

e) Empfangsgebäude auf Kreuzungsbahnhöfen.

Wie bereits in Art. 14 (S. 8) gefagt worden ist, entsteht ein Kreuzungsbahnhof an derjenigen Stelle, wo zwei Bahnlinien einander durchkreuzen. Geschieht dies in gleicher Höhe, so kann sowohl der Bahnhof im allgemeinen, als auch im besonderen das Empfangsgebäude genau so wie bei Insehbahnhöfen ausgebildet werden, und einige der vorhergehend unter d vorgeführten Beispiele (namentlich das von Düffeldorf herrührende) haben dies bereits dargetan. Wenn aber infolge örtlicher Verhältnisse der Höhenunterschied zwischen den beiden Bahnlinien so groß ist, daß die ebenerwähnte Lösung ausgeschlossen ist, so entsteht der eigentliche Kreuzungsbahnhof, der auch, weil das Empfangsgebäude zweigefchloßig zu gestalten ist, Turmbahnhof, hier und da, weil die untere Bahnlinie von den oberen überbrückt wird, sogar Brückenbahnhof genannt wird.

260.
Überficht.

Ein Kreuzungsbahnhof besteht hiernach eigentlich aus zwei übereinander gelegenen Stationen, wovon die eine der unteren, die andere der oberen Bahnlinie angehört. Um indes den Durchgangsreisenden ein tunlichst bequemes Übergehen von einer Linie zur anderen zu ermöglichen, wird das Empfangsgebäude für die beiden übereinandergelegenen Bahnhöfe gemeinschaftlich angeordnet. Am besten stellt man es in einen der vier Winkel, welche die beiden sich kreuzenden Bahnen bilden (Fig. 208¹⁸¹). Welcher der dazu passende ist, muß durch die örtlichen Verhältnisse entschieden werden; doch eignet sich bei nicht rechtwinkliger Durchkreuzung jedenfalls einer der stumpfen Winkel besser dazu als einer der Spitzen.

Das Empfangsgebäude erhält zweckmäßigerweise L-förmige Grundrißgestalt (Fig. 208) und ist zweigefchloßig. In den Eckbau kommt vor allem die beiden Bahnlinien gemeinsame Eingangshalle mit der Unter- und Obergechoß verbindenden Treppe zu liegen; auch andere von beiden Bahnverwaltungen gemeinschaftlich zu benutzende Räumlichkeiten können darin untergebracht werden. Je einer der Gebäudeflügel ist einer der zwei Bahnlinien zugewiesen, und jeder davon enthält für die betreffende Bahnlinie die Warte- und Erfrischungsräume samt dem erforderlichen Zubehör. Für die unten befindliche Bahn werden diese Räume im Untergechoß, für die oben angeordnete im Obergechoß vorgeehen; die Wartefäle sind stets am Bahnsteig anzuordnen.

261.
Raum-
anordnung.

Für das Raumbedürfnis und die sich daraus ergebende Gesamtanordnung ist vor allem die Größe des Verkehrs, die sog. Verkehrsdichtigkeit, welche die beiden sich kreuzenden Bahnlinien aufweisen, ausschlaggebend. Ist der Verkehr auf beiden Linien nahezu gleich groß, so werden Zahl und Größe der erforderlichen Räume für beide Linien annähernd die gleichen sein. Anders aber, wenn die eine Linie der anderen gegenüber einen nur untergeordneten Verkehr hat; bei ersterer kommt man mit einer geringeren Zahl von Räumen und auch mit kleineren Flächengrößen aus.

