

Herzlich Willkommen im Landesverwaltungsamt!

Erkunden Sie doch mal auf eigene Faust die Baugeschichte der Ernst-Kamieth-Straße 2!

Wir laden Sie herzlich zu einem audiogeführten Rundgang ein.

Die Führung beginnt hier im Empfangs- bzw. Foyerbereich. Starten Sie am jeweiligen Informationspunkt die dazugehörige Audiodatei auf dieser Internetseite.

Wir zeigen Ihnen die interessantesten und sehenswertesten Stellen des Hauses in einem ca. 40-minütigen Rundgang.

Viel Spaß!

1. Einführung:

Die Eisenbahnen waren ein wichtiger Faktor bei der wirtschaftlichen Entwicklung Deutschlands. Mit der Einführung des Eisenbahnverkehrs wurden viele Privatbahnen gegründet, die sich durch Aktienzeichnung finanzierten. Da es auf den Finanzmärkten zu häufigen Schwankungen und vielen Spekulationen kam, blieben viele Strecken in technisch schlechtem Zustand.

Preußen wollte dem entgegenwirken, indem es Privatbahnen aufkaufte und nach und nach die preußischen Eisenbahnen verstaatlichte. Schrittweise mit der Verstaatlichung wurden Königliche Eisenbahndirektionen gegründet- so auch die Königliche Eisenbahndirektion in Halle (Saale).

2. Baugeschichte der Königlichen Eisenbahndirektion in Halle an der Saale:

2.1. Der Ursprungsbau

Am 17. Februar 1899 stellte die Königliche Eisenbahndirektion bei der halleschen Polizeiverwaltung einen Bauantrag.

Inhaltlich ging es um die Erschließung des Geländes zwischen der heutigen Verlängerung der B6 (der Rudolf-Ernst-Weise-Straße) und der Thielenstraße (der heutigen Ernst-Kamieth-Straße). Gleichzeitig wollte man zwei Verbindungsstraßen schaffen, um schließlich ein neues Geschäftsgebäude an diesem Ort zu errichten.

Eine Baugenehmigung wurde zuerst nicht erteilt, da die vorgelegten Planungsunterlagen nicht den baupolizeilichen Vorgaben entsprachen.

Dennoch wurde bereits drei Monate später – und ohne Baugenehmigung- mit den Bauarbeiten begonnen. Der Bauantrag wurde am 31. August 1899 genehmigt. 2 Jahre später, im Jahre 1901, endeten die Bauarbeiten. Stolz verkündete der damalige Präsident der Königlichen Eisenbahndirektion Seydel am 13. Juni 1901 dem Oberbürgermeister der Stadt Halle, Gustav Staude, die Fertigstellung des imposanten Verwaltungsgebäudes.

Die Pläne für den damals größten Verwaltungsbau der Stadt Halle aus dem Jahr 1899 stammten von Regierungs- und Baurat Eduard August Wilhelm Fürstenau.

Der Architekt und Bauverwaltungsbeamte gestaltete u.a. Anfang des 20. Jahrhunderts:

- die Brückenköpfe der Glienicker Brücke in Potsdam und
- das Preußische Obergerverwaltungsgericht in Berlin-Charlottenburg, Hardenbergstraße 31.

Der 1899 – 1901 im Stil der Neorenaissance errichtete Ursprungsbau ist ein geschlossenes Rechteck mit einem großen zentral gelegenen Hof und je zwei kleineren Höfen auf jeder Seite.

2.2. Die Erweiterungen

Im Laufe der Zeit wurde es auf den Fluren eng und so entschloss man sich, bereits ab **1918** die hofseitigen Flügel aufzustocken.

Von **1928 bis 1930** entstand das schmucklose Dienstgebäude Buddestraße/Ecke Thielenstraße (heute Ernst-Kamieth-Straße) als Dienstgebäude der Reichsbahnämter. Bereits zu Beginn der Bauphase gab es auch Pläne für einen

Erweiterungsbau über die gesamte Länge der ehemaligen Königstraße (heute Ernst-Rudolf-Weise-Straße).

Ausgeführt wurde zunächst nur der westliche Erweiterungsbau des Nordflügels entlang der Buddestraße, der die Bauformen des historischen Kernbaus detailgetreu aufnimmt. Das Innere des Gebäudes wurde aber zeitgemäß gestaltet.

