

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1913

288 (21.10.1913) 2. Blatt

Der neue Karlsruher Personenbahnhof.

„Schon vor einer Reihe von Jahren erkannte die Verwaltung der Bad. Staatseisenbahnen, daß der Verkehr in dem Karlsruher Hauptbahnhof mit den vorhandenen Bahnanlagen nicht mehr auf längere Zeit werde bewältigt werden können. Zwar war der ursprüngliche, im Jahre 1843 in Betrieb genommene Bahnhof im Laufe der Jahre mehrfach erweitert und umgebaut worden: so in den Jahren 1884/85 durch umfangreiche Veränderungen und Vergrößerungen des Aufnahmegebäudes, und im Jahre 1895 durch Herstellung weiterer Bahnsteiganlagen und Tunnelunterführungen. Auch wurde im gleichen Jahre durch den Bau des neuen Rangierbahnhofs der Betrieb im Gebiet des Personenbahnhofs wesentlich entlastet und erleichtert.“

Zwischen hatte sich seit den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts südlich des Personenbahnhofs rasch ein neuer Stadtteil entwickelt, dessen Zusammenhang und Verkehr mit der Altstadt jedoch durch die dazwischenliegenden Bahnanlagen sehr beeinträchtigt wurde. Besonders schwer wurde von den Bewohnern der Südstadt empfunden, daß es wegen der häufigen und langen Sperrung der Bahnübergänge nicht möglich war, die Straßenbahnlinien nach diesem Stadtteil durchzuführen und so den Bewohnern derselben leichte Verkehrsmöglichkeiten nach den Hauptteilen der Stadt zu bieten.

Diese Umstände veranlaßten die Verwaltung der Staatsbahnen, dem Gedanken eines vollständigen Umbaus der Bahnanlagen näher zu treten. Es kam in Frage, entweder die Straßenzüge, die die Altstadt verbinden, durch oberer Unterführungen von den schienenebenen Übergängen zu befreien, oder aber das ganze ausgedehnte Bahngelände hochzulegen. Bei der weiteren Bearbeitung dieser Projekte ergab sich aber, daß bei keiner dieser Lösungen eine für absehbare Zeit ausreichende große Bahnsteiganlage geschaffen werden könne, selbst dann nicht, wenn das Gebiet der an der Südseite des Bahnhofes gelegenen Werkstätten, Magazine usw. für Betriebszwecke hinzugenommen würde. Man kam daher zu der Überzeugung, daß eine Lösung, die allen Anforderungen gerecht wird, die an eine neuzeitliche Bahnsteiganlage gestellt werden müsse, nur durch eine vollständige Verlegung des ganzen Personenbahnhofs gefunden werden könne. Es wurde somit ein neuer Entwurf ausgearbeitet, der die Erbauung eines großen, hochliegenden, um etwa 1500 Meter nach Süden verschobenen Personenbahnhofs vorsieht, während der Güterbahnhof, der sich östlich an den bisherigen Personenbahnhof anschließt, an seiner jetzigen Stelle, die für die Auflieferung der Güter sehr vorteilhaft gelegen ist, als Kopfbahnhof belassen werden konnte.

Damit wurde nicht nur die Umschnürung der Südstadt völlig beseitigt, sondern konnten auch durch die freierwerdenden Flächen des bisherigen Bahngeländes wertvolle Grundstücke für eine gezielte Entwicklung der Stadt inmitten dichtbewohnter Stadtviertel geschaffen werden. Die Eisenbahnverwaltung durfte dabei außerdem noch erhoffen, aus dem Verkauf dieser Grundstücke einen namhaften Teil der Unkosten des neu zu schaffenden Bahnhofes zu decken.

Beide Entwürfe — Hochlegung des Bahnhofes an der bisherigen Stelle und Verlegung desselben an das Südende der Stadt — wurden dem Landtage im Jahre 1900 vorgelegt und entschied sich dieser alsdann nach dem Vorschlag der Regierung grundsätzlich für die Verlegung auf Grund der eingehenden Darlegungen der Regierung. Da auch die Stadtverwaltung diesem Gedanken zustimmte, wurde der Entwurf weiter ausgearbeitet und vom Landtag im Jahre 1902 die erste Rate für den Beginn der Bauarbeiten genehmigt. Im Jahre 1906 wurde mit diesen begonnen und die ganze umfangreiche Anlage in rascher Folge so gefördert, daß sie nacheinander in wenigen Tagen (in der Nacht vom 22. auf 23. Oktober) fertig dem Betrieb übergeben werden kann.

