

geringen Verkehres die Bahnhöfe sehr einfach gestaltet. Auf ganz kleinen Halte-  
stellen besteht das Empfangsgebäude aus einer einfachen Halle. Sonst ist ein  
zweigeschossiges Gebäude errichtet, dessen Erdgeschoß einen Dienstraum und eine  
offene Warthalle enthält (Fig. 141<sup>102</sup>); das Obergeschoß bildet die Wohnung des  
Stationsvorstehers, die durch eine Veranda und ein weitvor springendes Dach  
gegen die Strahlen der tropischen Sonne geschützt ist.

## 12. Kapitel.

### Empfangsgebäude auf kleineren und mittelgroßen Bahnhöfen.

166.  
Raum-  
bedarf.

Im allgemeinen ist auf kleineren und mittelgroßen Bahnhöfen oder wie  
man wohl auch sagen kann, auf den Zwischenstationen, der Raumbedarf der  
gleiche wie auf Haltestellen; nur ist die Zahl und Ausdehnung der Räume eine  
größere: wenig größer auf den kleineren Bahnhöfen, wesentlich größer auf den  
mittelgroßen. Bisweilen kommen noch einige Räume hinzu, die auf Haltestellen  
entbehrt werden können. Nach beiden Richtungen hin läßt sich das folgende  
sagen.

167.  
Eingang  
und  
Zubehör.

Während man das Empfangsgebäude einer Haltestelle durch eine einfache  
Eingangstür, bzw. durch einen kleinen Eingangsflur betritt, wird in den meisten  
der hier in Frage kommenden Bahnhöfe eine wenn auch noch so kleine Vorhalle  
notwendig werden, die auf manchen mittelgroßen Bahnhöfen nicht unbedeutende  
Abmessungen annimmt.

Hiermit hängen auch Anordnung und Einrichtung der Fahrkartenschalter  
zusammen. Sie werden augenfälliger anzubringen sein und den Ansprüchen an  
Zugänglichkeit und Annehmlichkeit in weitergehendem Maße nachzukommen  
haben wie auf Haltestellen. Bei stärkerem Verkehr kann es auch vorkommen,  
daß zwei oder noch mehr Fahrkartenausgaben notwendig werden, namentlich  
dann, wenn aus der Station Züge nach verschiedenen Richtungen abzugehen  
haben oder wenn infolge des Vorhandenseins von Fabriken, Hütten- und anderen  
Werken und dergl. zu Zeiten ein Publikum in größerer Menge an die Schalter  
heranzutreten hat, das man von den übrigen Reisenden gern abtrennt. Die  
preußischen „Grundrißmuster“ 5 und 4 (siehe Fig. 102 u. 106, S. 136 u. 139) zeigen  
bezügliche Beispiele, in denen je zwei Fahrkartenschalter vorgesehen sind.  
Muster 4 soll sich für Städte eignen, deren Einwohnerzahl bis etwa 15 000 reicht,  
Muster 5 für solche bis zu etwa 20 000 Seelen.

Auf den mittelgroßen Bahnhöfen, bisweilen selbst auf kleineren Stationen,  
wird man häufig im Eingangsflur einen Zeitungsverkauf, unter Umständen selbst  
einen kleinen Buchhändlerstand vorzusehen haben.

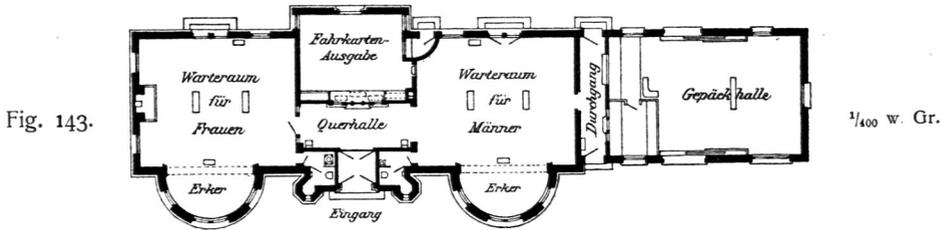
Ein unmittelbarer Ausgang aus der Eingangshalle nach dem Bahnsteig wird  
wohl jedesmal vorzusehen sein.

168.  
Wartefäle.

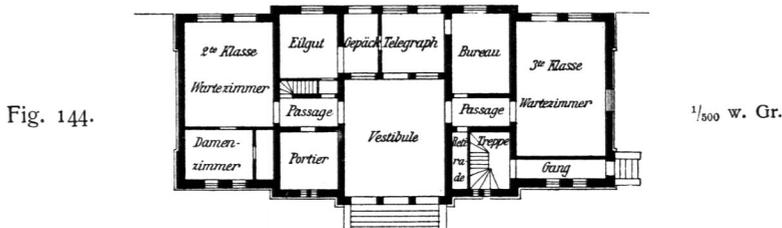
Auf kleineren und mittelgroßen Bahnhöfen sind stets zum mindesten zwei  
Wartefäle erforderlich: einer für die Reisenden I. und II. Klasse, sowie ein solcher  
für die III. und IV. Klasse; dazu kommt unter Umständen noch ein Damen-  
zimmer, auf den Stationen des Auslandes auch mehrfach ein besonderer Raum  
für Raucher, bzw. Nichtraucher, in Amerika bisweilen ein Raum für Neger ufw.  
Indes wird manchmal noch ein dritter Wartesaal notwendig: z. B. ein besonderer  
Raum für das Publikum IV. Klasse, wenn solches in überwiegender Zahl verkehrt;

oder in Bade- und fontigen Kurorten ein besonderer Saal I. Klasse; oder ein besonderer Raum für Auswanderer, wenn solche zeitweise in großer Zahl eintreffen, bzw. abgehen usw.