Von **1935 bis 1938** wurde der bereits im Mai 1928 geplante Verbindungstrakt dem winkligen Verlauf der Ernst-Kamieth-Straße (Königstraße) folgend entworfen und errichtet. Die Außengestaltung passt sich auch hier dem historischen Kernbau an, allerdings in reduzierter Formensprache und unter Verwendung von Kunststein. Bemerkenswert ist hier das sogenannte „Runde Treppenhaus“ im Stil der 20er Jahre des vergangenen Jahrhunderts. Es erinnert sehr an andere Innenbereiche im Bauhausstil.

2.3. Der Grundriss

Im Grundriss präsentiert sich das Gebäude als eine geschlossene Anlage, die sich mit mehreren Querriegeln um acht Höfe gruppiert. Die Hauptflügel folgen in ihrer Ausrichtung den Straßenfluchten, so dass ein unregelmäßiger Baukörper entsteht, der sich aus den einzelnen Bauabschnitten erklärt. Wenn Sie die Möglichkeit dazu haben das Verwaltungsgebäude aus der Vogelperspektive zu betrachten, sehen Sie, dass das Gebäude tatsächlich kein Rechteck ist, sondern eine besondere geometrische Form besitzt.

Die einzelnen Gebäudeflügel sind durch Flure und Treppenhäuser miteinander verbunden. Die Haupttreppe des Hauptflügels ist ein halbrunder Vorbau zum ersten großen, zentral gelegenen Innenhof. Auch nach längerem Aufenthalt in diesem Gebäude kann man sich aufgrund der vielen Treppenhäuser und Durchgänge verlaufen.

Dem Vorbau im Hof gegenüber liegt ein segmentbogenförmiger Vorbau mit Treppenaufgängen in den Gebäudeecken. An den Stirnseiten der Lichthöfe befinden sich weitere Treppenhäuser. Ein weiterer kreisrunder Vorbau zum zweiten großen Innenhof umschließt das zweite große Treppenhaus.

Verlassen Sie nun das Gebäude in Richtung Ernst-Kamieth-Straße, um sich die Besonderheiten der Außenfassade näher erläutern zu lassen.

2.4. Die Fassade

Das Hauptgebäude mit der Ansicht zur Ernst-Kamieth-Straße (dem Haupteingang des Landesverwaltungsamtes) ist ein dreigeschossiger Bau mit Satteldach. Ein stark dekoriertes, zweifach gestuftes Mittelrisalit und Eckrisaliten gliedern diese Fassade. Sockel- und Erdgeschoss sind mit einer Putzquaderung gestaltet. Die oberen Geschosse sind weiß verputzt, Gebäudekanten und Fensteröffnungen sind sandsteinfarben hervorgehoben.

Der Mittelrisalit als Eingangsbereich ist besonders reich mit Zierformen geschmückt. Der Schweifgiebel ist stark durch Gesimse und Lisenen gegliedert. Lisenen sind Mauerblenden, die horizontal und vertikal die Hauswand verstärken. Eine breite Freitreppe mit schlichtem eisernen Geländer führt in das Gebäude hinein und überbrückt das schmucklose, allein durch kleine Kellerfenster gegliederte Sockelgeschoss. Sockel- und Erdgeschoss sind zusammengefasst durch Pilaster, welche das einen Balkon imitierende Brüstungsfeld des 1. Obergeschosses tragen. Die Pilaster sind mit geometrischen Formen profiliert und teilen das Erdgeschoss vertikal in fünf Teile, deren Fenstergröße nach außen hin geringer wird.

Das Eingangsportal vereint Kunstformen verschiedener Epochen:

Ein gestuftes Rundbogen-Sitznischenportal imitiert den Baustil der Renaissance. Die Eingangstür ist mit einem Gebälk bekrönt; der Rundbogen wandelt sich über dem Schlussstein im Scheitel des Bogens in einen so genannten Eselsrücken. Dieser ist mit Krabben besetzt, die aus der gotischen Sakralarchitektur entlehnt sind. In dem freien Feld befindet sich ein mit Blattwerk umranktes Medaillon mit der Hausnummer.

Die Tür selbst ist mit sehr schmalen Seitenfeldern dreigeteilt. Pfeiler tragen den als Gebälk gestalteten Türsturz, der mit gekräuseltem Blattwerk (Krabben, wie sie sich am Giebel wiederfinden) und dem oberen Abschluss einer Kreuzblume bekrönt ist. Kreuzblumen rühren als dekorative Elemente von Strebebögen aus der Zeit der gotischen Architektur. Die Pfeiler, balusterförmig weitergeführt, laufen in einen Bogen hinein.

