

doch bestehen sie nur noch in sehr beschränkter Zahl und sind in der Regel durch anders ausgebildete Neubauten ersetzt. *Oppermann* empfahl f. Z. eine derartige Grundrißform für alle Kopfbahnhöfe größerer Städte.

Neuerdings wurden Empfangsgebäude in L-Form nicht mehr ausgeführt; man scheint davon völlig abgekommen zu sein. Aus diesem Grunde wird hier von nicht weiter die Rede sein; es mag auch die Vorführung nur eines Beispiels genügen, nämlich des Empfangsgebäudes der St. Enoch-Station zu Glasgow (Fig. 166¹⁸⁴).

Mit diesem Bahnhof ist ein Gasthof vereinigt, der durch Treppen und Aufzüge mit den Wirtschaftsräumen im unteren Geschoß des Empfangsgebäudes in Verbindung steht; letztere nehmen die vom Kopfbau und Längsflügel gebildete Ecke ein. Die Abbildung zeigt auch die in der Bahnhalle angeordnete Droschkenstraße 30, 31, 32.

208.
Beispiel
V.

4) Empfangsgebäude in U- oder Hufeisenform. (Umfassungs- oder Umschließungsbahnhöfe.)

Wenn man an jedem Ende des Kopfbauwerks einen Flügelbau anfügt, so entsteht die U-förmig gestaltete Grundrißform, die das Unterbringen einer sehr großen Zahl von Räumen ermöglicht. Letzteres ist in sehr verschiedener Weise geschehen, und man kann die nachstehenden drei Typen unterscheiden.

Typ I: Die für die Abfahrt der Reisenden bestimmten Räume befinden sich im wesentlichen im Kopfbau; nur wenige davon und fernerstehenden Zwecken dienende Räumlichkeiten sind in den Seitenflügeln untergebracht. Die Ausgänge für die angekommenen Reisenden werden zweckmäßigerweise in den Verlängerungen des Kopfbahnsteiges angebracht; doch sind sie auch schon in anderer Weise angeordnet worden.

209.
Typ I.

Im Kopfbau wird die Raumverteilung in der Regel ähnlich vorgenommen wie in den Empfangsgebäuden der Durchgangsstationen: man findet entweder die Gepäckannahme auf der einen Seite, die Warte- und Erfrischungsräume mit Zubehör an der anderen Seite der Eingangshalle, wie z. B. in dem gleich vorzuführenden Bahnhof zu Wiesbaden; oder es werden Eingangshalle und Gepäckabfertigung in die Mitte und links und rechts davon je eine Gruppe von Warte- und Erfrischungsräumen mit den jeweilig zugehörigen Nebengelassen gelegt, wie z. B. auf den Bahnhöfen zu Altona und Frankfurt a. M., was Beispiel VI u. VII sofort veranschaulichen werden.

Ausnahmsweise findet man auch anderweitige Anordnungen, z. B. diejenige auf dem Bahnhof zu Tours, der noch in Art. 216 vorgeführt werden wird, wo der Kopfbau der Hauptachse noch in zwei Hälften geteilt, dabei die eine für Abfahrts-, die andere für Ankunfts-zwecke verwendet ist.

Für starken Durchgangsverkehr sind die Anlagen nach Typ I denjenigen nach anderen Typen meist vorzuziehen.

Als erstes Beispiel sei eines der allerneuesten Empfangsgebäude, das auf deutschen Eisenbahnen zur Ausführung gekommen ist, vorgeführt: dasjenige zu Wiesbaden (siehe die Tafel bei S. 57).

210.
Beispiel
VI.

Der Grundriß ist nicht, wie dies früher üblich gewesen ist, symmetrisch angeordnet, sondern völlig einseitig entwickelt. Links (im Plan) an der Eingangshalle befindet sich die Gepäckannahme, rechts davon die Fahrkartenausgabe; geradeaus gelangt man auf den Kopfbahnsteig, von dem aus die Warte- und Erfrischungsräume mit Zubehör, die Aborte und die Zungenbahnsteige zugänglich sind. Auf die wenig geschickte Anordnung, wonach die Warte- und Erfrischungsräume weder unmittelbar, noch mittelbar von der Eingangshalle zu erreichen sind, wurde bereits in Art. 50 (S. 57) aufmerksam gemacht. Der Hauptaussgang für Ankommende ist am linksseitigen Ende des Kopf-

bahnfeiges, ein Nebenausgang am anderen Ende; an ersteren schließt sich die Gepäckausgabe an, die im linken Seitenflügel untergebracht ist. Das Vorhandensein von Lichthöfen wurde schon in



Fig. 167.

Hauptbahnhof zu Frankfurt a. M.
 Innerer der Bahnhofhalle; im Hintergrund der Kopfbau des Empfangsgebäudes¹³⁵⁾.
 (Siehe auch die Tafel bei S. 67.)

