

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 usw. 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 Wartefälen 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. 155¹¹⁵).

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.

Sowohl für die Grundrißbildung, als auch für den Aufbau ist von maßgebender Bedeutung die gegenseitige Höhenlage von Bahnhofsvorplatz einerseits und Bahnsteigen andererseits. Man kann in dieser Beziehung drei Hauptfälle unterscheiden:

1) Bahnhofsvorplatz und Bahnsteige liegen in gleicher oder annähernd gleicher Höhe.

2) Die Bahnsteige sind in nennenswerter Höhe über dem Bahnhofsvorplatz gelegen.

3) Es liegen die umgekehrten Verhältnisse vor: die Bahnsteige befinden sich um ein beträchtliches tiefer als der Bahnhofsvorplatz.

Fall 2 und 3 kommen hauptsächlich dann zum Vorschein, wenn die den Bahnhof seitlich begrenzenden städtischen Straßen unter, bzw. über den Bahnhofsgleisen durchgeführt werden sollen. Im Falle 2 werden, wie aus den nachfolgenden Ausführungen noch hervorgehen wird, die Wartefäle mit den Erfrischungsräumen usw. entweder in der Höhe des Bahnhofsvorplatzes oder in der Höhe der Bahnsteige angeordnet; durch Treppenanlagen werden in der Regel die Höhenunterschiede bewältigt. Im Falle 3 sind Eingangshalle mit Zubehör, Wartefäle mit Erfrischungsräumen usw. meist in der Höhe des Bahnhofsvorplatzes angebracht; Brücken führen von dem in gleicher Höhe befindlichen Hauptbahnsteig quer über die Gleise und Zwischenbahnsteige und von den Brücken Treppen zu den letzteren. Indes kommen im Falle 3 bisweilen auch andere Anordnungen vor.

Im Falle 1 ist für die eigentlichen Bahnhofszwecke, also für den Verkehr der abfahrenden und ankommenden Reisenden, für das Reisegepäck usw. nur ein Geschoß — das Erdgeschoß — erforderlich; in den Fällen 2 und 3 müßten zwei Geschoße — ein Erdgeschoß und ein Ober-, bzw. Untergeschoß — vorhanden sein. Selbstredend können für andere Zwecke noch weitere Ober- und Untergeschoße notwendig werden.

Die in Rede stehende verschiedene Höhenlage von Bahnhofsvorplatz einerseits und Bahnsteigen andererseits spielt namentlich beim Entwerfen der Empfangsgebäude für Durchgangstationen eine große Rolle; allein auch auf Kopfstationen, auf Insel- und sonstigen Übergangsbahnhöfen kann die Gesamtanordnung davon stark beeinflußt werden.

Örtliche Verhältnisse zwingen bisweilen zu ganz abweichenden Anordnungen. So z. B. beim neuen Hauptbahnhof zu Hamburg, wo das Empfangsgebäude brückenartig über Bahnsteige und Gleise gesetzt wurde; Hallen spannen sich über letztere ¹¹⁶⁾ usw.

a) Empfangsgebäude auf Durchgangsbahnhöfen.

Durchgangsbahnhöfe, von denen bereits in Art. 73 (S. 81) die Rede war, sind in den allermeisten Fällen sog. „Längenbahnhöfe“, d. h. das Empfangsgebäude ist mit seiner Langseite parallel den durchgehenden Abfahrts- und Ankunftsgleisen, bzw. den Bahnsteigen angeordnet; seine Hauptachse steht senkrecht zu diesen Gleisen, bzw. Bahnsteigen. Längs seiner bahnseitigen Front zieht sich der sog. Hauptbahnsteig hin; diesem parallel sind die Zwischenbahnsteige gelegen, ebenso der etwa vorhandene Außenbahnsteig (siehe Art. 114 ff., S. 118 ff.).

Bisweilen wurde aus örtlichen Gründen das Empfangsgebäude in zwei Teile zerlegt, in einen Hauptteil, der mit der Hauptfront am Bahnhofsvorplatz und

178.
Ver-
schiedenheit.

¹¹⁶⁾ Siehe über den bezüglichen Wettbewerb: Centralbl. d. Bauverw. 1900, S. 288, 299; 1901, S. 8, 65, 77.

dessen bahnseitige Front am Hauptbahnsteig steht, und einem kleineren Teile, der auf der anderen Seite der Gleise, also meist am Außenbahnsteig errichtet ist. Nicht selten ist alsdann die Anordnung derart getroffen, daß der Hauptteil für die Abfahrt der Reisenden, der andere Teil für die Ankunft der Reisenden bestimmt ist.

In wenigen Fällen sind die Durchgangsbahnhöfe in Form von Kopfstationen ausgebildet worden; dies geschieht in der Regel nur dann, wenn man mit dem Bahnhof dem Stadttinneren möglichst nahe kommen will (siehe Art. 14, S. 7). Von derartigen Anlagen wird nicht hier, sondern unter c die Rede sein.

Noch seltener ist das Empfangsgebäude brückenartig über die Gleise und Bahnsteige gesetzt worden.

Wie schon im vorhergehenden bemerkt, ist namentlich auf Durchgangsbahnhöfen der Umstand, ob die Bahnsteige mit dem Bahnhofsvorplatz in gleicher oder verschiedener Höhe gelegen sind, von großem Einfluß auf die Grundrißbildung und den Aufbau des Empfangsgebäudes. Hiernach werden die nachstehenden Betrachtungen zu gliedern sein.

Die Räumlichkeiten, die im Empfangsgebäude eines größeren Bahnhofes erforderlich sind, wurden bereits in Art. 17 (S. 10) angeführt. Fast sämtliche der dort angegebenen Bedürfnisse müssen in den meisten Fällen befriedigt werden, allerdings, je nach der geringeren oder größeren Bedeutung des betreffenden Bahnhofes, bald in beschränktem, bald in sehr weitgehendem Maße.

Während auf den Haltstellen Bahnsteighallen gar nicht, auf den kleineren und mittelgroßen Bahnhöfen nur zum Teile zu finden sind, fehlten sie bei den nunmehr zu behandelnden größeren Bahnhöfen früher fast niemals und werden erst in neuerer Zeit durch eine Reihe von Bahnsteigdächern ersetzt.

1) Bahnhofsvorplatz und Bahnsteige in gleicher Höhe.

Die Gesamtanlage gestaltet sich am einfachsten und bequemsten, wenn der Bahnhofsvorplatz einerseits, die Bahnsteige und Bahngleise andererseits annähernd in gleicher Höhe gelegen sind und wenn das Empfangsgebäude zur Seite der Gleise, mit seiner Langseite parallel dazu, gestellt ist. Die andere Längsfront ist dann in der Regel dem Bahnhofsvorplatz zugewendet, und der Eingang in das Gebäude befindet sich an dieser Längsfront. Für Verkehrs- und sonstige Dienstzwecke ist alsdann nur ein Geschoß notwendig, und es gibt eine Reihe neuerer Empfangsgebäude dieser Art, die tatsächlich bloß ein Erdgeschoß besitzen. Um Dienstwohnungen und dergl. unterbringen zu können, wird allerdings nicht selten noch ein Obergeschoß aufgesetzt, aber in der Regel mit geringeren Höhenabmessungen und auch in geringerer Länge, so daß ein Teil des Erdgeschosses nicht überbaut ist.

Bezüglich der Grundrißanordnung der verschiedenen Räume sind neue Erörterungen an dieser Stelle nicht erforderlich, da Kap. 10 (in Art. 151 ff., S. 145 ff.) bereits das Notwendige enthält. Die dort (S. 148 ff.) als Grundrißsysteme I und II bezeichneten Raumverteilungen finden unmittelbar auf die in Rede stehenden Empfangsgebäude Anwendung.

Für die mit „Grundrißsystem I“ (siehe S. 148) bezeichnete Anordnung, bei der Warte- und Erfrischungsräume an einer und die Gepäckabfertigung an der anderen Seite der Eingangshalle gelegen sind, bildet das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes zu Mannheim in seiner ursprünglichen Gestalt ein treffliches Beispiel. Wir sehen davon ab, den Plan dieses Bauwerkes hier aufzunehmen,

179.
Raumbedarf.

180.
Häufigste
Grundriß-
anordnungen.

weil er nicht nur schon früher durch die Untertunnelungen der Bahnsteige und Gleise eine nicht unwesentliche Umgestaltung erfahren hat, sondern auch neuerdings einem weiteren wesentlichen Umbau unterzogen wird.

Beim „Grundrißsystem II“ befindet sich eine Gruppe von Warte- und Erfrischungsräumen auf der einen, die zweite Gruppe auf der anderen Seite der Eingangshalle. Für die in Art. 154 (S. 149) unter α angeführte Anordnung ist das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes zu Mainz (Fig. 156¹¹⁷) als Beispiel zu nennen.

Es sei auf die beiden ziemlich langen und breiten Wartegänge (Korridore) aufmerksam gemacht, in denen nachträglich die Einrichtungen für die Fahrkartenprüfung angebracht worden sind, und zwar derart, daß die Erfrischungsräume sich innerhalb der Bahnsteigsperrre befinden, desgleichen auf den unmittelbaren Ausgang (Passage) nach dem Hauptbahnsteig.

Für die im genannten Artikel unter γ erläuterte Grundrißbeileilung kann der Bahnhof zu Bonn (Fig. 157¹¹⁸) als Beispiel herangezogen werden.

Man beachte die beiden Durchgänge, zu den zwei Seiten der Fahrkartenausgabe angebracht, die unmittelbar aus der Eingangshalle nach dem Hauptbahnsteig führen, ebenso die (im Plane links befindlichen) Warteräume für fürftliche Persönlichkeiten, endlich die kurzen, an der Vorderfront angeordneten zwei Wartegänge.

¹¹⁷ Fakf.-Repr. nach: Zeitschr. d. öft. Ing.- u. Arch.-Ver. 1884, S. 312 u. 313. — Diese Abbildung zeigt das Gebäude nicht in seiner ursprünglichen Gestalt; denn die Tunnel- und zugehörigen Treppenanlagen bestanden damals noch nicht. Hingegen fehlen verschiedene erst in neuerer Zeit hinzugefügte Zutaten (eine neue Personenhalle, Erfrischungsräume auf den Zwischenbahnsteigen usw.).

¹¹⁸ Fakf.-Repr. nach: Zeitschr. d. öft. Ing.- u. Arch.-Ver. 1884, S. 312 u. 313.

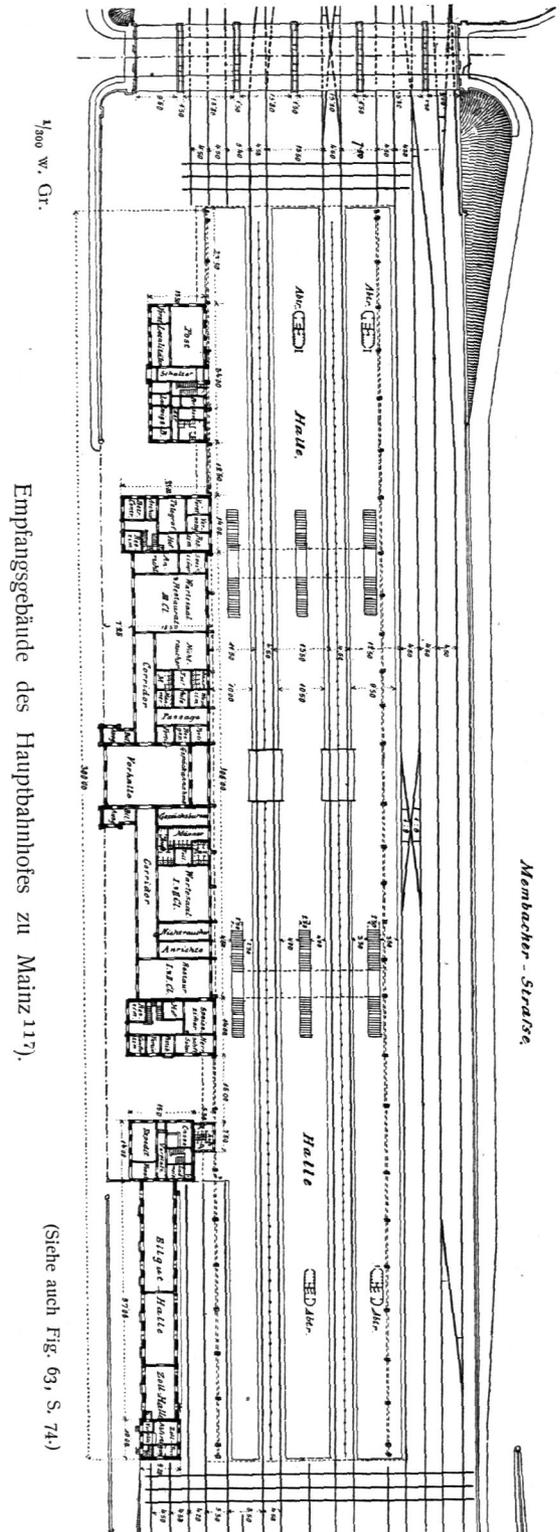


Fig. 156.

Mombacher - Straße

Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes zu Mainz 117.

(Siehe auch Fig. 69, S. 74.)

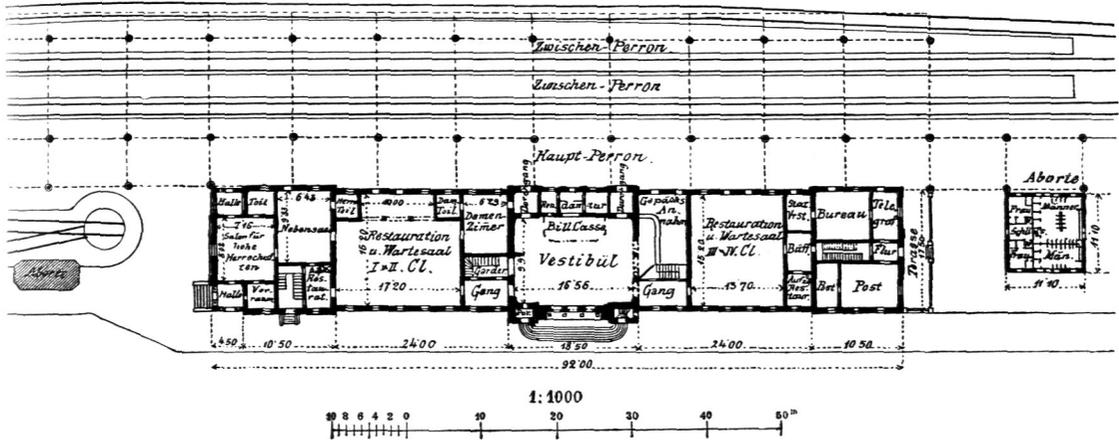
Eine verwandte Anlage zeigt der neue Bahnhof zu Brügge (siehe Fig. 13, S. 31).

Der Zutritt zu den Wartefälen ist in Belgien nur mit Fahrkarte gestattet; deshalb wickelt sich der Hauptverkehr fast ausschließlich in der großen Eingangshalle ab, die mit Bänken, Zeitungsverkaufsstellen ufw. ausgestattet ist und die bedeutenden Abmessungen von $22,50 \times 17,50$ m erhalten hat. Die Fahrkartenausgabe ist mitten in diese Halle eingebaut. Um letztere gruppieren sich die Wartefäle, die durch besondere „Durchgänge“, an denen die Aborte und Waschräume liegen, mit den Bahnsteigen verbunden sind. Daß in den Wartefälen durch Einschleiben der Aborte ufw. der Ausblick nach den Bahnsteigen verwehrt wird, erscheint von vornherein als nicht gerade vorteilhaft, weil den Reisenden dadurch die Übersicht erschwert wird. Die zur Abfertigung des Gepäcks dienenden Räume liegen etwas verdeckt. Zwei getrennte Straßentunnel mit ziemlich steilen Anrampungen sind unter der Bahnsteighalle durchgeführt¹¹⁹⁾.

So wie vorstehend die Anlage der Empfangsgebäude für große Durchgangsstationen entwickelt worden ist, wird es notwendig, daß die Reisenden die Gleise überschreiten, wenn ihr Zug an einem der Zwischenbahnsteige, bzw. am Außenbahnsteig hält. In gleicher Weise muß das Reisegepäck und müssen die Poststücke nach und von den Zügen befördert werden. Eine solche Einrichtung war

181.
Überschreiten
der Gleise.

Fig. 157.



Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Bonn¹¹⁸⁾.

früher sehr häufig zu finden, u. a. auch auf den vorgeführten Bahnhöfen zu Mannheim und Mainz, und heute noch ist z. B. auf den belgischen Eisenbahnen das Überschreiten der Gleise allgemein üblich; auf den amerikanischen Bahnhöfen ist das gleiche der Fall.

Mit der fortwährenden Zunahme des Verkehrs wurden die Mißstände, die mit derartigen Anlagen verbunden sind, immer fühlbarer; ja, sie wurden in manchen Fällen so bedeutend, daß Abhilfe unter allen Umständen geschaffen werden mußte. Für die Reisenden war das Überschreiten der Gleise zum mindesten bedenklich, bei stärkerem Verkehr und bei Dunkelheit geradezu gefahrvoll. Die Gepäckkarren und -stücke, ebenso die Postkarren und -stücke mußten auf einem bald längeren, bald kürzeren Wege auf die Bahnsteige und dann quer über die Gleise befördert werden; dies geschah in der Regel mitten unter den Reisenden, die nicht allein in unangenehmer Weise behelligt, sondern vielfach auch verletzt wurden ufw.

Aus diesen und manchen anderen Gründen kam man in Deutschland — wie es scheint, zuerst auf den südbayerischen Eisenbahnen — dazu, quer unter

182.
Unter-
tunnelungen.

¹¹⁹⁾ Nach: Centralbl. d. Bauverw. 1887, S. 273 ff.

den Bahnsteigen und Gleisen, also winkelrecht zu diesen, in entsprechender Tiefe Tunnel anzuordnen. Für die Reisenden wurden auf den verschiedenen Bahnsteigen Treppen angelegt, die nach und von diesen Tunneln hinab-, bzw. hinaufführten. Abfahrende Reisende, deren Zug an einem Zwischenbahnsteig steht, müssen sonach zuvörderst den längs des Empfangsgebäudes vorhandenen Hauptbahnsteig betreten, schreiten von hier aus die Tunneltreppe hinab, bewegen sich alsdann in dazu senkrechter Richtung im Tunnel bis zu derjenigen Treppe, auf der sie zu ihrem Bahnsteig gelangen, und schreiten diese empor. Für die Beförderung des Reisegepäcks und der Poststücke sind besondere Quertunnel (Gepäck-, bzw. Posttunnel) vorhanden, die aus den Gepäck-, bzw. Posträumen ausmünden und die Stücke nach dem gewünschten Bahnsteig schaffen; geeignete Aufzüge treten an die Stelle der Treppen, und die Gepäck-, bzw. Poststücke kommen nur wenig oder gar nicht mit den Reisenden in Berührung. Das ankommende Publikum hat naturgemäß den umgekehrten Weg einzuschlagen; ebenso ist der Weg für die ankommenden Gepäck- und Poststücke der umgekehrte.

Von den bayerischen Eisenbahnen verbreiteten sich die vorbeschriebenen Bahnhofsanlagen auch nach den übrigen Teilen Deutschlands, und zwar wurden nicht nur neue Durchgangsstationen in solcher Weise erbaut, sondern es wurden auch schon bestehende in gleichem Sinne umgebaut, d. h. es wurden nachträglich in die schon vorhandenen Bahnhöfe die oben geschilderten Tunnel- und Treppenanlagen eingebaut. Derartiges geschah u. a. auch bei den beiden vorgeführten Bahnhöfen zu Mainz und Mannheim.

Dabei hielt man sich stets vor Augen, daß diese neue Anordnung der Durchgangsbahnhöfe durchaus nicht frei von Mißständen ist. Da ist es in erster Reihe etwas — man kann wohl sagen — der menschlichen Natur Widersprechendes, daß man zunächst (nach dem Verlassen des Wartesaales oder des Zuges) eine bestimmte Zahl von Stufen hinabsteigen muß, um sie nach verhältnismäßig kurzer Zeit wieder emporzusteigen (verlorene Steigung). Auch sind die Wege, welche die abfahrenden und ankommenden Reisenden zurückzulegen haben, ziemlich lange und insofern unangenehm, weil sie durch die düsternen und in der Regel schlecht gelüfteten Tunnel führen. Ferner ist der Verkehr von den Zügen, die an einem Zwischenbahnsteig halten, nach dem Empfangsgebäude, insbesondere nach den Erfrischungsräumen und der Fahrkartenausgabe, erschwert und zeitraubend; ängstliche Reisende vermeiden es nicht selten, diese Wege überhaupt anzutreten.

Der zuletzt angeführte Mißstand hat dazu geführt, daß man auf den Zwischenbahnsteigen besondere Bauten errichtet hat, die teils als Warte-, teils als Erfrischungsräume oder aber beiden Zwecken zugleich dienen; in einigen Fällen hat man sogar einen Speisesaal dahin gesetzt. Auch mit besonderen Aborthäuschen wurden diese Bahnsteige versehen, und bisweilen mußte für besondere Fahrkartenausgaben gleichfalls gesorgt werden. Daß auf diese Weise nicht unbedeutende Kosten entstehen, daß die Zwischenbahnsteige durch die darauf gesetzten Bauten beengt werden und in der Bahnsteighalle der freie Überblick über Gleise und Bahnsteige verhindert wird, liegt auf der Hand. Mancher dieser Steige mußte eine ungewöhnliche Breite erhalten, um für die darauf zu errichtenden Bauten den nötigen Raum darzubieten.

Das deutsche Publikum scheint sich indes an die erwähnten Mißstände völlig gewöhnt zu haben, so daß weitere Bahnhofsausführungen der vor-

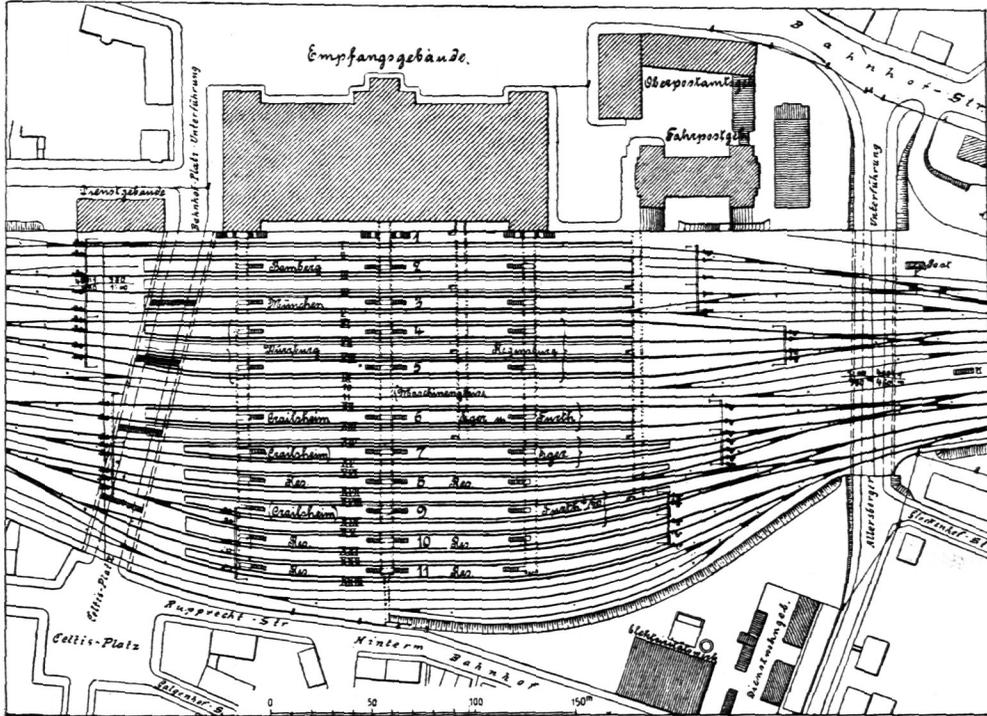
befchriebenen Art zu erwarten sind. Umbauten vorhandener Bahnhöfe in dem angedeuteten Sinne werden fernerhin gleichfalls vorgenommen werden.

Eine der größten neueren einschlägigen Anlagen ist der neue Hauptbahnhof zu Nürnberg.

Wie Fig. 158¹²⁰⁾ zeigt, sind längs der bahnteiligen Front des Empfangsgebäudes 21 Bahnsteiggleise und 10 Zwischenbahnsteige vorhanden; nur neben denjenigen Gleisen, auf denen Züge mit großem Post- und Gepäckverkehr anfahren, wurden besondere Gepäckbahnsteige angeordnet. Entsprechend der Raumanordnung im Empfangsgebäude wurden drei Bahnsteigtunnel vorgesehen: der östliche für den Ausgang, der westliche für den Zugang des Nahverkehrs, der mittlere für

183.
Zwei
Beispiele.

Fig. 158.



Anordnung der Bahnsteige und Bahnsteigtunnel auf dem Hauptbahnhof zu Nürnberg¹²⁰⁾.

den Zugang des Fernverkehrs. Für die Zu- und Abfuhr der Post und des Gepäcks wurde ein besonderer Tunnel hergestellt, der mit den Post- und Gepäckbahnsteigen mittels hydraulischer Aufzüge verbunden ist. Auf den Bahnsteigen sind, wegen der großen Entfernung vom Empfangsgebäude, Wartehallen errichtet.

Einen Querschnitt durch die Gesamtanlage, die u. a. auch die Anordnung der zahlreichen Bahnsteigüberdachungen zeigt, gibt Fig. 100 (S. 134).

Eine etwas ältere Ausführung, die gleichfalls hier einzureihen ist, ist der Bahnhof zu Göttingen, von dem Fig. 78 (S. 91) den Grundriß des Empfangsgebäudes mit den zugehörigen Bahnsteig- und Gleisanlagen bringt.

Es handelt sich um den Umbau einer älteren Anlage. Die Bahnsteige liegen rund 2 m höher als der Bahnhofsvorplatz; um erstere durch Tunnel schienenfrei erreichen zu können, und um die verlorenen Steigungen auf ein Mindestmaß einzufchränken, wurde der Fußboden der Eingangshalle in die ungefähre Höhe des Bahnhofsvorplatzes gelegt. In die Eingangshalle sind drei kurze Treppenläufe gelegt: der eine geradeaus gegen die Bahnsteige zu gerichtet, die beiden anderen je rechts und links parallel zu den Bahnsteigen angeordnet. Der erstgenannte führt nach abwärts auf

¹²⁰⁾ Fakf.-Repr. nach: Deutsche Bauz. 1908, Nr. 37.

die Sohle des Perfonentunnels; die beiden anderen führen zu den Wartefälen. Aus dem Tunnel leiten je zwei einläufige Treppen nach dem Hauptbahnsteig und nach dem Zwischenbahnsteig; auf letzterem sind Aborthäuschen und eine kleine Verpflegungshalle errichtet.

Von der unterirdischen Bewegung des Gepäcks wurde abgesehen; das Gepäck wird nach zwei Richtungen über den Bahnhofsvorplatz und um die Seitengebäude herum nach den Bahnsteigen gefahren.

184.
Über-
brückungen.

In Frankreich und in England, namentlich in letzterem Lande, ist man dem lästigen und gefahrvollen Überschreiten der Gleise schon viel früher entgegengetreten und hat für Abhilfe gesorgt. Auch in diesen Ländern sind Untertunnelungen der Bahnsteige und der Bahngleise zur Ausführung gekommen, viel häufiger aber Überbrückungen, so daß man, um vom Empfangsgebäude nach einem Zwischenbahnsteig zu gelangen (ähnlich wie in Fig. 98, S. 132), zunächst auf einer nicht unbedeutenden Zahl von Stufen auf die Plattform der quer zu den Gleisen gestellten Brücken emporsteigen muß, alsdann diese Plattform so lange zu passieren hat, bis man die zum gewünschten Bahnsteig führende Treppe erreicht hat, die man alsdann hinabsteigt. Bei Ankunft eines Zuges spielt sich der umgekehrte Vorgang ab.

Auf deutschen Eisenbahnen sind solche Anlagen ziemlich selten; der neue Hauptbahnhof der preussisch-hessischen Staatsbahnen zu Darmstadt wird eine solche Anlage aufweisen. Viel häufiger sind sie namentlich in England zu finden.

Die Einzelheiten solcher Untertunnelungen und Überbrückungen, der damit verbundenen Treppenanlagen und der Aufzüge usw., die für die Beförderung des Reisegepäcks und der Postkarren erforderlich sind, können an dieser Stelle übergangen werden, da in Kap. 8 (unter c u. d) eingehend davon gesprochen worden ist.

2) Bahnsteige höher als der Bahnhofsvorplatz gelegen.

185.
Gesamt-
anlage.

Da es sich im vorliegenden fast nur um große Durchgangsbahnhöfe handelt, also in der Regel um Bahnhöfe größerer Städte, so wird in den meisten Fällen in der Umgebung des Bahnhofes der Personen- und der Wagenverkehr ein so bedeutender sein, daß das Überschreiten der Bahngleise durch Fußgänger, bzw. das Überfahren durch Fuhrwerke aller Art nicht allein mißfällig, sondern mit andauernden Gefahren verbunden sein würde. Aus diesem Grunde mußte eine Reihe von älteren Bahnhöfen umgebaut, d. h. das Bahnhofsgebäude entsprechend höher gelegt werden, und bei Neubauten war und ist man bestrebt, durchweg schienenfreie Straßenübergänge zu schaffen.