Darüber fasst eine Dreierfenstergruppe das erste und das zweite Obergeschoss zusammen. Deren Brüstungsfeld ist eine verzierte Balustrade. Sie wird durch die Fortführung der Pfeiler des Erdgeschosses gegliedert. Die Pfeiler enden in Fruchtformen. Die Fenster selbst sind dreibahnig, wobei jede Bahn mit einem Rundbogen abschließt.

Das gesamte Fenster weist im Bogenfeld fünf vertikale parallele Stäbe auf und im Scheitelpunkt eine Konsole. Das Gebälk wird durch diese Konsole getragen, auf welchem ein Dreiecksgiebel ruht. Jeder dieser Dreiecksgiebel enthält ein in ein Muschelornament eingefasstes Medaillon, welches symbolisch für die Eisenbahn steht.

2.5. Die Medaillons

2.5.1. Der Fliehkraftregler oder auch Dampfregler genannt

Eingefasst in das linke Medaillon ist ein Fliehkraftregler, der den Nutzer des Gebäudes kennzeichnete. Der Fliehkraftregler ist Bestandteil der Dampfmaschine, hier im Besonderen der Dampflok, der vorherrschenden Fahrzeuggattung der Zeit.

2.5.2. Das Flügelrad

Das Flügelrad in der Mitte ist das Symbol der Eisenbahnen und der Eisenbahner seit Beginn des Eisenbahnverkehrs in Deutschland. Seinen Ursprung hat es in den Darstellungen des Götterboten Hermes, der ebenfalls mit Flügeln dargestellt wurde, um seine Schnelligkeit und Leichtigkeit zu charakterisieren.

Um 1900 wurde das Flügelrad als eigentliches Zeichen der Eisenbahnen in Deutschland verwendet und besonders an Uniformen angebracht.

2.5.3. Die Elektrizität

Am Ende des 19. Jahrhunderts trat Elektrizität in die Alltagswelt der Menschen ein: die Haushalte wurden mit Strom versorgt, es gab elektrisches Licht.

Innerstädtische Verkehrsmittel wie die Pferdebahn wurden auf elektrischen Betrieb umgestellt. In Halle entstand 1891 das erste elektrische Straßenbahnnetz.

Elektrizität wurde durch Blitze mit gezackten Pfeilen dargestellt, die die in alle Himmelsrichtungen strömenden Kräfte anzeigen.

2.6. Der Figureschmuck

Über dem Haupteingang flankieren die Köpfe von vier Figuren die Fenstergruppe zum Sitzungssaal. Sie blicken aus von Rollwerk und Ranken umgebenen Medaillons, deren Inschriften für die Stadt Halle in dieser Zeit wichtige wirtschaftliche Faktoren symbolisieren. Sie stellen die vier Hauptpfeiler von Halles wirtschaftlichem Aufschwung in der Zeit der Industrialisierung dar:

Ackerbau mit der Zuckerindustrie, Bergbau mit der Braunkohleförderung, Maschinenbau und Handel.

Bis auf den Bergmann sind die Köpfe mit ihren Attributen der griechischen Mythologie entlehnt. Im oberen Abschluss des Giebels stellt eine von Ranken und Blattwerk verzierte Kartusche ein Wappenschild dar, die einst der preußische Adler zierte.

Hermes

Hermes (römisch Merkur) ist der **Gott der Herden, der Diebe und des Handels**. Er trägt die für den Götterboten übliche Flügelkappe. Das Medaillon trägt die Aufschrift „Handel“. Zu beiden Seiten des ionischen Kapitells liegt der Heroldstab - ein von zwei geflügelten Schlangen symmetrisch umwundener Stab mit Flügeln. Dieser galt bis in die neueste Zeit als Symbol des Handels.

Hephaistos

Die zweite Figur von links zeigt einen bärtigen Mann mit Kappe. Das Medaillon trägt die Aufschrift „Maschinenbau“. Neben dem Kapitell liegen Schmiedewerkzeuge (Hämmer und Zangen) spiegelbildlich angebracht, auf der linken Seite von einer eisernen Kette umschlungen, auf der rechten von einem Zahnrad ergänzt. Die Darstellung des Mannes mit Bart und Kappe zusammen mit den Attributen des Schmiedehandwerks verweist auf **Hephaistos, den griechischen Gott des Feuers und des Schmiedehandwerks** (*römisch Vulcanus*), der hier allegorisch für die Kraft des Maschinenbaus stehen soll, welcher selbst mit der Kette und dem Zahnrad gekennzeichnet wird.