Art. 53 (S. 67) erwähnt. Für fürstliche Personen ist in der Verlängerung des linken Seitenflügels ein besonderer Bau errichtet¹³⁵⁾.

¹³⁵⁾ Nach: Zentralbl. d. Bauverw. 1906, S. 580.

¹³⁶⁾ Fakf.-Repr. nach: Zeitchr. f. Bauw. 1891, Bl. 48.

Weiter ist hier das Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Altona einzureihen. Es liefert ein Beispiel für die an zweiter Stelle angeführte Raumverteilung mit an beiden Seiten von Eingangshalle und Gepäckabfertigung angeordneten Gruppen von Warte- und Erfrischungsräumen (siehe Fig. 33, S. 48).

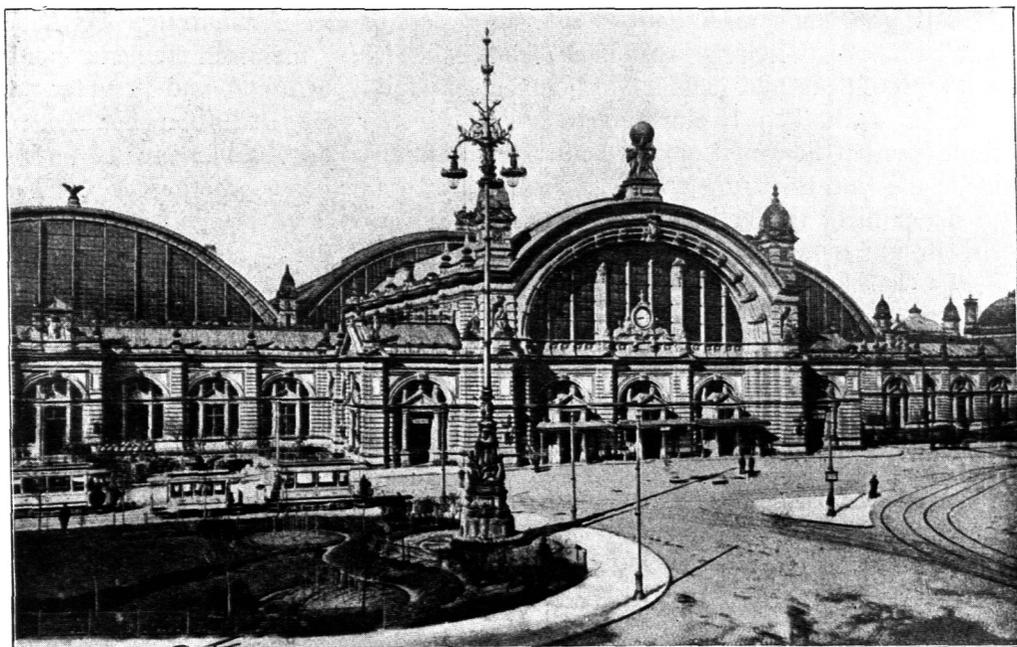
211.
Beispiel
VII.

Letztere werden durch je einen Wartegang („Durchgang“) von der Eingangshalle aus erreicht, und auf die in Art. 39 (S. 49) bereits erwähnte eigenartige Anordnung der Fahrkartenschalter sei nochmals aufmerksam gemacht. Außer dem Kopfbahnsteig sind 9 Zungenbahnsteige vorhanden: 4 Personen- und 9 Gepäcksteige. In den Verlängerungen des Kopfbahnsteiges befinden sich die Bahnhofsausgänge. In die Seitenflügel reichen nur der Raum zur Aufbewahrung des Handgepäckes und die Gepäckaushabe hinein¹³⁷⁾.

Weiter soll an dieser Stelle eines der großartigsten Empfangsgebäude der Neuzeit Aufnahme finden: dasjenige auf dem Hauptbahnhof zu Frankfurt a. M.

212.
Beispiel
VII.

Fig. 168.



Südliche Ansicht vom Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes zu Frankfurt a. M.
(Siehe auch die Tafel bei S. 67.)

(siehe die Tafel bei S. 67, sowie Fig. 167 u. 168¹³⁸⁾). Es schließt sich an das unmittelbar vorhergehende Beispiel insofern an, als auch hier zwei Gruppen von Warte- und Erfrischungsräumen mit zugehörigen Nebenräumen vorgesehen sind, die gleichfalls zu beiden Seiten von Eingangshalle und Gepäckannahme angeordnet wurden, jedoch mit dem Unterschiede, daß dies in völlig symmetrischer Weise geschehen ist, also sämtliche Warte- und Erfrischungsräume mit Zubehör doppelt vorhanden sind, wie denn überhaupt die ganze Anlage völlig gleichachsig gestaltet ist.

