

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).

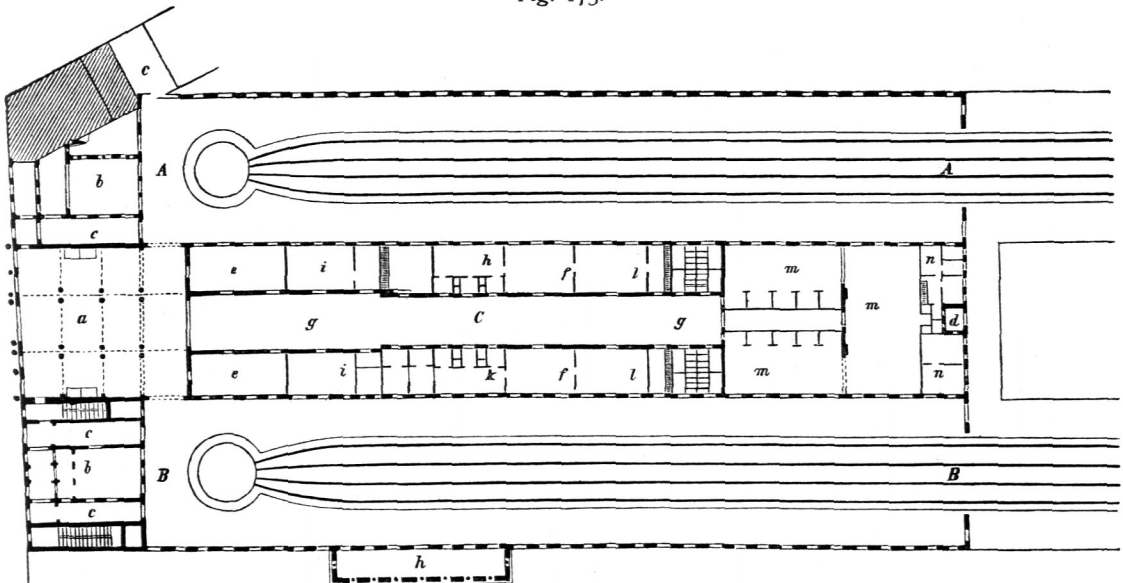
Auch dieser Bahnhof muß zu den Kopfstationen gezählt werden und könnte in gewissem Sinne an die unter 2 vorggeführten Anlagen angefügt werden. Der Kopfbau ist in diesem Falle quer über die um 6,00 bis 7,50 m tiefer als die benachbarten Straßen gelegenen Bahngleise und

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 Bahnsteighallen<sup>147)</sup>.

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 Schrift<sup>148)</sup> 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 Bahnlinsen 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*<sup>149)</sup> 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

<sup>147)</sup> Nach: Zentralbl. d. Bauverw. 1906, S. 620.

<sup>148)</sup> RINCKLAKE, A. Neue Normal-Bahnhofs-Anlagen usw. Berlin 1883.

<sup>149)</sup> Siehe: OBERBECK. Neue Normal-Bahnhofs-Anlagen. Centralbl. 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.

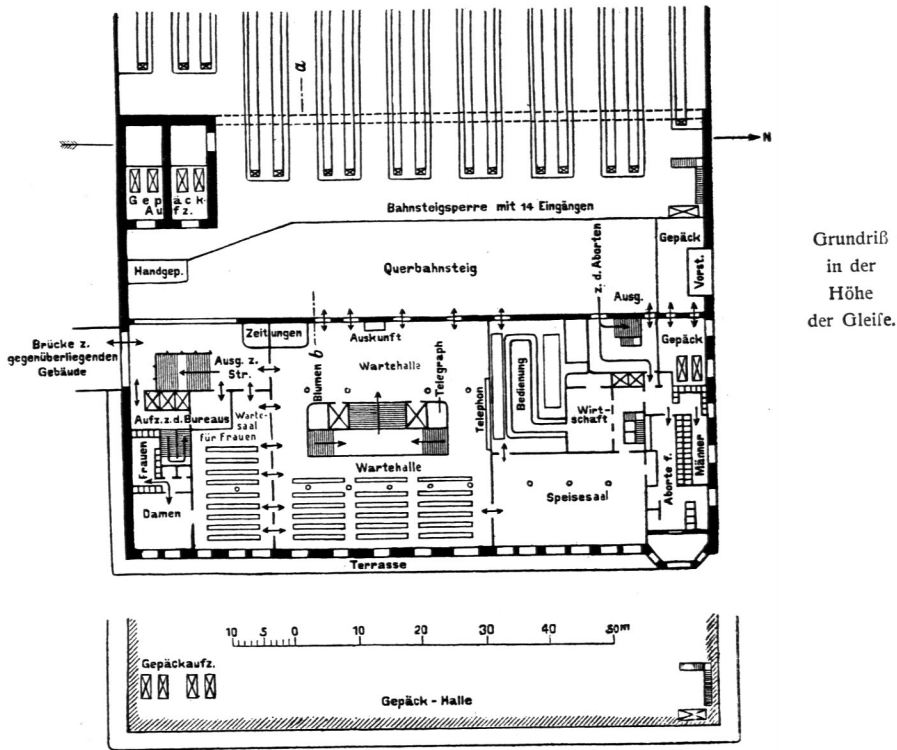
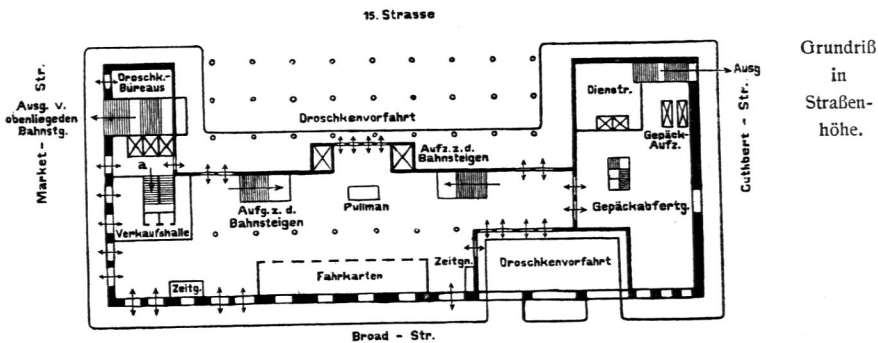


Fig. 177.



Empfangsgebäude der Pennsylvania-Eisenbahn zu Philadelphia<sup>150)</sup>.

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. 177<sup>150)</sup> veranschaulichte Bauwerk unmittelbar an.

<sup>150)</sup> 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 daraanschließenden 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 gefchlossen sind. Zwischen den 16 Bahnsteiggleisen liegen 8 Zungensteige, die von Mitte zu Mitte Gleis nur etwa 7,80 m breit sind<sup>151)</sup>.

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. 178<sup>152)</sup>). Es können auch an beiden Langseiten des Empfangsgebäudes Gleise und Bahnsteige für durchgehende Linien angeordnet werden (Fig. 179<sup>153)</sup>).

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-

<sup>151)</sup> Nach: Zeitfchr. f. Bauw. 1905, S. 295.

<sup>152)</sup> 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.

<sup>153)</sup> Fakf.-Repr. nach: Organ f. d. Fortfchr. d. Eisenbahnw. 1895, Taf. 2.