

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.

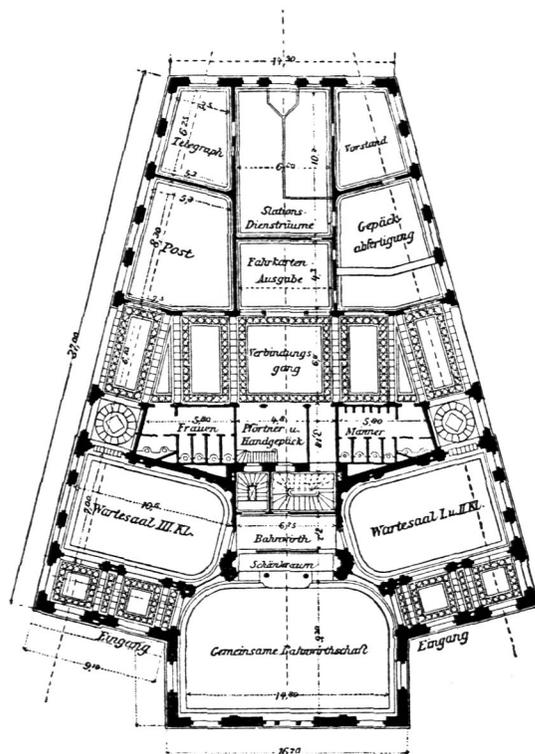
Das Empfangsgebäude ist im Stil des märkischen Backsteinbaues gehalten, und demgemäß sind gotische Formen im Äußeren und im Inneren zur Anwendung gekommen. Bezüglich der

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 zweigefchollig 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.

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.

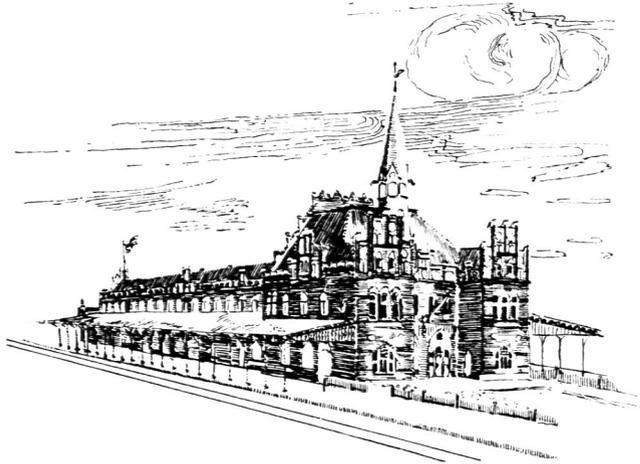
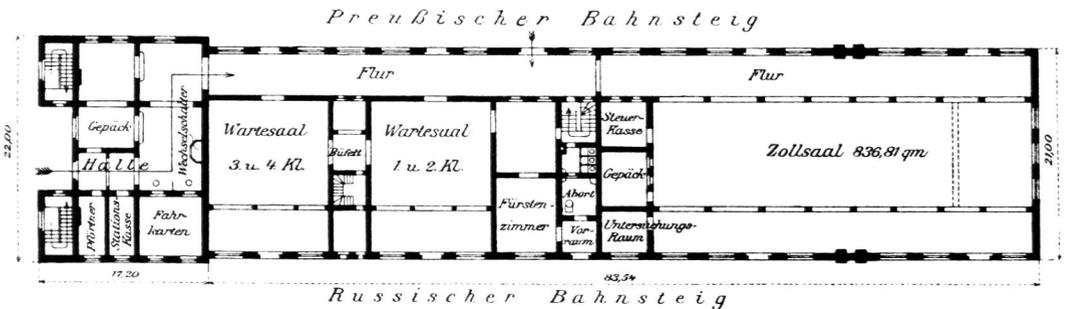


Schaubild.

Fig. 200.



Empfangsgebäude auf dem deutsch-russischen Übergangsbahnhof zu Skalmierzyce¹⁷⁰⁾.

