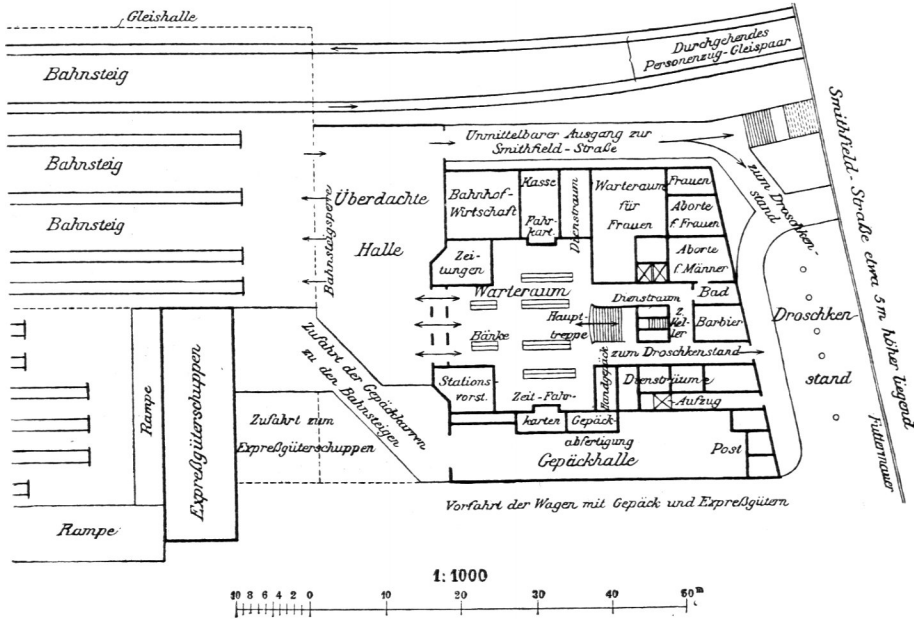


mehrföckigen Empfangsgebäude ist nur das untere, in Gleishöhe liegende Gefchoß für den Eisenbahnverkehr bestimmt; die übrigen Gefchoße werden als Geschäftsräume der Eisenbahnverwaltung ausgenutzt (Fig. 185<sup>158</sup>).

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 Pittsburg<sup>158</sup>).

#### d) Empfangsgebäude auf Anschlußbahnhöfen. (Insel- 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.

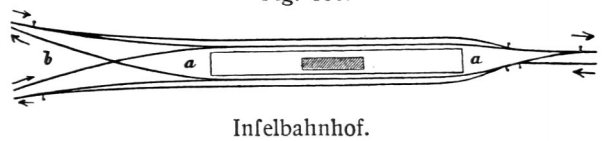
Derartige Bahnhöfe führen auch die Bezeichnungen Übergangsbahnhöfe, Trennungsbahnhöfe ufw.; sie haben im allgemeinen das Gepräge einer Durchgangssituation und können auch als eine besondere Art solcher Bahnhöfe aufgefaßt werden. Manche größere Bahnhöfe dieser Art sind Durchgangs- und Kopftationen zugleich.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

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

<sup>234</sup>.  
Anschluß-  
bahnhöfe.

In Amerika kommen derartige Bahnhöfe sehr selten vor und zeigen auch keine besonderen Eigentümlichkeiten, weil sich in der Regel die Bahngleise und die Zugangsstraßen untereinander in gleicher Höhe kreuzen.

Fig. 186.



Infelbahnhof.

235.  
Infel-  
bahnhöfe.

Ordnet man zwischen den in einen Anschlußbahnhof einmündenden Gleisen einen langgestreckten Bahnsteig infelartig an und setzt man das Empfangsgebäude darauf, so entsteht ein Infelbahnhof (Fig. 186).

Der Übergang der Reisenden von einer Bahnlinie zur anderen kann zum Teil auf den Bahnsteigpartien *a, a* geschehen; doch sind dadurch meist ziemlich lange Wege bedingt. Deshalb empfiehlt es sich, hierfür einen das Empfangsgebäude querdurchschneidenden Weg vorzusehen.

Die Bahnhöfe mit Infelanordnung gestatten die Anlage der Wartefläche und Stationsräume auf dem Hauptbahnsteig und im Schwerpunkte des gesamten Zugverkehrs. Die hierdurch für die Reisenden entstehenden Vorteile werden aber unter Umständen aufgewogen durch die größere Längenausdehnung dieser Bahnhöfe, verurfacht durch die vorgeschobene Lage der Zungenbahnsteige. Mehrfach kann überdies ein teilweises Überfahren von Gleisen nicht wohl vermieden werden, außer man ordnet wieder Tunnel nebst Treppen, die zu den einzelnen Zwischenbahnsteigen führen, an; doch geht hierdurch ein Teil der Vorzüge verloren, welche die Infelbahnhöfe besitzen.

236.  
Keil-  
bahnhöfe.

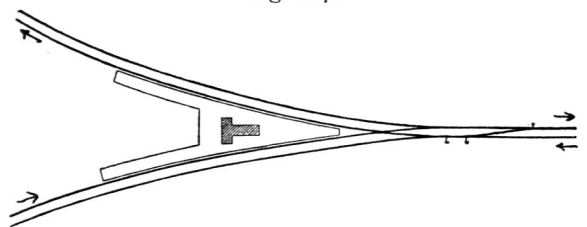
Wenn von einer Bahnlinie eine andere abzweigt oder wenn an einer Stelle zwei verschiedene Bahnlinien zusammenlaufen, so kann man den etwa erforderlichen Bahnhof im keilförmig gestalteten Zwickel zwischen den beiden Bahnlinien anordnen, und zwar den für den Personenverkehr bestimmten Teil derart, daß man einen gleichfalls keilartig geformten Bahnsteig an die Spitze des gedachten Zwickels setzt und darauf das Empfangsgebäude errichtet (Fig. 187). Hierdurch entsteht ein Keilbahnhof.

Wie leicht ersichtlich stimmen Infel- und Keilbahnhöfe darin überein, daß das Empfangsgebäude allseitig, insbesondere an seinen beiden Langseiten, von Bahnsteigen umgeben ist.

Keilbahnhöfe sind meist mittelgroße, nur sehr selten große Bahnhöfe. Der Übergang der Reisenden von der einen Bahnlinie zur anderen geschieht auch hier zum Teil über die quer vor dem Empfangsgebäude gelegenen Partien des Bahnsteiges, zum Teil gleichfalls auf einem das Empfangsgebäude durchquerenden Durchgang.

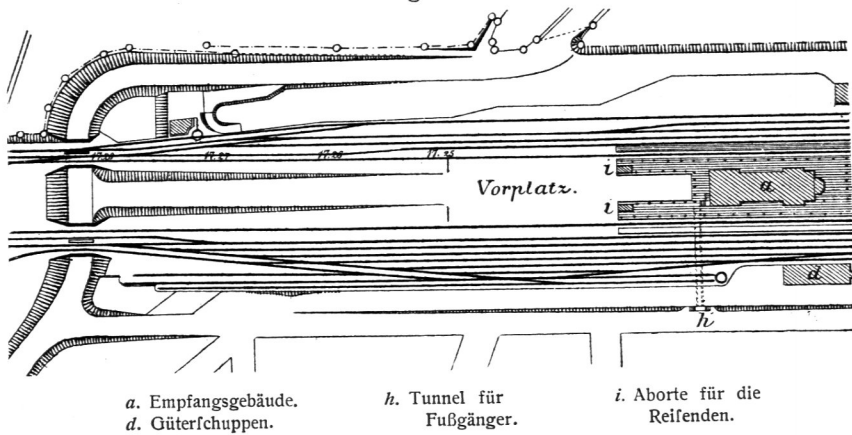
Bei einem Infelbahnhof ist es notwendig, daß mindestens eine der zu ihm führenden Zufahrtsstraßen eine der vorhandenen Bahnlinien kreuzt. Bei Keilbahnhöfen ist solches nicht erforderlich, sobald die betreffende Stadt sich in dem zwischen den beiden Bahnlinien entstehenden Zwickel befindet; trifft dies nicht zu, so sind die erwähnten Kreuzungen gleichfalls nicht zu umgehen. Sobald eine der Zufahrtsstraßen die eine der Bahnlinien kreuzt, muß eine Unter- oder

Fig. 187.



Keilbahnhof.

Fig. 188.

Vom Bahnhof zu Guben<sup>159)</sup>. $\frac{1}{15000}$  w. Gr.

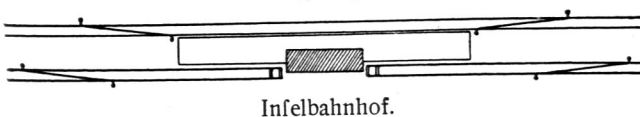
Überführung, in der Regel die erstere, stattfinden. Fig. 188<sup>159)</sup> stellt eine solche Anordnung dar und veranschaulicht auch, in welcher Weise in diesem Falle ein Bahnhofsvorplatz geschaffen werden kann.

Die am häufigsten vorkommende Stellung des Empfangsgebäudes ist aus Fig. 186 u. 187 ersichtlich. Es hat in der Regel rechteckige oder trapezförmige, selten eine davon etwas abweichende Grundrißgestalt, und seine Langseiten stehen parallel zu den Gleisen oder sind zum mindesten mit ihnen gleich gerichtet angeordnet. Der Zugang oder Eintritt in das Gebäude geschieht in den allermeisten Fällen an der einen Stirnfront, und zwar an derjenigen, die der betreffenden Stadt zugewendet ist. Auf Inselbahnhöfen gestatten es bisweilen die örtlichen Verhältnisse, daß man die Anordnung nach Fig. 189 trifft, daß also das Empfangsgebäude an seiner bahnteigfreien Langseite betreten werden kann.

Soll in anderen Fällen das Empfangsgebäude an einer seiner Langseiten zugänglich sein, so dürfte dies nur durch Anordnung von Tunneln und Treppen möglich werden. Da, wie bereits früher gesagt wurde, solche gern umgangen werden, so beschränkt sich ihre Anwendung auf diejenigen Fälle, in denen Bahnsteig und Bahngleise höher als der Bahnhofsvorplatz gelegen sind; hiervon wird noch unter 2 die Rede sein.