Nur der Kopfbau ist eigentlich als Empfangsgebäude aufzufassen; denn die beiden den Gleisen parallelen Flügelbauten waren als die Verwaltungsgebäude der zwei Bahnverwaltungen geplant, denen der Bahnhof zu dienen hatte. Seit die Hessische Ludwigsbahn mit den preußischen Staatsbahnen vereinigt ist, hat sich die Verwendung der beiden seitlichen Gebäudeflügel naturgemäß geändert.

¹³⁷⁾ Aus: Centralbl. d. Bauverw. 1902, S. 590.
Handbuch der Architektur. IV. 2, d.

In die gewaltige, 30×55 m messende Eingangshalle sind den Eingängen zunächst links und rechts, in neuerer Zeit auch in der Mitte, die Fahrkartenausgaben eingebaut; an den Kopfbahnsteig anstoßend sind die beiden Gepäckannahmen und zwischen ihnen der unmittelbare Zutritt zu jenem Bahnsteig angeordnet (siehe Fig. 80, S. 93). Von der Halle aus führen, etwa in der Mitte der Seitenwände beginnend, zwei mächtige, 7,00 m breite Warte- (Haupt-)gänge zu den beiden Gruppen von Wartefälen, Speise- und sonstigen Wirtschaftsräumen, Toilette- und Baderäumen usw. Die Gepäckausgaben befinden sich an den Stellen, wo die Gepäckbahnsteige in den Kopfbahnsteig einmünden; die Ausgänge für die ankommenden Reisenden liegen an den Enden des letzteren.

Am äußeren Ende der 3 Bahnsteighallen ist zur Erleichterung des Übergangsverkehrs ein Quertunnel mit entsprechenden Treppenanlagen angeordnet, wodurch die 9 für den Personenverkehr bestimmten Zungenbahnsteige miteinander in Verbindung gesetzt sind. Neben diesem Tunnel liegen noch zwei weitere Tunnel, wovon der eine für den Übergangs-Gepäckverkehr und der andere für den Postdienst bestimmt ist¹³⁸⁾.

Infolge des stets wachsenden Verkehrs hat sich dieses Gebäude, ungeachtet seiner gewaltigen Abmessungen, als unzureichend erwiesen, und die Folge war, daß die Raum- und Bahnsteigverwendung allmählich und zum Teile eine andere geworden ist.

213.
Beispiel
IX.

Als gleichfalls mächtige Anlage wird der in der Ausführung begriffene Hauptbahnhof zu Leipzig anzusehen sein. Wie schon mehrfach bemerkt, ist er für die preußische und sächsische Eisenbahnverwaltung bestimmt und ist unter die Bahnhöfe nach Typ I einzureihen, denn alle für die Reisenden bestimmten Räume werden sich im Kopfbau befinden; nur die für die Auswanderer bestimmten Gelasse sind im Erdgeschoß des linksseitigen Flügelbaues untergebracht. Wir sind leider nicht in der Lage, an dieser Stelle Grundrisse zu bringen, müssen uns vielmehr mit den nachstehenden Bemerkungen begnügen.

Da die Bahnsteige in bedeutender Höhe über dem Bahnhofsvorplatz gelegen sind, so mußte das Empfangsgebäude zweigeschoßig geplant werden. Der Kopfbau hat eine Frontlänge von 298 m, und die beiden Seitenflügel sind je 90 m lang.

Das Geschoß in Vorplatzhöhe enthält, wie bereits in Art. 34 (S. 36) gesagt worden ist, zwei Eingangshallen von je 1100 qm freier Grundfläche, von denen die westliche nach dem preußischen und die östliche nach dem sächsischen Teile führt. Zwischen diesen beiden Hallen sind die Abfertigungsstellen für das abgehende Gepäck angeordnet. Westlich von der preußischen und östlich von der sächsischen Halle sind die nach den Bahnsteigen führenden, 10 m breiten Treppen, die auf den beiderseitigen Bahnlinien erforderlichen Räume für Handgepäck, Polizei, Friseur und Bäder, Verkaufsstände, Aborte usw., sowie die Räume für die Abfertigung des ankommenden Gepäcks, Fürstenzimmer usw. zu finden. Die beiden Verlängerungen des Kopfbahnsteiges sind als Bahnhofsausgänge ausgebildet.

In dem in Bahnsteighöhe befindlichen Geschoß wird der Mittelbau in der Hauptsache durch die vom Kopfbahnsteig zugänglichen Warte- und Erfrischungsräume mit Zubehör eingenommen. Die beiden Wartefäle (I. und II., bezw. III. und IV. Klasse) haben eine Grundfläche von je 1100 qm, der Speisesaal von 300 qm.

Das Empfangsgebäude wird einschl. der Lichthöfe eine Grundfläche von 16 100 qm bedecken¹³⁹⁾.