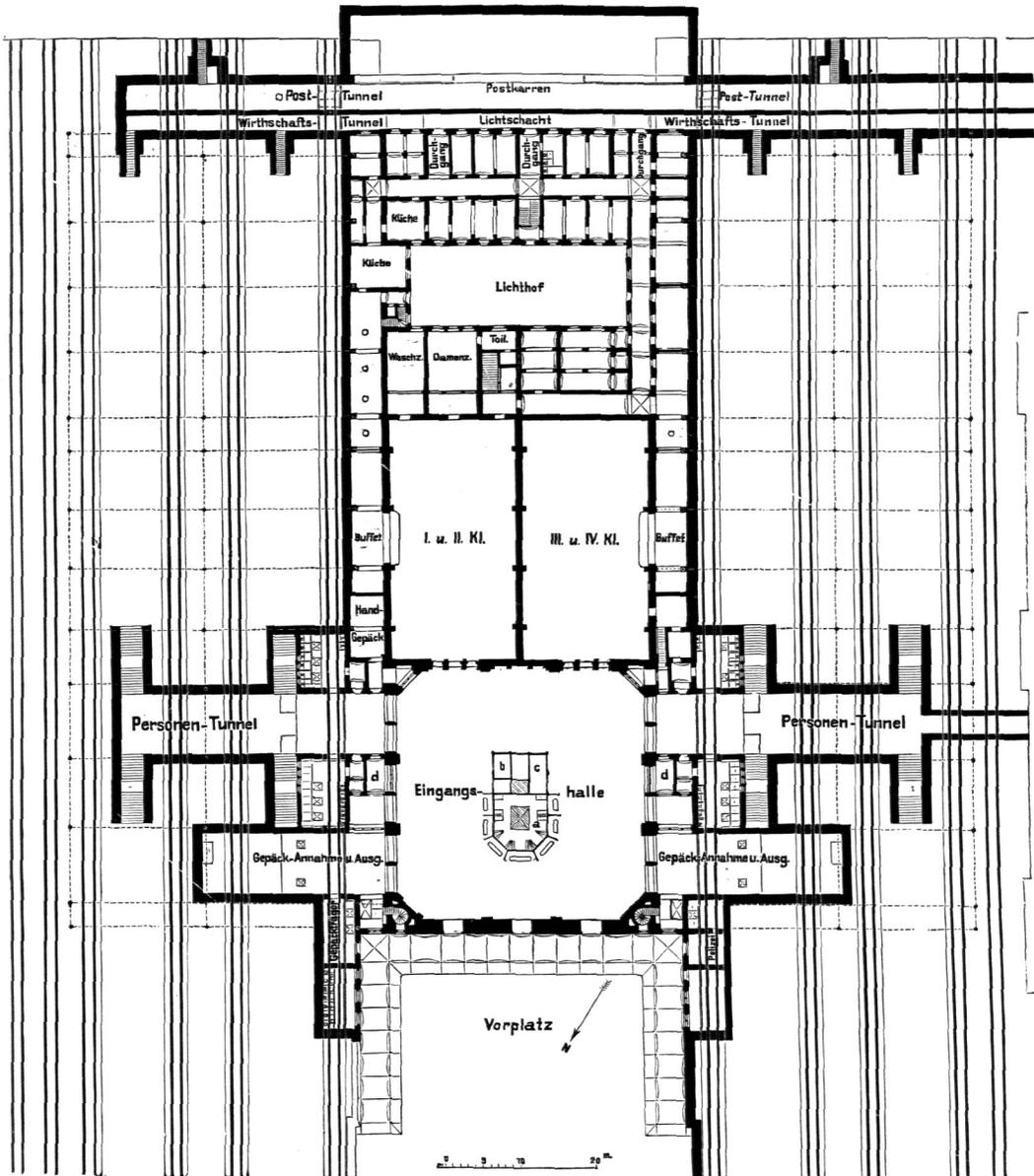
253.
Beispiel
XI.