Für die Grundrißbildung des Empfangsgebäudes ist vor allem maßgebend, ob der Bahnhof bloß einer Bahnverwaltung oder mehreren Verwaltungen angehört. Auf Zahl und Anordnung der Diensträume hat dieser Umstand großen Einfluß, aber auch darauf, ob Fahrkartenausgaben, Gepäckabfertigungen usw. nur einfach oder in doppelter Zahl vorzusehen sind. Doppelte Gepäckannahmen, bezw. -ausgaben usw. können auch notwendig werden, wenn der Bahnhof nur einer Bahnverwaltung dient, die örtlichen Verhältnisse dies aber notwendig erscheinen lassen.

Fig. 189.



Inselbahnhof.

Die Grundrißanordnung der Empfangsgebäude von Insel- und Keilbahnhöfen wird dadurch wesentlich er-

237-  
Empfangs-  
gebäude  
im  
allgemeinen.

<sup>159)</sup> Fakf.-Repr. nach: Zeitschr. f. Bauw. 1871, Bl. O.

Ichwert, daß sowohl die für das Publikum bestimmten Räume, als auch die dem Stationsdienst zugehörigen Gelasse an beiden Langseiten dieser Gebäude, aber auch von der betreffenden Stadt aus leicht zugänglich sein müssen. Deshalb beachte man die nachfolgenden Gesichtspunkte.

α) Da der Zugang am besten an der der Stadt zugewendeten Stirnfront des Gebäudes vorzuziehen ist, so ist auch die Eingangshalle an diese Stelle zu verlegen und ebenso die von ihr aus erreichbare Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung. Verhältnismäßig selten sind diese Räume nach der Mitte des Empfangsgebäudes gehoben und können alsdann nur von der Langseite aus erreicht werden.

β) Aus der Eingangshalle soll man auch nach den Wartefälen gelangen können, ohne daß man es notwendig hat, einen der Bahnsteige betreten zu müssen.

γ) Indes sollen die Wartefäle auch von den zwei längs des Empfangsgebäudes angelegten Bahnsteigen leicht zu erreichen sein, und zwar derart, daß man gleichzeitig an beiden Seiten ein- und ausgehen kann, ohne daß Luftzug entsteht.

δ) Weiter soll man von dem an der Gebäudelängseite angeordneten Bahnsteige nach dem an der anderen Bahnseite befindlichen Steige gelangen können, ohne daß man lange Wege zurückzulegen und die Wartefäle zu passieren hat; es ist also der bereits erwähnte Querdurchgang vorzuziehen.

ε) Die Räume für den Stationsdienst werden zweckmäßig an die der Stadt abgewendete Stirnfront des Empfangsgebäudes gelegt; doch haben sie auch mehrfach an der Eingangshalle Platz gefunden. Bisweilen sind für zwei verschiedene Verwaltungen Diensträume zu schaffen.

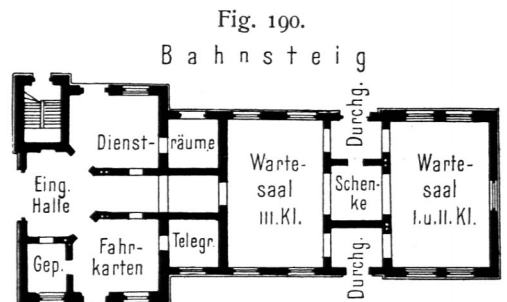
Für die Grundrißbildung des Empfangsgebäudes geben auch noch die „Technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Nebeneisenbahnen“ einen wertvollen Wink, indem § 51 sagt: „... Bei Übergangsstationen ist Sorge zu tragen, daß die Reisenden vom Bahnsteig aus sowohl die Fahrkarten- und Gepäckhalter auf möglichst kurzem Wege erreichen, als auch die Station verlassen können, ohne durch die Wartefäle gehen zu müssen.“

Im übrigen ist für die Grundrißanordnung noch maßgebend, ob Bahnsteig und Bahnhofsvorplatz in gleicher Höhe gelegen sind oder ersterer sich höher als letzterer befindet. Im zweiten Falle wird eine zweigeschossige Anlage erforderlich, während sonst für die eigentlichen Bahnzwecke ein Stockwerk ausreichend ist.

### 1) Bahnhofsvorplatz und Bahnsteig in gleicher Höhe.

In den bei weitem meisten Fällen liegen der Bahnhofsvorplatz und der Insel-, bzw. Keilbahnsteig annähernd gleich hoch. Für das Empfangsgebäude haben sich im wesentlichen die nachstehenden vier Type der Grundrißbildung entwickelt; hiervon etwas abweichende Anordnungen sind nur selten.

α) Typ A: Entweder unmittelbar aus der Eingangshalle oder nach dem Passieren eines in der Regel kurzen, axial angeordneten Flurganges gelangt man in den Wartesaal III. und IV. Klasse



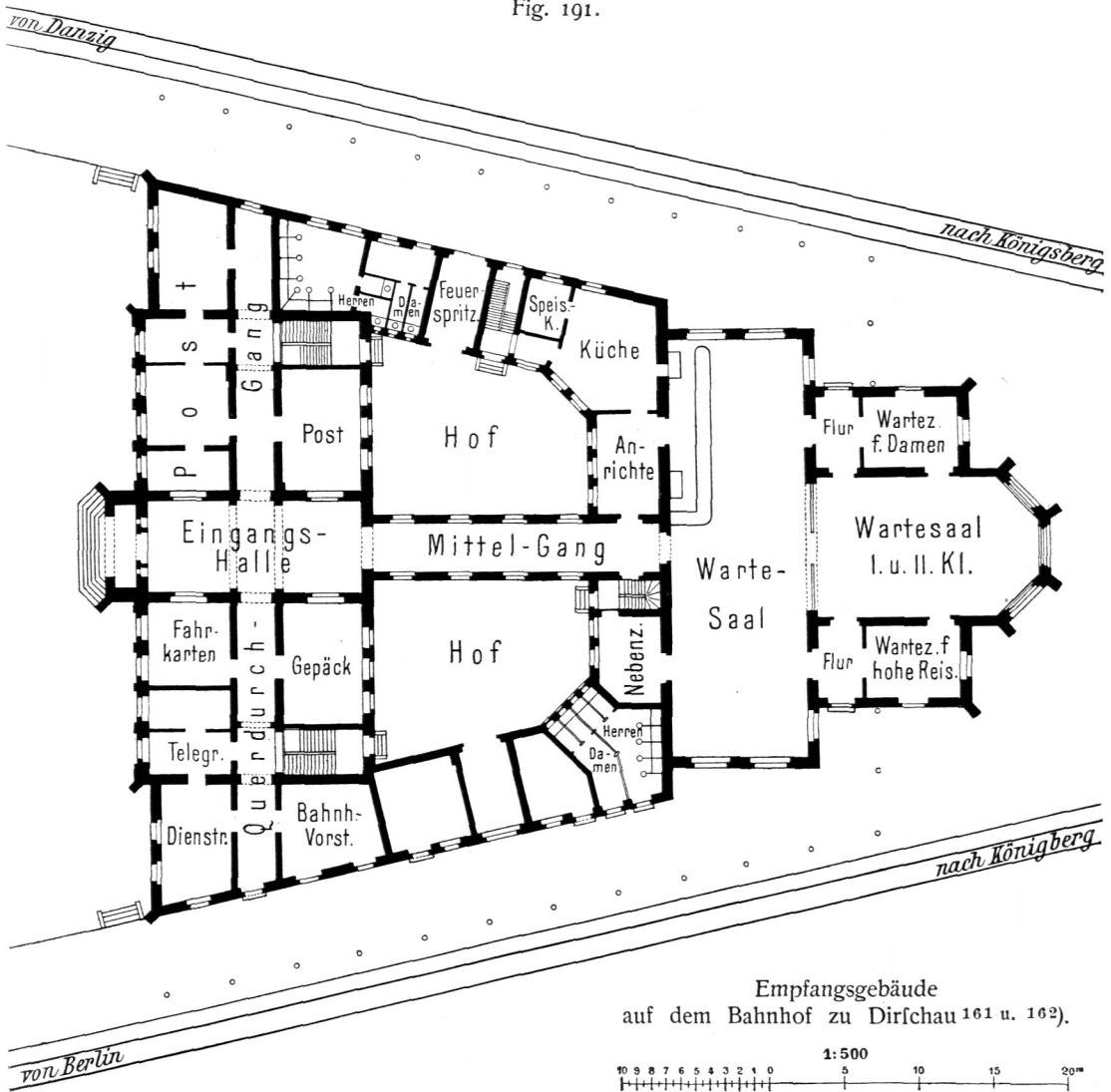
Empfangsgebäude auf dem Bahnhof der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen zu Bendorf<sup>160)</sup>.

<sup>160)</sup> Nach: Centralbl. d. Bauverw. 1882, S. 171.

<sup>1/600</sup> W. Gr.

und aus diesem in den Wartesaal I. und II. Klasse. Beide Wartefäle reichen durch die ganze Breite des Empfangsgebäudes hindurch und stoßen entweder unmittelbar aneinander, oder zwischen beide ist ein Schenkraum gelegt. Der Wartesaal I. und II. Klasse wird entweder an den zwei Langseiten des Gebäudes, von den daselbst befindlichen Längsbahnsteigen, betreten, oder man hat zunächst den Wartesaal III. und IV. Klasse zu durchschreiten und erreicht dann erst denjenigen

Fig. 191.



Empfangsgebäude  
auf dem Bahnhof zu Dirschau 161 u. 162).

1:500

10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 0 5 10 15 20<sup>m</sup>

I. und II. Klasse. Letzteres ist selbstredend mißständig und nur bei kleinen Verhältnissen oder in dem Falle zulässig, wenn der Ortsverkehr beschränkt ist und der durchgehende Verkehr bei weitem überwiegt; denn alsdann ist für die von einem Zuge zum anderen umsteigenden Reisenden auf die bequeme Zugänglichkeit der Wartefäle von den beiden Bahnsteigseiten aus größerer Wert zu legen.