214.
Beispiel
X.

Eine gleichfalls mächtige Anlage ist das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes zu München. Darin ist man bezüglich der Wartesaalgruppen noch einen Schritt weiter gegangen als in Frankfurt. Während im letzteren Bauwerk die Warte- und Erfrischungsräume samt Zubehör in zweifacher Zahl vorhanden sind, erscheinen sie in München dreimal: links und rechts der Hauptachse und im Mittelbau. Leider haben wir es bei diesem Empfangsgebäude nicht mit einer abgerundeten und einheitlichen Anlage zu tun; denn wie sie heute dasteht, ist sie das Ergebnis zahlreicher Um-, An- und Erweiterungsbauten.

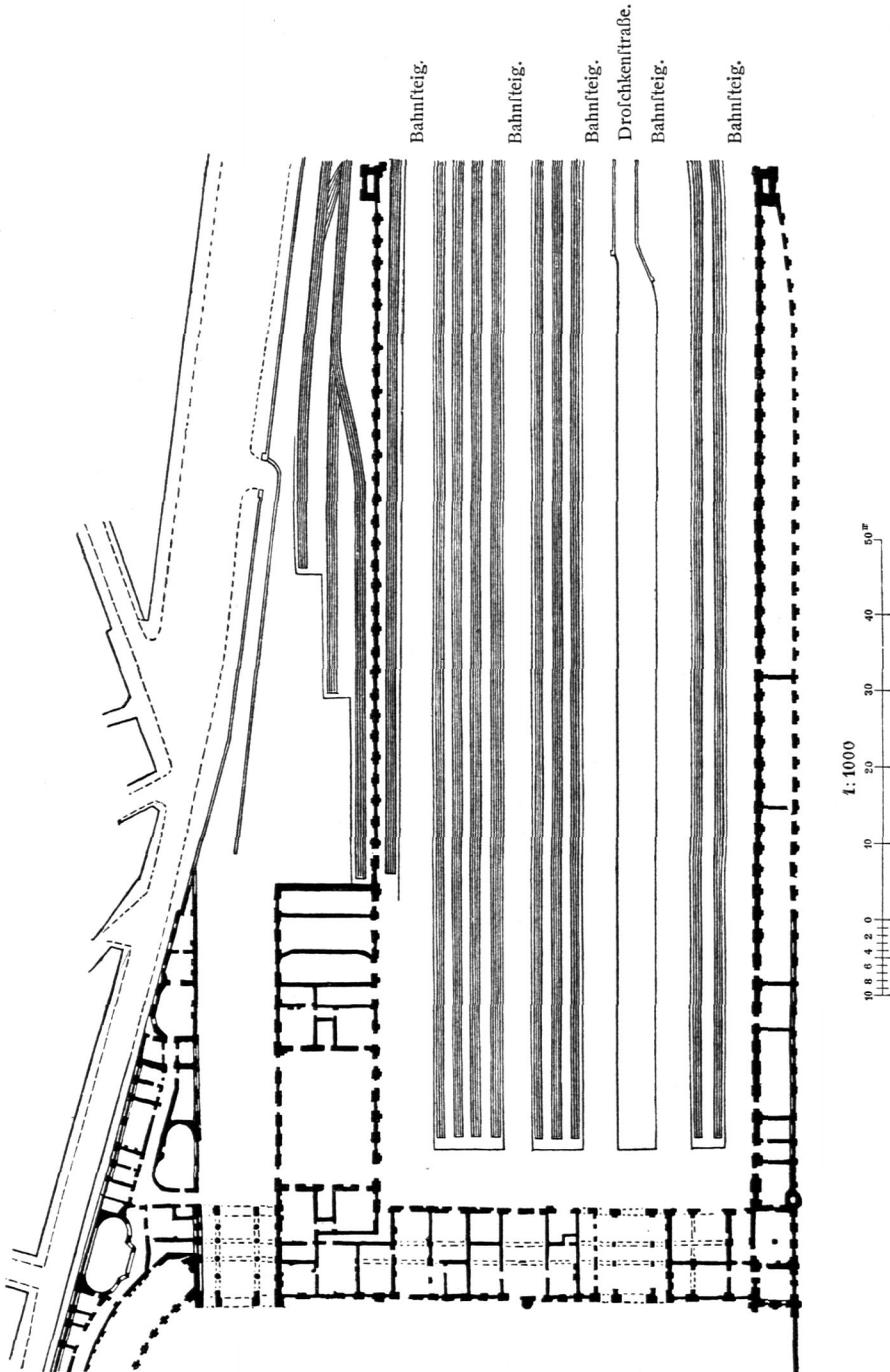
Charakteristisch ist ein mächtiger Wartegang, der sich im Kopfbau längs der Warte- und Erfrischungsräume, der zugehörigen Nebenräume, der Aborte usw. hinzieht und der an seinen Enden in zwei Nebeneingangshallen mit Nebeneingängen ausläuft, während die Haupteingangshalle mit dem Haupteingang in der Hauptachse des Gebäudes angeordnet ist. Parallel damit, nur an

¹³⁸⁾ Nach: Zentralbl. d. Bauverw. 1908, S. 394.