In manchen nordamerikanischen Empfangsgebäuden sind zwei ganz gleich große Wartefäle zu finden: einer für Männer, der andere für Frauen; zwischen beiden die Fahrkartenausgabe, der Eingang und die darauffolgende Eingangshalle. An jeden Wartesaal sind unmittelbar die betreffenden Aborte angefügt (Fig. 143<sup>103</sup>).

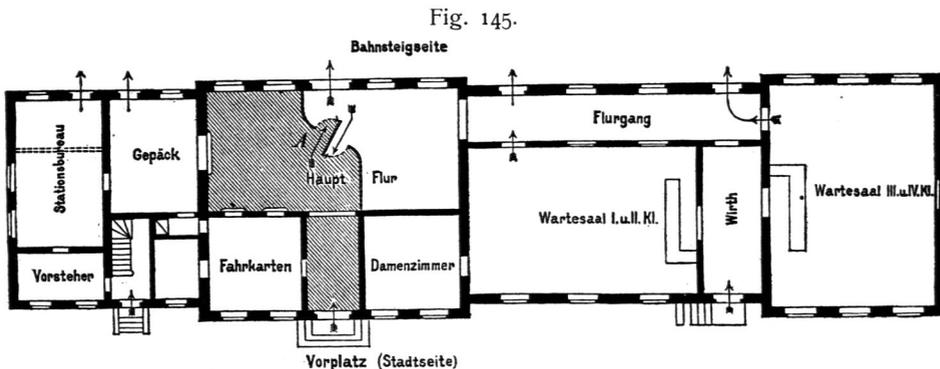


Empfangsgebäude auf dem Bahnhof der Oregon-Short-Eisenbahn zu Nampa<sup>103</sup>).



Empfangsgebäude auf dem Bahnhof der Grevskaabahn zu Tönsberg<sup>104</sup>).

Die Wartefäle werden in der Regel, wenigstens bei uns, neben-, bzw. hintereinander angeordnet; das preußische Grundrißmuster 4 (siehe S. 139) stellt die erstgedachte Anordnung, Muster 5 (siehe S. 136) die zweite Anordnung dar. Auf manchen norwegischen Eisenbahnen war man mehrfach bemüht, diejenigen



Empfangsgebäude einer kleineren Zwischenstation<sup>105</sup>).

<sup>103</sup>) Fakf.-Repr. nach: Zeitchr. f. Bauw. 1907, Bl. 30.

<sup>104</sup>) Fakf.-Repr. nach: Organ f. d. Fortchr. d. Eisenbahnw. 1883, Taf. XIV.

<sup>105</sup>) Nach: Centralbl. d. Bauverw. 1893, S. 251.

Fig. 146.



Skizze eines Empfangsgebäudes auf einer englischen Zwischenstation<sup>106)</sup>.

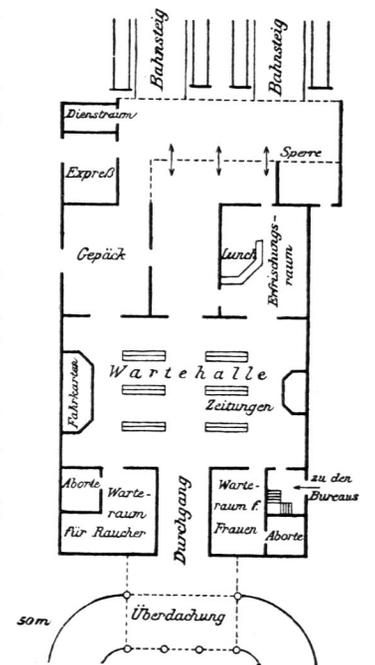
Räume, die zur Abfertigung der Reisenden bestimmt sind, tunlichst im Mittelpunkt des Empfangsgebäudes zu vereinigen, um die Abfertigung sowohl für das Publikum, als auch für das Stationspersonal zu erleichtern; die Folge davon war, daß man die Warterräume an die äußeren Enden des Empfangsgebäudes verlegen mußte (Fig. 144<sup>104)</sup>).

Die Wartefäle sind in der Regel von der Eingangshalle aus zu betreten; allein es kann auch ein bald kürzerer, bald längerer Wartegang, der von jener Halle ausmündet, notwendig werden. In letzterem wird sehr häufig die Einrichtung für die Fahrkartenprüfung angebracht.

Rücklichter auf diese Bahnsteigsperrre haben mehrfach dazu geführt, den nach den Wartefälen führenden Flurgang nicht an die Stadtseite, sondern, ähnlich wie dies in Art. 35 (S. 36) vorgeführt wurde, an die Bahnsteigseite des Empfangsgebäudes zu legen. Das preußische Grundrißmuster 5 (siehe S. 136) und Fig. 145<sup>105)</sup> zeigen solche Anlagen.

