

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 geschlossen sind. Zwischen den 16 Bahnsteiggleisen liegen 8 Zungensteige, die von Mitte zu Mitte Gleis nur etwa 7,80 m breit sind¹⁵¹⁾.

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. 178¹⁵²⁾. Es können auch an beiden Langseiten des Empfangsgebäudes Gleise und Bahnsteige für durchgehende Linien angeordnet werden (Fig. 179¹⁵³⁾.

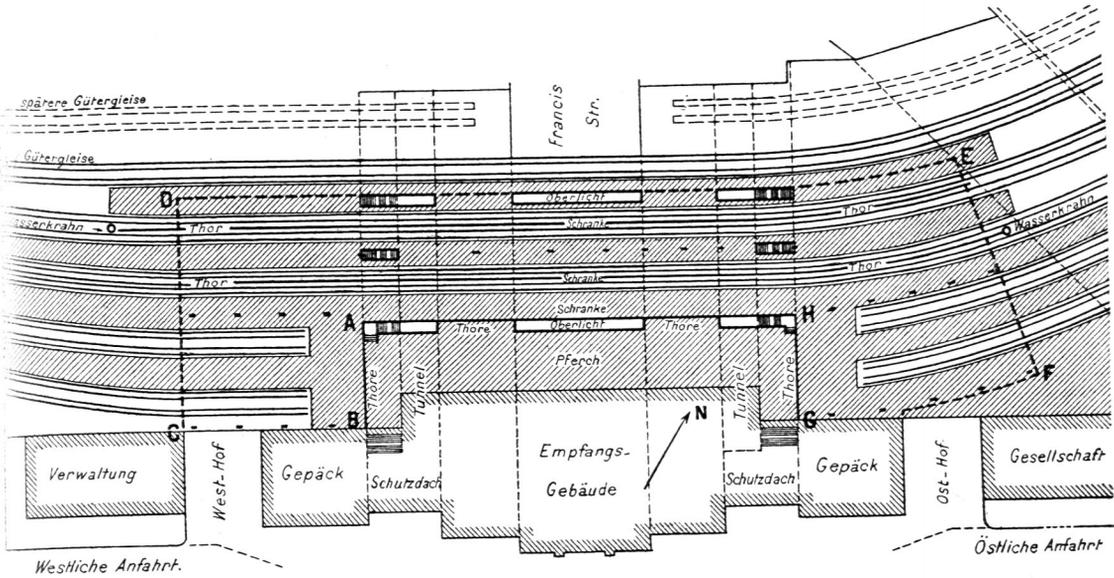
Im übrigen hängt die Gesamtanordnung so sehr von den örtlichen Verhältnissen ab, daß weitere Betrachtungen allgemeiner Art fast ausgeschlossen sind. Vor allem gilt dies von dem Einfluß, der auf die Grundrißbildung des Empfangs-

¹⁵¹⁾ Nach: Zeitfchr. f. Bauw. 1905, S. 295.

¹⁵²⁾ 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.

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

Fig. 178.



Bahnhof zu Providence 1852).

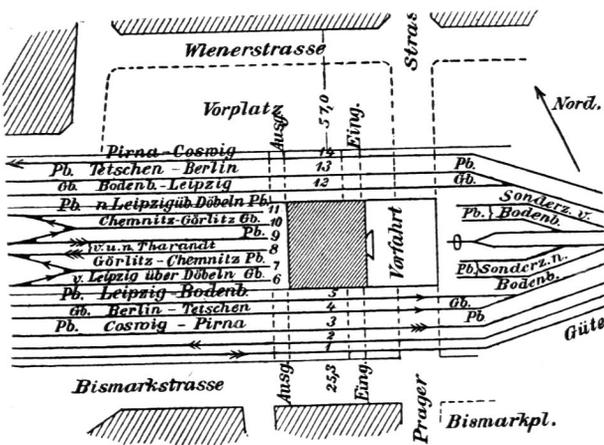
$\frac{1}{1750}$ W. Gr.

gebäudes ausgeübt wird; folches kann nur an den vorzuführenen Beispielen erläutert und an dieser Stelle bloß bemerkt werden, daß die betreffenden Gebäude im Grundriß bald L-, bald U-förmig, in seltenen Fällen auch I-förmig gestaltet sind.