Welchen Umfang diese Arbeiten hatten, erblickt am deutlichsten aus nachstehenden kurzen Zusammenfassungen. Die größten Arbeitsleistungen beruhten auf der Ertragssteigerung, die zur Auffüllung des ganzen hochliegenden Bahngeländes einschließlich der hierdurch bedingten Zufahrtsrampen erforderlich waren. Es mußten hierfür nahezu 3 1/2 Millionen Kubikmeter Erdmaterial bewegt werden, die einem ausgedehnten hügeligen Gebiet in der Nähe des Ettlinger Staatsbahnhofs entnommen und auf einer besonderen etwa 7 Kilometer langen Transportbahn zum Bauplatz befördert wurden. Die genannte Menge entspricht etwa dem 13 1/2fachen Inhalt des Lauterberger Sees im hiesigen Stadtgarten. Die Kosten dieser Arbeiten betragen rund 3 714 000 Mark. Bevor diese Anschaffungen erfolgten, wurden schon umfangreiche Bauarbeiten ausgeführt für die zahlreichen Unterführungen von Straßen und Wasserläufen, für die Tunnel, die dem Personen-, Gepäck- und Postverkehr unter den Gleisen hindurch dienen sollen, und für die Abstützung des Bahnkörpers gegen die Straßen und Gebäude, wofür rund 4 084 000 Mark aufgewendet wurden.

Auf dem weiten neuerschaffenen Bahngelände, das eine Fläche von insgesamt etwa 100 Hektar einnimmt, wurden annähernd 88 Kilometer Gleise mit etwa 450 Weichen verlegt, was einen Aufwand von rund 3 510 000 M. verursachte.

Die Sicherungs- und Stellwerkanlagen, die das ganze verzweigte Gleisnetz bedienen, kosteten 760 000 Mark.

Die Bahnsteige für den Personen- und Gepäckverkehr haben eine Gesamtfläche von etwa 38 000 Quadratmeter, von denen etwa 11 000 Quadratmeter an den Stellen geringeren Verkehrs mit niederen Bahnsteiggedächern überdacht wurden, während fünf große und hohe Hallen die Personen- und Gepäckbahnsteige, sowie die Gleise der Hauptzugstrichtungen in einer Ausdehnung von rund 19 000 Quadratmeter überspannen.

An Gebäuden wurde erstellt: das große Empfangsgebäude, ein Bahnhofsamt, eine Eilguthalle mit Bureauanbau, ein Gebäude für den elektrotechnischen Dienst, ein solches mit Aufenthalts- und Übernachtungsräumen für das Fahrpersonal, ein Fernheizwerk, von dem aus die vorgenannten Ge-

bäude durch eine Umlauf-Warmwasserheizung beheizt werden, ein Maschinenhaus für 35 Lokomotivstände nebst angebauten Werkstätten, Aufenthalts- und Übernachtungsräumen für das Lokomotivpersonal, die Bauten für die neuen Bahnhöfe in Mühlburg und Neurent, 4 Bahnwärterwohngebäude, ein Wasserturm mit 700 cbm Inhalt sowie zahlreiche Kleinbauten wie Stellwerke, Unterwerksgebäude für das im Bahngelände beschäftigte Personal usw.

Diese Hochbauten sowie die Bahnsteiganlagen kosten zusammen etwa 9 141 000 M., wovon etwa 2 Millionen auf das Aufnahmegebäude entfallen.

Weiter waren 1 584 000 M. für Heizungs- und Beleuchtungsanlagen, Rohrleitungen für Wasser, Gas usw., sowie sonstige kleinere Ausführungen und etwa 537 000 M. für Provisorien und Betriebsmittelungen während des Baues aufzuwenden. Hierzu kommen noch die Kosten für Grundstücks-erwerbungen mit 10 895 000 M., so daß die Gesamtkosten für die jetzt in Betrieb kommende Anlage einschließlich des Verwaltungsverwaltungsaufwandes, der für Entwurfsbearbeitung, Bauleitung und Bauzinsen 1 855 000 M. beanspruchte, sich auf rund 35 580 000 M. belaufen werden.

Über die Gestaltung des Aufnahmegebäudes sowie der anschließenden Bahnsteiganlagen, die für den Verkehr der Reisenden besonders in Betracht kommen, können die nachstehenden kurzen Erläuterungen gegeben werden.

Für das Erdere wurde zunächst von der Eisenbahnverwaltung der Grundriß festgelegt und sodann zur Gewinnung geeigneter Fassadenentwürfe im Herbst 1904 ein Wettbewerb ausgeschrieben.

