

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 Gebäudelangseite 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.

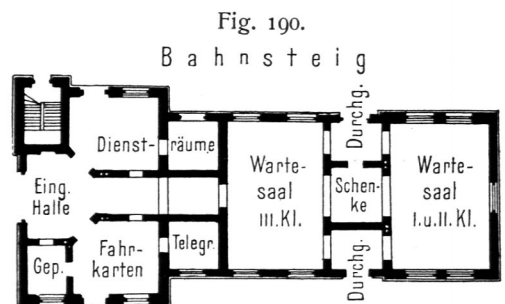
Für die Grundrißbildung des Empfangsgebäudes geben auch noch die „Technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Nebeneisenbahnen“ einen wertvollen Wink, indem § 51 sagt: „... Bei Übergangsstationen ist Sorge zu tragen, daß die Reisenden vom Bahnsteig aus sowohl 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 Typen 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



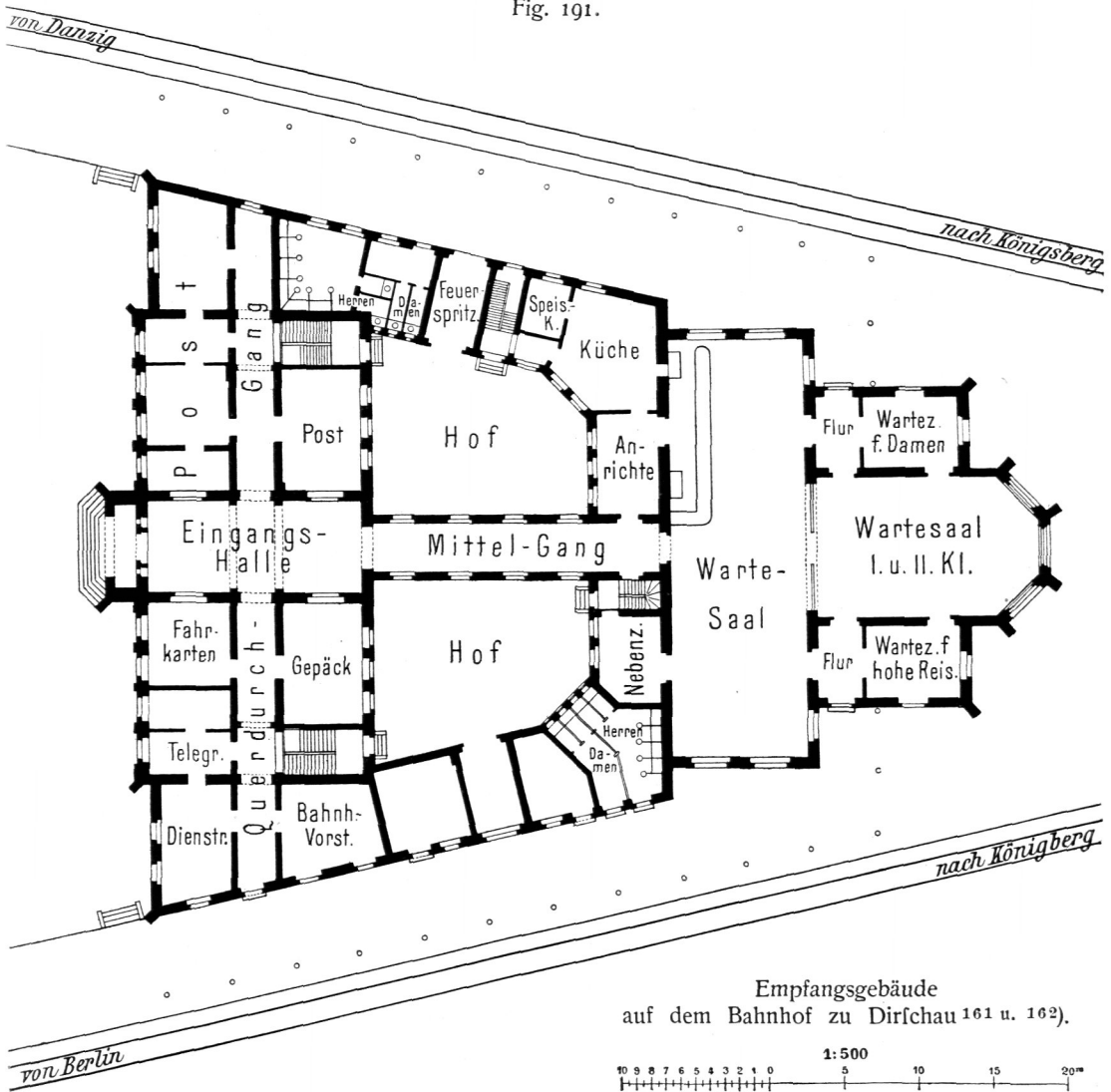
Empfangsgebäude auf dem Bahnhof der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen zu Bendorf¹⁶⁰⁾.