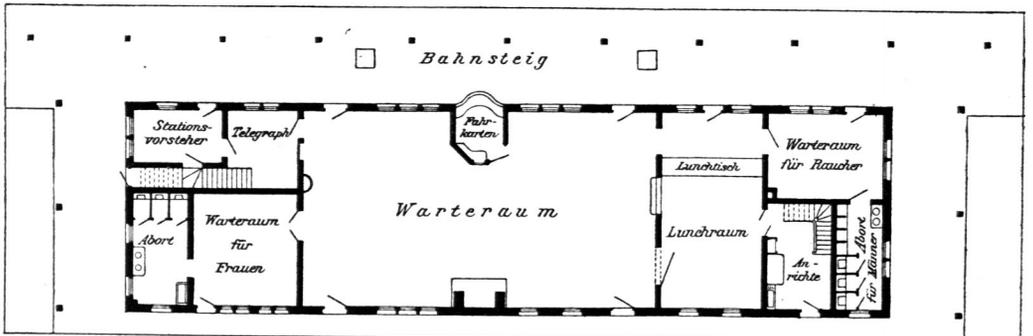
In Fig. 145 ist in der Eingangshalle bei A eine Schranke angeordnet, die es ermöglicht, die Fahrkartenprüfung durch einen einzigen Beamten durchführen zu lassen. Die ankommenden Reisenden geben an dieser Stelle ihre Fahrkarten ab und verlassen, ohne die Warterräume zu berühren, das Ge-

Fig. 147.



Empfangsgebäude der Philadelphia- und Reading-Eisenbahn zu Harrisburg<sup>107)</sup>.

Fig. 148.



Empfangsgebäude auf mittelgroßen Bahnhöfen der Boston- und Albany-Eisenbahn<sup>108)</sup>.

<sup>106)</sup> Fakf.-Repr. nach: Centralbl. d. Bauverw. 1900, S. 272.

<sup>107)</sup> Fakf.-Repr. nach: Zeitfchr. f. Bauw. 1907, Bl. 31.

<sup>108)</sup> Fakf.-Repr. nach ebendaf., Bl. 30.

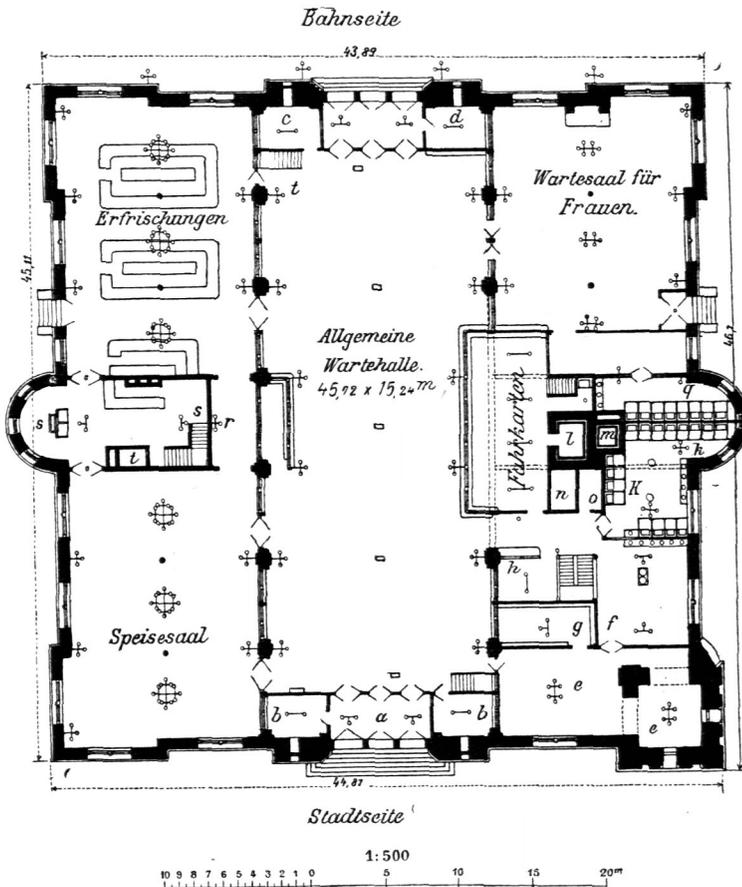
bäude. Die Abreifenden begeben sich nach gefekehrer Fahrkartenprüfung entweder unmittelbar mittels des vorhandenen Durchganges nach dem Bahnsteig, oder sie wenden sich unter Benutzung des Flurganges den Wartefäden zu<sup>105)</sup>.

In Art. 163 (S. 159) wurde bereits gefragt, welche Räume auf den größeren Haltestellen Englands vorgelesen werden. Das Gleiche gilt auch für die Zwischenstationen, und die Skizze in Fig. 146<sup>106)</sup> veranschaulicht ein einschlägiges Beispiel.

In den Vereinigten Staaten wird, wovon schon in Art. 51 (S. 63) die Rede war, die Eingangshalle in der Regel auch als allgemeine „Wartehalle“ benutzt; dazu kommen noch besondere kleine Warteräume für Frauen, für Nichtraucher usw. (Fig. 147<sup>107)</sup>.

Die in Art. 52 (S. 63) an die Empfangsgebäude angefügten, mehr oder weniger offenen Wartehallen kommen auch im vorliegenden Falle in Frage. An

Fig. 149.



Empfangsgebäude auf dem Bahnhof der Union-Eisenbahn zu Indianopolis<sup>109)</sup>.