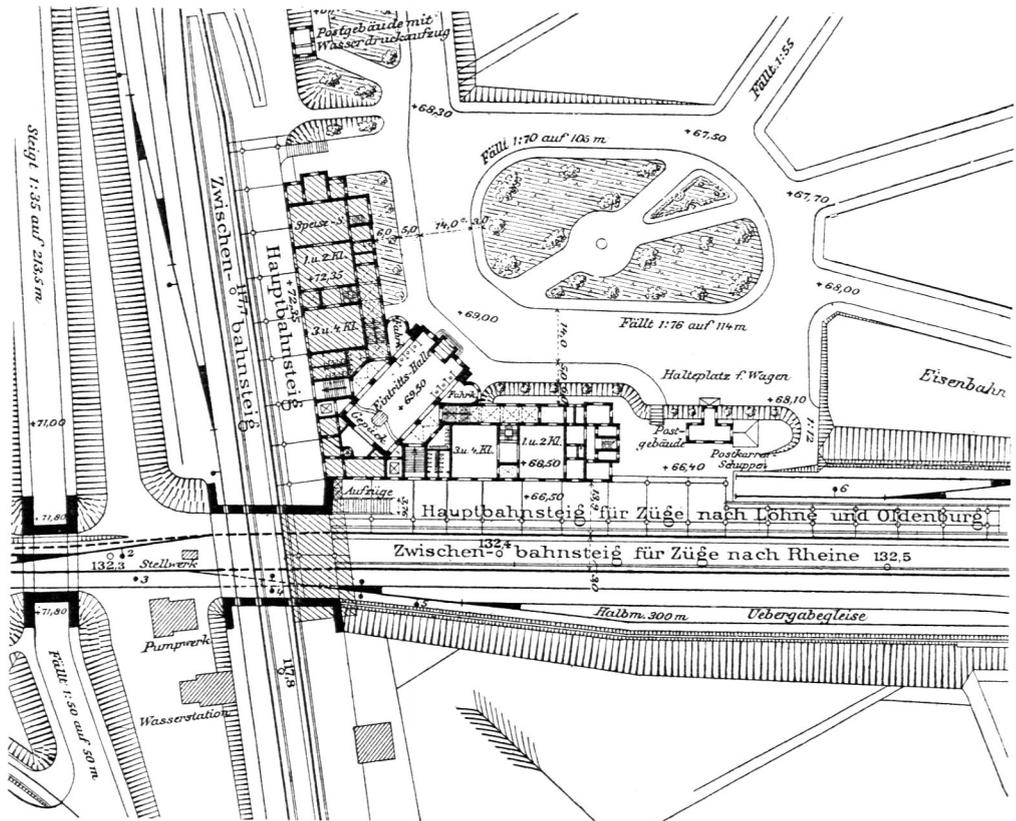
Lage und Ausgestaltung der zum Bahnhof führenden Zufahrtsstraße, bezw. des betreffenden Bahnhofsvorplatzes können auf die Gesamtanlage des Empfangsgebäudes, namentlich auf die Anordnung des Einganges und der Eingangshalle, von Einfluß sein. Letztere ist naturgemäß stets im Untergechoß unterzubringen, und zwar in der Regel am besten in der einpringenden Ecke des Gebäudes. Aus der Halle führt eine räumlich genügend bemessene Treppe nach dem Obergechoß; den betreffenden Treppenlauf legt man am vorteilhaftesten winkelrecht

¹⁸¹) Fakf.-Repr. nach: Zeitschr. f. Bauw. 1899, Bl. 6.

zur oberen Bahnlinie. Man hat aber auch schon zwei zu beiden Bahnlinien winkelrecht gestellte Treppenläufe angeordnet.

Stehen beide Bahnlinien unter gemeinsamer Verwaltung, so hat man nur eine Fahrkartenausgabe vorzusehen, die selbstredend im Untergeschoß gelegen sein muß. Hat man es mit getrennten Verwaltungen zu tun, so werden in vielen Fällen zwei getrennte Fahrkartenausgaben, ebenso zwei Gepäckabfertigungen notwendig. Man hat aber auch in diesem Falle die genannten Räume gemeinsam angeordnet, natürlich im Untergeschoß.

Fig. 208.



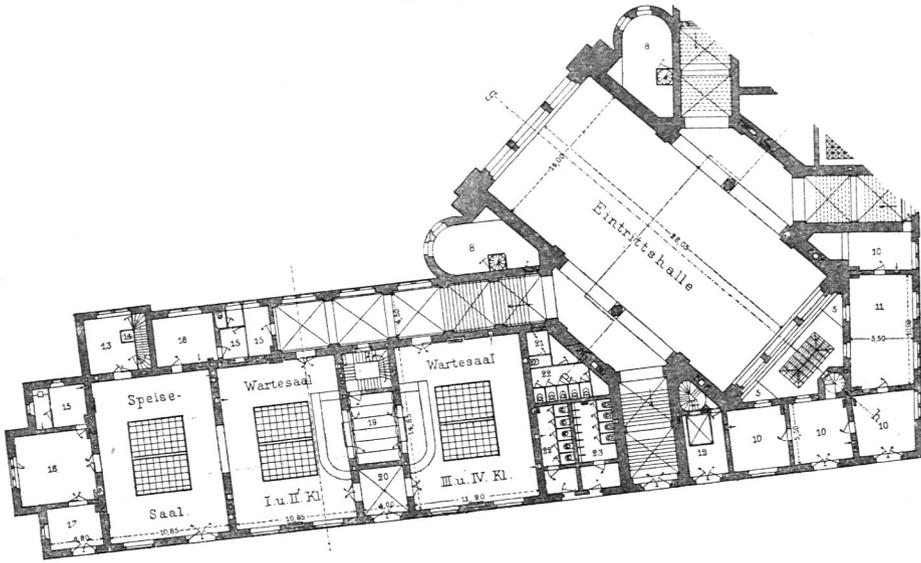
Vom Hauptbahnhof zu Osnabrück¹⁸¹⁾.