Der hierbei unter 79 Arbeiten mit einem Preis ausgezeichnete Entwurf des Herrn Baurat Professor A. Stürzenacker in Karlsruhe wurde von dem damals zuständigen Ministerium des Groß. Hauses und der Auswärtigen Angelegenheiten unter Zustimmung der Landstände für die Ausführung ausgewählt und dem Genannten im Jahr 1906 die weitere Bearbeitung der Pläne für die Fassaden und die Ausgestaltung der großen Innenhallen, Wartesäle und Wirtschaften, sowie der Fürstenträume übertragen. Die Ausführung aller Werkpläne und konstruktiven Einzelheiten, die Ausstattung der Betriebs- und Diensträume und die Bauleitung — fiel dagegen der Eisenbahnverwaltung als Aufgabe zu.

Die endgültige Durcharbeitung der Grundrisse führte zu der aus den beigegebenen schematischen Grundrisszeichnungen ersichtlichen Lösung; an dieser war Baurat und Professor Stürzenacker nur in soweit beteiligt, als das mit Rücksicht auf die formale Ausbildung des äußeren und der für ihn in Frage kommenden Innenräume zweckmäßig und notwendig erschien.

Der ganze Bau, der eine Gesamtlänge von rund 207 m und eine größte Tiefe von etwa 49 m hat, bedeckt ohne Höhe eine Fläche von rund 8400 qm. Er gliedert sich in drei durch Zwischenhöfe getrennte Teile: den großen Mittelbau, den östlich sich anschließenden Fürstentempel und den westlich angegliederten Graben-Magaz-Bahnhof, so genannt weil er für den Vorkortverkehr nach diesen beiden Richtungen bestimmt ist.

Die Mittel für das Aufnahmegebäude waren nicht sehr reichlich bemessen und es wurde dementsprechend eine einfache Formensprache für das Äußere gewählt, die aber doch das Wesen eines derartigen mächtigen Verkehrsbaus in klarer Weise deutlich zur Geltung bringen sollte. Während bei dem Wettbewerbentwurf die genannten 3 Teile, Hauptbau, Graben-Magaz- und Fürstentempel in drei auch äußerlich getrennten Baukörpern angenommen waren, wurden diese bei der weiteren Umarbeitung der Grundrisse in einen Baukörper zusammengelassen; auch das Dach mußte mächtiger werden. Die Bauarchitektur wurde aufgegeben, die Halle sollte mehr in die Erscheinung treten, sie durfte durch die Umrahmung nicht zerissen werden, sondern mußte durch diese zusammengefaßt werden. Aus diesen und ähnlichen Überlegungen entstand der Entwurf, der in der Session 1908/09 die Genehmigung der Landstände fand. Es zeigt dem Wettbewerbentwurf gegenüber eine ruhigere Faltung; das Äußere soll nur die Umhüllung der großen Schalterhalle sein und deren Rängenentwicklung in ungehämmerter Weise betonen. Ein Hervorheben des Äußeren zu Unkosten des Inneren durfte nicht Platz greifen. Die Forderung, daß der Bau sein Wesen, seinen Inhalt deutlich ausdrücken müsse, hatten die Preisrichter, unter denen Namen wie Tierich, Fischer und Eggert vertreten waren, schon bei der Beurteilung der Entwürfe ausgesprochen. Auch der Gedanke und das Streben nach Vereinfachung des ursprünglichen Entwurfes spielte eine Rolle. Die Gesamthöhe des Wettbewerbentwurfes wurde im wesentlichen beibehalten.

Am Äußeren spricht im wesentlichen die in der Mitte giebelartig mündende Eingangshalle, das Stirnende des kurzen Durchgangsganges der Schalterhalle in einer Breitenausdehnung von etwa 30 m; an ihm liegen drei Haupteingänge für die mit Wagen Ankommenden und Abfahrenden und 4 Eingänge für die Fußgänger. Besondere Eingänge haben unter anderem noch die Gepäckabfertigung, der Bahnhof Graben-Magaz und die Fürstenträume. Diesen schließen sich zu beiden Seiten die Längsflügel an, in gleichartigen und ruhigen Formen gehalten. Auf besonderen Wunsch der Eisenbahnverwaltung wurde dem nach dem Bahnhofplatz gerichteten Dach eine Ausbildung gegeben, welche die Ausnützung des Dachgeschosses zu Diensträumen anstandslos gestattet; aus diesem Grunde darf selbst auch die hohe Fenster. Im Hinblick auf den Zweck und die zur Verfügung stehenden Mittel wurde dem Äußeren des Gebäudes nur die Höhe gegeben, die es mit Rücksicht auf die dahinter gelegenen Räume notwendig hat. Eine größere Höhenentwicklung hätte einen bedeutenden Mehraufwand gefordert, ohne den Innenräumen irgendwelche Vorteile zu bringen. Auch den Eingangstüren wurde absichtlich nur die Höhe gegeben,

die voll ausreichend erschien und somit dem leider häufig vertretene Grundsatze, je größer das Haus, desto höher die Türen, gebrochen. Bekanntermaßen sind die Türen — und das spricht gerade beim Bahnhofsbaue eine große Rolle — nur dann bequem zu öffnen, wenn sie nicht zu schwer sind; das Gewicht und damit die Anstrengung des dieselbe Benützenden steigt mit der Höhe und Breite der Türe.