- |                       |                                    |                       |
|-----------------------|------------------------------------|-----------------------|
| a. Windfang.          | h. Zeitungsverkauf.                | n. Frischluftkanal.   |
| b. Pförtnerzimmer.    | i. Treppe nach den Obergelchoffen. | o. Hebewerk.          |
| c. Stationsvorsteher. | k. Aborte für Männer.              | p. Aborte für Beamte. |
| d. Bahntelegraph.     | l. Kaffengewölbe.                  | q. Aborte für Frauen. |
| e. Rauchzimmer.       | m. Rauchschlot.                    | r. Verbindungsgang.   |
| f. Barbier.           |                                    | s. Anrichte.          |
| g. Gepäckabfertigung. |                                    | t. Abluftkanal.       |

<sup>109)</sup> Fakt.-Repr. nach: Organ f. d. Fortchr. d. Eisenbahnw. 1891, Taf. XXIV.

manchen Tagen, namentlich an Sonn- und Festtagen, herrscht ein ungewöhnlich starker Verkehr. Wollte man die Warteräume für diesen bemessen, so würden sie sehr große Abmessungen erhalten, wodurch die Kosten des Empfangsgebäudes zum Teil unnütz vermehrt würden. Man bemißt deshalb diese Räume dem normalen Verkehre entsprechend, ordnet hingegen, um an den verkehrsreicheren Tagen dem Publikum ausreichenden Schutz zu bieten, eine solche Warthalle an.

169.  
Erfrischungsräume.

Auf kleineren und mittelgroßen Bahnhöfen spielen die Erfrischungsräume oder die sog. Bahnhofswirtschaft naturgemäß eine in der Regel bedeutendere Rolle als auf Haltestellen. Während auf letzteren meistens eine kleine Schenke, bisweilen nur ein Schenkisch genügt, seltener ein vollständiger Ausschankraum vorhanden ist, so fehlt auf letzteren ein solcher Raum wohl nur sehr selten und wird gern zwischen die zwei Wartefäle gesetzt, so daß er für beide gleich leicht zugänglich ist. (Siehe die preußischen Grundrißmuster 4 und 5 auf S. 139 u. 136.) Auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten sind die bekannte *Bar* und das *Lunchroom* zu finden (Fig. 148<sup>108</sup>).

In hierzu geeigneten Fällen erhalten die Erfrischungsräume einen größeren Umfang, so z. B. in der Nähe starker befuchter Ausflugsorte; ferner in Orten, in denen einzelne Züge einen längeren Aufenthalt haben oder in denen die Reisenden eine Hauptmahlzeit einzunehmen pflegen; weiter in Grenzstationen, auf denen



Fig. 150.

Empfangsgebäude auf dem Bahnhofe zu Saint-Gratien<sup>110</sup>).

Zollrevision stattfindet usw. (Fig. 149<sup>109</sup>). In letzteren Fällen wird bisweilen ein größerer Speisesaal notwendig.

170.  
Wascheinrichtungen,  
Aborte  
usw.

Räume mit Wascheinrichtungen und sog. Toiletten kommen auf Haltestellen wohl kaum vor. Bei den in Rede stehenden Bahnhofsanlagen finden sich solche doch recht häufig; indes ist das Bedürfnis danach je nach örtlichen Verhältnissen recht verschieden. Derartige Räume werden entweder an die Wartefäle, bezw. Erfrischungsräume unmittelbar angegliedert, oder sie nehmen im Grundriß eine mehr selbständige Stellung ein.

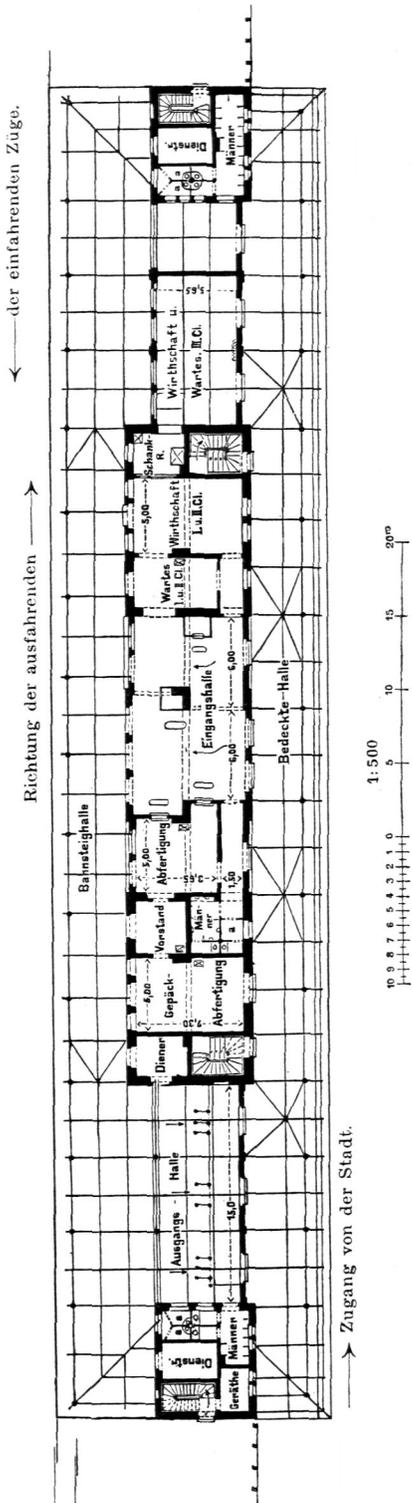
An Aborten dürfen diejenigen im Empfangsgebäude niemals fehlen, was die im Freien (auf den Bahnsteigen usw.) angeordneten Aborthäuschen meist nicht überflüssig macht; erstere werden häufig mit den Toiletteräumen vereinigt. Für die Beamten und Arbeiter sind besondere Aborte vorzusehen.