Das erste Beispiel, das der in zweiter Reihe gedachten Anordnung entspricht, sei der neue Hauptbahnhof zu Dresden-Alttadt (Fig. 179 bis 181 1853).

Diese sehr eigenartige Anlage ist Durchgangsbahnhof für die Züge Leipzig-Bodenbach und die Vorortsverkehrszüge; er ist Kopfstation von Westen für die Züge von Görlitz, von München und die Ortsverkehrszüge von Leipzig über Döbeln; von Osten für die Ortsverkehrszüge von Bodenbach. Das Empfangsgebäude steht mit der Hauptfront, ähnlich wie bei einem Kopfbahnhof,

Fig. 179.



Vom Hauptbahnhof zu Dresden-Alttadt 1853).

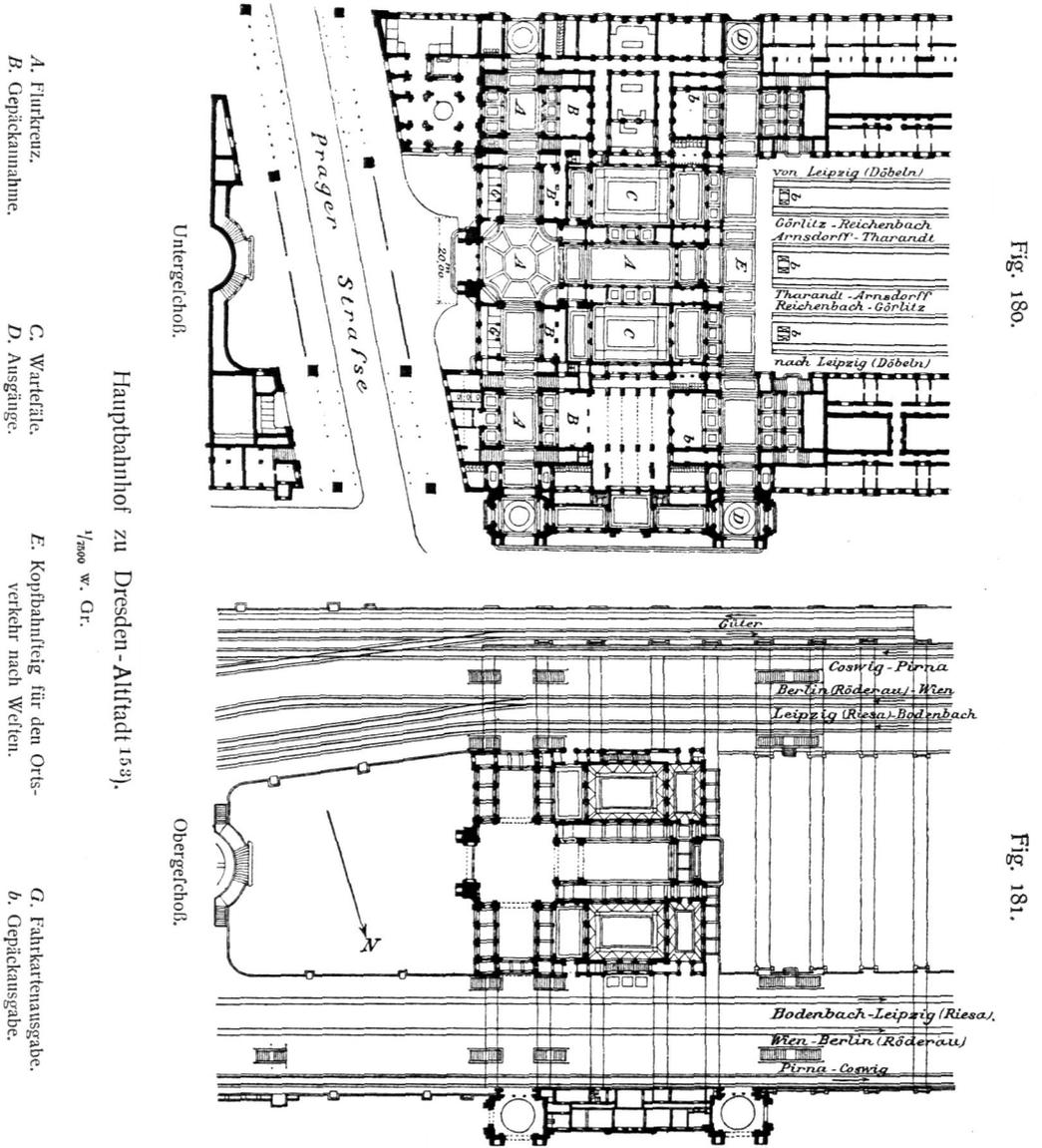
Längen $\frac{1}{7500}$, Breiten $\frac{1}{4000}$ W. Gr.