Vom Haupteingang aus gelangt man durch 5 Doppeltüren in einen 5 m breiten Windfangraum und von diesem durch weitere Türen in die weitläufige und hochgewölbte Schalterhalle, die in Kreuzform angeordnet den Kern des ganzen Gebäudes bildet. Bei einer Breite von 18 m und einer Höhe von 14 m wird sie von zwei mächtigen Halbkreisbögen überwölbt, die sich in symmetrischer Anordnung rechtwinklig durchdringen. In der Längsrichtung hat sie eine Ausdehnung von 69 m, in der Querrichtung eine solche von 43 m und bedeckt eine Bodenfläche von rund 1700 qm. Sie besteht in dem Hauptteil aus feinstmässigem Eisenbeton. Das Licht fällt an drei Stirnseiten durch große in Eisenkonstruktion ausgeführte Fensterflächen ein und wird noch reichlich ergänzt durch zwei Oberlichter, die aufgelöst in eine Gruppe von je 81 kassettentartig vertieften Fenstern, in dem östlichen, bezw. westlichen Kreuzarm angeordnet wurden. Bei Nacht wird die Halle durch 6 große Metallfadenslampen von je 2000 Kerzenstärke ihr Licht erhalten.

Die Konstruktion der Halle in Einzelnen ist außerordentlich interessant, sie läßt sich heute nach der Vollenendung nicht mehr erkennen; auch der untere vertikale Teil der Eisenbetondecke besteht aus dem normalen Betonmaterial wie die Decke; er ist auf die Höhe von etwa 3 m poliert, einmal, um mit einem geringeren Gelddaufwand eine recht widerstandsfähige Wandverkleidung zu erhalten, dann aber auch, um die Ruhe und Einheit und die Farbenstimmung des Raumes nach Möglichkeit zu wahren und um endlich die Technik des Eisenbetons in ihrer reichen Mannigfaltigkeit zu zeigen. Diese Art der Behandlung wird kaum anderswo in Deutschland bis zu jenem Zeitpunkt, in dem dieselbe für Karlsruhe gewählt wurde, Anwendung gefunden haben. Was in der Hallendecke von „Rissen“ zu sehen ist, das sind die Arbeits- oder Dehnungsfugen, die so werden ein Anlaß nicht vorlag, da sie zum Wesen so großer Eisenkonstruktionen gehören. Ein Verdecken derselben wäre eine Verschleierung der Konstruktion gewesen. Die Stimmung in der Schalterhalle ist grau, tiefer grau bis schwarz in dem unteren polierten Teil, in dem die verwendeten Korpusteile als grellschwarze Punkte erscheinen, hellgrau in der reinen Farbe des Betons, in dem darüber aufgebauten Längsteil dort noch mit einzelnen Goldpunkten geschmückt. Wo in der Schalterhalle oder an anderen Stellen Eisenkonstruktionen auftreten, ist diesen ein Aussehen gegeben, das die natürliche Eisenkonstruktion in möglichst ungehämmerter Form zeigt. Die Wahrheit der Konstruktion soll deren einziger Schmuck sein.

Auf die Ausführung von Gesimsen, Ornamenten in Stuck oder reliefartiger Behandlung von Decke und Wand ist in der Schalterhalle im Interesse der Reinheit und Sauberkeit absichtlich voll und ganz verzichtet worden. An deren Stelle wurde die gute Wirkung dieses und der anderen Räume nur mit Farbstimmungen erreicht. Die Schalterhalle enthält somit an keinem Teil irgend welche Vorsprünge, an denen sich Staub absetzen könnte oder die leicht beschädigt werden könnten. Wenn darum an einzelnen Stellen kräftige Töne und reiche Farbstimmungen gewählt wurden, so war das bei der sonstigen völlig gleichmäßigen Glätte der Decke und Wand gegeben. Das gleiche Prinzip ist auch bei den Wartesälen und Speisesälen und der kleineren Schalterhalle Graben-Magaz durchgeführt.

Am dem nördlichen Kreuzarm, den man zunächst betritt, befindet sich links ein Raum für die Fahrpläne und Fahrpreislisten, die durch ein den ganzen Raum überspannendes Oberlicht hell beleuchtet sind. Rechts Hand, an der Westseite dieses Kreuzarmes, ist ein Raum vorgesehen, der bei größeren Festlichkeiten für Wohnungs- und Festauschüsse zur Verfügung gestellt werden soll. Am gegenüberliegenden Ende der Halle im südlichen Kreuzarm sieht man die Hauptsperr für den Zu- und Abgang nach und von den Zügen. Es sind 10 Durchlässe vorhanden, von denen je 4 für den regelmäßigen Zubehau, Abgang, der Rest für außerordentliche Anlässe geöffnet sein werden. Rechts neben der Sperr ist ein Raum für die Ausfunfts- und Aufsichtsbeamten. Hinter der Sperr führen 10 Türen nach dem großen 16 m breiten Tunnel, von dem aus man über breite Treppen nach den verschiedenen Bahnsteigen gelangt.

