radius, der beide Linien verbindenden Kurve, „höchstens 600 bis 800 Fuß¹⁾ betragen kann.“ Dieser Radius wird aber „wenigstens 300 Ruten“ erfordern, damit nicht unnötige Unannehmlichkeiten beim Betriebe auftreten können. 2. Die Lehter Strecke durchschneidet die „schönsten und kostbarsten Teile der Silenriede“²⁾. 3. Der Bahnhof erhält durch den Eingangsbau nur eine nothdürftige Verbindung mit der Stadt, während „die ungleich wichtigeren Ausgangspunkte an den beiden Seiten des Bahnhofes an den Perrons halten sich geradezu auf das ganz freie Steinhorsfeld öffnen; sie liegen von der Stadt so weit ab, als der Bahnhof es irgend zuläßt. Man kann also mit Fug und Recht sagen, daß der Bahnhof ganz außer der Stadt liege und nur sehr lose mit ihr verbunden ist.“

4. Gegen den Plan der Eisenbahn-Kommission spricht weiter ein rein ästhetischer Gesichtspunkt. Die Stadt ist arm an „bedeutenden Etablissements“, sodaß solche nur Verleckerung des Stadtbildes herbeizuziehen sind wo nur möglich. Aber „nicht allein, daß der Bahnhof ganz außerhalb der Stadt liegt, er ist auch so angelegt, daß man nirgend von einem bedeutenderen und bestimmenden Punkte der Stadt aus auf ihn hingewiesen wird . . . nirgends hat man eine große und bedeutende Perspektive.“

Es werden „materielle und ideelle Interessen“ der Stadt verletzt.

Andreae lehnt also den Plan der Eisenbahn-Kommission eindeutig ab. Dies ist nur zu natürlich, wenn man über den schon seit 1820 dauernden Kampf zwischen der Stadt (seit

¹⁾ Eine hann. Ruthe = 12 hann. Fuß = 12 × 12 hann. Zoll = 3,66 m, 1 hann. Zoll = 2,54 cm.

²⁾ ein ausführlicher Bericht des Förstlers Köhler malt die notwendig aus der Durchschneidung der Silenriede entstehenden Nachteile und Mißstände aus. (SN 7 vol. 2—183. 1842).

1829 Andreae) und der Königl. Baukommission (Laves) um die Stadterweiterung im Steintorfeld unterrichtet ist¹⁾. Noch sind die Projektierungspläne nicht zum Abschluß gekommen, sodaß Andreae mit Recht behauptet, daß die Ausgänge des Laves'schen Projektes auf freies, unbebautes Feld führen. Den Laves'schen Erweiterungsentwurf, an dessen „Avenue“ sich der rechte Bahnhofsfügel eng anschließen würde, kann und muß er von seinem Standpunkte aus natürlich ignorieren. Auf Grund seiner eigenen Stadterweiterungspläne dagegen, die im wesentlichen nur eine Bebauung des Stadtrandes vorsehen, muß er notwendigerweise zu einer



Abb. 15.

anderen Lage des Bahnhofes kommen. Mit seinem Gutachten vom 13. März 1842 legt er gleichzeitig einen Plan vor, der wahrscheinlich dem der Abb. 15 entspricht. (Dieses Projekt ist von Laves unterzeichnet und als zweite Klappe über den Plan der Abb. 14 geklebt.) Damit die Eilenriede nicht mehr durchkreuzt wird, werden auf Andreaes Entwurf die Gleise für die nach Osten führenden Strecken südlich an der Eilenriede vorbeigeführt. Der Abstand vom Pulvermagazin beträgt 125 Ruthen, sodaß hier keine Explosionsgefahr zu befürchten ist. So ergibt sich auch der Winkel von 140° , unter dem nun die beiden Strecken im Bahnhof Hannover enden. Hiermit ist vermutlich, und das ist vielleicht die wichtigste Seite an Andreaes Eingriff, der Anstoß zum späteren Durchgangsbahnhof gegeben. Daß die östlichen Gleise die Laves'sche „Avenue“ überqueren, stört Andreae nicht, da er diese in seiner Stadterweiterung nicht vorgesehen hat, im Gegenteil, es wird ihm und seinem Auftraggeber, dem Magistrat,

¹⁾ Hoellje: a. a. O.

tur recht gewesen sein, den Plan des Hofarchitekten auf diese Weise zu durchkreuzen. Ein zweiter, häufig begangener Weg zum Neuen Haus (Schiffgraben) müßte geschnitten werden, was aber nichts zu bedeuten hat, weil „der Gang der zu- und abfahrenden Wagenzüge eben hier, dicht vor dem Bahnhofe, noch so langsam ist, daß eine augenblickliche Hemmung bei einer anscheinenden Gefahr sehr wohl möglich ist.“ Es ist ein kleinlicher Geist in Andreaes Entwurf, zumal auch in der Art, wie er nun den Bahnhof eng an die Georgstraße, den alten Stadtrand, heranzieht und den Ausgang der östlichen Perronhalle damit in direkte Beziehung zu den Straßen und Häuserquartieren seines Stadterweiterungsentwurfes bringt. Aber, in dem er nun dem Perronausgang die Achsenrichtung gibt, die bei Laves das Administrationsgebäude in der Luisenstraße besaß, kommt er dazu, dem Administrationsgebäude selbst eine neue Achse, nämlich die Winkelhalbierende des Georgstraßenknicks zu geben. Damit soll zugleich der Bahnhof in nächste Verbindung mit dem Packhof gebracht werden. „Bahnhof und Stadt werden ganz und gar Eins. Alle anliegenden Hauptstraßen verlängern sich auf den Bahnhof. Der Haupteingang ist anständig, groß und weit und mündet rechts und links auf eine der schönsten Straßen der Stadt.“ Alles richtig, doch sind die Verkehrswege auf dem dreieckigen Platz vor dem Administrationsgebäude keineswegs geflärt oder leicht günstig zu gestalten, während sie in der großen Vorfahrt des Laves'schen Planes (Abb. 11) schon viel geregelter erscheinen. Aber wir werden im einzelnen den Andreae'schen Plan überhaupt nicht allzu genau befragen dürfen; er ist nur eine Korrektur des Laves'schen Planes, und die Größe, Form und Lage der Gebäude zueinander hat Andreae (wie er selbst in seinem Bericht hervorhebt) von dem Plan der Eisenbahn-Kommission übernommen.

Es ging von der Stadtseite aus vielmehr um die Streckenführung der Bahn und die Stadterweiterung. Zu dem Andreae'schen Entwurf berichtet der Magistrat an das Königl. Min. d. J. (am 18. März 1842), daß er „nur als ein Brouillon anzusehen“ ist. Sobald „die braunschweigische Strecke nicht durch die Eilenriede, sondern über den Neuenhäuser Weg, durch die dann folgenden Gärten über die Bult nach dem Pferdethurm geführt wird, werden die Wünsche der Stadt erfüllt sein . . . , ja, wir würden uns selbst dann mit derselben einverstanden erklären, wenn durch sie eine weitere Hinauschiebung des Bahnhofes in das Steintorfeld hinein, sei es auch um 100 und mehr Fuß . . .“ erforderlich wird.

Projekt 10.

Der Einfluß des Andreae'schen Planes auf die folgenden Projekte ist unverkennbar, bezieht sich jedoch lediglich auf die Lage des Bahnhofes, nicht auf die Form der Gebäude oder deren Lage zueinander. Dieses neue Bahnhofprojekt (Abb. 16) ist auf die Andreae'sche Achse orientiert, außerdem beträgt der Winkel zwischen beiden Hauptgleislinien nicht mehr 90°, und die Eilenriede wird nicht mehr von den Gleisen durchschnitten. Noch eine weitere wesentliche Veränderung ist zu verzeichnen: das Bahnhofsgelände hat bei dem gestreckten Winkel noch mehr an Tiefe verloren und zwischen beiden Gleischenkeln ist ein durchgehendes Gleis kurz eingefügt, das jetzt durch das Administrationsgebäude oder ganz nahe hinter seinem Rücken vorbeiläuft. Die Perronhallen bilden jetzt nicht mehr die Endpunkte für den Personenverkehr. Der von Braunschweig Kommende kann den Zug auf dem östlichen Anfahrtsperren verlassen. Der Zug fährt weiter und überschneidet das Gegengleis unter der Ueberführung des Administrationsgebäudes und hält am Abfahrtsperren, um die Reisenden für die westliche Strecke

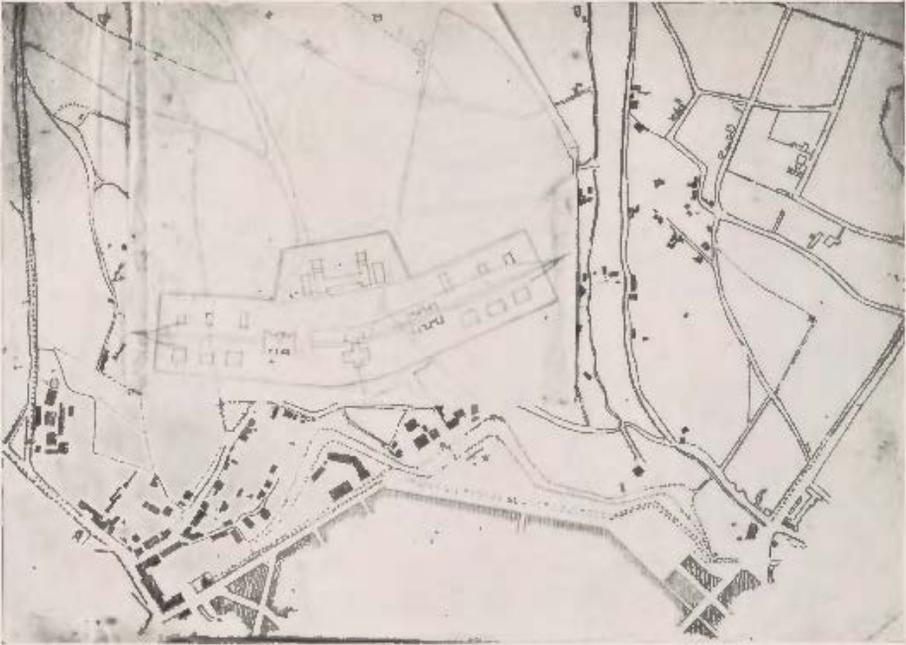


Abb. 16.

aufzunehmen. Ein für Güter- und Militärtransporte bestimmtes Durchgangsgleis führt außerdem noch nördlich der Perronhallen vorbei. Wir nähern uns dem Typ des Durchgangsbahnhofs.

Der vom Packhof weiter entfernte Bahnhof spricht nicht für einen Andreae'schen Entwurf; aber auch Laves wird nicht als Urheber zu nennen sein, weil der östliche Bahnhofsfügel weit über seine geplante Königstraße hinwegreicht. Vermutlich hat ein Mitglied der Eisenbahn-Kommission (Luttermann?) diesen Plan auf Grund des Andreae'schen Vorschlages gezeichnet. Bekräftigt wird diese Vermutung durch das augenscheinlich grobe Uebernehmen der Laves'schen Typen der Perronhallen und Werkstättengebäude (vgl. Abb. 13).

Projekt 11.

Die neue Form des Administrationsgebäude auf Abb. 16 finden wir wieder in Abb. 17, die ein Bahnhofprojekt wiedergibt, das von Laves gezeichnet worden ist und in dem er sich ganz als Hofarchitekt erweist; besonders auch in der diplomatischen Art seiner Lösung. Niemals wird hier Andreae noch behaupten können, daß sich die Ausgänge der Perronhallen auf „freies, unbebautes Feld“ eröffnen. Die Anregungen des Stadtbaumeisters sind aufgenommen und doch ist es natürlich wieder die von Laves selbst geplante Stadterweiterung, die dem Entwurf zugrunde liegt. Auch in der Frage der Achse des Administrationsgebäudes kommt Laves dem Andreae'schen Entwurf entgegen. Er gibt die Luisenstraßenachse auf, aber er übernimmt nun nicht die von Andreae vorgeschlagene Achse, da diese so weit nach Osten

liegt, daß das Bahnhofs-gelände seine „Avenue“ überschneiden müßte. Er verschiebt infolgedessen die Hauptachse parallel um 15 Ruthen nach Westen, gerechnet von der Andreasschen, die mit der Winkelhalbierenden des Georgsstraßenknicks übereinstimmt. Er schiebt und drückt die Gleisanlage so lange hin und her, bis auch die Luisenstraße wieder zur Achsenstraße, nämlich für die östliche Perronhalle, wird. Die in Korrespondenz liegende Perronhalle erhält ihren Zugang durch die geplante, verlängerte Artilleriestraße. Die Zufahrt zum Administrationsgebäude ist auf die (heutige) Schillerstraße und auf die (um ca. 30° nach Westen gedrehte, heutige) Adolf-Hitler-Straße geöffnet. Viermal werden damit die von Andreae aus ästhetischen Gründen geforderten „Points de vue“ geschaffen. Alle Register der Repräsentation sind gezogen. Den praktischen Forderungen entspricht Landes dadurch, daß er erstens den Bahnhof in die Nähe des Pachtshofes bringt, zweitens die östlichen Gleise nicht mehr durch die Eilenriede führt und drittens eine ausgezeichnete Verbindung seiner Stadterweiterung und des Bahnhofs mit der bestehenden Residenzstadt herstellt. Tatsächlich scheinen hiermit die Forderungen der Stadt erfüllt zu sein, da in den folgenden Projekten keine Tätigkeit von Seiten der Stadt mehr zu bemerken ist. Die großzügig angelegten, halbrunden Vorfahrten ermöglichen einen ungestörten Bahnhofsverkehr. Hier können die Equipagen der Abreisenden anfahren und die der Ankommenden Aufstellung finden. Der Straßenverkehr kann ohne Unterbrechung seinen normalen Lauf nehmen. Für die Güterabfertigung bestehen noch für die westliche wie für die östliche Strecke je zwei nach ankommenden und abgehenden Gütern getrennte Gebäude, vor denen ebenfalls kleinere, halbkreisförmige Vorfahrten geschaffen



255. 17.

worden sind. Zwischen diesen Güterschuppen befinden sich jetzt die früher an den verschiedenen Stellen aufgetauchten Wagenchuppen. Trotz dieser anscheinend selbstverständlichen, reizvollen Gesamtanlage müssen Laves beim Projektieren einige neue Schwierigkeiten aufgefallen sein. Zum ersten Male (wenn die skizzenhafte Darstellung in Abb. 16 nicht gezählt wird) muß das Administrationsgebäude mit einer Fußgängerbrücke versehen werden, um die Abfahrenden ohne Gleisüberschreitung zu den Abfahrtsperrons gelangen zu lassen. Damit erhält das Administrationsgebäude eine wesentlich neue Form. Noch ist Laves sich nicht im Klaren, wie er zu einer entsprechenden Lösung gelangen soll. Daher erscheint das Administrationsgebäude in Abb. 17 noch aus zwei früheren Typen (s. Abb. 4 und 8) zu einem neuen zusammengesetzt. Verbunden sind diese alten Teile durch einen fast dreieckigen Treppenhausbau. Im einzelnen dienen die Räume den schon erwähnten Zwecken — Gepäckabgabe, Billetsverkauf, Postlei, Portier. Auch die Form der Perronhalle hat eine Aenderung erfahren. Der in der Mitte der Halle liegende Ausgang wird durch Vorziehen betont. Am Abfahrtsperron liegen wieder wie früher die Wartesäle.

Am 20. September 1842¹⁾ berichtet die Eisenbahn-Kommission an das Königl. Min. d. J. über den Laves'schen Plan (Abb. 17), „daß nach diesem Projekt dem Bahnhof eine solche Lage gegeben werden könne, daß die Verlängerung zweier projektirter Straßen . . . auf die Mitte der Einsteigehallen falle. Wir konnten nicht verfeimen, daß nach diesem Projekt des Oberhofbaurathes Laves die Lage der Einsteigehallen . . . sehr zweckmäßig und den Regeln der Baukunst entsprechend sei . . . Es wird dadurch erreicht, daß die Bahnhallen als Points de vue zu den beiden projektirten Straßen erscheinen . . .“ Bereits am 11. August 1842²⁾ wurde dieser Projektplan eingereicht und am 22. August 1842 vom Königl. Min. d. J. genehmigt.

Projekt 12.

Beim Abstecken des Bahnhofsgeländes auf Grund des genehmigten Planes vom 11. August 1842 „fanden wir, was in der Eile auf dem Papier übersehen worden war, daß der linke Flügel des Bahnhofes in die längs der Teller-Chaussée liegenden Gärten dermaßen einschneift, daß den sämtlichen Bewohnern derselben der Zugang zur Stadt auf dem bisherigen Wege abgeschnitten wurde . . . Unter diesen Umständen sahen wir uns genöthigt, zu der ursprünglich projektirten Mittellinie des Bahnhofes zurückzukehren, und außerdem die Flügel desselben um etwa 13 Ruthen zu verkürzen, damit den Bewohnern der Ortschaften Fernrode und Büttersworth ein Weg in die Stadt . . . beschafft werden könne“³⁾.

Mit dem Abstecken des Bahnhofsgeländes muß sofort nach Ertheilung der ministeriellen Genehmigung begonnen worden sein; denn schon am 30. August bzw. 1. September 1842⁴⁾ tagte die Eisenbahn-Kommission bereits wieder, über oben aufgeführte Schwierigkeiten zu berathschlagen.

¹⁾ St 7 vol. 1.

²⁾ St 7 vol. 1. Bericht der Eisenbahn-Kommission vom 20. 9. 1842 an Königl. Min. d. J.

³⁾ St 7 vol. 1. Laves'sche Not. diff. vom 3. 9. 1842.



Abb. 18.

So wird denn von der Eisenbahn-Kommission ein neuer Plan (Abb. 18) aufgestellt, der die Andreae'sche Mittellinie wieder aufnimmt und zugleich das Bahnhofsgelände um 13 Ruthen (aber nur nach der Westseite) verkürzt. Die Gärten der Celler-Chauffee werden nicht mehr belästigt und neben demselben bleibt Platz genug für einen Durchgangsweg von Fernrode nach Bilitersworth. Die Formen der Gebäude sind typenmäßig von bestehenden Projektplänen übernommen.

Projekt 15.

Das Projekt 12 kann also erst nach dem 1. September 1842 entstanden sein. Und schon am 3. September 1842 kündigt Laves in einem *Notum dissentus*¹⁾ einen neuen Plan an, „welcher sich auf eine Verkürzung des genehmigten Planes auf beiden Seiten beschränkt. Hiernach bleibt der von Hinüber'sche Garten²⁾ . . . ganz unberührt . . . In Betreff des abgesteckten Bahnhofs kann ich nicht unbemerkt lassen, daß, wenn die Achse des Zuganges zu demselben, nach der bezeichneten Einie neben dem Packhofe, ausgeführt werden sollte, dann weder eine regelmäßige Verbindung mit der Georgstraße noch weniger aber mit der Altstadt, als Schmiede- und Burgstraße wird erreicht werden können und nicht abzu-

¹⁾ SU 7 vol. 1. Das Laves'sche *Not. diss.* vom 3. 9. 1842 wurde dem Bericht der Eis.-Komm. vom 20. 9. 1842 an Königl. Min. d. J. beigefügt.

²⁾ An der Celler Chauffee.

ändernde Irregularitäten ¹⁾ sich noch in späteren Jahren herausstellen müssen; endlich aber auch wird der so sehr nach Osten verschobene Bahnhof der Anlage eines Chores und eines anständigen Zuganges zur schönen Eilenriede außerordentlich erschwerend in den Weg treten.“

Es ist bei der Laves'schen Zähigkeit und Ausdauer, mit der er seine Pläne durchzusetzen versucht, beinahe selbstverständlich, daß er sofort nach Bekanntwerden des Planes eines anderen Eisenbahn-Kommissions-Mitgliedes (Abb. 18) einen neuen, eigenen aufstellt. Niemals

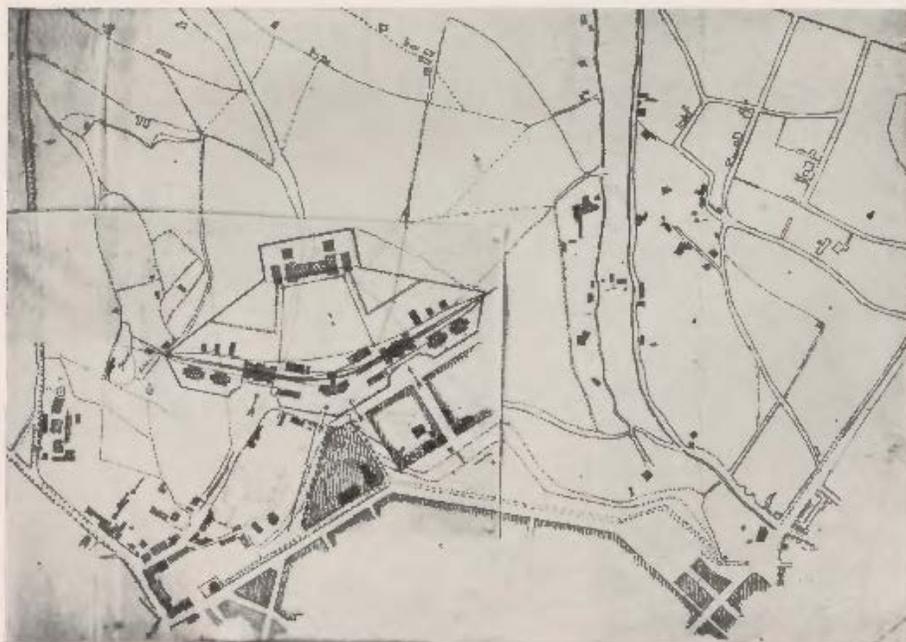


Abb. 19.

wird Laves einen Plan gutheißen, der nicht in seine, seit über zwei Jahrzehnte projektierte Stadterweiterung, sich einfügen läßt. Beziehunglos stehen in Abb. 18 die Gebäude zur vorhandenen Stadt, ebenso zu der von Laves und auch von Andreae geplanten Erweiterung. Laves argumentiert für seinen neuen Plan (Abb. 19) mit den von der Stadt aufgestellten Forderungen — gute Verbindung des Bahnhofes mit der Stadt und ästhetisch überzeugende „Points de vue“. Außerdem ist dieser Plan im großen und ganzen bereits am 22. August 1842 vom Königl. Min. d. J. genehmigt worden. Das Vermessen des Bahnhofsgeländes ergab ein Einschneiden in die westlichen Gärten. Darum mußte der Plan an dieser Stelle noch einmal überarbeitet werden. Laves konnte daher mit den größten Hoffnungen sein neues Projekt einreichen. Doch lehnt die Eisenbahn-Kommission im Bericht vom 20. September 1842 auch diesen Laves'schen Plan ab, weil „der Raum auf demselben zu beengt ist, und insbesondere auch, daß man nicht so bequem und sicher mit der Lokomotive und Fuhrwerken von einer Bahnhalle in die andere gelangen kann.“

¹⁾ S. 52. Durchbruch der Karmarsch-, Gruppenstraße.

III. Projektgruppe.

Projekt 14.

Nach dem das letzte Laves'sche Projekt (Abb. 19) von der Eisenbahn-Kommission abgelehnt worden ist, beginnt ein neues Hin- und Herschieben des Bahnhof's. Schien der in Abb. 18 dargestellte Plan bereits ausführbare Formen anzunehmen, so machte der Kommissions-Beschluß vom 20. September 1842 alle Ausführungspläne wieder unmöglich, obgleich bereits der größte Teil des Bahnhofsgeländes vermessen worden war. Der Kampf der Meinungen über die günstigste Lage des Bahnhof's zur Stadt, über die beste und richtigste Einföhrung geht weiter. Am 9. Dezember 1842 beschließt die Eisenbahn-Kommission die Vorlage eines neuen Planes. Doch bevor dieser Projektzustand erörtert wird, sollen zwei aus der Zwischenzeit datierende Pläne besprochen werden.



