Alexander Moszkowski (1851-1934)

16. Der größte Bahnhof Europas

Im Dezember des Jahrs 1915 konnte der Schlußstein zu einem eisenbahntechnischen Bauwerk gelegt werden, das in seiner Großartigkeit kein Gegenstück diesseits des Weltmeers besitzt. In vierzehnjähriger Tätigkeit ist die Umgestaltung der Leipziger Bahnanlagen beendet worden, der Hauptbahnhof in Leipzig entstanden. Es münden in ihn nicht weniger als 26 Personengeleise ein, die sämtlich nebeneinanderliegen und durch einen gemeinschaftlichen Querbahnsteig begrenzt werden. Die in neuzeitlicher Eisenbetonweise unter reicher Verwendung von Glasabdeckung entstandenen sechs Gleishallen sind je 30 Meter hoch und haben die ungewöhnliche Spannweite von je 45 Metern. Personen- und Güterbahnhof erstrecken sich über 2 Kilometer und umfassen 150 Kilometer Gleis mit 920 Weichen. Die Gesamtkosten für den Umbau der Leipziger Bahnanlagen haben 135 Millionen Mark betragen.

Die Materialmengen, die in den größten Bahnhof Europas hineingebaut wurden, sind sehr bedeutend. »Allein an Eisenteilen stecken«, wie die »Wochenschrift für deutsche Bahnmeister« mitteilt, »im Hauptbahnhof über sieben Millionen Kilogramm oder 144 252 Zentner. Rechnet man das Ladegewicht eines Eisenbahnwagens zu 200 Zentnern, so hätte man zur Beförderung der Eisenteile des Hauptbahnhofs einen Zug mit 721 Wagen nötig. Die Glasbedachung der sechs Längsbahnsteighallen – es handelt sich um die riesige Fläche von rund 29 000 Quadratmetern – hat ein Gewicht von mehr als 12 500 Zentnern; wollte man das Glas in einem Zug befördern, so wären demnach 63 Bahnwagen dazu nötig.

Sind das schon Mengen und Gewichtszahlen, die man sich schwerlich vorzustellen vermag, so verschwinden sie noch als unbedeutend, wenn man die Menge des zum Hauptbahnhof benötigten Betons betrachtet. Von einer Anzahl Firmen sind z. B. allein über 15 000 Kubikmeter Beton geliefert worden. Rechnet man das Kubikmeter Beton zu 45 Zentnern, so ergibt sich das stattliche Gewicht von 685 710 Zentnern. In Bahnwagen verladen, erfordert diese Menge eine Zahl von etwa 3400 Wagen. Hierzu kommen aber nun noch über 22 000 Kubikmeter Sand, Kies und Kleinschlag. Das dürfte einem Gewicht von rund einer Million Zentnern entsprechen, und man hätte zu deren Fortbewegung etwa 5000 Eisenbahnwagen nötig.

An Mauersteinen und Tonklinkersteinen hat eine Firma über 11 Millionen verwendet, dazu noch gegen 250 000 poröse Mauersteine. Zur Beförderung der Steine hatte man mehr als 3500 Loren nötig. Der Zementverbrauch eines Baugeschäfts betrug weit über 40 000 Sack, der in mehr als 200 Wagen ankam. An Kalk verarbeitete man hier 750 Loren oder rund 2800 Kubikmeter. Wenn man allein die Materialien von sechs stark beteiligten Geschäften in einem Bahnzug befördern wollte, so hätte man dazu nicht weniger als etwa 13 600 Eisenbahnwagen nötig!«

Aus all diesen Einzelteilen zusammengefügt, erhebt sich heute das gewaltige Werk als ein stolzes Wahrzeichen deutscher Einheit und Kraft.
(425 words)

Quelle: https://www.projekt-gutenberg.org/moszkows/1000wund/chap016.html

classtests.com