In solcher Weise kommt man dazu, daß man entweder die betreffenden Straßen senkt oder, besser, daß man die Bahngleise, also auch die Bahnsteige wesentlich höher als den Bahnhofsvorplatz legt. In manchen Fällen führen andere örtliche Verhältnisse gleichfalls zu letzterer Erscheinung. Diese ist es nun, für welche die Gestaltung der Empfangsgebäude an dieser Stelle zu betrachten sein wird.

Naturgemäß wird in diesem Falle das Empfangsgebäude eine mindestens zweigeschossige Anlage sein, deren Erdgeschoß annähernd in der Höhe des Bahnhofsvorplatzes, deren I. Obergeschoß in der Höhe der Bahnsteige sich befindet. Diese beiden Stockwerke dienen dem eigentlichen Bahnhofsverkehr, während etwaige weitere Obergeschosse Dienstwohnungen und dergl. enthalten.

Hierbei wird es sich in erster Reihe darum handeln, wie die Reisenden vom Erd- zum Obergeschoß oder umgekehrt gelangen. Zu diesem Ende sind

auch hier geeignete Treppenanlagen notwendig, die aber im vorliegenden Falle weit weniger mißfällig sind als bei den Bahnhofsanlagen unter 1; denn man braucht die gleiche Zahl von Stufen, die man empor-, bzw. hinabgestiegen ist, nicht wieder hinab-, bzw. hinaufzusteigen. Die von den Reisenden zurückzulegenden Wege sind meist recht lang.

Von den in einem solchen Empfangsgebäude erforderlichen Räumlichkeiten werden Eingangshalle, Fahrkartenausgabe und Gepäckannahme wohl stets im Erdgeschoß, hingegen die Räume für den Stationsdienst in der Höhe der Bahnsteige, d. i. im Obergeschoß unterzubringen sein. Der Hauptunterschied in der Raumverteilung beruht hauptsächlich in der Anordnung der Warte- und Erfrischungsräume einschließlich des sich daran anschließenden Zubehörs. Diese Räume können nämlich entweder im Erdgeschoß oder im Obergeschoß untergebracht werden, so daß zwei Typen der Raumverteilung entstehen, die mit „Typ A“ und „Typ B“ bezeichnet werden sollen; daran wird sich noch ein „Typ C“ angliedern.

186.
Raum-
verteilung.

α) Typ A: Sobald die Warte- und Erfrischungsräume, die zugehörigen Wasch- und sonstigen Nebengelände, die Aborte usw. mit der Eingangshalle, der Fahrkartenausgabe und der Gepäckannahme insgesamt im Erdgeschoß gelegen sind, erhält das Empfangsgebäude die gleiche Grundrißordnung wie die Anlagen unter 1 (siehe S. 171 ff.). Die bei den in Art. 153 (S. 148) u. 154 (S. 149) als Grundrißsysteme I und II bezeichneten Raumverteilungen können auch hier eingehalten werden, d. h. die Wartefäle und Erfrischungsräume können im vorliegenden Falle gleichfalls entweder zu einer Seite oder, in zwei Gruppen getrennt, zu beiden Seiten der Eingangshalle untergebracht werden. Im allgemeinen wird sich bei den hier in Frage kommenden Empfangsgebäuden das Grundrißsystem I mehr empfehlen als das System II.

187.
Typ A
der Raum-
verteilung.

Nachdem die abfahrenden Reisenden die Fahrkarten gelöst, ihr Reisegepäck aufgeliefert und den etwa gewünschten oder gebotenen Aufenthalt in den Wartefälen usw. genommen haben, müssen sie sich kurz vor Abfahrt ihres Zuges nach demjenigen höhergelegenen Bahnsteig begeben, an dem der Zug steht. Um dies zu ermöglichen, ist ein von der Eingangshalle ausgehender, quer zu den Gleisen, bzw. Bahnsteigen gerichteter Tunnel (Personentunnel) angeordnet, von dem aus geeignete Treppen nach dem Hauptbahnsteig und den verschiedenen Zwischenbahnsteigen führen. An der Stelle, wo dieser Tunnel beginnt, sind in der Regel die die Bahnsteigsperrre bildenden Einrichtungen aufgestellt; Aborte findet man bald vor dieser Stelle, bald hinter ihr; doch dürfte ersteres vorteilhafter sein als letzteres.

Haben die Warte- und Erfrischungsräume mit Zubehör eine bedeutende Längenentwicklung, oder sind sie gar in zwei Gruppen getrennt vorhanden, oder ist der Personenverkehr ein überaus großer, so genügt ein Personentunnel nicht mehr; es werden deren zwei oder noch mehr notwendig. Unter Umständen münden sie nicht sämtlich aus der Eingangshalle heraus, sondern sie nehmen in den Wartefälen oder in deren nächster Umgebung ihren Ursprung.

Unter den einschlägigen neueren Bahnhofsanlagen ist diejenige zu Homburg v. d. H. hervorzuheben. Bei ihr sind Fahrkartenausgabe und Gepäckannahme auf der einen Seite (links vom Haupteingang), die Wartefäle, Erfrischungsräume und Abort auf der anderen Seite gelegen; dem Haupteingang gegenüber befindet sich der Zugang zum Personentunnel mit Bahnsteigsperrre (siehe Fig. 48, S. 57). Der Wartesaal III. und IV. Klasse ist ziemlich leicht auffindbar; gleiches trifft, wie schon in Art. 50 (S. 58) gesagt worden ist, bei den Wartefälen I. und II. Klasse nicht zu.

Für die Beförderung des Reisegepäcks und der Poststücke werden noch ein besonderer Gepäckunnel und ein Posttunnel erforderlich und wenn man die ankommenden von den abfahrenden Reisenden tunlichst trennen will, wird meist ein Ausgangstunnel vorgezogen, der dann in die Ausgangshalle (siehe Art. 73, S. 82) ausmündet. Selbst Eilguttunnel haben sich infolge örtlicher Verhältnisse als notwendig erwiesen. Unter Umständen müssen zwei Gepäckunnel (z. B. einer für das abgehende, der andere für das ankommende Gepäck und dergl.) angeordnet werden.

Der Hauptnachteil des Typs A besteht darin, daß die in den Warte- und Erfrischungsräumen befindlichen Reisenden von ihren Zügen meist sehr weit entfernt sind. Ängstliche Reisende, deren es bekanntlich sehr viele gibt, benutzen den Warteaal gar nicht und bringen den oft noch recht langen Zeitraum bis zur Abfahrt ihres Zuges auf dem Bahnsteig zu, um die Abfahrt ja nicht zu veräumen. So ist es denn auch hier dahin gekommen, daß man auf den Zwischenbahnsteigen kleine Bauten errichtet hat, die bald als Warte-, bald als Erfrichungsraum, selbst (für den Übergangsverkehr) als Fahrkartenausgabe dienen; Aborthäuschen sind fast unausweichlich.

188.
Beispiel
I.

Dem Typ A gehört das Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Coblenz (siehe Fig. 27 u. 49, S. 43 u. 59) an, das auch ein Beispiel für das Grundrißsystem I abgibt.

Zu beachten sind vor allem der von der Eingangshalle ausgehende, 6,00 m breite Personentunnel, die davor liegende Bahnsteigperre, der nach dem Warteaal I. und II. Klasse führende, 4,00 m breite Wartegang (Flur), die Gepäckannahme und -ausgabe, der Gepäckunnel und die Lichthöfe.

189.
Beispiel
II.

Für eine Grundrißanordnung nach Grundrißsystem II sei das Empfangsgebäude auf dem Bahnhof zu Hannover, wie es bis zu dem 1909—10 vollzogenen Umbau bestanden hat (siehe Fig. 32, S. 47) hier angeführt.

Das Bahnhofspanum ist ca. 4,25 m über dem umgebenden Straßennetz, also auch über dem Bahnhofsvorplatz gelegen. Sämtliche von den Reisenden zu benutzende Räume sind in der ungefähren Höhe des letzteren gelegen: zunächst die 30,50 × 25,48 m messende Eingangshalle mit dem die Fahrkartenausgaben enthaltenden Einbau und die rechts sich anschließende Gepäckannahme. Reisende, welche die Wartefäle nicht benutzen wollen, begeben sich nach dem an der Hallenhinterwand angeordneten Eingang zum 7 m breiten Hauptpersonentunnel, von dem aus Treppen nach den verschiedenen Bahnsteigen führen. Für Reisende, die zunächst die Wartefäle aufsuchen, sind, um ihnen den Rückweg durch die Eingangshalle zu ersparen, von den beiden Warteaalgruppen ausgehend, noch zwei besondere, 4,00 m breite Seitentunnel angelegt, von denen man gleichfalls über Treppen nach den Bahnsteigen gelangt. Außerdem sind zwei 5,00 m breite Gepäckunnel vorhanden, die durch geeignete Hebewerke mit den beiden Gepäcksteigen verbunden sind. Im ganzen sind 5 Tunnel vorhanden¹²¹⁾. Man beachte auch die Speisehalle auf dem äußersten Bahnsteig.

190.
Beispiel
III.

Ziemlich verwandt mit der eben kurz vorgeführten Anlage ist das Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Bremen (siehe Fig. 31, S. 46).

Die 32,00 × 36,50 m messende Eingangshalle enthält in der Mitte den Fahrkarten-Schalterbau und an der Rückwand die Gepäckabfertigung; von dieser münden die beiden Gepäckunnel aus, und zu ihren beiden Seiten befinden sich die Eingänge zu den zwei 6,50 m breiten Personentunneln, von denen Treppen nach den Bahnsteigen führen. Links und rechts von der Eingangshalle sind die Wartefäle und die Erfrischungsräume, ferner an der einen Stirnseite der Warteaal für Auswanderer gelegen. Auf dem äußersten Bahnsteig ist, ähnlich wie in Hannover, eine Speisehalle errichtet.

191.
Beispiel
IV.

In gewissem Sinne ist auch das Empfangsgebäude der New-York-Central-Eisenbahn zu Albany einzureihen, dessen Grundrißskizze Fig. 159¹²²⁾ wiedergibt.

¹²¹⁾ Nach: Centralbl. d. Bauverw. 1888, S. 350.

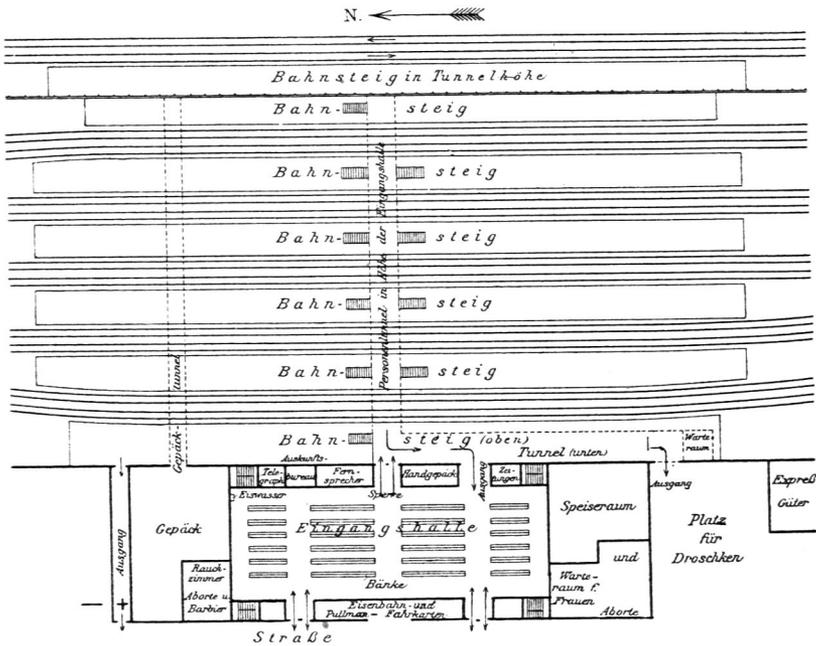
¹²²⁾ Fakf.-Repr. nach: Zeitchr. f. Bauw. 1907, Bl. 31.

Die Eingangshalle ist in der in den Vereinigten Staaten üblichen Weise der Hauptwarte-
raum; aber es ist noch ein solcher für Frauen und ein Speiseraum vorhanden. An der anderen
Seite jener Halle findet die Gepäckabfertigung statt, an deren Außenseite sich der Ausgang für
die Ankommenden befindet. Aus der Eingangshalle führt mittels der vorgelegten Bahnsteigperre
der Perionentunnel zu den 6 Treppenanlagen, auf denen man zu den Bahnsteigen gelangt. Ein
Gepäckentunnel beginnt im Gepäckraum.

Stillschweigend wurde seither vorausgesetzt, daß das Empfangsgebäude an
der der Stadt zugewendeten Langseite betreten wird, und tatsächlich trifft dies
auch in den allermeisten Fällen zu. Örtliche Verhältnisse, namentlich wenn der
zur Verfügung stehende Bauplatz eine nur geringe Tiefe hat, oder wenn vor der
stadtleitigen Langfront des Empfangsgebäudes kein genügend großer Vorplatz
geschaffen werden kann, können dazu führen, den Haupteingang an die eine der

192.
Beispiel
V.

Fig. 159.



Empfangsgebäude der New-York-Central-Eisenbahn zu Albany¹²²⁾.

¹/₁₅₀₀ W. Gr.

Stirnfronten zu verlegen und an dieser die Eingangshalle mit den Fahrkarten-
schaltern und der Gepäckannahme anzuordnen.

Solches ist z. B. im Bahnhof zu Essen (siehe Fig. 22, S. 38) geschehen, der
im übrigen bezüglich der Raumverteilung gleichfalls dem Grundrißsystem I folgt.

Die Reisenden gelangen aus der Eingangs- (Schalter-)halle in die Haupt- oder Mittelhalle
und haben in dieser die Zugangstüren zu den Wartefälen unmittelbar vor sich. Aus dieser Halle
gelangt man rechts zu der 8 Durchgänge umfassenden Bahnsteigperre und weiterhin in den
Perionentunnel, an dessen Beginn die von der Haupthalle aus zugänglichen Aborte gelegen sind.
Überdies sind noch je ein Gepäck-, Post- und Eilguttunnel vorhanden. Für die ankommenden
Reisenden ist im Plane links der Ausgang vorgesehen.

β) Typ B: In Art. 186 (S. 177) wurde bereits angedeutet, daß bei diesem Typ
die Warte- und Erfrischungsräume einschließlich der dazu gehörigen Gelasse
nicht im Erdgeschoß, sondern im Obergeschoß des Empfangsgebäudes, also in
Bahnsteighöhe, untergebracht sind. Aus der Eingangshalle, nach dem Löfen der

193.
Typ B
der Raum-
verteilung.

Fahrkarte und dem Aufliefern des Reisegepäcks, steigt man eine besondere Treppenanlage in das Obergeschoß, bzw. auf den dafelbst an der Front des Empfangsgebäudes angeordneten Hauptbahnsteig empor. Von diesem Bahnsteig sind die Warte- und Erfrischungsräume mit Zubehör zugänglich.

Wie leicht ersichtlich, ist die Entfernung von den Wartefälen einerseits bis zu den am Hauptbahnsteig stehenden Zügen andererseits kürzer als beim Typ A; namentlich fehlt die lotrechte Erhebung, bzw. Senkung. Auch hat man von den Warte- und Erfrischungsräumen aus meist einen Überblick über die ganze Bahnsteighalle. Insofern wäre demnach Typ B vorteilhafter als Typ A. Dem steht aber gegenüber, daß die Frage, wie man vom Hauptbahnsteig zu den Zwischenbahnsteigen, bzw. zum Außenbahnsteig gelangen kann, zunächst eine offene ist. Überfahren der Gleise ist naturgemäß auszuschließen; demnach bleibt nichts anderes übrig, als auch hier unter den Bahnsteigen und Gleisen einen quergerichteten Tunnel anzuordnen, der von der Eingangshalle ausgeht und von dem aus Treppen nach den verschiedenen Bahnsteigen führen.

Will der Reisende vor Abgang seines an einem Zwischenbahnsteig abfahrenden Zuges die Erfrigungs- und Warteräume benutzen, so muß er zunächst von der Eingangshalle aus den Quertunnel betreten und die nach dem Hauptbahnsteig führende Treppe emporsteigen. Will er dann an seinen Zug gelangen, so hat er dieselbe Treppe wieder hinabzusteigen, alsdann den Tunnel weiter zu verfolgen, bis er an die zu seinem Zwischenbahnsteig gehörige Treppe gelangt, und schließlich diese emporsteigen. Somit muß der gleiche Höhenunterschied dreimal überwunden werden!

Dies ist selbstverständlich sehr mißfällig, und man ist einfach dahin gekommen, daß man auf jedem der Zwischenbahnsteige besondere Warte- und Erfrischungsräume erbaut hat, so daß sich jeder Reisende von vornherein auf denjenigen Bahnsteig begibt, an dem sein Zug abgeht. Dies verteuert naturgemäß die Gesamtanlage. Auf manchen Bahnhöfen sind auf den Zwischenbahnsteigen auch Fahrkartenausgaben, hauptsächlich für den Übergangsverkehr, vorgesehen worden.

Daß auch bei diesem Typ Gepäck-, Post-, Ausgangs- usw. Tunnel notwendig werden, bedarf kaum der Erwähnung.

Als Beispiel diene der Zentralbahnhof zu Straßburg (siehe Fig. 83, S. 96).

Wie aus dem Grundriß in Fig. 83 hervorgeht, enthält das Erdgeschoß die Eingangshalle mit Fahrkartenausgaben rechts und Gepäckabfertigung links. In der Achse dieser Halle und in gleicher Höhe mit ihr befindet sich der 6,30 m breite Eingangs-Perfonentunnel, von dem 3 Treppen nach 3 Hauptbahnsteigen emporführen. Der längs des Empfangsgebäudes angeordnete gewährt Zutritt zum Obergeschoß, worin einerseits die Warte- und Wirtschaftsräume, andererseits die Kaiserräume und die Diensträume untergebracht sind. Auf den beiden anderen Bahnsteigen sind nochmals besondere, nach Klassen getrennte Wartesaalbauten errichtet.

In der Achse der Gepäckabfertigung ist der Gepäckentunnel angeordnet, noch weiter nach links der Ausgangstunnel; unter den Wartesaalgruppen befinden sich Küchen- und Postentunnel.

γ) Typ C ist eigentlich nur eine keineswegs bedeutungsvolle Umgestaltung des Typs B. Anstatt nämlich die im Empfangsgebäude erforderlichen Räumlichkeiten in seinem Erd- und Obergeschoß unterzubringen, geschieht dies beim Typ C in zwei voneinander getrennten Gebäuden: in einem Vorgebäude und in einem Wartesaalbau. Der Fußboden der in letzterem untergebrachten Räume ist in Bahnsteighöhe, derjenige im Vorgebäude in Vorplatzhöhe gelegen. Häufig ist der rückwärtige Bau auf dem Hauptbahnsteig errichtet, so daß eine Art von Inselbahnhof entsteht.

194.
Beispiel
VI.

195.
Typ C
der Raum-
verteilung.

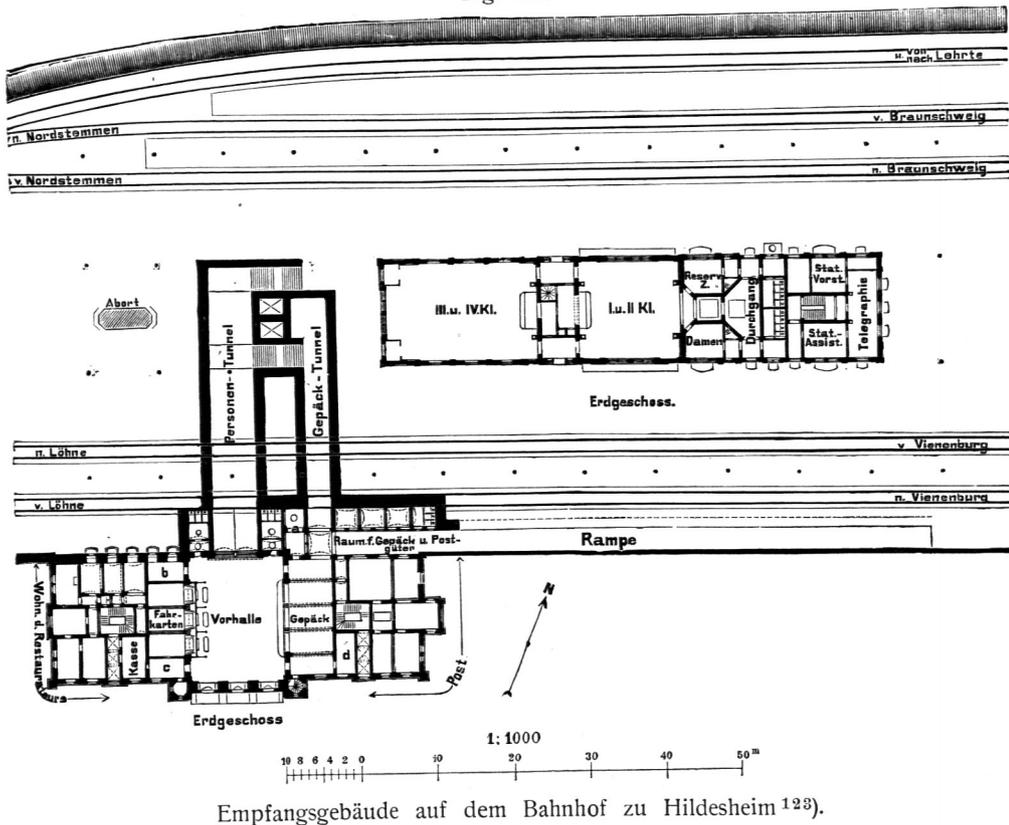
Eines der älteren nach diesem Grundgedanken errichteten Empfangsgebäude ist dasjenige zu Hildesheim (Fig. 160¹²³).

196.
Beispiel
VII.

Die erforderlichen Räumlichkeiten sind in zwei getrennten Gebäuden untergebracht: in einem in der Höhe des Bahnhofsvorplatzes liegenden Vorgebäude und einem, etwa 4 m höher auf breitem Infelbahnsteig befindlichen Wartesaalbau. Das Vorgebäude enthält Eingangshalle, Fahrkartenausgabe, Gepäckannahme und -abgabe. Von der Halle führen ein 6,00 m breiter Personentunnel und zwei Treppen zum Hauptbahnsteig. Parallel zu diesem Tunnel ist der Gepäcktunnel angeordnet, der auch von der Postverwaltung benutzt werden darf.

Der Bahnhof zu Erfurt könnte hier gleichfalls als Beispiel aufgenommen werden; doch ist er in solchem Grade Infelbahnhof, daß er besser unter d vorgeführt werden wird.

Fig. 160.



Empfangsgebäude auf dem Bahnhof zu Hildesheim¹²³).

3) Bahnsteige tiefer als der Bahnhofsvorplatz gelegen.

Weniger häufig als der unter 2 erörterte Fall kommt es auf deutschen Eisenbahnen vor, daß die Bahnsteige und Bahngleise in bedeutender Tiefe unter dem Bahnhofsvorplatze gelegen sind. In England findet man derartige Bahnhofsanlagen häufiger.

197.
Gesamt-
und
Grundriß-
anordnung.

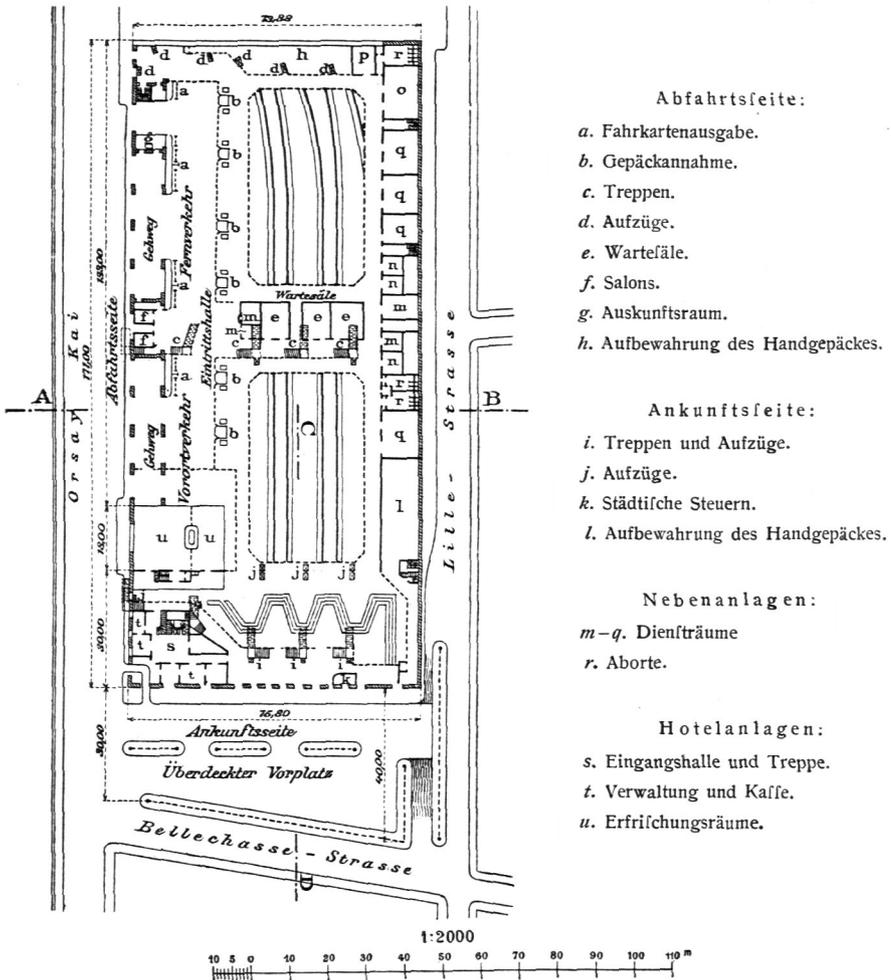
Die Gesamtanordnung besteht alsdann in den meisten Fällen darin, daß man das Empfangsgebäude in der Höhe des Bahnhofsvorplatzes aufstellt und die Raumverteilung darin gerade so vornimmt, wie unter 2 vorgeführt wurde.

Aus den Wart- und Erfrischungsräumen gelangt man auf den längs des Empfangsgebäudes und mit diesem in gleicher Fußbodenhöhe angeordneten

¹²³) Nach: Centralbl. d. Bauverw. 1888, S. 352.

Hauptbahnsteig, von dem, ebenfalls in gleicher Höhe, Brücken ausgehen, die mittels Treppen auf die verschiedenen Zwischenbahnsteige führen. Hierdurch ist das Vorhandensein einer Bahnsteighalle bedingt, da der ganze Bahnhofsbetrieb sich im Trockenen abwickeln muß und Einzeldächer nicht genügenden Schutz gewähren. Für die Beförderung des Reifegepäcks und der Poststücke muß durch Aufzüge gefohrt werden.

Fig. 161.



Empfangsgebäude der französischen Westbahn auf dem Quai d'Orfay zu Paris.
Grundriß¹²⁴⁾.

Dies ist die gewöhnliche Gesamtanordnung. Man kann aber auch die Warte- und Erfrischungsräume mit ihrem Zubehör aus dem Empfangsgebäude ausschließen und einen besonderen Wartesaalbau der Quere nach, also brückenartig, über Gleise und Bahnsteige setzen; geeignete Treppenanlagen führen alsdann zu letzteren.

Als einschlägige deutsche Anlage sei das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes zu Darmstadt genannt, mit dessen Ausführung (oben¹²⁵⁾) begonnen wird.

¹²⁴⁾ Fakf.-Repr. nach: Zeitschr. f. Bauw. 1899, Bl. 64.

¹²⁵⁾ Herbst 1910.

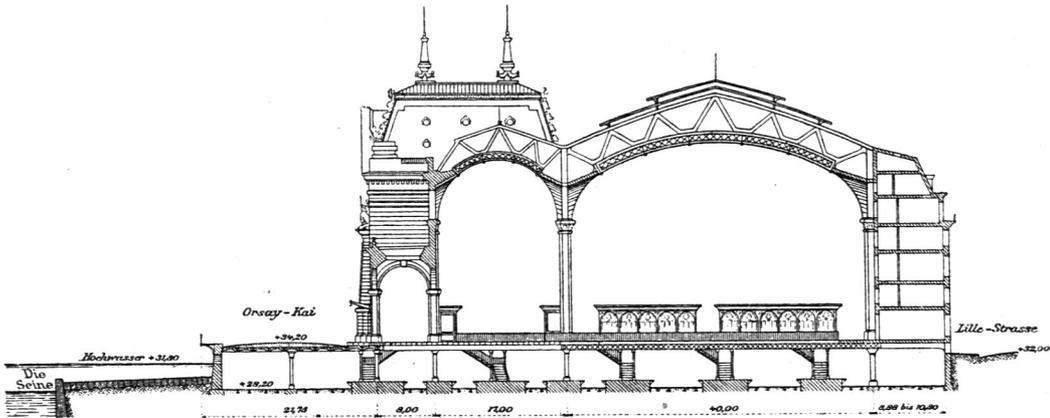
Als französisches Beispiel diene das Empfangsgebäude der französischen Weltbahn auf dem Quai d'Orfay zu Paris (Fig. 161 bis 163¹²⁴).

