

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