

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 hineingehoben 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 Gefahrvolle 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.

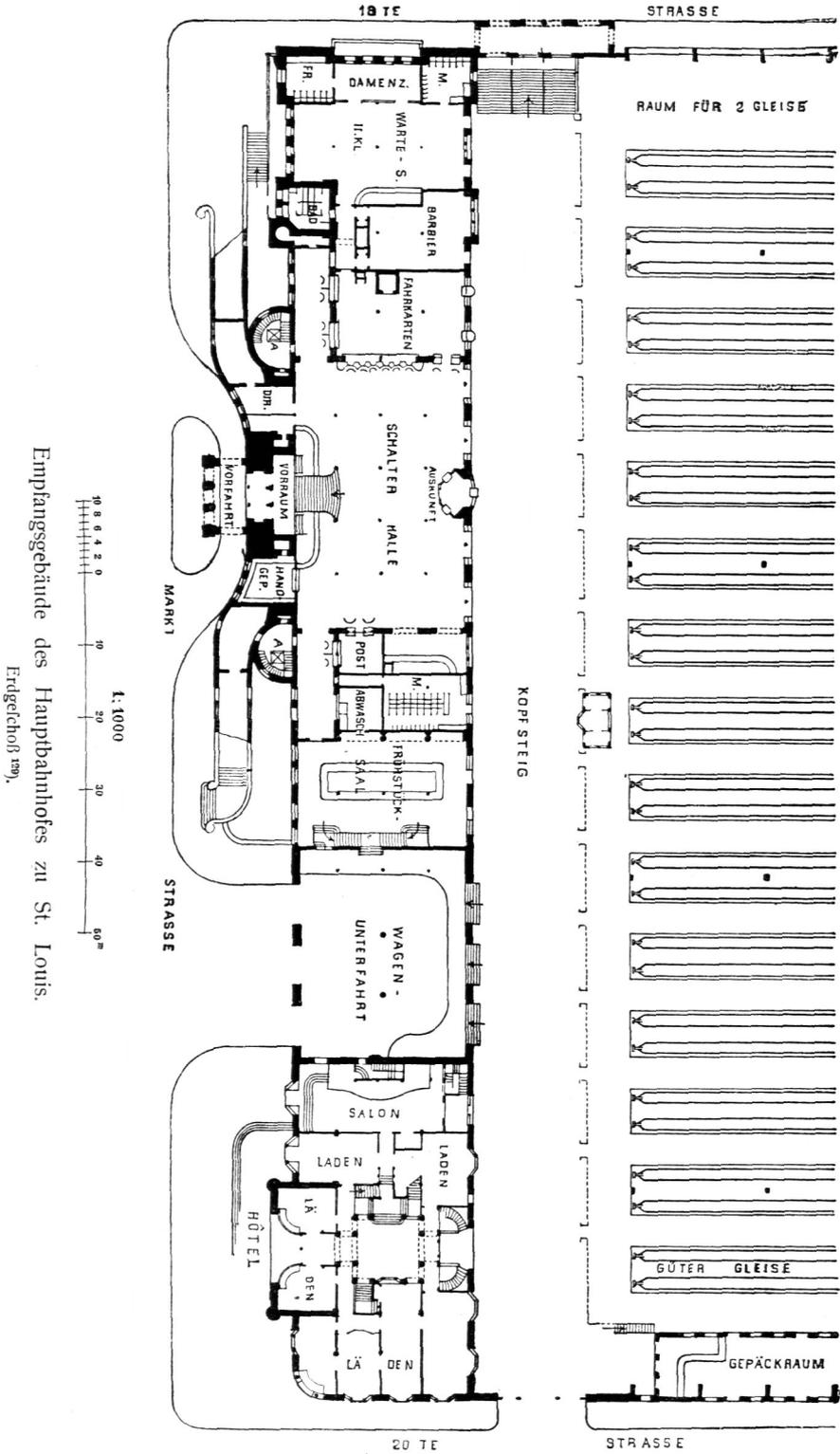


Fig. 165.

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 daselbst 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 (Zweiggeschoßige Anlagen) verwiesen wurde.

Von dem an die Wagnvorfahrt 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 Erdgeschoßes 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 Geschoßes 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.