<sup>101)</sup> Nach: Zeitchr. f. Bauw. 1862, Bl. Q<sup>1</sup>.

<sup>102)</sup> Dieses Empfangsgebäude und mehrere in den nachfolgenden Artikeln zu betrachtende Beispiele bestehen meist nicht mehr in der vorgeführten Gestalt, sondern sind durch Um- und Anbauten mehrfach umgeformt worden. Doch erschien es, um sie als „Type“ hinstellen zu können, angezeigt, sie hier in ihrer ursprünglichen Anordnung aufzunehmen.

239.  
Beispiel  
I.

Ein einfaches einschlägiges Beispiel gibt das Empfangsgebäude des Bahnhofes der Elfaß-Lothringischen Eisenbahnen zu Bendorf (Fig. 190<sup>160</sup>).

Hier befindet sich zwischen den zwei Wartefälen ein Schenkraum, an dessen beiden Langseiten zwei die erfteren verbindende Durchgänge angeordnet sind. Ein besonderer Querdurchgang fehlt, so daß die umfteigenden Reifenden die Wartefäle zu passieren haben.

240.  
Beispiel  
II.

Das Empfangsgebäude auf dem Bahnhof zu Dirschau (Fig. 191<sup>161</sup>) befolgt den gleichen Typ; es umschließt aber zwei größere Hofräume<sup>162</sup>.

Es handelt sich um einen Keilbahnhof, und die Wartefäle liegen an der dem Haupteingang entgegengesetzten Schmalfront des Gebäudes; nahe diesem Eingang befindet sich der Querdurchgang, und der zu den Wartefälen führende Mittelgang wird von den Höfen aus erhellt. An den Langseiten sind die Bahnsteige überdacht.

241.  
Beispiel  
III.

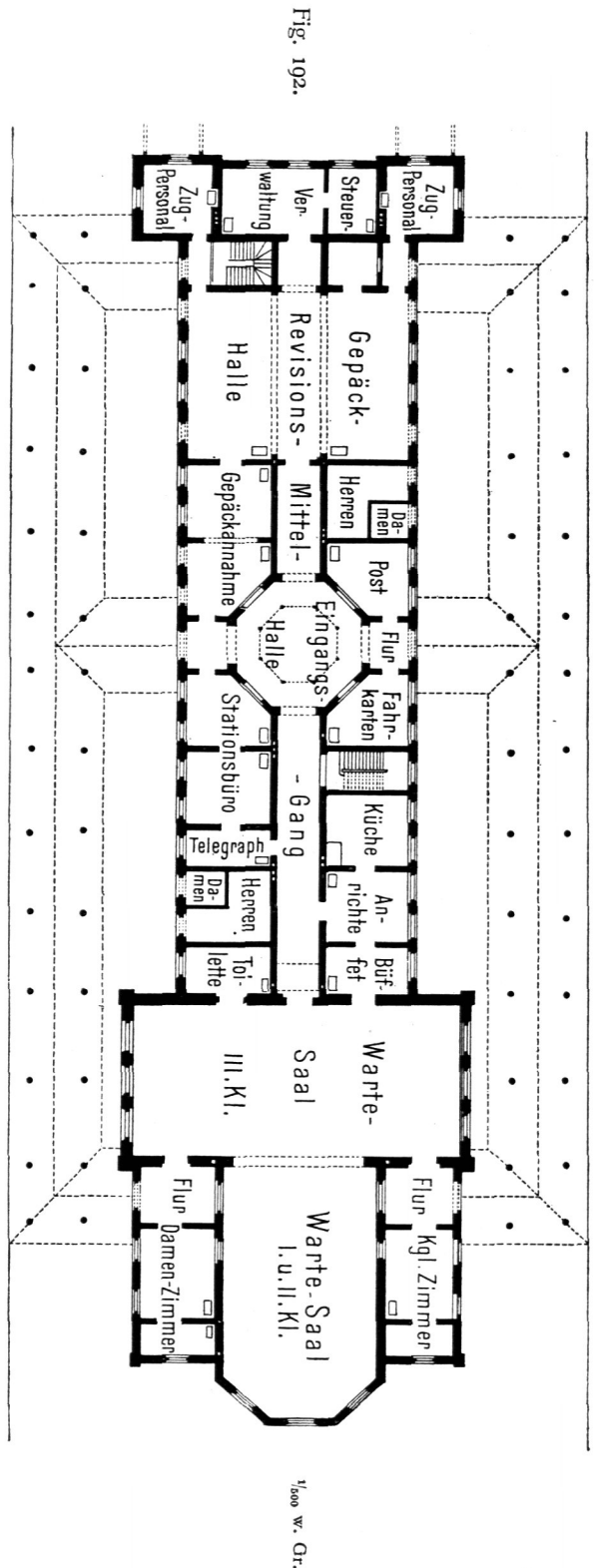
Eine Anlage, bei der das Empfangsgebäude an der Langseite betreten wird und dementsprechend die Eingangshalle in die Mitte gelegt ist, zeigt der Bahnhof zu Eydtkuhnen (Fig. 192<sup>163</sup>).

Die Wartefäle sind ähnlich gelegen wie beim vorhergehenden Beispiele; der Querdurchgang führt durch die Eingangshalle; der Mittelgang wird durch Deckenlichter erhellt. Die Lage an der russischen Grenze bedingte eine Gepäckrevisionshalle.

242.  
Typ B.

β) Typ B: Um zu erreichen, daß jeder der Wartefäle leicht und unmittelbar zugänglich ist, verlängert man den von der Eingangshalle aus führenden, axial angeordneten Mittelgang bis zu

Empfangsgebäude auf dem Bahnhof zu Eydtkuhnen 163).



<sup>163</sup>) Nach: Zeitfchr. f. Bauw. 1862, Bl. Q<sup>6</sup>.

Siehe auch  
Fig. 188  
(S. 211).

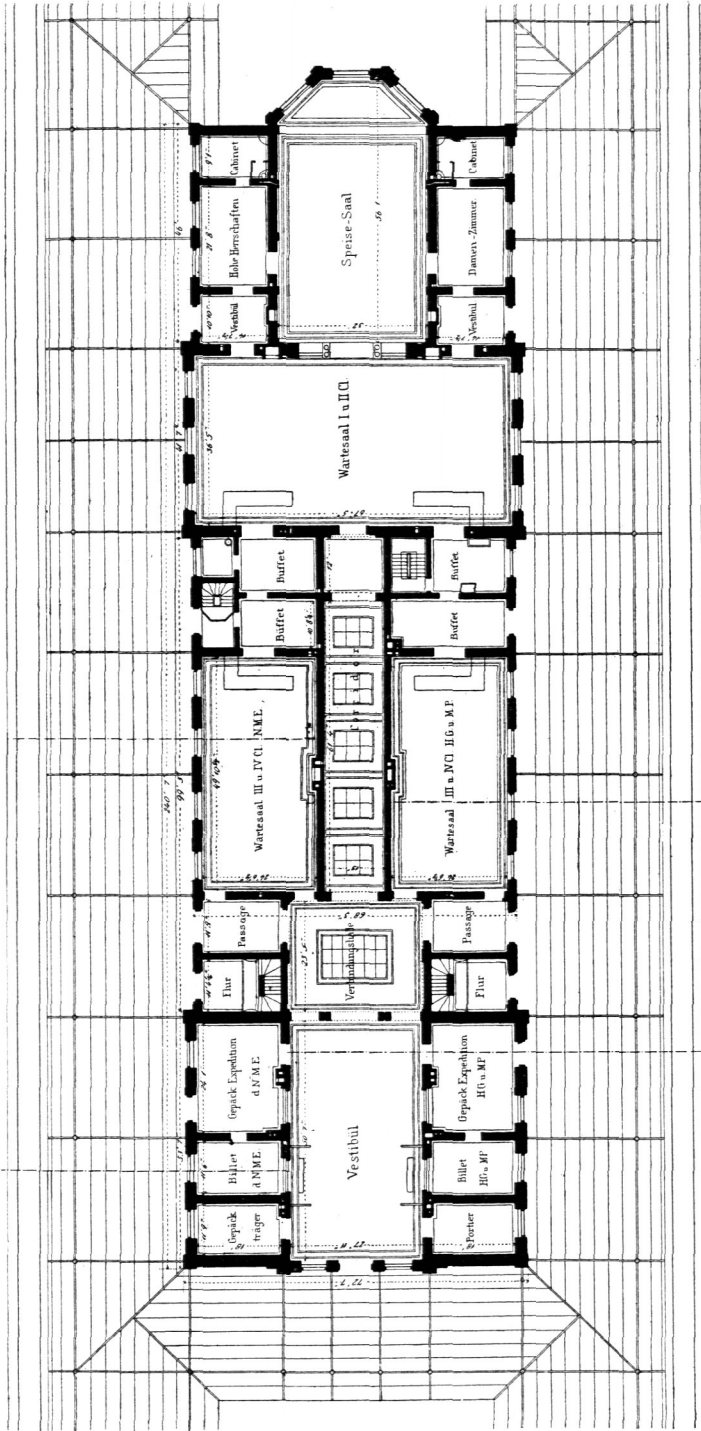


Fig. 193.  
1/600 w. Gr.

Empfangsgebäude auf dem Bahnhof zu Guben<sup>164)</sup>.

dem an der Giebelfront gelegenen Wartesaal, durchschneidet also den daranstoßenden, der Eingangshalle zunächst befindlichen Warteraum, so daß für die eine Klaffengruppe zwei Wartefäle entstehen; bald sind dies die Wartefäle I. und II., bald jene III. und IV. Klasse. Der Mittelgang wird in der Regel durch Deckenlicht erhellt.