198.
Beispiel.

Außer 5 Personenbahnsteigen von 210 bis 280 m Länge und 6,00 bis 7,00 m Breite, die 0,85 m über Schienenoberkante gelegen sind, sind zur Entlastung der Personenbahnsteige noch 2 Gepäckbahnsteige von geringerer Länge und Breite vorhanden. Das in Straßenhöhe angeordnete Geschloß enthält:

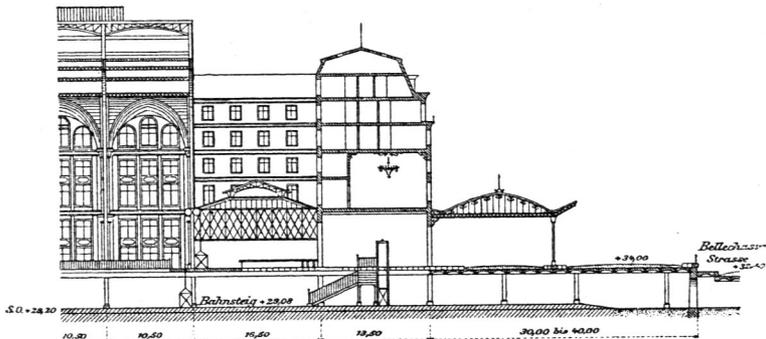
α) an der einen Langseite, am Quai d'Orfay, die Anlagen für abfahrende Reisende, bestehend

Fig. 162.

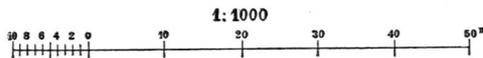


Schnitt nach AB in Fig. 161.

Fig. 163.



Schnitt nach CD in Fig. 161.



Empfangsgebäude der französischen Weltbahn auf dem Quai d'Orfay zu Paris¹²⁴).

aus einer großen Eingangshalle mit anschließenden Fahrkartenausgaben und Gepäckannahmen, sowie daneben befindlichen Wirtschaftsräumen;

β) an der Kopfseite Anlagen für ankommende Reisende, namentlich Gepäkausgabe und einen großen, überdeckten Vorplatz;

γ) an der zweiten Langseite einen Aufbewahrungsraum für Handgepäck, Aborte und Diensträume und

δ) quer über die Bahnsteige gefetzt die Wartefäle.

Die Reisenden betreten das Empfangsgebäude durch die Eingangshalle, die vom „Gehweg“ aus erreicht wird. Das Reisegepäck wird ohne Belästigung der Reisenden von der Gepäckannahme an die vorn zu den Bahnsteigen hinabführenden Aufzüge (siehe Art. 87, S. 98) geschafft, während

die Reisenden auf den in der Eingangshalle oder neben den Wartefälen befindlichen Treppen nach den Bahnsteigen gelangen. Die ankommenden Reisenden begeben sich auf Treppen oder in Aufzügen in die am Kopfbahnhof angeordnete große Ankunftshalle, an die auch die Gepäckausgabe stößt ¹²⁶⁾.

b) Empfangsgebäude auf Kopfbahnhöfen.

1) Allgemeines.

199.
Vor-
bemerkungen.

Kopfbahnhöfe gelangen hauptsächlich dann zur Ausführung, wenn man in größeren Städten die Bahnanlagen weit in deren Inneres, möglichst nahe am Mittelpunkt, hineinschieben will. Weil man hierbei viele Häuserblöcke, ja ganze Stadtviertel erwerben und niederlegen muß, hat man es stets mit sehr teuren Ausführungen zu tun. Dessenungeachtet stehen solche Bahnhöfe ziemlich eingengt zwischen den stehengebliebenen Häuserreihen, und die Möglichkeit einer Erweiterung ist so gut wie ausgeschlossen, zum mindesten in den meisten Fällen mit sehr großen Kosten verbunden. Als weitere Mißstände der Kopfbahnhöfe sind hervorzuheben:

α) Bei durchgehenden Zügen ändert sich die Bewegungsrichtung, was unter allen Umständen unangenehm und lästig ist. Wenn Wagen einer Zugrichtung in einen an einem anderen Bahnsteig stehenden Zug umgeleitet werden sollen, so ist dies stets mit Schwierigkeiten und nicht unbedeutendem Zeitaufwand verbunden. Reisende, die aus solchen Wagen etwa ausgestiegen sind, finden nur mit Mühe ihre Plätze wieder.

β) Die Reisenden und das Reisegepäck haben vielfach weite Wege zurückzulegen, und zwar ebenso bei der Abfahrt und Ankunft, als auch in dem Falle, daß der Reisende aus dem an einem Bahnsteig haltenden Zug in einen anderen Zug, der nicht am gleichen Bahnsteig steht, umzusteigen hat.

γ) Wenn, wie dies vor allem bei den sog. Umschließungsbahnhöfen vorkommt, der eine Gebäudeflügel für die Abfahrt, der andere für die Ankunft der Züge bestimmt ist, so müssen Züge, die auf der betreffenden Station nicht enden, sondern nach bald kürzerem, bald längerem Aufenthalte weiter fahren, von den Ankunftsgleisen auf die Abfahrtsgleise gebracht werden. Reisende, die auf der einen Seite, am Ankunftsbahnsteig, ausgestiegen sind, haben beim Einsteigen ihre Wagen an der anderen Seite der Bahnsteighalle zu suchen. Alles dies ist zeitraubend, unbequem und mißständig.

δ) Vom militärischen Standpunkte aus werden Kopfbahnhöfe häufig beanstandet. Die ankommenden Züge müssen, um die Fahrt fortsetzen zu können, eine kurze Strecke wieder zurückfahren; hierdurch werden bei großen Truppenbeförderungen Sicherheit und Schnelligkeit des Verkehrs stark beeinträchtigt. Darum werden Kopfbahnhöfe auf den Zwischenpunkten einer militärischen Beförderungslinie sehr ungern gesehen. Gestatten es die örtlichen Verhältnisse, so kann den angeführten Mißständen durch geschickt angelegte Verbindungsbahnen abgeholfen werden.

ε) Wenn in den Bahnhof einfahrende Züge nicht rechtzeitig anhalten, so entstehen leicht Unfälle, die unter Umständen gefahrbringend werden können.

Diesen Nachteilen der Kopfbahnhöfe stehen aber auch große und wertvolle Vorzüge gegenüber:

α) In verschiedenen Beziehungen ist es ein großer Vorzug, daß der Bahnhof weit in das Stadttinnere hineingefchoben ist, ein Vorzug, der namentlich in England schon sehr frühzeitig erkannt worden ist.

¹²⁶⁾ Nach: Zeitchr. f. Bauw. 1899, S. 600.

β) Der architektonische Aufbau des Empfangsgebäudes läßt sich viel leichter charakteristisch, wirkungsvoll und der Bedeutung des Bauwerkes gerecht werdend gestalten.

γ) Wenn die räumliche Beschränktheit der Gesamtanlage vorhin als Nachteil bezeichnet wurde, so hat sie auf der anderen Seite auch ihre Vorzüge: vor allem große und leichte Übersichtlichkeit und dadurch erzielte günstige Betriebsverhältnisse.

δ) Wenn Züge nach verschiedenen Richtungen zu gleicher oder fast zu gleicher Zeit abfahren sollen, so lassen sich auf Kopfbahnhöfen viel leichter und einfacher als auf Durchgangsstationen Vorkehrungen treffen, durch die es vermieden wird, daß Reisende in unrichtige Züge einsteigen.

Diese Vorzüge sind den Mißständen gegenüber so groß, daß man letztere immer mehr in den Hintergrund treten läßt, und daß man in Deutschland in neuerer Zeit stark zu Kopfbahnhöfen hinneigt. In England war man, wie schon bemerkt wurde, schon in den ersten Zeiten des Eisenbahnbaues der gleichen Ansicht, und in Amerika ist dies in gleich starker Weise der Fall. Die Betriebschwierigkeiten, die von den Kopfstationen hervorgerufen werden, werden von den Amerikanern nicht hoch in Anschlag gebracht. Die dortigen Bahnverwaltungen geben sich nur wenig Mühe, aus Rücksicht für einige wenige Reisende Züge oder gar nur Kurswagen über diejenigen Punkte ihres Netzes hinaus verkehren zu lassen, an denen der größere Teil ihres Verkehrs endet¹²⁷⁾.

Längs des Kopf- oder Querbaues zieht sich der Kopf- oder Querbahnsteig hin, über dessen außergewöhnliches Breitenmaß bereits in Art. 120 (S. 121) gesprochen worden ist. Von diesem Bahnsteig gehen Längs- oder Zungenbahnsteige aus, die senkrecht zu ersterem, also auch zum Kopfbau gerichtet sind und die zum größten Teile für den Personenverkehr, sonst für Gepäck- und Postverkehr bestimmt sind.

An denjenigen Stellen, wo die Zungenbahnsteige vom Kopfbahnsteig abzweigen, also an den sog. Wurzeln der ersteren, bringt man gern die Einrichtungen für die Fahrkartenprüfung (siehe Art. 144, S. 140), die Gepäckausgabe (siehe Art. 85, S. 94), Buden zur Aufbewahrung von Handgepäck, Stände für Zeitungsverkauf und Buchhandel usw. an.

Es kann geschehen, daß infolge von Nebel und von dichtem Schneegeltöber, durch Unachtsamkeit des Lokomotivführers oder von anderweitigem Bahnpersonal, durch Verlassen der Bremsen und dergl. Züge, die zwischen und an den Personenbahnsteigen einfahren, nicht rechtzeitig zum Stehen gebracht werden können, infolgedessen, über das Wurzelende dieser Bahnsteige hinaus, auf den Kopfbahnsteig und in den hinter diesem befindlichen Kopfbau des Empfangsgebäudes hineinfahren. Es ist wohl überflüssig, das Gefährliche eines solchen Vorkommnisses näher zu erörtern; unter allen Umständen muß angestrebt werden, ein solches unmöglich zu machen. Man versucht dies durch die an den gedachten Wurzelenden aufgestellten und möglichst kräftig verankerten sog. Prellböcke zu erzielen; die Beschreibung der Konstruktion solcher Anlagen gehört nicht dem Bereich des Arbeitsgebietes des Architekten an. In neuerer Zeit wurde vielfach vor jedem Prellbock eine Sandschüttung, die gegen diesen allmählich ansteigt, angebracht.

Auf Kopfbahnhöfen ist in den allermeisten Fällen die Hauptachse des Empfangsgebäudes parallel zu den Gleisen, also auch den Zungenbahnsteigen, so-

200.
Bahnsteige.

201.
Grundriß-
form.

¹²⁷⁾ Siehe: Zeitfchr. f. Bauw. 1907, S. 421.

mit senkrecht zum Kopfbahnsteig gerichtet. Im übrigen herrscht in der Grundrißanordnung derartiger Bahnhofsbauten eine ziemlich große Verschiedenheit. Man kann in dieser Beziehung hauptsächlich folgende Typen unterscheiden:

I) Es ist bloß ein Kopf-, Quer- oder Stirnbau vorhanden; zu den beiden Seiten der Gleise, bezw. Zungenperrons sind Teile des Empfangsgebäudes nicht vorhanden.

II) Wenn infolge der beengten Lage des Bahnhofes nahe dem Stadttinneren die Längenentwicklung des Kopfbauwerks nicht ausreicht, um sämtliche im Empfangsgebäude notwendigen Räumlichkeiten unterbringen zu können, so werden an den Kopfbau auch noch parallel zu den Gleisen, bezw. Bahnsteigen gestellte Flügelbauten angefügt, und zwar:

α) ein solcher an der einen Bahnhofslängsseite angeordneter Flügel, wodurch die L- oder winkelförmige Grundform entsteht, oder

β) zwei Flügelbauten, je einer an jeder der beiden Außenseiten der Gleise, bezw. der Zungenbahnsteige; auf diese Weise ergeben sich die Empfangsgebäude mit U- oder hufeisenförmiger Grundrißgestalt, die sog. Umfassungs- oder Umschließungsbahnhöfe.

III) Außer dem Kopfbau ist ein in der Richtung der Hauptachse des Empfangsgebäudes angefügter Flügelbau vorhanden; alsdann entstehen die ziemlich seltenen Bauwerke mit I-förmiger Grundrißgestalt.

Hieran anzuschließen werden sein:

IV) anders gestaltete Empfangsgebäude.

2) Empfangsgebäude als Querbau ausgebildet.

202.
Grundriß-
ausbildung
im einzelnen.

Empfangsgebäude, die bloß aus einem Querbau bestehen, wurden früher in Deutschland mehrfach errichtet, sind aber seither meist verschwunden und durch Neubauten ersetzt. In neuerer Zeit kommen sie kaum mehr zur Ausführung, wohl aus dem Grunde, weil die Hauptfront eines derartigen Querbaues in der Regel eine zu geringe Länge besitzt, um darin die in einem solchen Bauwerk notwendigen Räumlichkeiten unterbringen zu können.

In den südlichen und südöstlichen Teilen Asiens, in den Vereinigten Staaten usw. werden indes noch gegenwärtig Empfangsgebäude von Kopfbahnhöfen vielfach nach diesem Typ geschaffen, was einerseits dadurch erleichtert wird, daß in jenen Ländern die Zahl der vorzulehrenden Räume eine wesentlich kleinere ist wie bei uns, und weil man dort bei derartigen Gebäuden häufig eine viel größere Tiefenentwicklung befolgt, wie auf deutschen Bahnhöfen üblich ist.

Im einzelnen nimmt man die Raumverteilung entweder so vor, wie die in Art. 153 u. 154 (S. 148 u. 149) als Grundrißsysteme I und II bezeichneten Anordnungen angeben, oder man geht bei jeder neuen Aufgabe in neuer und eigenartiger, den jeweiligen örtlichen Verhältnissen angepaßter Weise vor. Die nachfolgenden Beispiele mögen dies des näheren nachweisen.

203.
Beispiel
I.

Als erstes einschlägiges Beispiel einer derartigen Anlage sei das Empfangsgebäude der Great-Indian-Peninsular-Eisenbahn zu Bombay vorgeführt. Die dem Kopfbahnsteig abgewandte Gebäudehälfte enthält die Diensträume der Eisenbahnverwaltung (Fig. 164¹²⁸). Es wird von manchen Seiten behauptet, daß dieses Doppelhaus das schönste Empfangsgebäude der Welt sei.

¹²⁸) Nach: Zeitschr. f. Bauw. 1905, Bl. 53.

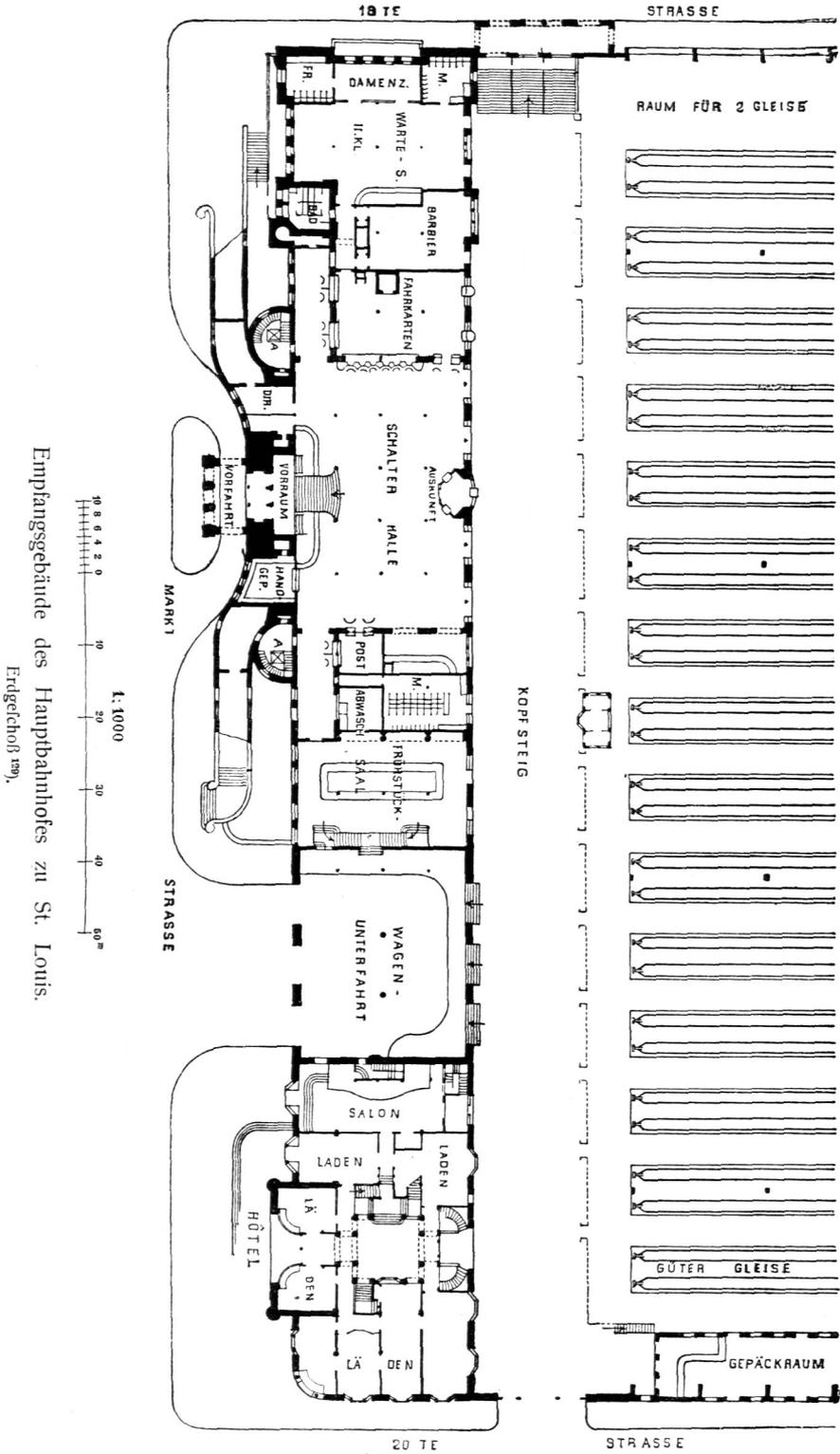


Fig. 165.

Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes zu St. Louis.
Erdgechoß 1899.

128) Aus: Deutsche Bauz. 1899, S. 308.

zum Abfertigen von Paketen und Wertsendungen. Die Bahnsteighalle umfaßt 2 Außen- und 2 Innenbahnsteige¹³⁰⁾.

Ein wesentlich einfacherer Bau, aber gleichfalls auf aliatifchem Boden, ist das den Eisenbahnen Ceylons angehörige Empfangsgebäude zu Colombo (siehe Fig. 53, S. 64).

204.
Beispiel
II.

Es enthält nur eine Eingangshalle, einen großen Dienstraum mit Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung, ferner zwei kleine Warteräume für Frauen und Männer. Von dem gegen die Eingangshalle durch ein meist offenes Gitter verschließbaren Kopfbahnsteig entwickeln sich vier Zungenbahnsteige, die vier Hauptgleisen angehören. An den Außenbahnsteigen sind nach englischem Vorbild Straßen für Droschken und dergl. angeordnet, so daß die Reisenden unmittelbar von dem Bahnsteig, an dem sie mit der Eisenbahn angekommen sind, in das Fuhrwerk einsteigen können, das sie in die Stadt bringt¹³¹⁾.

Ein Beispiel für eine Anlage, bei der infolge geringer Frontlänge die Tiefenentwicklung eine bedeutende ist, veranschaulichten Fig. 52 (S. 64) u. 147 (S. 162): der Bahnhof der Philadelphia- und Reading-Eisenbahn zu Harrisburg.

205.
Beispiel
III.

Dieser Bau zeigt eine fast vollkommene Symmetrie zu beiden Seiten der Hauptachse, die gegenüber der Querachse eine wesentlich größere Länge aufweist. Die nach den Bahnsteigen zurückzulegenden Wege sind zwar sehr lang, dagegen die Tiefengliederung des Gebäudes geschickt.

Von einer überdachten Vorfahrt führt ein Zugang in die Eingangshalle, welche die ganze Breite des Gebäudes einnimmt, zugleich Warteraum ist und auch die Fahrkartenausgabe und sonstige Schalter aufgenommen hat. Dem Durchgang gegenüber ist der Zugang zum Kopfbahnsteig gelegen¹³²⁾.

Eine sehr große, hierher gehörige Anlage ist das von 22 Eisenbahngesellschaften (vereint in der *Termin & Railroad Association*, deren Linien dafelbst einmünden) 1892—94 errichtete Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes zu St. Louis (Fig. 165¹²⁹⁾).

206.
Beispiel
IV.

Die Bahnsteighalle überdeckt 30 Bahnsteiggleise, und das Empfangsgebäude hat infolgedessen die bedeutende Breite von 183,00 m erhalten. Es besteht aus Erd- und Obergeschoß. Der Fußboden im „Vorraum“ des ersteren, der sich in Schienenhöhe befindet, liegt um 3,00 m höher als die Marktstraße, und die Stockwerkshöhe beträgt 5,50 m. Dieses Stockwerk dient dem gewöhnlichen Verkehre der abfahrenden Reisenden, während das Obergeschoß im besonderen für solche Reisende bestimmt ist, die längeren Aufenthalt haben und ihn zur Einnahme von Mahlzeiten und dergl. benutzen wollen. Diese eigenartige Gruppierung der Räumlichkeiten ist Ursache, daß das in Rede stehende Empfangsgebäude an dieser Stelle aufgenommen und nicht nach 6 (Zweiggeschoffige Anlagen) verwiesen wurde.

Von dem an die Wagenvorfahrt an der Marktstraße sich anschließenden kleinen Vorraum geht man auf der „Großen Treppe“ zur Schalterhalle (*General waiting room*) hinab. In und an dieser befinden sich die aus Fig. 165 ersichtlichen Räumlichkeiten. Eine Gepäckannahme fehlt, da in Amerika das Gepäck meistens einer Expreßgesellschaft zur Beförderung übergeben wird; deshalb befindet sich die Gepäckabfertigung im unteren Teile der Bahnsteighalle. Von der Schalterhalle aus sind durch Flurgänge die übrigen Räumlichkeiten erreichbar; aus letzteren und aus ersteren führen zahlreiche Türen auf den Kopfbahnsteig. Zwei Turmbauten A enthalten Treppen und Aufzüge, mittels deren man in die oberen Stockwerke gelangt. Weiter sei auf die „Unterfahrt“ für abholende Wagen und auf den am (im Plane) rechtsseitigen Ende des Gebäudes vorgefundenen Gasthof aufmerksam gemacht.

Über der Schalterhalle des Erdgeschoffes befindet sich im Obergeschoß die „Große Halle“ von gleicher Flächenausdehnung und 20,00 m Höhe; der oberste Lauf der „Großen Treppe“ führt dahin. An die „Große Halle“ schließen sich die übrigen Räumlichkeiten dieses Geschoffes an¹³³⁾.

3) Empfangsgebäude in L-Form.

Es wurde bereits angedeutet, daß es, sozusagen etwas ganz Natürliches ist, wenn man an den Kopfbau des Empfangsgebäudes noch einen seitlichen Flügel-

207.
Seltenheit.

¹³⁰⁾ Nach: Zeitfchr. f. Bauw. 1905, S. 568.

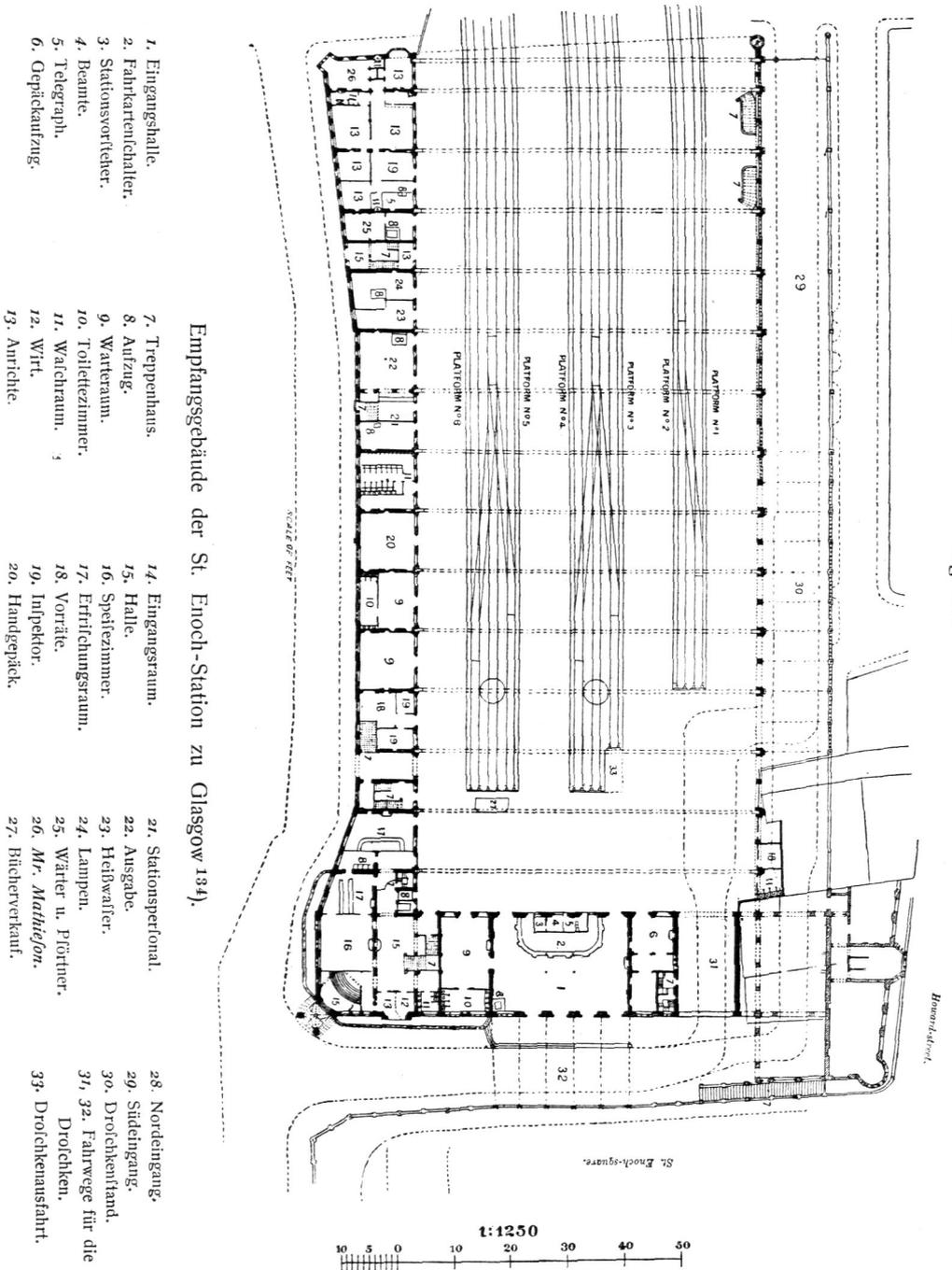
¹³¹⁾ Nach: Zentralbl. d. Bauverw. 1909, S. 9.

¹³²⁾ Nach: Zeitfchr. f. Bauw. 1907, S. 422.

¹³³⁾ Aus: Deutsche Bauz. 1899, S. 297, 305, 317.

bau anfügt, sobald man in ersterem nicht alle Räumlichkeiten vorsehen kann, die verlangt werden. Hiervon ausgehend dürften wohl die meisten Empfangsgebäude mit L-förmiger Grundrißgestalt entstanden sein. Sie wurden mehrfach ausgeführt;

Fig. 166.



Empfangsgebäude der St. Enoch-Station zu Glasgow 1834).

- | | | | | |
|------------------------|-------------------|-------------------------|-------------------------|--------------------------|
| 1. Eingangshalle. | 7. Treppenhaus. | 14. Eingangsraum. | 21. Stationspersonal. | 28. Nordeingang. |
| 2. Fahrkartenschalter. | 8. Aufzug. | 15. Halle. | 22. Ausgabe. | 29. Südeingang. |
| 3. Stationsvorsteher. | 9. Warteraum. | 16. Speisezimmer. | 23. Heißwafler. | 30. Drofchenstand. |
| 4. Beamte. | 10. Toiletzimmer. | 17. Erfrischungszimmer. | 24. Lampen. | 31, 32. Fahrwege für die |
| 5. Telegraph. | 11. Wächtraum. | 18. Vorräte. | 25. Wärter u. Pförtner. | Drofchen. |
| 6. Gepäckantrieb. | 12. Wirt. | 19. Inspektor. | 26. Mr. Mathie/Dn. | 33. Drofchenaustfahrt. |
| | 13. Anrichte. | 20. Handgepäck. | 27. Bücherverkauf. | |

134) Fakf.-Repr. nach: *Builder* 1880, April 10, S. 440.