¹⁶⁰⁾ Nach: Centralbl. d. Bauverw. 1882, S. 171.

^{1/600} 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.



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.

¹⁰¹⁾ Nach: Zeitschr. f. Bauw. 1862, Bl. Q¹.

¹⁰²⁾ 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 Bensdorf (Fig. 190¹⁶⁰).

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. 191¹⁶¹) befolgt den gleichen Typ; es umschließt aber zwei größere Hofräume¹⁶².

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.

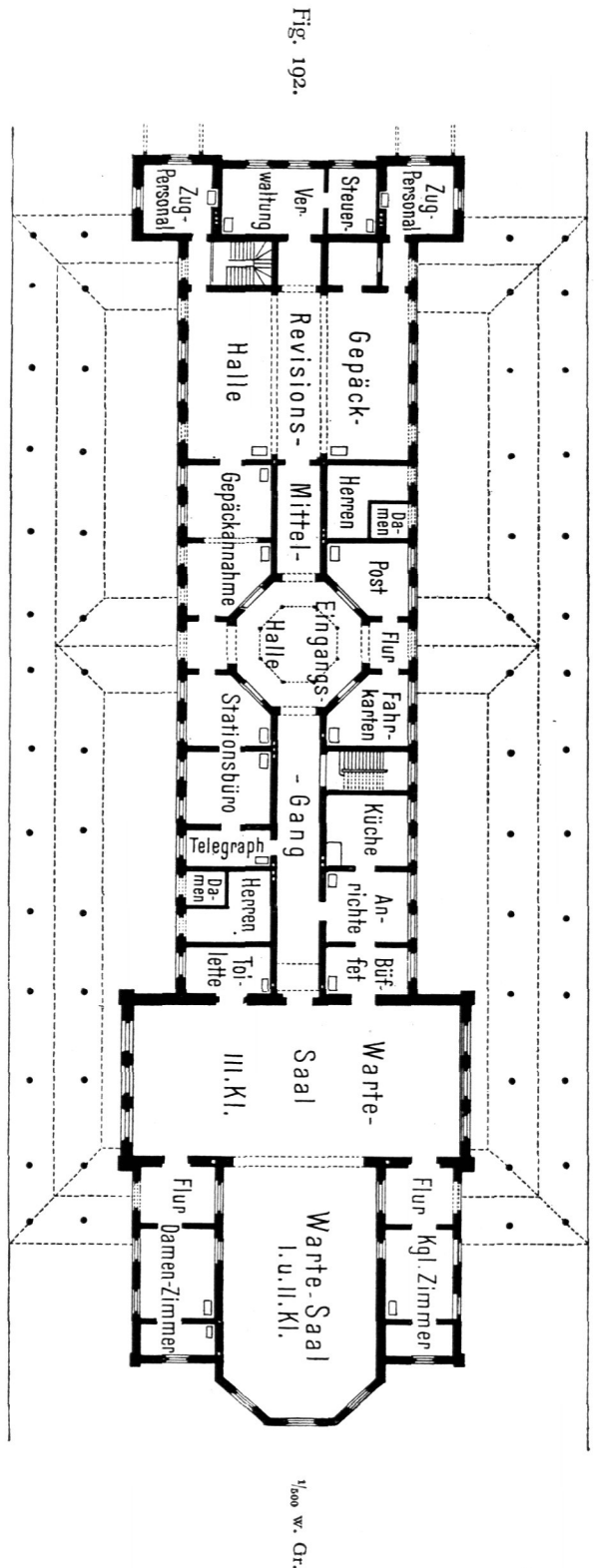
Eine Anlage, bei der das Empfangsgebäude an der Langseite betreten wird und dementsprechend die Eingangshalle in die Mitte gelegt ist, zeigt der Bahnhof zu Eydtkuhnen (Fig. 192¹⁶³).

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).



¹⁶³) Nach: Zeitfchr. f. Bauw. 1862, Bl. Q⁶.

Siehe auch
Fig. 188
(S. 211).