Dieser Typ hat den Nachteil, daß durch das Vorhandensein zweier Wartefäle der gleichen Klasse für die Reisenden die Orientierung, ebenso aber auch das Umsteigen von einem an der einen Langseite des Empfangsgebäudes ankommenden Zuge nach einem an der anderen Langseite abfahrenden erschwert wird. Auch werden die Baukosten nicht selten vergrößert, weil die doppelten Wartefäle zusammen meist eine größere Grundfläche haben dürften als ein einziger gleicher Zwecken dienender Warteraum.

Ein Empfangsgebäude mit zwei Wartefälen III. und IV. Klasse besitzt der Infelbahn- hof zu Guben (Fig. 193<sup>164)</sup>.

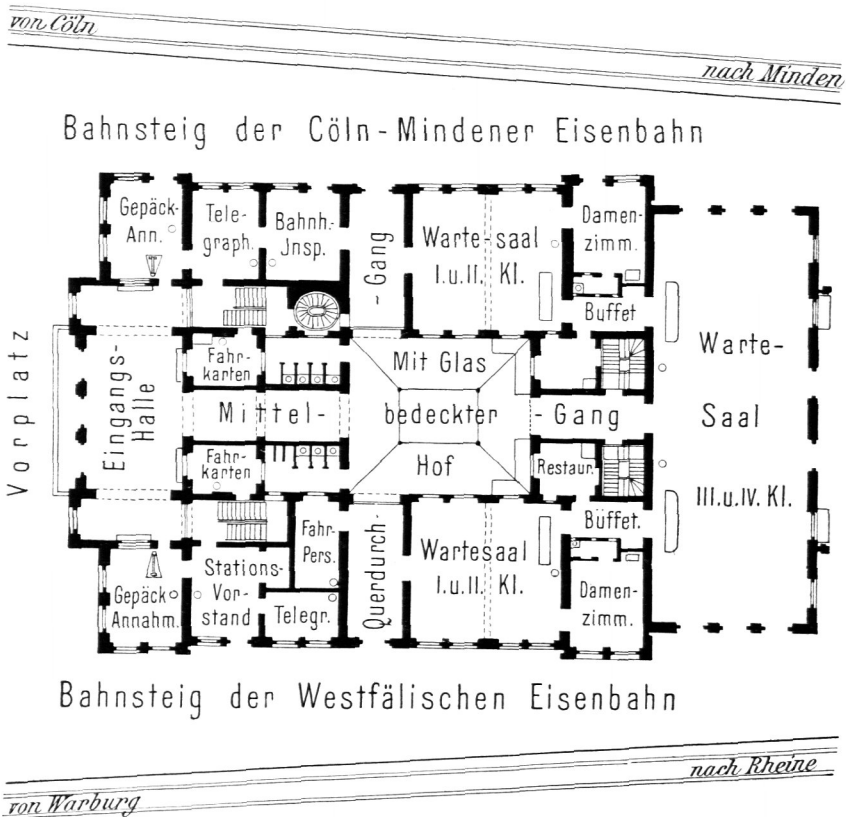
<sup>164)</sup> Nach: Zeitschr. f. Bauw. 1871, Bl. 68.

Dieser Inselfbahnhof entstand durch den Anschluß der Bahnen Halle-Guben-Sorau und der Märkisch-Poener Eifenbahn an die Niederfchleifich-Märkifche Bahn. Da dem Wartefaal I. und II. Klasse ein befonderer Speifefaal angefügt werden follte, fo wurde für alle drei Bahnen nur ein Warteraum der genannten Warteraumgruppe vorgefehen, hingegen für die III. und IV. Klasse für jede der beiden Verwaltungen ein befonderer Wartefaal angeordnet. Die Schenkräume find doppelt vorhanden, und auch der durch eine „Verbindungshalle“ führende Querdurchgang ift nicht unterblieben. Die das Empfangsgebäude umgebenden Bahnfteige find überdacht.

Eine ältere hierher gehörige Anlage veranfchaulicht Fig. 194<sup>165)</sup>: das Empfangsgebäude auf dem Keilbahnhof zu Hamm.

244.  
Beifpiel  
V.

Fig. 194.



Empfangsgebäude auf dem Bahnhof der Cöln-Mindener und der westfälischen Eifenbahn zu Hamm<sup>165)</sup>.

Hier ift ein großer und ungeteilter Wartefaal III. und IV. Klasse vorhanden, zu dem der einen mit Glas überdeckten Hof kreuzende „Mittelgang“ führt; zu beiden Seiten des letzteren liegt je ein Wartefaal I. und II. Klasse. Der „Querdurchgang“ kreuzt den Mittelhof gleichfalls. Die Diensträume find für jede der beiden Bahnverwaltungen getrennt angeordnet.

Ein größerer hier einzureihender Bahnhof ift derjenige der Pofen-Thorn-Bromberger und der Breslau-Stargarder Eifenbahn zu Pofen (Fig. 195<sup>166)</sup>.

Von dem öftlich gelegenen Haupteingange ift ein geräumiger Vorplatz mit beiderfeitigen, 3,00 m breiten Fußgängerwegen im Anschluß an die nach der Stadt führende Zufahrtsftraße hergerichtet. In der Längenfache des Empfangsgebäudes find Aborte und Toiletten, an ihren beiden Langfeiten je ein Wartefaal III. Klasse mit Schenkraum angeordnet. Auch Wartefäle II. Klasse

245.  
Beifpiel  
VI.

<sup>165)</sup> Nach: Zeitschr. f. Bauw. 1862, Bl. Q.

<sup>166)</sup> Aus: Centralbl. d. Bauverw. 1882, S. 171.

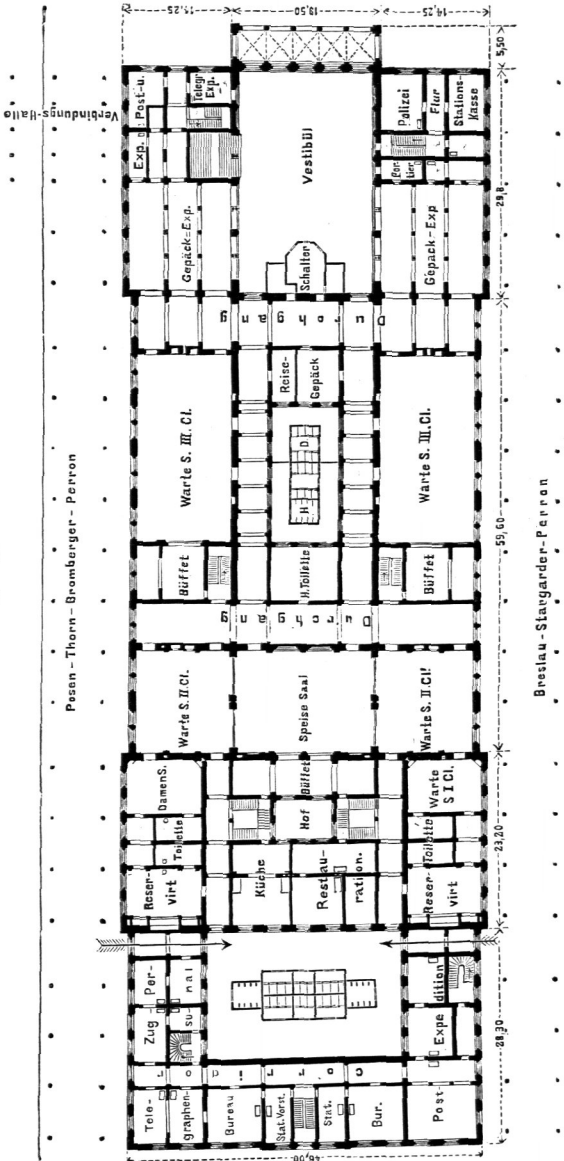


find doppelt vorhanden, zwischen beiden der Speisefaal; Wartefaal I. Klasse und Damenzimmer fehlen nicht. Zwei „Durchgänge“ durchqueren den Bau.

γ) Typ C: Wie beim Typ A ordnet man die Wartefäle in der Breitenrichtung des Empfangsgebäudes an, läßt sie, wie dort, unmittelbar aneinander stoßen oder trennt sie äußerstenfalls durch den Schenkraum voneinander. Um aber das Ent-

246.  
Typ C.

Fig. 105.



Empfangsgebäude auf dem Bahnhof der Pösen-Thorn-Bromberger und der Breslau-Stargarder Eisenbahn zu Pöfen 106).

1/10000 W. Gr.

fehen von doppelten Warteräumen zu vermeiden, gibt man dem der Eingangshalle zunächst gelegenen Wartefaal eine geringere Breite als dem angrenzenden, so daß an feinen beiden Langfeiten je ein Gang frei bleibt, der geradeaus zu einer Tür führt, die den unmittelbaren Eintritt in den rückwärtigen Wartefaal bildet. Diese Gänge haben den Charakter von Wartegängen (siehe Art. 35, S. 36), und von ihnen empfängt der anstoßende Warteraum fein Licht; sollte dies nicht ausreichend fein, so ist Deckenlicht zu Hilfe zu nehmen.

Die erwähnten zwei Gänge zweigen am besten vom Querdurchgang ab; Türen müssen in den Warteraum und auf die Längsbahnsteige führen. Welcher der beiden Wartefäle nach vorn geletzt wird, ist verschieden.

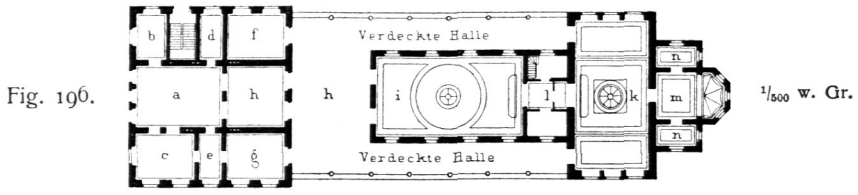
Die nur mittelbare Erhellung des einen Warteraumes, ebenso

der Umstand, daß man vom schmaleren Wartefaal aus den Bahnsteig nicht unmittelbar erreichen kann, endlich die schwere Auffindbarkeit des breiteren Warteraumes sind Mißstände dieses Typs.