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) gechilderten Bahnhof zu Arth-Goldau (oben hier die Wartefäle dicht aneinander, und Tunnel mit Treppen führen zu den höhergelegenen Bahnsteigen empor. In Fig. 201¹⁷²⁾ ist der Grundriß

¹⁷²⁾ Aus: Centralbl. d. Bauverw. 1888, S. 389.

dieses Empfangsgebäudes wiedergegeben, und Fig. 202¹⁷³⁾ veranschaulicht den tiefgelegenen Bahnhofsvorplatz mit den Vorderansichten des Empfangsgebäudes und der Bahnsteighallen.

Fig. 201.

Empfangsgebäude auf dem Bahnhof zu Halle a. S.¹⁷³⁾.

(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-

¹⁷³⁾ 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 ¹⁷⁴⁾.

In zweifacher Beziehung verwandt mit dem Empfangsgebäude zu Halle a. S. ist dasjenige auf dem 4 Bahnlinsen dienenden Keilbahnhof zu Vohwinkel ¹⁷⁵⁾ (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.

¹⁷⁴⁾ Nach: Zentralbl. d. Bauverw. 1888, S. 389.

¹⁷⁵⁾ Nach: Zentralbl. d. Bauverw. 1908, S. 638.

254.
Beispiel
XII.

Vom Bahnhof zu Halle a. S. 179).

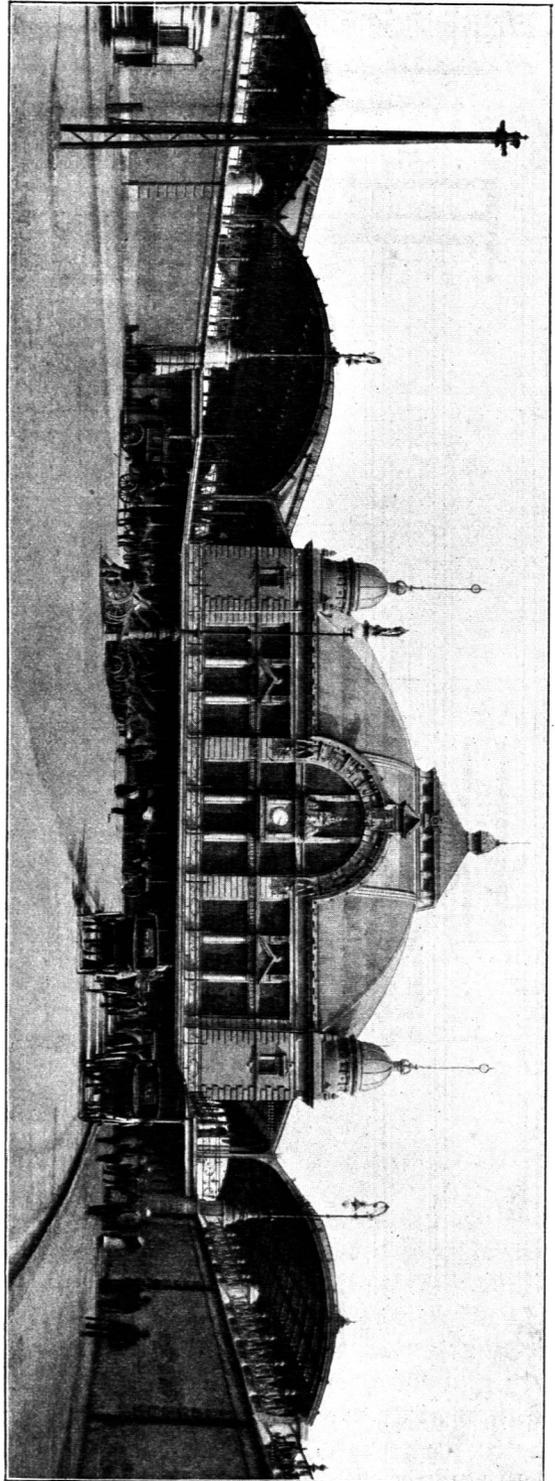


Fig. 202.