An die Wandflächen der Halle sind an drei Stellen Verkaufsstände angebaut und zwar je einer rechts und links am Anfang des südlichen Kreuzarmes, ein dritter am Ostende der Halle bei den Eingängen zur Wirtschaft III. Klasse; sie sind für den Verkauf von Zeitungen und Büchern, Zigaretten, Obst und Blumen bestimmt. Durch Aufstellung von Telefonautomaten, Briefmarken- und Bahnsteigkartenautomaten, Anschlagtafeln, Trinkbrunnen, Postbriefkästen usw. jeweils an leicht auffindbarer Stelle untergebracht, ist weiteren Bedürfnissen des reisenden Publikums Rechnung getragen.

An dem östlichen Kreuzarm der Schalterhalle liegen die großen Wartesäle und Wirtschaften I., II. Klasse und III. Klasse, an die sich, zum Teil schon in den sogenannten Fürstentempel übergehend, die Räume für den Betrieb des Bahnhofes und die Wohnräume für ihn und sein Personal anschließen. Die beiden Wartesäle und ebenso die beiden Wirtschaften II. und III. Klasse haben je eine Bodenfläche von etwa 180-240 qm bei einer Höhe von etwa 7 1/2 m und bieten bei reichlicher Beleuchtung und zweckmäßiger Ausstattung angenehme Aufenthaltsgelegenheiten.

Der Wartesaal I. und II. Klasse enthält auf etwa 3 1/2 m Höhe Rußbaumholzverkleidung, darüber eine in Farbe geschmückte Kassettendecke; der Speisesaal I. und II. Klasse auf 3 m Höhe eine tiefergraue Marmorverkleidung mit schwar-

Die dem Personenverkehr dienenden Bahnsteige 2-5 der Hauptlinien sind zwischen dem durchgehenden und dem Überholungsgleise einer Richtung der Hauptlinien angelegt, so daß der Übergang der Reisenden von einem Personenzug auf einen Schnellzug der gleichen Linie und Richtung und umgekehrt ohne Wechsel des Bahnsteigs vor sich gehen kann. Das gleiche gilt für die Züge der Mühlackerbahn, die in der Hauptsache am gleichen Bahnsteig 6 an- und abfahren.

Die Züge der Kraichgaubahn müssen bis zum Ausbau des Bahnhofes in der Hauptsache auf den Gleisen der Hauptbahn, Bahnsteig 4 und 5, abgefertigt werden.

Der Wechsel der Bahnsteige kann nur unter Benützung eines der beiden unter dem westlichen und östlichen Ende der Bahnsteige 1-6 entlang ziehenden Personentunnel a und b (Skizze 1) erfolgen, da wegen der hohen Bahnsteige ein Überschreiten der Gleise ausgeschlossen und verboten ist. Das Verbot, die Gleise zu überschreiten, ist auf verschiedenen an den Säulen der Bahnsteighallen angebrachten Tafeln in augenfälliger Weise dem Publikum angezeigt.

Welchen Weg der Reisende beim Wechsel des Bahnsteigs am zweckmäßigsten nimmt, hängt davon ab, ob er in der gleichen Richtung, in der er angekommen ist, weiter reist, oder ob er die Richtung ändert.

Die Züge fahren im allgemeinen derart an den Bahnsteigen an, daß die Lokomotiven an die Enden der 250 m langen Bahnsteige zu sehen kommen.

Ein Reisender, der mit einem Zug aus Pforzheim auf dem westlichen Ende von Bahnsteig 6 ankommt und mit einem von Bahnsteig 3 nach Mannheim abzufahrenden Zug weiter will, wird zweckmäßig seinen Weg durch Tunnel a wählen; ein Reisender dagegen der mit einem Zug aus Straßburg oder Wasel auf Bahnsteig 6 oder 5 ankommt und nach Mannheim fährt, wird bei seinem Gang nach Bahnsteig 3 an den Zug nach Mannheim den Personentunnel b benützen, da der ankommende wie der abzufahrende Zug am östlichen Ende der betreffenden Bahnsteige hält. Beim Übergang von den Hauptlinien nach der Magau- und Harthbahn und umgekehrt wird der Reisende am zweckmäßigsten seinen Weg durch den Tunnel a nehmen.