Eine das Grundätzliche dieses Typs deutlich veranschaulichende Ausführung ist in dem Empfangsgebäude des Bahnhofes der Ruhrort-Crefeld-Gladbacher und der Aachen-Düsseldorf-Eisenbahn zu Gladbach zu finden (Fig. 106<sup>167</sup>).

247.  
Beispiel VII.

<sup>167</sup>) Nach: Zeitfchr. f. Bauw. 1862, Bl. 47.



Perron der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn

Empfangsgebäude auf dem Bahnhof der Ruhrort-Crefeld-Gladbacher und der Aachen-Düsseldorf-Eisenbahn zu Gladbach 167).

- |                       |                       |                              |                 |
|-----------------------|-----------------------|------------------------------|-----------------|
| a. Eingangshalle.     | e. Telegraph.         | h. Durchgang.                | l. Schenkraum.  |
| b. Fahrkartenausgabe. | f. Kommissionszimmer. | i. Wartesaal III. u. IV. Kl. | m. Damenzimmer. |
| c. Gepäckabfertigung. | g. Bahnhofsvorsteher. | k. Wartesaal I. u. II. Kl.]  | n. Toilette.    |
| d. Pförtner.          |                       |                              |                 |

248.  
Beispiel  
VIII.

Der Infelbahnhof zu Wittenberg dient den beiden Bahnlinien Zerbst-Wittenberg-Falkenberg und Halle-Wittenberg-Berlin. Das nach dem Typ  $\mathcal{C}$  ausgeführte Empfangsgebäude ist durch Fig. 197<sup>168)</sup> dargestellt.

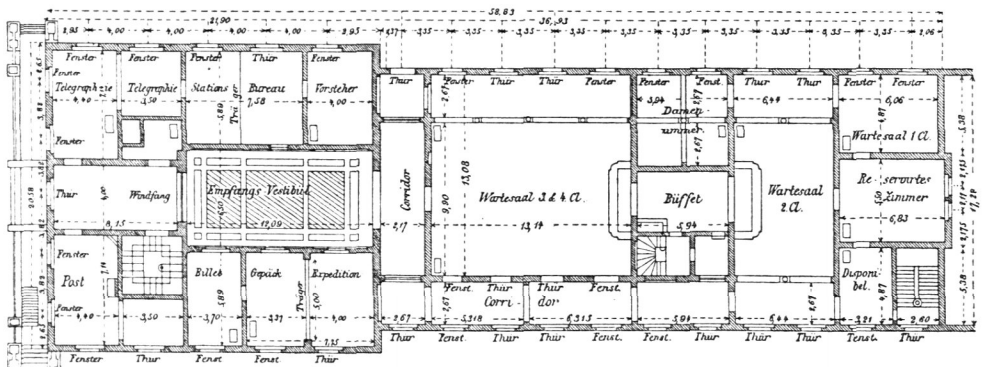
Der vordere Kopfbau ist basilikaartig ausgebildet, so daß das mittlere Schiff höher emporgeführt ist und eine Reihe von feintlichen Hochfenstern über den Dächern der Seitenschiffe und der Bahnsteige erhalten hat.

249.  
Typ  $\mathcal{D}$ .

δ) Typ  $\mathcal{D}$ : Bei diesem Typ werden die beiden Wartesaale nicht hintereinander, sondern nebeneinander gelegt, sei es, daß sie unmittelbar aneinander stoßen, sei es, daß sie durch einen Gang, Flur und dergl. getrennt und von diesem aus erreichbar sind. Für größere Bahnhöfe dürfte sich diese Anordnung nur wenig empfehlen, weil die Reisenden unter Umständen lange Wege zurückzulegen haben, um in ihre Züge zu gelangen, auch leicht eine Kreuzung zweier Menschenströme eintreten kann.

Zunächst sei nur ein Beispiel hier aufgenommen, im übrigen auf die unter 2 vorzuführenen Bahnhöfe zu Halle a. S. und zu Vohwinkel verwiesen, bei denen ungeachtet der Zweigefchloßigkeit des Empfangsgebäudes der in Rede stehende Typ zur Ausführung gekommen ist.

Fig. 197.



Empfangsgebäude auf dem Bahnhof der Zerbst-Wittenberg-Falkenberger und der Halle-Wittenberg-Berliner Eisenbahn zu Wittenberg 168).

1/500 W. Gr.

168) Fakf.-Repr. nach: Organ f. d. Fortchr. d. Eisenbahnw. 1879, Taf. XXXI.

Der Keilbahnhof der Gotthardbahn zu Arth-Goldau zeigt in seinem Empfangsgebäude (Fig. 198<sup>169)</sup> die fragliche Anordnung in derjenigen Ausbildung, bei der die beiden Wartefäle nicht unmittelbar aneinander stoßen.

Die Warteräume sind von dem Querdurchgang (Verbindungsgang) zugänglich. Der Saal der Bahnhofswirtschaft ist zum Teile zwischen ihnen gelegen und besitzt besondere seitliche Zugänge.

Es bestehen noch andere Anlagen, die sich keinem der vorgeführten Type anschmiegen, meistens nicht zu ihrem Vorteil. Als einziges Beispiel sei der durch Fig. 199 u. 200<sup>170)</sup> dargestellte deutsch-russische Übergangsbahnhof zu Skalmierzyce hier aufgenommen.

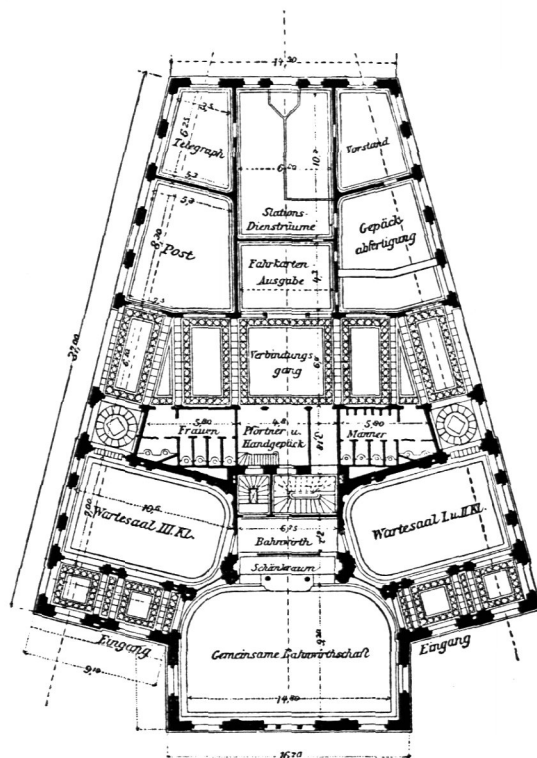
Das Empfangsgebäude ist im Stil des märkischen Backsteinbaues gehalten, und demgemäß sind gotische Formen im Äußeren und im Inneren zur Anwendung gekommen. Bezüglich der

250.  
Beispiel  
IX.

251.  
Andere  
Anlagen;  
Beispiel  
X.

Fig. 198.

$\frac{1}{1500}$  w. Gr.



Empfangsgebäude  
auf dem  
Bahnhof der  
Gotthardbahn  
zu  
Arth-Goldau 169).

Raumverteilung fällt in nicht gerade befriedigender Weise der einseitige Wartegang (Flur) auf, der auch nach dem „Zollsaal“ führt. Die Mehrzahl der Reisenden betritt zunächst diesen Raum von dem durch die deutsche Steuerbehörde gesperrten und überwachten russischen Bahnsteig; hier wird das Reisegepäck unterfucht und, wenn erforderlich, zur Verzollung herangezogen. Der aus Rußland kommende Reisende hat sein Gepäck bereits auf der Landstraße verzollt und betritt das Empfangsgebäude an seiner Stirnseite durch die „Halle“<sup>171)</sup>.

## 2) Bahnsteig höher als der Bahnhofsvorplatz gelegen.

Liegen die Bahnsteige der hier zu behandelnden Bahnhöfe höher als der Bahnhofsvorplatz, so tritt, wie in früheren ähnlichen Fällen, die Notwendigkeit ein, das Empfangsgebäude zweigefchollig auszubilden. Indes kann hierbei in verschiedener Weise verfahren werden.

252.  
Typ III.

<sup>169)</sup> Nach: Der Eisenbahnbau der Gegenwart. Abchn. III: Bahnhofs-Anlagen. Wiesbaden 1899. S. 517.

<sup>170)</sup> Nach: Zeitchr. f. Bauw. 1907, S. 389 u. Bl. 50.

<sup>171)</sup> Nach ebendaf., S. 389.

α) Typ **A**: An der einen Stirnfront des Empfangsgebäudes wird ein Vorplatz angeordnet, der tiefer als der Infel-, bzw. Keilbahnsteig gelegen ist. Hierbei befinden sich die Warte- und Erfrischungsräume mit Zubehör entweder:

1) in gleicher Höhe mit dem Bahnhofsvorplatz, und Treppen führen zu den Bahnsteigen; oder

2) die genannten Räume sind im Obergeschoß (in Bahnsteighöhe) untergebracht, und man gelangt zu ihnen auf den im Empfangsgebäude vorgeföhrenen Treppen von der im Erdgeschoß befindlichen Eingangshalle aus.

Fig. 199.