^{1/2500} W. Gr.

Für die Diensträume ist gleichfalls von Wesenheit, ob die beiden Bahnlinien gemeinsam oder getrennt verwaltet werden. Im ersteren Falle braucht man diese Räume nur einfach vorzusehen; im letzteren Falle hingegen sind die Diensträume doppelt, und zwar je eine Gruppe im Unter- und im Obergeschoß, unterzubringen. Indes wurden auch schon bei gemeinsamer Verwaltung oben und unten Diensträume zur Ausführung gebracht und zwischen beiden Gruppen eine bequeme Treppenverbindung (am einfachsten wohl durch eine Wendeltreppe) hergestellt.

Warte- und Erfrischungsräume sind, wie bereits angedeutet wurde, in ungefähr gleicher Zahl und Größe vorzusehen, sobald die zwei Linien von annähernd gleicher Bedeutung sind; sonst lasse man sie bei der minder wichtigeren Linie eine wesentlich untergeordnetere Rolle spielen. Gleiches gilt von der Gepäck-

Fig. 209.



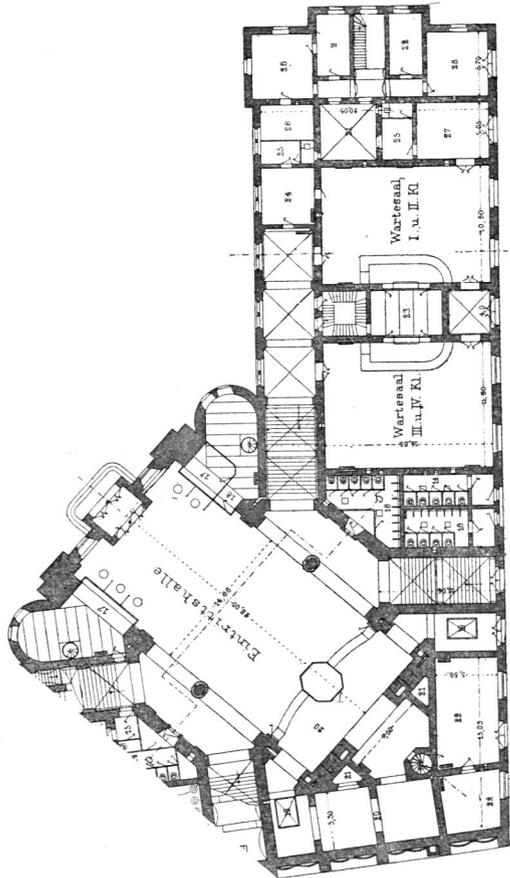
Untergeschoß des Westflügels.

Fig. 210.

Vom Empfangsgebäude
des Bahnhofes zu Osnabrück 1892).

$\frac{1}{250}$ w. Gr.

- | | |
|-------------------------|-------------------------|
| 14. Abort für Frauen. | 8. Bodenraum. |
| 15. Abort für den Wirt. | 9. Geräte. |
| 16. Abort für Männer. | 10. Bahndienstzimmer. |
| 17. Schalter. | 11. Telegraph. |
| 18. Pförtner. | 12. Gepäckaufzug. |
| 19. Aufzug. | 13. Anrichte. |
| 20. Gepäck. | 14. Aufzug. |
| 21. Lichthof. | 15. Wafchzimmer. |
| 22. Dienfräume. | 16. Fürstenzimmer. |
| 23. Schenkraum. | 17. Vorzimmer. |
| 24. Damenzimmer. | 18. Damenzimmer. |
| 25. Wafchzimmer. | 19. Schenkraum. |
| 26. Kaffe. | 20. Vorraum. |
| 27. Fürstenzimmer. | 21. Abort für den Wirt. |
| 28. Wagenmeister. | 22. Abort für Frauen. |
| 29. Lampen. | 23. Abort für Männer. |



Obergeschoß des Ostflügels.

abfertigung, die man vorteilhafterweise in dem von den beiden Bahnlinien gebildeten Winkel anordnet; den wohl stets notwendigen Gepäckaufzug verlege man an die gleiche Stelle, z. B. in einen geeigneten Turm oder auch neben diesen. Sind sonst Aufzüge erforderlich, so gliedert man sie an den Gepäckaufzug an.