171.  
Gepäck-  
abfertigung.

Annahme und Ausgabe des Reisegepäckes haben auf Haltestellen eine so geringe Bedeutung, daß dafür in den meisten Fällen keine besondere Vorforge getroffen wird; im vorhandenen Dienstraume wird u. a. auch dieses Geschäft beforgt. Anders liegt es bei den Zwischenstationen. Wenn auch Gepäckannahme und -ausgabe nur in den aller seltensten Fällen (z. B. auf Grenzstationen) getrennt sein müssen, so wird doch stets mindestens ein besonderer Gepäckraum vorzusehen sein; er muß mit Hilfe eines entsprechenden Schalters sich nach der Eingangshalle oder dem anschließenden Flur öffnen, leicht auffindbar und erreichbar sein

<sup>110</sup>) Nach: *La construction moderne*, Jahrg. 24, S. 452.

Fig. 151.



Empfangsgebäude auf dem Bahnhof der Lokalbahn-Aktiengesellschaft München zu München<sup>111)</sup>.

und einen unmittelbaren Ausgang nach dem Bahnsteig haben (Fig. 150<sup>110)</sup>. In vereinzeltten Fällen sind förmliche Gepäckhallen vorhanden (siehe den Grundriß des Empfangsgebäudes auf dem Bahnhof der Oregon-Short-Eisenbahn zu Nampa in Fig. 143, S. 161).

Bezüglich der Bahnhofsaußgänge kann auf das in Art. 72 (S. 80) im allgemeinen über diesen Gegenstand Geklagte verwiesen werden. Doch kommen hauptsächlich zwei Anordnungen in Frage: die ankommenden Reisenden haben die gleichen oder nahezu dieselben Wege zu gehen wie die abgehenden, d. h. Bahnsteigeingang ist auch -ausgang; oder das angekommene Publikum verläßt, ohne das Empfangsgebäude zu betreten, an den Stirnseiten des letzteren den darüber hinausragenden Bahnsteig. Indes kommen auch anderweitige Einrichtungen vor; selbst besondere Ausgangsflure sind zu finden.

In manchen Fällen ist der Verkehr so groß, daß man die ankommenden von den ankommenden Reisenden völlig trennen muß. Fig. 151<sup>111)</sup>, der Bahnhof der Lokalbahn-Aktiengesellschaft München zu München, auf dem, namentlich an Sonn- und Feiertagen, eine überaus große Zahl von Ausflüglern und dergl. gleichzeitig ein- und ausgehen, zeigt ein einschlägiges Beispiel; daselbst ist sogar eine förmliche „Ausgangshalle“ zu finden. Die durch die Skizze in Fig. 146 (S. 162) veranschaulichte englische Anlage weist sogar zwei Ausgangsflure auf.

Auch der in Fig. 152<sup>112)</sup> skizzierte Grundriß des Empfangsgebäudes der Baltimore- und Ohio-Eisenbahn zu Pittsburg zeigt einen besonderen Ausgang für die ankommenden Reisenden.

Auf Zwischenstationen und sonstigen mittelgroßen Bahnhöfen sind die Bahnsteige wohl stets überdacht; nur auf untergeordneten (Neben-, Klein- und dergl.)

172.  
Ausgänge  
u.f.w.

173.  
Bahnsteige,  
Tunnel  
und  
Bahnsteig-  
sperre

<sup>111)</sup> Fakf.-Repr. nach: Centralbl. d. Bauverw. 1900, S. 150.

<sup>112)</sup> Fakf.-Repr. nach: Zeitfchr. f. Bauw. 1907, Bl. 31.

Bahnen fehlt eine solche Überdachung. Bei wichtigeren Stationen der in Rede stehenden Art, insbesondere dann, wenn von ihnen Bahnlinien in verschiedenen Richtungen ausgehen, wird wohl auch eine Bahnsteighalle errichtet, der man dann allerdings eine tunlichst geringe Länge gibt.

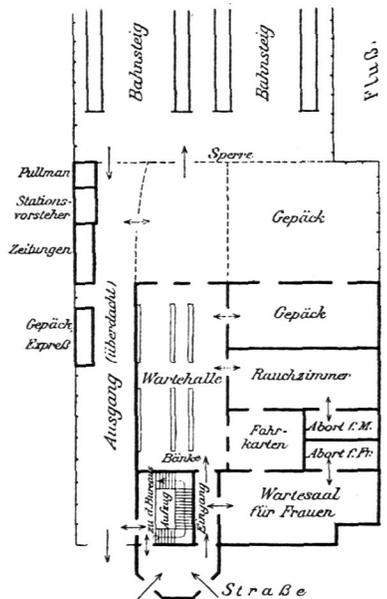
Während Gleisüberbrückungen auf unseren Haltefeldern kaum vorkommen, sind auf derartigen Stationen Frankreichs und Englands solche wohl zu finden. Auf den kleineren und mittelgroßen Bahnhöfen derselben Länder sind gleiche Anlagen noch häufiger, und in Fig. 98 (S. 132) ist eine einschlägige Anlage dargestellt. Auf deutschen Eisenbahnen sind Gleisüberbrückungen äußerst selten; wohl aber, besonders in neuerer Zeit, wurden Untertunnelungen von Bahnsteigen und Gleisen mehrfach ausgeführt, sobald man das nicht unbedenkliche, unter Umständen sogar gefährliche Überkreuzen der Gleise durch die Reisenden vermeiden will. Auch die Gepäckbeförderung nach und von den Zügen wird bisweilen unterirdisch bewirkt. Von derartigen Tunnel- und zugehörigen Treppenanlagen war bereits in Kap. 8 (unter c) die Rede, und im nächstfolgenden Kapitel wird noch näher darüber gesprochen werden; deshalb mögen an dieser Stelle die vorstehenden Bemerkungen genügen.

