

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 <sup>126)</sup>.

## 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 hineingeschoben ist, ein Vorzug, der namentlich in England schon sehr frühzeitig erkannt worden ist.

<sup>126)</sup> 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 endet<sup>127)</sup>.

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 Sandhüttung, 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.

<sup>127)</sup> 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.

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.

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. 164<sup>128</sup>). Es wird von manchen Seiten behauptet, daß dieses Doppelhaus das schönste Empfangsgebäude der Welt sei.

202.  
Grundriß-  
ausbildung  
im einzelnen.

203.  
Beispiel  
I.

<sup>128)</sup> Nach: Zeitschr. f. Bauw. 1905, Bl. 53.