

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. 164¹²⁸). Es wird von manchen Seiten behauptet, daß dieses Doppelhaus das schönste Empfangsgebäude der Welt sei.

202.
Grundriß-
ausbildung
im einzelnen.

203.
Beispiel
I.

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

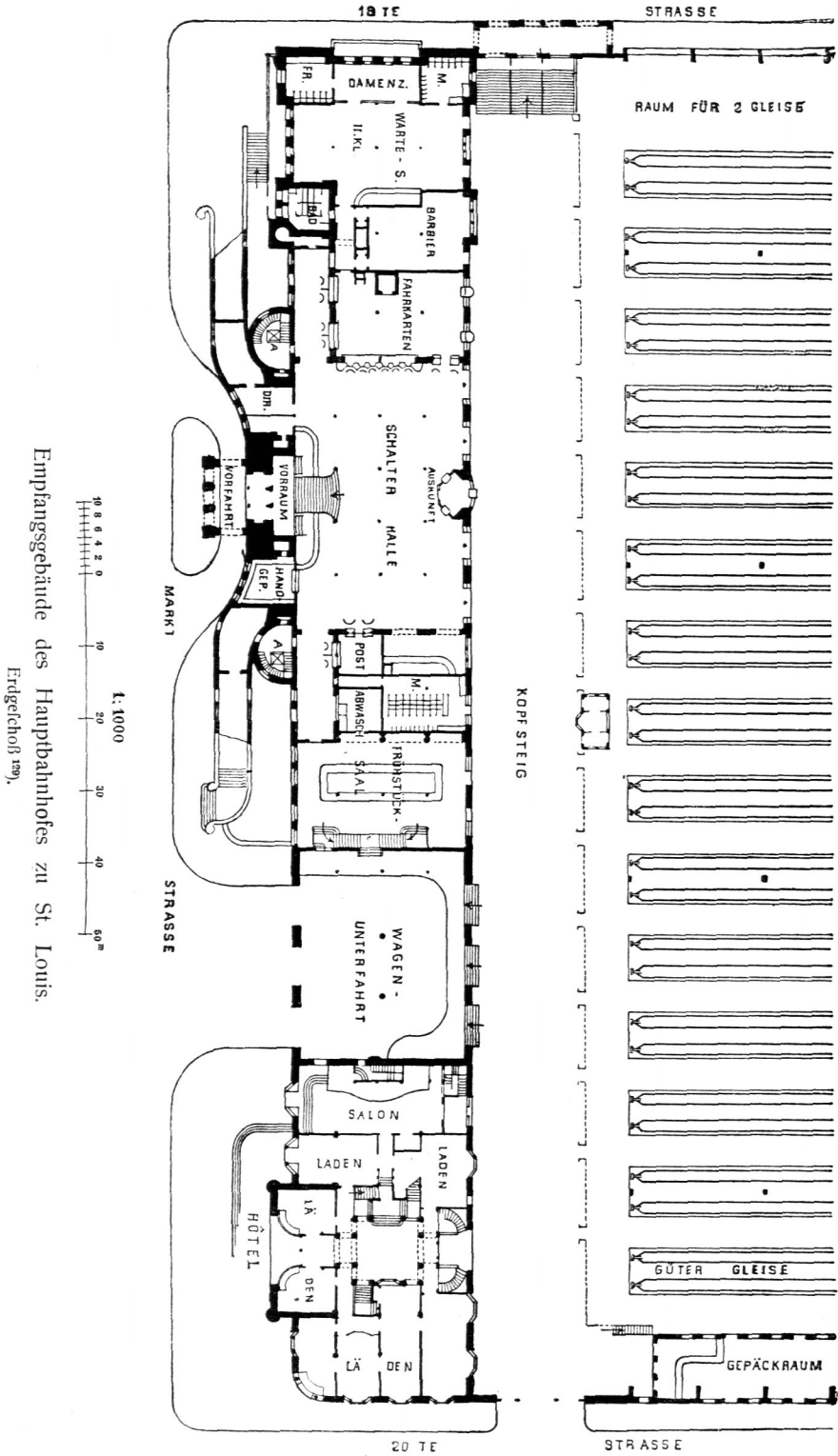


Fig. 165.

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).

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.

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 (vereintigt in der *Termin & Railroad Association*, deren Linien dafelbst einmünden) 1892—94 errichtete Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes zu St. Louis (Fig. 165¹²⁹⁾).

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 vorgefesehenen 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-

204.
Beispiel
II.

205.
Beispiel
III.

206.
Beispiel
IV.

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.