Was die Benützung der Bahnsteige betrifft, so dienen die Bahnsteige 2-6 und 10-12 ausschließlich der Personenbeförderung und Bahnsteig 9, der als niedriger Bahnsteig ausgeführt ist, der Güterbeförderung, in geringem Umfang auch der Personenbeförderung, da einzelne Güterzüge zur Personenbeförderung mitbenutzt werden; aus diesem Grunde ist eine Verbindung zwischen dem Haupttunnel a und dem Bahnsteig 9 derart hergestellt, daß man den Bahnsteig 9 unter Dach erreichen kann. Bahnsteig 1 ist für den allgemeinen Verkehr ausgeschlossen; in seinem westlichen Teil dient er als Zugang zu den Bahnsteigen der Magau-Harthbahn vom Personentunnel a aus, in seinem östlichen Postzweck. Zwischen Bahnsteig 6 und 9 ist noch ein freier Raum vorhanden, der für weitere zwei Bahnsteige für den Personenverkehr vorgesehen ist.

Personentunnel b, der von den Personenbahnsteigen auf den Bahnhofplatz führt und insbesondere als Ausgang nach der Stadt dienen soll, wird in der Zeit von 1 bis 5 Uhr vormittags als Ausgang geschlossen; die Reisenden müssen deshalb in dieser Zeit alle ihren Weg durch den Tunnel a nehmen.

Auf den Personenbahnsteigen 2-6, die eine Breite von 10,2 m besitzen, sind Sitzbänke aufgestellt und östlich der Treppen des Tunnels b Aborte vorgesehen.

Für die Bahnsteige der Magau- und Harthbahn sind Aborte in die südwestliche Ecke des Aufnahmsgebäudes eingebaut.

Zur Orientierung der Reisenden über die Wege zu den Zügen dienen zunächst die in der Eingangshalle rechts und links an den Wänden vor der Sperre aufgestellten Tafeln — eine für die ankommenden und eine für die abgehenden Züge, — auf denen sämtliche im Bahnhof Karlsruhe ein- und auslaufenden, der Personenbeförderung dienenden Züge angegeben sind.

Die Züge sind nach den einzelnen Richtungen getrennt angeordnet und durch besondere Farben als Personen-, Güter- und Schnell- (D) Züge kenntlich gemacht. Die Tafeln enthalten neben der Nummer der Züge die Ankunfts- und Abfahrtszeiten, sowie die Nummer des Bahnsteigs, an dem sie an- und abfahren.

Nach dem Durchschreiten der Sperre und der Abzweigungen des Personentunnels a erblickt der Reisende linker Hand die Treppe zum Bahnsteig 1, über den man zu den Bahnsteigen der Magau- und Harthbahn gelangt, wie dies aus den über dem Eingang zur Treppe und an den Wänden der Treppe angebrachten Aufschriften zu ersehen ist; außerdem gelangt man über die Treppe zum Bahnsteig 6. An der rechten Seite des Tunnels steht der Reisende an den Wänden der

Treppen zu den Bahnsteigen in großen arabischen Zahlen die Nummern der Bahnsteige sowie die Richtungen angezeichnet, aus und nach denen die an dem Bahnsteig an- und abzufahrenden Züge kommen und gehen.

Zur näheren Bezeichnung der Züge, die auf den Gleisen eines Bahnsteigs an- und abfahren, werden Zugrichtungsweiser verwendet, die auf den Enden der die Treppenaufgänge umgebenden Schutzgeländer aufgesetzt sind; sie besitzen einstellbare Vorrichtungen zum Anzeigen der Gattung und Richtung sowie der Abfahrtszeit in Stunden und Minuten des auf dem Gleis nächsten fälligen Zugs.

Die gleichen Richtungsweiser sind an den Treppen zum Tunnel b und an den östlichen Enden der Bahnsteige der Magau-Harthbahn aufgestellt.

Verläßt man den Bahnsteig nach dem Haupttunnel a zu, so gibt die Aufschrift der über dem Treppeneingang zwischen den Säulen der Richtungsweiser angebrachten Tafel an, wohin man durch die Treppe und den Tunnel a gelangt.

Diese Aufschrift wiederholt sich auf einer Tafel, die der Treppe gegenüber an der westlichen Wand des Tunnels a aufgehängt ist.

So z. B. besagen Aufschriften und Pfeile der Tafeln des Bahnsteigs 3, daß man sich unten an der Treppe links wenden muß, um zu den Bahnsteigen 4-9 zu gelangen und daß man zur Schalterhalle, zu den Wartesälen, Wirtschaften und dem Ausgang sowie zu den Zügen nach Magau und Harth seinen Weg nach rechts nehmen muß.