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 Empfangsgebäudes.¹³⁵⁾
 (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).

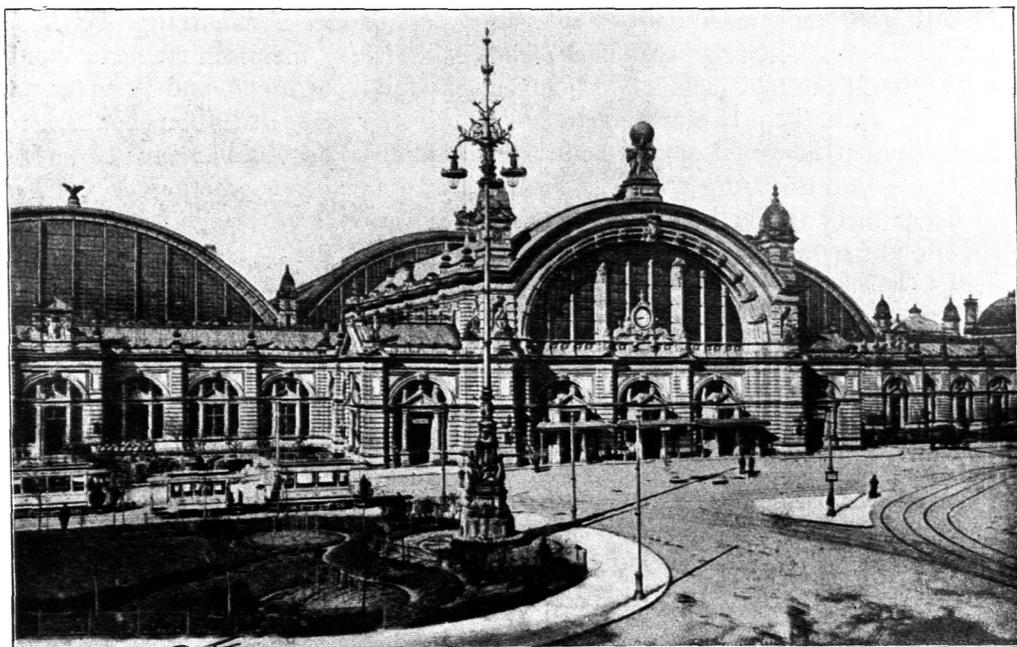
211.
Beispiel
VII.

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 Gepäkausgaben 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.

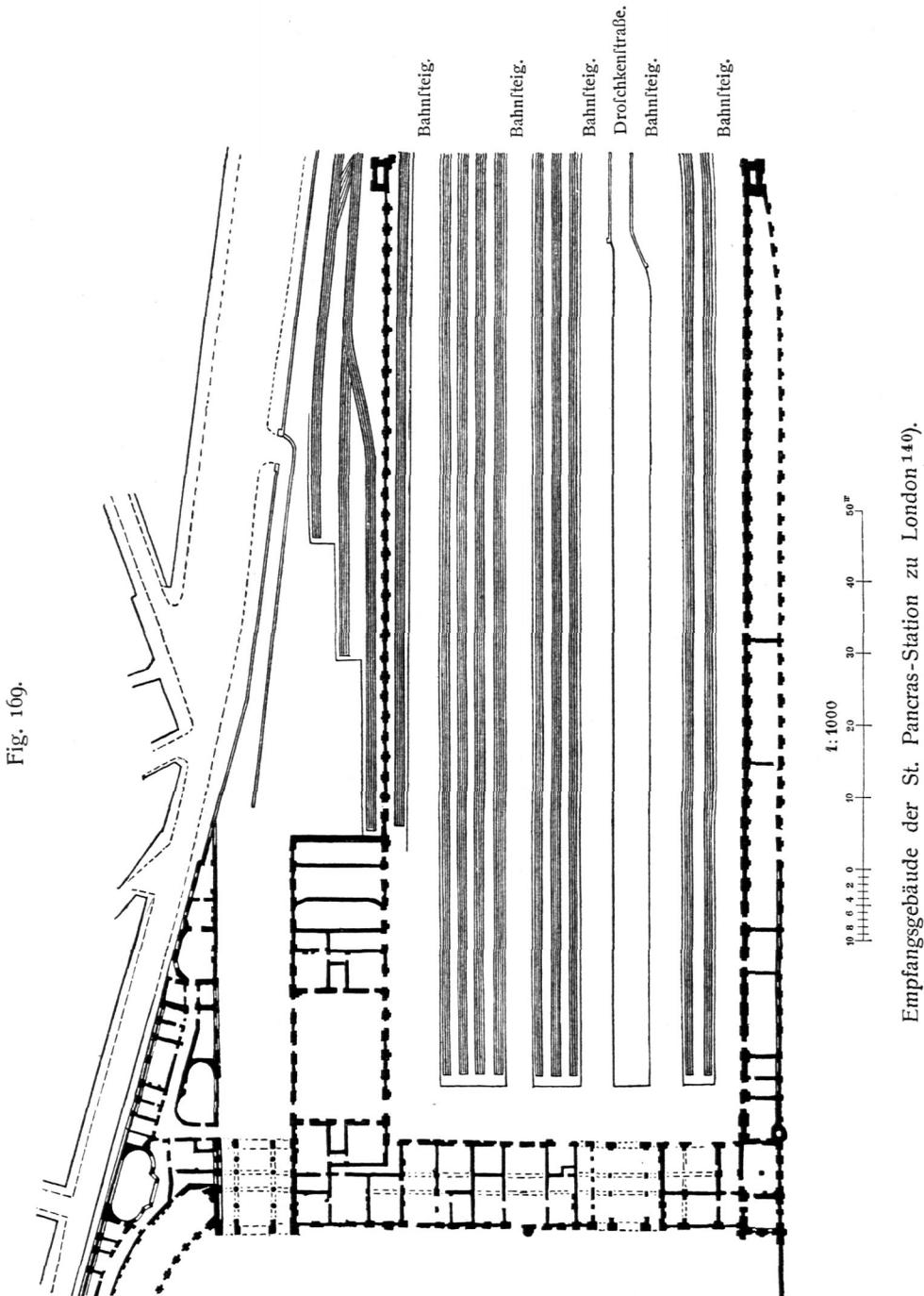
Eine gleichfalls mächtige Anlage ist das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes zu München. Darin ist man bezüglich der Wartesaalgruppen noch einen Schritt weiter gegangen als in Frankfurt. Während im letzteren Bauwerk die Warte- und Erfrischungsräume samt Zubehör in zweifacher Zahl vorhanden sind, erscheinen 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.



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

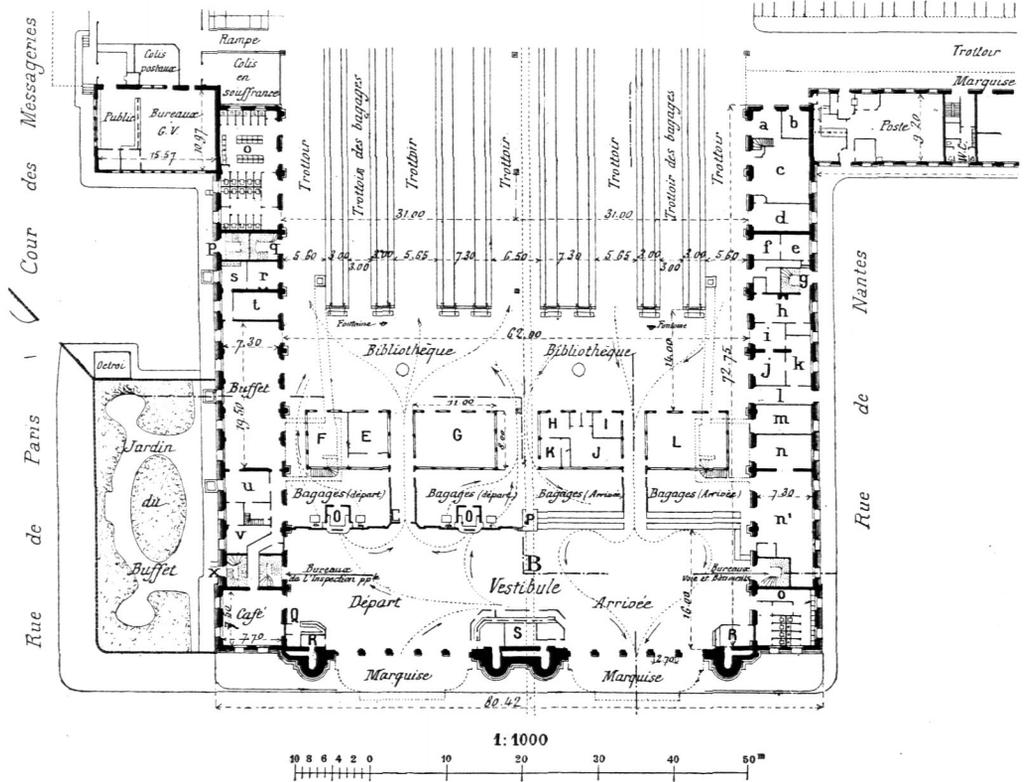
¹⁴⁰⁾ Faktl.-Repr. nach: *Engineer*, Bd. 23, S. 482.

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. Geschäftstube.
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.

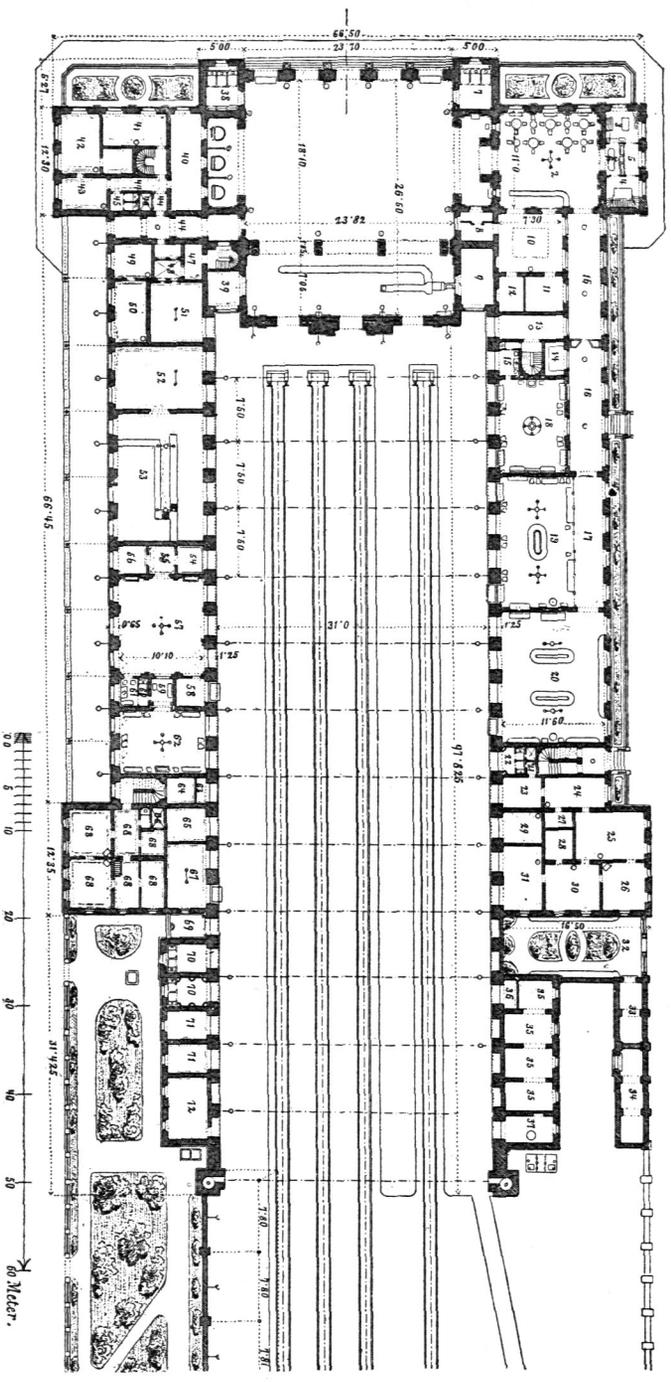
Im zweigeschossigen Kopfbau befinden sich eine große Eingangshalle, die Fahrkartenschalter, die Gepäckannahme und der Zugang zu den Warte- und Erfrischungsräumen. An den Kopfbau lehnen sich zwei eingeschossige Flügelbauten, von denen der eine die eben genannten Warte- und Erfrischungsräume mit den zugehörigen Nebengelassen, ebenso die Räume für den Stationsdienst, der andere den Bahnhofsausgang, die Gepäckaushabe, 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 geflossene 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.

Fig. 172.



Empfangsgebäude auf dem Südbahnhof zu Trier(149).

- | | | | | |
|------------------------------|---|--------------------------|------------------------|------------------------------------|
| 1. Haupteingangshalle. | 9. Gepäckkaffe. | 16, 17. Wartegang. | 25. Verkehrsraum. | 33. Keller. |
| 2. Halle vor den Wartetälen. | 10. Zollbureau. | 18. Wartesaal I. Klasse. | 26. Bahnhofsvorflöher. | 34, 35. Niederlagen. |
| 3. Café. | 11. Zimmer für Leibesunter-
suchung. | 19. " II. | 27. Niederlage. | 36. Gasuhren. |
| 4. Schankraum. | 12. Niederlage. | 20. " III. | 28. Batteriekammer. | 37. Wärmerichtung. |
| 5. Gang. | 13. Flurgang. | 21. Lichthof. | 29. Schaftrier. | 38. Aborte. |
| 6. Schanktisch. | 14. Pförtner. | 22. Aborte. | 30. Dienstraum. | 39. Gepäckträger. |
| 7. Aborte. | 15. Toilette. | 23. Vorzimmer. | 31. Platzinspektor. | 40. Fahrkartenausgabe. |
| 8. Zigarrenverkauf. | | 24. Dienerzimmer. | 32. Garten. | 41. Verrechnungszimmer. |
| | | | | 42. Konferenzzimmer. |
| | | | | 43. Geträgstube. |
| | | | | 44. Flurgänge. |
| | | | | 45. Aborte. |
| | | | | 46. Lichthof. |
| | | | | 47. Niederlage. |
| | | | | 48. Lichthof. |
| | | | | 49. Polizeikommissar. |
| | | | | 50. Sicherheitswache. |
| | | | | 51. Niederlage. |
| | | | | 52. Lagerndes Gepäck. |
| | | | | 53. Gepäckausgabe. |
| | | | | 54. Pförtner. |
| | | | | 55. Flur. |
| | | | | 56. Niederlage. |
| | | | | 57. Ausgang. |
| | | | | 58. Pförtner. |
| | | | | 59. Flur. |
| | | | | 60. Abort. |
| | | | | 61. Toilette. |
| | | | | 62. Wartesaal für An-
kommende. |
| | | | | 63. Gasuhr. |
| | | | | 64. Keller. |
| | | | | 65. Niederlage. |
| | | | | 66. Lichthof. |
| | | | | 67. Vordrücke. |
| | | | | 68. Pförtnerwohnung. |
| | | | | 69. Hof. |
| | | | | 70. Aborte. |
| | | | | 71. Niederlagen. |
| | | | | 72. Lampfen. |

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 vorgeetzt.

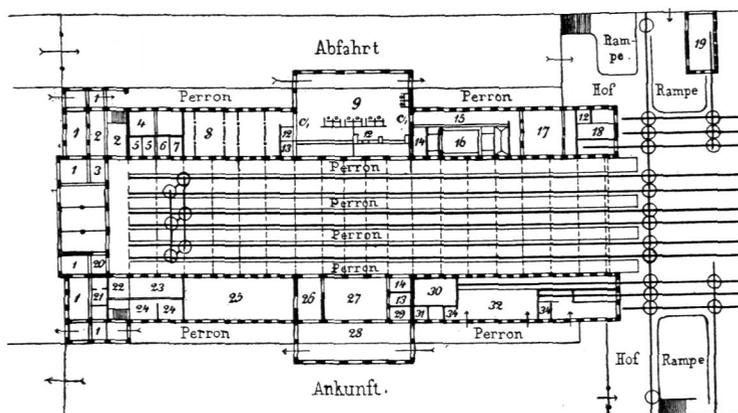
219.
Beispiel
XIV.

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. Fortfchr. 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 Eulton-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 beigelegt, 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).

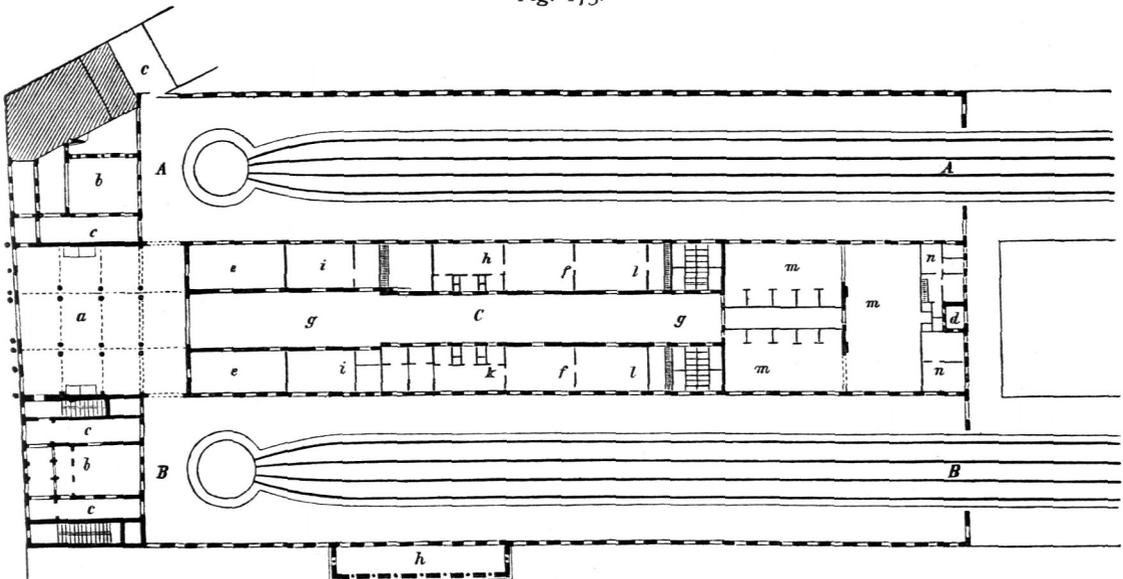
Auch dieser Bahnhof muß zu den Kopfstationen gezählt werden und könnte in gewissem Sinne an die unter 2 vorggeführten Anlagen angefügt werden. Der Kopfbau ist in diesem Falle quer über die um 6,00 bis 7,50 m tiefer als die benachbarten Straßen gelegenen Bahngleise und

Fig. 174.



Inneres.

Fig. 175.



Grundriß des Erdgeschosses. - $\frac{1}{1500}$ w. Gr.

- | | | | |
|--------------------------------|---------------------------------|--|--|
| <i>A, B.</i> Bahnfeighallen. | <i>b, b.</i> Gepäckausgabe. | <i>e, e.</i> Gepäckannahme. | <i>m, m, m.</i> Wartefäle und Wirt-
schaften III. Klasse. |
| <i>C.</i> Mittlerer Flügelbau. | <i>c, c.</i> Eilgutabfertigung. | <i>h, k, f, l.</i> Wartefäle und
Wirtschaften I. u. II. Kl. | <i>n.</i> Bahnstabsverwaltung. |
| <i>a.</i> Eingangshalle. | <i>d.</i> Dienstraum. | | |

Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Stuttgart.

Bahnsteige gesetzt, und der Kopfbahnsteig ist durch die „Verbindungshalle“ ersetzt, die sich an den beiden Enden zur Eingangs- und zur Ausgangshalle erweitert, so daß das Empfangsgebäude nicht, wie sonst üblich, an der Frontseite des Kopfbauwerks, sondern an der einen seiner beiden Stirnfronten betreten wird. Treppen und Aufzüge führen aus der Verbindungshalle nach den Bahnsteigen.

Das Empfangsgebäude ist mitten in schönster und kostbarster Stadtgegend gelegen, und daher erklärt sich auch die eigenartige brückenähnliche Anordnung. Die 12 Gleise umschließen 6 Dienst- und 5 Personenbahnsteige, die mit einer breiten Mittelhalle und zwei schmaleren Seitenhallen überdacht sind; erstere hat eine freie Spannweite von 72 m und übertrifft, auch in der Höhe (36 m), alle vorhandenen deutschen Bahnsteighallen¹⁴⁷⁾.

226.
Rincklake's
Normal-
bahnhof.

Der von *Rincklake* erfundene und empfohlene Normalbahnhof für größere Städte ist zwar keine dem üblichen Sinne nach und auch im vorstehenden festgehaltene Kopfstation, sondern ein Durchgangsbahnhof; aber der ganzen Grundrißgestaltung des Empfangsgebäudes und der Anordnung der Bahnsteige nach muß er an dieser Stelle eingereiht werden. Indem auf die eingehende Beschreibung dieses Entwurfes in der bezüglichen Schrift¹⁴⁸⁾ verwiesen werden muß, sei hier nur kurz der Grundgedanke der ganzen Anlage mitgeteilt.

Dieser „Zentralbahnhof“ soll nicht, wie dies hier und da mit Rücksicht auf die Entwicklungsfähigkeit der Städte geschehen ist, weit entfernt von den bebauten Stadtteilen angelegt sein. Er soll möglichst in die Stadt hineingeschoben werden, und um die beiden dadurch getrennten Stadtteile miteinander zu verbinden, sollen Straßen quer über den Bahnhof führen; diese müssen, damit keine Schienengleise überschritten zu werden brauchen, sich in anderer Höhenlage befinden als der Bahnhof. Quer über sämtliche Gleise und Bahnsteige ist eine Straße hinweggeführt, und in ihrer hohen Lage ist sie zu einem großen, freien Platze erweitert. An diesem Platze, und gleichfalls quer über die Gleise und Bahnsteige hinwegreichend, ist das Empfangsgebäude derart angeordnet, daß die Züge sämtlicher Bahnlagen unter ihm und dem freien Platze hindurchfahren.

Durch die ganze Länge des quer zu den Gleisen stehenden Empfangsgebäudes führt ein Flurgang, dessen eine dem Vorplatze zugewendete Seite von einer großen Eingangshalle mit den Fahrkartenschaltern und zwei Wartesälen mit Zubehör eingenommen wird, während auf der anderen Seite Gepäckannahme und -abgabe, verschiedene Dienstzimmer und die drei Treppen gelegen sind, die zu den drei breiten Bahnsteigen hinabführen. Dem Flurgang parallel ist auf der äußeren Seite der Gepäckabfertigung ein ebenfalls erhöhtliegender „Gepäck-Transportgang“ angebracht, der durch Aufzüge mit den Bahnsteigen in Verbindung steht.

Durch Straßenüberführungen, wie sie dieser Normalentwurf vorsieht, stört man stets die Übersicht auf dem Bahnhof. Wenn aber eine solche Überführung zu einer Platzüberführung erweitert wird, so ist dies vom Standpunkt des Betriebes aus geradezu bedenklich; von einer einheitlichen Bahnhofsleitung kann alsdann kaum die Rede sein. — Die Treppen, welche die ankommenden Reisenden von den Bahnsteigen aus erklimmen und die abreisenden hinabsteigen müssen, nehmen eine Höhe von 6 m ein, die in keiner Weise herabgemindert werden kann. Die hierdurch entstehende Unannehmlichkeit liegt auf der Hand. — Die Reisenden haben infolge der eigenartigen Bahnsteiganordnung vielfach sehr weite Wege zurückzulegen. — Bezüglich der Baukosten kann wohl kaum zugegeben werden, daß, wie der Verfasser des Normalentwurfes meint, sie niedriger sein werden als bei den sonst üblichen Bahnhofsanlagen.

Man muß hiernach *Oberbeck*¹⁴⁹⁾ beipflichten, daß der in Rede stehende Vorschlag zwar ein völlig neues, aber keinesfalls vorteilhaftes Bild gewährt.

227.
Zweigefchoffige
Anlagen.

Den Empfangsgebäuden, die von den meist üblichen Grundrißausbildungen der Kopfstationen abweichen, sind auch die zweigefchoffigen Anlagen dieser Art

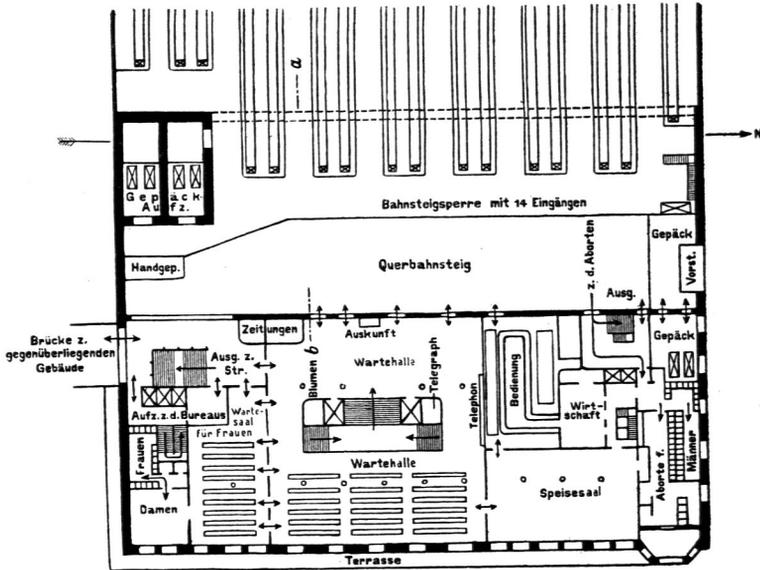
¹⁴⁷⁾ Nach: Zentralbl. d. Bauverw. 1906, S. 620.

¹⁴⁸⁾ RINCKLAKE, A. Neue Normal-Bahnhofs-Anlagen usw. Berlin 1883.

¹⁴⁹⁾ Siehe: OBERBECK. Neue Normal-Bahnhofs-Anlagen. Zentralbl. d. Bauverw. 1883, S. 317.

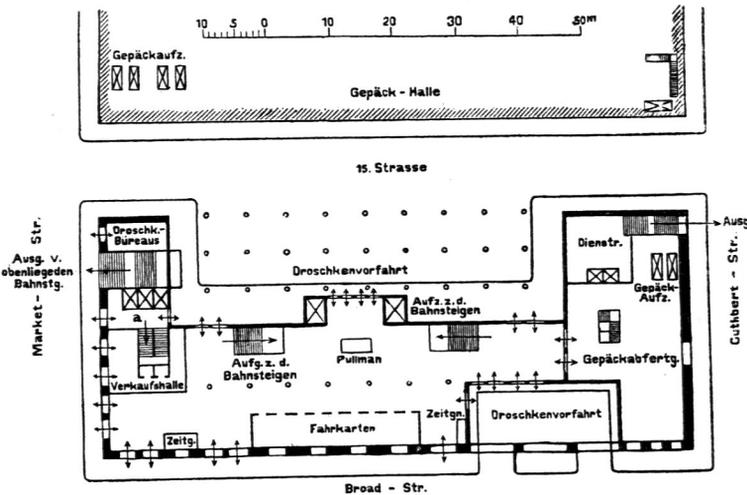
beizuzählen. Mit einer solchen Bezeichnung soll nicht etwa gemeint sein, daß die feither vorgeführten Empfangsgebäude nur ein Geschoß belassen. Im Gegenteil: recht häufig war außer dem Erdgeschoß mindestens noch ein Obergeschoß (bisweilen waren deren noch mehr) vorhanden, das aber nicht Verkehrs- und Betriebszwecken diente; in der Regel fanden Dienstwohnungen, Direktions- und

Fig. 176.



Grundriß in der Höhe der Gleise.

Fig. 177.



Grundriß in Straßenhöhe.

Empfangsgebäude der Pennsylvania-Eisenbahn zu Philadelphia¹⁵⁰⁾.

andere Verwaltungsräume und dergl. darin Platz. Nunmehr sind aber Empfangsgebäude zu besprechen, deren Erd- und Obergeschoß in erster Reihe für die obengenannten Zwecke dienstbar gemacht werden.

An die unter 2 wiedergegebenen Kopfbahnhöfe mit einem nur aus Querbau bestehenden Empfangsgebäude schließt sich das durch Fig. 176 u. 177¹⁵⁰⁾ veranschaulichte Bauwerk unmittelbar an.

¹⁵⁰⁾ Fakf.-Repr. nach: Zeitfchr. f. Bauw. 1905, S. 296.

In den für die Reisenden bestimmten Teilen ist es zweigeschoffig; darüber türmen sich aber noch 8 Stockwerke auf, in denen die Geschäftsräume der Pennsylvania-Eisenbahn untergebracht sind. Das Erdgeschoß ist in Straßenhöhe gelegen; die Bahngleise befinden sich in wesentlich größerer Höhe, so daß ein Obergeschoß notwendig wurde.