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.

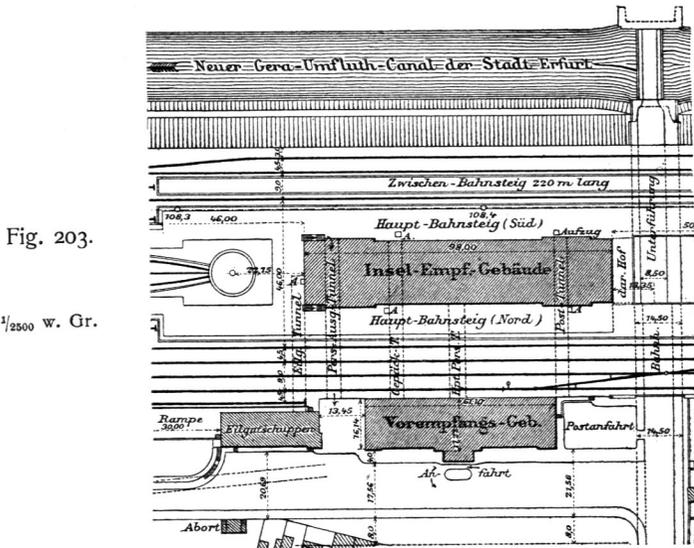
256.
Typ C.

Fig. 203.

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. 204¹⁷⁷⁾), 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 zweiarstig 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^m, für die Zungenbahnsteige ein solcher von 12,00 und 12,40^m 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 Postdienst¹⁷⁸⁾.

Das großartigste Beispiel von einschlägigen Anlagen ist der neue Bahnhof zu Cöln (Fig. 205 u. 207¹⁷⁹⁾.

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-

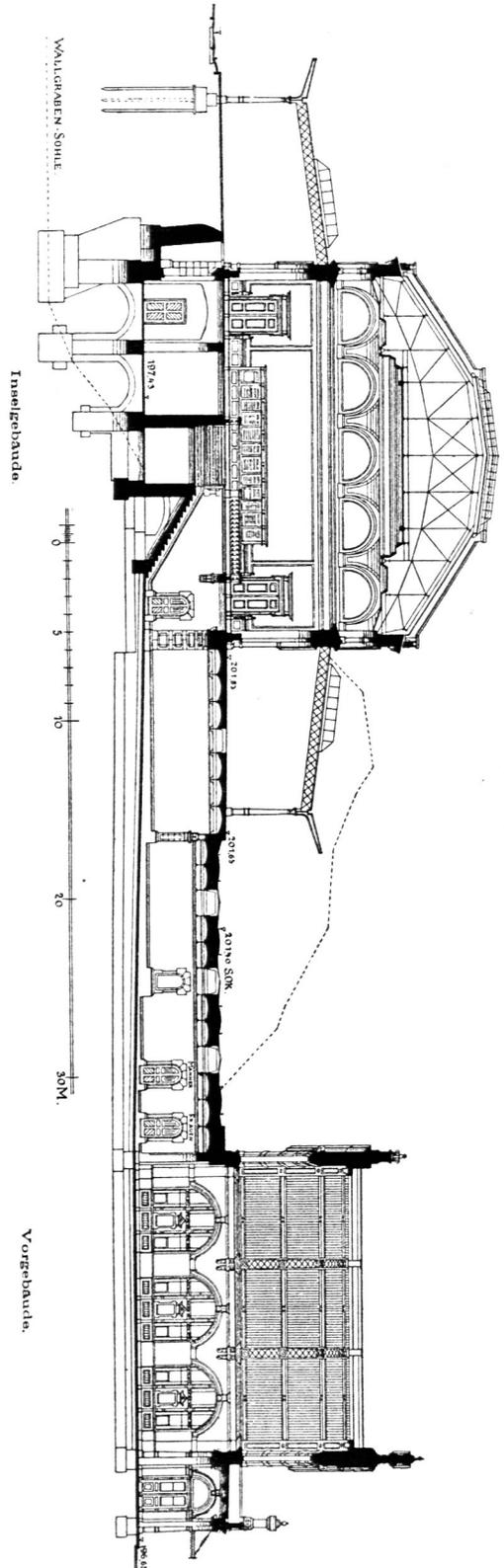


Fig. 204.