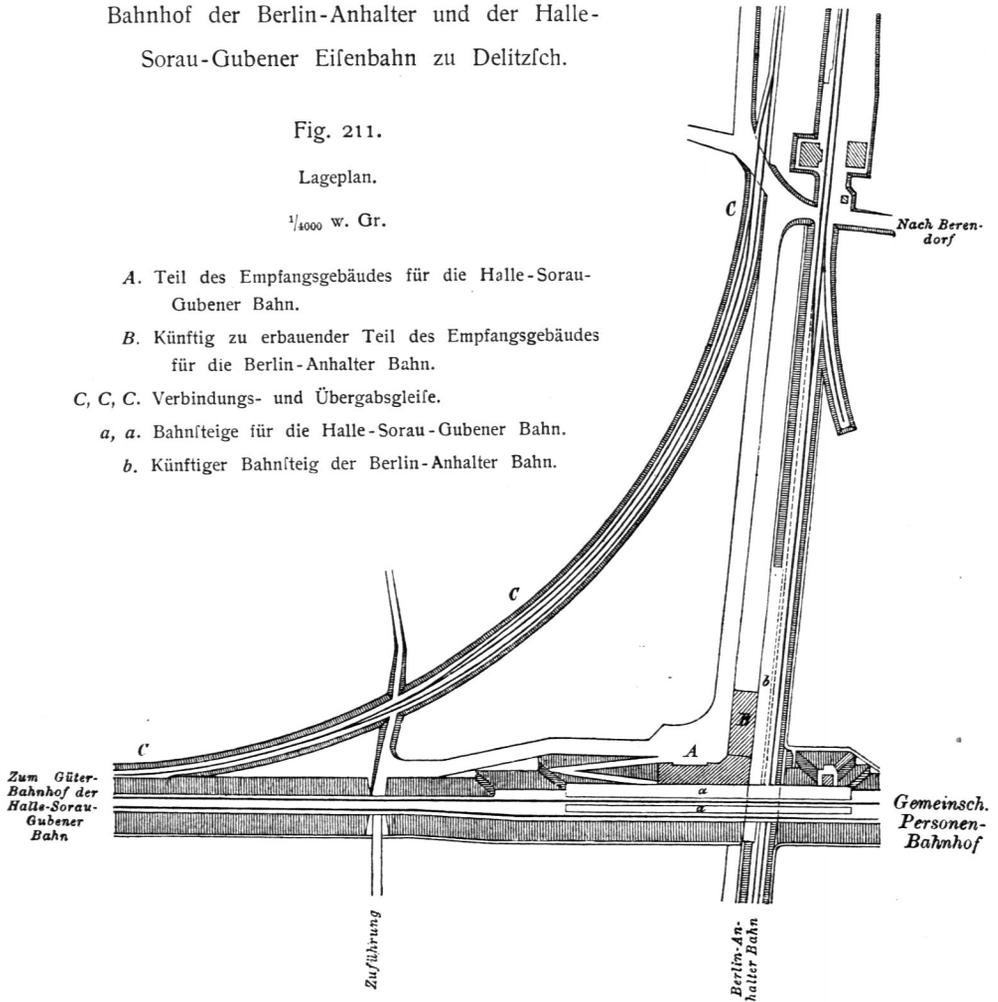
Bahnhof der Berlin-Anhalter Bahn

Bahnhof der Berlin-Anhalter und der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn zu Delitzsch.

Fig. 211.

Lageplan.

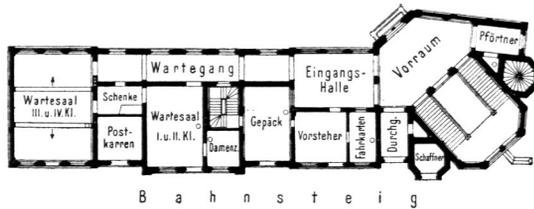
$\frac{1}{4000}$ w. Gr.



- A. Teil des Empfangsgebäudes für die Halle-Sorau-Gubener Bahn.
- B. Künftig zu erbauender Teil des Empfangsgebäudes für die Berlin-Anhalter Bahn.
- C, C, C. Verbindungs- und Übergabgleise.
- a, a. Bahnsteige für die Halle-Sorau-Gubener Bahn.
- b. Künftiger Bahnsteig der Berlin-Anhalter Bahn.

Fig. 212.

$\frac{1}{750}$ w. Gr.



Grundriß des Obergefchoßes im Flügel A¹⁸²⁾.