Das Erdgeschoß enthält die große Eingangshalle und die sonstigen in Fig. 177 ersichtlichen Räumlichkeiten. Eine der Fahrkartenausgabe gegenüber gelegene große Treppe führt in zwei Aufgängen zum Obergeschoß und zu den daran anschließenden Bahnsteigen; Fig. 176 zeigt die Raumverteilung in diesem Stockwerk. Die Droschkenvorfahrten konnten nicht vor das Gebäude gelegt werden, weil die betreffenden Straßen zu schmal sind; sie sind vielmehr hineingefchoben.

Es sind 16 Bahnsteiggleise vorhanden, die sämtlich zur Ein- und Ausfahrt benutzt werden können. Die Bahnsteighalle hat eine Spannweite von 93 m und eine Höhe von 32 m; der Kopfbahnsteig ist etwa 22 m breit und durch ein schmiedeeisernes Gitter in einen größeren, freizugänglichen Teil und einen etwa 6,50 m breiten Verbindungsgang zwischen den einzelnen Zungenbahnsteigen getrennt. In diesem Gitter befinden sich 14 Ein- und Ausgänge, die in der Regel durch Schiebetüren geschlossen sind. Zwischen den 16 Bahnsteiggleisen liegen 8 Zungensteige, die von Mitte zu Mitte Gleis nur etwa 7,80 m breit sind¹⁵¹⁾.

Für zweigeschoffige Anlagen mit L-förmiger Grundrißgestalt liefert das Empfangsgebäude auf dem Bahnhof der bayerischen Staatsbahn zu Kempten ein Beispiel.

Der Kopfbau enthält die in seiner Hauptachse angeordnete Eingangshalle, an die sich links die Fahrkartenausgabe, rechts die Gepäckannahme anschließt. Im Hintergrund befindet sich eine mächtige Treppe, die zu der großen Halle des in Bahnsteighöhe gelegenen Obergeschoßes führt; links von dieser sind die Wartefäle, rechts die Räume für den königlichen Hof, das Pförtnerzimmer, das Gelaß zur Aufbewahrung des Handgepäcques und die Aborte vorgesehen.

Auch zweigeschoffige Umschließungsbahnhöfe können bei geeigneten örtlichen Verhältnissen notwendig werden. Das bereits in Art. 206 (S. 189) beschriebene Empfangsgebäude des neuen Hauptpersonenbahnhofes zu St. Louis kann als Nachweis gelten.

c) Vereinigung von Durchgangs- und Kopfbahnhöfen.

229.
Vereinigung.

Auf größeren Bahnhöfen kommt es vor, daß sie für einige der in sie einmündenden Bahnlinien Durchgangsstation, für die übrigen aber Kopfstation sind. Die einfachste Anordnung besteht in diesem Falle darin, daß man den Hauptbahnsteig oder den Außenbahnsteig des Durchgangsbahnhofes über das Empfangsgebäude hinaus um ein entsprechendes Stück verlängert und diese Verlängerung wie den Zungenbahnsteig eines Kopfbahnhofes behandelt. Häufig kommt es vor, daß an der Bahnseite des Empfangsgebäudes und parallel zu dieser die Gleise derjenigen Richtungen angeordnet sind, für die der Bahnhof Durchgangsstation ist, daß hingegen von den Stirnfronten des Empfangsgebäudes die Gleise derjenigen Richtungen ausgehen, die hier enden; an den Stirnfronten werden Kopfbahnsteige vorgesehen (Fig. 178¹⁵²⁾). Es können auch an beiden Langseiten des Empfangsgebäudes Gleise und Bahnsteige für durchgehende Linien angeordnet werden (Fig. 179¹⁵³⁾).

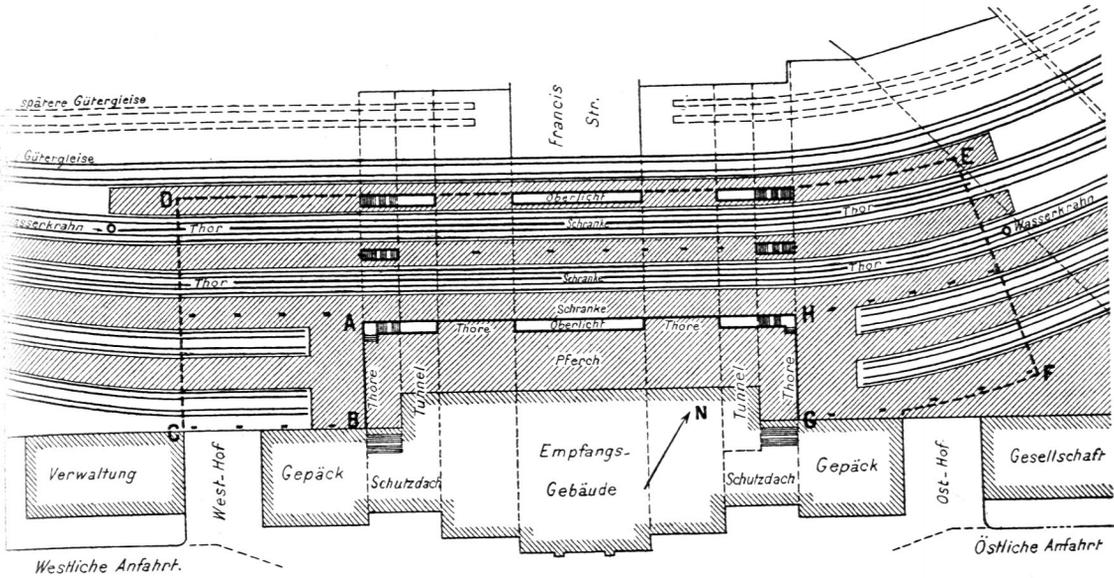
Im übrigen hängt die Gesamtanordnung so sehr von den örtlichen Verhältnissen ab, daß weitere Betrachtungen allgemeiner Art fast ausgeschlossen sind. Vor allem gilt dies von dem Einfluß, der auf die Grundrißbildung des Empfangs-

¹⁵¹⁾ Nach: Zeitfchr. f. Bauw. 1905, S. 295.

¹⁵²⁾ Fakf.-Repr. nach: Organ f. d. Fortfchr. d. Eisenbahnw. 1898, Taf. XXXVIII. — In gleicher Höhe mit dem Empfangsgebäude liegt der Hauptbahnsteig (Pferch) mit dem Abschlußgitter *BAHG*, der zunächst allein überdacht wurde. Von diesem Bahnsteig sind ein durchgehendes und 8 Kopfgleise zugänglich; für die übrigen 4 Durchgangsgleise sind zwei weitere Zwischenbahnsteige mit von Tunneln aus erreichbaren Treppenzugängen angeordnet. Nachträglich wurde die Überdachung des Pferches zu einer die Grundfläche *ABCDEFGH* überdeckenden Bahnsteighalle ausgebaut.

¹⁵³⁾ Fakf.-Repr. nach: Organ f. d. Fortfchr. d. Eisenbahnw. 1895, Taf. 2.

Fig. 178.



Bahnhof zu Providence¹⁵²⁾.

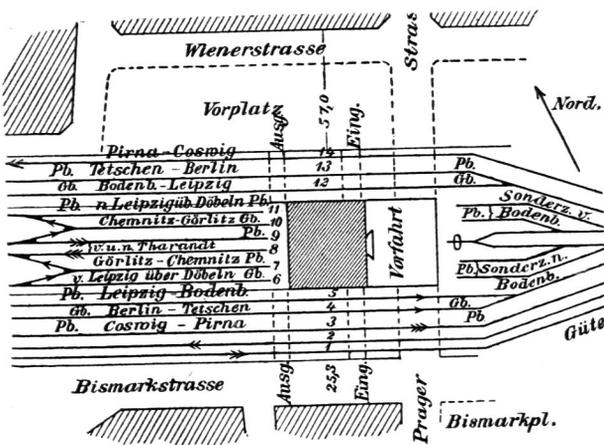
$\frac{1}{1750}$ W. Gr.

gebäudes ausgeübt wird; folches kann nur an den vorzuführenen Beispielen erläutert und an dieser Stelle bloß bemerkt werden, daß die betreffenden Gebäude im Grundriß bald L-, bald U-förmig, in seltenen Fällen auch I-förmig gestaltet sind.

Das erste Beispiel, das der in zweiter Reihe gedachten Anordnung entspricht, sei der neue Hauptbahnhof zu Dresden-Altstadt (Fig. 179 bis 181¹⁵³⁾.

Diese sehr eigenartige Anlage ist Durchgangsbahnhof für die Züge Leipzig-Bodenbach und die Vorortsverkehrszüge; er ist Kopfstation von Westen für die Züge von Görlitz, von München und die Ortsverkehrszüge von Leipzig über Döbeln; von Osten für die Ortsverkehrszüge von Bodenbach. Das Empfangsgebäude steht mit der Hauptfront, ähnlich wie bei einem Kopfbahnhof,

Fig. 179.



Vom Hauptbahnhof zu Dresden-Altstadt¹⁵³⁾.

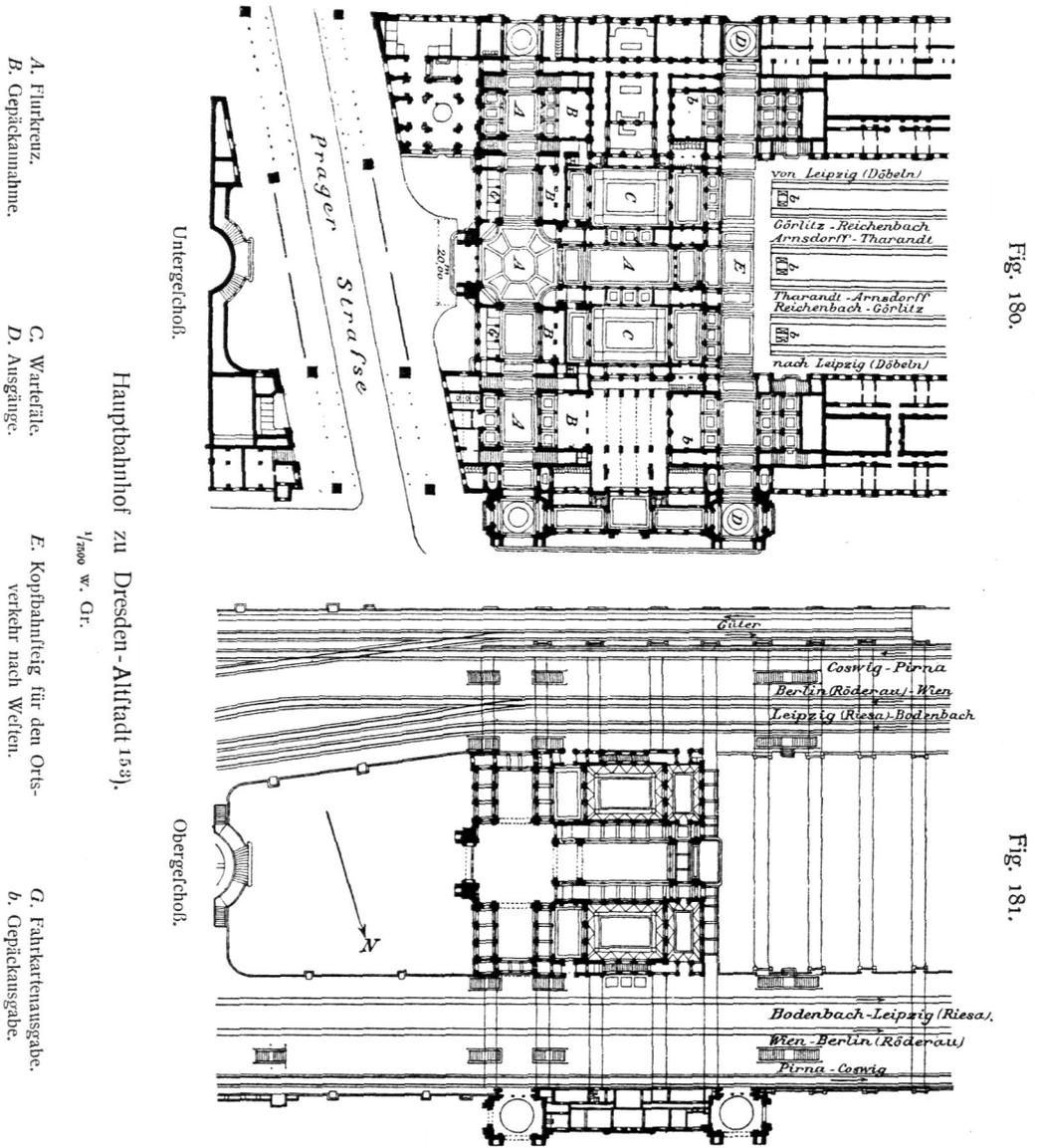
Längen $\frac{1}{7500}$, Breiten $\frac{1}{4000}$ W. Gr.

230-
Beispiel
I.

rechtwinkelig zu den Bahnlinien an der Unterführung der Prager Straße. Gegen die Rückfront stoßen die Köpfe von drei Gleispaaren für die erwähnten Ortsverkehrszüge, die ebenso wie die Haupträumlichkeiten des Empfangsgebäudes, zu ebener Erde gelegen sind; sie befinden sich, den örtlichen Verhältnissen entsprechend, 4,50 m unter den durchgehenden Gleisen. An den beiden Seitenfronten schließen sich alsdann drei Gleise mit je einem Seiten- und einem Infelbahnsteig für die durchgehenden Züge in hoher Lage an, die durch Treppen zugänglich sind. Die niedriggelegenen Gleise sind durch eine 59,00 m weite, die seitlichen hochliegenden durch zwei 31,00, bezw. 32,00 m weite Bahnsteighallen überdeckt. Die Raumanord-

nung im Empfangsgebäude, das naturgemäß eine zweigefchoffige Anlage bildet, geht aus Fig. 180 u. 181 und der beigefügten Legende hervor.

Die wichtigste Verkehrsader ist das große Flurkreuz *A*, das Eingänge von der Kopffront und von den beiden Langseiten besitzt und von dem aus im Untergechoß die in Fig. 180 erleichtlichen Räume erreicht werden können; die Wartefläche sind in zwei symmetrische Gruppen für beide Hauptrichtungen nach Westen und Osten zerlegt. Der Mittelarm des Kreuzes führt auf den Kopf-



bahnsteig des Ortsverkehrs nach Westen. Die Treppen befinden sich am vorderen Querarm des Kreuzes *AA* und fondern die Gepäckannahmen für die verschiedenen Richtungen ab¹⁵⁴⁾.

Eine gleichfalls sehr eigenartige Anordnung des Empfangsgebäudes für eine Durchgangsstation, die zugleich Kopfstation ist, zeigt der neue Bahnhof zu Lübeck (siehe Fig. 26, S. 41¹⁵⁵⁾).

¹⁵⁴⁾ Nach: Organ f. d. Fortchr. d. Eisenbahnw. 1895, S. 5.
¹⁵⁵⁾ Siehe auch: Zeitchr. f. Bauw. 1908, Bl. 66.

Für die Hamburg-Travemünder Züge, für die durchgehenden Züge Berlin-Kiel und die Ausflugszüge von Hamburg nach der holländischen Schweiz ist die Anlage Durchgangsbahnhof; hingegen endigen darin alle übrigen Züge oder machen, wie diejenigen des Mecklenburg-Hamburger Durchgangsverkehres, im Bahnhof kehrt, haben also Kopfbetrieb. Längs des der Stadt am nächsten gelegenen Bahnsteiges ist in gleicher Höhe mit dem Bahnhofsvorplatz das Vordergebäude angeordnet, das die Eingangshalle, die Fahrkartenausgabe, die Gepäckabfertigung, die Räume für den Postdienst, die Handgepäck-Aufbewahrung usw. enthält. Aus der Eingangshalle mündet ein brückenartig über sämtliche Gleise und Bahnsteige gefetzter, 10 m breiter „Personengang“ (siehe Fig. 25, S. 40), auf dem sich die Bahnsteigperre befindet und von dem aus an der einen Langseite Treppen zu den Bahnsteigen hinabführen; an der anderen Langseite ist ein gleichfalls brückenartig errichteter Bau angeordnet, worin sich zunächst, anstoßend an das Vordergebäude, die Wartefäle und die Wirtschaftsräume und weiter vorwärts verschiedene Diensträume usw. befinden; an der Treppenseite jenes Ganges sind auch noch die Aborte, die Waschräume, der Friseur und die zu dem im Untergeschoß angeordneten Wartesaal IV. Klasse leitende Treppe untergebracht. Ein zweiter an die Warte- und Wirtschaftsräume sich anschließender, gleichfalls als Brücke hergestellter und dem Personengang paralleler Gang dient dem Gepäck- und Postdienst; Aufzüge verbinden ihn mit den Gepäckbahnsteigen.

Eine ganz abweichende, durch die örtlichen Verhältnisse hervorgerufene Anlage zeigt der Bahnhof Weftend der Berliner Stadt- und Ringbahn (Fig. 182 bis 184¹⁵⁶⁾, der in gewissem Sinne zu denjenigen Bahnhöfen einzureihen ist, die in Kap. 13 (unter a, 3) behandelt worden sind und bei denen Bahnsteige und Gleise tiefer gelegen sind als der Bahnhofsvorplatz.

Zur Aufnahme des, namentlich an Sommerfontagen, sehr großen Verkehres von und nach den verschiedenen Richtungen wurden 4 Bahnsteige angeordnet. Bahnsteig *D* (Fig. 182) ist im allgemeinen nicht für den öffentlichen Verkehr bestimmt; hingegen dienen die Bahnsteige *A*, *B* und *C* bzw. dem Stadt-, Stadtring (Nordring)- und Vorortverkehr. Der Bahnsteig *A* hat den stärksten Verkehr, den Stadtverkehr, aufzuweisen und ist zwischen zwei Kopfgleisen gelegen; Bahnsteige *B* und *C* sind Zwischenbahnsteige, die sowohl durch eine Treppenanlage unter sich, als auch mit dem Empfangsgebäude und durch letzteres mit dem Bahnsteig *A*, sowie mit der Spandauer Chaussee Ichiennenfrei verbunden sind. Für den Bahnsteig *B*, bzw. die Gleise *X* und *XI* ist der Bahnhof Kopfstation, für die übrigen Bahnsteige, bzw. Gleise Durchgangsstation. Bei starkem Sommerverkehr bewegt sich abends ein starker Menschenstrom von der Spandauer Chaussee nach dem Bahnsteig *B* und noch mehr nach *A*. Für letzteren Verkehr war die Anordnung einer geräumigen und übersichtlichen Treppenanlage erforderlich, mittels deren der Bahnsteig *A* auf kürzestem Wege zu erreichen ist. Die Bahnsteige *B* und *C* sind vom Obergeschoß des Empfangsgebäudes über die vorerwähnte Treppenanlage mit Überbrückung der Gleise zugänglich.

Das Empfangsgebäude (Fig. 183 u. 184) besteht aus Erd- und Obergeschoß. Von der Spandauer Chaussee aus betritt man über einen viaduktartigen Übergang die im Obergeschoß gelegene „Halle“; aus dieser kann man entweder geradeaus über eine geräumige innere Treppe in das Erdgeschoß, bzw. nach dem Bahnsteig *A* gelangen, oder man benutzt den rechts sich öffnenden „Durchgang“, kommt auf die Brücke *b* (Fig. 182) und von dieser mittels der beiden Treppen *c*, *c* auf die Bahnsteige *B* und *C*. Im Erdgeschoß sind überdies die Wartefäle mit dem Schenkstischraum, der Hauptfahrkartenverkauf, die Stationskasse nebst Zahlraum für Arbeiter und eine kleine Wohnung für den Restaurateur nebst der für letzteren erforderlichen Küche untergebracht.

Die freie Lage des Empfangsgebäudes in unmittelbarer Nähe der Chaussee bedingte eine Durchbildung aller Gebäudeansichten und die Verwendung von Architekturformen, die ein möglichst hohes Dach zulassen; deshalb erfolgte die Ausführung in Backstein-Rohbau in den Formen der deutschen Renaissance¹⁵⁷⁾.

In Amerika findet man mehrfach zweigeschoßige Empfangsgebäude, die sich, im Grunde genommen, von den eingeschößigen nur sehr wenig unterscheiden, weil nur eines der Stockwerke dem Eisenbahnverkehr, die übrigen anderen Zwecken dienen.

So z. B. der Bahnhof der Pittsburg- und Lake-Erie-Eisenbahn zu Pittsburg, bei dem die Gleise tiefer als die über sie hinweggeführte Straße liegen. Vom

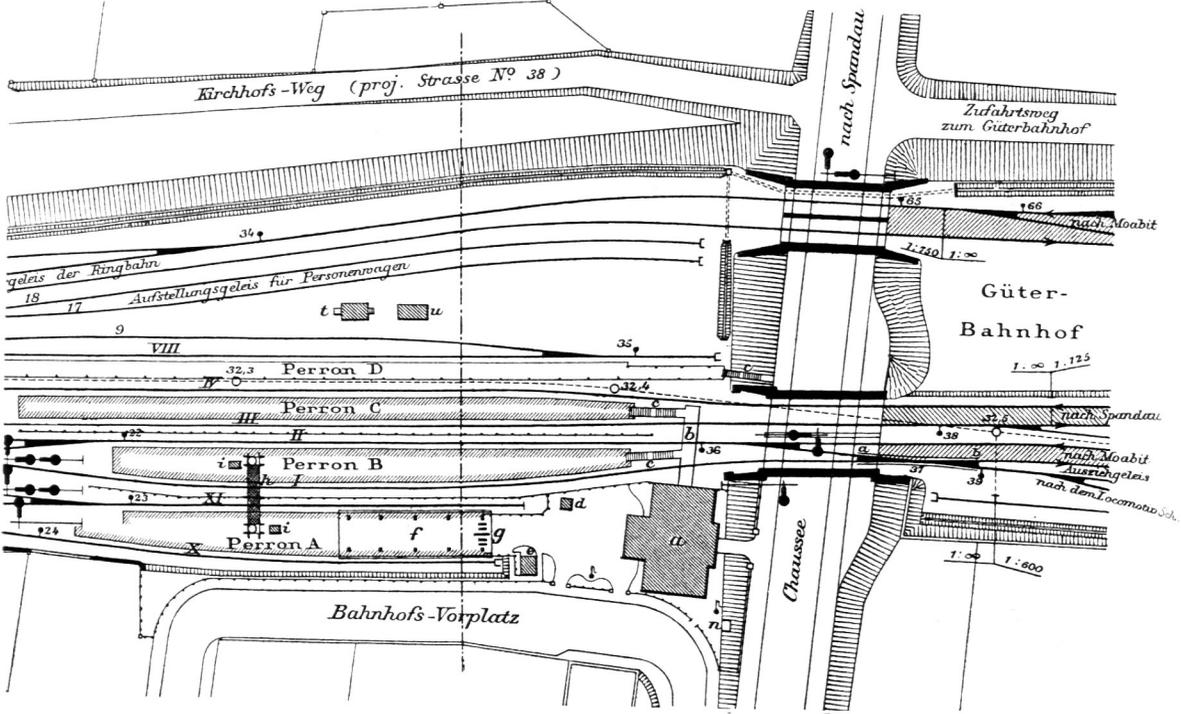
232-
Beispiel
III.

233-
Beispiel
IV.

¹⁵⁶⁾ Fakf.-Repr. nach: Zeitfchr. f. Bauw. 1887, S. 266 u. 32-34.

¹⁵⁷⁾ Nach ebendaf.

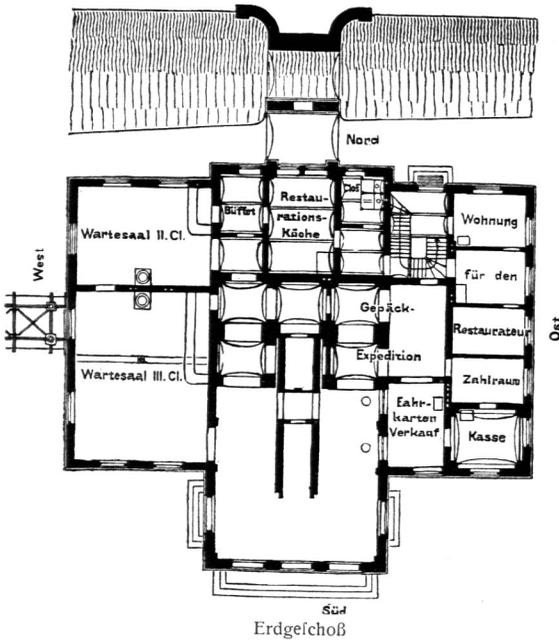
Fig. 182.



Teil des Lageplanes.

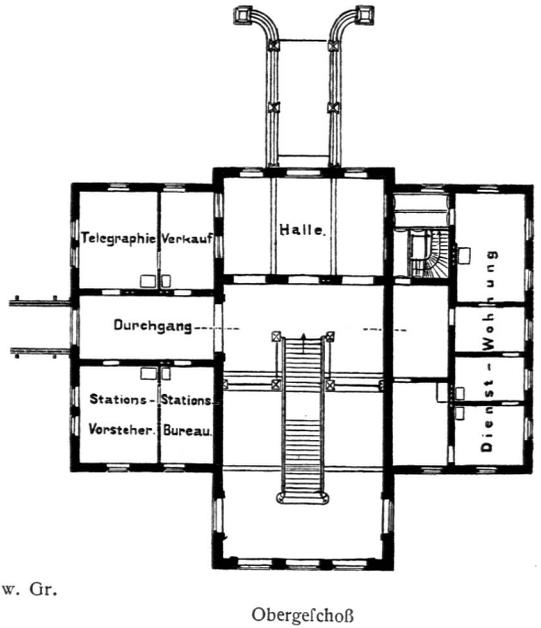
1/2000 w. Gr.

Fig. 183.



1/100 w. Gr.

Fig. 184.



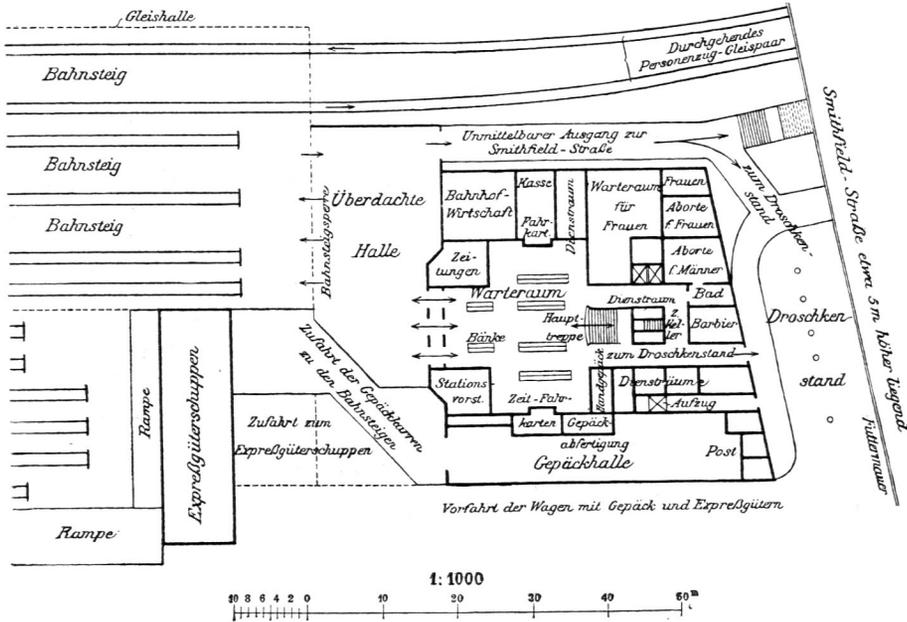
des Empfangsgebäudes.

Bahnhof Westend der Berliner Stadt- und Ringbahn 156).

mehrflockigen Empfangsgebäude ist nur das untere, in Gleichhöhe liegende Gefchoß für den Eifenbahnverkehr beftimmt; die übrigen Gefchoffe werden als Gefchäftsräume der Eifenbahnverwaltung ausgenutzt (Fig. 185¹⁵⁸).

Wie der Grundriß zeigt, ist auch hier der Bahnhof für einige Linien Durchgangs-, für die anderen Kopftation. Von der Straße führt der Zugang zum Gebäude auf einer Brücke über den Droschkenstand hinweg zu einem kleinen Vorflur und von da auf einer breiten Treppe unmittelbar hinab in die Wartehalle. Dieser Treppe gegenüber find die Ausgänge nach dem Querbahnsteig gelegen.

Fig. 185.

Empfangsgebäude der Pittsburg- und Lake-Erie-Eifenbahn zu Pittsburg¹⁵⁸).

d) Empfangsgebäude auf Anschlußbahnhöfen. (Infel- und Keilbahnhöfe.)

Anschlußbahnhöfe werden, wie schon in Art. 14 (S. 7) gefagt worden ist, solche Stationen genannt, auf denen zwei oder noch mehr Bahnlinien gleicher oder verschiedener Verwaltung zusammentreffen, oder wo von einer Bahnlinie eine andere abzweigt. Sonach bildet jede Bahnlinie gleichfam die Fortsetzung der übrigen Linien, und der betreffende Bahnhof hat die Aufgabe, den unmittelbaren Anschluß des Verkehres der verschiedenen Bahnlinien zu vermitteln; er hat hier nach den Zweck, den unmittelbaren Übergang von Wagen und ganzen Zügen von einer Linie zu den anderen zu ermöglichen.