230-
Beispiel
I.

rechtwinkelig zu den Bahnlinien an der Unterführung der Prager Straße. Gegen die Rückfront stoßen die Köpfe von drei Gleispaaren für die erwähnten Ortsverkehrszüge, die ebenso wie die Haupträumlichkeiten des Empfangsgebäudes, zu ebener Erde gelegen sind; sie befinden sich, den örtlichen Verhältnissen entsprechend, 4,50 m unter den durchgehenden Gleisen. An den beiden Seitenfronten schließen sich alsdann drei Gleise mit je einem Seiten- und einem Infelbahnsteig für die durchgehenden Züge in hoher Lage an, die durch Treppen zugänglich sind. Die niedriggelegenen Gleise sind durch eine 59,00 m weite, die seitlichen hochliegenden durch zwei 31,00, bezw. 32,00 m weite Bahnsteighallen überdeckt. Die Raumanord-

nung im Empfangsgebäude, das naturgemäß eine zweigefchoffige Anlage bildet, geht aus Fig. 180 u. 181 und der beigefügten Legende hervor.

Die wichtigste Verkehrsader ist das große Flurkreuz *A*, das Eingänge von der Kopffront und von den beiden Langseiten besitzt und von dem aus im Untergechoß die in Fig. 180 erleichtlichen Räume erreicht werden können; die Wartefläche sind in zwei symmetrische Gruppen für beide Hauptrichtungen nach Weften und Osten zerlegt. Der Mittelarm des Kreuzes führt auf den Kopf-



bahnsteig des Ortsverkehres nach Weften. Die Treppen befinden sich am vorderen Querarm des Kreuzes *AA* und fondern die Gepäckannahmen für die verschiedenen Richtungen ab¹⁵⁴⁾.

Eine gleichfalls sehr eigenartige Anordnung des Empfangsgebäudes für eine Durchgangsstation, die zugleich Kopfstation ist, zeigt der neue Bahnhof zu Lübeck (siehe Fig. 26, S. 41¹⁵⁵⁾).

¹⁵⁴⁾ Nach: Organ f. d. Fortchr. d. Eifenbahnw. 1895, S. 5.
¹⁵⁵⁾ Siehe auch: Zeitchr. f. Bauw. 1908, Bl. 66.