Abb. 20.

Die Bemerkung der Eisenbahn-Kommission über den Laves'schen Bahnhof'splan (Abb. 19), daß „der Raum auf demselben zu beengt ist, und im besondern auch, daß man nicht so bequem und sicher mit den Lokomotiven und Fuhrwerken von einer Bahnhalle in die andere gelangen kann“, hat sich vermutlich Laves des öfteren durch den Kopf gehen lassen. Aus diesem Gedankengang heraus ist nämlich dann der folgende Laves'sche Plan (Abb. 20) leicht verständlich. Ist es nicht natürlich, daß der unbequeme und unsichere Weg zwischen zwei Perronhallen am ehesten vermieden wird, wenn diese beiden Hallen in einer vereinigt werden? Ist damit nicht schon die Bahnhof'sform des neuen Projektes gefunden? — Was bedeutet diese Form? — Sie ergibt den ersten Durchgangsbahnhof für Hannover. Zum ersten Mal ist ein gradliniger Bahnhof mit einem Hauptgebäude angedeutet. Unzählige ungelöste Schwierigkeiten treten bei diesem ersten Versuch auf; z. B. Lage des vorgezogenen Wagenschuppens zum Hauptgebäude; Größe des Hauptgebäudes und dessen Einrichtung für ankommende und abfahrende Züge; Unterbringen der Räume des ehemaligen Administrationsgebäudes. Zwei Perronhallen sind zu einer verschmolzen. Da diese jetzt zumindest den doppelten Verkehr aufnehmen soll, wird sie doppelt so groß dimensioniert wie eine frühere. Die symmetrisch nach vorn gezogenen Gebäude werden wohl Wagen- bzw. Lokomotivschuppen darstellen

(vergl. Abb. 9), vor denen halbkreisförmige Vorfahrtsplätze angelegt sind. Möglicherweise sollen letztere für die weiter rückwärts liegenden Güterschuppen eine Vorfahrt bilden. Daß diese Anfahrt gerade günstig oder bequem wäre, kann nicht behauptet werden. Welchem Zweck dient aber das isolierte, vorgezogene, achteckige Gebäude? Daß es zum Bahnhof gehört, geht einwandfrei daraus hervor, daß die Bahnhofseinfriedigung dieses Gebäude mit umschließt. Sollen hierin die Räume des Administrationsgebäudes unterkommen? Werden hier Steuer- und Zollbüros eingerichtet? Soll hier ein Restaurationsbetrieb eröffnet werden? Alle diese Fragen müssen offen gelassen werden, da nirgends darüber Auskunft zu erhalten ist. Möglicherweise haben die aus dem bisherigen Administrationsgebäude bekannten Räume jetzt im Obergeschoß der Haupthalle Unterkunft gefunden. Doch lassen sich Biletverkauf und Gepäckannahme unter keinen Umständen ins Obergeschoß verlegen.

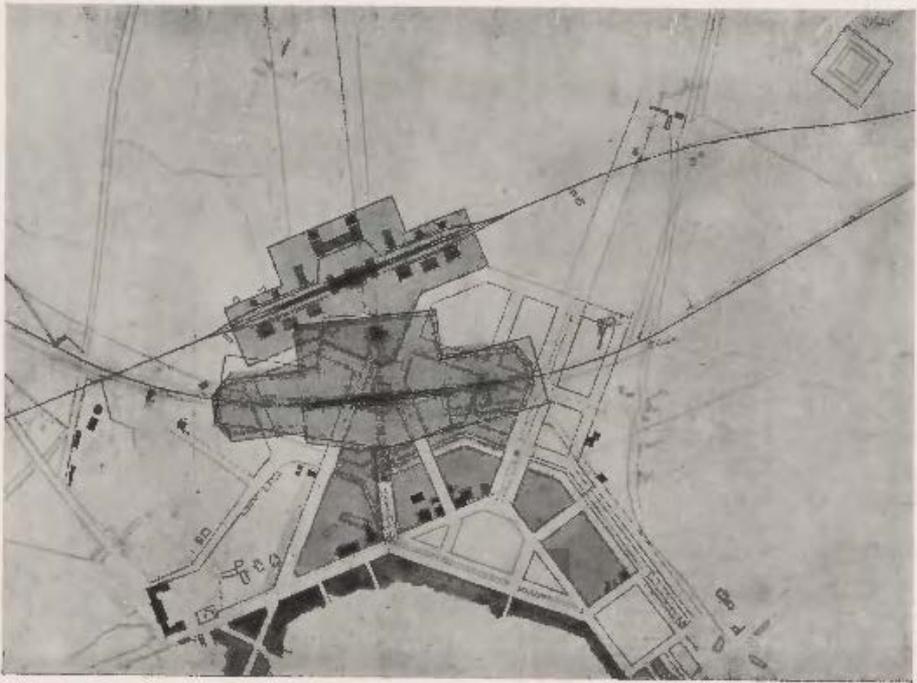


Abb. 21.

Im ganzen kam es wohl Eaves in diesem Projekt weniger darauf an, allen einzelnen eisenbahntechnischen Forderungen gerecht zu werden, als überhaupt die Möglichkeit einmal zu erwägen, in dieser generellen Art eine neue Bahnhofsanlage zu schaffen. Am wichtigsten aber war für Eaves die Lage des Bahnhofs in der zukünftigen Stadterweiterung, die hier auch ausführlicher skizziert ist. Eaves geht in diesem Fall noch intensiver auf die Magistrats-

forderung vom 19. Februar 1842 ein, „daß der Bahnhof ein integrierender Theil derselben¹⁾ . . . wird“. Die Hauptachse des Bahnhofes bildet die Schillerstraße, die eine ausgezeichnete Verbindung mit der Altstadt und mit der Calenberger Neustadt ermöglicht. Eaves argumentiert mit dieser Verbindung noch ausführlicher bei seinem Plan vom 9. Dezember 1842. Wieder ist es ihm geglückt, die Königstraße frei vom Bahnhofsgelände zu bekommen. Daß die Schienen diese Straßen kreuzen, hält er endgültig für unvermeidlich und sucht sich so gut wie möglich damit abzufinden, in dem er hier beispielsweise die Königstraße rechtwinkelig überquert.

In Abb. 21 (s. oberen Entwurf) bringt Eaves noch einmal obige Bahnhofform in schematischer Darstellung. Wollte Eaves in Abb. 20 die Königstraße so kurz wie möglich kreuzen, so versucht er hier noch ein letztes Mal die Kreuzung so weit wie nur möglich hinaus (bis nahe an das Neue Haus) zu verlegen. Der Magistrat hatte sich ja (am 28. März 1842) mit einem weiter nach außen Verschieben des Bahnhofes einverstanden erklärt, wenn nur die Eilenriede nicht durchschnitten wird. Die Nähe des Artillerieschuppens an den nach Osten führenden Gleisen störte Eaves nicht mehr, da dieser Schuppen aller Wahrscheinlichkeit nach (auch einem Wunsche der Stadt entsprechend²⁾) doch an einem anderen Ort Aufstellung finden soll. Die hier projektierte Lage des Bahnhofes würde es Eaves ermöglichen, seine neu

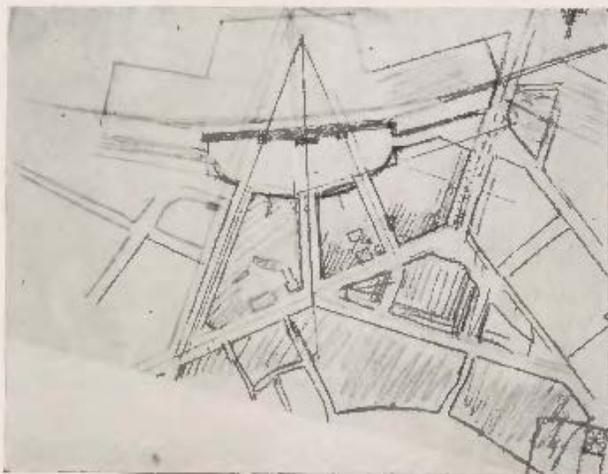


Abb. 21 a

anzulegenden Stadtgebiete noch erheblich zu vergrößern. Die Hauptachse gibt in diesem Falle die Mittellinie der Luisenstraße an, womit Eaves noch einmal die Lage der Bahnhöfe der ersten Projekte aufnimmt (vergl. Abb. 2).

¹⁾ Der Stadt Hannover.

²⁾ S. 7 vol. 1. Magistratsbericht vom 18. 3. 42 an die Eisenbahn-Kom.

Projekt 15.

Zur Datierung der beiden Zeichnungen des Projektes 14 bleibt nur die Zeit zwischen dem 20. September 1842 und dem 15. November 1842 übrig, denn am 15. November¹⁾ ist die Aufmessung des Bahnhofsterrains vollendet, „das den von Oberhofsbaurath Laves projektierten Bahnhofplatz einschließt...“ Vermutlich liegt dieser Vermessung ein Plan zugrunde, der nicht mehr erhalten ist; denn die beiden unteren, übereinander gezeichneten Bahnhöfe in Abb. 21 sind auf alle Fälle später, da für das Hauptgebäude eine Form verwendet wird, die erst am 23. November 1842 erstmalig in Erscheinung treten kann. Wahrscheinlich lag das Bahnhofsgelände des zum Aufmessen verwendeten Planes ähnlich wie im unteren, farbig angelegten der Abb. 21, nur hatte das Hauptgebäude wohl noch die Form des oberen, früheren Hauptgebäudes (alte Perronhallenform).

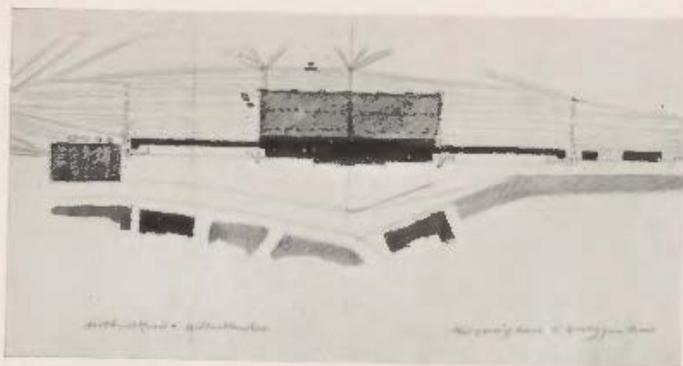


Abb. 22.

Am 23. November 1842 kehren die beiden Eisenbahn-Kommissions-Mitglieder Cattermana und Hausmann von ihrer fünfwöchigen Englandreise²⁾ zurück und bringen eine von Cattermann angefertigte Skizze des Bahnhofs von Derby (Abb. 22) mit. Glünder schreibt am 24. Dezember 1843³⁾, „daß Herr Hausmann sich in den Kopf gesetzt hat, er müsse uns hier in Hannover nothwendig mit einem Ungethüm von Einrichtung versehen, was er zu Derby in England kennengelernt...“

Am 9. Dezember 1842⁴⁾ stimmen die Mitglieder der Eisenbahn-Kommission mit Ausnahme des Hauptmanns Glünder für den von Laves projektierten Bahnhofspan (Abb. 21, unterer, angelegter Bahnhofgrundriß). Dieser Plan zeigt in der Form des Hauptgebäudes auffallende Ähnlichkeit mit dem zu Derby (Abb. 22). Aller Wahrscheinlichkeit nach hat Laves die in Projekt 14 auftretenden, bis dahin ungeklärten Schwierigkeiten selber empfunden,

¹⁾ St 7 vol. 1. Bericht des Eif.-Ko. an das Königl. Min. d. J.

²⁾ Hausmann: a. a. O. S. 185 — Sie waren im Auftrag der Eif.-Kom. nach England geschickt, um Maschinen, Wagen, Schienen usw. zu bestellen.

³⁾ St 7 vol. 1. Brief Glünder's an den Kanzleirat Langwert vom 24. 12. 1842. Beilage zum Bericht der Eif.-Kom. vom 24. 12. 1842 an Königl. Min. d. J.

⁴⁾ St 7 vol. 1. Votum d. H. von Glünder vom 10. 12. 1842; Beilage zum Eif.-Kom.-Bericht vom 24. 12. 1842.

jodaß er vorläufig schematisch, nicht die Gebäudeanlage im Ganzen, sondern nur das vorgesehene „Empfangsgebäude“ in groben Umrissen aufführt. Das Laves'sche Pro Memoria vom 17. Dezember 1842¹⁾ bestätigt die Vermutung: „Schließlich habe ich . . . mich bey der Proposition des neuesten Bahnhof's . . . nach der Form des Derby'schen“ gerichtet. Die äußere Form ist also übernommen. Wie aber dieses Gebäude zweckentsprechend eingerichtet werden soll, ist vollkommen offen gelassen. So berichtet auch die Eisenbahn-Kommission am 24. Dezember 1842²⁾, „daß dieser Plan wesentlich die Lage des Bahnhof's anzeige, nicht schon über die innere Einrichtung Auskunft geben.“ Die betriebstechnische Einrichtung soll wie folgt vorgesehen werden:

„Die Züge von Hamburg und Magdeburg würden in dem östlichen Theil die von Bremen und Minden in den westlichen Theil des Gebäudes einfahren, dort anhalten und in dem mittleren Theile des Gebäudes zu neuen Zügen geordnet, nach beiden Richtungen wieder abfahren können, während weiter zurückgelegte Schienenwege den bloß durchgehenden Zügen einen freien Weg darbieten werden.“

Glünder stimmt dem Beschluß der Eisenbahn-Kommission vom 9. Dezember 1842 über den Laves'schen Plan nicht zu. Er bemängelt die Gleisführung und hält den Luttermann'schen Plan für günstiger, in dem das Bahnhofsgelände durch die Drehung der Andree'schen Achse um 30° nach Osten über die ganze Breite der Königstraße reicht.

Die neue Form des Hauptgebäudes bedingt einen neuen Platz (der dem endgültig ausgeführten sehr nahe kommt), dessen Zugänge Laves in seinem Pro Mem. vom 17. Dezember 1842 recht ausführlich beschreibt. Es ist „eine geräumige auf die Mitte des Platzes vor dem Bahnhof führende Straße sehr notwendig . . . Ein zweiter Zugang zum Bahnhofsplatz ist durch die Verlängerung der angefangenen Straße zwischen dem von Vogt'schen und Reischauer'schen Häusern³⁾ anzulegen. Dann aber wird in Correspondenz mit dieser auf der entgegengesetzten Seite die Eröffnung einer Verbindung des Bahnhofes mit der Reitwallstraße (heutige Schülerstraße) einen ganz vorzüglichen Nutzen gewähren. Die bedeutendsten Straßen der Altstadt und Neustadt führen dahin, als Schmiede-, Markt- und Burgstraße, dann Lange- und Neuestraße und von hier, sowie durch die Brückenstraße, fast alle Gasthäuser der Stadt, von denen man sonst, besonders bey Markttagen, nur auf großen Umwegen zur Eisenbahn würden gelangen können.“ Laves bringt diese ausführliche Beschreibung der Verbindung des Bahnhofes mit der vorhandenen Stadt, um von vornherein den Forderungen des Magistrats auch in dieser Hinsicht zu entsprechen. In diesem Projekt sind anscheinend alle bisherigen Forderungen erfüllt worden. Kurz zusammengefaßt sind es: 1. Die Lage des Bahnhofes in Nähe des Packhofes und günstige Verbindung mit der vorhandenen Stadt, 2. Die Oststrecke durchschneidet die Silenriede nicht, 3. der Westflügel des Bahnhofesgebäudes läßt die Gärten an der Keller-Chauffee unberührt, so daß noch ein Durchgangsweg offen bleibt. Da auch die Eisenbahn-Kommission keine Einwände mehr gegen diesen Laves'schen Plan hervorbringt — auch Glünder seit dem 21. Dezember 1842⁴⁾ damit einverstanden ist — wird dieser Plan am 24. Dezember 1842 dem Königl. Min. d. J. vorgelegt und dort am 28./30. Dezember 1842⁵⁾ genehmigt.

1) SU 7 vol. 1. Beilage 3. Eif.-Kom.-Bericht vom 24. 12. 1842.

2) SU 7 vol. 1. f. o.

3) f. Abb. 21. Ecke Laisenstraße — Wolf-Hütter-Platz (nach der heutigen Bezeichnung).

4) SU 7 vol. 1. Brief Glünder's vom 24. 12. 1842 f. a. a. O.

5) SU 7 vol. 2. Bericht d. Eif.-Kom. vom 7. 1. 1843 an Königl. Min. d. J.

Abb. 21 a stellt einen Kaves'schen Versuch dar, das Administrationsgebäude, das im genehmigten Plan nur schematisch von Derby übernommen worden war, zu detaillieren. Es werden Eingangsbaukörper vorgezogen, auf die die Achsen der Luisen- und Schillerstraße führen. Kaves versucht hier noch einmal die Platzform zu ändern, die bereits Mitte November 1842 durch Verneessen festgelegt worden ist. Die drei Straßenachsen treffen einander in einem Fluchtpunkt, der ca. 150 Meter hinter dem Gebäude liegt.

Projekt 16.

In Abb. 23 legt Kaves die projektierten Straßen vor dem genehmigten Bahnhofsgelände fest, die mit den ausgeführten übereinstimmen. Am 7. Januar 1843¹⁾ berichtet die

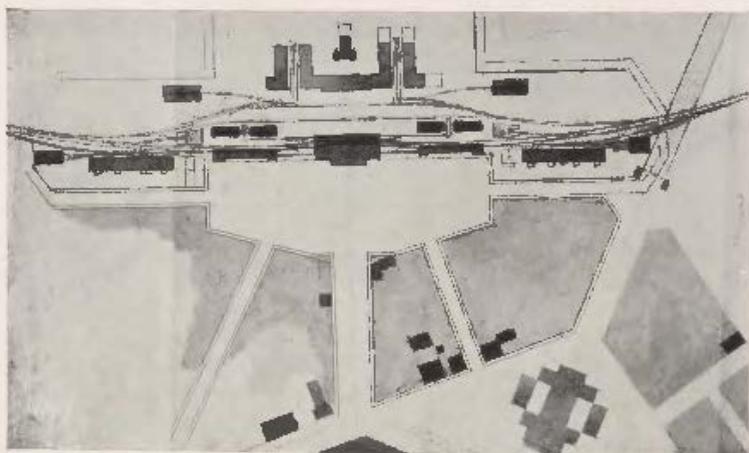


Abb. 23.

Eisenbahn-Kommission an das Königl. Min. d. J., daß mit dem Anlegen der Straßen begonnen werden kann. Es bleibt also zur Datierung dieses Planes nur die Zeit zwischen dem 30. Dezember 1842 und dem 7. Januar 1843. Der Umriß des Bahnhofes entspricht dem Kaves'schen Projekt in Abb. 21. Geändert sind nur die Formen der Gebäude. Im Protokoll vom 17. Dezember 1842 bemerkt Kaves, „in Ansehung des ersten Bahnhofes-Planes, welcher zwey isolierte Hallen haben sollte, zwischen denen in einiger Entfernung das Administrationsgebäude anzulegen . . ., daß ich sehr ungern davon abstehe . . .“ Ist es daraus nicht verständlich, daß Kaves nach Genehmigung seines Projektes (Abb. 21) am 28./30. Dezember 1842 wieder versucht, zwei Perronhallen zu schaffen, insbesondere, da die innere Einrichtung des Administrationsgebäudes des genehmigten Planes noch nicht festgelegt worden ist? Im jetzigen Administrationsgebäude ist eine grundlegende Aenderung eingetreten. Zum ersten Male werden in diesem Gebäude die abgehenden Züge abgefertigt; damit ist die schwierige Frage, die Reisenden sicher und bequem über die Gleise zu bringen, einfach gelöst werden. Mit dieser Vereinigung wird dem Administrationsgebäude ein neuer Charakter verliehen. Das

¹⁾ 327 vol. 2.

Administrationsgebäude muß jetzt mehreren entgegengesetzten Funktionen gleichzeitig gerecht werden. Einmal verlangt der immer bewegte Verkehr eine ungestörte Abwicklungsmöglichkeit; im Gegensatz dazu erwartet der Reisende größtmögliche Ruhe in den Wartesälen.

Die seitlichen Perronhallen gelten nur dem ankommenden Personenverkehr. Die Form dieser Hallen ähnelt früheren Perronhallen (vergl. Abb. 12), nur daß diese in der Längsrichtung halbiert worden sind, weil eben die abfahrenden Züge nicht mehr hier ihre Reise beginnen. Diese Perronhallen sind durch (rechts) angedeutete (vermutliche) Arkadenwege mit dem Administrationsgebäude verbunden. Am rechten Ende des Bahnhofplatzes führt ein Weg (punktiert) über die Gleise. Sicher sollte er den in den Werkstätten-Gebäuden tätigen Arbeitern als Uebergang dienen. Dieser Weg über die Gleise kehrt im ausgeführten, endgültigen Bahnhof in Brücken wieder, die durch je zwei Türme betont werden und so gleichzeitig die Perronhalle abschließen. Die bisher stets getrennt dargestellten Schuppen, für ankommende und abgehende Güter werden hier in einem Gebäude (für jede Strecke) vereint. Im ganzen gesehen bietet der Bahnhof eine streng symmetrische Anlage.

Projekt 17.