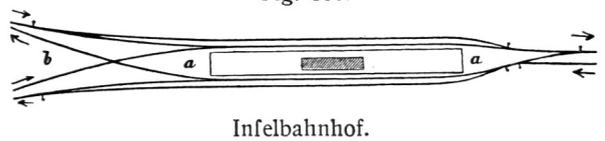
Derartige Bahnhöfe führen auch die Bezeichnungen Übergangsbahnhöfe, Trennungsbahnhöfe ufw.; sie haben im allgemeinen das Gepräge einer Durchgangssituation und können auch als eine besondere Art solcher Bahnhöfe aufgefaßt werden. Manche größere Bahnhöfe dieser Art sind Durchgangs- und Kopftationen zugleich. Anschlußbahnhöfe werden hauptsächlich dann zur Ausführung zu bringen sein, wenn der Durchgangsverkehr der überwiegende ist, der Ortsverkehr also nur eine untergeordnete Bedeutung hat.

¹⁵⁸) Nach: Zeitschr. f. Bauw. 1907, Bl. 31.
Handbuch der Architektur. IV. 2. d.

²³⁴.
Anschluß-
bahnhöfe.

In Amerika kommen derartige Bahnhöfe sehr selten vor und zeigen auch keine besonderen Eigentümlichkeiten, weil sich in der Regel die Bahngleise und die Zugangsstraßen untereinander in gleicher Höhe kreuzen.

Fig. 186.



Infelbahnhof.

235.
Infel-
bahnhöfe.

Ordnet man zwischen den in einen Anschlußbahnhof einmündenden Gleisen einen langgestreckten Bahnsteig infelartig an und setzt man das Empfangsgebäude darauf, so entsteht ein Infelbahnhof (Fig. 186).

Der Übergang der Reisenden von einer Bahnlinie zur anderen kann zum Teil auf den Bahnsteigpartien *a, a* geschehen; doch sind dadurch meist ziemlich lange Wege bedingt. Deshalb empfiehlt es sich, hierfür einen das Empfangsgebäude querdurchschneidenden Weg vorzusehen.

Die Bahnhöfe mit Infelanordnung gestatten die Anlage der Wartefläche und Stationsräume auf dem Hauptbahnsteig und im Schwerpunkte des gesamten Zugverkehrs. Die hierdurch für die Reisenden entstehenden Vorteile werden aber unter Umständen aufgewogen durch die größere Längenausdehnung dieser Bahnhöfe, verurlicht durch die vorgeschobene Lage der Zungenbahnsteige. Mehrfach kann überdies ein teilweises Überfahren von Gleisen nicht wohl vermieden werden, außer man ordnet wieder Tunnel nebst Treppen, die zu den einzelnen Zwischenbahnsteigen führen, an; doch geht hierdurch ein Teil der Vorzüge verloren, welche die Infelbahnhöfe besitzen.

236.
Keil-
bahnhöfe.

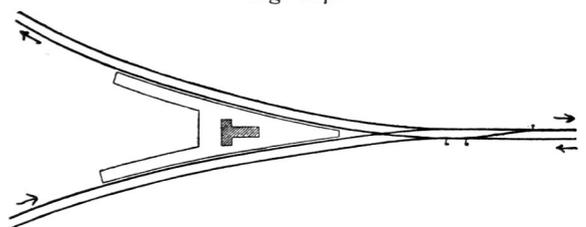
Wenn von einer Bahnlinie eine andere abzweigt oder wenn an einer Stelle zwei verschiedene Bahnlinien zusammenlaufen, so kann man den etwa erforderlichen Bahnhof im keilförmig gestalteten Zwickel zwischen den beiden Bahnlinien anordnen, und zwar den für den Personenverkehr bestimmten Teil derart, daß man einen gleichfalls keilartig geformten Bahnsteig an die Spitze des gedachten Zwickels setzt und darauf das Empfangsgebäude errichtet (Fig. 187). Hierdurch entsteht ein Keilbahnhof.

Wie leicht ersichtlich stimmen Infel- und Keilbahnhöfe darin überein, daß das Empfangsgebäude allseitig, insbesondere an seinen beiden Langseiten, von Bahnsteigen umgeben ist.

Keilbahnhöfe sind meist mittelgroße, nur sehr selten große Bahnhöfe. Der Übergang der Reisenden von der einen Bahnlinie zur anderen geschieht auch hier zum Teil über die quer vor dem Empfangsgebäude gelegenen Partien des Bahnsteiges, zum Teil gleichfalls auf einem das Empfangsgebäude durchquerenden Durchgang.

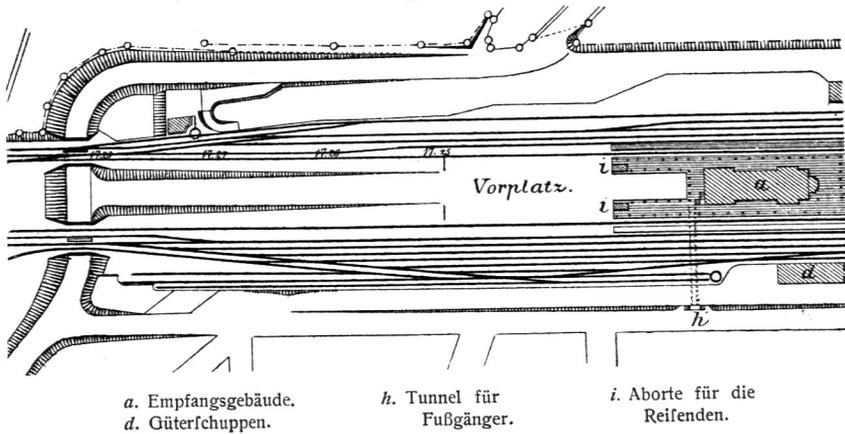
Bei einem Infelbahnhof ist es notwendig, daß mindestens eine der zu ihm führenden Zufahrtsstraßen eine der vorhandenen Bahnlinien kreuzt. Bei Keilbahnhöfen ist solches nicht erforderlich, sobald die betreffende Stadt sich in dem zwischen den beiden Bahnlinien entstehenden Zwickel befindet; trifft dies nicht zu, so sind die erwähnten Kreuzungen gleichfalls nicht zu umgehen. Sobald eine der Zufahrtsstraßen die eine der Bahnlinien kreuzt, muß eine Unter- oder

Fig. 187.



Keilbahnhof.

Fig. 188.



a. Empfangsgebäude.
d. Güterschuppen.

h. Tunnel für
Fußgänger.

i. Aborte für die
Reifenden.

Vom Bahnhof zu Guben¹⁵⁹⁾.

1/15000 w. Gr.

Überführung, in der Regel die erstere, stattfinden. Fig. 188¹⁵⁹⁾ stellt eine solche Anordnung dar und veranschaulicht auch, in welcher Weise in diesem Falle ein Bahnhofsvorplatz geschaffen werden kann.

Die am häufigsten vorkommende Stellung des Empfangsgebäudes ist aus Fig. 186 u. 187 ersichtlich. Es hat in der Regel rechteckige oder trapezförmige, selten eine davon etwas abweichende Grundrißgestalt, und seine Langseiten stehen parallel zu den Gleisen oder sind zum mindesten mit ihnen gleich gerichtet angeordnet. Der Zugang oder Eintritt in das Gebäude geschieht in den allermeisten Fällen an der einen Stirnfront, und zwar an derjenigen, die der betreffenden Stadt zugewendet ist. Auf Inselbahnhöfen gestatten es bisweilen die örtlichen Verhältnisse, daß man die Anordnung nach Fig. 189 trifft, daß also das Empfangsgebäude an seiner bahnteigfreien Langseite betreten werden kann.

Soll in anderen Fällen das Empfangsgebäude an einer seiner Langseiten zugänglich sein, so dürfte dies nur durch Anordnung von Tunneln und Treppen möglich werden. Da, wie bereits früher gesagt wurde, solche gern umgangen werden, so beschränkt sich ihre Anwendung auf diejenigen Fälle, in denen Bahnsteig und Bahngleise höher als der Bahnhofsvorplatz gelegen sind; hiervon wird noch unter 2 die Rede sein.

Für die Grundrißbildung des Empfangsgebäudes ist vor allem maßgebend, ob der Bahnhof bloß einer Bahnverwaltung oder mehreren Verwaltungen angehört. Auf Zahl und Anordnung der Diensträume hat dieser Umstand großen Einfluß, aber auch darauf, ob Fahrkartenausgaben, Gepäckabfertigungen usw. nur einfach oder in doppelter Zahl vorzusehen sind. Doppelte Gepäckannahmen, bzw. -ausgaben usw. können auch notwendig werden, wenn der Bahnhof nur einer Bahnverwaltung dient, die örtlichen Verhältnisse dies aber notwendig erscheinen lassen.

Fig. 189.



Inselbahnhof.

Die Grundrißanordnung der Empfangsgebäude von Insel- und Keilbahnhöfen wird dadurch wesentlich er-

237-
Empfangs-
gebäude
im
allgemeinen.

¹⁵⁹⁾ Fakf.-Repr. nach: Zeitschr. f. Bauw. 1871, Bl. O.

Ichwert, daß sowohl die für das Publikum bestimmten Räume, als auch die dem Stationsdienst zugehörigen Gelasse an beiden Langseiten dieser Gebäude, aber auch von der betreffenden Stadt aus leicht zugänglich sein müssen. Deshalb beachte man die nachfolgenden Gesichtspunkte.

α) Da der Zugang am besten an der der Stadt zugewendeten Stirnfront des Gebäudes vorzuziehen ist, so ist auch die Eingangshalle an diese Stelle zu verlegen und ebenso die von ihr aus erreichbare Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung. Verhältnismäßig selten sind diese Räume nach der Mitte des Empfangsgebäudes gehoben und können alsdann nur von der Langseite aus erreicht werden.

β) Aus der Eingangshalle soll man auch nach den Wartefälen gelangen können, ohne daß man es notwendig hat, einen der Bahnsteige betreten zu müssen.

γ) Indes sollen die Wartefäle auch von den zwei längs des Empfangsgebäudes angelegten Bahnsteigen leicht zu erreichen sein, und zwar derart, daß man gleichzeitig an beiden Seiten ein- und ausgehen kann, ohne daß Luftzug entsteht.

δ) Weiter soll man von dem an der Gebäudelangseite angeordneten Bahnsteige nach dem an der anderen Bahnseite befindlichen Steige gelangen können, ohne daß man lange Wege zurückzulegen und die Wartefäle zu passieren hat; es ist also der bereits erwähnte Querdurchgang vorzuziehen.

ε) Die Räume für den Stationsdienst werden zweckmäßig an die der Stadt abgewendete Stirnfront des Empfangsgebäudes gelegt; doch haben sie auch mehrfach an der Eingangshalle Platz gefunden. Bisweilen sind für zwei verschiedene Verwaltungen Diensträume zu schaffen.

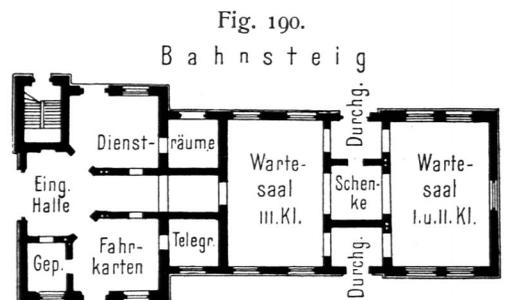
Für die Grundrißbildung des Empfangsgebäudes geben auch noch die „Technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Nebeneisenbahnen“ einen wertvollen Wink, indem § 51 sagt: „... Bei Übergangsstationen ist Sorge zu tragen, daß die Reisenden vom Bahnsteig aus sowohl die Fahrkarten- und Gepäckhalter auf möglichst kurzem Wege erreichen, als auch die Station verlassen können, ohne durch die Wartefäle gehen zu müssen.“

Im übrigen ist für die Grundrißanordnung noch maßgebend, ob Bahnsteig und Bahnhofsvorplatz in gleicher Höhe gelegen sind oder ersterer sich höher als letzterer befindet. Im zweiten Falle wird eine zweigeschossige Anlage erforderlich, während sonst für die eigentlichen Bahnzwecke ein Stockwerk ausreichend ist.

1) Bahnhofsvorplatz und Bahnsteig in gleicher Höhe.

In den bei weitem meisten Fällen liegen der Bahnhofsvorplatz und der Insel-, bzw. Keilbahnsteig annähernd gleich hoch. Für das Empfangsgebäude haben sich im wesentlichen die nachstehenden vier Typen der Grundrißbildung entwickelt; hiervon etwas abweichende Anordnungen sind nur selten.

α) Typ A: Entweder unmittelbar aus der Eingangshalle oder nach dem Passieren eines in der Regel kurzen, axial angeordneten Flurganges gelangt man in den Wartesaal III. und IV. Klasse



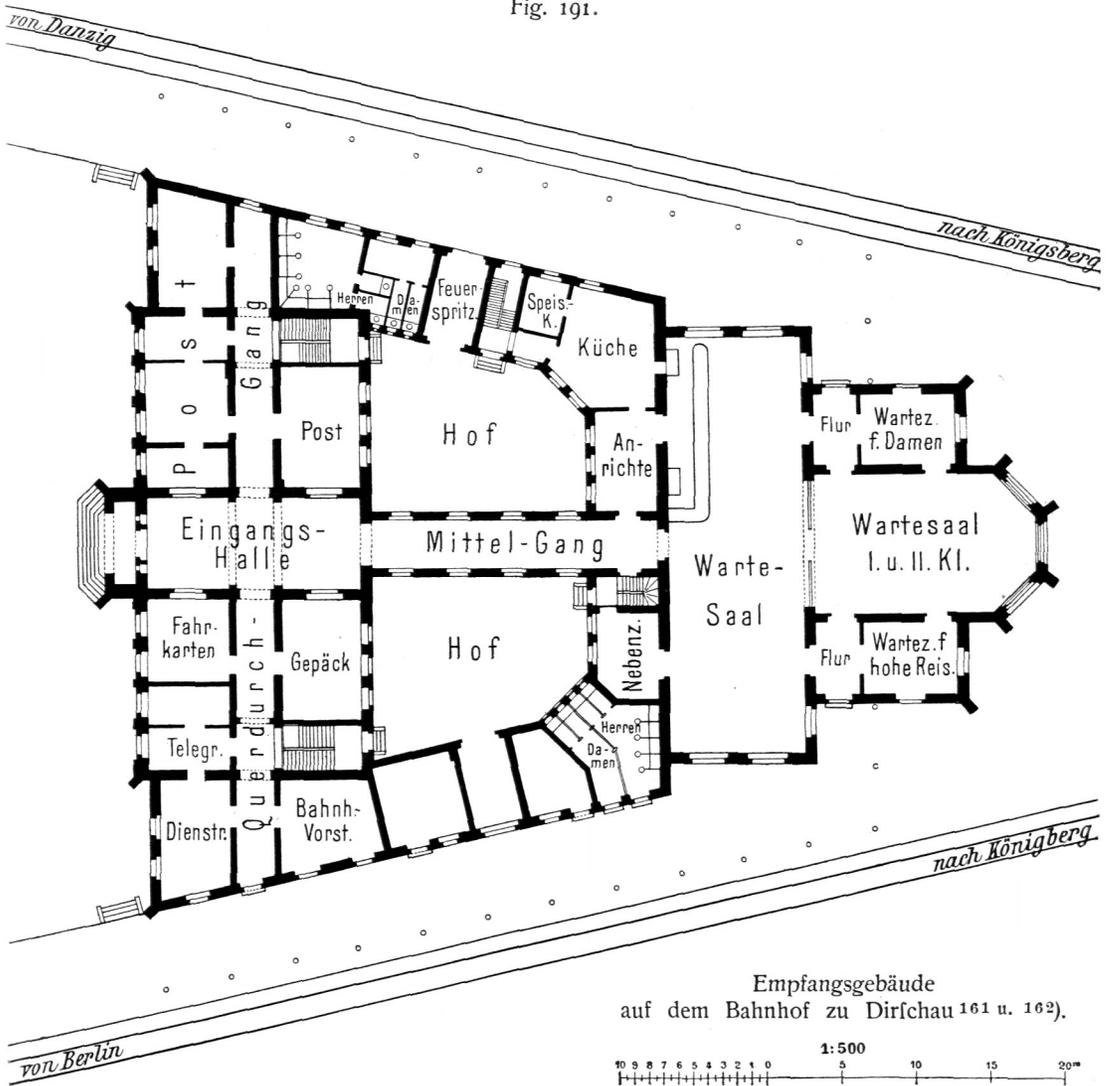
Empfangsgebäude auf dem Bahnhof der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen zu Bendorf¹⁶⁰⁾.

¹⁶⁰⁾ Nach: Centralbl. d. Bauverw. 1882, S. 171.

^{1/600} W. Gr.

und aus diesem in den Wartesaal I. und II. Klasse. Beide Wartefäle reichen durch die ganze Breite des Empfangsgebäudes hindurch und stoßen entweder unmittelbar aneinander, oder zwischen beide ist ein Schenkraum gelegt. Der Wartesaal I. und II. Klasse wird entweder an den zwei Langseiten des Gebäudes, von den daselbst befindlichen Längsbahnsteigen, betreten, oder man hat zunächst den Wartesaal III. und IV. Klasse zu durchschreiten und erreicht dann erst denjenigen

Fig. 191.



I. und II. Klasse. Letzteres ist selbstredend mißständig und nur bei kleinen Verhältnissen oder in dem Falle zulässig, wenn der Ortsverkehr beschränkt ist und der durchgehende Verkehr bei weitem überwiegt; denn alsdann ist für die von einem Zuge zum anderen umsteigenden Reisenden auf die bequeme Zugänglichkeit der Wartefäle von den beiden Bahnsteigseiten aus größerer Wert zu legen.

¹⁰¹⁾ Nach: Zeitchr. f. Bauw. 1862, Bl. Q¹.

¹⁰²⁾ Dieses Empfangsgebäude und mehrere in den nachfolgenden Artikeln zu betrachtende Beispiele bestehen meist nicht mehr in der vorgeführten Gestalt, sondern sind durch Um- und Anbauten mehrfach umgeformt worden. Doch erschien es, um sie als „Type“ hinstellen zu können, angezeigt, sie hier in ihrer ursprünglichen Anordnung aufzunehmen.

239.
Beispiel
I.

Ein einfaches einschlägiges Beispiel gibt das Empfangsgebäude des Bahnhofes der Elfaß-Lothringischen Eisenbahnen zu Bendorf (Fig. 190¹⁶⁰).

Hier befindet sich zwischen den zwei Wartefälen ein Schenkraum, an dessen beiden Langseiten zwei die erfteren verbindende Durchgänge angeordnet sind. Ein besonderer Querdurchgang fehlt, so daß die umfteigenden Reifenden die Wartefäle zu passieren haben.

240.
Beispiel
II.

Das Empfangsgebäude auf dem Bahnhof zu Dirschau (Fig. 191¹⁶¹) befolgt den gleichen Typ; es umschließt aber zwei größere Hofräume¹⁶².

Es handelt sich um einen Keilbahnhof, und die Wartefäle liegen an der dem Haupteingang entgegengesetzten Schmalfront des Gebäudes; nahe diesem Eingang befindet sich der Querdurchgang, und der zu den Wartefälen führende Mittelgang wird von den Höfen aus erhellt. An den Langseiten sind die Bahnsteige überdacht.

241.
Beispiel
III.

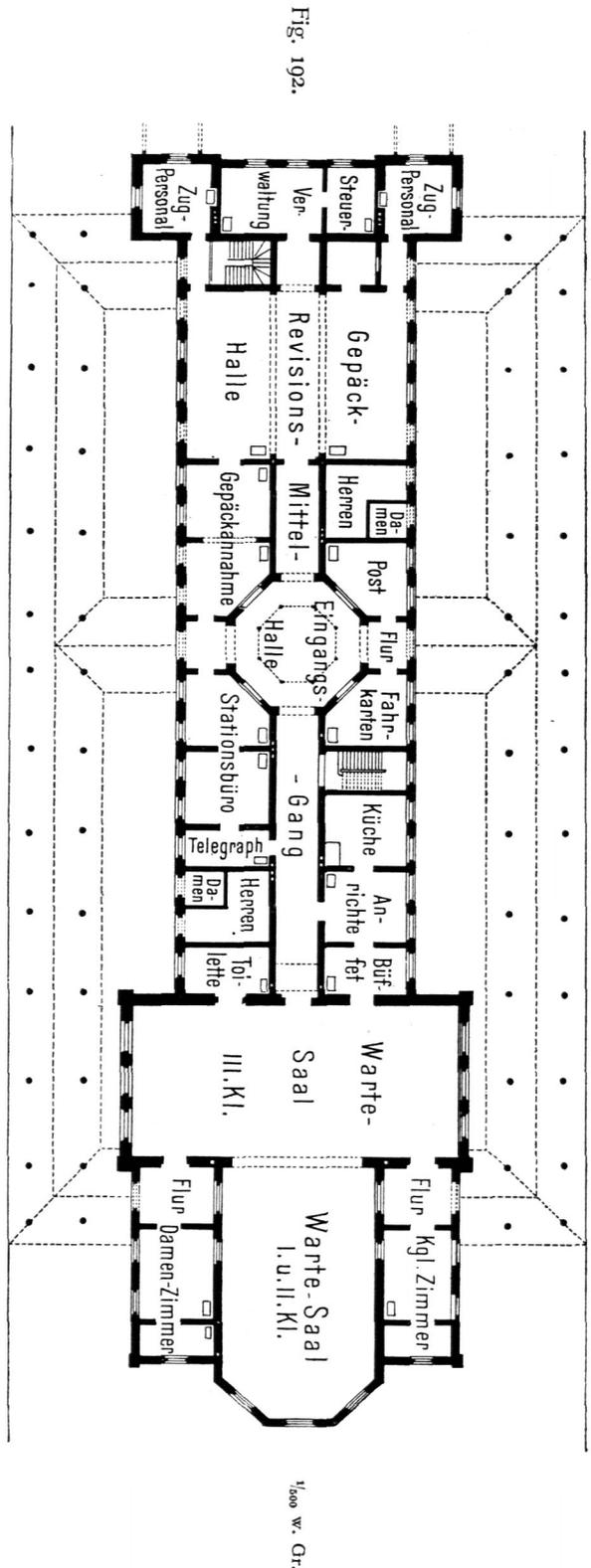
Eine Anlage, bei der das Empfangsgebäude an der Langseite betreten wird und dementsprechend die Eingangshalle in die Mitte gelegt ist, zeigt der Bahnhof zu Eydtkuhnen (Fig. 192¹⁶³).

Die Wartefäle sind ähnlich gelegen wie beim vorhergehenden Beispiele; der Querdurchgang führt durch die Eingangshalle; der Mittelgang wird durch Deckenlichter erhellt. Die Lage an der russischen Grenze bedingte eine Gepäckrevisionshalle.

242.
Typ B.

β) Typ B: Um zu erreichen, daß jeder der Wartefäle leicht und unmittelbar zugänglich ist, verlängert man den von der Eingangshalle aus führenden, axial angeordneten Mittelgang bis zu

Empfangsgebäude auf dem Bahnhof zu Eydtkuhnen 163).



¹⁶³) Nach: Zeitfchr. f. Bauw. 1862, Bl. Q⁶.

Siehe auch
Fig. 188
(S. 211).

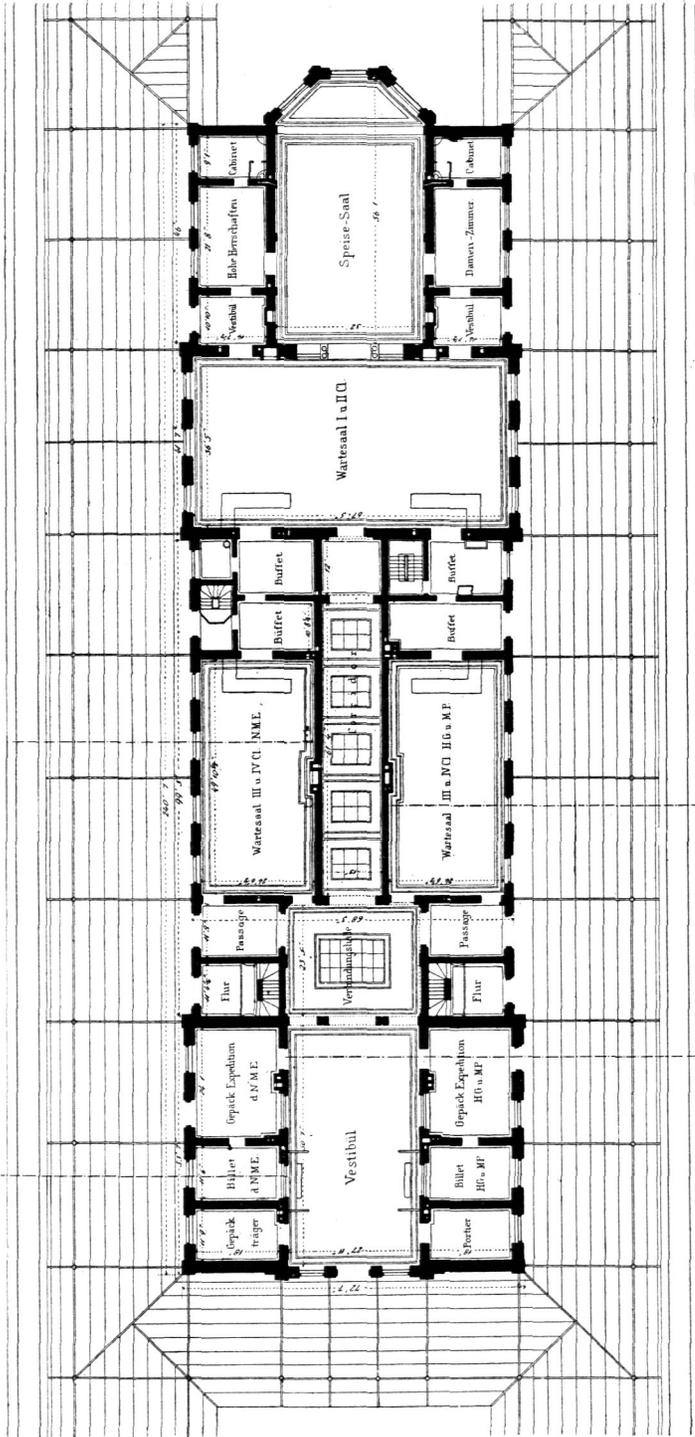


Fig. 193.
1/600 w. Gr.

Empfangsgebäude auf dem Bahnhof zu Guben¹⁶⁴⁾.

dem an der Giebel-front gelegenen Wartesaal, durchschneidet also den daranstoßenden, der Eingangshalle zunächst befindlichen Warteraum, so daß für die eine Klaffengruppe zwei Wartefäle entstehen; bald sind dies die Wartefäle I. und II., bald jene III. und IV. Klasse. Der Mittelgang wird in der Regel durch Deckenlicht erhellt.

Dieser Typ hat den Nachteil, daß durch das Vorhandensein zweier Wartefäle der gleichen Klasse für die Reisenden die Orientierung, ebenso aber auch das Umsteigen von einem an der einen Langseite des Empfangsgebäudes ankommenden Zuge nach einem an der anderen Langseite abfahrenden erschwert wird. Auch werden die Baukosten nicht selten vergrößert, weil die doppelten Wartefäle zusammen meist eine größere Grundfläche haben dürften als ein einziger gleicher Zwecken dienender Warteraum.

Ein Empfangsgebäude mit zwei Wartefälen III. und IV. Klasse besitzt der Infelbahn-hof zu Guben (Fig. 193¹⁶⁴⁾.

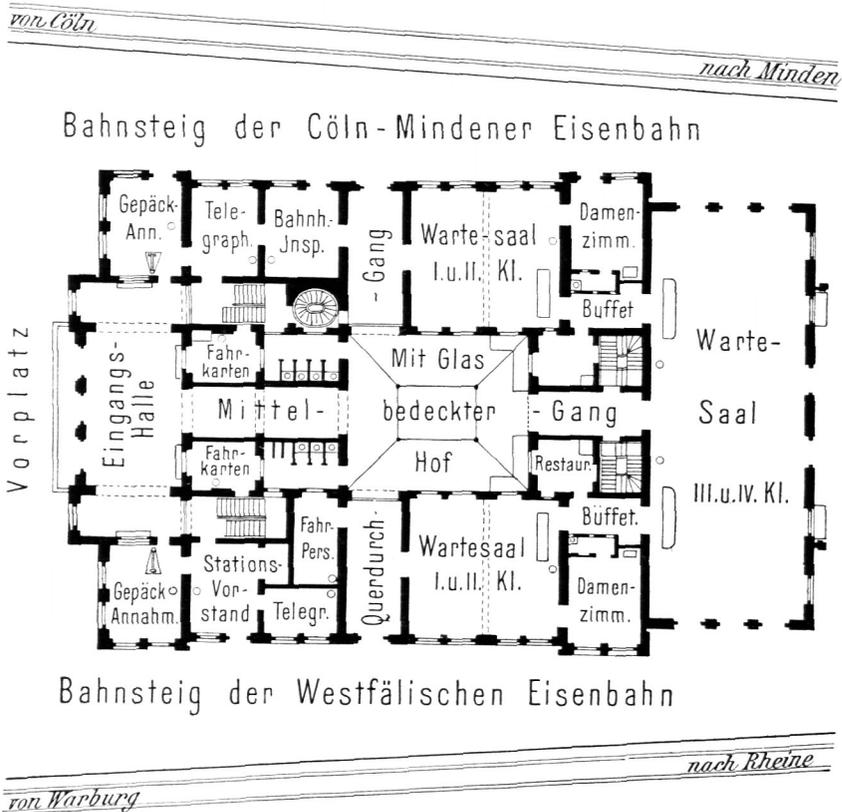
¹⁶⁴⁾ Nach: Zeitschr. f. Bauw. 1871, Bl. 68.