¹³⁹⁾ Nach: Deutsche Bauz. 1909, S. 290.

der anderen Langseite des Kopfbaues, verläuft der Kopfbahnsteig, an den sich 7 Zungenbahnsteige anschließen und an dessen Enden die Bahnhofsausgänge angeordnet sind.

Fig. 169.

Empfangsgebäude der St. Pancras-Station zu London¹⁴⁰⁾.

In den Seitenflügeln sind Diensträume untergebracht, in der Mitte des südlichen Flügels die Räume für den königlichen Hof.

Das erwähnte allmähliche Entfallen des vorhandenen Baues, an dem un-
ausgelezt Umänderungen vorgenommen und neue Flügel und dergl. angefügt

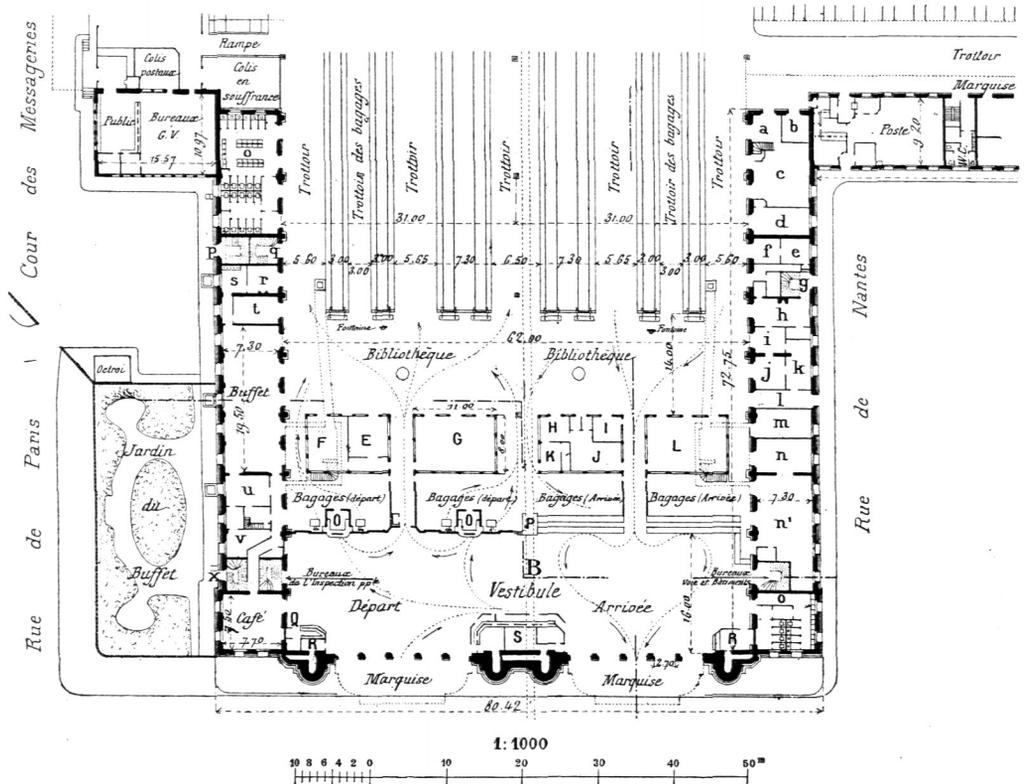
¹⁴⁰⁾ Faktl.-Repr. nach: *Engineer*, Bd. 23, S. 482.

wurden und werden, macht es erklärlich, wenn an dieser Stelle der Plan nicht aufgenommen und von einer eingehenderen Beschreibung abgesehen wird. Es seien nur die Schriften unten¹⁴¹⁾ mitgeteilt, wo beides zu finden ist.

Die Midland-Eisenbahn endet in London in der St. Pancras-Station, von der in Fig. 169¹⁴⁰⁾ der Grundriß wiedergegeben ist.

215.
Beispiel
XI.

Fig. 170.



Empfangsgebäude auf dem Bahnhof der Orléans- und der französischen Staatseisenbahn zu Tours¹⁴²⁾.

E. Wartesaal I. Klasse.
F. „ II. „
G. „ III. „
H. Bahnhofsvorsteher-Stellvertreter.
I. Fahrkartenkontrolle.
T. Telegraph.
K. Geschäftsstube.
L. Aushilfswartesaal.
O, O. Gepäckannahme.
P. Auskunftsstelle.
Q. Bibliothek.