Die symmetrische Ordnung, die im letzten Projekt festgestellt worden ist, bleibt auch in diesem neuen Projekt (Abb. 24) bestehen. Die in Abb. 23 parallel zu den Perronhallen

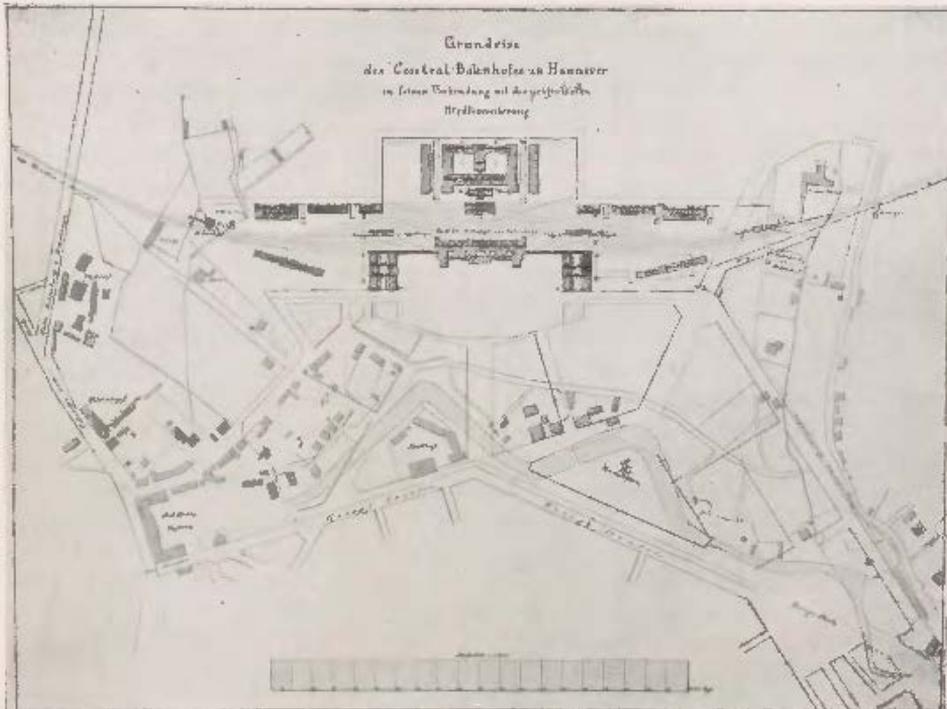


Abb. 24.

liegenden Wagenschuppen werden jetzt rechts und links an die rückwärtige Bahnhofsgelände-
grenze versetzt. Das Werkstättengebäude nimmt größere Dimensionen an und wird detailliert.
Die Güterschuppen passen sich der Liniensführung der Gleise an. Dadurch liegen sie nun schräg
zur Straße. Die große Form in der Anlage ist im übrigen erhalten. Und doch ist in diesem
neuen Projekt eine sprunghafte Entwicklung festzustellen. Das Administrationsgebäude hat eine
festere, im einzelnen bestimmtere Form angenommen. Die seitlichen Wagenschuppen sind durch
überdachte Perrons architektonisch mit dem Administrationsgebäude verbunden. Ausgesprochene
Perronhallen, im alten Sinne, sind fortgefallen. Eine neue Perronhalle ist (wie schon in
Abb. 25) mit dem Administrationsgebäude vereint und dient den abgehenden und durch-
fahrenden Zügen. Die Güterwagenschuppen stehen seitlich im Laves'schen Bahnhofsplatz und
verkürzen diesen um die Breite der Schuppen. Schon deuten grobe, skizzenmäßige Striche die
spätere, endgültige Verkürzung des Platzes an, sodaß daraus die heute erhaltene Platzform
sich entwickelt. Wann ist aber dieses Projekt aufgestellt worden? Von wem ist es entworfen?
Unterzeichnet ist der Plan vom Hofbaukondukteur Tramm, der damals unter Laves arbeitete.
Bevor aber auf eine diesbezügliche Antwort eingegangen werden kann, soll erwähnt werden,
daß am 7. März 1843 die Eisenbahn-Kommission aufgelöst worden ist. Nach dem Protz'schen
Programm (vom 20. Juni 1841) müssen damit die Vorarbeiten und Entwürfe abgeschlossen
sein. Mit dem Auflösen der Eisenbahn-Kommission wird gleichzeitig die Eisenbahn-Direktion
gebildet und beauftragt, die bisher geplanten Eisenbahn-Anlagen zur Ausführung zu bringen.
In dieser Ausführungs-Kommission finden wir Laves nicht mehr. Ist er mit den gleich-
zeitigen Vorarbeiten für das hannoversche Hoftheater überlastet? Ist er in diesem Jahr auf
Reisen für seinen Theaterbau? Oder sind nach Laves Meinung, die, d. h. seine Pläne für den
Bahnhof so weit gediehen, daß sie nur noch der Ausführung harren? Nach den vorhandenen,
spärlichen Aktenberichten könnte man dies annehmen. Ein Rescript des Königl. Min. d. J.
vom 14. März 1843¹⁾, d. h. eine Woche nach Auflösung der Eisenbahn-Kommission, be-
stimmt, daß die Bahnhofsgebäude mit Schiefer eingedeckt werden sollen (die Ausführung
entspricht dem). Am 21. April 1843²⁾ wird der Eisenbahn-Kondukteur Debo beauftragt,
die Detailzeichnungen für den Bahnhof Hannover anzufertigen. Debo ist Architekt (im heu-
tigen Sinne). Er schießt später als Professor der Technischen Hochschule über das gesamte
Gebiet der Baukunst. Wenn aber Debo detaillieren soll, dann müssen doch die Pläne vor-
handen sein! Es fehlen eben für die Ausführung nur noch die erforderlichen Werkzeichnungen.
Möglicherweise gibt der Bericht vom 9. Mai 1843³⁾ weiteren Aufschluß. Der Plan „...
der vormaligen Königl. Eisenbahn-Kommission vom 25. Februar 1843⁴⁾ ... hat nicht in
Erfüllung gehen können, weil ... diese Commission aufgelöst wurde. In der jüngsten Zeit
sind nun mehrere Entwürfe⁵⁾ ... ausgearbeitet ... indessen können dieselben Anspruch
auf ... Zweckmäßigkeit nicht machen“. Für bessere, sachgerechtere Pläne soll der „Special-
Direktor“ Mohr von Berlin nach Hannover gerufen und damit beauftragt werden. Aber
Mohr ist Bauingenieur im heutigen Sinne und stellt in der folgenden Zeit Pläne über Pläne
auf unter Beihilfe zweier Techniker der Vorsig-Werke, Berlin, für alle Schuppen- und
Werkstättengebäude, nicht für die den Personen-Verkehr angehenden Bauten. Auf Mohrs

¹⁾ SA 7 vol. 2.

²⁾ SA 9 Bericht der Eis.-Direktion an Königl. Min. d. J.

³⁾ SA 7 vol. 2. Bericht der Eisenbahn-Direktion an Königl. Min. d. J.

⁴⁾ Dieser Plan ist nicht bekannt.

Vorschlag wird der östliche Bahnhofsfügel erweitert zwecks Aufnahme von Ladungsplätzen. Am 19. August 1843¹⁾ wird berichtet, daß der Bauinspektor Junß unter Moh'n's Leitung in Berlin die Baupläne und Risse für die Maschinen- und Wagenreparatur-Werkstätten-Gebäude angefertigt hat. Interessant ist hier aber, daß die in Abb. 24 dargestellten Werkstättengebäude in Lage und Form nicht neu sind. Sie stammen vielmehr aus den Laves'schen Plänen. Vermutlich hat sich Laves mit der Einrichtung und Konstruktion dieser ihn weniger interessierenden Gebäude kaum beschäftigt. Daß die Laves'sche Form des Gebäudegrundrisses übernommen und derselben nur nach rückwärts vergrößert worden ist, spricht gegen eine Tätigkeit Moh'n's auf architektonischem Gebiet. Am 15. Dezember 1843²⁾ genehmigt das Königl. Min. d. J., den Baukonduktor Schwarz nach Hannover zu rufen für „die Ausarbeitung der speziellen Risse und Kostenanschläge, sowie die Leitung der Hochbauten...“ Auf spätere Anfragen des Ministeriums, wo denn die von der Eisenbahn-Direktion angefordigten Risse und Anschläge bleiben, antwortet die Eisenbahn-Direktion am 8. Januar 1844³⁾:

„Wenn auch in neuester Zeit mehr Arbeitskräfte herbeigezogen und zither schon Entwürfe zu verschiedenen Gebäuden für den hiesigen Centralbahnhof ausgearbeitet sind, so befinden wir uns gleichwohl gegenwärtig noch nicht im Stande, E. E., die speciellen Risse und Kostenanschläge... vorzulegen.“ Hieraus ist zu schließen; erstens, daß die Entwürfe für die Gebäude, einschl. Administrationsgebäude, festliegen; zweitens, daß diese Entwürfe bereits detailliert (Debo) worden sind und drittens, daß die Risse und Kostenanschläge allein noch der Bearbeitung bedürfen. Am 22. Januar 1844⁴⁾, also ca. vier Wochen nach der Berufung Schwarz nach Hannover, werden die geforderten Risse und Kostenanschläge eingereicht. In letzteren sind enthalten 1. „das Administrationsgebäude incl. Decoration im Innern...“, 2. die Hallen nebst Perron für abgehende und durchgehende Züge, 3. der eine... Perron⁵⁾ für ankommende Personen...“. Diese ausführlichen Kostenanschläge können sich nur — nach dem bekannten Plannmaterial — auf Abb. 24 beziehen. Wenn am 31. Januar 1844 Hausmann in seinem Pro Memoriam sich mit dem auszuführenden Plan einverstanden erklärt, so unterstützt dies nur obige Vermutung, da dieser Plan auf den von Moh'n projektierten (vom 18. Juni 1843)⁶⁾ zurückgeht, in dem im Mittelban des Administrationsgebäudes bereits Räume für die Direktion und für Wohnungen in zwei Obergeschossen vorgesehen waren. In obengenannten Aktenberichten liegt aber eindeutig fest, daß Moh'n nur die Werkstättengebäude und Schuppen eingerichtet und gleichzeitig vergrößert hatte. Daraus kann entnommen werden, daß Moh'n auf einem älteren Projekt aufbaute, aus dem er das ihn nicht interessierende Administrationsgebäude übernahm. Damit wäre eine Verbindung mit den letzten Laves'schen Projekten (s. auch Abb. 21 a) hergestellt.

Laves ist selber nach Gründung der Eisenbahn-Direktion nicht in Hannover. Bei seinem Wiederauftauchen Mitte 1844 läßt er durch Tramm einen Plan herstellen, der den letzten Zustand des Bahnhofes wiedergibt (Abb. 24). Dieser Zeichnung liegt wahrscheinlich ein (heute unbekannter) von der Eisenbahn-Direktion übersandter Plan zu Grunde, um den

¹⁾ SU 7 vol. 2. Bericht der Eisenbahn-Direktion an Königl. Min. d. J.

²⁾ SU 7 vol. 2. Rescript des Königl. Min. d. J. an die Eisenb.-Direktion.

³⁾ SU 7 vol. 3.

⁴⁾ SU 7 vol. 3. Bericht der Eisenb.-Direktion an Königl. Min. d. J.

⁵⁾ Gemeint ist der östliche für die zuerst zu eröffnende Strecke nach Braunschweig.

⁶⁾ SU 7 vol. 3. Pro Memoria von Hausmann am 31. I. 1844.

Beilage zum Rescript des Königl. Min. d. J. vom 26. I. 1844.

Laves in seinem Pro Memoriam vom 22. Mai 1844 bittet, so daß die Cramm'sche Zeichnung erst nach dem 22. Mai 1844 zu datieren ist. Durch diesen Punkt lernt Laves die von Mohr vorgeschlagene und in der Ausführung begriffene Bahnhofsgelände-Erweiterung kennen, die im Widerspruch zu den Plänen von Anfang 1847 weit über die Königstraße hinweggreift. Gelegentlich einer Besichtigung findet Laves eine Wasserstation rechts neben der Königstraße bereits im Bau. Sofort berichtet er (am 16. Juli 1844¹⁾, daß diese Wasserstation ursprünglich nicht an dieser Stelle geplant sei und die Ausführung der Königstraße unmöglich mache. Daraufhin werden die Arbeiten an dieser Wasserstation vorläufig stillgelegt. Am 26. August 1844²⁾ verlangt das Königl. Rescript des Min. d. J., „daß durch die Bahnhofsanlage der genehmigte Stadterweiterungsplan in keiner Beziehung beeinträchtigt werden solle.“ Laves hat damals also schon keinen direkten Einfluß mehr auf die Bahnhofsbauten als solche, sondern sorgt nur noch für die Ausführung seiner Stadterweiterung.

b. Das ausgeführte Empfangsgebäude.

Vom Projekt 17 ist es nur noch ein kleiner Sprung zu der endgültig ausgeführten Bahnhofsanlage (Abb. 25). Seit dem Herbst 1844 sind die Werkstättengebäude und der östliche Güter-, Personen- und Güterwagenschuppen im Bau. Im Juli 1845³⁾ beginnt der Bau des Administrationsgebäudes, dem sich neuerdings beiderseits Gepäckausgabestellen und überdachte Perrons (angedeutet in Abb. 23) anschließen. Der westliche Güterwagenschuppen wird nicht ausgeführt, an seiner Stelle wird 1851 das Postamtsgebäude errichtet. Die Platzwandgestaltung erfährt aber dadurch keine Aenderung. Die Laves'sche Königstraße wird durchgeführt.

Der Lauf der Entwicklung der Bahnhofprojekte hat ergeben, daß der Bahnhof als solcher aus der Erfüllung der verschiedensten Forderungen mehrerer Interessentengruppen gestaltet worden ist. Mit der Entwurfsarbeit für das Administrationsgebäude hat sich eigentlich nur Laves befaßt. Das kurzfristige Auftauchen des Derby'schen Empfangsgebäudes hat das hannoversche Gebäude endgültig nicht beeinflusst. Die geistige Unterlage, die Idee für das auszuführende Administrationsgebäude, wie die Form aller übrigen Gebäude, ist zweifelsohne Laves zuzusprechen. Wie weit im einzelnen Debo bei der Detailarbeit das Laves'sche Projekt änderte, läßt sich heute schwerlich nachweisen. Ob andere gleichzeitig in Hannover tätige Architekten beim ausgeführten Administrationsgebäude mitgewirkt haben, ist nicht bekannt. Jedoch sind die zeitgenössischen Architekten mit ihren Bauten eingangs aufgezählt worden, damit ein Vergleichen jederzeit möglich ist. Von Laves sind vor und nach dem Bau des Bahnhofes zahlreiche Gebäude bekannt; nicht von Debo, so daß besonders die Laves'schen Bauten zum Vergleich loßen. Wenn nach mündlicher und auch spärlich schriftlicher Tradition⁴⁾ Schwarz als Entwurfsbearbeiter und Schöpfer des hannoverschen Bahnhofes mit Administrationsgebäude angesprochen wird, so ist dies auf alle Fälle abwegig. Der in „untergeordneter Stellung“ in den Dienst der Eisenbahn-Direktion eintretende Baukondukteur Schwarz begann seine Tätigkeit „mit der Ausarbeitung der speciellen Risse und Kostenanschläge“. Keineswegs

¹⁾ BP I Bericht der Königl. Bau-Kommission (der Laves vorstand) an das Königl. Min. d. J.

²⁾ BP I

³⁾ SA 7 vol. 3

⁴⁾ Hannover, Führer durch die Stadt. 1882 herausgegeben von Th. Unger, S. 87, Hannover und Umgebung, Entwicklung und Zustände seiner Industrie und Gewerbe. Hann. 1874, S. 14, General-Versammlung der deutschen Eisenbahn-Kuriere in Hannover 1864, S. 28.

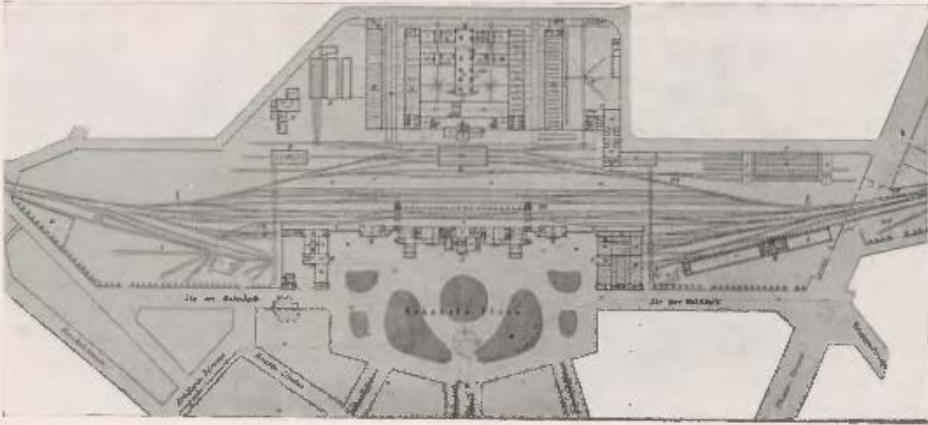


Abb. 25.

kann und darf die ihm erteilte Ausführung über die Hochbauten mit der Entwurfsarbeit verwechselt werden.

Von Seiten der Stadt sind keinerlei Aenderungen des Projektes zu verzeichnen, nachdem die östliche Strecke nicht mehr durch die Eilenriede geführt werden sollte.

Recht interessant ist die sich langsam aber stetig entwickelnde Form des Durchgangsbahnhofes. Die Grundlage für diese Entwicklungsmöglichkeit gab die Laves'sche Idee, den „Central-Bahnhof“ mit der von ihm geplanten Stadterweiterung im „Steintorfeld“ in Verbindung zu bringen. Der eigentliche fruchtbare Andreae'sche Vorschlag vom 18. März 1842 (Abb. 15) gab dann den Anstoß zur Ausführung des Durchgangsbahnhofes. Hätte man den Bahnhof nicht im Steintorfeld geplant, dann wäre es natürlicher gewesen, die von Osten kommenden Gleise am Osttor (Regledientor) und die von Westen kommenden am Westtor (Steintor) enden zu lassen und es wären an den Stadttoren die zeitgemässigen Kopfbahnhöfe¹⁾ entstanden (wie z. B. in Berlin, Frankfurt am Main, Leipzig, München usw.)²⁾. Damit wäre allerdings der heute rechtwinklig auf die Richtung des Hauptverkehrsstromes der Stadt — Steintor — Regledientor — treffende Bahnhofsverkehr zwangsmässig vermieden. (Der spätere Wallbrecht'sche Straßendurchbruch — Karmarsch-Gruppenstraße, 1878 — verlängerte diese Querströmung, die durch die Lage des Bahnhofes hervorgerufen war und bringt besonders für die Jetztzeit verkehrstechnisch kaum oder nur unter großen finanziellen Opfern lösbare Schwierigkeiten an den Kreuzungspunkten mit sich.)

Aus der Bahnhofslage im Steintorfeld aber ist unter Einwirkung der fortschrittlichen Ideen des jüngeren Stadtbaumeisters die erste in Deutschland auftretende Form eines Durchgangsbahnhofes entstanden:

¹⁾ Hausmann: a. a. O., S. 184. Hier wird über ein heute unbekanntes Bahnhofsprojekt berichtet: „Der Hauptmann Dammert hatte denselben in der damals (1842) sehr beliebten aber ebenso ungewässmässigen Form eines Endbahnhofes (Terminus) entfernt von der Stadt vor der Eilenriede neben dem Neuen Haus projektiert, und die Bahn sollte, um in gerader Linie auf dem Markthurn zuzugehen was damals sehr wichtig gehalten wurde . . .“

²⁾ Verschiedene Verwaltungen über die einzelnen Strecken haben die in einer Stadt von einander, getrennt aufgeführten Kopfbahnhöfe in ihrer Anlage unterstützt.

Das Administrationsgebäude ist im Laufe der Bahnhofsentwicklung vielfach Änderungen und Ergänzungen unterworfen gewesen. Zunächst waren nur die spezialisierten Räume aus den Postkutschen-Haltestellen übernommen. Vom eigentlich Neuartigen des Eisenbahn-Verkehrs war da noch nicht viel zu spüren. Erst durch das Vereinigen des Administrationsgebäudes mit der Halle für durchgehende und abfahrende Züge bildete sich ein art-entsprechendes Eisenbahn-Administrationsgebäude, noch nicht ein Eisenbahn-Empfangsgebäude¹⁾, da die ankommenden Reisenden noch außerhalb des Administrationsgebäudes ihrem Zug entstieg und das Bahnhofsgebäude gar nicht betreten brauchten.

Innerhalb der Reihe der Laves'schen Projekte ist entsprechend der Vervielfältigung der Funktionen des Administrationsgebäudes ein allmähliches Erstarren der romantisch-klassizistischen Stilrichtung zu spüren. Dieser hier in der Technik begründete Übergang vom barocken zum romantischen Klassizismus hat seine Wurzeln in älteren und tieferen Schichten. Vor dem Aufstreten der Eisenbahnanlagen, aber doch in einer gewissen zeitlichen Parallelität der Entwicklung der Industrie, bilden sich die baugeschichtlich romantischen Grundzüge — Nebenordnung gleicher Räume, Individualisierung des Einzelraumes — getragen von den geistigen und kulturellen Strömungen um 1800.

Der Laves'sche Bahnhofsvorplatz²⁾ (Abb. 25) erinnert an barocke Platzlösungen. Doch laufen die drei Straßenachsen — heutige Adolfs-Hitler-Straße auf das Mittelgebäude, Schiller- und Luisenstraße auf die seitlichen Eingangsbauten — erstens nicht in einem Fluchtpunkt zusammen (wie noch in Abb. 21 a) da Luisen- und Schillerachse nicht unter gleichem Winkel das Hauptgebäude treffen; zweitens liegen die daraus entstehenden zwei Fluchtpunkte 80 bzw. 130 Meter hinter der Vorderflucht des Gebäudes. Es ist also nur anscheinend eine barocke Platzgestaltung. Aus der einen Tiefen-Achse, die über den Platz und dann durch das Gebäude zum Hauptsaal hinführte, werden drei, die nach verschiedenen Bauteilen hinstreben. Der Zweck hatte die seitlichen Eingangsbauten bedingt, wodurch die romantische Platzlösung ge-

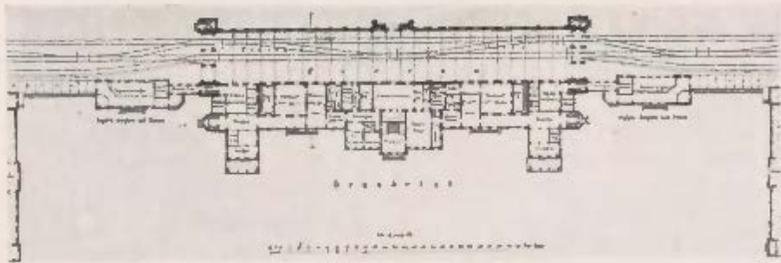


Abb. 26.

fördert worden ist. Schon einmal hat auf ähnliche Weise Zweckmäßigkeitserüberlegung den klassizistischen Laves zu einer echt romantischen Platzgestaltung geführt: beim Entwurf des Theaterplatzes³⁾. Jeder Einzelbauteil kann und will jetzt für sich gesehen werden. Auf dem

¹⁾ Im folgenden wird das Administrationsgebäude auch als Haupt- und als Empfangsgebäude bezeichnet, weil es der allgemeinen Bezeichnung entspricht.

²⁾ Der hannoversche Bahnhofsvorplatz ist mit einer Größe von 18000 qm um 5000 qm größer als der Markusplatz in Venedig.

³⁾ siehe Hoeltje: a. a. O., S. 219.

Platz sind symmetrisch, unregelmäßige Rasenplätze angeordnet, die Teile eines englischen Landschaftsgartens zu sein scheinen, auf denen jeder einzelne Baum, jede einzelne Buschfettgruppe besonders betrachtet werden will. Von jeder Zufahrtsstraße bleibt eine Anfahrt zum Bahnhof offen, so daß jedes Gefährt auf kürzestem Wege zum Bahnhofsgelände gelangen kann. Das Charakteristische des damaligen Verkehrs ist die gleichmäßige Geschwindigkeit der verschiedenen Fahrzeuge, da sie stets von Pferden gezogen wurden. Equipagen und Lastwagen gelangen in aller Ruhe und Bequemlichkeit zum Bahnhofsgelände und finden auf dem Vorplatz Flächen genug, wo sie aufgestellt werden können.