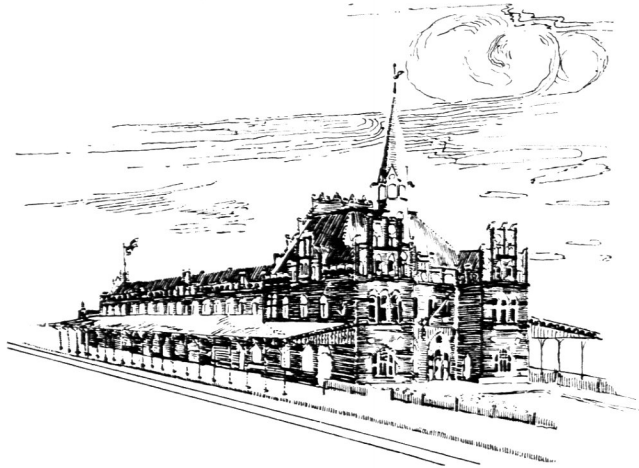
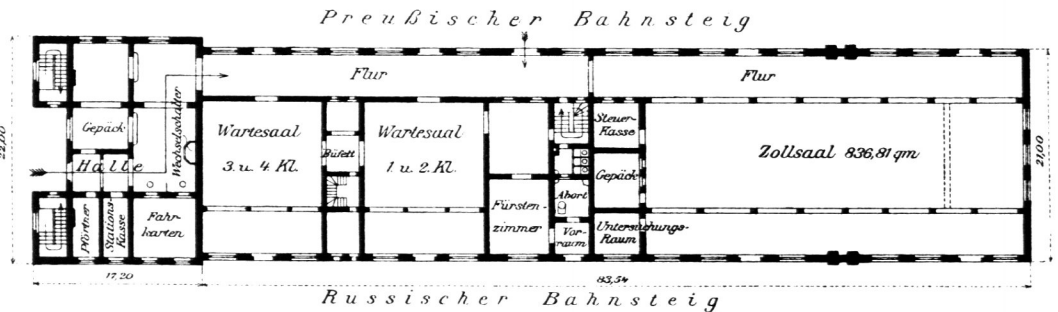


Schaubild.

Fig. 200.

Grundriß. —  $\frac{1}{750}$  W. Gr.

Empfangsgebäude auf dem deutsch-russischen Übergangsbahnhof zu Skalmierzyce<sup>170)</sup>.

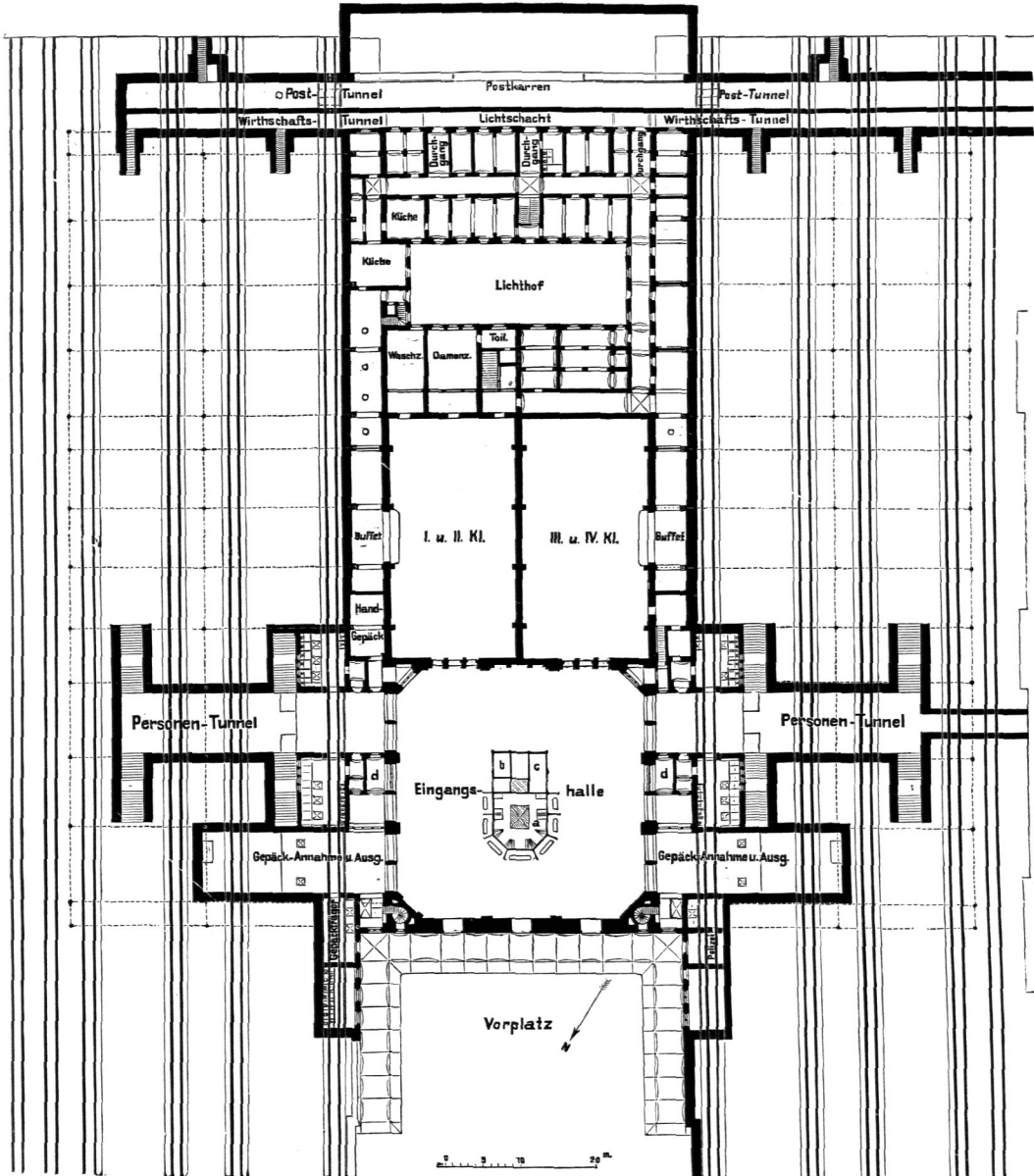
253.  
Beispiel  
XI.

In die unter 1 angeführten Anlagen könnte das bereits in Art. 230 (S. 205) beschriebene Empfangsgebäude des neuen Bahnhofes zu Dresden gezählt werden, wenn es nicht infolge mancher eigenartiger Anordnung bereits eine andere Stelle erhalten hätte. Deshalb sei in erster Reihe vor allem das Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Halle a. S. als treffendes Beispiel angezogen, da es zugleich als eine dem in Art. 249 (S. 218) beschriebenen Typ **D** zugehörige Ausführung genannt werden muß. Entgegen dem in Art. 250 (S. 219) gezeichneten Bahnhof zu Arth-Goldau (oben hier die Wartefäle dicht aneinander, und Tunnel mit Treppen führen zu den höhergelegenen Bahnsteigen empor. In Fig. 201<sup>172)</sup> ist der Grundriß

<sup>172)</sup> Aus: Centralbl. d. Bauverw. 1888, S. 389.

dieses Empfangsgebäudes wiedergegeben, und Fig. 202<sup>173)</sup> veranschaulicht den tiefgelegenen Bahnhofsvorplatz mit den Vorderansichten des Empfangsgebäudes und der Bahnsteighallen.

Fig. 201.

Empfangsgebäude auf dem Bahnhof zu Halle a. S.<sup>172)</sup>.

(Siehe auch umflehend Fig. 202.)

Dieser Infelbahnhof ist Knotenpunkt für 5 Bahnlmnen, von denen 2 Durchgangslmnen sind, während die übrigen 3 dafelbst endigen. Die Delitzfcher Straße, die früher den Bahnhof in seiner ganzen Breite in Schienenhöhe überschnitt, ist nunmehr unter 13 Gleifen unterföhrt; un-

<sup>173)</sup> Fakf.-Repr. nach: Zeitfchr. f. Bauw. 1893, S. 35.

mittelbar an diese Unterführung ist der Bahnhofsvorplatz angegeschlossen, von dem aus man in die Eingangshalle mit Fahrkartenschaltern und Räumen für die Gepäckabfertigung gelangt. Rückwärts stoßen an diese Halle die beiden Wartefäle mit Zubehör an; bevor man letztere betritt, geht links und rechts je ein 8 m breiter Personentunnel ab, von dem aus, wie bereits erwähnt, die erforderlichen Treppenläufe nach den Bahnsteigen führen. Ein Lichthof trennt das eigentliche Empfangsgebäude vom Gebäude für den Stationsdienst. Endlich ist noch des Post- und des Wirtschaftstunnels Erwähnung zu tun <sup>174)</sup>.

254.  
Beispiel  
XII.

In zweifacher Beziehung verwandt mit dem Empfangsgebäude zu Halle a. S. ist dasjenige auf dem 4 Bahnlinsen dienenden Keilbahnhof zu Vohwinkel <sup>175)</sup> (siehe Fig. 90, S. 110).

Auch hier liegen die beiden Wartefäle unmittelbar nebeneinander und sind von Personentunnel, der den Querdurchgang ersetzt, zugänglich; vom Tunnel führen wieder Treppen nach den Bahnsteigen. Auf letzteren sind kleine Aufenthaltshäuschen mit Schenkraum, Warteraum und Aborten vorgesehen; ferner befindet sich in der Mitte der Bahnsteige eine kleine Dienstbude für den Zugabfertigungsbeamten. Den Gepäck-, Post- und Eilgutverkehr vermittelt ein 4,00 m breiter Gepäckentunnel; das Gepäck wird mittels elektrisch betriebener Aufzüge gehoben. Die Diensträume liegen in einem besonderen Gebäude in Bahnsteighöhe. Das Postgebäude und das daranstoßende Dienstwohnhaus für den Oberbahnvorsteher sind am Bahnhofsvorplatz links vom Eingange errichtet.

<sup>174)</sup> Nach: Zentralbl. d. Bauverw. 1888, S. 389.

<sup>175)</sup> Nach: Zentralbl. d. Bauverw. 1908, S. 638.

Vom Bahnhof zu Halle a. S. 179).