Bei Bahnlinien, auf denen die sog. Bahnsteigsperrung eingeführt ist, müssen an geeigneten Stellen Einrichtungen für die Fahrkartenprüfung vorgehen werden. Indem in dieser Richtung auf das in Art. 26 (S. 27) u. 139 ff. (S. 135 ff.) bereits Gefagte verwiesen wird, sei an dieser Stelle bemerkt, daß die Fahrkartenprüfung meist an denjenigen Türen ausgeübt wird, die entweder von der Eingangshalle oder aus den Warteb-, bzw. Erfrischungsräumen nach den Bahnsteigen führen. Daß man mit Hilfe von Schranken einen Puffer bilden kann, der es ermöglicht, die Zahl der erforderlichen Bahnsteigschaffner tunlichst herabzumindern, wurde bereits an den ebengenannten Stellen des vorliegenden Heftes gelagt und ist auch aus Fig. 108 (S. 139) zu ersehen.

Die Fahrkartenprüfung wird aber auch im Eingangsflur, bzw. der Eingangshalle (siehe das preußische Grundrißmuster 5 auf S. 136) vorgenommen, und eine einschlägige eigenartige Einrichtung wird durch Fig. 103 (S. 136) veranschaulicht. Ebenso können etwa vorhandene Wartegänge zum Anbringen der Bahnsteigsperrung dienen, und es ist auch schon mehrfach davon gesprochen worden, daß man an bezüglichem Personal sparen kann, wenn man den Wartegang nicht an die Stadt-, sondern an die Bahnsteigseite des Empfangsgebäudes legt (siehe Fig. 106, S. 139). Auch an den Ausgang, der tunlichst unmittelbar aus der Eingangshalle auf den Hauptbahnsteig führt, kann man die Bahnsteigsperrung legen (siehe das preußische Grundrißmuster 4 auf S. 139).

Da der Dienst auf einem größeren Bahnhof einen bedeutenderen Umfang hat als auf einer Haltestelle, so sind naturgemäß die Diensträume auf ersterem in

Fig. 152.



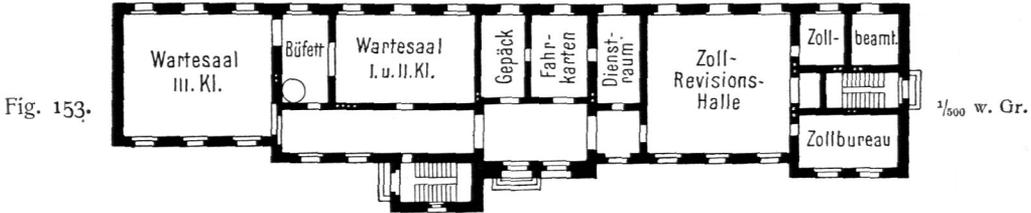
Empfangsgebäude auf dem Bahnhof der Baltimore- und Ohio-Eisenbahn zu Pittsburg<sup>113)</sup>.

<sup>1/100</sup> w. Gr.

<sup>174.</sup>  
Räume für den  
Stationsdienst,  
die Post ufw.

beträchtlicherer Zahl und vermehrten Abmessungen vorzusehen. Namentlich wird bei starkem Nachtdienst an den Personalwechsel gedacht werden müssen, ebenso an den Telegraphendienst, wenn der Bahntelegraph vom Publikum sehr viel oder gar ausschließlich benutzt wird.

Haltestellen erfordern wohl niemals einen besonderen Raum für den Postdienst. Ein Verschlag im Dienstraum dürfte das Äußerste sein, was in dieser Richtung verlangt wird. Auf kleineren und mittelgroßen Bahnhöfen hingegen

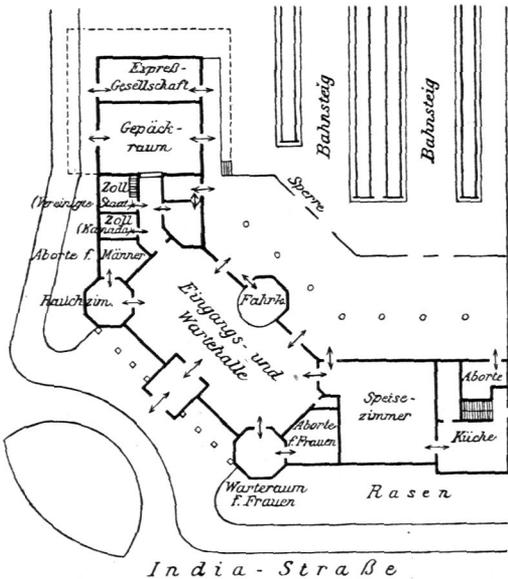


Empfangsgebäude auf Grenzstationen der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen <sup>113)</sup>.

werden vielfach solche Räume erforderlich, die dann im Einvernehmen mit der betreffenden Behörde vorzusehen sind.