Dieser Inselfbahnhof entstand durch den Anschluß der Bahnen Halle-Guben-Sorau und der Märkisch-Poener Eifenbahn an die Niederfchleifich-Märkifche Bahn. Da dem Wartefaal I. und II. Klasse ein befonderer Speifefaal angefügt werden follte, fo wurde für alle drei Bahnen nur ein Warteraum der genannten Warteraumgruppe vorgefehen, hingegen für die III. und IV. Klasse für jede der beiden Verwaltungen ein befonderer Wartefaal angeordnet. Die Schenkräume find doppelt vorhanden, und auch der durch eine „Verbindungshalle“ führende Querdurchgang ift nicht unterblieben. Die das Empfangsgebäude umgebenden Bahnfteige find überdacht.

Eine ältere hierher gehörige Anlage veranfchaulicht Fig. 194¹⁶⁵⁾: das Empfangsgebäude auf dem Keilbahnhof zu Hamm.

244.
Beifpiel
V.

Fig. 194.



Empfangsgebäude auf dem Bahnhof der Cöln-Mindener und der westfälifchen Eifenbahn zu Hamm¹⁶⁵⁾.

Hier ift ein großer und ungeteilter Wartefaal III. und IV. Klasse vorhanden, zu dem der einen mit Glas überdeckten Hof kreuzende „Mittelgang“ führt; zu beiden Seiten des letzteren liegt je ein Wartefaal I. und II. Klasse. Der „Querdurchgang“ kreuzt den Mittelhof gleichfalls. Die Dienfräume find für jede der beiden Bahnverwaltungen getrennt angeordnet.

Ein größerer hier einzureihender Bahnhof ift derjenige der Pofen-Thorn-Bromberger und der Breslau-Stargarder Eifenbahn zu Pofen (Fig. 195¹⁶⁶⁾.

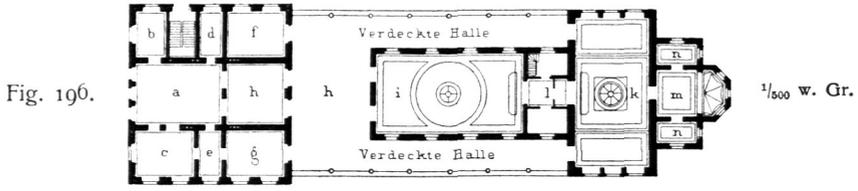
Von dem öftlich gelegenen Haupteingange ift ein geräumiger Vorplatz mit beiderfeitigen, 3,00 m breiten Fußgängerwegen im Anschluß an die nach der Stadt führende Zufahrtsfräße hergerichtet. In der Längenfache des Empfangsgebäudes find Aborte und Toiletten, an ihren beiden Langfeiten je ein Wartefaal III. Klasse mit Schenkraum angeordnet. Auch Wartefäle II. Klasse

245.
Beifpiel
VI.

¹⁶⁵⁾ Nach: Zeitschr. f. Bauw. 1862, Bl. Q.

¹⁶⁶⁾ Aus: Centralbl. d. Bauverw. 1882, S. 171.

Perron der Ruhrort-Crefeld-Gladbacher-Eisenbahn.



Perron der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn

Empfangsgebäude auf dem Bahnhof der Ruhrort-Crefeld-Gladbacher und der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn zu Gladbach 167).

- | | | | |
|-----------------------|-----------------------|------------------------------|-----------------|
| a. Eingangshalle. | e. Telegraph. | h. Durchgang. | l. Schenkraum. |
| b. Fahrkartenausgabe. | f. Kommissionszimmer. | i. Wartesaal III. u. IV. Kl. | m. Damenzimmer. |
| c. Gepäckabfertigung. | g. Bahnhofsvorsteher. | k. Wartesaal I. u. II. Kl.] | n. Toilette. |
| d. Pförtner. | | | |

248.
Beispiel
VIII.

Der Infelbahnhof zu Wittenberg dient den beiden Bahnlinien Zerbst-Wittenberg-Falkenberg und Halle-Wittenberg-Berlin. Das nach dem Typ C ausgeführte Empfangsgebäude ist durch Fig. 197¹⁶⁸⁾ dargestellt.

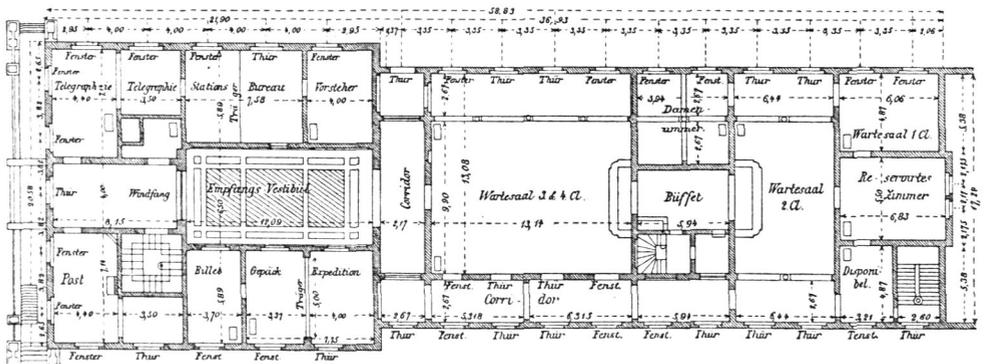
Der vordere Kopfbau ist basilikaartig ausgebildet, so daß das mittlere Schiff höher emporgeführt ist und eine Reihe von feintlichen Hochfenstern über den Dächern der Seitenschiffe und der Bahnsteige erhalten hat.

249.
Typ D.

δ) Typ D: Bei diesem Typ werden die beiden Wartesäle nicht hintereinander, sondern nebeneinander gelegt, sei es, daß sie unmittelbar aneinander stoßen, sei es, daß sie durch einen Gang, Flur und dergl. getrennt und von diesem aus erreichbar sind. Für größere Bahnhöfe dürfte sich diese Anordnung nur wenig empfehlen, weil die Reisenden unter Umständen lange Wege zurückzulegen haben, um in ihre Züge zu gelangen, auch leicht eine Kreuzung zweier Menschenströme eintreten kann.

Zunächst sei nur ein Beispiel hier aufgenommen, im übrigen auf die unter 2 vorzuführenen Bahnhöfe zu Halle a. S. und zu Vohwinkel verwiesen, bei denen ungeachtet der Zweigefchloßigkeit des Empfangsgebäudes der in Rede stehende Typ zur Ausführung gekommen ist.

Fig. 197.



Empfangsgebäude auf dem Bahnhof der Zerbst-Wittenberg-Falkenberger und der Halle-Wittenberg-Berliner Eisenbahn zu Wittenberg 168).

1/500 W. Gr.

168) Fakl.-Repr. nach: Organ f. d. Fortchr. d. Eisenbahnw. 1879, Taf. XXXI.

Der Keilbahnhof der Gotthardbahn zu Arth-Goldau zeigt in seinem Empfangsgebäude (Fig. 198¹⁶⁹⁾ die fragliche Anordnung in derjenigen Ausbildung, bei der die beiden Wartefäle nicht unmittelbar aneinander stoßen.

Die Warteräume sind von dem Querdurchgang (Verbindungsgang) zugänglich. Der Saal der Bahnhofswirtschaft ist zum Teile zwischen ihnen gelegen und besitzt besondere seitliche Zugänge.

Es bestehen noch andere Anlagen, die sich keinem der vorgeführten Type anschmiegen, meistens nicht zu ihrem Vorteil. Als einziges Beispiel sei der durch Fig. 199 u. 200¹⁷⁰⁾ dargestellte deutsch-russische Übergangsbahnhof zu Skalmierzyce hier aufgenommen.

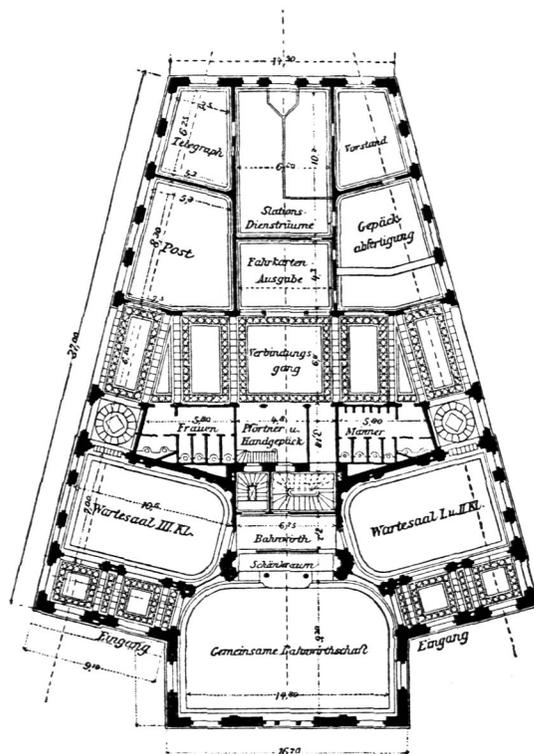
Das Empfangsgebäude ist im Stil des märkischen Backsteinbaues gehalten, und demgemäß sind gotische Formen im Äußeren und im Inneren zur Anwendung gekommen. Bezüglich der

250.
Beispiel
IX.

251.
Andere
Anlagen;
Beispiel
X.

Fig. 198.

$\frac{1}{1500}$ w. Gr.



Empfangsgebäude
auf dem
Bahnhof der
Gotthardbahn
zu
Arth-Goldau 169).

Raumverteilung fällt in nicht gerade befriedigender Weise der einseitige Wartegang (Flur) auf, der auch nach dem „Zollsaal“ führt. Die Mehrzahl der Reisenden betritt zunächst diesen Raum von dem durch die deutsche Steuerbehörde gesperrten und überwachten russischen Bahnsteig; hier wird das Reisegepäck unterfucht und, wenn erforderlich, zur Verzollung herangezogen. Der aus Rußland kommende Reisende hat sein Gepäck bereits auf der Landstraße verzollt und betritt das Empfangsgebäude an seiner Stirnseite durch die „Halle“¹⁷¹⁾.

2) Bahnsteig höher als der Bahnhofsvorplatz gelegen.

Liegen die Bahnsteige der hier zu behandelnden Bahnhöfe höher als der Bahnhofsvorplatz, so tritt, wie in früheren ähnlichen Fällen, die Notwendigkeit ein, das Empfangsgebäude zweigefchollig auszubilden. Indes kann hierbei in verschiedener Weise verfahren werden.

252.
Typ III.

¹⁶⁹⁾ Nach: Der Eisenbahnbau der Gegenwart. Abchn. III: Bahnhofs-Anlagen. Wiesbaden 1899. S. 517.

¹⁷⁰⁾ Nach: Zeitchr. f. Bauw. 1907, S. 389 u. Bl. 50.

¹⁷¹⁾ Nach ebendaf., S. 389.

α) Typ **A**: An der einen Stirnfront des Empfangsgebäudes wird ein Vorplatz angeordnet, der tiefer als der Infel-, bzw. Keilbahnsteig gelegen ist. Hierbei befinden sich die Warte- und Erfrischungsräume mit Zubehör entweder:

1) in gleicher Höhe mit dem Bahnhofsvorplatz, und Treppen führen zu den Bahnsteigen; oder

2) die genannten Räume sind im Obergeschoß (in Bahnsteighöhe) untergebracht, und man gelangt zu ihnen auf den im Empfangsgebäude vorgeföhrenen Treppen von der im Erdgeschoß befindlichen Eingangshalle aus.

Fig. 199.

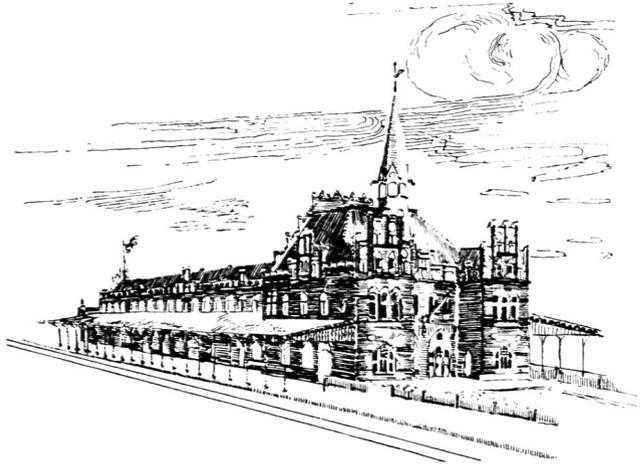
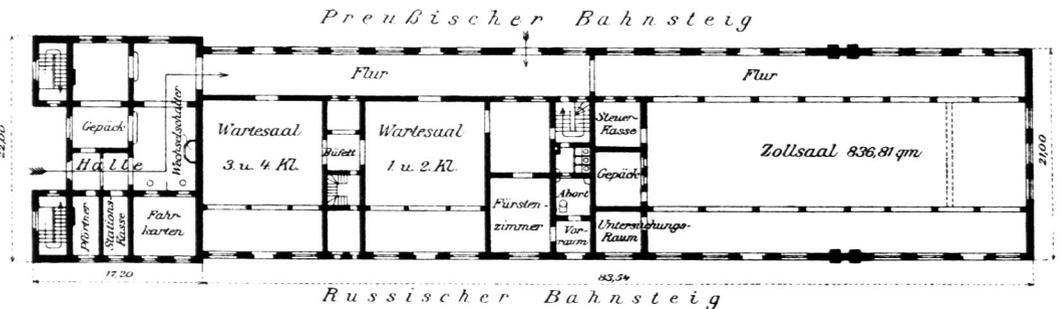


Schaubild.

Fig. 200.

Grundriß. — $\frac{1}{750}$ W. Gr.

Empfangsgebäude auf dem deutsch-russischen Übergangsbahnhof zu Skalmierzyce¹⁷⁰⁾.

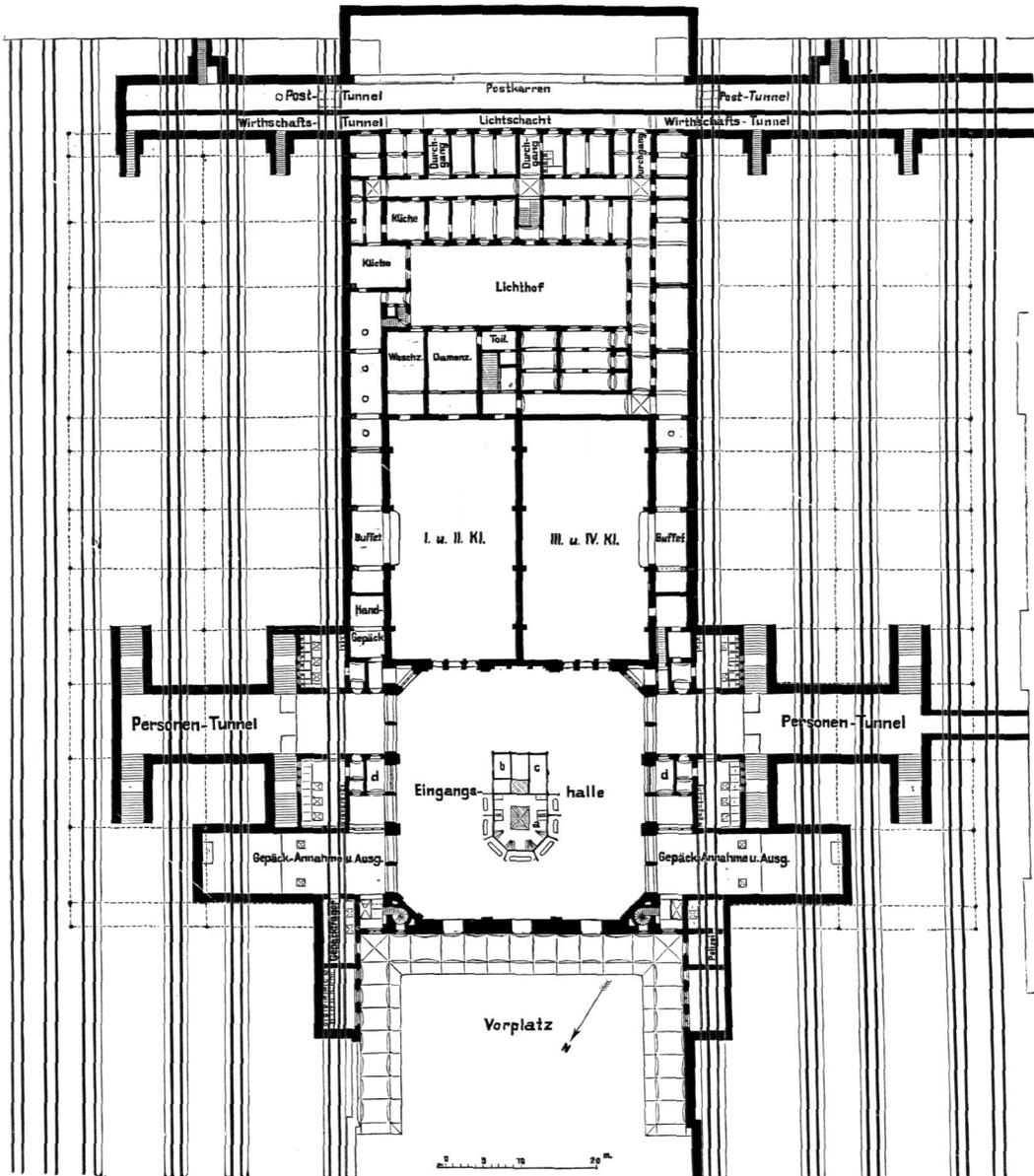
253.
Beispiel
XI.

In die unter 1 angeführten Anlagen könnte das bereits in Art. 230 (S. 205) beschriebene Empfangsgebäude des neuen Bahnhofes zu Dresden gezählt werden, wenn es nicht infolge mancher eigenartiger Anordnung bereits eine andere Stelle erhalten hätte. Deshalb sei in erster Reihe vor allem das Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Halle a. S. als treffendes Beispiel angezogen, da es zugleich als eine dem in Art. 249 (S. 218) beschriebenen Typ **D** zugehörige Ausführung genannt werden muß. Entgegen dem in Art. 250 (S. 219) gechilderten Bahnhof zu Arth-Goldau (oben hier die Wartefäle dicht aneinander, und Tunnel mit Treppen führen zu den höhergelegenen Bahnsteigen empor. In Fig. 201¹⁷²⁾ ist der Grundriß

¹⁷²⁾ Aus: Centralbl. d. Bauverw. 1888, S. 389.

dieses Empfangsgebäudes wiedergegeben, und Fig. 202¹⁷³⁾ veranschaulicht den tiefergelegenen Bahnhofsvorplatz mit den Vorderansichten des Empfangsgebäudes und der Bahnsteighallen.

Fig. 201.

Empfangsgebäude auf dem Bahnhof zu Halle a. S.¹⁷²⁾.

(Siehe auch umflehend Fig. 202.)

Dieser Infelbahnhof ist Knotenpunkt für 5 Bahnlmnen, von denen 2 Durchgangslmnen sind, während die übrigen 3 dafelbt endigen. Die Delitzfcher Straße, die früher den Bahnhof in seiner ganzen Breite in Schienenhöhe überschnrt, ist nunmehr unter 13 Gleifen unterföhrt; un-

¹⁷³⁾ Fakf.-Repr. nach: Zeitfchr. f. Bauw. 1893, S. 35.

mittelbar an diese Unterführung ist der Bahnhofsvorplatz angegeschlossen, von dem aus man in die Eingangshalle mit Fahrkartenschaltern und Räumen für die Gepäckabfertigung gelangt. Rückwärts stoßen an diese Halle die beiden Wartefäle mit Zubehör an; bevor man letztere betritt, geht links und rechts je ein 8 m breiter Personentunnel ab, von dem aus, wie bereits erwähnt, die erforderlichen Treppenläufe nach den Bahnsteigen führen. Ein Lichthof trennt das eigentliche Empfangsgebäude vom Gebäude für den Stationsdienst. Endlich ist noch des Post- und des Wirtschaftstunnels Erwähnung zu tun ¹⁷⁴⁾.

254.
Beispiel
XII.

In zweifacher Beziehung verwandt mit dem Empfangsgebäude zu Halle a. S. ist dasjenige auf dem 4 Bahnlinsen dienenden Keilbahnhof zu Vohwinkel ¹⁷⁵⁾ (siehe Fig. 90, S. 110).

Auch hier liegen die beiden Wartefäle unmittelbar nebeneinander und sind von Personentunnel, der den Querdurchgang ersetzt, zugänglich; vom Tunnel führen wieder Treppen nach den Bahnsteigen. Auf letzteren sind kleine Aufenthaltshäuschen mit Schenkraum, Warteraum und Aborten vorgesehen; ferner befindet sich in der Mitte der Bahnsteige eine kleine Dienstbude für den Zugabfertigungsbeamten. Den Gepäck-, Post- und Eilgutverkehr vermittelt ein 4,00 m breiter Gepäckentunnel; das Gepäck wird mittels elektrisch betriebener Aufzüge gehoben. Die Diensträume liegen in einem besonderen Gebäude in Bahnsteighöhe. Das Postgebäude und das daranstoßende Dienstwohnhaus für den Oberbahnvorsteher sind am Bahnhofsvorplatz links vom Eingange errichtet.

¹⁷⁴⁾ Nach: Zentralbl. d. Bauverw. 1888, S. 389.

¹⁷⁵⁾ Nach: Zentralbl. d. Bauverw. 1908, S. 638.

Vom Bahnhof zu Halle a. S. 179).

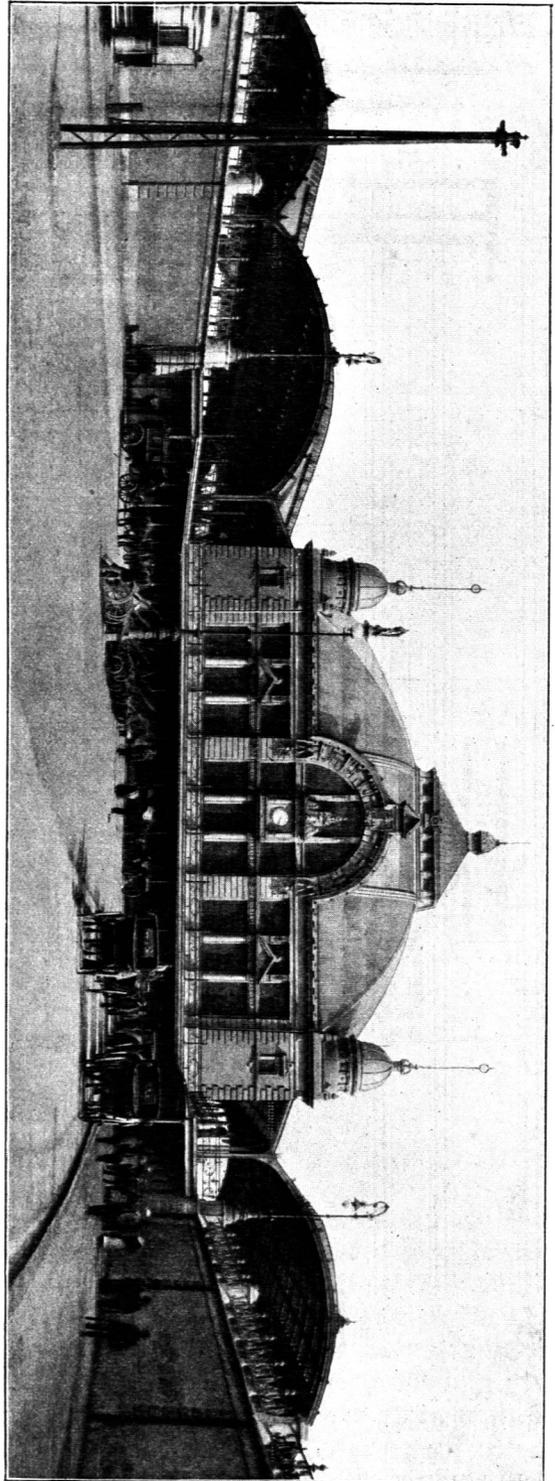


Fig. 202.

β) Typ B: Die zum Bahnhof führende Zufahrtsstraße ist über oder unter einer der einmündenden Bahnlinien geführt. Von dieser Straße gelangt man auf Rampen nach dem an der Stirnfront des Empfangsgebäudes befindlichen Bahnhofsvorplatz.

255.
Typ B.

γ) Typ C: Auf größeren Inselbahnhöfen geht man in neuerer Zeit in der Weise vor, daß man auf den breiten Inselbahnsteig die Warte-, Erfrischung- und Abfertigungsräume setzt, dagegen an der der Stadt zugewendeten Langseite des Bahnhofes in Vorplatzhöhe ein „Vorgebäude“ errichtet, das die Eingangs-, Schalter- und Gepäckräume enthält und mit den Bahnsteigen durch Treppen und Tunnel verbunden ist. Die Einzelheiten sind aus den als Beispiele vorzuführenden Empfangsgebäuden auf den Bahnhöfen zu Erfurt, Düsseldorf und Cöln zu ersehen.

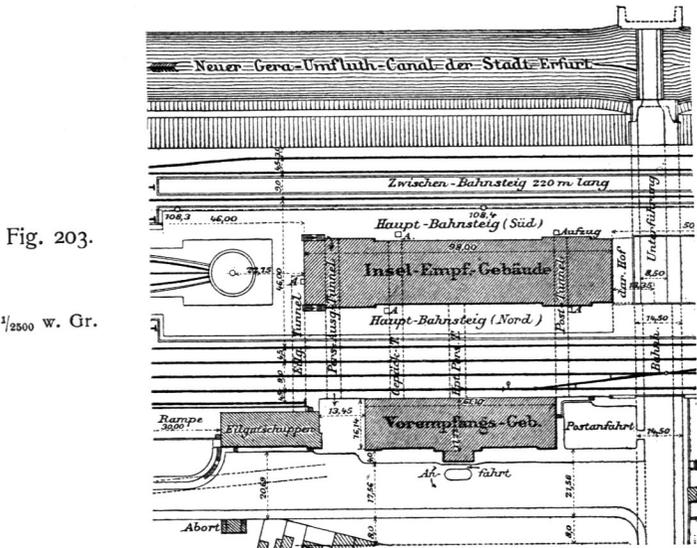
256.
Typ C.

Fig. 203.

1/2500 W. Gr.

Vom
Bahnhof zu
Erfurt 176).(Siehe auch
Fig. 77, S. 90
und umfehend
Fig. 204.)

Das Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Erfurt (siehe Fig. 77 [S. 90], sowie 203 u. 204¹⁷⁷⁾), der für die Linie Halle-Eisenach Durchgangsstation und für die Linien nach Nordhausen und Sangerhausen Kopfstation ist, besteht, wie Fig. 203 veranschaulicht, aus dem Vorgebäude und dem eigentlichen auf dem Inselbahnsteig errichteten Empfangsgebäude.

257.
Beispiel
XIII.

Ersteres umfaßt die Eingangshalle mit Fahrkartenschalter, die vereinigte Gepäckannahme und -abgabe, sowie die Räume der Postverwaltung. In der Verlängerung der Mittelachse der Eingangshalle führt ein 6,00 m breiter Personentunnel nach dem Wartesaalgebäude, in dessen Mitte eine geräumige Austrittshalle für die zweiarmlig ausmündende Tunneltreppe vorgesehen ist. Zu beiden Seiten dieser Treppe befinden sich die zwei Wartefäle; in der Austrittshalle ist ein Fahrkartenschalter für den Übergangsverkehr untergebracht. Für die ankommenden Reisenden ist ein 3,75 m breiter Ausgangstunnel vorhanden; für die Beförderung der Gepäck-, Eilgut- und Poststücke dienen drei weitere Tunnel mit Aufzügen.

Der neue Hauptpersonenbahnhof (Fig. 21, S. 37) zu Düsseldorf ist eine Kreuzungstation zweier doppelgleisiger Eisenbahnen in ihrer reinsten Form und ist als Inselbahnhof mit Keilbetrieb durchgeführt. Auf dem 400 m langen und 51,80 m breiten Inselbahnsteig ist dieses Gebäude mit den Wartefälen und an der Südseite das Vorgebäude mit Zu- und Abgangstunnel, sowie Posttunnel angeordnet. Für

258.
Beispiel
XIV.

176) Fakf.-Repr. nach: Zeitschr. f. Bauw. 1896, Bl. 28.

177) Fakf.-Repr. nach ebendaf., Bl. 29.

die Zwischenbahnsteige ist ein Gleisabstand von 10,00^m, für die Zungenbahnsteige ein solcher von 12,00 und 12,40^m angenommen.