Das symmetrische ¹⁾ Administrationsgebäude (Abb. 36) umfaßt drei Hauptteile und zwar:

1. Eine Perronhalle für die abfahrenden und durchfahrenden Züge in einer solchen Länge, daß zwei Züge, der eine für die östliche, der andere für die westliche Bahnrichtung bestimmt, darin an einem Perron aufgestellt werden können. (Diese betriebstechnische Einrichtung lag schon dem Laves'schen Projekt (Abb. 21) zugrunde, das am 28./30. Dezember 1842 genehmigt worden war. — Siehe Kommissionsbericht.) Die Einfahrten sind durch Türme betont, die auf halber Höhe Brücken tragen, die den Eisenbahnarbeitern (ca. 800) einen Weg zu ihren Arbeitsstätten, nämlich zu den ausgedehnten Reparaturwerkstätten vermitteln.
2. Zwei Seitenflügel, die durch Korridore mit dem Hauptgebäude verbunden sind, für die von Osten bzw. von Westen ankommenden Züge. Jeder Flügel enthält die Räume für Steuerbüro und Gepäckausgabe und findet in einem überdachten Aussteigeperron seinen Abschluß.
3. Ein Hauptgebäude, das symmetrisch im Osten und im Westen Räume enthält für den Billetverkauf, für die Gepäckexpedition, für die Gepäckannahme und für die Wartenden. Dieses Hauptgebäude ist parallel zur Perronhalle gelagert, die die Reisenden von den Wartesälen aus direkt erreichen können. Die Aufeinanderfolge der Räume in jedem Eingangsgebäude ist so, wie sie im derzeitigen Programm als zweckmäßig aufgezeichnet war. Gleich vorn auf dem Vorplatz findet man die Billetausgabe, gelangt darauf zur Gepäckannahme und dann durch einen hellen Flur zu den Wartesälen. Auf diesem Wege befinden sich am Flur in einem Hof die Aborte. Neben dem Wartesaal I. und II. Klasse ist ein Damenzimmer mit Kabinet untergebracht. Vestibül und Flur sind geräumig, was bei besonders großer Frequenz sehr zweckmäßig ist, da in solchen Fällen dieselben mit als Warteräume dienen. Am Vestibül befindet sich auch die Portierloge, sodaß der Portier selbst den Eingang gut beaufsichtigen kann. Die Gepäckannahme und die Wartezimmer haben direkte Ausgänge in die Perronhalle. Zwischen den beiden Eingangsgebäuden liegt ein Mittelbau, welcher unten die für die königliche Familie reservierten Zimmer mit Restaurations- und Speisesaal mit Nebenräumen für die Durchreisenden enthält und ebenfalls mit dem Perron in direkter Verbindung steht. Im Obergeschoß der Eingangsbauten haben Beamtenwohnungen Unterkunft gefunden. In den Obergeschossen des

¹⁾ Heute ist ein symmetrisch aufgestellter Grundriß eines Bahnhofsgeländes mit größter Sicherheit als falsch zu bezeichnen. Der Verkehr läuft niemals nach symmetrischen Gesichtspunkten, die heute nur noch im ästhetisierenden Menschen leben. Das heutige Empfangsgebäude verlangte klare Trennung des Billets-, Gepäck- und Expressegut-Verkehrs von den zusammen liegenden Wartesaalanlagen, sodaß daraus eigentlich nie eine symmetrische Anlage sich wird aufbauen lassen, da beide Gruppen gänzlich verschiedenen Forderungen — dem stets sich ändernden und immer bewegten Verkehr und der Ruhe der Wartenden — nachzukommen haben.

Mittelbaues sind die Sitzungszimmer und Büros der Eisenbahn-Direktion und deren Hauptkasse untergebracht¹⁾. Die Anordnung eines langen Perrons in der Halle ist eine Eigenart des hannoverschen Bahnhofes. An diesem Perron wurden auf einem Hauptgleis die nach Osten und Westen abfahrenden Züge geordnet und aufgestellt. Diese

„Anordnung hat den Vortheil, daß die Reisenden... ein Schienengleis nicht überschreiten brauchen, dagegen muß der eine Perron eine sehr bedeutende Länge (1500 bis 2000 Fuß) erhalten und haben die Reisenden, welche von einer Bahn auf die andere übergehen, sehr weite Wege zu machen. Daneben erfordert An- und Abfahren der Züge eine große Vorsicht und Präzision, wenn Kollisionen und Unfälle vermieden werden sollen. Diese Art Anordnung wird daher nur bei sehr großen Städten gewählt, wo die Zahl der Reisenden von und nach denselben die Zahl der Uebergangreisenden von einer Bahn zur anderen bedeutend überwiegt, wo gleichzeitig ein etwas längerer Aufenthalt der Züge regelmäßig eintritt und daher auch durch die weiteren Wege der Reisenden auf den Perron die Züge nicht aufgehalten worden“²⁾.

Die Bahnhofform entspricht einem Durchgangsbahnhof. Doch die Anordnung obigen langen Perrons und der beiden östlichen und westlichen Perrons für die ankommenden Züge beweist, daß der Bahnhof zwei Kopfbahnhöfe in sich birgt. Er wird also trotz seiner Form noch nicht als Durchgangsbahnhof benutzt. Hannover fällt eben unter die Kategorie „Hauptstationen“, auf denen Züge ihre Fahrt beginnen bzw. beenden. Erst 1876 bis 1881 beim Um- und Erweiterungsbaue³⁾ des Bahnhofes wurde eine Bahnhofsanlage⁴⁾ geschaffen, die wirklich die Züge durchfahren ließ⁵⁾.

Bei der Betrachtung des Grundrisses zeigt sich, daß der Mittelbau noch die barocke Raumfolge (Westflügel, Stiegenhaus, Saal) aufweist. Diese Tiefenachse führt aber noch weiter vom Restaurationsaal über die Gleise und dann durch ein Mittelportal der rückwärtigen Perronhallenwand. Dieses Portal eröffnet aber keinen neuen Raum, sondern ein Blickfeld über Schienenstränge hinweg auf das Maschinenhaus und in weiterer Tiefenordnung auf das Dampfmaschinenhaus und die Werkstättengebäude, die sich symmetrisch um diese Achse grup-

¹⁾ Aus den Eisenbahn-Direktions-Akten ist ersichtlich, daß es schon vor 1850 nicht an Stimmen fehlte, die prinzipiell abrieten, Wohnungen in die Obergeschosse der Empfangsgebäude zu legen, da diese selten günstig angeteilt sein werden durch die grundsätzlich anderen Forderungen, die erfüllt werden sollen, beim Empfangsgebäude im Untergeschoß und bei den Wohnungen im Obergeschoß. — Daß in den Obergeschossen die Eisenbahn-Direktionsräume eingerichtet wurden, ist unbedingt wirtschaftlich. Warum sind alle späteren Eisenbahn-Empfangsgebäude der Großstädte nicht so ausgenutzt worden? War der Grund und Boden, auf dem das Hauptgebäude stand, nicht teuer und wertvoll genug, daß der über ihm liegende Platz und Raum voll und ganz ausgenutzt wurde? Wären dann nicht vielleicht Gebäude errichtet worden, die die jeweilige Stadt um einen wirklich den Zweck erfüllenden Bau bereichert hätten? Wahrscheinlich wären recht oft gänzlich anders aussehende Empfangsgebäude ausgeführt worden. Diese volle Flächenausnutzung der Bahnhofgrundstücke ist des öfteren in den Vereinigten Staaten von Nordamerika bedacht worden, und sicher wird man sich bei späteren derartigen Bauten in Deutschland mit dieser Frage befassen müssen.

²⁾ Zeitschrift des Arch.- und Ing.-Vereins für das Königreich Hannover. 1861. S. 436.

³⁾ Durlach und Seeliger: Der Umbau des Bahnhofes Hannover; 1886.

⁴⁾ Diese Anlage wurde Vorbild für mehrere nordamerikanische Bahnhöfe — „Hanover-System“ (Hochlage des Gleiskörpers — Vermeidung von Kopfgleisen).

⁵⁾ Das der heutige hannoversche Bahnhof noch einen versteckten Kopfbahnhof in sich birgt (nämlich für die Strecke Hamburg-Frankfurt/M.), dürfte bekannt sein.

plieren. Diese große Achse ist aus reinem barocken Denken entstanden und tritt erstmalig schon in einem früheren Laves'schen Projekt (Abb. 4) auf. Diese rein aus ästhetischer Anschauung erzeugte Anlage wird im einzelnen noch gestärkt durch die auf der Halleninnenwand, neben dem Portal, eingefügten Nischen, die möglicherweise Plastiken aufnehmen sollten. Da aber Reisende nur auf dem einen Perron (an der Gebäudeseite) sich aufhalten konnten, waren die Nischen mit Plastiken oft gar nicht sichtbar, wenn nämlich der Zug davor stand oder aber nur über die beiden Gleise hinweg. So barock die grundrissliche Lösung — auch durch die rhythmisch-symmetrische Anordnung der Räume — beim flüchtigen Betrachten erscheint, so romantisch sind doch die Elemente, die dem gesamten Bau seinen Charakter verleihen. Wohl weist der Mittelbau noch die barocke Raumfolge auf, aber der Eintretende hat nicht mehr diesen Eindruck, weil die Treppe ihm den Weg versperrt, statt eröffnet. Der Saal (Restauration) ist nur auf Umwegen erreichbar. Entweder muß der Reisende sich (links) erst durch drei enge Räume zwängen, oder aber (rechts) den Speisesaal durchschreiten. Diese scheinbar barocke Raumordnung ist also doch schon ein Produkt romantischer Grundrissaufteilung, die hier zwecklich begründet ist. Der Gesamtgrundriß zeigt eine starke Gliederung, ja Auflösung, wie sie der Romantik eigen ist. Sturzstummel, die die seitlichen Eingangsbauten andeutungsweise mit dem Mittelbau verbinden, enden schon an den Wartesälen. Eine Verbindung ist nur möglich nach Durchschreiten zunächst des Wartesaals I. und II. Klasse, dann des Damenzimmers mit Kabinet und schließlich (rechts) des Speisesaals oder (links) zweier schmaler Gänge, die für die Fürstlichkeiten reserviert sind. Es ist nicht anzunehmen, daß der einfache Reisende auch nur die Möglichkeit einer direkten Verbindung zwischen einem seitlichen Eingangsbau und dem mittleren Restaurations-Saal sah. So bilden diese kurzen Sture nur einen letzten Rest verbindender barocker Grundrissgestaltung. Die Grundrisse der Seitenbauten, sowie der des Mittelbaues, könnten ohne Bedenken als Einzelbauten bestehen. Sie bilden hier zusammen einen Gebäudekomplex. Diese Nebeneinanderstellung hat sich aus dem Zweck heraus ergeben, die der romantischen Grundrissgestaltung entgegenkommt. Sind im Mittelbau noch barocke Anklänge vorhanden, so zeigen die Seitenbauten rein romantische Grundrisslösungen. Die Treppe steht in neuer Anordnung zu den hier zweimal auftretenden Vestibüls. Sie befindet sich neben dem eigentlichen Eingangsbau und bildet somit eine eigene, selbständige Anlage. Barockklassizistisch verschleiert erscheint die Funktion der Treppen vor den Verbindungsbauten. Die drei von einer Treppe erreichbaren Türen führen nicht in einen Raum, sondern in zwei. Während zwei der Türen auf dem Sturzen enden, eröffnet die dritte völlig gleichaussehend einen Weg in den Wartesaal I. und II. Klasse.



Abb. 27.

Der symmetrische Grundriß entwickelte automatisch eine symmetrische Fassade (Abb. 27). Die im Osten und Westen liegenden vorgezogenen, dreitorigen Portale und die dazu gehörigen

Eingangsbauten sind mit dem dreigeschossigen Mittelbau durch Arkaden verbunden, hinter denen sich die Wartesäle befinden. Ueber diesen Arkaden wird die Perronhalle sichtbar, die sich hinter dem ganzen Empfangsgebäude entlang zieht und beiderseits durch Ecktürme betont wird. Das Aisalit des Mittelbaues zeigt ein Motiv von drei zusammengefaßten Fenstern, die bei anderen Empfangsgebäuden wiederkehren; ebenso bei einigen Laves'schen Wohnbauten¹⁾, z. B. beim Umbau der Fassade Köbelingerstraße 1 (Hannover, 1820; abgebrochen 1912). Die seitlichen Eingangsbauten haben wie die der vorspringenden Portale ihren Abschluß im flachen Dreiecksgiebeln gefunden, die mit ornamentalem Rankenwerk²⁾ gefüllt sind. Auch hier fällt die Ähnlichkeit mit dem Laves'schen Gartenhaus für den Archivrat Kestner (Lavesstraße Nr. 56, Hannover; 1892 abgebrochen) auf. Wenn auch das Aisalit des Laves'schen Gartenhauses in einer Flächenebene liegt, während bei den seitlichen Eingangsbauten des Bahnhofsgebäudes das Portal vor die Baukörper gezogen ist, und diese selbst wieder flache Giebel erhalten, so ist doch wohl eine gleiche Grundauffassung der Formen herauszulassen.

Verschieden dimensionierte, kubische Baukörper — Mittelbau, Eingangsbauten, Portale, Zwischenbauten, Ecktürme mit dazwischen liegenden Brücken und Seitenschügel — bilden mit der Perronhalle das Empfangsgebäude. Obwohl die klaren, hartkantigen Kuben einander berühren, bleiben sie als Einzelkörper bestehen, als Einzelkuben, die auch als solche gesehen werden wollen. Die betont eckigen Baukörper reizen zum Ueberecksehen, das erst den Bahn-



Abb. 28.

hofsbau in seiner neuartigen Formensprache zur vollen Geltung kommen läßt (Abb. 28). Daß dieser Bau tatsächlich überredt gesehen werden will, zeigen die zeitgenössischen Lithographen, die allgemein das Bahnhofsgebäude auf diese Weise wiedergeben. Es entstehen dadurch die kühnsten Ueberschneidungen, die jeden Einzelbaukörper immer wieder betonen und seine Selbst-

¹⁾ Burghard: Wohnbauten von G. L. Laves, S. 45, 54, 56.

²⁾ Alle aufgesetzten Ornamente wurden aus Gips hergestellt, dann „fünfmal mit heißem Leinöl getränkt, gefrichen und geandert“ s. Franke und Debo: a. a. O., S. 261.

ständigkeit unterstreichen. Eine ähnliche Wirkung erzielt Laves bei seinem kurz vor 1845 entworfenen Hoftheater, das allerdings nicht so vielseitig gegliedert ist, wie das Empfangsgebäude, was wohl mit im Zweck der Gebäude begründet liegt. Eine weitere romantische Auflockerung erfährt das Bahnhofsgebäude durch eine kräftige Horizontal-Betonung, wie sie die Perronhalle nahelegt. Besonders wirkt hier die hohe Attika des Mittelbaues und die Brüstungsfrieze der Obergeschosfenster, die über den Arkaden in Attiken verlängert auftreten, dann die durchlaufende Sockellinie und die überall im Erdgeschoß durchgeführten Fenster mit halbrundem Sturz. Eine schichtenweise Gliederung des Mittelgebäudes verstärkt die auflockernde Tendenz der Romantik. Zur Betonung des Einzelbaukörpers tragen die Fenster bei, die überall verschieden dimensioniert und verschieden rhythmisch geordnet sind. Durch kräftiges Vorspringen des Mittelrisfalites des Mittelbaues wird das Gebäude weiter gegliedert. Die Fenster sitzen scharf geschnitten, tief in den Wandflächen. Die Zierformen, Brüstungs- und Gesimslinien sind nicht weich, modellierbar, wie sie von barocken Bauten her bekannt sind, sondern hart, geschnitten. Es sind Elemente, die den kubischen Charakter der einzelnen Baukörper unterstreichen. Die geometrisch geformten, die Perronhalle flankierenden Türme, halten den ganzen Gebäudekomplex zusammen; sie dienen sozusagen als Rahmen. Ob sie als Aussichtstürme benutzt wurden, ist nicht bekannt, doch besteht diese Möglichkeit, da die Türme von Stadthagen und Bückeburg nachweisbar als solche errichtet wurden. Den Turm (in der Zeichnung) mit einer starkbewegten Fahne wiederzugeben (s. auch Stadthagen und Bückeburg) ist eine Eigenart, die bei Laves'schen Entwürfen häufig zu finden ist¹⁾. Leider konnte nicht festgestellt werden, zu welchem Zweck der turmartige Aufsatz auf dem Dach des Mittelbaues (Abb. 27) ausgeführt worden ist. Das Laves'sche Gartenhaus²⁾ „Bella Vista“, 1824, in der Ohsestraße 6 erbaut (Hannover), zeigt einen ähnlichen Aufbau, der als kleiner Aussichtspavillon diente. In der perspektivischen Ansicht des Bahnhofsgebäudes³⁾ (Abb. 28) ist dieser turmartige Aufsatz durch ein ansehnliches Belvedere ergänzt. Wann dieses Türmchen aufgebaut worden ist (ob überhaupt), läßt sich heute schwer sagen, da die Akten darüber nichts bekunden. Aber auch solche Formungen finden sich des öfteren bei Laves'schen Bauten⁴⁾.

Das Empfangsgebäude in Hannover ist, wie auch die übrigen Eisenbahn-Hochbauten im Königreich Hannover (außer Hildesheim und Harburg) als Massivbau ausgeführt worden. Die Wandflächen wurden gepußt, mit weißer Kalkfarbe, der man gelben Ocker zusetzte, gestrichen und mit einer zarten Fugenandeutung versehen. Die nur wenig geneigten Dächer sind mit Schiefer eingedeckt worden. Diese großzügige, vornehme Farbtonung — die hellen Fußflächen, der dunkle Schiefertou und das Grün der Umgebung — gab dem Gebäude ein edles Gepräge, das in Hannover nur bei Laves'schen Bauten seinesgleichen findet. Diese zarte, barocke Farbgebung, die den Bau wieder zur Einheit führen sollte, steht im stärksten Gegensatz zu der der romantischen Bauten, deren Flächen durch grelle, kräftige Farben noch weiter aufgelöst wurden (Hase — Bahnhof Elze; heutiges Künstlerhaus; Droste — Natsgymnasium).

1) Burckhard: a. a. O., S. 94.

2) „ „ „ f. o., S. 66.

3) Diese Abbildung zeigt einen Zustand, der vor 1861 schon bestanden haben mußte, da das Ernst-August-Denkmal noch nicht in Erscheinung tritt (wird 1861 errichtet).

4) Burckhard: f. o., S. 18, 42, 68.

2. Braunschweig.

A. Quellennachweis:

1. Landeshauptarchiv Wolfenbüttel, Akten:

- B. II. 441. vol. 1—4 (Braunschweig, Empfangsgebäude).
B. II. 455. (Braunschweig, Portalumbau und Perronhalle).
B. II. 504. (Braunschweig, Bahnhofserweiterung 1863—68).

2. Landeshauptarchiv Wolfenbüttel, Pläne:

- B. II. 441. vol. 3 (Skizzen von Bahnhofs-Grundrissen und Ansichtsteile.
Handzeichnungen Ottmers.)

3. Reichsbahn-Direktion Hannover, Plankammer:

Ein Grundriß des Bahnhofs Braunschweig von 1868 (Maßstab 1 : 100).

4. Niedersächsisches Baumuseum:

Nichts vorhanden.

5. Sonstige vorhandene Pläne:

Im Ottmerschen Nachlaß¹⁾ Handzeichnungen von Grundrissen, Ansichten und Details des Bahnhofs.

6. Literatur:

Meier, P. J.: Deutsche Lande, Deutsche Kunst: Braunschweig.

7. Architekten (s. Wolfenbütteler Akten).

B. Bestand des Gebäudes:

Das Empfangsgebäude des Bahnhofs zu Braunschweig wurde 1844 erbaut. 1863 bis 1868 wurde das Portal der Nordfassade geändert. Der Grundriß ist mehrfach umgestaltet worden. Die heutige Nord- und Westfassade ist der ursprünglichen sehr ähnlich.

C. Der Architekt des Braunschweiger Bahnhofs:

Ottmer, K. Th. (1800 bis 1843)²⁾.

Leben:

- 1816/19 Studium auf dem Polytechnikum in Braunschweig.
1822 : Studium auf der Bauakademie in Berlin.
1827/29 In Italien; anschl. in Berlin und Braunschweig.

Bauten:

- Berliner Singakademie-Preis (1827 gebaut).
1823/24 Das Alte Königsstädtische Theater in Berlin.
1831/38 Die Braunschweiger Residenz (1863 abgebrannt).
Theater- und Kasino-Gebäude in Meiningen.
1842 : Die Husaren-Kaserne in Braunschweig.
Das Schloßtheater in Wolfenbüttel.
Wohnhäuser in Braunschweig.
1845 : Entwurf für den Bahnhof Braunschweig.

D. Das Empfangsgebäude:

Ottmer reichte seine Bahnhofspläne 1845 der Herzogl. Braunschweigischen Eisenbahn-Direktion ein. Diese Pläne wurden genehmigt. Er konnte sie selber aber nicht mehr zur

¹⁾ Der Ottmersche Nachlaß befindet sich im Besitz der Technischen Hochschule Braunschweig.

²⁾ Böhlke, M.: Das freistehende Einfamilienhaus in Braunschweig 1800—1870. Braunschweig, Df. 1926. S. 11.

Joseph, D.: Geschichte der Baukunst. Leipzig Bd. 3.
Allgemeines Lexikon der bildenden Künstler (Chieme-Becker), Leipzig 1932. Bd. XXVI, S. 90.

Kreisbaumeisters Blumenstengel¹⁾ begonnen und unter der des Baukondukteurs Bernhard beendet. Beide hielten sich streng an die von Ottmer angefertigten Pläne. Aus einem Schreiben vom 25. Mai 1847²⁾ geht hervor, daß schon 1847 keine Zeichnungen mehr über die Grundrissgestaltung anzufinden waren.

Braunschweig ist seiner Anlage nach ein eigentlicher End-(Kopf-)Bahnhof, ohne daß die Möglichkeit offen gelassen ist, eine spätere Streckenverlängerung in gerader Linie vornehmen zu können. Die Eisenbahngleise werden so weit wie nur möglich in die Stadt gezogen, wo sie dann am Laufe der Oker ihren natürlichen Abschluß finden³⁾. Abb. 29 zeigt Braunschweig als

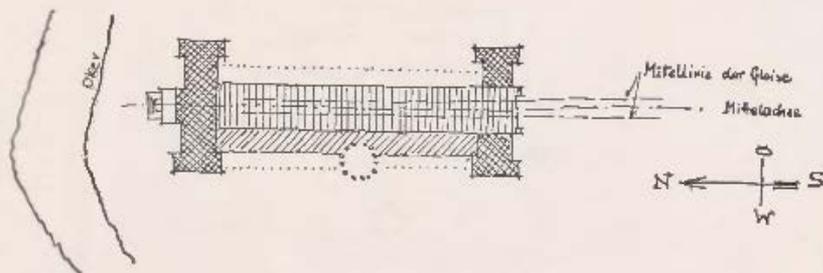


Abb. 29.

„Hauptstation“. Hier enden und beginnen die Züge ihre Fahrt. Durch den regelmäßig längeren Aufenthalt der Reisenden, der durch die Betriebseinrichtung bedingt ist, fällt der Nachteil der weiteren Wege für die Umsteigenden zunächst nicht weiter ins Gewicht. Auch ist der Umsteigerverkehr in Braunschweig noch sehr gering im Verhältnis zum Verkehr der Ankommenden und Abfahrenden. Die Ankommenden finden neben dem östlichen Gleis ihren direkten Ausgang⁴⁾, während die Abfahrenden, die auf dem westlichen Gleis ihren Zug finden, durch den Eingang des Westbaues den Perron erreichen können. Der Haupteingang des Nordgebäudes steht allen Reisenden offen.

Das Empfangsgebäude setzt sich aus drei Teilen zusammen⁴⁾:

¹⁾ NW vol. 4 (2. 5. 1847) — Schreiben zwischen Bernhard und Blumenstengel.