In Grenzstationen, auf denen für Zollzwecke eine Revision des Reifegepäckes vorzunehmen ist, müssen hierfür Räume vorgesehen werden. In Fig. 153 <sup>113)</sup> ist der Grundriß eines solchen Empfangsgebäudes, wie es auf den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen ausgeführt worden ist, dargestellt. Ferner zeigt die Skizze in Fig. 154 <sup>114)</sup> eine nordamerikanische Anlage, in deren Empfangsgebäude zwei Räume für Zollzwecke zu finden sind: einer gehört den Vereinigten Staaten, der andere dem Staat Kanada an.

Fig. 154.



Empfangsgebäude auf dem Bahnhof zu Portland <sup>114)</sup>.

Dem größeren Umfang des Bahnhofbetriebes entsprechend ist auf den hier zu behandelnden Bahnhöfen die Zahl der erforderlichen Dienstwohnungen auch eine beträchtlichere. Allgemeine Angaben lassen sich in dieser Richtung nicht machen; Verwaltungs- und örtliche Verhältnisse sind ausschlaggebend. Das in Kap. 9 über Dienstwohnungen im allgemeinen Gesagte ist zu berücksichtigen.

Das Unterbringen der Dienstwohnungen wird in der Regel das Schaffen eines, selbst zweier Obergeschosse oder die teilweise Verwendung des Dachgeschosses zum Wohnen notwendig machen; das Obergeschosß erstreckt sich entweder über das ganze Erdgeschosß oder doch über einen nennenswerten Teil davon.

Eine unmittelbare Angliederung

<sup>113)</sup> Nach: Organ f. d. Fortfchr. d. Eisenbahnw. 1884, Taf. XIX.

<sup>114)</sup> Fakf.-Repr. nach: Zeitschr. f. Bauw. 1907, Bl. 30.

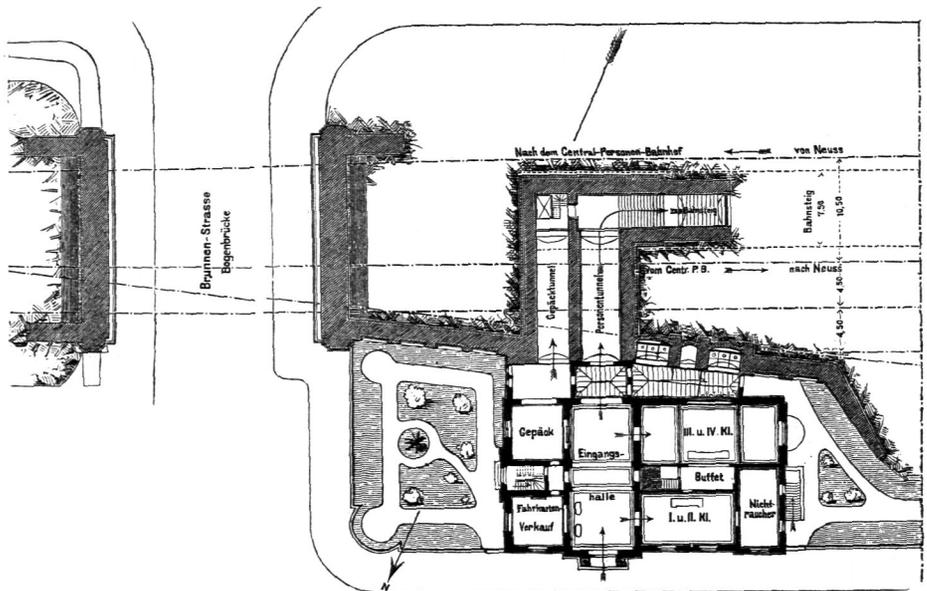
des Güterraumes an das Empfangsgebäude dürfte bei Zwischenstationen und anderen mittelgroßen Bahnhöfen ausgeschlossen sein. Die Regel ist es wohl, daß ein getrennter Güterschuppen, in geringerem oder größerem Abstände vom Empfangsgebäude, auf derselben oder an der entgegengesetzten Seite der Gleise, errichtet wird.

Befondere Eilguträume werden sich nur dort als notwendig erweisen, wo infolge örtlicher Verhältnisse, z. B. durch die vorhandene Industrie, viele Eilgüter abgehen, bezw. ankommen. Der betreffende Raum ist alsdann an die eine Stirnseite des Empfangsgebäudes zu verlegen. (Siehe den Grundriß des norwegischen Empfangsgebäudes in Fig. 144, S. 161).

176.  
Außer-  
gewöhnliche  
Anlagen.

In den vorhergehenden Betrachtungen wurde größtenteils stillschweigend vorausgesetzt, daß die kleineren und mittelgroßen Bahnhöfe in der Regel Durchgangsstationen sind, was in den allerhäufigsten Fällen auch tatsächlich zutrifft. Allein es kommen Kopf-, Trennungs- und Kreuzungsstationen gleichfalls vor.

