

hoch fein, wenn die meisten der vorhin erwähnten Mißstände vermieden sein sollen.

Zu diesen Übelständen der großen Hallendächer kommt vielleicht auch noch die Erwägung hinzu, daß nicht recht einzusehen ist, warum der Reisende auf den größeren Endbahnhöfen eines vermehrten Schutzes gegen die Witterungseinflüsse bedürftig sein sollte als auf den zahlreichen, allgemein nur mit kleinen Einzeldächern ausgerüsteten Zwischenstationen. Wenn man bloß Billigkeitsanforderungen walten lassen wollte, so hat der Reisende eigentlich nur auf einen überdeckten Weg vom Wartesaal zu seinem Zuge Anspruch.

In den Vereinigten Staaten scheint man in neuerer Zeit von möglichst großen Bahnsteighallen abzukommen. Für den neuen Hauptbahnhof zu Washington (29 Gleise) hat man von einer solchen in Erkennung der eben besprochenen Übelstände Abstand genommen; nur vor Kopf der Gleise wurde eine mit einem Bogendach überspannte Querhalle gesetzt, von der aus sich auf den einzelnen Bahnsteigen einseitige Dächer entlang ziehen²⁷⁰⁾. — Auf dem neuen Hauptbahnhof zu St. Louis (1892–94 erbaut) hat man allerdings noch eine mächtige Halle errichtet, ihr aber aus Erhellungsrücklichten eine geringe Höhe gegeben. Ferner kam — wohl zum ersten Male — die Einrichtung zur Ausführung, bei der die ankommenden Züge rückwärts in die Halle eingefahren, d. h. hineingeschoben werden; hierdurch sollen folgende Vorteile erreicht werden:

α) Die Verqualmung der Halle wird vermindert.

β) Die Abfertigung der Gepäck-, Expreß- und Postgüter erfolgt für ein- und ausfahrende Züge stets am äußeren Ende der Bahnsteige; die Reisenden werden also dadurch in keiner Weise belästigt. Das Aussetzen der betreffenden Wagen wird gleichfalls erleichtert.

γ) Der Weg vom Schwerpunkt des Zuges zum Kopfbahnsteig wird kürzer.

Auch in England geht man immer mehr dazu über, die Überdachungen der Bahnsteige dadurch billiger zu bewerkstelligen, daß man von der Anwendung weitgespannter Hallen ablieht und an ihre Stelle eine Reihe von einfachen eisernen Satteldächern von kleiner Spannweite und geringer Höhe setzt.

Schließlich seien auch noch aus dem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 28. Oktober 1907 folgende Sätze hervorgehoben:

„ . . . Wenn örtliche Verhältnisse die Anwendung dieser einfachen Formen (einseitige Überdachungen) nicht gestatten, sondern geschlossene Hallen erfordern, ist zu prüfen, ob nicht Hallen von mittlerer Höhe und Spannweite zu wählen sind, die gegenüber den hohen Hallen von großer Spannweite in technischer und wirtschaftlicher Beziehung meist den Vorzug verdienen.“

2) Abmessungen.

Die Breite einer Bahnsteighalle hängt naturgemäß von der Zahl der Gleise ab, die sie aufzunehmen hat, sowie von der Zahl und Breite der Bahnsteige, die an und zwischen den Gleisen angeordnet sind. Die Anzahl der Gleise und Bahnsteige ist sehr verschieden; sie beläuft sich in kleinen Hallen auf 3 oder 4, steigt aber bezüglich der zu überdeckenden Gleise in den ganz großen Bauwerken

342.
Breite.

²⁷⁰⁾ Bereits im Jahre 1898 behauptete eine größere amerikanische Fachzeitschrift (*Railroad Gazette*), große Bahnsteighallen hätten nur einen „Reklamewert“.

dieser Art bis zu 30 (Südbahnhof zu Bolton 28, Hauptbahnhof zu St. Louis 30) und darüber (Bahnhof St.-Lazare zu Paris 32). Die Breitenabmessungen der Haupt-, der Zwischen- und der Zungenbahnsteige — denn nur um diese handelt es sich in der Regel — schwanken nicht in folchem Maße. In Art. 120 (S. 120) sind bereits die bezüglichen Zahlenangaben mitgeteilt worden.

Danach ergibt sich für kleinere Bahnsteighallen eine Breite von etwa 25 m, selten weniger. Bei größeren Hallen dieser Art kommen Spannweiten von rund 50 bis 60 m ziemlich häufig vor; doch ist man schon wesentlich weiter gegangen. 70 m sind nicht gar so selten überschritten worden; die wohl am weitesten gespannte Bahnsteighalle Deutschlands ist diejenige des neuen Hauptbahnhofes zu Hamburg, deren Lichtweite 72 m mißt. Etwa 100 m Breite ist bei nur wenigen Bahnsteighallen zu finden, noch seltener Spannweiten von über 100 m: Hauptbahnhof zu Bolton 173,13 m, Hauptbahnhof zu St. Louis 183,00 m ufw.

Viel geringere Verschiedenheit findet man unter den Längenabmessungen der Bahnsteighallen. Am häufigsten kommen Längen von 150 bis 175 m vor; man ist allerdings schon wesentlich weiter herabgegangen: auf 130, 120, 110, ja selbst bis auf 100 m und darunter; doch sind auch wesentlich größere Längen zu finden: 200 m und darüber (St. Pancras-Station zu London 215,00 m, Hauptdach des Bahnhofes zu Liverpool 237,74 m, Haupt- oder Mittelhalle des Hauptbahnhofes zu Köln 255,00 m, Bahnhof der Orleans-Eisenbahn zu Paris 280,00 m ufw).