Für die Hamburg-Travemünder Züge, für die durchgehenden Züge Berlin-Kiel und die Ausflugszüge von Hamburg nach der holländischen Schweiz ist die Anlage Durchgangsbahnhof; hingegen endigen darin alle übrigen Züge oder machen, wie diejenigen des Mecklenburg-Hamburger Durchgangsverkehres, im Bahnhof kehrt, haben also Kopfbetrieb. Längs des der Stadt am nächsten gelegenen Bahnsteiges ist in gleicher Höhe mit dem Bahnhofsvorplatz das Vordergebäude angeordnet, das die Eingangshalle, die Fahrkartenausgabe, die Gepäckabfertigung, die Räume für den Postdienst, die Handgepäck-Aufbewahrung usw. enthält. Aus der Eingangshalle mündet ein brückenartig über sämtliche Gleise und Bahnsteige gefetzter, 10 m breiter „Personengang“ (siehe Fig. 25, S. 40), auf dem sich die Bahnsteigperre befindet und von dem aus an der einen Langseite Treppen zu den Bahnsteigen hinabführen; an der anderen Langseite ist ein gleichfalls brückenartig errichteter Bau angeordnet, worin sich zunächst, anstoßend an das Vordergebäude, die Wartefäle und die Wirtschaftsräume und weiter vorwärts verschiedene Diensträume usw. befinden; an der Treppenseite jenes Ganges sind auch noch die Aborte, die Waschräume, der Friseur und die zu dem im Untergeschoß angeordneten Wartesaal IV. Klasse leitende Treppe untergebracht. Ein zweiter an die Warte- und Wirtschaftsräume sich anschließender, gleichfalls als Brücke hergestellter und dem Personengang paralleler Gang dient dem Gepäck- und Postdienst; Aufzüge verbinden ihn mit den Gepäckbahnsteigen.

Eine ganz abweichende, durch die örtlichen Verhältnisse hervorgerufene Anlage zeigt der Bahnhof Weitend der Berliner Stadt- und Ringbahn (Fig. 182 bis 184¹⁵⁶), der in gewissem Sinne zu denjenigen Bahnhöfen einzureihen ist, die in Kap. 13 (unter a, 3) behandelt worden sind und bei denen Bahnsteige und Gleise tiefer gelegen sind als der Bahnhofsvorplatz.

Zur Aufnahme des, namentlich an Sommerfontagen, sehr großen Verkehres von und nach den verschiedenen Richtungen wurden 4 Bahnsteige angeordnet. Bahnsteig *D* (Fig. 182) ist im allgemeinen nicht für den öffentlichen Verkehr bestimmt; hingegen dienen die Bahnsteige *A*, *B* und *C* bzw. dem Stadt-, Stadtring (Nordring)- und Vorortverkehr. Der Bahnsteig *A* hat den stärksten Verkehr, den Stadtverkehr, aufzuweisen und ist zwischen zwei Kopfgleisen gelegen; Bahnsteige *B* und *C* sind Zwischenbahnsteige, die sowohl durch eine Treppenanlage unter sich, als auch mit dem Empfangsgebäude und durch letzteres mit dem Bahnsteig *A*, sowie mit der Spandauer Chaussee Ichnienfrei verbunden sind. Für den Bahnsteig *B*, bzw. die Gleise *X* und *XI* ist der Bahnhof Kopfstation, für die übrigen Bahnsteige, bzw. Gleise Durchgangsstation. Bei starkem Sommerverkehr bewegt sich abends ein starker Menschenstrom von der Spandauer Chaussee nach dem Bahnsteig *B* und noch mehr nach *A*. Für letzteren Verkehr war die Anordnung einer geräumigen und übersichtlichen Treppenanlage erforderlich, mittels deren der Bahnsteig *A* auf kürzestem Wege zu erreichen ist. Die Bahnsteige *B* und *C* sind vom Obergeschoß des Empfangsgebäudes über die vorerwähnte Treppenanlage mit Überbrückung der Gleise zugänglich.