²⁾ Daß die Lage des Bahnhofes, die bis heute beibehalten ist, für Braunschweig die denkbar ungünstigste, ja verkehrteste ist, dürfte allgemein bekannt sein. Der Verkehrsweg von Hannover über Lehrte, Peine, Braunschweig, Wolfenbüttel, Schöppenstedt nach Magdeburg und Berlin war eine mehr zufällige Verbindung der vorhandenen Teilstrecken. Die spätere Verbindung von Lehrte führte über Braunschweig, Königslutter, Helmstedt nach Magdeburg. 1914 lag ein Entwurf für einen Durchgangsbahnhof vor, aber wieder im Süden der Stadt, an der Ausfahrtstraße nach Wolfenbüttel. 1928 wurden die Erdarbeiten (der Krieg 1914—1918 verhinderte eine frühere Inangriffnahme) dafür ausgeführt. Eine weitere Ausführung unterblieb. Ein Projekt von Professor Blum, Hannover, sieht den Durchgangsbahnhof Braunschweig in kürzester Verbindung von Peine und Königslutter vor. Diese Linie streift den Nordrand der Stadt. Hier wäre dann auch der Ort für ein neues Empfangsgebäude zu suchen.

³⁾ „Sperrten“ gab es 1844 noch nicht, sodasß alle zuerst erreichbaren Ansänge benutzt werden konnten. Erst 1882, bei der Eröffnung der Berliner Stadtbahn, wurde eine abgeänderte Fahrkartenprüfung eingeführt. 1892 wurde die Bahnsteig-Sperre auf allen Preuß.-Staatseisenbahnen allgemein zur Anwendung gebracht.

⁴⁾ NW vol. 1. (5. 3. 1843) Hier ist eine genaue Programmaufstellung für das Braunschweiger Empfangsgebäude zu finden.

1. Einer Perronhalle, deren Ostwand in Türen bzw. Fenster aufgelöst ist. Beim diesseitigen Austritt befindet man sich unter einer Säulen-Vorhalle, die parallel zur Perronhalle liegt und in Eckpavillons endet.

2. Einem Dienstgebäude, das westlich, parallel der Perronhalle angeschlossen ist und die erforderlichen Büros, Wilettausgabe, Steners und Gepäckfertigung usw. umfaßt.

3. Einem der Perronhalle vorgelagerten Haupteingangsgebäude (Nordgebäude), das im Sockelgeschoß die Wartesäle und im Obergeschoß zwei Dienstwohnungen enthält.

Aus diesem Aufbau heraus erklären sich die drei ausgebildeten Fassaden, von denen die Haupteingangsansicht (Abb. 30) die bedeutendste ist. Die Seitenfassaden sind ähnlich wie die



Abb. 30.

Hauptansicht aufgebaut, nur daß diese eingeschossig liegen bleiben und in zweigeschoßigen Eckbauten enden. Die Mitten der Seitenfronten sind wie die der Nordansicht betont; an der Ostfassade durch einen Mittelpavillon, an der Westfassade durch eine Rotunde. Die Mitte des Haupteingangs erhält ihren Charakter durch ein dreifach geöffnetes Portal¹⁾, an das sich beidseitig sechs Fensterachsen anschließen, deren letzte als Risalite vorgezogen sind. Ein fast flaches Dach schließt den Bau nach oben ab. Im ganzen zeigt die Nordfassade eine gleiche Gruppierung der Bauteile wie die der Braunschweiger Residenz (Ottmer). Der Ottmersche Bahnhofsbau ist zu verstehen aus der nachlebenden barocken Tradition, aus seiner klassizistischen Umgebung (Krahe) und aus dem Einfluß Schinkels in Ottmer's Berliner Jahren.

Die Vertikalbetonung des Mittelportals zeigt barocke Elemente. Auf den kanellierten, in die Höhe strebenden Eisenen lagern breit, horizontal Architrav und Attika. Die betont kubische Gestalt der Risalite und die horizontale Schichtung — Sockel-, Erdgeschoß mit Halbbrunfenster, Obergeschoß-, Sockel- und Fensterbrüstungslinien, betonte Dachgesimse, flaches Dach — entspricht der romantisch-klassizistischen Fassadengestaltung. Ebenso die ange deutete Selbständigkeit der Detailformen. Der Mittelbau verbindet nicht die Seitenflügel, sondern trennt sie. Die Seitenrisalite, wie die fünfachsigen Flügel, zeigen verschiedene Größen und Formen der Fensteröff-

¹⁾ Der Konstantinsbogen in Rom scheint in diesem Eingangstor wiederzuklingen.

nungen. Die Rotunde an der Westfassade hat ionische Säulen mit korinthischen Kapitellen erhalten und wirkt als Musterbeispiel romantischer Isolierung. Die hellionischen Formen erinnern an die Kraheschen Torbauten in Braunschweig (1805—40). — Wie in Hannover gibt auch hier die Farbgebung dem gesamten Bau ein einheitliches (antirromantisches) Gepräge¹⁾.

3. Bremen.

A. Quellennachweis:

Staatsarchiv Hannover, Akten:

Hann. Dej. 104. II. 7. III. 5. d. 5. (Hauptgebäude, Bremen).

Staatsarchiv Bremen, Akten:

N. 20. b. 3. d. 2. d. 1. a. Nr. 1, (Techniker-Bericht, Bahnhof Bremen),

N. 20. b. 3. d. 2. d. 1. a. Nr. 1—124 (Bahnhof Bremen),

Staatsarchiv Bremen, Karten:

N. 12. V. A. (Mappe enthält: 9 Lagepläne, 2 Vorderansichten und 1 Perspektive des Bahnhofs).

N. 20. b. 3. d. 2. d. 1. a. Nr. 1 (zwei Lagepläne),

N. 20. b. 3. d. 2. d. 1. a. Nr. 2 (ein Lageplan),

N. 20. b. 3. d. 2. d. 1. a. Nr. 4 (zwei Lagepläne).

Literatur:

Richard: Der Umbau des Bahnhofs Bremen. 1892.

Bremen und seine Bauten. (Becker, W.: Die Eisenbahnen.) Bremen 1900, S. 773.

B. Bestand des Gebäudes.

Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Bremen wurde 1846—47 erbaut. Es wurde 1885 abgerissen, da es wie in Hannover den Forderungen des Verkehrs nicht mehr gewachsen war. 1886 erhielt es durch H. Stier seine zweite Gestalt. 1910 wurde dieses Gebäude zum heutigen ausgebaut und erweitert.

C. Architekten Bremens um 1850:

Dolzin, J. E. (1776—1851)²⁾.

Leben:

Kunststudium in Wien.

Arbeiten: Ausbau des Schlosses Christiansborg in Kopenhagen (unter Hansen).

Häuser an der Contrescarpe in Bremen.

um 1826 Hauptwachen(?) am Ostertorwall in Bremen.

1830 Wohnhaus Bröning, Wall 113 in Bremen.

Gartenhäuschen im Rickmerschen Park in Horn.

Müller, H. (1819—...)³⁾.

Leben:

1838—40 Studium in München unter Bürklein.

1841 Unter Strack an der Berliner Akademie.

1842—44 In Hamburg in Chateaufeuers-Atelier.

seit 1855 Dauernd in Bremen.

Bauten bis 1850:

Bauten bis 1850:

Wohnhäuser,

1849 Hillmanns Hotel am Wall in Bremen.

1852 Wohnhaus für v. Kapff, Wachtstraße in Bremen.

¹⁾ *MD* vol. 3. — Akten berichten darüber; ebenso weisen Wittmer'sche Skizzen darauf hin.

²⁾ Bremen und seine Bauten, S. 413.

³⁾ Bremen und seine Bauten, S. 416.

Schröder, Alexander (18...—1877)¹⁾.

bis 1846 bei der Berlin-Anhalt'schen Eisenbahn tätig.

seit 1846 in Bremen als Bau-Inspektor, -Rat und -Direktor.

1847—57 Große Krankenanstalt in Bremen (Humboldtstraße).

Bauten bis 1860:

1852 Irrenhaus, Bremen.

1853 Umbau der Realschule an der Sögestraße in Bremen.

1857 Das hannoversche Bankgebäude Georgstraße/Schillerstraße (Hannover; als preisgekrönter Wettbewerbsentwurf, an dem auch Haje teilnahm).

D. Das Empfangsgebäude:

Bremen ist zwar 1847 Endpunkt der Bahnstrecke Hannover-Wunstorf-Bremen, ist aber von vornherein mit Rücksicht auf eine spätere Verlängerung nach Bremerhaven angelegt. Der Bahnhof wurde außerhalb der Stadt in der Bürger-Viehweide aufgeführt. Dem vom Ansgarklause Kommenden eröffnete eine große, unbebaute Fläche die Sicht auf das Bahnhofsgebäude.

Der Grundriß des Bahnhofsgebäudes kann nicht wiedergegeben werden, da von ihm keinerlei Zeichnungen mehr aufzufinden sind. Akten²⁾ berichten über die Lage der Räume zu einander. Im Bahnhofsgrundriß ist bereits für einen späteren Durchgangsverkehr Sorge getragen worden. Die im Bahnhof Hannover enthaltenen zwei Kopfbahnhöfe sind hier ebenfalls vorgesehen. Nur wurde zunächst allein der für die hannoversche Strecke bestimmte Abfahrtsperрон angelegt. Dieses Gleis läuft sich neben der Halle, an dem Hauptgebäude tot. Ob bei Eröffnung der Strecke nach Bremerhaven der geplante, entsprechende Ankunftsperрон auch noch ausgeführt wurde, konnte nicht festgestellt werden. In der Perronhalle wurde der abgehende Zug zusammengestellt. Im Prinzip ist also der hannoversche Bahnhof übernommen worden.

Das Senatsprotokoll vom 14. Mai 1845³⁾ berichtet, daß Baurat Mohr und Bauinspektor Stolpner⁴⁾ über Anlage und Einrichtung des Bremer Bahnhofes in Bremen verhandelten. Nach Uebereinstimmung mit dem Bremer Senator Duckwitz kehren beide nach Hannover zurück. Doch wird durch Arbeitsüberlastung Mohr's zunächst kein Projekt zeichnerisch dargestellt. Im Senatsprotokoll vom 17. Oktober 1845⁵⁾ heißt es dann: "... Baurath Mohr sei bereit, denselben⁶⁾ zu übernehmen, jedoch so sehr mit Arbeit überhäuft, daß, wenn er auch den Entwurf im rohen bald zustande bringe, doch über die Ausarbeitung im einzelnen eine lange Zeit verstreichen könne, zumal es ihm an Hilfsarbeitern fehle. Unter diesen Umständen sei ein von Bauinspektor Stolpner gemachter Vorschlag vorzuziehen, welcher rathe, für die Ausarbeitung im einzelnen nach den Mohr'schen Grundrissen einen Bauinspektor Schröder von der Berlin-Anhalt'schen Bahn, gegenwärtig auf Urlaub in Hannover anwesend, ... für uns zu engagieren." In der folgenden Zeit wird dann in gemeinschaftlicher Arbeit zwischen dem Bremer Senator Duckwitz, dem Bremer Stadtbau-Direktor Kraushaar, dem Baurat Mohr und dem Bauinspektor Schröder ein Entwurf für den bremischen Bahnhof auf-

¹⁾ Bremen und seine Bauten, S. 415.

²⁾ S2B — Nr. 1.

³⁾ S2B — Nr. 83.

⁴⁾ Stolpner hatte die Bearbeitung der Strecke Wunstorf-Bremen erhalten.

⁵⁾ S2B — Nr. 91.

⁶⁾ Entwurf für den Bremer Bahnhof.

gestellt. „Was die Konstruktion und innere Anordnung der einzelnen Gebäude betrifft, so sind überall die beim hannoverschen Bahnhof angewandten ganz zweckmäßigen Konstruktionen gewählt“¹⁾. Danach ist also der hannoversche Bahnhof mit seinen Gebäuden tatsächlich der Ausgangspunkt für die Bremer Anlage geworden. Da das hannoversche Administrationsgebäude im wesentlichen auf Eaves'sche Projektarbeit zurückgeht, ist diese auch gleichzeitig bestimmend für die Bremer Anlage.

Wie schon erwähnt, geben nur Aktenberichte Auskunft über die Aufteilung des Grundrisses des Administrationsgebäudes. Der Mitteleingang gilt zunächst nur für die nach Hannover fahrenden Reisenden. Beim Eintritt in das Gebäude sind zur Linken Billetschalter, Steuer- und Gepäckbüro angeordnet, gegenüber befindet sich die Portierloge. Der Wartesaal III. Klasse ist rechts zuerst zu erreichen, der der I. und II. Klasse liegt entfernter, weil diese Reisenden im allgemeinen keine Billets zu lösen brauchen, auch keine Koffer aufgeben, da dies von ihren Bediensteten erledigt wird. Die Wartesäle führen auf den für die abfahrenden Züge bestimmten Perron.



Abb. 31.

Die Fassade des Bremer Bahnhofsgebäudes (Abb. 31), symmetrisch wie der Grundriß, ist aus der hannoverschen entwickelt worden. Der Haupteingang liegt in Bremen in der Mitte (in Hannover beiderseits des Mittelgebäudes). Das Bremer Empfangsgebäude zeigt ein Hauptgebäude, dem sich beiderseits Arkaden anschließen, die in schmalen Baukörpern enden (erinnern an die hannoverschen Seiteneingangsbauten). Die Perronhalle, deren Ein- und Ausfahrt durch zweigeschossige Brückenbauten mit je vier kleinen Ecktürmchen betont wird, erscheint in der Ansicht nur über den kurzen Arkadenstücken (s. Hannover). Auch hier weisen diese turmartigen Brücken den Eisenbahnarbeitern einen Weg zu ihren Arbeitsstätten, nämlich zu dem hinter den Bahnhofsgebäuden liegenden Reparaturwerkstätten. Das Hauptgebäude ist aufgeteilt in einen Mittelbau, der seine Betonung durch ein breites Mitteltrifalit erhalten hat und durch zwei zu Türmen emporgewachsene Endbaukörper.

Die hannoverschen, romantischklassizistischen Formen werden in Bremen in romantische übergeführt. Jeder einzelne Bauteil ist aufgelöster und aufgliederter als in Hannover, so

¹⁾ SM — Nr. 92 Auszug des Schreibens des Senators Duchtig vom 19. 10. 1845 an den Bremer Bremer Bürgermeister Smidt.

daß der Eindruck einer Vielheit sich stärker bemerkbar macht. Nicht nur, daß die Wandöffnung jeder Fläche und jede Geschosshöhe verschieden ist, sondern auch der Rhythmus der verschiedenen Geschosse ist gänzlich verschieden. In Hannover sitzt noch im Mittelbau wie in den Seitenbauten — ausgenommen im Mittelrisalit — Fensterachse über Achse. In Bremen setzt sich eine völlige Individualisierung der Einzelform durch. In den Seitenbauteilen zeigen die Erdgeschosse eine Fensteröffnung, während das obere Geschosß je drei Öffnungen aufweist, die untereinander wieder verschieden dimensioniert worden sind. Der Einzelbau will mit seinen Einzelformen für sich gesehen werden. Das kräftige Vor- und Zurückspringen der Bauteile verstärkt diesen Charakter und führt zum Uebereckehen. Eine malerische, heitere Wirkung soll erzielt werden. Allgemein sind die Einzelformen weicher, unbestimmter, im Gegensatz zu Hannover. Ueber den Rundbogenfenstern (außer im Erdgeschosß) treten Putz-Zierbogen auf, die auch in Stadthagen und Seelze wiederkehren und von den gleichzeitigen und späteren Baumeistern gern und häufig verwendet werden. Von Hannover wurde die Putzbauweise übernommen. Aber hier steht der einheitliche Kalkfarbenanstrich noch stärker im Gegensatz zu den betonten Einzelformen des Gebäudes.

Im großen und ganzen deutet das Bremer Bahnhofsgebäude in seiner Gestaltung auf das hannoversche Gebäude hin. Obwohl in Bremen ein völlig anderes Gebäude hätte entstehen können, dadurch, daß die hannoverschen Seiteneingänge fortfallen, ist die hannoversche Grundform übernommen. Aus dem romanisch-klassizistischen Bau wurde ein romantischer. Das Gebäude wird aufgelöster und gegliedert und in der Einzelform verwicklicht. Während in Hannover noch die Türme in ihrer Rahmenwirkung den Gebäudekomplex zusammenhalten, teilen Türme und Türmchen das Bremer Bahnhofsgebäude nur weiter auf.

4. Harburg.

A. Quellennachweis:

Staatsarchiv Hannover, Akten:

Hann. Def. 29. 18. b. 25. (Harburg, Bahnhof).

Hann. Def. 104. II. 7. III. 3. e. 1. (Harburg, Hauptgebäude).

Vorhandene Pläne:

Sunk und Debo: Die Eisenbahnen im Königreich Hannover; Sonderabdruck der Allgem. Bauzeitung. Wien 1852: Eine Bestandsaufnahme des Bahnhofs Harburg (Seitenansicht 1:200, Grundriß 1:1000).

B. Bestand des Gebäudes:

Das Empfangsgebäude des Bahnhofs zu Harburg wurde 1847 erbaut. Es wurde kurz vor 1893 abgerissen. 1893—94 erhielt es seine heutige Gestalt nach den Plänen von H. Stier.

C. Architekten

sind in Harburg um 1850 nicht bekannt.

D. Das Empfangsgebäude:

Da das Empfangsgebäude zu Harburg in seiner Gestaltung aus den technischen und örtlichen Begebenheiten heraus völlig von den übrigen abweicht, soll es hier nur kurz erwähnt werden. Harburg ist die einzige wirkliche „Hauptstation“ der hannoverschen Bahnen. Harburg wurde zur „Hauptstation“, weil sie für das Königreich Hannover gleichzeitig Grenzstation darstellte. Man fürchtete lange Zeit, daß der Verkehr und Handel Harburgs leiden, ja zugrunde

gehen müßte, wenn eine Brücke über die Elbe gebaut würde, die den Eisenbahnverkehr von Hannover nach Hamburg durchgehend ermöglichen könnte¹⁾. So mußte der Bahnhof Harburg als Endbahnhof den Verkehr zwischen Eisenbahn und Schiff vermitteln (nur daß keine große Ueberseeschiffe nach Harburg kommen konnten, also in Hamburg die Güter wieder umgeladen werden mußten). Die größere Zahl der Reisenden wurde Hamburg zugeführt, von wo täglich 9—10 mal eine Dampfschiffverbindung mit Harburg bestand. Die Binnenhafenanlage Harburgs wurde ausgebaut und mit der im Kopfbahnhof endenden Eisenbahn in Verbindung gebracht, sodaß die Schiffe bis an die Quaimauern fahren konnten, auf denen der Bahnhof erbaut wurde. Diese Bahnhofsanlage ist die Arbeit von Bau-Ingenieuren. Für das Bahnhofsgebäude ergab sich ein äußerst zerrissener und zergliederter Grundriß. Da die Ausführungskosten der Hafenänderung und der Bahnanlage die des Kostenvoranschlages²⁾ erheblich überschritten (trotz mehrfacher Nachbewilligung), standen für die Hochbauten nur die knappsten Geldmittel zur Verfügung. Dadurch wurde das Administrationsgebäude stark vernachlässigt. Der Grundriß weist eine Zusammenstellung der notwendigsten Räumlichkeiten auf, die mehr oder weniger zufällig scheint. Wie dann auch in Hildesheim führte hier schlechter Baugrund — also ein wirtschaftlicher, nicht ästhetischer Zwang — zum Fachwerkbau.

5. Hildesheim.

A. Quellennachweis:

Staatsarchiv Hannover, Akten:

Hann. Def. 104. II. 7. III. 2. d. 1. (Hildesheim, Hauptgebäude).

Vorhandene Pläne:

Jurk und Debo: Die Eisenbahnen im Königreich Hannover; Sonderabdruck der Allgemeinen Bauzeitung. Wien 1852: Eine Bestandsaufnahme des Bahnhofs in Hildesheim (Ansicht 1 : 200; Grundriß 1 : 1000).

B. Bestand des Gebäudes:

Das Empfangsgebäude des Bahnhofs zu Hildesheim wurde 1844—46 erbaut. Es wurde 1882 abgerissen. 1882—84 erhielt es durch Stier seine heutige Form.

C. Architekten Hildesheims um 1850:

Regierungsbaumeister Welenkamp ist mit der Erneuerung der Domtürme beschäftigt.

Saurat Hase, C. W., baut die Godehardikirche um und führt den Neubau der Stadtsuperintendentur Ecke Schuhstraße durch.

¹⁾ Nach dem heutigen Standpunkt hätte die Strecke bis Hamburg sofort durchgeführt werden müssen, um einen möglichst direkten Verkehr des Ueberseehafens mit dem Binnenland zu eröffnen. Wie ansinnig die Behauptung war, daß eine Brücke über die Elbe den Harburger Verkehr stilllegen würde, zeigt schon ein Ausspruch eines damaligen Zeitgenossen: „Harburgs Einwohner mögen angeben, ob der Personenverkehr härter ist, wenn die Elbe zugefroren ist und Wagen und Pferde über die Elbe fahren, oder ob die Wasserstraße ihnen mehr bringt. Wenn sie zugeben müssen, daß ein einziger guter Tag im Winter fast den ganzen Personenverkehr des übrigen Jahres aufwiegt, so ist weiter nicht zu streiten, denn eine Eisenbahn ist eine Eisbahn — im Winter wie im Sommer“. Aus Matthaei: Einige Worte über Eisenbahnen in besonderer Beziehung auf das Königreich Hannover. Hann. 1838, S. 51. — Siehe auch Feuerherd: Darstellung einiger Verhältnisse in Beziehung auf die Hamburg-Hannover-Eisenbahn. Hann. 1835, S. 30.

²⁾ S. 14.

D. Das Empfangsgebäude:

Der Bahnhof Hildesheim ist seiner Anlage nach mehr eine „Zwischenstation“ als eine „Hauptstation“. Die gesamte Einrichtung ist mit Rücksicht auf die Verlängerung der Bahnstrecke nach Süden projektiert. Daher wurde dieser Bahnhof nur solange als „Hauptstation“ betrachtet, als die Verlängerung nicht ausgeführt worden ist. Der Bahnhofsvorplatz wird zur Hälfte von den Bauten des Bahnhofsgeländes umrahmt. Es ist im wesentlichen eine ähnliche, wenn auch kleiner dimensionierte Vorplatzgestaltung wie in Hannover. Die dem Personenverkehr dienenden Bahnhofsgelände sehen sich in ihrer symmetrischen Gesamtanlage zusammen aus dem mittleren Hauptgebäude und den seitlichen Nebengebäuden. Im linken Gebäude (in Hannover das Postamt) sind Gepäckausgaben, Steuerbüros und Stallung für den Bahnhofsbetriebsunternehmer untergekommen; im rechten (in Hannover der Wagenschuppen) Kofraum und Aborte. Verbunden sind diese drei Gebäude durch einen hinter dem Mittelbau entlang laufenden, überdachten Perron (in Hannover verbinden ebenfalls überdachte Perrons das

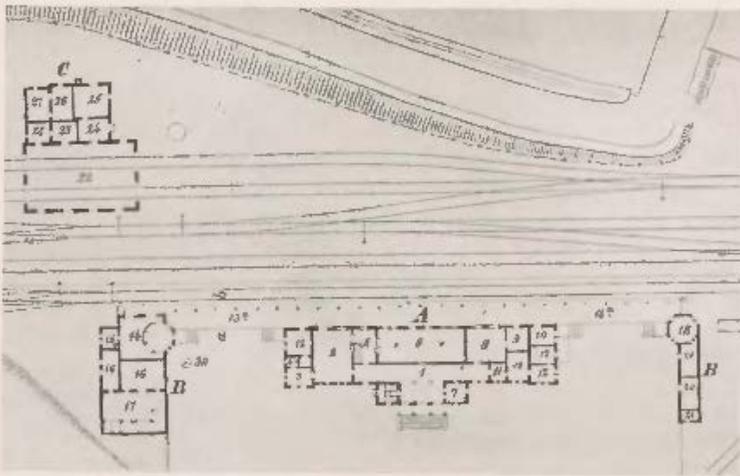


Abb. 32.