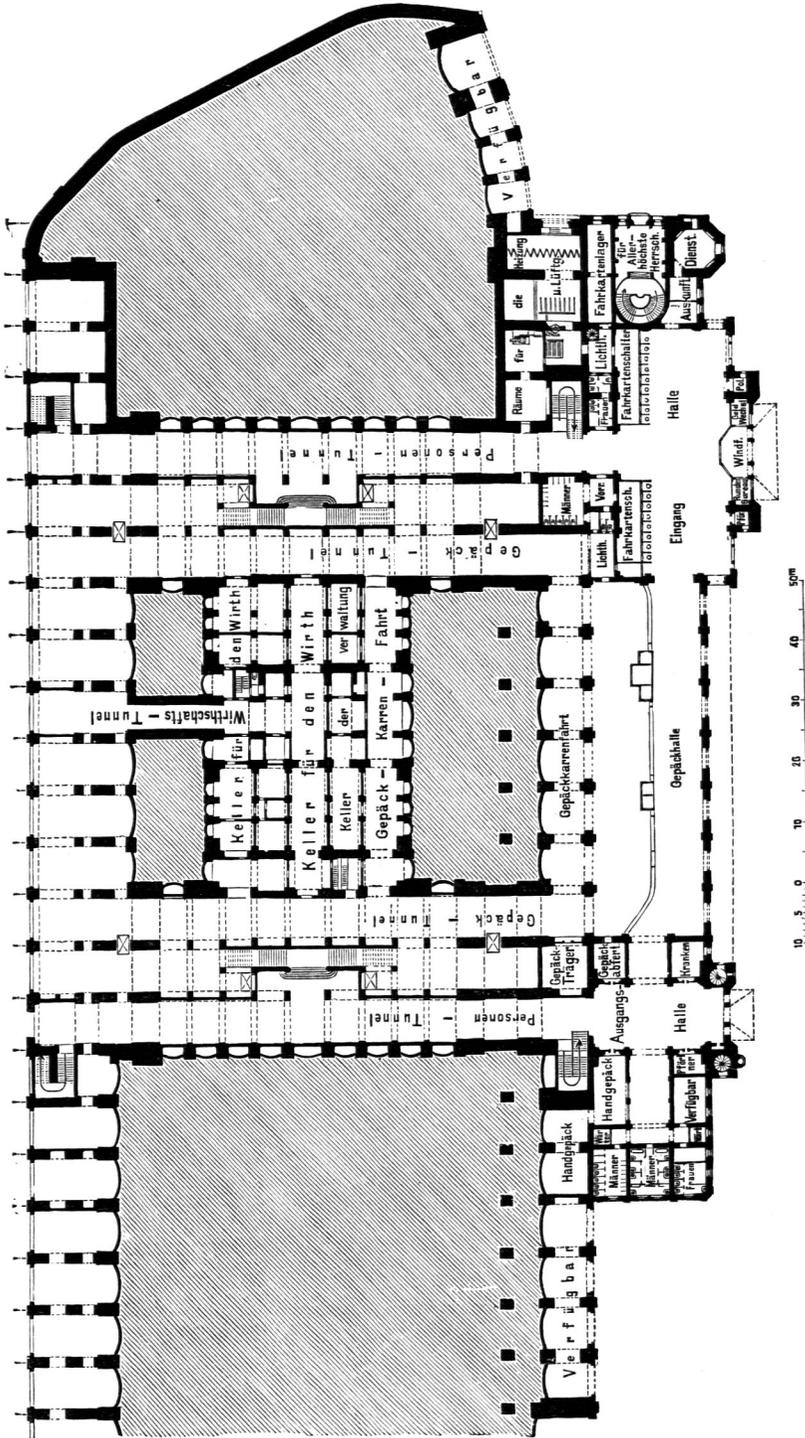
Schnitt durch das Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Erfurt¹⁷⁷⁾.
(Siehe den Grundriß in Fig. 77, S. 90 und den Lageplan in Fig. 203, S. 223.)