Bergmann

Aus dem Medaillon mit der Aufschrift „Bergbau“ blickt ein Mann mit gestutztem Bart, Bergmannsmütze und Kragen der Bergmannskleidung. Den Hut ziert ein kleines Medaillon mit den gekreuzten Werkzeugen Breit- und Doppelhacke.

Ein Pendant in der griechischen Mythologie gibt es nicht.

Demeter

Eine junge Frau mit in das lange wellige Haar geflochtenen Ähren blickt aus dem Medaillon mit der Aufschrift „Ackerbau“. Sie stellt die **griechische Göttin der Fruchtbarkeit und der Landwirtschaft** dar (römisch Ceres). Die bei ihr dargestellten Attribute sind geschnittene Getreideähren und Werkzeuge zur Feldbestellung wie Sichel, Sense, Schlegel und Rechen.

Kehren Sie bitte nun in das Innere des Gebäudes zurück.

3. Der Innenraum

3.1. Das Haupttreppenhaus

Über das Foyer mit seinen beidseitigen Pfortnerlogen gelangt man über einige Stufen und durch eine säulengetragene Dreibogengruppe (polierter Granit, vermutlich skandinavischer Herkunft) in die Parterre-Galerie und zum Haupttreppenhaus.

Das Haupttreppenhaus ist der einzige repräsentative Bereich des gesamten Gebäudes. Während sich die Architektur der übrigen Flure und Räume der Funktion dem Verwaltungszweck unterordnet, zeichnet sich das Haupttreppenhaus durch eine ausgeprägte Raumstruktur unter Verwendung ausgewählter Gestaltungselemente wie Säulen, Böden, Rippengewölbe, Kandelaber, Werksteintreppe und Bleiglasfenster aus. Auf historischen Aufnahmen ist die bereits zur Bauzeit entstandene Rundbogennische erkennbar. In einer mit glasierten Fliesen umrandeten Vertiefung befanden sich eine großflächige Darstellung einer unter vollem Dampf stehenden Dampflokomotive sowie ein reicher Ornamentschmuck.

Das siebenjochige Gewölbe der Parterre-Galerie verzierte ursprünglich ein in wässriger Technik ausgeführtes schwarzes und rotbraunes Akanthusblattwerk mit Früchten und Girlanden, die sich von den Säulenkapitellen ausgehend an den Graten entlang wanden. Diese Ornamentmalerei wurde später mit ockerfarbener Ölfarbe überstrichen und die Grate mit oxydroter Farbe überzogen.

Der Zugang zu den Seitenflügeln führte durch quadratisch gesprossene Windfangtüren, deren Türflügel freischwingend eingehängt waren.

Das ovale Haupttreppenhaus erstreckt sich über drei Etagen und führt in die obere Galerie zum großen Sitzungssaal sowie zum Dienstzimmer des Präsidenten. Von den beiden Treppenläufen war der südliche Treppenaufgang bis in die DDR-Zeit dem Präsidenten oder Direktor vorbehalten.

Den repräsentativen Charakter des Treppenhauses unterstreichen die metallenen Kandelaber auf Sandsteinpfosten und die aus sächsischem oder schlesischem Werkstein ausgeführten Treppenläufe und Türgewände.

Über dem Halboval des Treppenhauses spannt sich ein gotisierendes Netzrippen-Sterngewölbe. Die Rippen und Konsolen sind in Sandstein gearbeitet und waren ehemals steinsichtig.

3.2. Das Wandgemälde „Lust am Leben“

Das opulente Haupttreppenhaus empfängt den Gast heute mit einem sinnenfrohen Bild von Günter Rehn aus dem Jahr 1975. Hintergrund für den Auftrag waren der Wunsch des Reichsbahnpräsidenten Karl Hetz, etwas positiv Beflügelndes zu schaffen, um indirekt die Arbeitsproduktivität zu steigern. Wegen der unbekleideten Figuren kam es zu einem Widerstand seitens des Parteisekretärs. Dieser wurde daher kurzerhand bis zur Fertigstellung des Bildes beurlaubt.

Um die Zentralfigur, eine tanzende junge Frau, gruppieren sich musizierende Jünglinge, ein Reiter, dessen erhobener Hand Tauben entsteigen, und schließlich ein Knabe, der einen Drachen steigen lässt. Die Komposition nimmt die durch die Treppenarchitektur vorgegebene Raumperspektive geschickt auf und gibt den Blick auf einen imaginären Horizont frei, vor dem eine Aktgruppe heiter agiert.