Empfangsgebäude mit den Nebenbauten). Im Grundriß (Abb. 32) des Hauptgebäudes eröffnet ein schmaler Flur (1) die erforderlichen Räume — Wartesäle (2; 6), Gepäckabfertigung (8; 9), Portierwohnung (11; 12). Der zweigeschossige Mittelbauteil des Hauptgebäudes ist um ca. 3 Meter nach vorn gezogen und enthält im Erdgeschoß rechts die Willenausgabe (1) und links die Treppe. Die Seitenflügel bleiben eingeschossig (Drempelgeschoß) liegen.

Aus der symmetrischen Grundrißanlage entwickelte sich eine symmetrische Fassade (Abb. 33). Der vorhandene schlechte Baugrund hatte zu Fachwerksbauten geführt. Die Fundierung von Massivbauten wäre zu teuer gekommen, wie es eindeutig aus den Akten hervorgeht. Dieses Fachwerk¹⁾ verstärkt die auflösende, gliedernde, romantische Tendenz im höchsten Maße.

¹⁾ SU 13. Der Bericht der Eisenbahn-Direktion an das Königl. Min. d. J. vom 9. 6. 1845 schlägt für die architektonische Ausbildung drei Möglichkeiten vor, die ein interessantes Bild über die Ausführung von Fachwerksbauten jener Zeit abgeben.

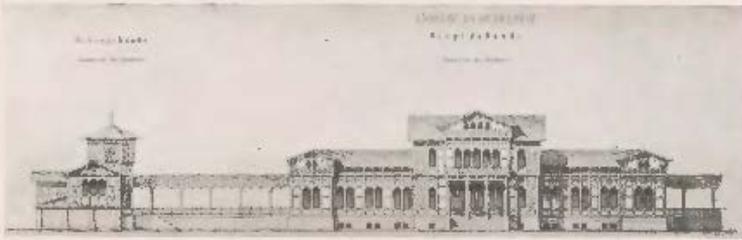


Abb. 33.

6. Uebrige „Hauptstationen“.

Quellennachweis:

Staatsarchiv Hannover, Akten:

Hann. Def. 104. II. 7. III. 4. d. n. e. (Minden, Hauptgebäude),

Hann. Def. 104. II. 7. III. 3. d. 1 u. 2, (Helfen, Hauptgebäude).

Reichsbahndirektion Hannover, Plankammer:

Eine Zeichnung des Hauptgebäudes zu Minden (Grundriß 1 : 100).

b. Auf den „Trennungstationen“.

Vor 1850 gab es im Königreich Hannover an „Trennungstationen“: Lehrte und Wunstorf.

Das hannoversche Eisenbahnetz hat vor 1850 nur diese beiden Trennungsbahnhöfe aufzuweisen, von denen Lehrte eine Durchkreuzung zweier Eisenbahnlinien und Wunstorf den Anschluß einer Zweigbahn vermittelt. Für die Anschluß- bzw. Abzweigbahnhöfe liegt eine Bahnhofssform zugrunde, die einen breiten Perron mit Stationsgebäude zwischen den beiden Hauptgleisen aufweist (Nordstetten und Löhne werden später danach ausgeführt)¹⁾. Vergleichsweise sei auf die späteren Bahnhöfe Kreienfen und Oschersleben hingewiesen, deren Hauptgebäude in der Streckengabelung liegen, die also ebenfalls eine Art „Insel“-Bahnhof darstellen. Die Größe und Einrichtung der Hauptgebäude auf den „Trennungstationen“ ist von der Bevölkerung der Umgebung unabhängig, gemessen an dem durch die Züge auf die Bahnhöfe gebrachten Verkehr.

I. Lehrte.

A. Quellennachweis:

Staatsarchiv Hannover, Akten:

Hann. Def. 104. II. 7. III. 1. d. 1, (Lehrte, Bahnhofsgebäude),

Vorhandene Pläne:

Funf und Debo: Die Eisenbahnen im Königreich Hannover. Eine Bestandsaufnahme des Bahnhofs Lehrte. (Ansicht 1 : 200; Grundriß 1 : 1000.)

¹⁾ Zeitschrift des Arch.- und Ing.-Vereins f. d. Königreich Hannover 1861. S. 436.

Architekten:

Hann. Des. 104. II. 7. II. 8. b. H. 1 (Hase).

B. Bestand des Gebäudes:

Das Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Lehrte wurde 1845 erbaut. Es wurden später grundrissliche Aenderungen vorgenommen, Umbauten ausgeführt und Dächer angelehnt, so daß der ursprüngliche Bau heute nicht mehr klar zum Ausdruck kommt.

C. Architekten

sind in Lehrte um 1850 nicht bekannt.

D. Das Empfangsgebäude:

Der Bahnhof Lehrte zeigt die Form eines „Insel“-Bahnhofs¹⁾ (Abb. 34). Die Gleise schließen den Perron ein, auf dem das Empfangsgebäude sich befindet. Die wenigen Reisenden

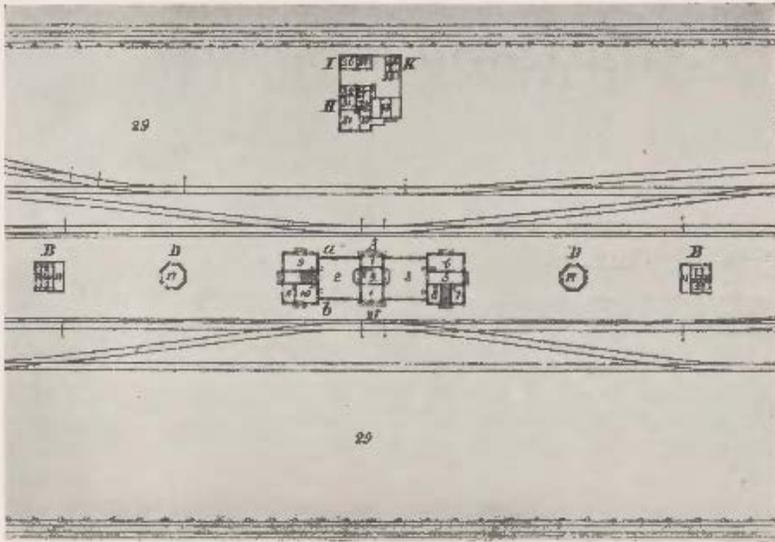


Abb. 34.

der nächsten Ortschaft müssen hier stets die Gleise überschreiten, um zum Hauptgebäude gelangen zu können. Günstig gestaltet sich dagegen der Austausch der Reisenden, des Gepäcks und des Eilgutes zwischen den verschiedenen Zügen. Ebenfalls ist das Aufahren der Züge (nach Aussagen von Funk und Debo) bequem, und das Verschieben der Wagen und Zugteile von einem Gleis auf das andere kann in kürzester Zeit vor sich gehen. Diese Anlage wurde gewählt, weil hier der Umsteigeverkehr vorherrschend ist.

¹⁾ Daß heute diese „Insel“-Bahnhöfe verkehrs- und betriebstechnisch unzählige Schwierigkeiten in sich bergen, ist allgemein bekannt. Sicher hätte auch die Lehrter Anlage einer neuen weichen müssen, wenn nicht immer wieder finanzielle Hindernisse den Umbau eines solchen Bahnhofes hinausgeschoben werden.

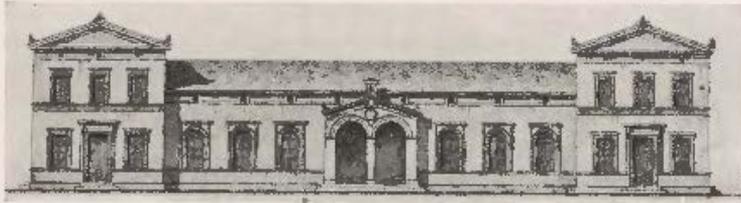


Abb. 35.

Der Grundriß der Empfangsgebäude zeigt eine imponierende Klarheit. Die beiden Wartesäle (2; 3) sind durch Büffet (4) und Vorplätze (1) getrennt. Vom Büffettaum führt eine Treppe zu der im Keller liegenden Küche. Den Wartesälen schließen sich die erforderlichen Diensträume an. Auffallend sind die anscheinend unverhältnismäßig großen Wartesäle. Sie werden damit gerechtfertigt, daß sie besonders den Umsteigenden zu dienen haben, die (um 1850) gewohnheitsgemäß hier länger warten mußten. Außerdem lag die nächste kleine Ortschaft (Lehrte) vom Bahnhof soweit entfernt, daß die einzige Dorfschänke den Aufenthalt nicht verkürzen konnte. Ja, diese Wartesäle erschienen sehr bald zu klein, so daß die hannoversche Eisenbahn-Direktion am 19. Juli 1846 an das Königl. Min. d. J. berichtete 1):

„... Nicht aber dürfte es (die Größe der Lehrter Wartesäle) bei Trennungstationen, wie der zu Münstorf zu empfehlen sein, wo die verschiedenen ankommenden Züge größtenteils ihre Passagiere auswechseln, ferner öfter ein längeres Warten notwendig wird, wo also gleich zu Anfang des Verkehrs notwendig größte Räumlichkeiten zum Unterbringen der Passagiere beschafft werden müssen ...“

Die folgende Tabelle 2) beweist, daß tatsächlich für Lehrte und Münstorf nicht die Einwohnerzahl der Orte maßgebend für die Größe der Wartesäle waren.

Ktd. Nr.	Name des Bahnhofes	Größe der Wartezimmer in □-Fuß			zusammen	Einw. des Ortes
		I. u. II. Kl.	III. Kl.	Damenz.		
1	Lehrte	952	952	288	2192	750
2	Münstorf	1876	1804	170	3850	2000
5	Hannover östl.	975	987	288	6874	42484
	westl.	975	987	288		
	Durchreisende	962	1412	288		
4	Bückeburg	504	504	198	1206	4000
5	Lüneburg	260	903	143	1806	12475
6	Stadthagen	525	672	255	1197	1900

Die geringe Tiefe des Gebäudes ist durch den Perron bedingt. Bis auf die beiden Treppen ist der Grundriß symmetrisch angeteilt. Der Wartesaal I. und II. Klasse liegt gleichartig neben dem Wartesaal III. Klasse. Diese Nebenordnung wesensgleicher Räume charakterisiert den romantisch-klassizistischen Bau. In der symmetrischen Fassade (Abb. 35) kommt die romantische Tendenz besonders in dem zwiespältigen Portalbau zum Ausdruck. Zwei

1) S. 5.

2) Funk und Debo: a. a. O. S. 272.

mit flachen Dreieckgiebeln gekrönte Seitenbauten fassen den eingeschossigen Wartesaalbau. Doch sind Eck- und Zwischenbau völlig verschieden gearbeitet. Während im Wartesaalbau Halbbrun- fenster in eckigen Rahmen sitzen, sind im Eckbau auch die Fenster eckig geschnitten. Ja, in den Eckbauten sind sogar die Geschosse verschieden ausgeführt. Das Erdgeschosß ist höher und dessen Fenster sind größer. Die oberen Fenster bzw. Türgefinse liegen nicht mehr in einer flucht. Der Türsturz durchbricht diese wagerechte Linie. Das kräftige Gesims unter den Erd- geschosßfenstern und das flach geneigte Dach erzielt eine horizontale Wirkung. Aber auch diese Horizontale ist nicht streng durchgeführt. Das mittlere Portal klingt zumindest nicht mit. Dieses Portal zeigt wieder gänzlich neue Formen. Um die Portalöffnungen laufen halbkreisförmige Stierbögen, die nach unten keine Verlängerung in Pilastern oder Eisenen finden. Im Gegensatz zu diesen romantischen Elementen steht noch die einheitliche Farbgebung des Gebäudes.

2. Wunstorf.

A. Quellennachweis:

Staatsarchiv Hannover, Akten:

Hann. Def. 29: cab. 2. 18. b. 20 (Lage des Bahnhof Wunstorf).

Hann. Def. 104. II. 7. III. 5. d. 1 (Hauptgebäude Wunstorf).

Vorhandene Pläne:

Junf und Debo: a. a. O. Eine Bestandsaufnahme des Bahnhof Wunstorf (Ansicht und Schnitt 1:200; Grundriß 1:1000).

B. Bestand des Gebäudes:

Das Empfangsgebäude des Bahnhof zu Wunstorf wurde 1847 erbaut. Es wurden grundlegende Uenderungen vorgenommen und Anbauten ausgeführt, so daß der ursprüngliche Baukörper nicht mehr klar zum Ausdruck kommt; besonders durch einen ca. 25 Meter breiten, vorgeschobten Eingangsbau.

C. Architekten

sind in Wunstorf um 1850 nicht bekannt.

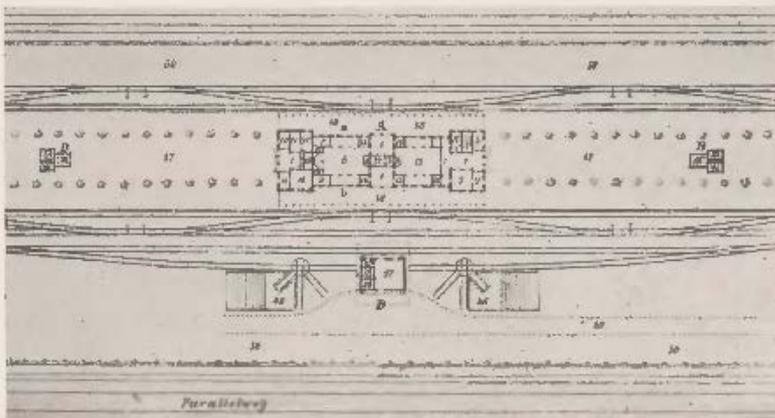


Abb. 36.

D. Das Empfangsgebäude.

Der Bahnhof Wunstorf (Abb. 36) entspricht im wesentlichen dem Bahnhof Lehrte. Der Verkehr der Reisenden, die aus Wunstorf kommen, ist gering im Verhältnis zu dem der Umsteigenden. Die Wunstorfer müssen die Gleise überschreiten, um den Bahnsteig zu erreichen. Ein zweireihiger Lindenweg führt dann zum Hauptgebäude. Ein flaches Pultdach an beiden Längsseiten ermöglicht ein wettergeschütztes Ein- und Aussteigen.

Wie der Bahnhof, so ist auch der Grundriß des Hauptgebäudes eine Wiederholung der Lehrter Anlage, nur in größeren Dimensionen. Der Reisende findet die gleiche symmetrische Anordnung der Räume. Die Wartesäle und Vorplätze erhalten ihr hauptsächlichstes Licht durch Fenster, die über den flachen Perronüberdachungen angeordnet sind, weil diese sonst die Räume zu stark verdunkeln würden. In den Obergeschossen der Endpavillons befinden sich Dienstwohnungen für den Bahnhofsvorstand und für den Restaurateur.

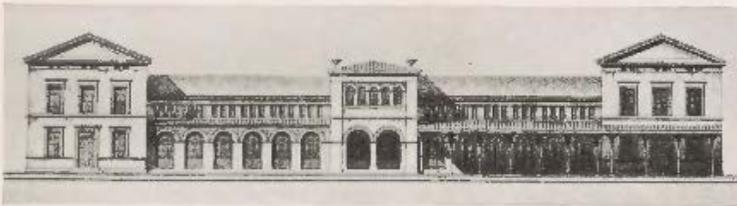


Abb. 37.

Auch die äußere Gestaltung findet in Lehrte ihre Parallele, nur ist alles strenger und einheitlicher. Die zweigeschossigen Eckbauten sind klarer ausgebildet. Die Geschosshöhen sind gleich. Die Sturzlinien laufen wagerecht durch. Die durch den Mittelportalbau getrennten Wartesaalbauten sind gänzlich anders gestaltet. Straff ziehen sie mit ihrem lang durchgezogenen Rhythmus die drei Pavillons an den Enden und in der Mitte zueinander. Das Doppeltor des Eingangs hat einen regelmäßigen Rechteckrahmen wieder bekommen, und im Obergeschosß dieses Bauteils nehmen fünf schmale Rundbogenfenster das Band der Oberlichter von den Wartesälen wieder auf. Man spürt in Wunstorf eine andere, eine ältere und straffere Hand gegenüber Lehrte am Werk.

c. Auf den „Zwischenstationen“.

1. Bückeburg.

A. Quellennachweis:

Staatsarchiv Hannover, Akten:
Hann. Def. 104. II. 7. III. 4. d. 1 (Bückeburg, Hauptgebäude).

Vorhandene Pläne:

Sunk und Debo: a. a. O. Eine Bestandsaufnahme des Bahnhofs Bückeburg (Ansicht 1 : 200;
Grundriß 1 : 1000).

B. Bestand des Gebäudes:

Das Empfangsgebäude des Bahnhofes Bückeburg wurde 1847 erbaut. Es wurde später mehrmals im Grundriß geändert. Die ursprüngliche äußere Gestalt ist stadtheits im wesentlichen erhalten. Es wurde nur am östlichen, zweigeschossigen Eingangsbau ein ca. 7 Meter breiter, eingeschossiger Bauteil angebaut, der zweimal zurückspringt. Der heutige Grundriß zeigt nichts mehr von der Klarheit der ersten Anlage. Die beim Eintritt in die heutige Halle zur Linken liegende Fahrkartenausgabe erzeugt einen Verkehrsstrom, der dem rechtsgehenden Entgegenkommenden gerade gegenüber steht. Außerdem tragen die im Durchgang zur Sperre liegenden Aborte nicht zur Regelung der Verkehrswege bei. Die ehemaligen Fürstenzimmer dienen heute der Kleinbahn nach Bad Eilsen als Diensträume.

C. Architekten

sind in Bückeburg um 1850 nicht bekannt.

D. Das Empfangsgebäude.

Der Bahnhof von Bückeburg ist klar getrennt für den Personen- und Güterverkehr. Zu beiden Seiten des Empfangsgebäudes führen eigene Zufahrtswege zum Hof für den Pro- duktverkehr und zum Hof für den Güterverkehr. Von Grünanlagen umgeben liegt das Hauptgebäude (Abb. 38) einseitig an den Gleisen. In der Hauptstraße, die parallel zur Eisen- bahnstrecke im Abstand von ca. 30 Meter vorbeiführt, kann der Verkehr ruhig, sicher und un- gestört seinen Lauf nehmen. Von ihr führt je eine eingeengte Straße zu den beiden Ein- gangshallen und eine dritte vom Bahnhofsgebäude zurück, so daß eine klare Verkehrsregulie- rung gewährleistet ist (soweit in der damaligen Zeit vom Verkehr im heutigen Sinne ge- sprochen werden kann). Daß dem Verkehr vor dem Bahnhofsgebäude, nicht nur auf dem Bahnhof selber, größte Wichtigkeit beigemessen wurde, ist nicht allein die Meinung des Ver- fassers, sondern auch die der damaligen Baumeister. Schon 1847 als die ersten Reisenden in

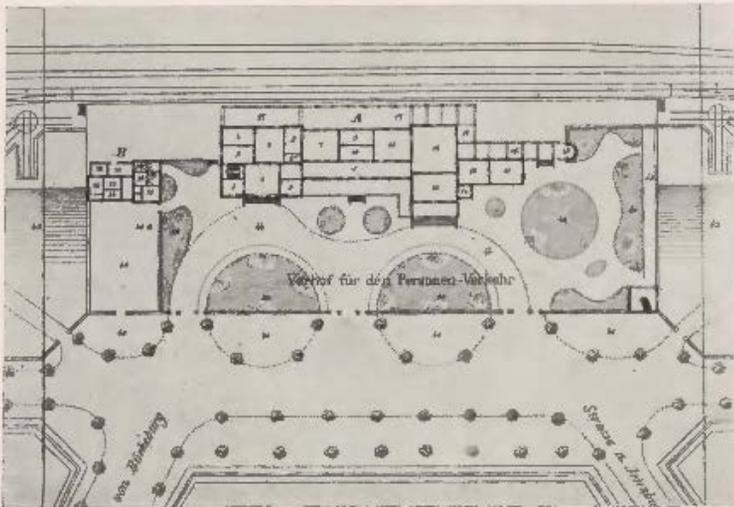


Abb. 38.

Bückeburg ihre Kutschen auf dem Bahnhofsvorplatz verließen, durften diese Gefährte nur an den dazu bestimmten (durch Bahnpolizeireglement¹⁾) Stellen auffahren (heutige Parkplätze).

Der Grundriß des Empfangsgebäudes wird eigentlich aus zwei Stationsgebäuden zusammengesetzt, die durch die Wartesäle verbunden sind. Der westliche Teil (links) dient jedem Reisenden und enthält die erforderlichen Diensträume. Der östliche ist den Fürstlichkeiten vorbehalten. Beide haben eine eigene Vorfahrt und eine eigene Eingangshalle. Vor dem verbindenden Wartesaalbau liegt (stadtwärts) ein Flux (I), der beide Hauptbauteile verbindet. An der Gleisseite schützt ein flaches Pultdach die Reisenden vor den Unbilden der Witterung. Die Ueberdachung des Perrons findet ihre Verlängerung in einer Pergola (18), die in gepflegte Gartenanlagen führt. Diese Anlagen überraschen weniger, wenn man weiß, daß das Empfangsgebäude einen Nebenzweck zu erfüllen hatte. Es sollte nämlich den Bewohnern der umliegenden Ortschaften gleichzeitig als Vergnügungstätte²⁾ dienen. Die Sitzbank (19) am Ende der Pergola verlockt geradezu zum behaglichen Ausruhen. Hier sitzt man und freut sich über das daneben stattfindende Kegelspiel (4), beteiligt sich vielleicht selbst daran und wird dann und wann durch das Kommen und Abfahren eines Zuges abwechslungsreich in seiner Betrachtung oder seinem Spiel unterbrochen. Ist es doch amüsant und lehrreich zugleich die Reisenden zu beobachten und möglicherweise mit ihnen einige Worte über den Betrieb und Neuigkeiten anderer Städte austauschen zu können³⁾. Ein Belvedere auf dem Uhrturm läßt den einfahrenden Zug mit seinen offenen Reisewagen in aller Gemächlichkeit von oben herab betrachten. Im ganzen gesehen stellt Bückeburg eine Anlage dar, die vom Propagandastandpunkt aus eine ausgezeichnete Möglichkeit besitzt, die dem neuen Verkehrsmittel noch mißtrauisch gegenüberstehenden Menschen mit der Eisenbahn vertraut zu machen⁴⁾.

Der Dimensionierung der Wartesäle wurde die größte Bedeutung beigegeben. Folgende Berechnung⁵⁾, die damals für Bückeburg aufgestellt wurde, möge dies veranschaulichen.

Tabelle 1.

Einwohner des Ortes	Umgebung in einer Meile v. Ort	Auf 100 Städter kommen Landbewohner in 1 Meile Entfernung	Im ganzen auf der Station ausgegeb. Billets	Don 100 Billets d. I. u. II. Kl. fallen auf die III. Klasse	
4000	6000	150	114	380	
Ein Einwohner der Stadt und Umgebung reiste durchschnittl. jährl. Male	Größe der Wartezimmer				
	I. u. II. Klasse u. Damenz.	34f.	III. Klasse	alle	
4,17	504 u. D.	198	702	504	1206
					500+73=2 in Quadratuß

„Nach Tabelle 1 würde man, unter Vorbehalt, daß mehrere Daten die Zahlen ändern könnten, in runden Zahlen etwa eine ähnliche Tabelle 2 wie die folgende aufstellen können,

¹⁾ St 12. (14. 9. 1847).