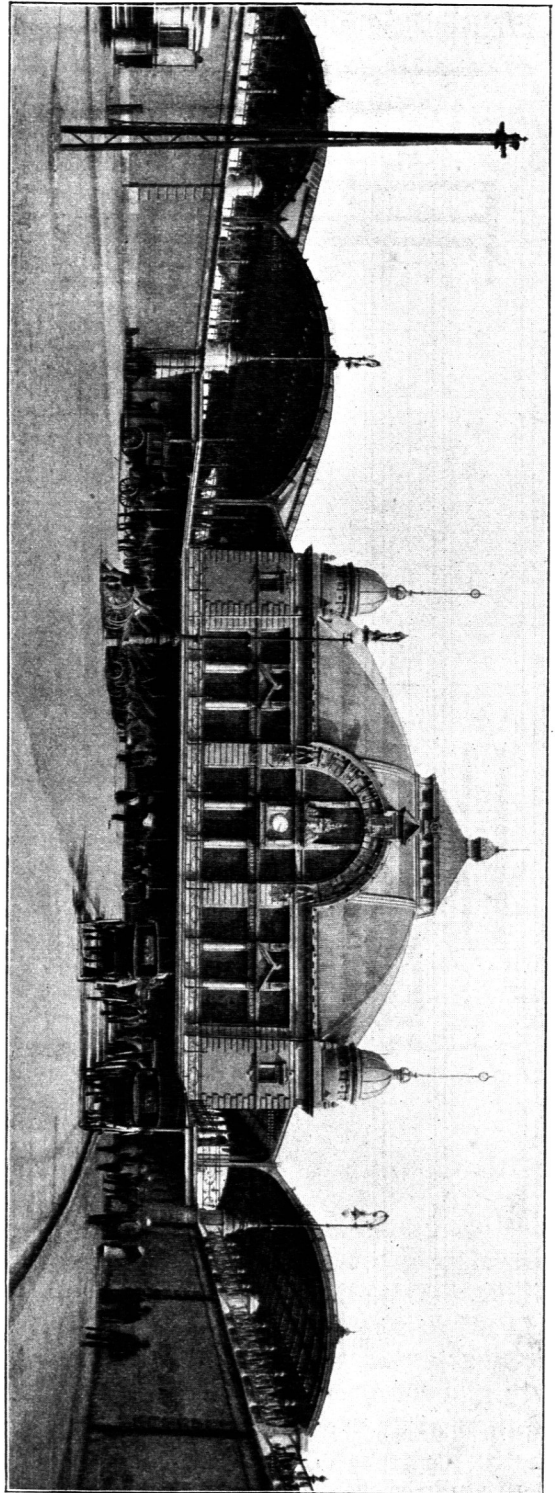


Fig. 202.

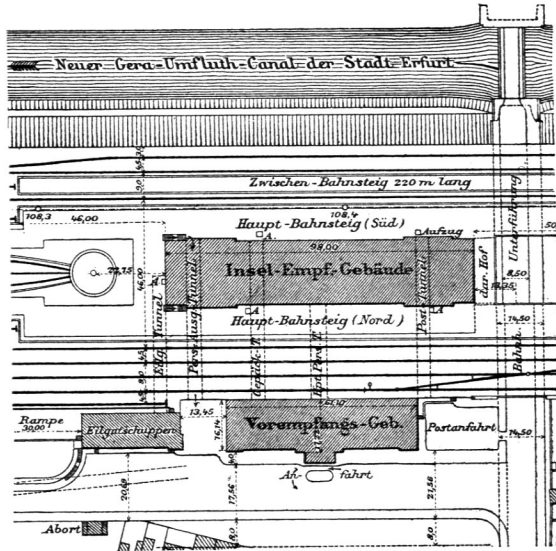
β) Typ B: Die zum Bahnhof führende Zufahrtsstraße ist über oder unter einer der einmündenden Bahnlinien geführt. Von dieser Straße gelangt man auf Rampen nach dem an der Stirnfront des Empfangsgebäudes befindlichen Bahnhofsvorplatz.

255.  
Typ B.

γ) Typ C: Auf größeren Inselbahnhöfen geht man in neuerer Zeit in der Weise vor, daß man auf den breiten Inselbahnsteig die Warte-, Erfrischung- und Abfertigungsräume setzt, dagegen an der der Stadt zugewendeten Langseite des Bahnhofes in Vorplatzhöhe ein „Vorgebäude“ errichtet, das die Eingangs-, Schalter- und Gepäckräume enthält und mit den Bahnsteigen durch Treppen und Tunnel verbunden ist. Die Einzelheiten sind aus den als Beispiele vorzuführenden Empfangsgebäuden auf den Bahnhöfen zu Erfurt, Düsseldorf und Cöln zu ersehen.

256.  
Typ C.

Fig. 203.

 $\frac{1}{2500}$  w. Gr.Vom  
Bahnhof zu  
Erfurt 176).(Siehe auch  
Fig. 77, S. 90  
und umfehend  
Fig. 204.)

Das Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Erfurt (siehe Fig. 77 [S. 90], sowie 203 u. 204<sup>177)</sup>), der für die Linie Halle-Eisenach Durchgangsstation und für die Linien nach Nordhausen und Sangerhausen Kopfstation ist, besteht, wie Fig. 203 veranschaulicht, aus dem Vorgebäude und dem eigentlichen auf dem Inselbahnsteig errichteten Empfangsgebäude.

257.  
Beispiel  
XIII.

Ersteres umfaßt die Eingangshalle mit Fahrkartenschalter, die vereinigte Gepäckannahme und -abgabe, sowie die Räume der Postverwaltung. In der Verlängerung der Mittelachse der Eingangshalle führt ein 6,00 m breiter Personentunnel nach dem Wartesaalgebäude, in dessen Mitte eine geräumige Austrittshalle für die zweiarmlig ausmündende Tunneltreppe vorgesehen ist. Zu beiden Seiten dieser Treppe befinden sich die zwei Wartefäle; in der Austrittshalle ist ein Fahrkartenschalter für den Übergangsverkehr untergebracht. Für die ankommenden Reisenden ist ein 3,75 m breiter Ausgangstunnel vorhanden; für die Beförderung der Gepäck-, Eilgut- und Poststücke dienen drei weitere Tunnel mit Aufzügen.

Der neue Hauptpersonenbahnhof (Fig. 21, S. 37) zu Düsseldorf ist eine Kreuzungstation zweier doppelgleisiger Eisenbahnen in ihrer reinsten Form und ist als Inselbahnhof mit Keilbetrieb durchgeführt. Auf dem 400 m langen und 51,80 m breiten Inselbahnsteig ist dieses Gebäude mit den Wartefälen und an der Südseite das Vorgebäude mit Zu- und Abgangstunnel, sowie Posttunnel angeordnet. Für

258.  
Beispiel  
XIV.

176) Fakf.-Repr. nach: Zeitschr. f. Bauw. 1896, Bl. 28.

177) Fakf.-Repr. nach ebendaf., Bl. 29.

die Zwischenbahnsteige ist ein Gleisabstand von 10,00<sup>m</sup>, für die Zungenbahnsteige ein solcher von 12,00 und 12,40<sup>m</sup> angenommen.

Das am Bahnhofsvorplatz gelegene, langgestreckte Vorgebäude enthält die gleichen Räume wie in Erfurt. Auch hier führt in der Hauptachse der Eingangshalle der Zugangstunnel zum Inselbahnsteig, zu der daselbst befindlichen Austrittshalle und zu den Wartefälen. Durch einen besonderen Ausgangstunnel gelangen die ankommenden Reisenden in die Ausgangshalle; zwei weitere Tunnel dienen dem Gepäck- und Postdienst<sup>178)</sup>.

Das großartigste Beispiel von einschlägigen Anlagen ist der neue Bahnhof zu Cöln (Fig. 205 u. 207<sup>179)</sup>).

Da Kreuzungen der ihn umgebenden Straßen mit der Bahnanlage zu vermeiden und ebenso schienenfreie Zugänge zu allen von Reisenden zu benutzenden Teilen des Bahnhofes herzustellen waren, so ist auch hier der Bahnkörper in derjenigen Höhenlage angeordnet, welche die Ausführung von Straßenunterführungen und von Personentunneln gestattet. Da ein erheblicher Teil der ein- und ausfahrenden Züge auf Kopfgleisen abgefertigt werden kann, so wurden die Wartefäle auf einem geräumigen Inselbahnsteig errichtet. Außerdem steht am Bahnhofsvorplatz und in gleicher Höhe mit diesem ein Vorgebäude, das die Ein- und die Ausgangshalle, die Fahrkartenschalter, die Gepäckannahme und -ausgabe ufw. enthält. Jede der beiden ebengenannten Hallen ist mit den Bahnsteigen durch einen Per-

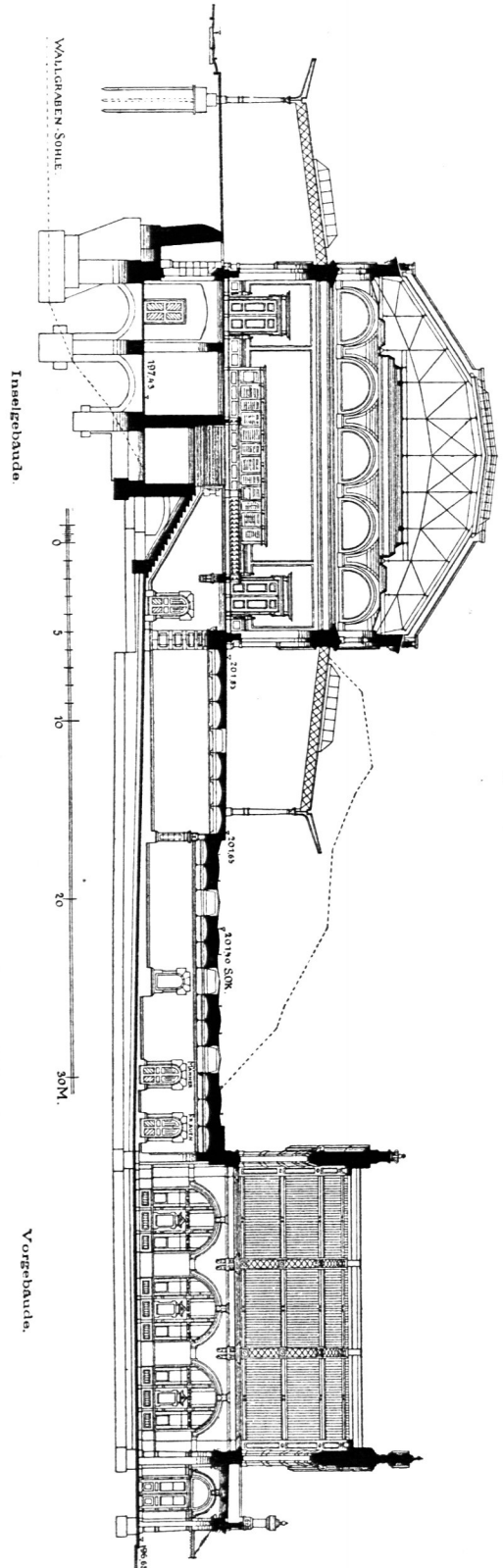


Fig. 204.