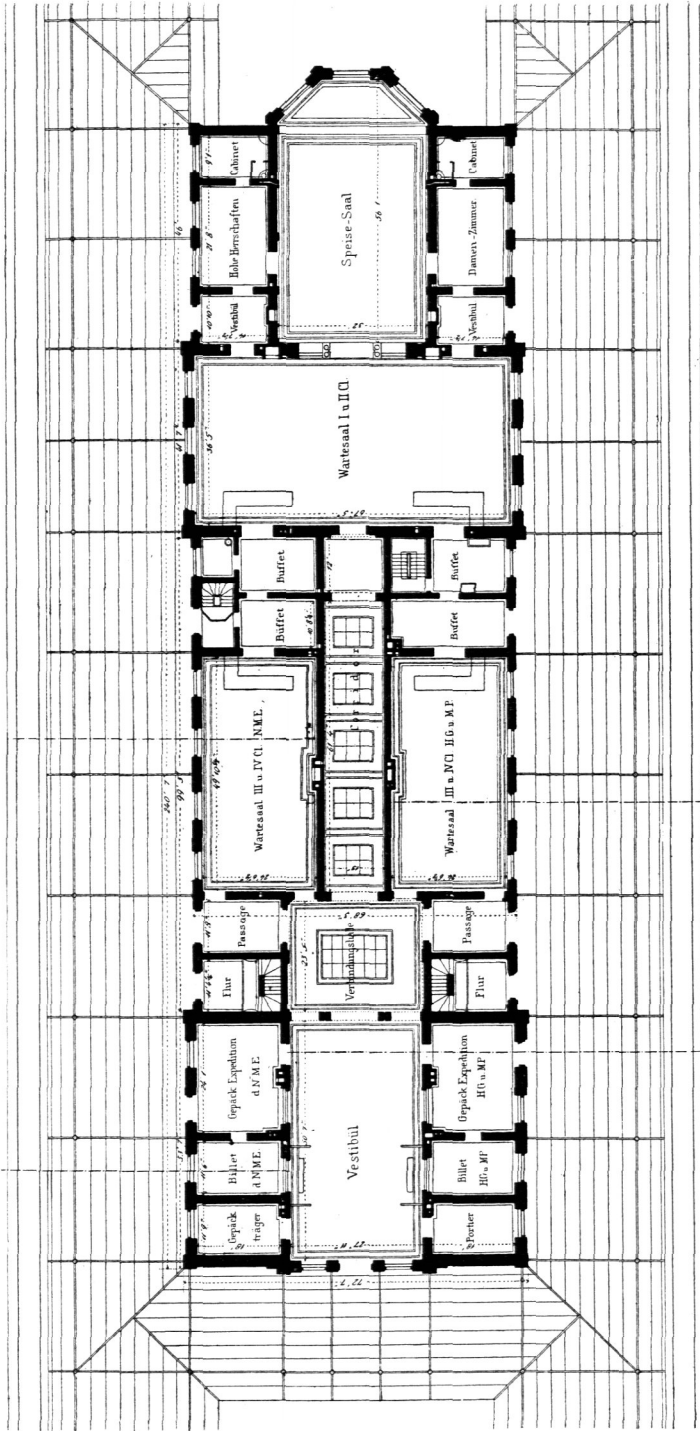


Fig. 193.

$\frac{1}{600}$ w. Gr.

Empfangsgebäude auf dem Bahnhof zu Guben¹⁶⁴⁾.

dem an der Giebel-front 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. 193¹⁶⁴⁾.

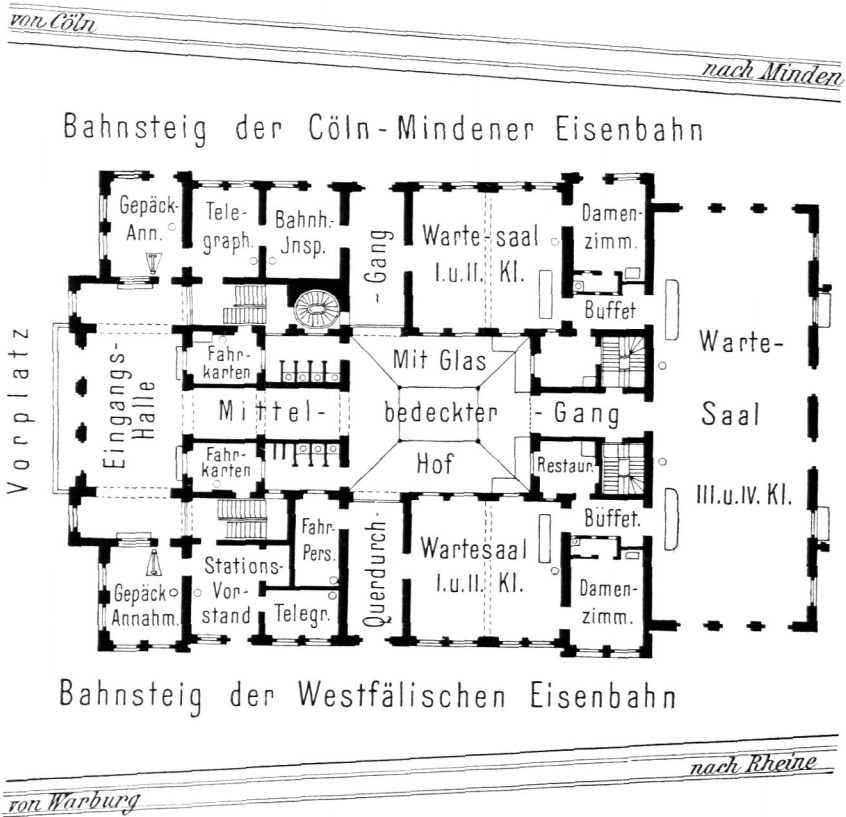
¹⁶⁴⁾ Nach: Zeitschr. f. Bauw. 1871, Bl. 68.