Das Empfangsgebäude (Fig. 183 u. 184) besteht aus Erd- und Obergeschoß. Von der Spandauer Chaussee aus tritt man über einen viaduktartigen Übergang die im Obergeschoß gelegene „Halle“; aus dieser kann man entweder geradeaus über eine geräumige innere Treppe in das Erdgeschoß, bzw. nach dem Bahnsteig *A* gelangen, oder man benutzt den rechts sich öffnenden „Durchgang“, kommt auf die Brücke *b* (Fig. 182) und von dieser mittels der beiden Treppen *c*, *c* auf die Bahnsteige *B* und *C*. Im Erdgeschoß sind überdies die Wartefäle mit dem Schenkstischraum, der Hauptfahrkartenverkauf, die Stationskasse nebst Zahlraum für Arbeiter und eine kleine Wohnung für den Restaurateur nebst der für letzteren erforderlichen Küche untergebracht.

Die freie Lage des Empfangsgebäudes in unmittelbarer Nähe der Chaussee bedingte eine Durchbildung aller Gebäudeansichten und die Verwendung von Architekturformen, die ein möglichst hohes Dach zulassen; deshalb erfolgte die Ausführung in Backstein-Rohbau in den Formen der deutschen Renaissance¹⁵⁷).

In Amerika findet man mehrfach zweigeschoßige Empfangsgebäude, die sich, im Grunde genommen, von den eingeschößigen nur sehr wenig unterscheiden, weil nur eines der Stockwerke dem Eisenbahnverkehr, die übrigen anderen Zwecken dienen.

So z. B. der Bahnhof der Pittsburg- und Lake-Erie-Eisenbahn zu Pittsburg, bei dem die Gleise tiefer als die über sie hinweggeführte Straße liegen. Vom

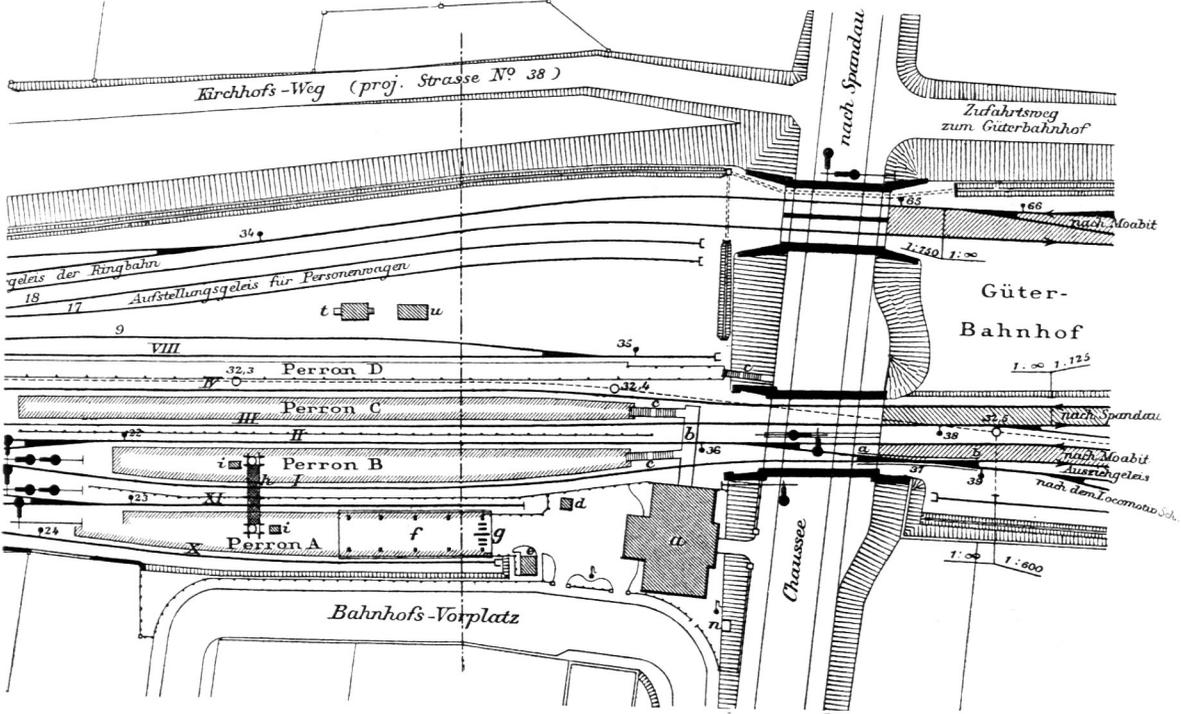
232-
Beispiel
III.