Schnitt durch das Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Erfurt<sup>177)</sup>.  
(Siehe den Grundriß in Fig. 77, S. 90 und den Lageplan in Fig. 203, S. 223.)

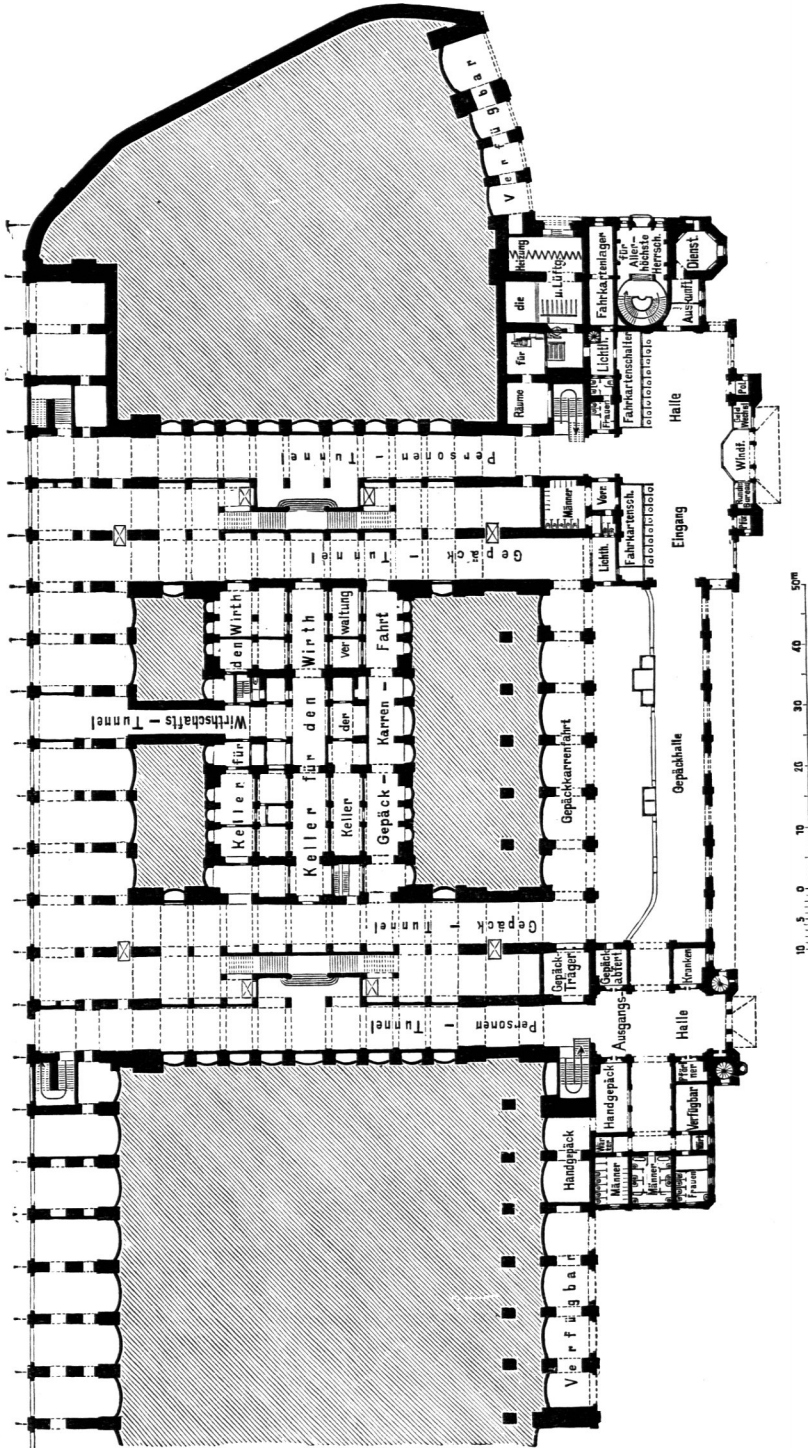
259.  
Beispiel  
XV.

<sup>178)</sup> Nach: Zeitschr. f. Bauw. 1896, S. 177.

<sup>179)</sup> Aus: Centralbl. d. Bauverw. 1888, S. 376.



Fig. 205.



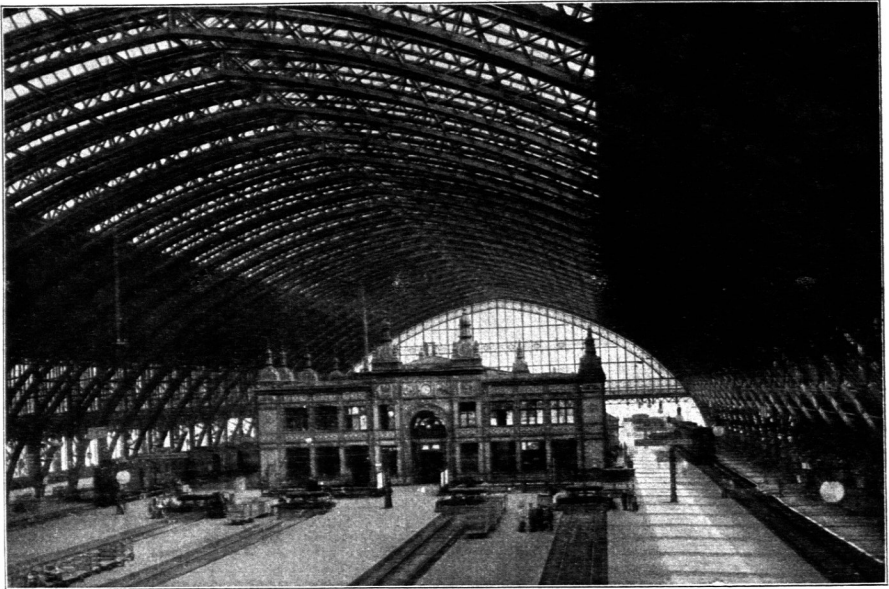
Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes zu Cöln.

Untergethoß 179)

fonentunnel mit entsprechenden Treppenanlagen in Verbindung gefetzt; überdies sind noch 2 Gepäck-tunnel und ein Post-tunnel, ebenso ein Wirtschaftstunnel vorhanden. Auch an Gepäckbahnsteigen fehlt es nicht<sup>180)</sup>.

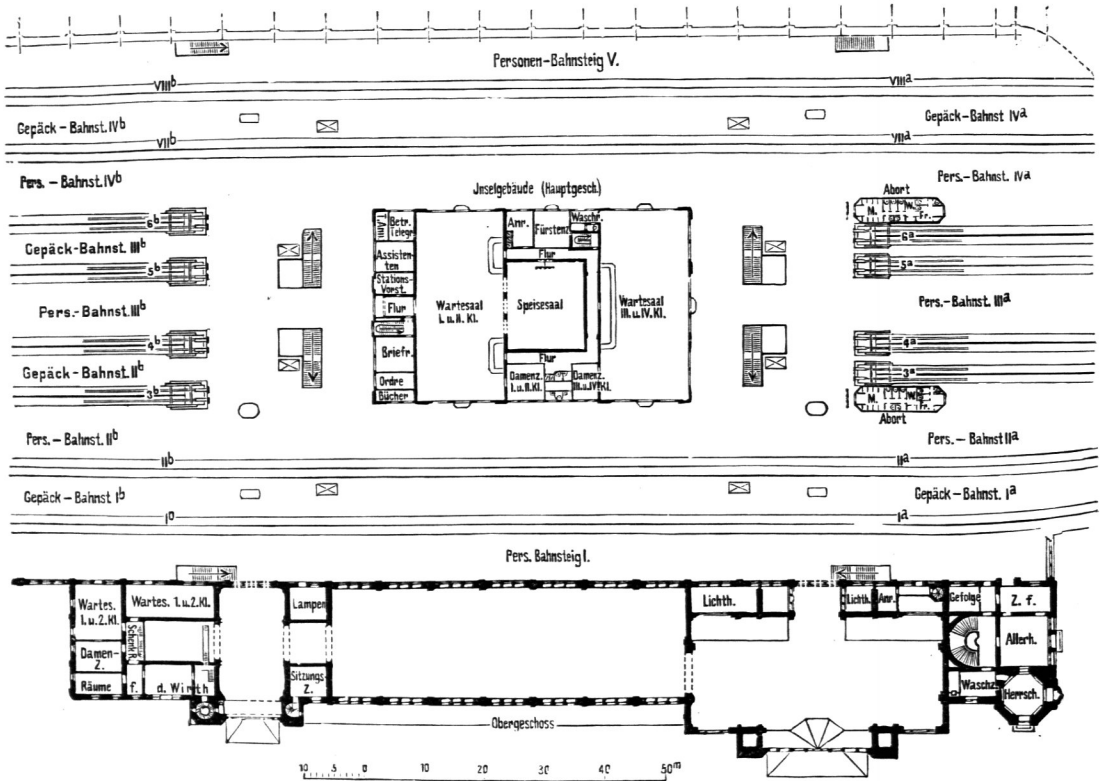
<sup>180)</sup> Nach: Centralbl. d. Bauverw. 1894, S. 230.  
Handbuch der Architektur. IV. 2, d.

Fig. 206.



Wartefaalbau mit Bahnsteighalle.

Fig. 207.



Erdgeschoß 179).

Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes zu Cöln.