Ähnliche Aufschriften sind an den Wänden der Treppen zum Personentunnel b angebracht, dazu noch in großen Buchstaben gegenüber jeder Treppe an der östlichen Wand des Tunnels die Aufschrift „Ausgang“. Trotz der beträchtlich größeren Anzahl von Gleisen wird es wie im alten so auch im neuen Bahnhof nicht immer möglich sein, bei Unregelmäßigkeiten im Zugverkehr die Züge alle an den für sie planmäßig bestimmten Bahnsteigen an- und abfahren zu lassen. Die Zahl der Fälle, in denen Änderungen in den Fahrplänen der Züge vorgenommen werden müssen, werden zwar weit geringer sein als im alten Bahnhof; ganz werden aber derartige Verlegungen nicht zu vermeiden sein. Um den in Karlsruhe zugehenden Reisenden die Verlegung der Fahrstraße eines Zuges außer durch den Schaffner an der Sperre in augenfälliger Weise bekannt zu geben, werden im Haupttunnel a vor der Treppe zu Bahnsteig 2 von Fall zu Fall Schilder aufgehängt, die die Änderung der Fahrstraße des betreffenden Zuges unter Angabe der Nummer des Bahnsteigs, an dem er ankommen und abfahren soll und an dem er tatsächlich ankommt und abfährt, anzeigen. Schilder mit Aufschriften ähnlichen Inhalts werden außerdem an den Säulen der Zugrichtungsweiser der Bahnsteige angebracht, an denen Züge mit Übergangsbahnen eintreffen.

Verzögerungen von Zügen werden dem Publikum auf besonderen, an der Sperre in der Schalterhalle und an den Säulen der Zugrichtungsweiser angebrachten Tafeln bekanntgegeben.

Der Gepäck- und Güterverkehr der der Personenbeförderung dienenden Züge wird, wie bereits erwähnt, auf besonderen niedrigen Bahnsteigen ab, die derart zwischen der Gleise und Personenbahnsteige eingeschaltet sind, daß jedes der Gleise an einen Gepäck- und Personenbahnsteig angrenzt.

Die Art und Weise der Beförderung des Gepäcks und Güters von der Sperre und Güteraufgabe zu den Zügen und umgekehrt ist im Vorstehenden bereits erörtert.

Soweit das in Karlsruhe ankommende Gütergut in besonderen Wagen weiterbefördert wird, wird es durch den Gepäck- und Güterbahnhof gebracht, der südlich der Bahnsteige angelegt ist. Den gleichen, umgekehrten Weg nimmt das in besonderen Wagen für Karlsruhe ankommende Gütergut. Die Ladegleise dieses Bahnhofs sind in Sägeform ausgeführt, die ein rasches Auswechseln der fertiggestellten Wagen ohne Unterbrechung des Ladegeschäfts auf den anderen Gleisen und somit eine äußerst wirtschaftliche Ausnutzung der Gleise ermöglicht.

Im Güterbahnhof wickelt sich auch der Milchverkehr ab. Die Milchwagen werden an der Rampe des Güterbahnhofs entladen und die in den Gepäckwagen der Personenzüge als Eingeladungen ankommenden Milchsendungen wie das andere Gepäck ausgeladen und nach der Güterrampe verbracht.

Für das Ent- und Beladen der Postwagen, deren Kurse in Karlsruhe endigen und beginnen, dient der südlich des Postgebäudes an der Verlängerung des Bahnsteigs 1 angelegte Postbahnhof mit Ladegleisen in Sägeform.

Das Postgebäude selbst steht mit den Gepäckbahnsteigen und dem Güterbahnhof 9 durch den Posttunnel c und mit elektrisch betriebenen Aufzügen in Verbindung, mittels deren die Postkarren vom Tunnel nach den Bahnsteigen gehoben und von diesen nach dem Tunnel gesenkt werden.

Westlich der Bahnsteiganlagen in dem Winkel zwischen den Strecken Karlsruhe—Ettlingen—Mastatt und Karlsruhe—Durlach—Mastatt liegt die Hauptabstellgruppe, die Entschladdungs- und Befohlungsanlage für die Lokomotiven mit zwei Drehscheiben von 20 und 22 m Durchmesser sowie das Maschinenhaus. Die Abstellgruppe dient zum Hinterstellen, Untersuchen, Reinigen und Herrichten der Wagen der in Karlsruhe endigenden und beginnenden Züge.