Dieser Inselfbahnhof entstand durch den Anschluß der Bahnen Halle-Guben-Sorau und der Märkisch-Pofener 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. 194¹⁶⁵⁾: das Empfangsgebäude auf dem Keilbahnhof zu Hamm.

244.
Beifpiel
V.

Fig. 194.



Empfangsgebäude auf dem Bahnhof der Cöln-Mindener und der westfälifchen Eifenbahn zu Hamm¹⁶⁵⁾.

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 Dienfräume 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. 195¹⁶⁶⁾.

Von dem öftlich gelegenen Haupteingange ift ein geräumiger Vorplatz mit beiderfeitigen, 3,00 m breiten Fußgängerwegen im Anschluß an die nach der Stadt führende Zufahrtsfräße 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.

¹⁶⁵⁾ Nach: Zeitschr. f. Bauw. 1862, Bl. Q.

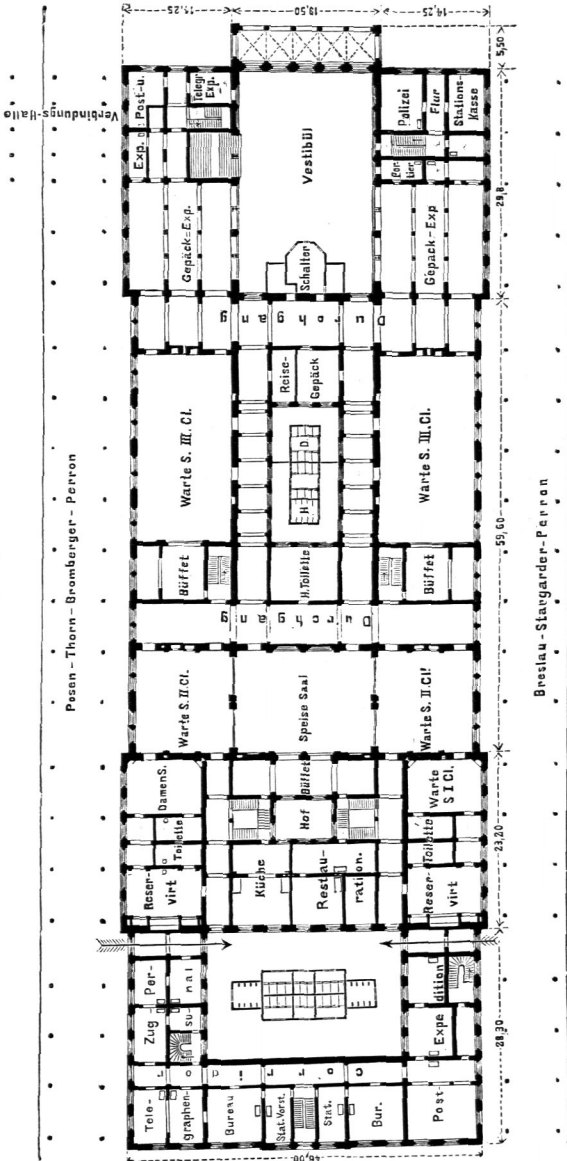
¹⁶⁶⁾ Aus: Centralbl. d. Bauverw. 1882, S. 171.

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 Posen-Thorn-Bromberger und der Breslau-Stargarder Eisenbahn zu Posen 1866.

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 Langseiten 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 feines 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.