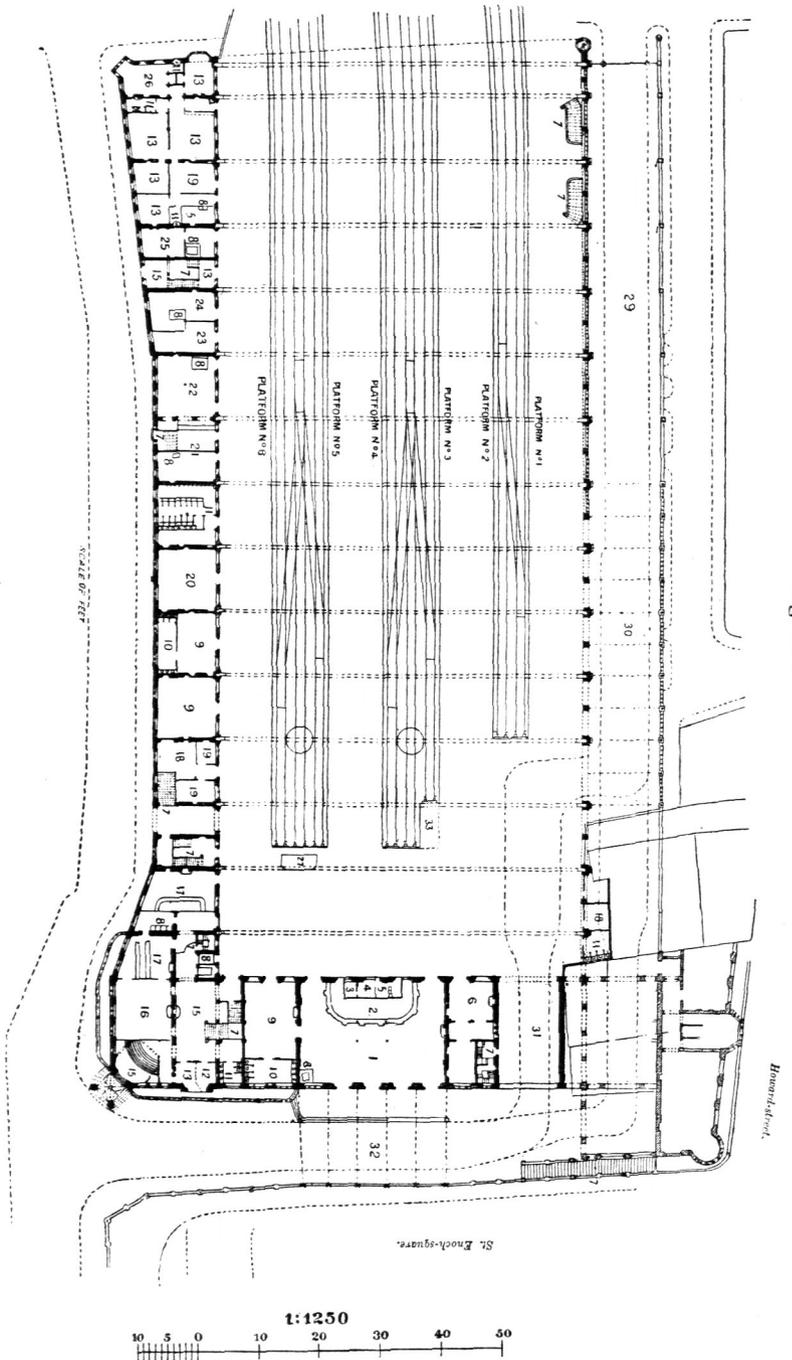
¹³¹⁾ Nach: Zentralbl. d. Bauverw. 1909, S. 9.

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 1884).

- | | | | |
|------------------------|-------------------------|----------------------------|--------------------------|
| 1. Eingangshalle. | 14. Eingangsraum. | 21. Stationspersonal. | 28. Nordeingang. |
| 2. Fahrkartenschalter. | 15. Halle. | 22. Ausgabe. | 29. Südeingang. |
| 3. Stationsvorsteher. | 16. Speisezimmer. | 23. Heißwafler. | 30. Drohckenstand. |
| 4. Beamte. | 17. Erfrischungszimmer. | 24. Lampen. | 31, 32. Fahrwege für die |
| 5. Telegraph. | 18. Vorräte. | 25. Wärter u. Pförtner. | Drohcken. |
| 6. Gepäckantrieb. | 19. Inspektor. | 26. <i>Mrs. Mathie/Dn.</i> | 33. Drohckenaustfahrt. |
| | 20. Handgepäck. | 27. Bücherverkauf. | |

184) 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 Empfangsgebäudes¹³⁵⁾.
 (Siehe auch die Tafel bei S. 67.)