Das am Bahnhofsvorplatz gelegene, langgestreckte Vorgebäude enthält die gleichen Räume wie in Erfurt. Auch hier führt in der Hauptachse der Eingangshalle der Zugangstunnel zum Inselbahnsteig, zu der daselbst befindlichen Austrittshalle und zu den Wartefälen. Durch einen besonderen Ausgangstunnel gelangen die ankommenden Reisenden in die Ausgangshalle; zwei weitere Tunnel dienen dem Gepäck- und Postdienst¹⁷⁸⁾.

Das großartigste Beispiel von einschlägigen Anlagen ist der neue Bahnhof zu Cöln (Fig. 205 u. 207¹⁷⁹⁾).

Da Kreuzungen der ihn umgebenden Straßen mit der Bahnanlage zu vermeiden und ebenso schienenfreie Zugänge zu allen von Reisenden zu benutzenden Teilen des Bahnhofes herzustellen waren, so ist auch hier der Bahnkörper in derjenigen Höhenlage angeordnet, welche die Ausführung von Straßenunterführungen und von Personentunneln gestattet. Da ein erheblicher Teil der ein- und ausfahrenden Züge auf Kopfgleisen abgefertigt werden kann, so wurden die Wartefäle auf einem geräumigen Inselbahnsteig errichtet. Außerdem steht am Bahnhofsvorplatz und in gleicher Höhe mit diesem ein Vorgebäude, das die Ein- und die Ausgangshalle, die Fahrkartenschalter, die Gepäckannahme und -abgabe ufw. enthält. Jede der beiden ebengenannten Hallen ist mit den Bahnsteigen durch einen Per-

¹⁷⁸⁾ Nach: Zeitschr. f. Bauw. 1896, S. 177.

¹⁷⁹⁾ Aus: Centralbl. d. Bauverw. 1888, S. 376.

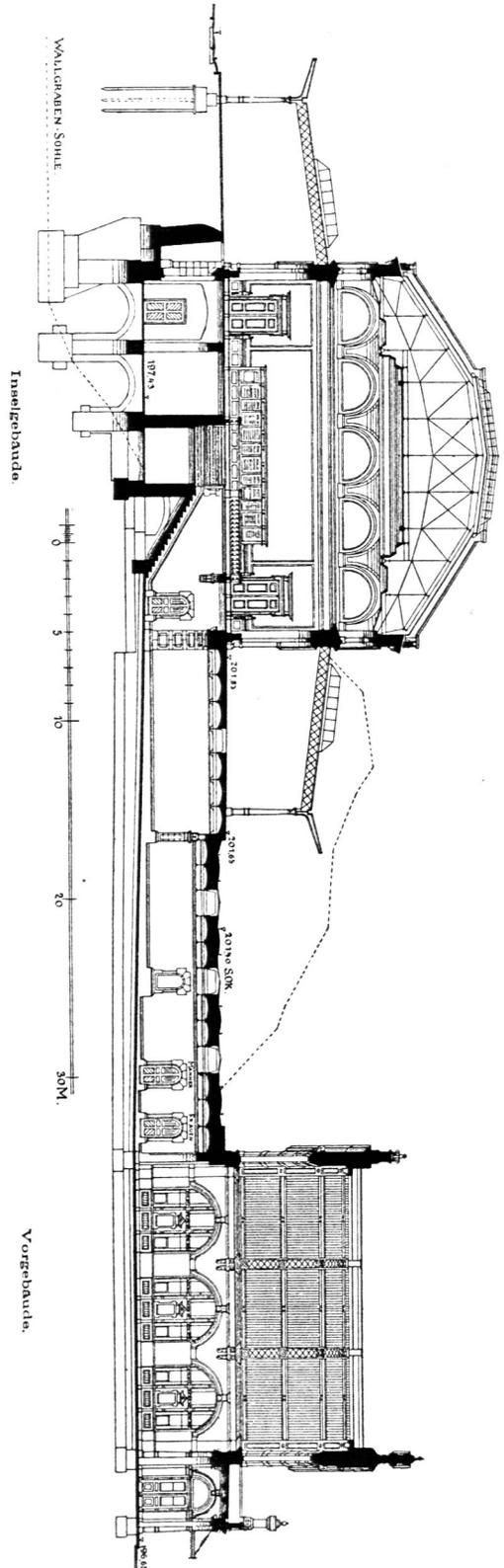
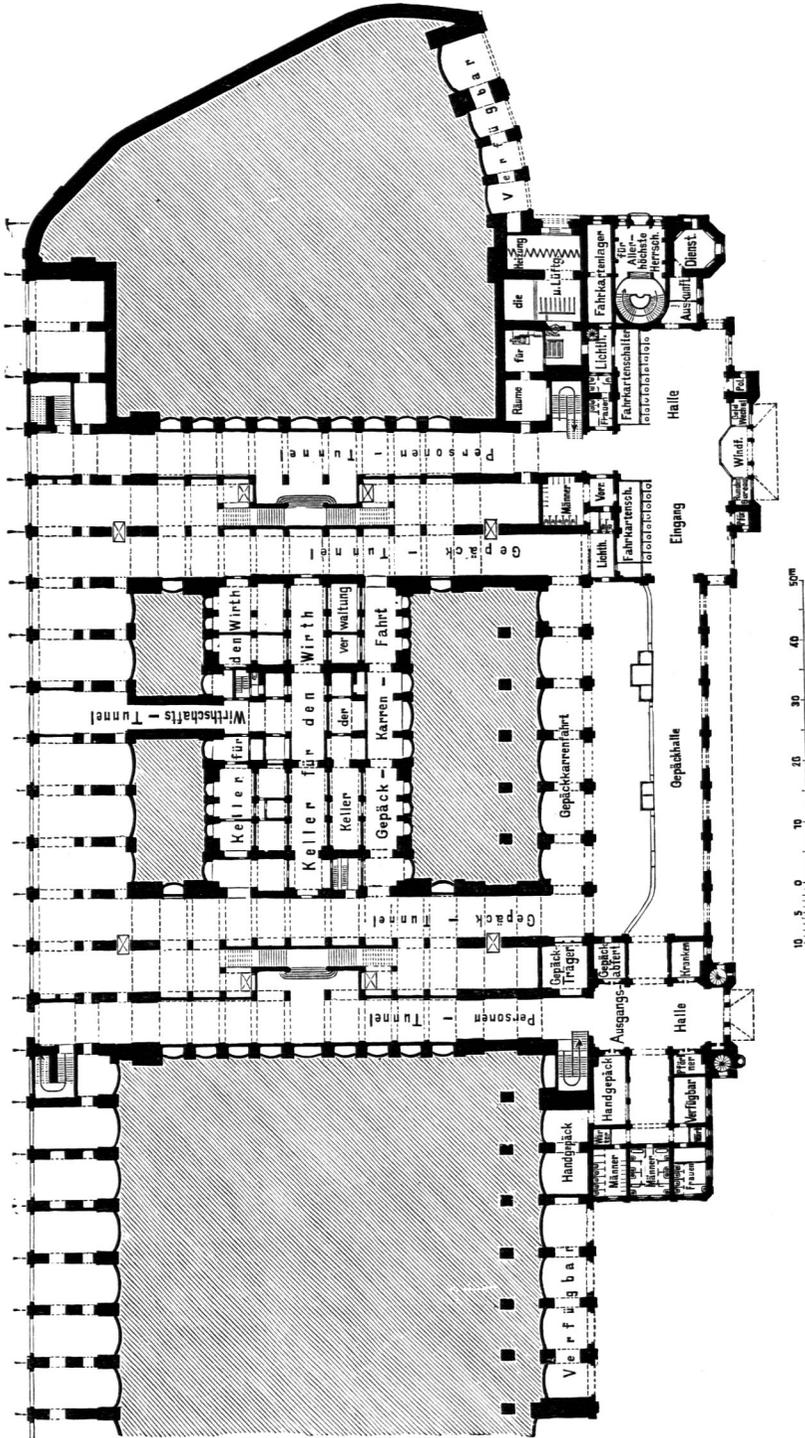


Fig. 204.

Schnitt durch das Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Erfurt¹⁷⁷⁾.
(Siehe den Grundriß in Fig. 77, S. 90 und den Lageplan in Fig. 203, S. 223.)

Fig. 205.



Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes zu Cöln.

Untergetchoß 1797.

fonentunnel mit entsprechenden Treppenanlagen in Verbindung gefetzt; überdies sind noch 2 Gepäck-tunnel und ein Post-tunnel, ebenso ein Wirtschaftstunnel vorhanden. Auch an Gepäckbahnsteigen fehlt es nicht¹⁸⁰⁾.

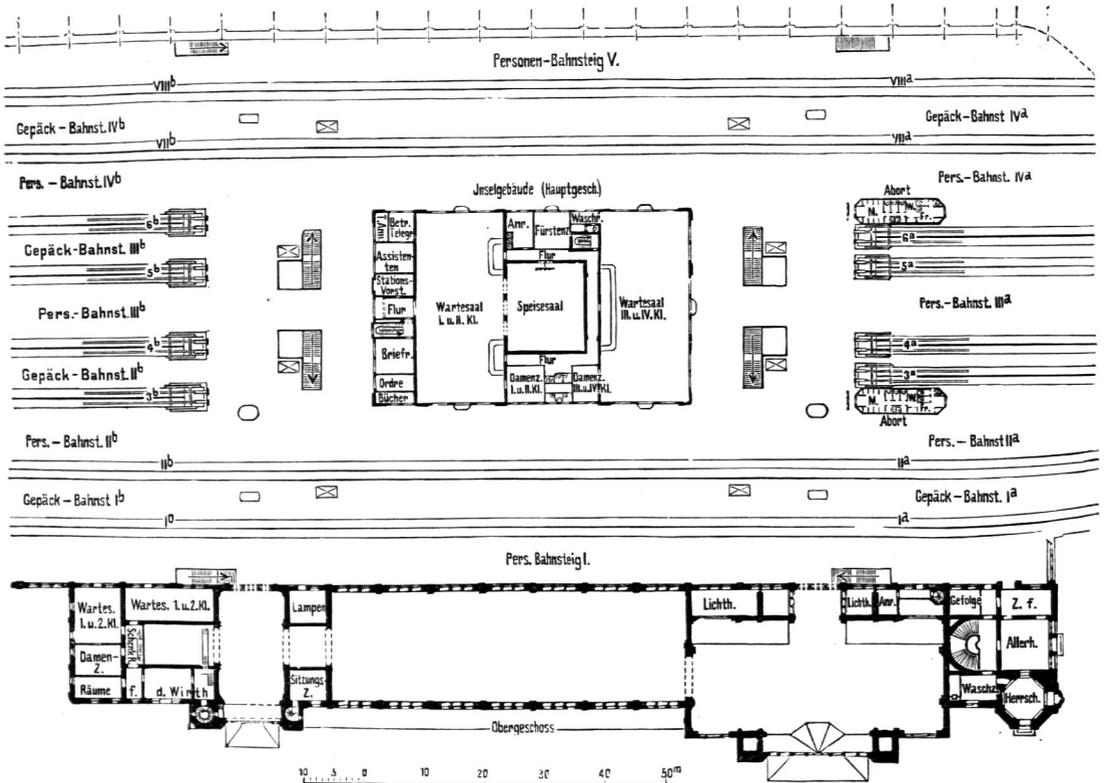
¹⁸⁰⁾ Nach: Centralbl. d. Bauverw. 1894, S. 230.
Handbuch der Architektur. IV. 2, d.

Fig. 206.



Wartefaalbau mit Bahnsteighalle.

Fig. 207.



Erdgeschoß 179).

Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes zu Cöln.

e) Empfangsgebäude auf Kreuzungsbahnhöfen.

Wie bereits in Art. 14 (S. 8) gefagt worden ist, entfteht ein Kreuzungsbahnhof an derjenigen Stelle, wo zwei Bahnlinien einander durchkreuzen. Geschieht dies in gleicher Höhe, fo kann fowohl der Bahnhof im allgemeinen, als auch im befonderen das Empfangsgebäude genau fo wie bei Infelbahnhöfen ausgebildet werden, und einige der vorhergehend unter d vorgeführten Beispiele (namentlich das von Düffeldorf herrührende) haben dies bereits dargetan. Wenn aber infolge örtlicher Verhältnisse der Höhenunterschied zwischen den beiden Bahnlinien fo groß ist, daß die ebenerwähnte Lösung ausgeschlossen ist, fo entfteht der eigentliche Kreuzungsbahnhof, der auch, weil das Empfangsgebäude zweigefchloßig zu gestalten ist, Turmbahnhof, hier und da, weil die untere Bahnlinie von den oberen überbrückt wird, fogar Brückenbahnhof genannt wird.

260.
Überficht.

Ein Kreuzungsbahnhof befteht hiernach eigentlich aus zwei übereinander gelegenen Stationen, wovon die eine der unteren, die andere der oberen Bahnlinie angehört. Um indes den Durchgangsreisenden ein tunlichft bequemes Übergehen von einer Linie zur anderen zu ermöglichen, wird das Empfangsgebäude für die beiden übereinandergelegenen Bahnhöfe gemeinschaftlich angeordnet. Am besten stellt man es in einen der vier Winkel, welche die beiden sich kreuzenden Bahnen bilden (Fig. 208¹⁸¹). Welcher der dazu paffende ist, muß durch die örtlichen Verhältnisse entschieden werden; doch eignet sich bei nicht rechtwinkliger Durchkreuzung jedenfalls einer der ftumpfen Winkel beffer dazu als einer der Spitzen.

Das Empfangsgebäude erhält zweckmäßigerweise L-förmige Grundrißgestalt (Fig. 208) und ist zweigefchloßig. In den Eckbau kommt vor allem die beiden Bahnlinien gemeinfame Eingangshalle mit der Unter- und Obergefchoß verbindenden Treppe zu liegen; auch andere von beiden Bahnverwaltungen gemeinschaftlich zu benutzende Räumlichkeiten können darin untergebracht werden. Je einer der Gebäudeflügel ist einer der zwei Bahnlinien zugewiefen, und jeder davon enthält für die betreffende Bahnlinie die Warte- und Erfrischungsräume samt dem erforderlichen Zubehör. Für die unten befindliche Bahn werden diese Räume im Untergefchoß, für die oben angeordnete im Obergefchoß vorgefehen; die Wartefäle find ftets am Bahnsteig anzuordnen.

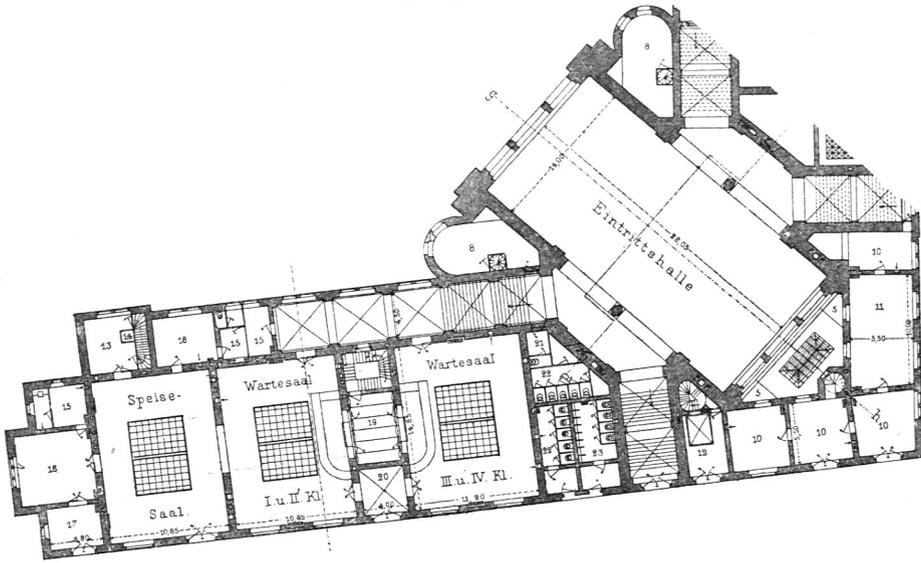
261.
Raum-
anordnung.

Für das Raumbedürfnis und die sich daraus ergebende Gesamtanordnung ist vor allem die Größe des Verkehrs, die fog. Verkehrsdichtigkeit, welche die beiden sich kreuzenden Bahnlinien aufweisen, ausschlaggebend. Ist der Verkehr auf beiden Linien nahezu gleich groß, fo werden Zahl und Größe der erforderlichen Räume für beide Linien annähernd die gleichen fein. Anders aber, wenn die eine Linie der anderen gegenüber einen nur untergeordneten Verkehr hat; bei erfterer kommt man mit einer geringeren Zahl von Räumen und auch mit kleineren Flächengrößen aus.

Lage und Ausgestaltung der zum Bahnhof führenden Zufahrtsstraße, bezw. des betreffenden Bahnhofsvorplatzes können auf die Gesamtanlage des Empfangsgebäudes, namentlich auf die Anordnung des Einganges und der Eingangshalle, von Einfluß fein. Letztere ist naturgemäß ftets im Untergefchoß unterzubringen, und zwar in der Regel am besten in der einpringenden Ecke des Gebäudes. Aus der Halle führt eine räumlich genügend bemessene Treppe nach dem Obergefchoß; den betreffenden Treppenlauf legt man am vorteilhaftesten winkelrecht

¹⁸¹) Fakf.-Repr. nach: Zeitschr. f. Bauw. 1899, Bl. 6.

Fig. 209.



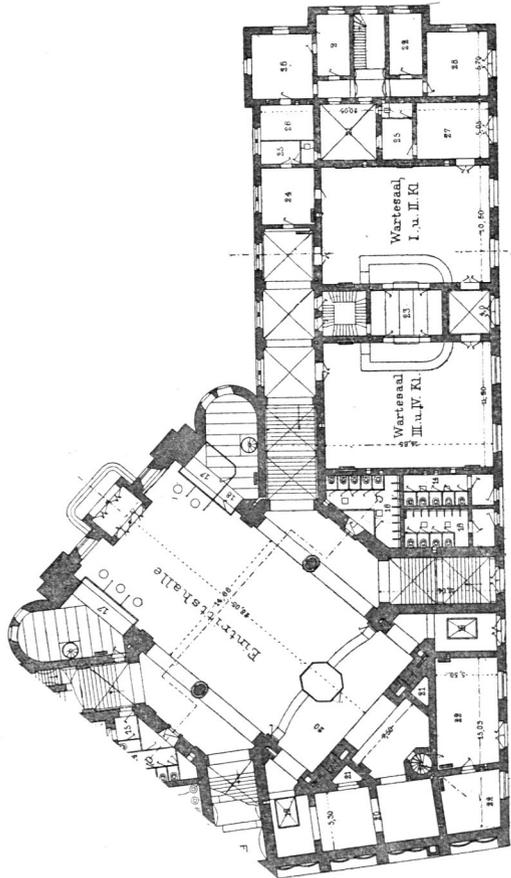
Untergeschoß des Westflügels.

Fig. 210.

Vom Empfangsgebäude
des Bahnhofes zu Osnabrück 1892).

$\frac{1}{250}$ w. Gr.

- | | |
|-------------------------|-------------------------|
| 14. Abort für Frauen. | 8. Bodenraum. |
| 15. Abort für den Wirt. | 9. Geräte. |
| 16. Abort für Männer. | 10. Bahndienstzimmer. |
| 17. Schalter. | 11. Telegraph. |
| 18. Pförtner. | 12. Gepäckaufzug. |
| 19. Aufzug. | 13. Anrichte. |
| 20. Gepäck. | 14. Aufzug. |
| 21. Lichthof. | 15. Wafchzimmer. |
| 22. Dienfräume. | 16. Fürstenzimmer. |
| 23. Schenkraum. | 17. Vorzimmer. |
| 24. Damenzimmer. | 18. Damenzimmer. |
| 25. Wafchzimmer. | 19. Schenkraum. |
| 26. Kaffe. | 20. Vorraum. |
| 27. Fürstenzimmer. | 21. Abort für den Wirt. |
| 28. Wagenmeister. | 22. Abort für Frauen. |
| 29. Lampen. | 23. Abort für Männer. |



Obergeschoß des Ostflügels.

abfertigung, die man vorteilhafterweise in dem von den beiden Bahnlinien gebildeten Winkel anordnet; den wohl stets notwendigen Gepäckaufzug verlege man an die gleiche Stelle, z. B. in einen geeigneten Turm oder auch neben diesen. Sind sonst Aufzüge erforderlich, so gliedert man sie an den Gepäckaufzug an.

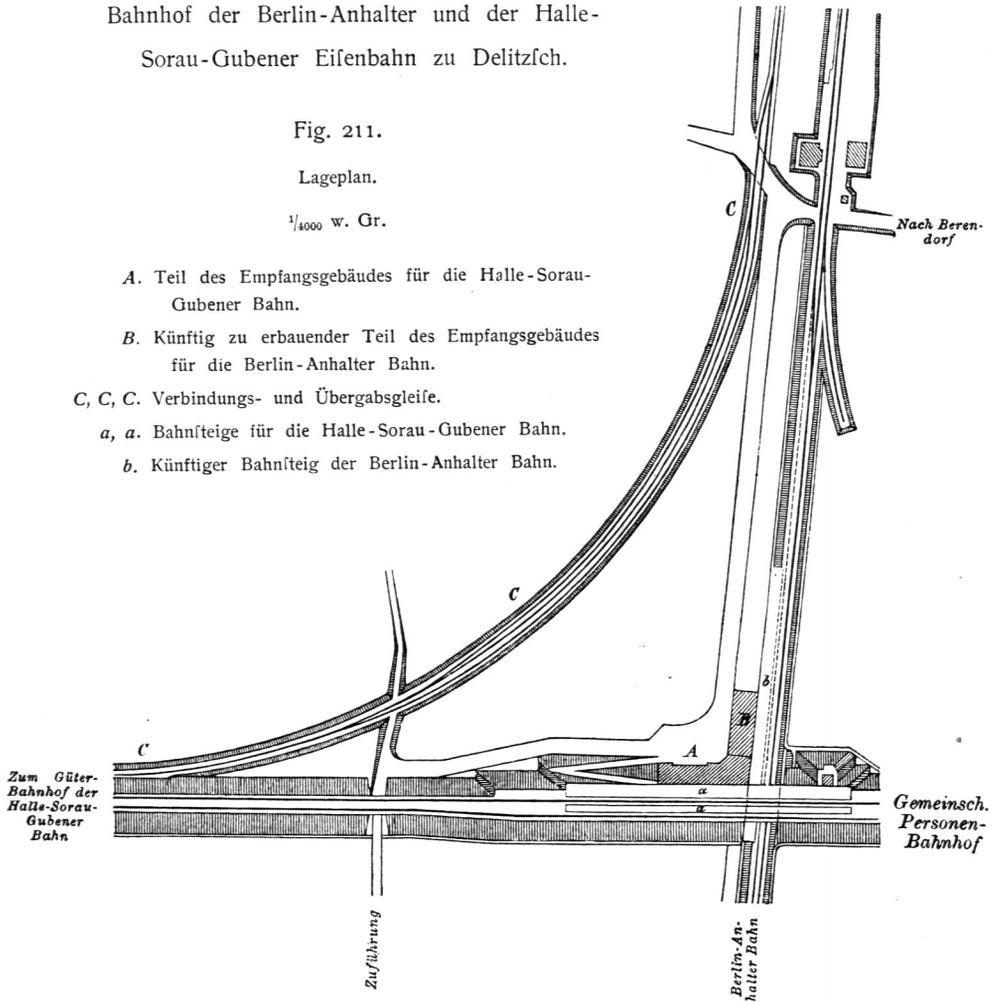
Bahnhof der Berlin-Anhalter Bahn

Bahnhof der Berlin-Anhalter und der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn zu Delitzsch.

Fig. 211.

Lageplan.

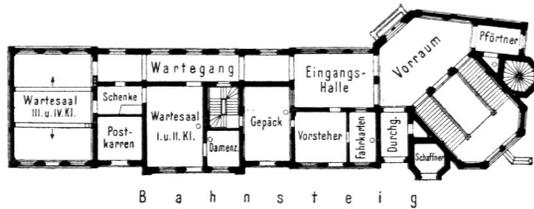
$\frac{1}{4000}$ w. Gr.



- A. Teil des Empfangsgebäudes für die Halle-Sorau-Gubener Bahn.
- B. Künftig zu erbauender Teil des Empfangsgebäudes für die Berlin-Anhalter Bahn.
- C, C, C. Verbindungs- und Übergabgleise.
- a, a. Bahnsteige für die Halle-Sorau-Gubener Bahn.
- b. Künftiger Bahnsteig der Berlin-Anhalter Bahn.

Fig. 212.

$\frac{1}{750}$ w. Gr.



Grundriß des Obergefchoßes im Flügel A¹⁸²⁾.

B a h n s t e i g

Die im Obergefchoß unterzubringenden Räume beeinträchtigen vielfach die Tageserhellung der im Untergefchoß befindlichen; deshalb beschränke man die für

¹⁸²⁾ Fakf.-Repr. nach: Zeitschr. f. Bauw. 1899, Bl. 8 u. 9.

¹⁸³⁾ Nach ebendaf. 1872, Bl. 37.

jede Bahnlinie wichtigeren Räume auf den einen Gebäudeflügel und lehe Dienstwohnungen, untergeordnetere Diensträume, Keller ufw. im anderen vor.

Zum Schlusse kann allgemein gefagt werden, daß die Gesamtanordnung des Empfangsgebäudes so zu treffen ist, damit nicht nur die Bedürfnisse der vom Orte abreisenden oder dafelbst ankommenden Reisenden in tunlichst einfacher und bequemer Weise befriedigt werden, sondern auch der Übergangsverkehr von einer Linie auf die andere muß sich in gleicher Art abwickeln lassen. Im einzelnen geben die nachfolgenden zwei Beispiele den nötigen Aufschluß.

In erster Reihe sei der Bahnhof zu Osnabrück vorgeführt. Fig. 208 hat die allgemeine Anlage dargestellt, und in Fig. 209 u. 210¹⁸²⁾ sind die Grundrisse der beiden Gebäudeflügel (einschließlich Eckbau) wiedergegeben, soweit sie die Wartefäle mit Zubehör enthalten.

Zur Bahnlinie Osnabrück-Löhne-Rheine-Emden kamen die sie kreuzende Venlo-Hamburger Eifenbahn und später die Oldenburger Staatsbahn, die Nebenbahn Osnabrück-Brackwede ufw. hinzu, so daß in der zweiten Hälfte der neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts der neue Bahnhof erbaut werden mußte. Die beiden Bahnlinien schließen einen Winkel von $96^{\circ} 48'$ miteinander ein, und die Venlo-Hamburger Eifenbahn befindet sich in einer Höhe von $5,85\text{ m}$ über der daruntergelegenen Bahnlinie. Die Eingangshalle liegt $3,00\text{ m}$ höher als der untere und $2,85\text{ m}$ höher als der obere Gebäudeflügel; zwei Treppenanlagen führen zu den Wartefälen, zwei andere unmittelbar nach den Bahnsteigen.

Eine ältere, aber auch wesentlich kleinere Anlage ist der der Berlin-Anhalter und der Halle-Sorau-Gubener Eifenbahn zugehörige Bahnhof zu Delitzsch. Fig. 211 zeigt die Kreuzung der beiden genannten Bahnlinien, und Fig. 212¹⁸³⁾ gibt den Grundriß des Obergeschosses im Gebäudeflügel A.

262.
Beispiel
I.

263.
Beispiel
II.

14. Kapitel.

Empfangsgebäude auf Haltestellen von Stadtbahnen und dergl.

a) Stadtbahn-Haltestellen im allgemeinen.

Stadtbahnen sind Eifenbahnen, bald durch Dampfkraft, bald elektrisch oder in anderer Weise betrieben, die durch das Innere der Städte geführt sind. Häufig stehen sie mit Vorort- und Ringbahnen in Verbindung; bisweilen wird ein unmittelbarer Übergang von Fernbahnen vorgezogen.

Die Gleise der Stadtbahnen sind in der Regel höher oder tiefer als die sie umgebenden Straßen gelegen. Hiernach werden Stadtbahnen meist als Tiefbahnen oder als Hochbahnen hergestellt; bisweilen setzen sie sich aus Teilen der einen und solchen der anderen Art zusammen. In manchen Fällen liegen die Stadtbahnen ganz oder teilweise in Straßenhöhe, sind also Straßenbahnen im engeren Sinne.

Tiefbahnen sind häufiger als Untergrundbahnen, denn als Unterpflasterbahnen zur Ausführung gekommen.

Untergrundbahnen sind so tief im städtischen Grund und Boden gelegen, daß sie sich unter allen Umständen unter sämtlichen Verorgungsleitungen, häufig auch unter den Gebäudefundamenten befinden; selbst Wasserläufe werden damit unterfahren. Unterpflasterbahnen liegen dicht unter der Straßendecke, somit in der Höhe der Verorgungsleitungen und der Gebäudefundamentmauern. Die Verschiedenheit zwischen beiden Arten von unterirdischen Bahnen zeigt sich am besten in der Querschnittsform und in der Konstruktion. Die Untergrundbahnen

264.
Stadt-
bahnen.