R, R. Steuer.
S. Schaffner.
a. Zugführer.
b. Dienztzimmer.
c. Zugpersonal.
d. Aufichtskommissar.
e. Polizeikommissar.
f. Sein Stellvertreter.
g. Treppe.
h. Bahnhofsvorsteher.
i, j. Seine Stellvertreter.

k. Dienztzimmer.
l. Unmittelbarer Ausgang.
m. Inspektor.
n, n'. Gepäckannahme.
o, o. Aborte.
p, q. Treppen.
r. Restaurant.
s. Weißzeug.
t. Schenke.
u. Restaurationsküche.
v. Anrichte.
x. Treppe.

Wie auch ohne nähere Raumbezeichnung zu ersehen ist, befinden sich die für das Publikum bestimmten Räumlichkeiten der Hauptfache nach im Kopfbau; nur wenige davon sind in die Flügelbauten verlegt. Nicht zu übersehen ist die Droschkenfahrstraße, die in der in England üblichen Weise in der Bahnsteighalle zwischen den Ankunftsbahnsteigen angeordnet ist.

¹⁴¹⁾ Deutsche Bauz. 1881, S. 333. — Organ f. d. Fortschr. d. Eisenbahnw. 1887, S. 181, 221. — Der Eisenbahnbau der Gegenwart. Abchn. 3: Bahnhofsanlagen. Wiesbaden 1899. S. 554.

¹⁴²⁾ Fakf.-Repr. nach: *Le génie civil*, Bd. 35, Pl. VIII.

Bereits in Art. 209 (S. 191) war von der eigenartigen Raumverteilung im Empfangsgebäude zu Tours (Fig. 170¹⁴²⁾ die Rede. Ein Blick auf den Grundriß bestätigt das dort Gefagte, und die Hauptfront weist, den beiden Bogenhallen der Bahnsteigüberdachung entsprechend, zwei mächtige Bogenöffnungen auf: die eine für die abfahrenden, die andere für die ankommenden Reisenden.

216
Beispiel
XII.

Der Kopfbau hat eine ungewöhnliche Tiefenentwicklung erfahren. Im Plane (Fig. 170) ist seine linksseitige Hälfte für die abfahrenden, die rechtsseitige für die ankommenden Reisenden bestimmt. Im linksseitigen Flügelbau sind außer den Aborten ein Café und ein Restaurant untergebracht, wozu noch ein Wirtschaftsgarten gehört; der rechtsseitige Flügelbau enthält hauptsächlich Räume für den Stationsdienst und die Verwaltung.

Typ II: Der eine Flügelbau ist für die Abfahrt der Reisenden, der andere für deren Ankunft bestimmt; im Kopfbau sind Räume untergebracht, die von den abfahrenden und von den ankommenden Reisenden zu benutzen sind, oder solche, die Zwecken allgemeiner Art zu dienen haben. In der Regel ist an jeder der

217.
Typ II.

Fig. 171.



Empfangsgebäude des Südbahnhofes zu Triest¹⁴³⁾

beiden äußeren Langfronten ein großer Vorplatz oder Vorhof angeordnet, bisweilen vor dem Kopfbau noch ein dritter.

Dieser Typ ist hauptsächlich auf den Eisenbahnen des Auslandes, insbesondere Frankreichs, zu finden. Er kommt auch bei solchen Durchgangsbahnhöfen in Anwendung, die in Form von Kopftationen angelegt werden.

In Österreich wurde früher (aus bekannten Gründen) vielfach nach französischen Vorbildern vorgegangen, und auf diese Weise sind die Pläne für das Empfangsgebäude der Südbahn zu Triest entstanden. Fig. 171¹⁴³⁾ gibt das Schaubild und Fig. 172¹⁴³⁾ den Grundriß des Erdgeschosses wieder.

Im zweigeschossigen Kopfbau befinden sich eine große Eingangshalle, die Fahrkartenschalter, die Gepäckannahme und der Zugang zu den Warte- und Erfrischungsräumen. An den Kopfbau lehnen sich zwei eingeschossige Flügelbauten, von denen der eine die eben genannten Warte- und Erfrischungsräume mit den zugehörigen Nebengelassen, ebenso die Räume für den Stationsdienst, der andere den Bahnhofsausgang, die Gepäckausgabe, Kassen usw. enthält. In Rücksicht auf die oft wehende Bora wurde an den Ankunftsflügel eine gegen die Bahn offene, gegen die Straße durch eine Mauer gefchlossene Veranda angeordnet, so daß der ganze überdachte Ankunftsbahnhof, selbst für die längsten einfahrenden Züge, völlig geschützt ist¹⁴⁴⁾.