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

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

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

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

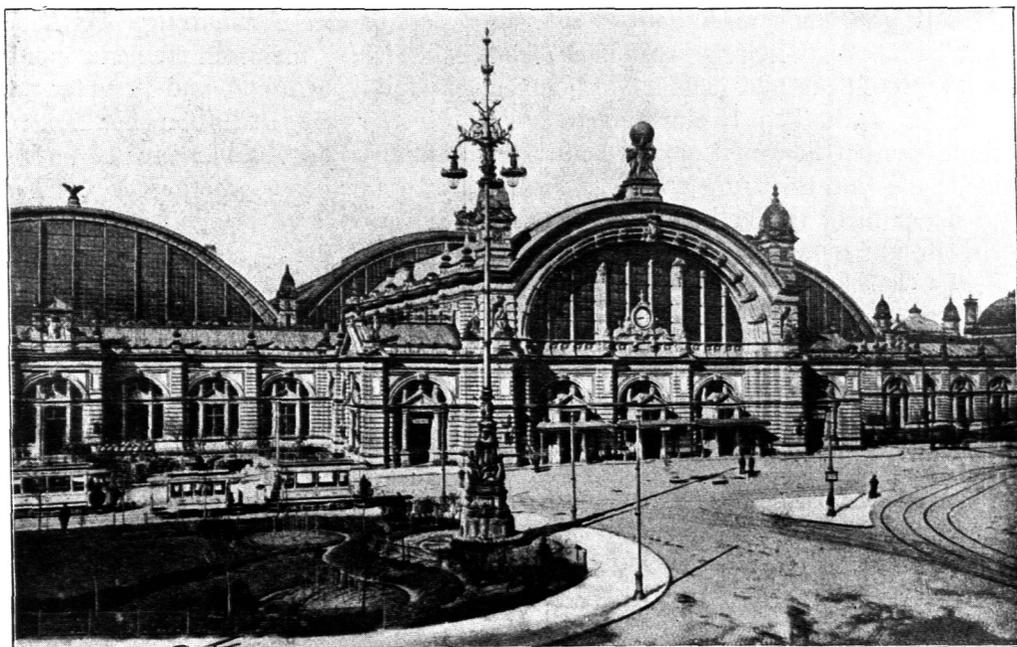
211.
Beispiel
VII.

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

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

212.
Beispiel
VII.

Fig. 168.



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

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

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

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

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

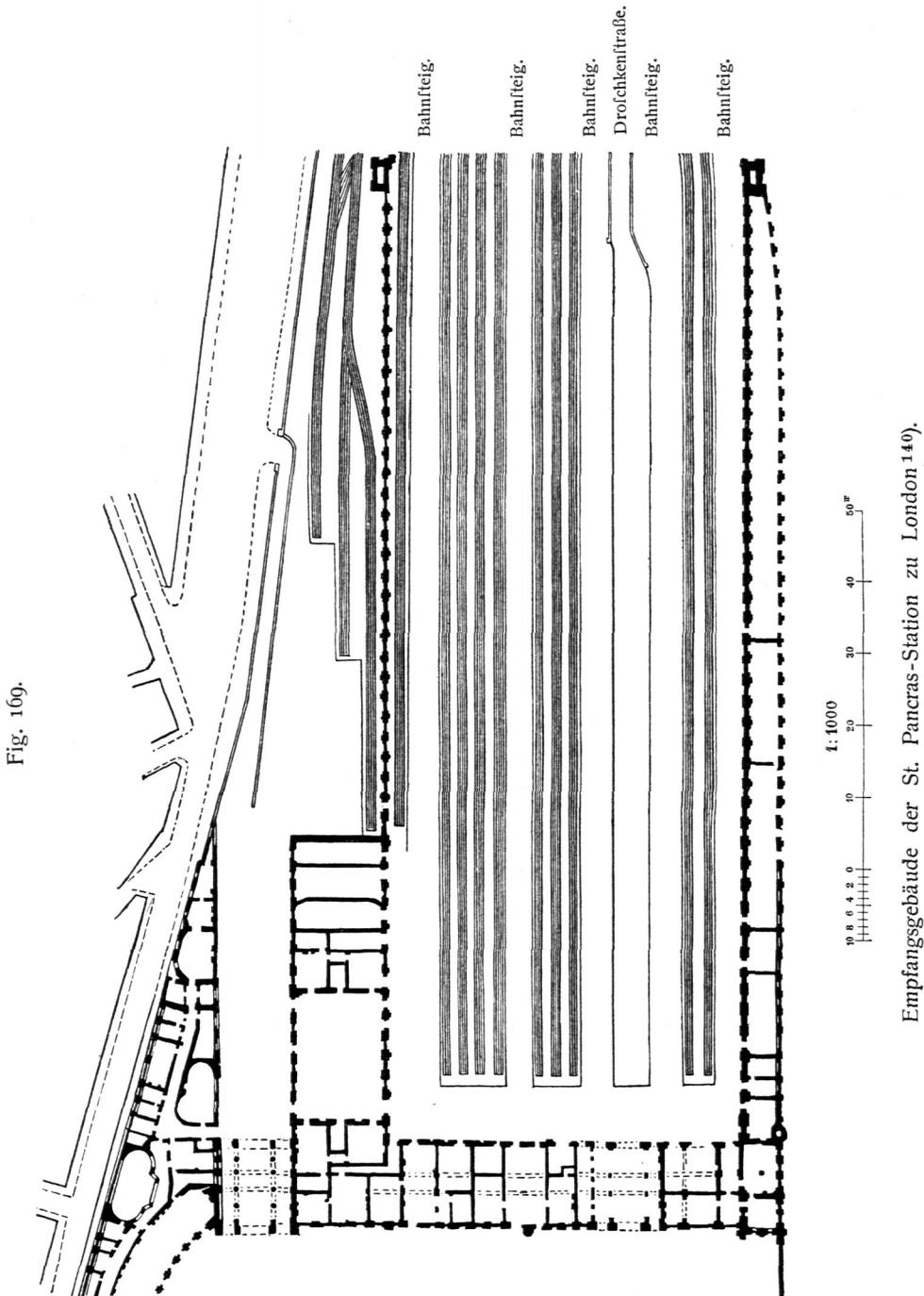
Eine gleichfalls mächtige Anlage ist das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes zu München. Darin ist man bezüglich der Wartesaalgruppen noch einen Schritt weiter gegangen als in Frankfurt. Während im letzteren Bauwerk die Warte- und Erfrischungsräume samt Zubehör in zweifacher Zahl vorhanden sind, erscheinen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