233-
Beispiel
IV.

¹⁵⁶) Fakf.-Repr. nach: Zeitchr. f. Bauw. 1887, S. 266 u. 32-34.

¹⁵⁷) Nach ebendaf.

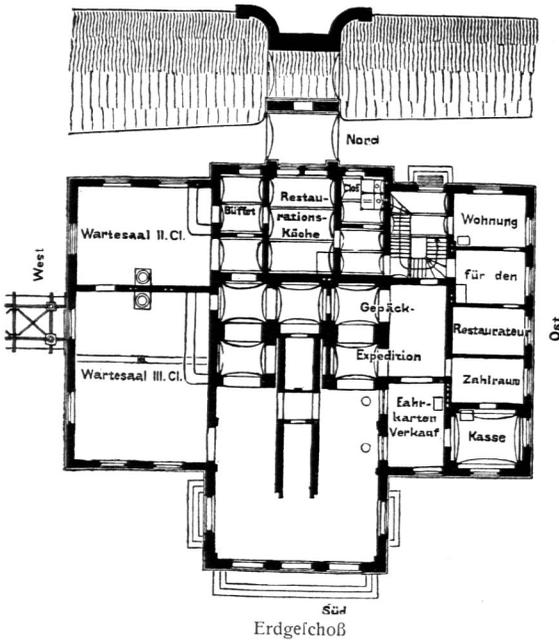
Fig. 182.



Teil des Lageplanes.

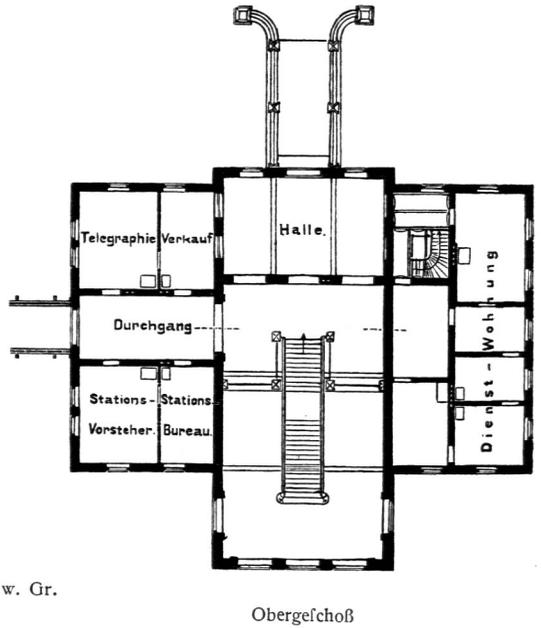
1/2000 w. Gr.

Fig. 183.



1/100 w. Gr.

Fig. 184.