Um ein Detail des Wandbildes rankt sich eine Legende, die in den Quellen zwar nicht belegt ist, jedoch bei verschiedenen Führungen durch ehemalige Mitarbeiter der Reichsbahndirektion Halle erzählt wurde:

Der Hund in der rechten Ecke des Bildes soll die Nachbildung des Hundes des damaligen Direktors sein. Dieser soll auf Veranlassung (oder ausdrücklichen Wunsch) in das Bild integriert worden sein.

Zuvor waren auf dem rundbogigen Bild die **Hochhäuser am Riebeckplatz** als Eingangssituation in die Stadt dargestellt. Man sah die „Fäuste“, die vor dem Haus des Lehrers standen, eine Lokomotive, das Hallesche Wappen, das Emblem der DDR-Fahne und ein Medaillon mit der Aufschrift „25“, darin eingeschrieben „DDR“.

Das Gemälde wurde später durch eine Stahl-Glas-Installation zur Präsentation hinterleuchteter Eisenbahnmotive verkleidet. Dies ist eigentlich nicht verständlich, wenn man bedenkt, dass das Bild eher frei von ideologischen Vorgaben war. Aus Berichten ehemaliger Mitarbeiter der Reichsbahndirektion Halle erfolgte die Umgestaltung mit der Berufung eines neuen Direktors. Dieser fand weder Gefallen am Gesamtkunstwerk noch am Bildnis des Hundes seines Vorgängers.

Bereits 1990 wurden die Milchglasscheiben aber wieder entfernt. Wer das gewesen ist, ist bis heute nicht bekannt. Die Konstruktion war aber für den Erhalt des Bildes eine glückliche Fügung: weder wurde es im Laufe der Jahrzehnte übermalt noch wurde es anderweitig beschädigt. Als man das Gebäude dann sanierte, konnte das eigentlich gut erhaltene Wandbild umfassend restauriert und konserviert werden.

3.3. Wer war der Maler?

Günter Rechn wurde 1944 in Lodz geboren und studierte Gobelinwirkerei und Malerei in Halle an der Hochschule für industrielle Formgestaltung Burg Giebichenstein.

Seine akademischen Lehrer waren unter anderem Lothar Zitzmann, Hannes H. Wagner und Willi Sitte. Ab 1977 arbeitete er freischaffend in der Niederlausitz als Maler und Grafiker. In den 1980er Jahren war Günther Rechn als Vorsitzender des Verbandes Bildender Künstler des Bezirkes Cottbus tätig und in nationalen sowie internationalen Ausstellungen zu sehen.

Nach der Wende und dem Zusammenbruch der Strukturen des östlichen Kunstbetriebes arbeitete Rechn zunächst als Bühnenmaler am Staatstheater Cottbus und als Restaurator in Niederbayern. Von 1993 bis 1994 gab er als erster Stadtzeichner einen künstlerischen Blick auf die Nachwendestadt Cottbus. Seit 1994 lebt und arbeitet Günther Rechn in Limberg bei Cottbus und in Grosseto. Seit 1989 ist er mit Ausstellungen in Deutschland, Frankreich, Italien, Polen und Tschechien mit seinen Werken zu sehen.

Nun nehmen Sie bitte eine der imposanten Steintreppen neben dem Wandgemälde, um danach den Flurbereich des 1. Obergeschosses zu erkunden.

4. Das 1. Obergeschoss und die bauhistorischen Untersuchungen im Jahr 2002

Das Geschäftsgebäude der Eisenbahndirektion Halle ist heute ein Baudenkmal, das als Verwaltungsgebäude durch das Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt genutzt wird. Um die dringende Sanierung des Gebäudes mit den denkmalpflegerischen Forderungen und den baukonstruktiven und strukturellen Maßnahmen für einen zeitgemäßen Verwaltungsbau zu vereinbaren, wurde 2002 vom Eigentümer Deutsche Bahn AG bei dem Kunsthistoriker und Restaurator Dr. Gerhard Richwien eine bauhistorische Untersuchung in Auftrag gegeben.

Besonderes Augenmerk lag dabei auf dem Haupttreppenhaus, der oberen Galerie mit den repräsentativen Räumen des Präsidenten und dem Sitzungssaal sowie dem runden Treppenhaus im letzten Erweiterungsbau von 1938. Einen umfangreichen Teil nahm die Untersuchung der alten Farbgebung ein, aus der sich beispielsweise die Festlegung der heutigen Farbfassung der Innenräume ergab.