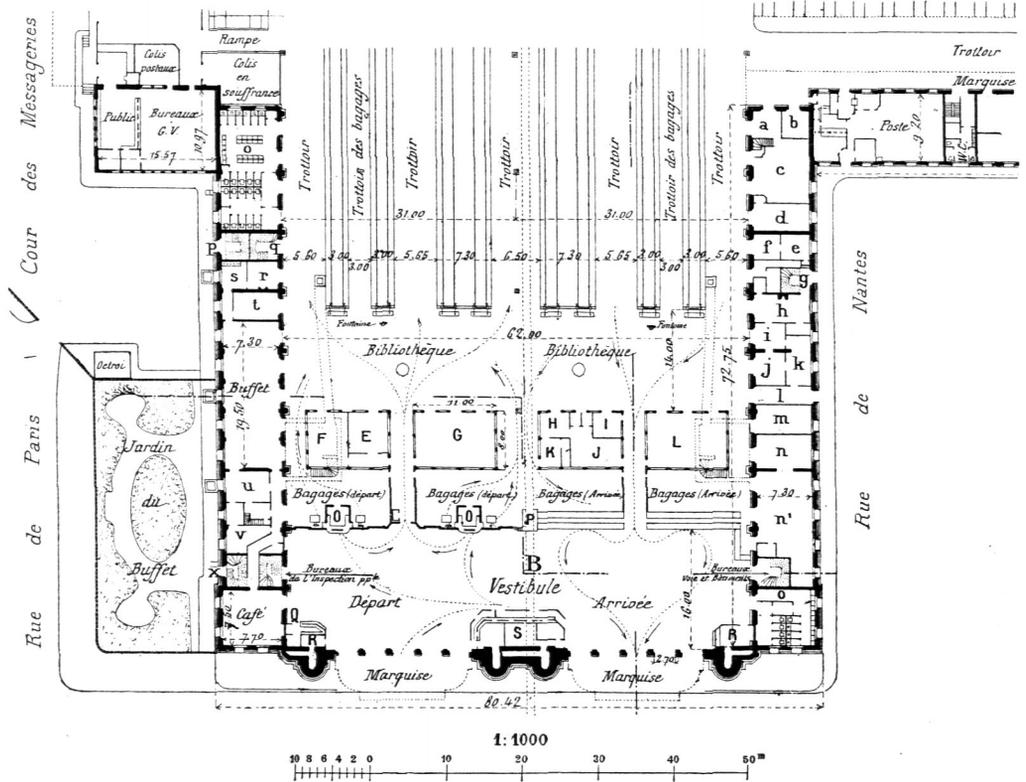
¹⁴⁰⁾ Faktl.-Repr. nach: *Engineer*, Bd. 23, S. 482.