259.
Beispiel
XV.

¹⁷⁸⁾ Nach: Zeitschr. f. Bauw. 1896, S. 177.

¹⁷⁹⁾ Aus: Centralbl. d. Bauverw. 1888, S. 376.

Fig. 205.



Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes zu Cöln.

Untergetchoß 1797.

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 nicht¹⁸⁰⁾.

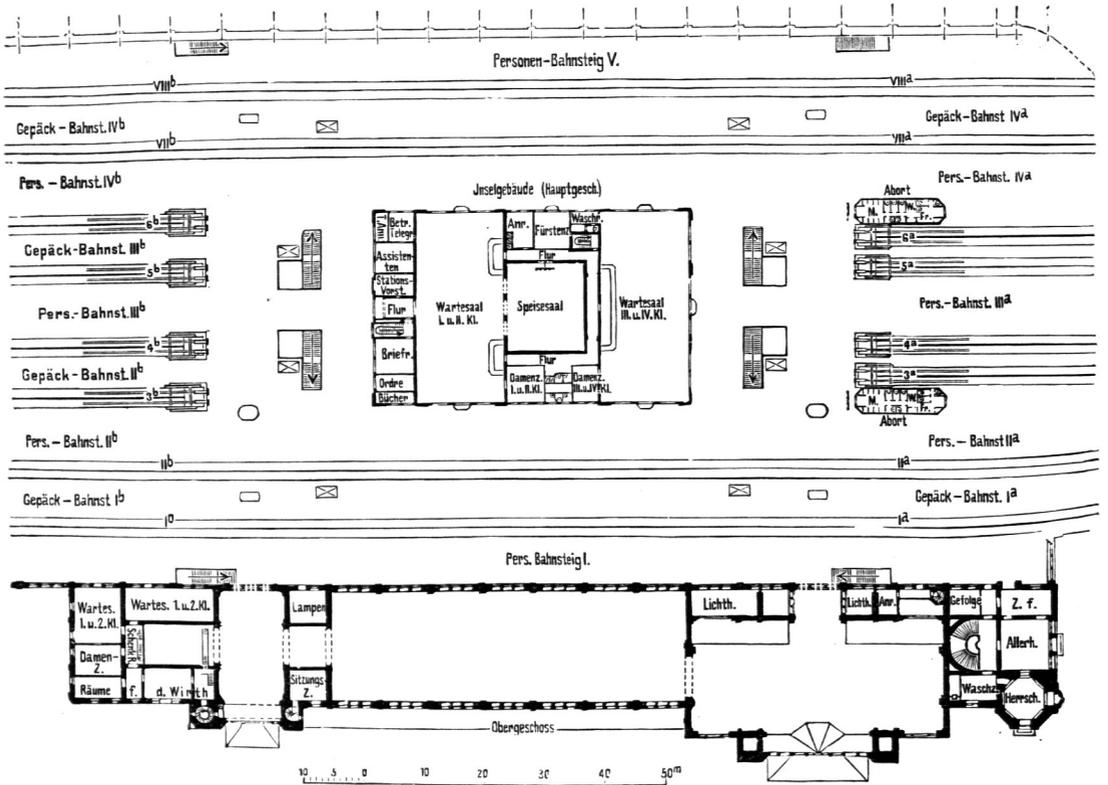
¹⁸⁰⁾ Nach: Centralbl. d. Bauverw. 1894, S. 230.
Handbuch der Architektur. IV. 2, d.

Fig. 206.



Wartefaalbau mit Bahnsteighalle.

Fig. 207.



Erdgeschoß 179).

Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes zu Cöln.