Obergeschoß

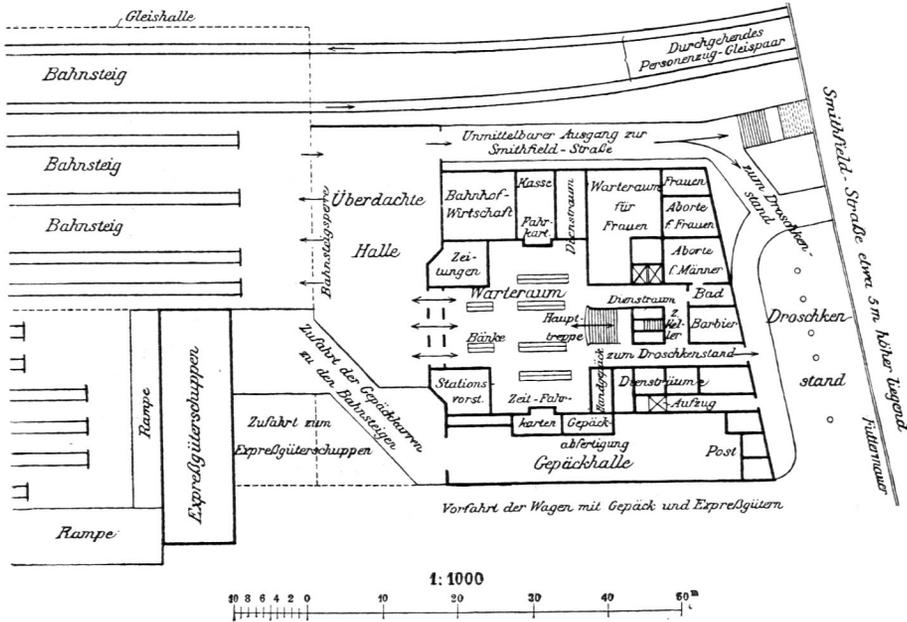
des Empfangsgebäudes.

Bahnhof Westend der Berliner Stadt- und Ringbahn 156).

mehrföckigen Empfangsgebäude ist nur das untere, in Gleishöhe liegende Gefchoß für den Eisenbahnverkehr bestimmt; die übrigen Gefchoße werden als Geschäftsräume der Eisenbahnverwaltung ausgenutzt (Fig. 185¹⁵⁸).

Wie der Grundriß zeigt, ist auch hier der Bahnhof für einige Linien Durchgangs-, für die anderen Kopftation. Von der Straße führt der Zugang zum Gebäude auf einer Brücke über den Droschkenstand hinweg zu einem kleinen Vorflur und von da auf einer breiten Treppe unmittelbar hinab in die Wartehalle. Dieser Treppe gegenüber sind die Ausgänge nach dem Querbahnsteig gelegen.

Fig. 185.

Empfangsgebäude der Pittsburg- und Lake-Erie-Eisenbahn zu Pittsburg¹⁵⁸).

d) Empfangsgebäude auf Anschlußbahnhöfen. (Infel- und Keilbahnhöfe.)

Anschlußbahnhöfe werden, wie schon in Art. 14 (S. 7) gesagt worden ist, solche Stationen genannt, auf denen zwei oder noch mehr Bahnlinien gleicher oder verschiedener Verwaltung zusammentreffen, oder wo von einer Bahnlinie eine andere abzweigt. Sonach bildet jede Bahnlinie gleichsam die Fortsetzung der übrigen Linien, und der betreffende Bahnhof hat die Aufgabe, den unmittelbaren Anschluß des Verkehres der verschiedenen Bahnlinien zu vermitteln; er hat hier nach den Zweck, den unmittelbaren Übergang von Wagen und ganzen Zügen von einer Linie zu den anderen zu ermöglichen.

Derartige Bahnhöfe führen auch die Bezeichnungen Übergangsbahnhöfe, Trennungsbahnhöfe ufw.; sie haben im allgemeinen das Gepräge einer Durchgangssituation und können auch als eine besondere Art solcher Bahnhöfe aufgefaßt werden. Manche größere Bahnhöfe dieser Art sind Durchgangs- und Kopftationen zugleich. Anschlußbahnhöfe werden hauptsächlich dann zur Ausführung zu bringen sein, wenn der Durchgangsverkehr der überwiegende ist, der Ortsverkehr also nur eine untergeordnete Bedeutung hat.

¹⁵⁸) Nach: Zeitschr. f. Bauw. 1907, Bl. 31.
Handbuch der Architektur. IV. 2. d.

²³⁴.
Anschluß-
bahnhöfe.