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. Fortsch. d. Eisenbahnw. 1887, S. 181, 221. — Der Eisenbahnbau der Gegenwart. Abchn. 3: Bahnhofsanlagen. Wiesbaden 1899. S. 554.

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

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

216
Beispiel
XII.

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

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

217.
Typ II.

Fig. 171.



Empfangsgebäude des Südbahnhofes zu Triest¹⁴³⁾

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

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

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

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

218.
Beispiel
XIII.

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

¹⁴⁴⁾ Nach ebendaf., S. 20.

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

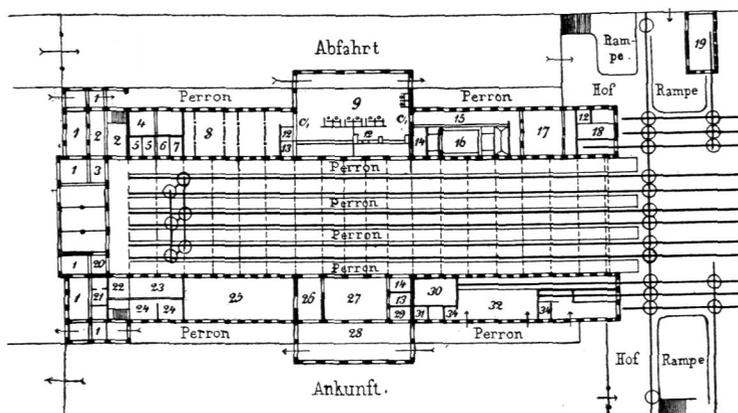
219.
Beispiel
XIV.

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

220.
Beispiel
XV.

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

Fig. 173.



Empfangsgebäude auf dem Bahnhof zu Neapel¹⁴⁶⁾.

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

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

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

221.
Beispiel
XVI.

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

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

222.
Typ III.

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

5) Empfangsgebäude in 1-Form.

223.
Verbreitung.

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

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

224.
Beispiele.

An älteren Ausführungen sind der Bahnhof der Paris-Verfailler Eisenbahn (rechtes Ufer) zu Verfaillies und die 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 beigefügt, worin die Eingangshalle, der große mittlere Wartegang, die Zugänge zu den Gepäckannahmen usw. ohne Mühe zu erkennen sind.

6) Anders gestaltete Empfangsgebäude.

225.
Hauptbahnhof
zu
Hamburg.

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

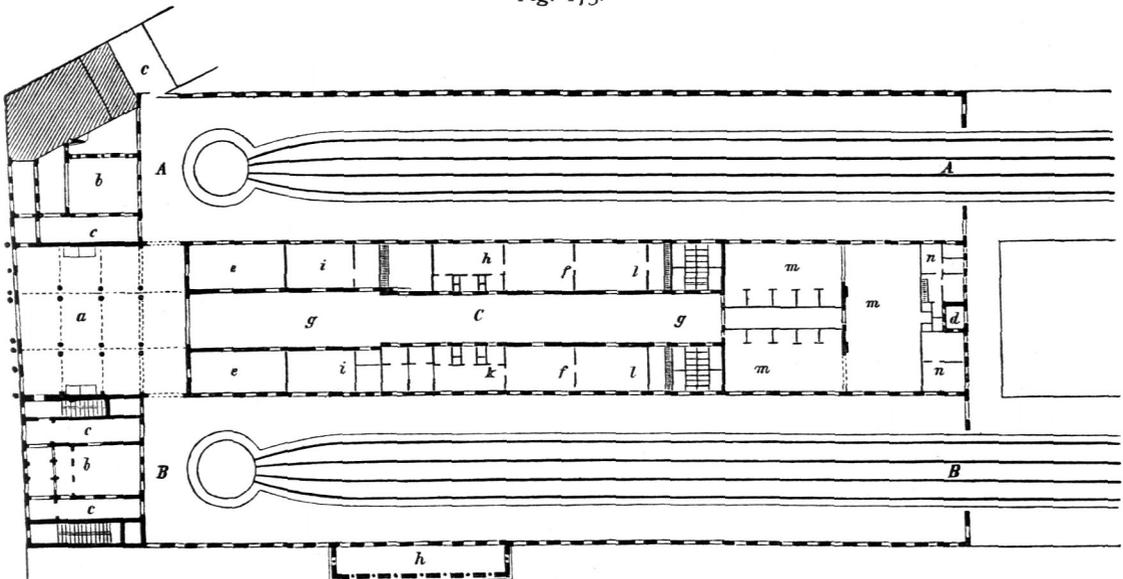
Auch dieser Bahnhof muß zu den Kopfstationen gezählt werden und könnte in gewissem Sinne an die unter 2 vorggeführten Anlagen angefügt werden. Der Kopfbau ist in diesem Falle quer über die um 6,00 bis 7,50 m tiefer als die benachbarten Straßen gelegenen Bahngleise und