Fig. 155.



Empfangsgebäude auf dem Bahnhof zu Düffeldorf-Bilk<sup>115)</sup>.

<sup>1/250</sup> w. Gr.

Die Grundlätze, nach denen alsdann das Empfangsgebäude anzuordnen und einzurichten ist, sind die gleichen wie auf den größeren Bahnhöfen; deshalb kann auf die Ausführungen des nächstfolgenden Kapitels verwiesen werden.

Des weiteren wurde im vorhergehenden angenommen, daß Bahnhofsvorplatz und Bahnsteige in annähernd gleicher Höhe gelegen sind. Allein es kommt bisweilen auch vor, daß die Bahnsteige höher oder tiefer als der genannte Vorplatz angeordnet sind.

Im ersteren Falle besteht die einfachste, aber auch etwas ursprüngliche Anlage darin, daß man das Empfangsgebäude so ausbildet, wie es bislang vorgeführt worden ist, daß man es in der Höhe des Bahnhofsvorplatzes errichtet und daß aus den Wartefälen im Freien gelegene Treppen nach den höher

<sup>115)</sup> Nach: Centralbl. d. Bauverw. 1883, S. 435.

gelegenen Bahnsteigen führen. Will man die Reisenden den Witterungsunbilden nicht zu sehr aussetzen, so kann man diese Treppen auch überdecken. Daß eine solche Anordnung für die Reisenden sehr unbequem ist und daß der Gepäckdienst sehr erschwert ist, liegt auf der Hand.

Bisweilen, namentlich wenn der Höhenunterschied zwischen Bahnhofsvorplatz und Bahnsteigen kein zu großer ist, hat man sich in der Weise geholfen, daß man der Hauptfront des Empfangsgebäudes eine Freitreppe vorlegte, durch deren Erstiegen man die Höhe der Eingangshalle ufw. erreicht und umgekehrt. Oder aber man ordnet im Inneren des Empfangsgebäudes eine genügend breite Treppe an, die in der Eingangshalle beginnt und zu den in Bahnsteighöhe befindlichen Wartefallen führt. Daß derartige Anordnungen nur als eine Art Notbehelf angesehen werden müssen, bedarf wohl keiner weiteren Erläuterung.

Besser ist es, wenn aus dem gleichfalls in der Höhe des Bahnhofsvorplatzes errichteten Empfangsgebäude zu den Bahnsteigen quergerichtete Tunnel ausgehen, aus denen geeignete Treppen nach den Steigen führen. Eine einschlägige Ausführung zeigt der Bahnhof Düsseldorf-Bilk (Fig. 155<sup>115</sup>).

Dasselbst ist zwischen den beiden Hauptgleisen ein 160 m langer und 7,50 m breiter Zwischenbahnsteig angeordnet, auf den eine Treppe ausmündet, die in einem tiefergelegenen Doppeltunnel (für den Personen- und den Gepäckverkehr) ihren Ursprung hat. Dieser Tunnel geht von dem in Bahnhofsvorplatzhöhe errichteten Empfangsgebäude aus, das vorerst wenige Räume erhalten hat, aber in einfachster Weise erweiterungsfähig ist. Für den Stationsdienst ist an einem Ende des Bahnsteiges ein besonderer kleiner Fachwerkbau vorgesehen. Vor dem Eingang zum Personentunnel befinden sich die glasgedeckten Zugänge zu diesem und zu den unter dem Bahnkörper untergebrachten Aborten. Die zum Bahnsteig führende Treppe ist gleichfalls durch einen leichten, in Fachwerk hergestellten Aufbau mit Glaswänden gegen Wind und Wetter geschützt.

Es kann aber auch, wie bereits angedeutet, vorkommen, daß der Bahnhofsvorplatz höher als die Bahnsteige gelegen ist, vor allem dann, wenn die Bahnlinie im Einschnitt geführt ist. Alsdann kann man in ähnlich einfacher Weise vorgehen, wie kurz vorher ausgeführt worden ist: man errichtet das Empfangsgebäude in der Höhe jenes Platzes, und auf geeigneten Treppenanlagen gelangen die Reisenden zu und von den Bahnsteigen.

Sachgemäßer und für den Betrieb bequemer ist es, wenn das Empfangsgebäude zwar in derselben Höhenlage errichtet wird, wenn aber vom Hauptbahnsteig aus Brücken in der Querrichtung angeordnet sind, von denen Treppen zu dem oder den Zwischenbahnsteigen führen.

Über alle derartigen Anordnungen wird im nächstfolgenden Kapitel (unter a, 2 u. 3) noch eingehend gesprochen werden, so daß auf die dortigen Erörterungen verwiesen werden darf.

### 13. Kapitel.

#### Empfangsgebäude auf großen Bahnhöfen.

Die neueren Empfangsgebäude unserer großen Bahnhöfe mit ihren mächtigen Bahnsteighallen gehören sowohl in künstlerischer, wie in konstruktiver Hinsicht zu den großartigsten architektonischen Schöpfungen unserer Zeit. Wegen der Neuheit ihres Programms, für das die Überlieferung keine Vorbilder kennt, wegen ihrer großartigen Innenräume, für deren Deckenbildungen alle Hilfsmittel einer hochentwickelten Technik in Anspruch genommen werden müssen — sind sie ganz außergewöhnliche und häufig auch rühmenswerte Leistungen.