Die bauhistorische Untersuchung legte mit Hilfe von sogenannten Freilegungsschnitten die ursprüngliche Ornamentmalerei an den Decken und Säulen des Foyers, am Haupttreppenhaus und an der oberen Galerie frei sowie die ursprüngliche Farbgebung in den restlichen Gebäudeteilen. Die in wässriger Technik ausgeführte Ornamentbemalung stellt schwarzes und rotbraunes Akanthusblattwerk mit Früchten und Girlanden dar, die – typisch für die Neorenaissance – von den Säulenkapitellen ausgehend an den Graten entlangwandern. Zu späterer Zeit wurde die gesamte Ornamentmalerei mit ockerfarbener Ölfarbe überstrichen, die Grate wurden mit oxidroter Farbe überzogen.

Aufgabe der historischen Untersuchung und Restaurierung ist es, bestimmte Zustände zu dokumentieren, diese aber nicht unbedingt zu erhalten. So wurde der alte Paternoster aus den 1930er Jahren aus Sicherheits- und Brandschutzgründen entfernt und durch einen neuen zeitgemäßen Aufzug ersetzt. Im runden Treppenhaus wurde dagegen die originale Beleuchtung nachgebaut und wieder installiert. Einige Decken und Säulen wurden retuschiert, andere ohne Retusche belassen, so dass auch für das ungeübte Auge der

ursprüngliche Zustand der Malerei erkennbar ist. In diesem Zusammenhang stellt das Präsidentenzimmer eine Besonderheit dar, denn hier wurde die komplette Stuckdecke restauriert. Die Restaurierung umfasste neben der Farbgebung auch die Restaurierung der Türgiebel des Präsidentenzimmers und des großen Sitzungssaals. Die eingetieften Inschriften in den Tafeln VORZIMMER – SITZUNGSSAAL – PRÄSIDENT sind ölvergoldet und zum Teil mit Goldbronze aufgefrischt. Die tempelartigen Türgewänder sind im Cinquecento-Stil gefertigt sind. So wird die italienische Kunstepoche des 16. Jahrhunderts bezeichnet.

Die äußeren Türen haben auf der Schmuckfläche ein Relief. Die Verzierung ist ein geflügeltes Rad. Das Relief im großen Giebelfeld der mittigen Sitzungssaaltür ist nachträglich entfernt, vermutlich war hier der preußische Adler eingearbeitet. Die Konsolen sind wieder mit einem kleinen Flügelrad verziert.

Darüber hinaus sind beide Räume den heutigen technischen Anforderungen an Präsentations- und Versammlungsräume – Beleuchtung, Bestuhlung, Verdunklung – entsprechend ausgestattet und flexibel nutzbar.

Alle repräsentativen Orte im Ursprungsbau wurden im Stil der Neorenaissance gestaltet, auch der große Sitzungssaal und das Präsidentenzimmer sowie das viereckige Treppenhaus. Die übrigen Verwaltungsbereiche, also die Dienstzimmer und die langen Flure, waren auch schon im Ursprungsbau funktional gehalten und wiesen keine besonderen Verzierungen auf.

Wenden Sie sich in Richtung des B-Flures, gehen Sie bitte durch beide Glastüren. Dann weiter geradeaus. Biegen Sie am Ende des Flurbereichs vor der großen Holztür rechts ab und folgen den Flurbereichen B und C bis an das runde Treppenhaus.

4.1. Das runde Treppenhaus

Das runde Treppenhaus im hofseitig ausgestellten Rundturm und bildet mit seinen vorgelagerten Korridoren den Übergang zum jüngsten Flügelanbau. Die neue technische Grundlage für die Architektur der Klassischen Moderne war die Verwendung der Baumaterialien Stahl, Glas und bewehrter Beton. Letzterer ermöglicht sowohl strenge Formen als auch plastische und biomorphe, die häufiger vertreten sind.

Die ästhetischen Prinzipien der Moderne sind als Reaktion auf die historisierenden Neo-Stile – wie die Neorenaissance des Ursprungsbaus der Eisenbahndirektion – zu verstehen. Die Moderne zeichnet sich vor allem durch die Ablehnung des Ornamentbegriffs aus.