Fig. 174.



Inneres.

Fig. 175.



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

A, B. Bahnfeighallen.
C. Mittlerer Flügelbau.
a. Eingangshalle.

b, b. Gepäckausgabe.
c, c. Eilgutabfertigung.
d. Dienstraum.

e, e. Gepäckannahme.
h, k, f, l. Wartefäle und
Wirtschaften I. u. II. Kl.

m, m, m. Wartefäle und Wirt-
schaften III. Klasse.
n. Bahnstabsverwaltung.

Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Stuttgart.

Bahnsteige gefetzt, 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 Wartefälen 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

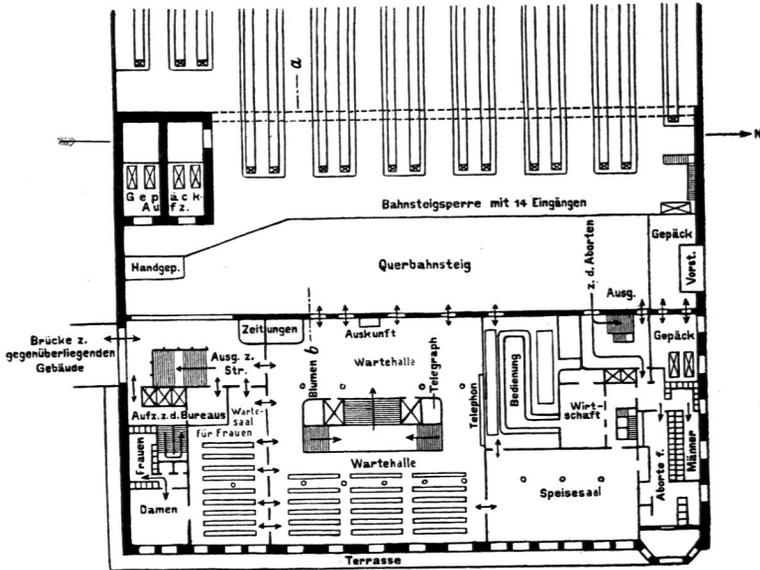
¹⁴⁷⁾ Nach: Zentralbl. d. Bauverw. 1906, S. 620.

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

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

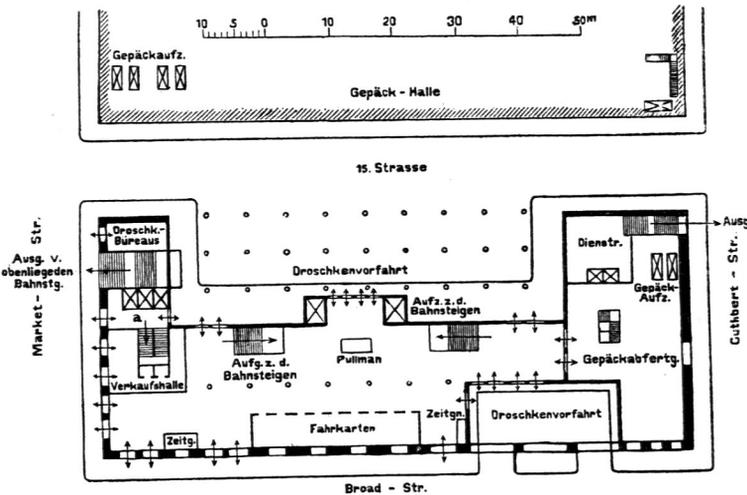
beizuzählen. Mit einer solchen Bezeichnung soll nicht etwa gemeint sein, daß die feither vorgeführten Empfangsgebäude nur ein Geschoß belassen. Im Gegenteil: recht häufig war außer dem Erdgeschoß mindestens noch ein Obergeschoß (bisweilen waren deren noch mehr) vorhanden, das aber nicht Verkehrs- und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