Bisweilen hat man die Länge der Bahnsteighalle so gering bemessen, daß die Lokomotive außerhalb der letzteren zu stehen kommt. Dadurch werden die Rauchgase der Lokomotive größtenteils vom Halleninneren abgehalten, und auch das durch die Stirnseite einfallende Tageslicht ist sehr wirksam.

Niedrige Bahnsteighallen verrußen, wie bereits in Art. 341 (S. 329) gesagt worden ist, leicht, so daß aus diesem Grunde eine größere Höhe erwünscht erscheint. Indes ist man in dieser Beziehung vielfach anderer Ansicht. Hohe Hallen kühlen die Rauchgase vorzeitig stark ab, so daß diese in mangelhafter Weise abziehen.

Ästhetische Rücksichten, die sich sowohl auf die Halle selbst, als auch auf das Empfangsgebäude und auf die örtliche Umgebung beziehen, haben nicht selten zu einer bedeutenden Hallenhöhe geführt. Doch hat man in neuester Zeit mehrfach auf den monumentalen Eindruck der Halle verzichtet und sie verhältnismäßig niedrig gehalten.

So ist z. B. die Halle des neuen Bahnhofes zu Lübeck 87 m breit und 127 m lang, und ihre Höhe beträgt doch nur 12,50 m. Ähnlich liegen die Verhältnisse im neuen Bahnhof zu Wiesbaden ufw.

Die größte Hallenhöhe (bis zum Scheitel oder einschließlich etwa vorhandener Firftlaternen gemessen) bewegt sich zumeist zwischen 20 und 30 m, steigt aber auch bis nahezu auf 36 m (Mittel- oder Haupthalle des neuen Hauptbahnhofes zu Hamburg). Hallen mit weniger als 20 m größter Höhe sind nicht häufig zu finden (Hauptbahnhof zu Straßburg 16,80 m), und nur in neuerer Zeit geht man bis auf 12 m herab.

In der umstehenden Zusammenstellung sind die Hauptabmessungen einer größeren Anzahl von Bahnsteighallen mitgeteilt.

343-
Länge.

344-
Höhe.

Bahnfeighalle zu:	Breite, bezw. Spannweite und Stützweite m	Länge m	Grund- fläche qm	Größte Höhe m
Straßburg, Hauptbahnhof, 2 Hallen zu je	29,00	128,00	3 712	16,80
München, Zentralbahnhof, 4 Hallen je . . .	33,33	150,00	5 250	—
Hamburg, Bahnhof Dammtor	33,90	112,90	—	17,75
Hamburg, Bahnhof Schanzenstraße	33,90	99,50	—	17,75
Neapel, Zentralbahnhof	34,30	179,59	—	—
Berlin, Potsdamer Bahnhof	35,60	172,00	6 020	19,00
Wien, Bahnhof der Südbahn	35,70	142,00	5 070	20,00
Berlin, Stadt-Eisenbahn, Bahnhof Friedrich- straße	36,80	144,72	5 336	19,60
Pisa, Zentralbahnhof	37,08	150,29	—	—
Hannover, jede der beiden Längshallen . .	37,12	167,50	6 310	—
Querhalle	38,46	91,95		
Berlin, Stadt-Eisenbahn, Bahnhof Alexander- platz	37,50	164,10	—	—
Wien, Bahnhof der Nordwestbahn	40,00	126,00	5 040	22,50
Budapest, Zentralbahnhof der ungarischen Staatsbahnen	42,80	179,10	—	—
London, Charing-Croß-Station	50,50	147,00	7 424	—
Paris, Bahnhof der Orleans-Eisenbahn . . .	51,25	280,00	—	28,00
Berlin, Stadt-Eisenbahn, Schleificher Bahn- hof, Halle über dem Erweiterungsbau	54,35	207,00	—	19,00
Frankfurt a. M., Zentralbahnhof	56,00	186,00	31 248	28,60
London, Canon-Street-Station	58,00	200,00	11 600	33,00
Bremen, Hauptbahnhof	59,00	130,85	7 768	27,10
Dresden, Altstadt, Mittelhalle	59,00	—	—	—
Glasgow, Glasgow-Union-Station	60,30	158,30	9 576	27,40
Berlin, Anhalter Bahnhof	60,70	167,80	10 185	34,20
New York, frühere Halle der Central-Hud- son-River-Eisenbahn	60,70	—	6 116	—
New York, Zentralbahnhof (New York- Hudson-River-, New York-Harlem- and Newhaven-Eisenbahn)	61,00	199,00	—	—
Cöln, Hauptbahnhof, Mittel- oder Haupthalle	63,90	255,00	22 200	24,00
Manchester, Zentralbahnhof	64,01	167,64	10 982	25,60
Hamburg, Hauptbahnhof, Mittel- oder Haupthalle	72,00	—	—	ca. 36,00
London, St. Pancras-Station	74,00	215,00	15 910	30,50
Jersey-City, Pennsylvanische Eisenbahn . .	77,00	199,00	—	35,27
Philadelphia, Philadelphia- und Reading- Eisenbahn	78,94	154,43	—	26,82
Liverpool, Lancashire-Yorkshire-Eisenbahn, Haupthalle	80,17	237,74	—	20,73
Philadelphia, Pennsylvania-Eisenbahn . .	92,50			
Boston, Hauptbahnhof (Süd-Union-Station)	173,13	214,00	36 000	34,14
St. Louis, Hauptbahnhof	183,00	214,00	39 450	22,80

3) Baustoff und Bauart.

345.
Baustoffe
der Dach-
konstruktion.

Von den für den Bau von Bahnfeighallen üblichen Baustoffen und von der Hallenkonstruktion wird im nachstehenden insoweit zu sprechen sein, als der Architekt ein Interesse daran zu nehmen hat.