Die im Obergefchoß unterzubringenden Räume beeinträchtigen vielfach die Tageserhellung der im Untergefchoß befindlichen; deshalb beschränke man die für

¹⁸²⁾ Fakf.-Repr. nach: Zeitschr. f. Bauw. 1899, Bl. 8 u. 9.

¹⁸³⁾ Nach ebendaf. 1872, Bl. 37.

jede Bahnlinie wichtigeren Räume auf den einen Gebäudeflügel und lehe Dienstwohnungen, untergeordnetere Diensträume, Keller ufw. im anderen vor.

Zum Schlusse kann allgemein gefagt werden, daß die Gesamtanordnung des Empfangsgebäudes so zu treffen ist, damit nicht nur die Bedürfnisse der vom Orte abreisenden oder dafelbst ankommenden Reisenden in tunlichst einfacher und bequemer Weise befriedigt werden, sondern auch der Übergangsverkehr von einer Linie auf die andere muß sich in gleicher Art abwickeln lassen. Im einzelnen geben die nachfolgenden zwei Beispiele den nötigen Aufschluß.

In erster Reihe sei der Bahnhof zu Osnabrück vorgeführt. Fig. 208 hat die allgemeine Anlage dargestellt, und in Fig. 209 u. 210¹⁸²⁾ sind die Grundrisse der beiden Gebäudeflügel (einschließlich Eckbau) wiedergegeben, soweit sie die Wartefäle mit Zubehör enthalten.

262.
Beispiel
I.

Zur Bahnlinie Osnabrück-Löhne-Rheine-Emden kamen die sie kreuzende Venlo-Hamburger Eifenbahn und später die Oldenburger Staatsbahn, die Nebenbahn Osnabrück-Brackwede ufw. hinzu, so daß in der zweiten Hälfte der neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts der neue Bahnhof erbaut werden mußte. Die beiden Bahnlinien schließen einen Winkel von $96^{\circ} 48'$ miteinander ein, und die Venlo-Hamburger Eifenbahn befindet sich in einer Höhe von $5,85\text{ m}$ über der daruntergelegenen Bahnlinie. Die Eingangshalle liegt $3,00\text{ m}$ höher als der untere und $2,85\text{ m}$ höher als der obere Gebäudeflügel; zwei Treppenanlagen führen zu den Wartefälen, zwei andere unmittelbar nach den Bahnsteigen.

Eine ältere, aber auch wesentlich kleinere Anlage ist der der Berlin-Anhalter und der Halle-Sorau-Gubener Eifenbahn zugehörige Bahnhof zu Delitzsch. Fig. 211 zeigt die Kreuzung der beiden genannten Bahnlinien, und Fig. 212¹⁸³⁾ gibt den Grundriß des Obergeschosses im Gebäudeflügel A.

263.
Beispiel
II.

14. Kapitel.

Empfangsgebäude auf Haltestellen von Stadtbahnen und dergl.

a) Stadtbahn-Haltestellen im allgemeinen.

Stadtbahnen sind Eifenbahnen, bald durch Dampfkraft, bald elektrisch oder in anderer Weise betrieben, die durch das Innere der Städte geführt sind. Häufig stehen sie mit Vorort- und Ringbahnen in Verbindung; bisweilen wird ein unmittelbarer Übergang von Fernbahnen vorgezogen.

264.
Stadt-
bahnen.

Die Gleise der Stadtbahnen sind in der Regel höher oder tiefer als die sie umgebenden Straßen gelegen. Hiernach werden Stadtbahnen meist als Tiefbahnen oder als Hochbahnen hergestellt; bisweilen setzen sie sich aus Teilen der einen und solchen der anderen Art zusammen. In manchen Fällen liegen die Stadtbahnen ganz oder teilweise in Straßenhöhe, sind also Straßenbahnen im engeren Sinne.

Tiefbahnen sind häufiger als Untergrundbahnen, denn als Unterpflasterbahnen zur Ausführung gekommen.

Untergrundbahnen sind so tief im städtischen Grund und Boden gelegen, daß sie sich unter allen Umständen unter sämtlichen Verorgungsleitungen, häufig auch unter den Gebäudefundamenten befinden; selbst Wasserläufe werden damit unterfahren. Unterpflasterbahnen liegen dicht unter der Straßendecke, somit in der Höhe der Verorgungsleitungen und der Gebäudefundamentmauern. Die Verschiedenheit zwischen beiden Arten von unterirdischen Bahnen zeigt sich am besten in der Querschnittsform und in der Konstruktion. Die Untergrundbahnen