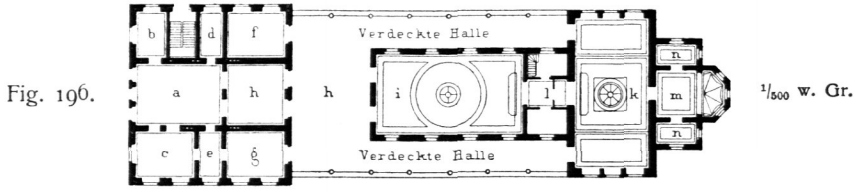
Die nur mittelbare Erhellung des einen Warteraumes, ebenso

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. 106¹⁶⁷).

247.
Beispiel VII.

¹⁶⁷) Nach: Zeitschr. f. Bauw. 1862, Bl. 47.



Perron der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn

Empfangsgebäude auf dem Bahnhof der Ruhrort-Crefeld-Gladbacher und der Aachen-Düsseldorfer 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. 197¹⁶⁸⁾ dargestellt.

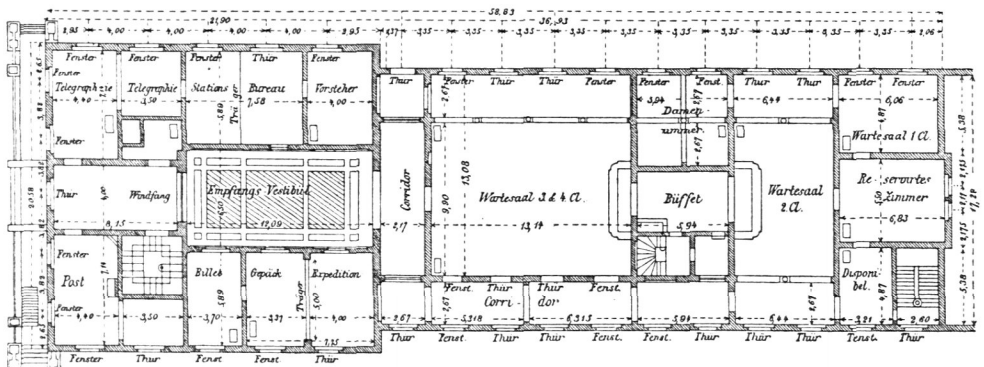
Der vordere Kopfbau ist basilikaartig ausgebildet, so daß das mittlere Schiff höher emporgeführt ist und eine Reihe von feintlichen Hochfenstern über den Dächern der Seitenschiffe und der Bahnsteige erhalten hat.

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

Der Keilbahnhof der Gotthardbahn zu Arth-Goldau zeigt in seinem Empfangsgebäude (Fig. 198¹⁶⁹⁾ 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. 200¹⁷⁰⁾ dargestellte deutsch-russische Übergangsbahnhof zu Skalmierzyce hier aufgenommen.

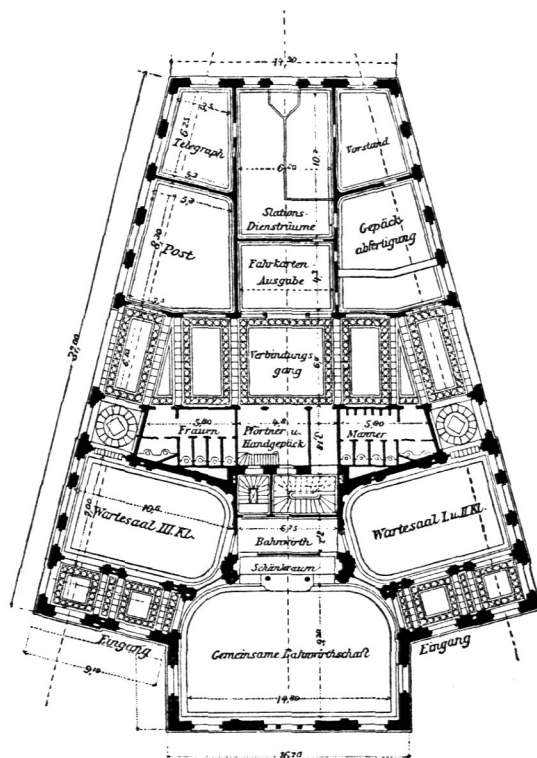
Das Empfangsgebäude ist im Stil des märkischen Backsteinbaues gehalten, und demgemäß sind gotische Formen im Äußeren und im Inneren zur Anwendung gekommen. Bezüglich der

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“¹⁷¹⁾.

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 zweigiechollig auszubilden. Indes kann hierbei in verschiedener Weise verfahren werden.

252.
Typ III.

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

¹⁷⁰⁾ Nach: Zeitchr. f. Bauw. 1907, S. 389 u. Bl. 50.

¹⁷¹⁾ Nach ebendaf., S. 389.