218.
Beispiel
XIII.

¹⁴³⁾ Fakf.-Repr. nach: Allg. Bauz. 1884, Bl. 18, 19.

¹⁴⁴⁾ Nach ebendaf., S. 20.

Unter ähnlichen Umständen ist 1884 das Empfangsgebäude des Zentralbahnhofes der ungarischen Staatsbahnen zu Budapest entstanden. Es unterscheidet sich von dem ebenvorgeführten vor allem dadurch, daß — ähnlich wie beim Bahnhof der österreichischen Staatsbahn zu Wien (siehe Fig. 72, S. 85) — der Kopfbau eigentlich ganz fehlt; an den Stirnseiten der beiden Flügelbauten ist nur eine Art Portalbau vorgelegt.

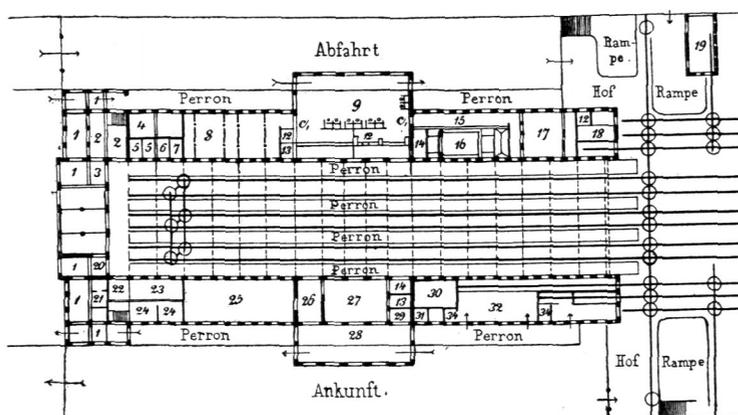
219.
Beispiel
XIV.

Als erstes französisches Beispiel sei das Empfangsgebäude eines Pariser Bahnhofes, nämlich das der Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahn gehörige, dargeboten (siehe Fig. 70, S. 84); in seiner gegenwärtigen Gestalt ist es allerdings erst durch einen Umbau entstanden, war aber auch ursprünglich Umschließungsbahnhof nach dem Typ II.

220.
Beispiel
XV.

Bahnsteige und Gleise liegen höher als die benachbarten Straßen; deshalb führen vom Boulevard Diderot Rampen, von der Bercy- und der Chaloner Straße Treppen nach dem Bahnhof.

Fig. 173.



Empfangsgebäude auf dem Bahnhof zu Neapel¹⁴⁶⁾.

- | | | | |
|---------------------------|---------------------------------------|------------------------|--------------------|
| 1. Vorhalle. | 9. Eingangshalle. | 18, 19, 32-34. Eilgut. | 25. Gepäckausgabe. |
| 2, 3. Wirtschaft. | 10, 11, 12. Gepäckannahme. | 20. Königszimmer. | 26. Warteraum. |
| 4. Telegraph. | 13, 14. Räume für den Stationsdienst. | 21. Polizei. | 27. Ausgang. |
| 5. Aborte. | 15. Wartegang. | 22. Lampen. | 28. Vorfahrt. |
| 6. Wache. | 16. Wartesaal I. Klasse. | 23, 30. Schaffner. | 29. Zollbeamte. |
| 7. Wagenchieber. | 17. „ II. „ | 24. Ankunftsräume. | 31. Affilient. |
| 8. Wartesaal III. Klasse. | | | |

Der Kopfbahnsteig ist 15,00 m breit; von ihm gehen 7 Zungensteige mit 12 Hauptgleisen aus; die Seitenbahnsteige haben 6,56 m, der mittlere Zungenbahnsteig 6,43 m Breite. Auf 200 m Länge ist eine Bahnsteighalle vorhanden; auf weitere 50 m Länge sind nur die Bahnsteige überdacht, nicht aber die Gleise. Wie der Plan zeigt, ist der (im Grundriß) linksseitige Flügelbau für die abfahrenden, der andere für die ankommenden Züge bestimmt; im Kopfbau sind ein Teil der Gepäckabfertigung, ein Café und ein Ausgang bemerkenswert. Wagen können an allen drei Fronten vorfahren; der Vorplatz an der Ankunftsseite ist überdacht¹⁴⁵⁾.

Als letztes Beispiel diene das Empfangsgebäude auf dem Bahnhof zu Neapel (Fig. 173¹⁴⁶⁾, das eine besonders scharfe Scheidung von Abfahrt und Ankunft aufweist; im Kopfbau sind nur die Vorhallen, ein Teil der Bahnhofswirtschaft, die Königszimmer und die Polizeiräume gelegen. Die Verteilung der übrigen Räume ist aus dem Plane und der beigegeführten Legende zu entnehmen; die überaus geringe Zahl von Aborten ist ziemlich augenfällig.