²⁾ St 12 — Funf und Debo: a. a. O. S. 275.

³⁾ Darüber berichtet ergänzend Matthaei: Einige Worte über Eisenbahnen in besonderer Beziehung auf das Königreich Hannover. Hannover, 1838. S. 15.

⁴⁾ Denkt man bei dieser Anlage nicht gleich an die Restaurationsbetriebe, die heute noch überall bei den Flugplätzen angelegt werden! Soll hiermit nicht auch das Vertrauen zu dem noch nicht alltäglich benutzten Flugzeug gestärkt werden?

⁵⁾ Heusinger v. Waldegg: Handbuch für spez. Eisenbahntechnik. Leipzig 1876—87. Bd. I. S. 707.

welche im Zusammenhang zwischen der Beweglichkeit und dem Verhältnis der Anzahl Landbewohner zu der Anzahl von Städten und der Anzahl Billets der verschiedenen Klassen enthält.

Tabelle 2.

Anf 1000 Städter Landbewohner in 1 Meile Umkreis	Kommen in 1 Meile	Beweglt.: 1 Einw. d. Stadt und Umgeb. reiß jährl. Male	Verhältnis der Billets III. Kl. zu denen d. I u. II. Kl.; legtere Anz n = 1 gesetzt
100		4,0	3,0
150		3,5	3,5
200		2,5	5,0
400		2,0	6,0
600		1,5	7,0
1000		1,0	8,0

Ein Reisender der I. und II. Klasse darf den dreifachen Raum beanspruchen wie einer der III. Klasse. Wie nun die Tabelle 2 ergibt, läßt sich, wenn Z die Anzahl überhaupt täglich genommener Billets bezeichnet, die gesamte Grundfläche R der Wartezimmer durch eine Konstante und eine von der Anzahl der Reisenden abhängige Größe annähernd und reichlich gegriffen durch $(500 + ? Z)$ in Quadratfuß darstellen. Bezeichnet F_I den Anteil dieser Fläche für die I. und II. Klasse nebst Damenzimmer und F_{III} den Anteil für die III. Klasse, so ist also:

$$I. + II. Klasse = \frac{F_I}{F + F_{III}} \cdot R$$

wobei $R = 500 + ? Z$ Quadratfuß ist. Werden nun auf 1 Bilet I. und II. Klasse n

Billets III. Klasse genommen, so sind im ganzen $\frac{Z}{n+1}$ Billets I. und II. Klasse und $\frac{n+Z}{n+1}$

Billets III. Klasse, welche zusammen je Z Billets ergeben, genommen. Diese Anzahl Billets entspricht der Zahl der abgehenden Reisenden und man darf vielleicht, wie oben bemerkt, auch derselben die Anzahl der ankommenden Reisenden und evtl. Durchreisenden, also den ganzen Verkehr im Wartezimmer diese Anzahl Billets proportional annehmen. Nimmt man ferner an, daß in jedem Wartezimmer 200 Quadratfuß für Mobilen, der übrige Raum für die Reisenden disponibel sein soll, und daß ein Reisender der I. und II. Klasse den dreifachen Raum eines Reisenden der III. Klasse beanspruchen darf, so kann man setzen F_I proportional

$$200 + \frac{3Z}{n+1}$$

und F_{III} proportional

$$200 + \frac{n \cdot Z}{n+1}$$

also $F_I + F_{III} :$

$$200 + \frac{3Z}{n+1} + 200 \frac{n \cdot Z}{n+1}$$

oder

$$400 + \frac{(n+3)Z}{n+1}$$

und der Anteil jeder Klasse an dem ganzen Raum ist für die I. und II. Klasse und das Damenzimmer

$$\frac{F}{F_I + F_{III}} \cdot R = \frac{200 + \frac{3Z}{n+1} (500 + 7Z)}{400 + \frac{n+3}{n+1} \cdot Z}$$

$$\text{also I. und II. Klasse : } \frac{200(n+1) + 3Z}{400(n+1) + (n+3)Z} (500 + 7Z)$$

$$\text{und III. Klasse : } \frac{F_{III} \cdot R}{F_I + F_{III}} = \frac{200 + \frac{nZ}{n+1}}{400 + \frac{n+3}{n+1} Z}$$

$$= \frac{200(n+1) + nZ}{400(n+1) + (n+3)Z} (500 + 7Z)$$

für Bückeburg ist z. B. $Z = 114$; $n = 3,8$; also:

$$\text{I. und II. Klasse} = \frac{200 \cdot 4,8 + 3 \cdot 114}{400 \cdot 4,8 + 6,8 \cdot 114} \cdot 1298 = 0,48 \cdot 1298 = 625,04 \text{ Quadratfuß.}$$

$$\text{III. Klasse} = \frac{200 \cdot 4,8 + 3,8 \cdot 114}{400 \cdot 4,8 + 6,8 \cdot 114} \cdot 1298 = 0,52 \cdot 1298 = 674,96 \text{ Quadratfuß.}$$

zusammen: $625,04 + 674,96 = 1298$ Quadratfuß (1298 Quadratfuß = rund 430 Quadratmeter¹⁾).

Das Bückeburger Bahnhofsgebäude sollte zwei Forderungen gerecht werden. Einmal mußte es den Wünschen der alltäglich Reisenden nachkommen und gleichzeitig auch für die Fürstlichkeiten entsprechend eingerichtet sein. Diese zweifache Forderung drückt sich charakteristisch in diesem Bahnhofsgebäude aus. Sie bedingte die Asymmetrie im Grundriß und in der äußeren Gestaltung (Abb. 39). Vermutlich ist hier gar nicht erst der Versuch gemacht worden, beide Einrichtungen in einem symmetrisch geordneten Grundriß zusammenzupressen. Die fürstlichen Räume mußten augenscheinlich anders gestaltet werden als die für die Allgemeinheit bestimmten. So sind dann im linken, zweigeschossigen Gebäudeteil die Diensträume für den täglichen Bahnhofsverkehr bestimmt, während im rechten großzügig angelegte Räume den Fürstlichkeiten den Aufenthalt angenehm verkürzen konnten.



Abb. 39.

Die Fassade entspricht dem Grundriß. Das Fürstenportal gibt in seinen edlen Formen ein Meisterwerk klassizistischer Baukunst wieder. Dieses Portal allein hätte aber gegenüber dem linken, kubischen Baukörper niemals das ästhetische Gleichgewicht halten können. Als Ausgleich wurde der Aussichtsturm neben dem Fürstenportal aufgeführt. Der Wartesaalbau ver-

¹⁾ Eine entsprechende Berechnung würde man heute für Gütersehuppen aufstellen.

bindet beide Eingangsbaukörper. Die Schönheit der Massenverteilung feiert hier Triumphe. Die Hauptwirkung wird durch gute Proportionen erzielt. Der Bau ist ausgezeichnet durch strenge Distanzierung der einzelnen Bauglieder, in denen ein Streben nach Betonung der Horizontalen unverkennbar ist. Diese romantische Tendenz wird durch die eigene Behandlung eines jeden Baukörpers verstärkt. Die drei verbundenen Halbrundfenster des Mittelrisalites des linken Bauteils betonen diesen und werden eingefasst durch eckige Fenster. Dieses Motiv ist vom hannoverschen Bahnhofsgebäude her bekannt. Die Wandfläche des Zwischenbaus ist völlig in Fenstern aufgelöst, die nur durch schmale Pfeiler mit einander verbunden sind. Die Form und Größe dieser Fenster tritt nur an diesem Zwischenbau auf. Die Sprossenteilung gibt den Fenstern einen eigenen Reiz. Das Zusammenfassen der Sprossen in der Horizontalen zu zweit (oder zu dritt, wie in den obersten Fenstern des hannoverschen Hoftheaters) und das Liegen der Sprossen in der Vertikalen nahe an das Gewände oder nahe an die mittleren Fensterflügel ist eine Eigenart Eaves'scher Fensteraufteilung, die schon in Wunstorf auftrat und auch in Lüneburg und Stadthagen wiederkehrt. Das Portal zu den fürstlichen Räumen ist bekrönt von einem flachen Dreiecksgiebel. Das Giebelfeld ist mit dem aus dem späten 18. Jahrhundert bekannten Kranzmotiv wohlproportioniert ausgefüllt. First- und Traufkrochenerien zieren den Giebel. Das Belvedere auf dem Uhr- bzw. Aussichtsturm gleicht einem edelgeformten Schmuckkasten. Die zarten eisernen Gitter zwischen den Pfeilern ordnen sich in vornehmer Ruhe dem Ganzen unter. — Alle Gebäudeteile und deren Einzelformen wollen für sich gesehen und bewundert werden. Bedingt werden die Einzelbauteile durch den Zweck, dem sie gerecht werden mußten. Trotz der Vielheit der Einzelformen, trotz der Eigenart der Bauteile werden diese durch ein ästhetisches Abgewogensein harmonisch verbunden.

2. Kirchhorsten.

A. Quellennachweis:

Staatsarchiv Hannover, Akten:

Hann. Des. 9. E. 3. 1. vol. 2. (Stadthagen, Bahnhofsgebäude mit Einzelheiten über Kirchhorsten).

Vorhandene Pläne:

Sunk und Debo: a. a. O. Eine Bestandsaufnahme des Bahnhofs Kirchhorsten (Ansicht 1 : 200; Grundriß 1 : 1000).

B. Bestand des Gebäudes:

Das Hauptgebäude des Bahnhofs Kirchhorsten wurde 1847 erbaut. Es wurden später mehrmals grundrißliche Änderungen vorgenommen. An dem vorhandenen Flur wurden nach rechts ein kleinerer Bauteil (wie links vorhanden) mit Schuppen angebaut, der auf die äußere Gestaltung keine Rücksicht genommen hat.

C. Architekten

sind in Kirchhorsten um 1850 nicht bekannt.

D. Das Empfangsgebäude.

Der Bahnhof in Kirchhorsten ist seinem Wesen nach eine „Haltestelle“. Er ist zur „Zwischenstation“ geworden, weil sich hier ein erheblicher Güterverkehr entwickelte — durch

stetiges Verladen von Koks, Kohlen¹⁾ und Steinen. Dieser stärkere Güterverkehr brachte auch stärkeren Personenverkehr mit sich, so daß jeder Zug in Kirchhorsten hielt.

Die Anordnung des Bahnhofes zeigt eine klare Trennung zwischen Güter- und Personenverkehr und sorgt dadurch für geregelte Verkehrsverhältnisse. Abb. 40 veranschaulicht die

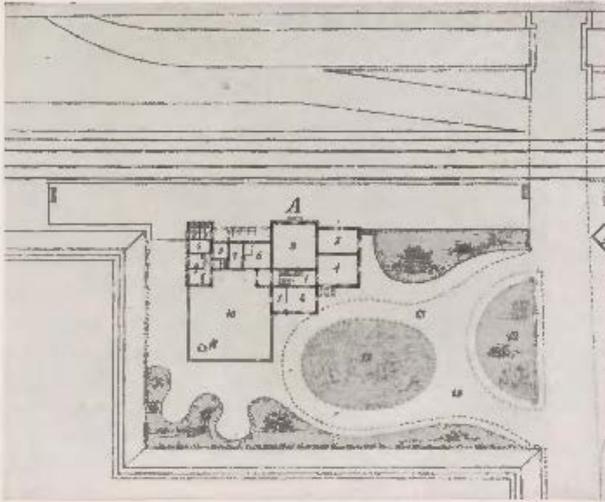


Abb. 40.

geforderte Lage des Bahnhofesgebäudes, das dem Personenverkehr dienen soll. Das Stationsgebäude ist mehr ein Wohnhaus, in dem einige Räume für den Betriebsdienst eingerichtet sind, als ein Bahnhofesgebäude. Ein Flurraum läßt das gemeinsame Wartezimmer (2) und den Raum für Expedition und Billetverkauf direkt erreichen. Alle übrigen Räume dienen dem Bahnhofesbeamten (ländliches Wohnhaus). Zu den Nebengelassen gehören die Aborte, die Stallungen, die Wasche und Schlachteküche und die Räume für Feuerungsmaterial und Köschgerätschaften. Diese Räumlichkeiten sind mit einem kleinen Oekonomiehof verbunden, in dem



Abb. 41.

ein Brunnen sich befindet, wo die häuslichen Arbeiten erledigt werden können, ohne den Reisenden zu belästigen. Abb. 41 veranschaulicht die kleine halbbäuerliche Hofanlage, die den zweifachen Forderungen — Eisenbahnstation und Wohnhaus — in einfacher Weise gerecht wird²⁾.

¹⁾ Mitte des 19. Jahrhunderts bestanden bei Kirchhorsten und Stadthagen Kohlenbergwerke (S. 11.)

²⁾ Welche unglaubliche Entwicklung die kleinen Stationsgebäude später durchmachen, zeigt A. Holtmeyer in seinem Buche: Kleinere Eisenbahn-Empfangsgebäude, Berlin 1915.

3. Lüneburg.

A. Quellennachweis:

Staatsarchiv Hannover, Akten:

Hann. Def. 104. II. 7. III. 3. a.; c.; d. (Lüneburg, Bahnhofsgebäude),

Vorhandene Pläne:

Funf und Debo: a. a. O.: Eine Bestandsaufnahme des Bahnhofs Lüneburg (Ansicht 1 : 200; Grundriß 1 : 1000).

Architekten:

Staatsarchiv Hannover, Akten:

Hann. Def. 104. II. 7. II. 8. b. C. 2 (Tramm).

B. Bestand des Gebäudes:

Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Lüneburg wurde 1847 erbaut. Es wurden später im Grundriß Änderungen vorgenommen. Die ursprünglich äußere Form ist im wesentlichen erhalten.

C. Architekten in Lüneburg um 1850:

Zu Zeiten des Stadtbaumeisters Holste sind wegen des in Lüneburg herrschenden wirtschaftlichen Tiefstandes keine größeren Neuz- oder Umbauten ausgeführt worden.

D. Das Empfangsgebäude.

Das Hauptgebäude des Bahnhofs zu Lüneburg liegt einseitig parallel zu den Gleisen. Die Verkehrsverhältnisse vor dem Gebäude sind denen in Bückeburg entsprechend — wie auch denen der übrigen „Zwischenstationen“.

Das Gebäude ist im Grundriß (Abb. 42) symmetrisch aufgeteilt. Der Mittelbau enthält einen Längsflur (1), von dem aus alle Bahnhofsräume zugänglich sind. Die Räume für den Billetverkauf (2) und für die Wartenden (6; 10) sind zunächst erreichbar. Die Räume der beiden Seitbauten sind gleichfalls mit diesem Flur verbunden. Letztere enthalten die Büros für Steuer (4), Gepäck (3) und Verwalter (5) und auf der anderen Seite den Wartesaal I. und II. Klasse (10). Außerdem befinden sich in diesen Seitbauten die ins Obergeschoß führenden

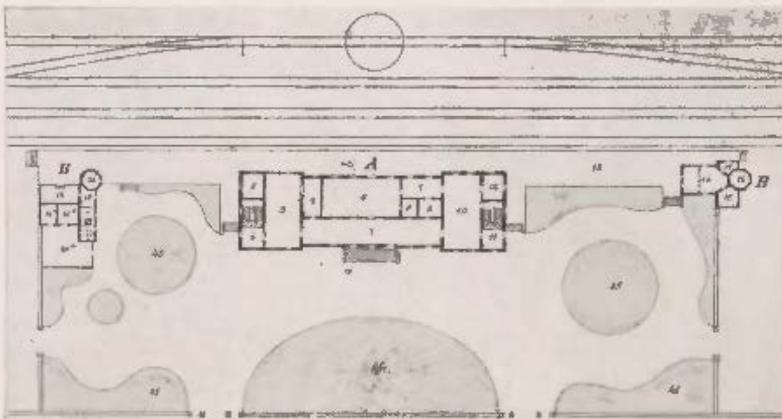


Abb. 42.

Treppen. Auffallend groß ist der Raum für Gepäcdienst, der sich aber aus den örtlichen Begebenheiten erklärt. Es bestand nämlich ein beträchtlicher täglicher Personen- und Güterverkehr mittels Omnibus zwischen der Dampfschiffahrt von Hamburg und der Eisenbahnstation Lüneburg, so daß für das Umschlagen der Güter genügend Raum vorhanden sein mußte.



Abb. 43.

In vornehmer Ruhe fassen die kubischen Eckbauten (Abb. 43) den eingeschossigen Zwischenbau. Die strenge Aufteilung der Eckbauten, die an Wunstorf und Lehrte erinnern, bilden einen Rahmen für den anders gestalteten Mittelbau. Es ist kein Gebäudeteil dominierend; vielmehr stehen zwei verschiedene Gebäudekörper nebeneinander, die in ihrer Anordnung ein harmonisch, ästhetisch abgewogenes Gebäude ergeben und in einem gewissen Gegensatz zu dem gleichzeitigen, romantischen Gebäuden stehen, die durch Einzelformen und durch betontfarbige Materialgegensätze den Blick immer wieder von einer auf die andere Einzelheit ziehen.

4. Stadthagen.

A. Quellennachweis:

Staatsarchiv Hannover, Akten:

Hann. Def. 9. E. 3. 1. vol. 2. (Stadthagen, Bahnhofsgebäude),

Vorhandene Pläne:

Kuntz und Debo: a. a. O. Eine Bestandsaufnahme des Bahnhofs Stadthagen. (Ansicht 1:200; Grundriß 1:1000.)

B. Bestand des Gebäudes:

Das Empfangsgebäude des Bahnhofs zu Stadthagen wurde 1847 erbaut. Es wurde später mehrmals im Grundriß geändert. Wie in Bückeburg ist auch hier von der ursprünglichen Klarheit in der grundrisslichen Gestaltung nichts mehr erhalten. Das Neugere wurde durch Vorbauten, links am flachen Eingangsbau, geändert.

C. Architekten

sind in Stadthagen um 1850 nicht bekannt.

D. Das Empfangsgebäude.

Der Lageplan des Bahnhofs zu Stadthagen zeigt eine ähnliche Anlage wie Kirchhorsten. Auch hier herrscht stärkerer Güter- und Personenverkehr als gewöhnlich auf diesen Stationen — wie in Kirchhorsten — durch die vorhandenen Kohlsengruben.

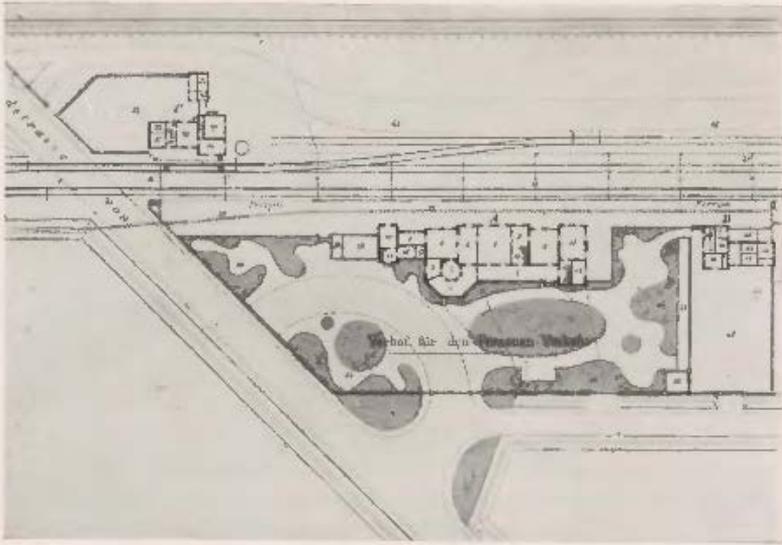


Abb. 44.

Der Grundriß (Abb. 44) des Hauptgebäudes weist eine bemerkenswerte Klarheit auf. Nach dem Eintritt ins Gebäude hat der Reisende zur Linken die Diensträume und zur Rechten die Wartesäle mit Nebenträumen. Zum erstenmal ist eine direkte Verbindung (4) zwischen dem Vorplatz (1) mit Billetschalter und dem Perron geschaffen. Es ist also Rücksicht darauf genommen, daß der weniger bemittelte Reisende nicht durch den Wartesaal gehen braucht, um auf den Bahnsteig zu gelangen. Die doch verhältnismäßig groß angelegten Warte- und Restaurationsräume sind besonders begründet. In einem Bericht der Eisenbahn-Direktion an das Königl. Min. d. J. heißt es ¹⁾:

„Es war die Absicht, den Bahnhof neben dem eigentlichen Zwecke denselben als solcher zu einem Vergnügungsorte für die mit solcher Anlage nicht versehenen Umgebung ein-

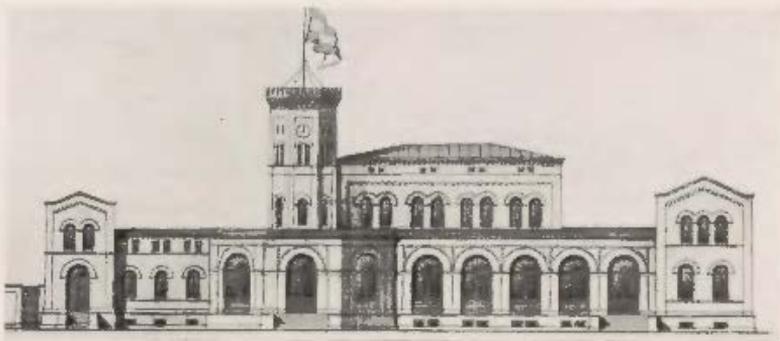


Abb. 45.

¹⁾ S. 12.

zurichten, und sind diesem Zwecke gemäß die Räumlichkeiten größer angelegt, als wie sie sonst erforderlich gewesen sein würden. Auf diesen Zweck bezieht sich auch die Her- richtung einer Kegelbahn, der Gartenanlage und der Plattform auf dem flachen mit Zink eingedeckten Dache des niedrigen Anbaues und des Thurmes.“

Im ganzen gesehen hat dieses Gebäude in erster Linie dem reisenden Arbeiter und Bauern zu dienen. Die Anlage steht damit auch zwecklich im Gegensatz zu der fürstlich-repräsentativen von Bückeburg (heute im ausgeprägteren Maße: Oberhausen und Wiesbaden).

5. Uebrige „Zwischenstationen“.

Vor 1850 gab es im Königreich Hannover folgende weitere „Zwischenstationen“: Achim, Algermissen, Bevensen, Vienenbüttel, Burgdorf, Celle, Eschede, Haste, Neustadt, Wienburg, Peine, Suderburg, Unterlüß, Verden, Winsen.

Quellenverzeichnisse:

Staatsarchiv Hannover, Akten:

Hann. Des. 104. II. 7. III. 1. d. 2. (Peine, Bahnhofsgebäude),

Hann. Des. 104. II. 7. III. 2. d. 2. (Celle, Bahnhofsgebäude),

Hann. Des. 104. II. 7. III. 2. d. 4. (Burgdorf, Bahnhofsgebäude),

Hann. Des. 104. II. 7. III. 2. d. 6. (Algermissen, Bahnhofsgebäude),

Hann. Des. 104. II. 7. III. 5. d. 3. (Wienburg, Bahnhofsgebäude),

Hann. Des. 104. II. 7. III. 5. d. 8. (Achim-Verden, Bahnhofsgebäude).

Vorhandene Pläne:

Junf und Debo: a. a. O.: Eine Bestandsaufnahme von jeder obigen „Zwischenstation“ (je: Ansicht 1 : 200; Grundriß 1 : 1000).

d. Auf den „Haltestellen“.