Das runde Treppenhaus ist im Stil der Frühen Moderne gestaltet und der Organischen Architektur zuzuschreiben. Dies ist eine Richtung der frühen modernen Architektur zu Beginn des 20. Jahrhunderts; sie erstrebt die Harmonie von Gebäude und Landschaft, eine den Baumaterialien gemäße, „organisch“ aus der Funktion heraus entwickelte Form sowie eine biologische, psychologische und soziale Zweckmäßigkeit der Architektur. Stilistisch ist die Organische Architektur heterogen und keiner bestimmten Ästhetik verpflichtet.

Mittel sind die architektonischen und künstlerischen Gesetze selbst, also Proportionen, plastische Formenvielfalt, Raumgebärden, Farben, Materialcharaktere und vieles mehr.

Das Treppenhaus und sein vorgelagerter halbrunder Flur leben in erster Linie von der Form. Der Korridor umschreibt eine sanfte Krümmung, gerundete Ecken betonen die ausgesprochen schöne und aufregende Raumdynamik. Diese wirkt umso stärker, weil die Materialität zurückhaltend gestaltet ist: Beton, Stein, glatter Putz mit hellem Farbanstrich, natursteingefasste Türen und Fenster, Handlauf und Heizungsabdeckung aus Aluminium. Die mit ihren an einer Metallstange aufgefädelten Glaskugeln etwas futuristisch anmutende Beleuchtung unterstützt diese Dynamik. Die archibildlich belegte Beleuchtung war nicht mehr erhalten und wurde im Rahmen der Sanierung 2007 detailgetreu nachgebaut. Ein alle Geschosse durchmessendes oktogonales Säulenpaar nimmt die Last der zum Treppenturm hin offenen Geschossebenen auf.

Die bauzeitlichen Fenster wurden im Zuge der Renovierung in den 90er Jahren des vergangenen Jahrhunderts durch Kunststofffenster ersetzt. Damit unterscheidet sich die architektonische Sprache der Innenraumgestaltung des letzten Erweiterungsbaus grundsätzlich von seiner Fassadengestaltung, die in reduzierter Weise dem Baustil des Ursprungsbaus angepasst ist.

Nun folgen Sie bitte der Treppe bis zum Hof. Gehen Sie dann nach rechts durch einen der Torbögen. Jetzt stehen Sie auf einem weiteren Innenhof und sehen den

runden Vorbau des Eingangsbereichs von der anderen Seite.

Durch die braune kleine Tür in diesem Vorbau kehren Sie über die Treppenstufen in den von Ihnen bereits besuchten Eingangsbereich zurück. Dort ist dann auch unser Rundgang durch die ehemalige königliche Eisenbahndirektion beendet. Wir hoffen sehr, dass Ihnen unsere Führung gefallen hat.

5. Wer sind die Persönlichkeiten hinter den Straßennamen rings um das Verwaltungsgebäude?

Von Maybach, von Thielen und von Budde machten sich Ende des 19. und zu Beginn des letzten Jahrhunderts im deutschen Eisenbahnwesen verdient und bekleideten dort hochrangige Ämter.

Arnold Heinrich Albert von Maybach war ein deutscher Jurist, Politiker und Eisenbahnkoordinator. Seine größten Erfolge erzielte er als Minister bei der Reformierung des deutschen Eisenbahnwesens. Er baute die deutsche Eisenbahnverwaltung auf und kämpfte gegen die Interessen der privaten Eisenbahngesellschaften, durch die ein intensiver Ausbau von Eisenbahnstrecken in Deutschland verhindert wurde. Dieser Kampf führte zur Verstaatlichung der wichtigsten privaten Eisenbahnen in Deutschland.

Karl Hermann Peter von Thielen wurde nach dem Rücktritt von Albert von Maybach am 20. Juni 1891 Minister der öffentlichen Arbeiten, ab 5. Juli 1891 auch Chef des Reichseisenbahnamtes. Gelegentlich bezeichnete ihn der Volksmund auch als "Eisenbahnminister".

Hermann Friedrich Hans von Budde befasste sich insbesondere mit der militärischen Rolle der Eisenbahnen; für eine Untersuchung zu diesem Thema wurde er von General von Moltke mit dem Roten Adlerorden ausgezeichnet. In der Folge war Budde in der Eisenbahnabteilung des Großen Generalstabs an führender Stelle tätig.