221.
Beispiel
XVI.

¹⁴⁵⁾ Nach: Centralbl. d. Bauverw. 1890, S. 208, 220.

¹⁴⁶⁾ Fakf.-Repr. nach: Organ f. d. Fortchr. d. Eisenbahnw. 1876, Taf. XI.

222.
Typ III.

Typ III: Die beiden Seitenflügel besitzen die gleiche Ausbildung des Grundrisses; jeder von ihnen kann für die Abfahrt und für die Ankunft von Zügen benutzt werden. Durch eine solche Anordnung erreicht man den Vorteil, daß man Züge, die weiter zu fahren haben, nicht von der Ankunftsseite nach der Abfahrtsseite zu bringen braucht. Wenn dies auch als Vorteil angefohen werden muß, so leiden derartige Anlagen an Mangel der Überfichtlichkeit und sind sehr kostspielig. Sie sind auch nur sehr selten zur Ausführung gekommen (Cassel, Paris [St. Germain-au-Pecq]), und in neuerer Zeit ist von der Erbauung solcher Empfangsgebäude nichts bekannt geworden. Infolgedessen soll hier nicht weiter davon gesprochen werden.

5) Empfangsgebäude in 1-Form.

223.
Verbreitung.

In Empfangsgebäuden mit Mittelflügel wird bei der Grundrißausbildung der Kopfbau in der Regel ebenso entwickelt wie bei Umschließungsbahnhöfen; in den Mittelflügel kommen die Warte- und Erfrischungsräume mit zugehörigen Nebengassen und die Räume für den Stationsdienst zu liegen. Dieser Flügel wird von einem in seiner Hauptachse verlaufenden Wartegang durchzogen, zu dessen beiden Seiten die angeführten Räume anzuordnen sind. Da nun an beiden Langfronten des Flügelbaues Längenbahnsteige angebracht sind, so müssen diese Räume zum nicht geringen Teile in doppelter Zahl zur Ausführung gelangen.

Dieser Umstand und die Notwendigkeit zweier Bahnsteighallen macht die Anlage sehr kostspielig; überdies wird durch den Mittelflügel die Überfichtlichkeit völlig zerstört. Hieraus erklärt sich das überaus seltene Vorkommen einer derartigen Gebäudegestaltung.

224.
Beispiele.

An älteren Ausführungen sind der Bahnhof der Paris-Verfailler Eisenbahn (rechtes Ufer) zu Verfaillies und die Euston-Square-Station der North-Western-Eisenbahn zu London zu nennen. Als neuere Anlage ist das noch im Gebrauch befindliche, 1863—67 errichtete Empfangsgebäude der Württembergischen Staatsbahnen zu Stuttgart zu erwähnen, an dem man die Mißstände solcher Grundrißdurchbildungen kennen lernen konnte, das aber in einigen Jahren infolge Verlegung des Bahnhofes aufgegeben werden wird. Ungeachtet des letzteren Umstandes soll doch in Fig. 175 der Grundriß dieses Empfangsgebäudes hier aufgenommen werden, hauptsächlich aus dem Grunde, weil seine Errichtung in der Geschichte des Bahnhofbaues eine markante Rolle spielt und weil die Plananlage eine so eigenartige, ja einzige ist.

Es wurde deshalb auch der ursprüngliche Grundriß gewählt und von den späteren An- und Umbauten abgesehen, weil nur dieser das Charakteristische der Anlage vollständig dartut. Auch sei auf die ebenso gelungene, wie eigenartige Deckenausbildung am Bahnhofseingange aufmerksam gemacht, durch die der Übergang aus der mit fünf mächtigen Öffnungen ausgestatteten Hauptfront in die dreischiffige Eingangshalle bewirkt ist.

In Fig. 174 ist noch ein Blick in das Gebäudeinnere beigefügt, worin die Eingangshalle, der große mittlere Wartegang, die Zugänge zu den Gepäckannahmen usw. ohne Mühe zu erkennen sind.

6) Anders gestaltete Empfangsgebäude.

225.
Hauptbahnhof
zu
Hamburg.

Es gibt einige Empfangsgebäude, deren Gesamtanlage und Raumverteilung so eigenartig sind, daß sie ohne Zwang in die Anordnungen unter 2 bis 5 nicht eingereiht werden konnten. Hierzu gehört vor allem der neue Hauptbahnhof zu Hamburg (siehe die Tafel bei S. 82).

Auch dieser Bahnhof muß zu den Kopfstationen gezählt werden und könnte in gewissem Sinne an die unter 2 vorggeführten Anlagen angefügt werden. Der Kopfbau ist in diesem Falle quer über die um 6,00 bis 7,50 m tiefer als die benachbarten Straßen gelegenen Bahngleise und