A. Quellennachweis:

Staatsarchiv Hannover, Akten:

Hann. Des. 104. II. 7. III. 1. d. 3. (Haltestellen der Strecke Hannover-Braunschweig),

Hann. Des. 104. II. 7. III. 2. d. 3. (Haltestellen der Strecke Hildesheim-Celle),

Hann. Des. 104. II. 7. III. 3. d. 2. (Haltestellen der Strecke Celle-Harburg),

Hann. Des. 104. II. 7. III. 5. d. 6. (Haltestellen der Strecke Hannover-Bremen).

B. Bahnhofsanordnungen:

Für die Anlagen von „Haltestellen“ liegen vier Projekte ¹⁾ zu Grunde.

Projekt I. Grundriß einer Haltestelle nur mit Personenverkehr.

Projekt II. Grundriß einer Haltestelle für Personen- und Güterverkehr, hauptsächlich nach einer Richtung.

Projekt III. Grundriß einer Haltestelle mit Personen- und Güterverkehr nach beiden Richtungen.

Projekt IV. Grundriß einer Haltestelle mit Personenverkehr und bedeutenderen Güterverkehr nach beiden Richtungen und mit einem Lagerraum.

¹⁾ S. 12.

²⁾ „Projekt“ bedeutet hier Typus. — Junf und Debo a. a. O. S. 231.

Da die Projekte II bis IV für die Betrachtung der Stationsgebäude nichts wesentlich Neues bringen, wird nur Projekt I wiedergegeben (Abb. 46).



Abb. 46.

I. Seelze.

A. Quellennachweis:
Staatsarchiv Hannover, Akten:

Hann. Des. 104. II. 7. III. 4. d. 2. (Seelze, Hauptgebäude).

Vorhandene Pläne:

Sunk und Debo: a. a. O.: Eine Bestandsaufnahme des Bahnhofes Seelze (Ansicht 1 : 200;
Grundriß 1 : 1000).

B. Bestand des Gebäudes:

Das Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Seelze wurde 1847 erbaut. Es ist heute in der ursprünglichen, äußeren Gestalt erhalten, dient aber als Wohnhaus. Für Seelze wurde später ein neues Stationsgebäude errichtet, das mehrmals angebaut und angeflückt wurde, mit dem ersten aber nichts mehr gemeinsam hat.

C. Architekten

sind in Seelze um 1850 nicht bekannt.

D. Das Empfangsgebäude.

Die Verkehrswege des Bahnhofes sind klar getrennt. Die vorhandene Straße führt unbekümmert um den zu erbauenden Bahnhof ihren Weg in alter Richtung fort. Zum Stationsgebäude wird eine Vorfahrt geschaffen, die allein dem Bahnhofsverkehr dient.

Im allgemeinen haben die „Haltestellen“ nur den Personenverkehr, seltener gleichzeitig Güter- und Produkten-Verkehr zu vermitteln. Beim Projektieren werden die Haltestellen stets zweigleisig angelegt. Bei der Ausführung wird zunächst nur ein Gleis gebaut und zwar muß zuerst das vom Gebäude entferntere Gleis in Angriff genommen werden, damit für das später evtl. noch auszuführende Gleis genügend Platz vorhanden ist¹⁾.

Der Bahnhof Seelze (Abb. 47) zeigt im Prinzip die Anlage aller „Haltestellen“. Da für Seelze nur mit Personenverkehr gerechnet wurde, genügt ein ganz einfaches, schlichtes Stationsgebäude, das neben die durchführende Landstraße gebaut wird. Das Gebäude dient im großen und ganzen nur dem diensttuenden Beamten als Wohnhaus (ähnlich wie schon

¹⁾ Diese Forderung wird auch beim Anlegen eines heutigen Empfangsgebäudes aufgestellt.



Abb. 47.

in Kirchhorsten). Ein einziger Raum ¹⁾ (2) wird vom Bahnhofsbetrieb in Anspruch genommen. Er findet Verwendung als Wartezimmer und entl. als Gepäckexpeditionssaal. Im allgemeinen gibt hier der Reisende kein Gepäck auf, und auch der übrige Expeditionsverkehr ist sehr gering. Die Fahrkarte erhält der Reisende erst im Zuge, sodas hierfür keine besonderen Räumlichkeiten vorgesehen werden brauchen. Bei gutem Wetter wird das Stationsgebäude vom Reisenden gar nicht erst betreten. Der Bahnsteig ist durch Aufschüttung um vier Stufen höher gelegt, sodas er und damit der Zug auf schnellstem Wege erreichbar ist (Sperrten gab es ja damals noch nicht). So einfach der Grundriß aus dem geringen betriebstechnischen Forderungen entwickelt worden ist, so solide ist auch das Äußere (Abb. 48)

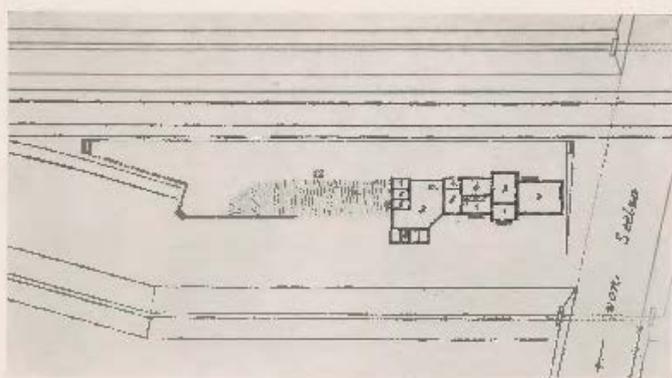


Abb. 48.

von den Wohnhäusern der Zeit übernommen. Die noch zurückhaltenden Tierformen — halbrunder Putzstreifen um die Fenster, Treppenmuster im Mittelgiebel und dessen Verlängerung im Giebel-Zahnschnitt, Kranz von Halbbrundbogen um den turmhähnlichen Mittelbau — passen sich der schlichten Ausführung an. Die oberen Fenster des Mittelbaues gestatten einen übersichtlichen Ausblick über die Eisenbahnstrecke.

¹⁾ Man betrachte sich daranhin die heutigen kleinsten Empfangsgebäude, die auch heute noch nicht viel mehr an Räumen benötigen. Wie oft sind auf diesen kleinsten Stationsgebäuden allein zwei Wartesäle für die I. und II. Klasse und für die III. Klasse anzutreffen. Wenn ein Klassenunterschied diese Trennung bedingt, dann in erster Linie doch in den klassenbewußten Zeiten des vergangenen Jahrhunderts. Es wird auch hier wieder auf H. Holtmeyer; a. a. O. hingewiesen.

2. Uebrige „Haltestellen“.

Vor 1850 gab es im Königreich Hannover folgende weitere „Haltestellen“: Bardowiek, Dörvörden, Ehlershausen, Eystrup, Emmendorf, Hagen, Hämelerwald, Harsum, Langwedel, Lindhorst, Einsburg, Mischburg, Rohlfen, Sebaldsbrück, Sehnde, Stelle.

Quellenverzeichnis.

Staatsarchiv Hannover, Akten:

- Hann. Def. 104. II. 7. III. 5. d. 3. (Bardowiek „Haltestellen“-Gebäude).
Hann. Def. 104. II. 7. III. 5. d. 5. (Emmendorf „Haltestellen“-Gebäude).
Hann. Def. 104. II. 7. III. 5. d. 6. (Stelle „Haltestellen“-Gebäude).
Hann. Def. 104. II. 7. III. 5. d. 7. (Eystrup, Dörvörden, „Haltestellen“-Gebäude).
Hann. Def. 104. II. 7. III. 5. d. 9. (Einsberg-Hagen „Haltestellen“-Gebäude).
Hann. Def. 104. II. 7. III. 5. d. 10. (Sebaldsbrück „Haltestellen“-Gebäude).

Vorhandene Pläne:

Funf und Debo: Die Eisenbahnen im Königreich Hannover: Je eine Bestandsaufnahme der Stationsgebäude von Ehlershausen, Eystrup, Lindhorst (je: Ansicht 1:200; Grundriß 1:1000).

Wer hat die ersten Eisenbahn-Empfangsgebäude an den hannoverschen Strecken entworfen?

Die Projektbearbeitung für den hannoverschen Bahnhof hat ergeben, daß aller Wahrscheinlichkeit nach Kaves als Entwurfsarbeiter auch für das ausgeführte Hauptgebäude in Frage kommt. Debo hat vermutlich nur die Detailarbeit an den Kaves'schen Plänen geleistet. Für den Bremer Bahnhof und dessen Hauptgebäude lagen die hannoverschen Pläne zugrunde. In Gemeinschaftsarbeit zwischen Mohn, Schröder und Kraushaar wird aus dem hannoverschen der bremische Bahnhof entwickelt. Wer hat aber die Hauptgebäude der übrigen Stationen entworfen? — In Harburg, Hildesheim, Lehrte, Wunstorf, Wülfenburg, Lüneburg, Kirchhorsten, Stadthagen und Seelze herrschte um 1850 allgemein eine Zeit des wirtschaftlichen Tiefstandes. Baumeister sind so gut wie nicht bekannt. In allen diesen Orten wird zwischen 1840 und 1850 je ein Bahnhofsgebäude errichtet, auf das die Städte selber keinen Einfluß ausüben konnten, da die Königl. Hann. Eisenbahn-Direktion die Bahnstrecken und deren Hochbauten plante und ausführte. Daher ist auch die Uebereinstimmung des hannoverschen Bahnhofsgebäudes mit fast allen übrigen zu erklären. Die Vermutung liegt nahe, daß eine Meisterhand den größten Teil der Gebäude zumindest skizzenhaft niedergelegt hatte.

In wiefern stimmen denn die Gebäude in ihrer Gestaltung überein?

1. In der Verwendung gleicher Materialien. Die Gebäude sind als geputzte Massivbauten errichtet, die mit Kalkfarben gestrichen wurden, denen meist gelber Ocker zugesetzt war. Die überall flachgeneigten Dächer sind mit englischem¹⁾ Schiefer eingedeckt worden. Harburg

¹⁾ Funf und Debo: a. a. O.: S. 264. — Es wurde englischer Schiefer gewählt: „Der im Königreiche Hannover und bei Clansthal am Harz brechende Schiefer ist zu erdiger Natur; derselbe überzieht sich bald mit Moos und Flechten und löst sich mit der Zeit ganz auf. . . Der in Sachsen und in den Rheingegenden brechende Schiefer kommt in Hannover theurer als der Englische und hat außerdem auch nicht die Festigkeit als dieser.“

und Hildesheim bilden Ausnahmen. Sie sollten ebenfalls aus obigen Materialien erbaut werden; nur waren in diesen speziellen Fällen die Kosten dafür nicht aufzubringen.

2. Im gesamten Aufbau und im Detail. In Lehrte, Wunstorf und Lüneburg sind stets zweigeschossige, gleichgestaltete Eckbauten, die den Wartesaalbau einrahmen. Aus Bückeburg und Stadthagen spricht der gleiche Charakter; gleichgültig bleibt dabei, daß die Formen von Stadthagen nicht mehr die strenge klassizistische Haltung aufweisen. In allen Gebäuden mit rechteckigen Fenstern sind diese im Verhältnis des Goldenen Schnittes aufgeteilt. Dies veranschaulicht folgende Tabelle:

Ort	Fenster	(Breite × Höhe)	Giebel (Breite × Höhe)
Lehrte	Eckbau	oben 6 : 10,5 unten 7 : 12,3 Tür 8 : 14	4,0 : 0,8
	Mittelbau	10,5 : 18,4	
Lüneburg	Eckbau	oben 7 : 12,3 unten 8,5 : 14,9	5,0 : 1,0
Wunstorf	Eckbau	oben 8 : 14 unten 8 : 14	5,2 : 1,2
Bückeburg	Eckbau	oben 8 : 14 unten 8 : 14	5,0 : 0,7
	Anbau	rechts 6 : 11,4	
Hannover	Eckbauten	5,5 : 9,6	4,4 : 0,9
	Mittelsb. 2. Oberg.	5,0 : 8,8	Portiken
	1. "	7,5 : 13,1	4,4 : 0,6

Die Giebelverhältnisse der flachen Dreiecksgiebel stimmen in Hannover, Lehrte und Lüneburg überein. Der Giebel des Bückeburger Fürstenportals entspricht den seitlichen Portiken Hannovers. Die eigenartige, im allgemeinen unbekanntete Sprossenteilung der Fenster tritt in Wunstorf, Bückeburg und Stadthagen auf. Das Zusammenfassen zweier oder dreier Sprossen in der Horizontalen und das Anordnen derselben in der Vertikalen nahe an das Gewände und nahe dem mittleren Fensterrahmen ist allen gemeinsam. Ebenso reizvoll wie selten ist die fächerartige Aufteilung der halbrund abschließenden Fenster der oben genannten Gebäude. Die gleichen Eigenarten können noch heute an den obersten Fenstern des Laves'schen Opernhauses festgestellt werden.

Diese Übereinstimmung ist so unverkennbar, daß man wohl an ein zentrales Planen in der Eisenbahn-Direktion unter Einfluß von Laves denken kann. Laves hat Hannover bearbeitet. Es gibt keinen Architekten, dem irgendeiner der hannoverschen Bahnhofsbauten zugesprochen wird. Ebenjowenig wie die Ausführung für das stadthannoversche Bahnhofsgebäude in Laves Händen gelegen hat, kann man annehmen, daß die der übrigen Gebäude gleichfalls ihm nicht unterstellt waren. Die Vermutung ist aber zu nahe liegend, als daß sie nicht ausgesprochen werden müßte, daß Laves auch für die übrigen Bahnhofsbauten die Vorarbeiten geleistet hat; zumindest für die ihm am wichtigsten scheinenden Gebäude Lehrte, Wunstorf, Bückeburg und Lüneburg. Wie weit von Laves Pläne dafür bestanden haben, läßt

sich heute wohl kaum nachweisen. Es ist nicht gesagt damit, daß Laves alle Bahnhofsgebäude selber gezeichnet hat. Die Möglichkeit ist natürlich leicht gegeben, daß auf Grund der Laves'schen Pläne für die obigen vier Gebäude entsprechende oder ähnliche Bauten daraus von den Mitgliedern der Eisenbahn-Direktion entwickelt worden sind. Dies würde das Nebeneinander der strengen Laves'schen Formen und denen seiner Umwelt an den verschiedenen Gebäuden erklärlich machen.

Ein Vergleich der Bauten der stadthannoverschen Architekten von 1850 ergibt nur das eine, daß tatsächlich keiner von ihnen an diesen Bahnhofsbauten entscheidend tätig gewesen sein kann. Die klassizistischen Elemente der romantischen Gebäude entsprechen von vornherein mehr den Bauten der Weinbrennerschüler Andreae und Ebeling, als denen der Gärterschüler Hunaeus, Droste und Hase; sodas die Bauten der letzteren gar nicht für diesen Vergleich herangezogen werden brauchen. Aber wer den von Andreae entworfenen, 1844 ausgeführten Rathausflügel (sog. Dogenpalast) an der Köbbelingerstraße kennt, wird schwerlich auf den Gedanken kommen, daß Andreae für die gleichzeitigen Bahnhofsgebäude in Frage kommt. Ähnlich ist es mit dem 1854—57 ausgeführten Ebeling'schen Polytechnikum. Alle diese Bauten zeigen Detailsformen, die schon mehr oder weniger Allgemeingut der Architekten geworden sind, bevor diese endgültig die mittelalterlichen Stilformen übernahmen.

Architekt und Bau-Ingenieur.

Bis 1850 gestaltete der Architekt Bauten aller Art. Laves ist der letzte dieser schöpferischen, vielseitigen Baumeister. Er ist nicht nur Architekt im engeren Sinne, sondern zugleich auch Bau-Ingenieur in der heutigen Bedeutung des Wortes. Seine neuartigen Träger- und Brückenkonstruktionen wurden von seinen Zeitgenossen anerkannt und fanden Verwendung in England, Oesterreich und Frankreich, wo sie patentiert und ausgezeichnet wurden¹⁾. Die Laves'schen Studierweiterungspläne für Hannover (Eriß-August-Stadt, Goethestraße, Waterlooplatz, Regidentorplatz) zeigen ihn als Städtebauer, der großzügige Anlagen schafft, die dem heutigen Verkehr noch gerecht werden können. Seine Tätigkeit für den hannoverschen Bahnhof bringt ihn den neuesten Verkehrsfragen nahe. Sein Palmenhaus (1846—49) in Hannover-Herrenhausen, konstruiert aus Eisen und Glas, gibt unter Verwendung dieser neuen Baustoffe den Fingerzeig für die späteren Ingenieurbauten. Der Baumeister Laves ist also noch „Architekt“ und „Bauingenieur“ in einer Person. Die Arbeitsteilung beginnt aber schon zu Lebzeiten Laves.

Mit dem Anlegen der ersten Eisenbahn begann der Aufgabenkreis der Baumeister sich erschreckend schnell zu erweitern. Das neue Verkehrsmittel ermöglichte einen schnelleren Austausch von Gütern und Wagen. Handel und Industrie erfuhren einen sichtlichen Aufschwung. Fabrik auf Fabrik wurde gegründet, sodas immer neue Industriebauten ausgeführt werden mußten. Die reich gewordenen Unternehmer bauten sich neue, größere Wohnhäuser. Die Arbeiter sollten möglichst schnell ihre Arbeitsplätze erreichen können; d. h. neue Siedlungen mußten in der Nähe der Arbeitsstätten errichtet und neue Verkehrswege geschaffen werden. Die Städte wuchsen in vorher unbekanntem Tempo. In dieser Zeit beginnt die

Tätigkeit des reinen Bauingenieurs, der versucht in seinen Bauten den praktischen Forderungen der Technik gerecht zu werden, während gleichzeitig der Architekt im Studium und in der Nachahmung historischer Stile die eigentliche Aufgabe der Kunst zu erkennen glaubt.

Der Bauingenieur findet selten Vorläufer in den früheren, rechnenden Feldmessern. Diese hatten auch den Bau von Straßen, Kanälen, Deichen und Brücken übernommen. Als die Arbeiten für den Gleisbau der Eisenbahnen begannen, wurden Feldmesser (Mohn, Schwarz) für diese rein technischen Zwecke herangezogen. Das neue Baumaterial, das Eisen und später der Eisenbeton, entsprach den technischen Forderungen am ehesten. Das Aufwachen der Bauaufgaben war dann nur der letzte Anstoß, dem nun selbständigen Bauingenieur ein eigenes, gewaltiges Tätigkeitsfeld zu eröffnen. In dem Maße aber, in dem die Zweckbestimmung auch der Baulichkeiten sich technisch spezialisiert und kompliziert, beginnt der Bauingenieur auch auf dieses mehr architektonische Gebiet entwerfend überzugreifen. Dieser Vorgang scheint bei der Ausführung des hannoverschen Bahnhofes sichtbar zu werden.

Wie weit am Entwurf der übrigen Empfangsgebäude der hannoverschen Eisenbahnen aus den Jahren 1840—1850 der Architekt beteiligt ist, wann und wie weit der Bauingenieur bei ihrer Ausführung eingegriffen hat, ist nach den Dokumenten nicht mehr festzustellen, jedoch der Charakter der Bauten läßt an solch zwiefältigen Ursprung denken.

Die zweite, spätere Gruppe von Eisenbahn-Empfangsgebäuden im Königreich Hannover — die Bauten der Süd- und Westbahn — werden dann schon ganz offen als Gemischt zwischen architektonischer und ingenieurmäßiger Gestaltung gezeichnet und ausgeführt. Man überließ Bauingenieuren die Fertigstellung der Grundrisse für die Bahnhöfe und übergab diese Pläne nachher einem Architekten „von bestem Rufe“ (Hase) zwecks Anfertigung der Fassaden. So wird es dem Architekten nahe gelegt, nur an die schöne Ansicht, an das malerische Bild zu denken. Er wird zum künstlerischen Handlangert des Bauingenieurs.

Erst am Anfang unseres Jahrhunderts regt sich in einzelnen Bauenden wieder eine Verantwortung gegenüber der Einheitlichkeit der architektonischen Aufgabe und um so lebendiger wird uns heute Gestalt und Werk des letzten großen hannoverschen Baumeisters, dem diese Einheit noch am Herzen lag, wieder vor die Seele treten.

1) Bueghard: Wohnbauten von G. L. Kades, S. 10.

Abbildungsverzeichnis.

- Abb. 1. Uebersichtskarte — Strecken der Eisenbahnen im Königreich Hannover vor 1850.
Abb. 2. Hann. Bahnhofprojekt 1 (Laves).
Abb. 3. Hann. Bahnhofprojekt 2 und 3 (Laves).
Abb. 4. Hann. Bahnhofprojekt 4 und 5 (Laves).
Abb. 5. Hann. Bahnhofprojekt 6 (Laves).
Abb. 6. Variante.
Abb. 7. Variante.
Abb. 8. Variante.
Abb. 9. Hann. Bahnhofprojekt 7 (Laves).
Abb. 10. Hann. Bahnhofprojekt (Ansicht, Laves).
Abb. 11. Variante.
Abb. 12. Hann. Bahnhofprojekt 8 (Laves).
Abb. 13. Variante.
Abb. 14. Hann. Bahnhofprojekt 8 (Ansicht, Laves).
Abb. 15. Hann. Bahnhofprojekt 9 (Andreae).
Abb. 16. Hann. Bahnhofprojekt 10 (Eisenbahn-Komm.).
Abb. 17. Hann. Bahnhofprojekt 11 (Laves).
Abb. 18. Hann. Bahnhofprojekt 12 (Eisenbahn-Komm.).
Abb. 19. Hann. Bahnhofprojekt 13 (Laves).
Abb. 20. Hann. Bahnhofprojekt 14 (Laves).
Abb. 21. Variante und Hann. Bahnhofprojekt 15 (Laves und Eisenbahn-Kom.).
Abb. 21a. Variante.
Abb. 22. Bahnhof Derby (Grundriß).
Abb. 23. Hann. Bahnhofprojekt 17 (Laves).
Abb. 24. Hann. Bahnhofprojekt 18 (Laves?).
Abb. 25. Lageplan des ausgeführten hannoverschen Bahnhofs.
Abb. 26. Administrationsgebäude Hannover.
Abb. 27. Hauptansicht Hannover.
Abb. 28. Perspektive Hannover (Lithographie).
Abb. 29. Bahnhof Braunschweig (schematische Skizze).
Abb. 30. Perspektive Braunschweig.
Abb. 32. Perspektive Bremen.
Abb. 32. Bahnhof Hildesheim.
Abb. 33. Hauptansicht Hildesheim.
Abb. 34. Bahnhofsgebäude Lehrte (Grundriß).
Abb. 35. Bahnhofsgebäude Lehrte (Ansicht).
Abb. 36. Bahnhofsgebäude Wunstorf (Grundriß).
Abb. 37. Bahnhofsgebäude Wunstorf (Ansicht).
Abb. 38. Bahnhofsgebäude Bückeburg (Grundriß).
Abb. 39. Bahnhofsgebäude Wunstorf (Ansicht).
Abb. 40. Bahnhofsgebäude Kirchhorsten (Grundriß).
Abb. 41. Bahnhofsgebäude Kirchhorsten (Ansicht).
Abb. 42. Bahnhofsgebäude Lüneburg (Grundriß).
Abb. 43. Bahnhofsgebäude Lüneburg (Ansicht).
Abb. 44. Bahnhofsgebäude Stadthagen (Grundriß).
Abb. 45. Bahnhofsgebäude Stadthagen (Ansicht).
Abb. 46. Bahnhofsordnung für „Haltestellen“.
Abb. 47. Bahnhofsgebäude Seelze (Grundriß).
Abb. 48. Bahnhofsgebäude Seelze (Ansicht).