Die heutige Bundesstraße 6 am Hinterausgang des Landesverwaltungsamtes wurde nach Rudolf Ernst Weise benannt. Der gründete am 30. Januar 1872 zusammen mit Alexander Monski die Firma Weise & Monski. Am Bahnhof (später Thielenstraße - heute Ernst-Kamieth-Straße) ließ er ein Bürohaus und die erste Produktionsstätte, zunächst für Heizungen, Filterpressen, Werkzeugmaschinen, Maschinen für Zuckerfabriken, Ziegeleimaschinen, Dampfmaschinen, Dampflokomotiven und Pumpen errichten. In kurzer Zeit erarbeitete er sich einen herausragenden Ruf und stellte sich in die Reihe der bedeutenden Industrieunternehmungen des deutschen Maschinenbaus. Am 5. August 1935 starb Rudolf

Ernst Weise 90-jährig. Er wurde auf dem halleschen Stadtgottesacker beigesetzt. In seinem Unternehmen schuf er verschiedene soziale Einrichtungen für die Arbeiterschaft: eine Kantine, für die damalige Zeit beispielhafte sanitäre Einrichtungen, Spareinrichtungen sowie eine Pensionskasse. Es gab kulturelle Einrichtungen wie Werksbücherei, Freilichtbühne, Musikvereinigung, Gitarrenclub, Stadion und Sportlerheim.

Um den Berliner Oberwagenwerkmeister Ernst Kamieth, nach dem die ehemalige Thielenstraße benannt wurde, rankt sich bis heute eine mysteriöse Geschichte mit erheblichem politischen Ausmaß. Ernst Kamieth verstarb am 7. November 1951 - dem 34. Jahrestag der sowjetischen Oktoberrevolution - nach einer Auseinandersetzung mit dem Berliner Polizeiinspektor Hermann Zunker. Jener Inspektor hatte den Auftrag auf dem Gelände des Bahnbetriebswerks auf dem Potsdamer Güterbahnhof nach kommunistischem Propagandamaterial zu suchen. Dem stellte sich Ernst Kamieth als Dienststellenleiter entgegen und handelte sich nach einer Diskussion einen Schlag von Zunker gegen sein linkes Ohr ein. Infolge dessen - so wird behauptet - brach Kamieth vier Stunden später auf einer Betriebsfeierstunde zum Gedenken an den Jahrestag bewusstlos zusammen und verstarb noch auf der Fahrt ins Krankenhaus. Kamieth litt jedoch vorher bereits an Bluthochdruck und war in ärztlicher Behandlung. Dies wurde allerdings bei der Suche nach der Todesursache außer Acht gelassen. Er wurde schnell als sozialistischer Held durch die Berliner Ost-Regierung gefeiert, der bei der Verteidigung des Friedens und des Sozialismus misshandelt worden und gestorben sei. In einem Beileidsschreiben tschechoslowakischer Eisenbahner wurde die strenge Bestrafung des Täters gefordert. DDR-Arbeitskollektiven wurde der Ehrenname „Ernst Kamieth“ verliehen und in verschiedenen Orten – wie in Halle (Saale) – benannte man Straßen nach ihm. Euphorische Schlagzeilen wie „Held und Patriot im Friedenskampf“ waren gewiss übertrieben, doch war in den Augen der sozialistischen Verantwortlichen Ernst Kamieth Opfer einer Gewalttat geworden. Es war die Rede von einer in diesem Zusammenhang seitens der Westberliner „geschürten antikommunistischen Pogromstimmung“.

Seine endgültige Ruhe fand der Eisenbahner aber erst, nachdem das Grab noch zweimal geöffnet wurde. Die Westberliner Polizei einerseits wollte nochmals das Gehirn des Verstorbenen obduzieren lassen. Dieses war jedoch bereits in der Osterberger Charité zu Untersuchungszwecken in einem Labor gelandet. Man verschloss das Grab. Die beunruhigten Angehörigen Ernst Kamieths ließen das Grab jedoch aus Sorge um den Verbleib des Leichnams wieder öffnen- fanden diesen jedoch an Ort und Stelle.

Zunker wurde ein Jahr später am 5. Dezember 1952 beurlaubt und vom Dienst suspendiert. Er wurde verhaftet, aber auf Bestreben politischer Verantwortlicher wieder entlassen. Am Ende

des gegen ihn geführten Strafprozesses erhielt Hermann Zunker für während der Verhandlung nachgewiesene weitere fünf Fälle von Körperverletzung im Amt und die Tötung Ernst Kamieths am 10. Mai 1954 eine Gesamtstrafe von 22 Monaten Gefängnis.