Zu diesem Zweck sind in der Abstellgruppe Einrichtungen zur Entnahme von warmem und kaltem Wasser, von Druckluft für die Entstaubung, von Leuchtgas und von Dampf für das Vorheizen der Wagenzüge getroffen. Das umständliche und kostspielige Vorheizen der Wagenzüge mit besonderen Lokomotiven kommt im neuen Bahnhof in Wegfall. An der Entschladdungs- und Befohlungsanlage findet das Feuerreinigen und Befohlen der Lokomotiven statt, worauf diese erforderlichenfalls über die Drehscheibe in das Maschinenhaus durch dessen südliches Tor eintreten. Im Maschinenhaus werden die Lokomotiven mittels einer elektrisch angetriebenen Schiebebahn auf das für sie bestimmte Gleis und, wenn die Zeit zum Ausrücken herangekommen, von diesem mittels der Schiebebahn an das nördliche Tor gebracht, von wo sie ihren Weg nach den Wagenzügen in der Abstellgruppe oder unmittelbar nach den Bahnsteigen fahren.

Das Maschinenhaus bietet 35 Lokomotiven Unterkunft; es ist mit einer Rauchabfuhranlage versehen, die den Rauch der Lokomotiven mittels zweier Kamine hoch in die Luft abführt. In den Anbauten des Maschinenhauses sind die Diensträume für die Betriebswerkmeister Karlsruhe S., Aufsichtsbüro- und Überwachungsraum für das Maschinenhaus, und Lokomotivpersonal, eine Kantine sowie eine kleine Werkstätte für Instandsetzungsarbeiten geringeren Umfangs an den Lokomotiven und die nötigen Magazinsräume untergebracht.

Der Bahnhof besitzt für die Gleisanlagen, die dem Zugverkehr dienen, eine elektrisch betriebene Weichen- und Signalanlage. Die Weichen der übrigen Gleisanlagen werden auf mechanischem Wege mit gruppenweise in Stellwerken vereinigt gebaueten Gestängen, in geringem Umfang auch an Ort und Stelle von Hand bedient. Die Einrichtungen zum Bedienen der elektrisch betriebenen Weichen und Signale sind in hohen Stellwerken untergebracht.

Der zum Betrieb der Weichen erforderliche Gleichstrom wird aus dem von bahneigenem Elektrizitätswerk in Durlach gelieferten Drehstrom mittels eines im Keller des Freigabewerks untergebrachten Umformers gewonnen.

Die Leitung des Betriebes des ganzen Bahnhofes, soweit der Zugverkehr in Betracht kommt, liegt in der Hand des Fahrdienstleiters, der im II. Stockwerk des am westlichen Ende des Bahnsteigs 5 stehenden Freigabewerks untergebracht ist. Er regelt von hier aus mittels der elektrischen Einrichtungen und der zwischen den Weichen und Signalen der einzelnen Fahrstrassen bestehenden Abhängigkeiten den ganzen Zugverkehr.

Die elektrische Stellwerksanlage bietet bei vor-schriftsmäßiger Bedienung die Gewähr, daß ohne Zutun des Fahrdienstleiters kein Zug ausfahren und in den Bahnhof eingelassen werden kann, daß die Ein- und Ausfahrt eines Zuges nur auf dem von ihm bestimmten Gleis erfolgt, daß bei jeder Ein- und Ausfahrt von Zügen die Weichen und Gleisperren der betreffenden Fahrstraße richtig gestellt sind und während der Fahrt nicht umgestellt werden können, daß nicht fahrenden sich gefährdender Züge gleichzeitig zugelassen werden können und daß nach erfolgter Einfahrt eines Zugs auf ein Gleis ein zweiter Zug aus Versehen auf das gleiche Gleis nicht eingelassen werden kann.

Sämtliche in den neuen Bahnhof einmündenden Linien besitzen zur Regelung der Zugfolge elektrische Streckenblockung, die eine wesentliche Erhöhung der Betriebssicherheit mit sich bringt.

Zur Beleuchtung der Gebäulichkeiten sowie der Gleisanlagen dient Wechselstrom, der aus dem vom bahneigenen Elektrizitätswerk in Durlach gelieferten hochgespannten Drehstrom in 5 Transformatoren gewonnen wird. Es sind im ganzen Bahnhof 3000 Glühlampenanschlüsse von 10-2000 Kerzen und 30 Vogenlampen von je 2400 Kerzen vorhanden, die einen Kraftbedarf von 200 K.W. erfordern.

Zur Beheizung der Räume des Aufnahmsgebäudes, des Postgebäudes und des Freigabewerks dient eine Warmwasserheizung, bei der das im Fernheizwerk F in Heitzfelden auf 80 Grad Celsius erwärmte Wasser mittels im Fernheizwerk aufgestellter Pumpen nach den einzelnen Heizkörpern und von da wieder nach den Heizfeldern zurückgedrückt wird.

Vom Fernheizwerk wird auch der Dampf für das Vorheizen der Zugsausrüstungen in der Abstellgruppe geliefert und den einzelnen Zapfstellen in einer im Weichenkörper belegten Rohrleitung zugeführt.