

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.

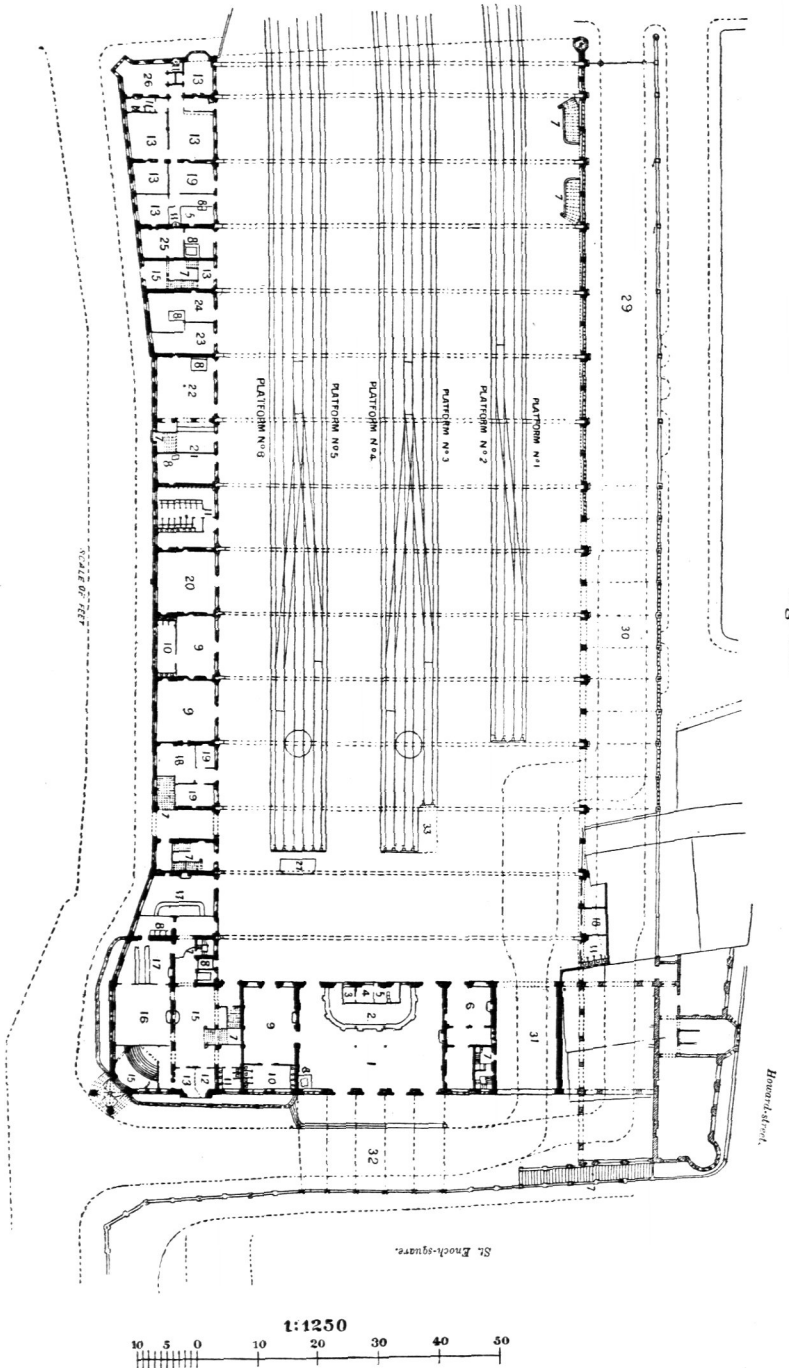
¹³¹⁾ Nach: Zentralbl. d. Bauverw. 1909, S. 9.

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

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

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. Drohckenstand. |
| 4. Beamte. | 10. Toiletzimmer. | 17. Erfrischungszimmer. | 24. Lampen. | 31, 32. Fahrwege für die |
| 5. Telegraph. | 11. Wächtraum. | 18. Vorräte. | 25. Wärter u. Pförtner. | Drohcken. |
| 6. Gepäckantrieb. | 12. Wirt. | 19. Inspektor. | 26. Mr. Mathie/Dn. | 33. Drohckenaustfahrt. |
| | 13. Anrichte. | 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-