

geschieht selbstredend gleichfalls auf diesem Bahnsteige. Der Fahrkartenprüfung wegen muß der Bahnsteig an der Stadtseite durch eine Schranke abgeschlossen werden, in der die Einrichtungen für die Bahnsteigsperrung unterzubringen sind (Bahnhof zu Baden-Baden u. a.).

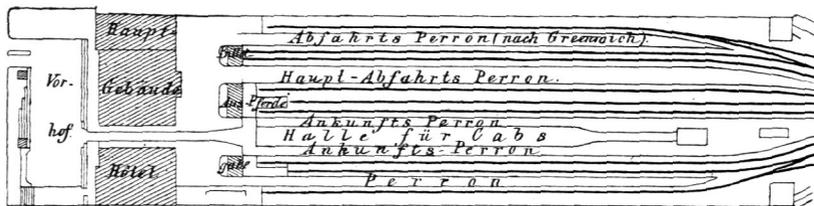
76.
Besonderer
Ankunftsbau.

In manchen Fällen hat man, namentlich in früheren Zeiten, die Separierung von Abfahrt und Ankunft so scharf vorgenommen, daß man für letztere einen besonderen Bau errichtete; z. B. auf dem Staatsbahnhof zu Prag, auf dem Bahnhof der Böhmisches Westbahn ebenda (Fig. 71), auf dem Bahnhof der österreichischen Staatsbahn zu Wien (Fig. 72), auf dem Bahnhof zu St. Petersburg (Fig. 73) usw.

77.
Warteraum.

Personen, die ankommende Reisende in Empfang nehmen wollen und die den Bahnsteig entweder nicht betreten können oder wollen, warten meist unmittelbar am Bahnhofsausgang. Ist eine besondere Ausgangshalle vorhanden, so hält sich dieses Publikum in dieser Halle auf. Man hat aber auf einigen größeren Bahnhöfen auch einen besonderen, am Stationsausgang gelegenen Warteraum vorgezogen, der entsprechend erhellt und heizbar eingerichtet sein muß.

Fig. 74.



Cannon-Street-Station der South-Eastern-Eisenbahn zu London.

b) Halteplätze für Droschken und dergl.

78.
Schutzdächer.

An den Bahnhofsausgängen, bezw. vor den Ausgangshallen sind, namentlich bei mittleren und großen Stationen, freie Plätze vorzusehen, auf denen sich Equipagen, Droschken, Galsthorwagen, Automobile usw., kurz alle Fuhrwerke, welche die ankommenden Reisenden und ihre Begleitung nach der Stadt bringen sollen, ebenso Karren und andere Einrichtungen zur Beförderung des Reisegepäckes, aufstellen können. Wie schon erwähnt, soll an der Ausgangsseite des Empfangsgebäudes zum mindesten ein Schutzdach angebracht sein, damit die Reisenden beim Besteigen der Wagen vom allfälligen Regen nicht durchnäßt werden. Solche Schutzdächer mögen ja nicht zu kurz, sondern so lang angeordnet werden, daß mehrere Wagen gleichzeitig daran halten können. Dies ist an der Ankunftsseite noch wichtiger als auf der Abfahrtsseite, weil an ersterer alle mit einem Zuge ankommenden Reisenden fast gleichzeitig den Bahnhof verlassen, während an der Abfahrtsseite das Herbeiströmen der Abreisenden sich nicht auf so kurze Zeit zusammendrängt.

79.
Vorhöfe.

Dieser zur Ankunftsseite des Empfangsgebäudes gehörige freie Vorplatz hängt nicht selten mit dem in Art. 21 (S. 14) bereits besprochenen Bahnhofsvorplatz unmittelbar zusammen; indes ist er ebenso oft — je nach örtlichen Verhältnissen mehr oder weniger — davon geschieden. Vielfach ist er zu einem eingefriedigten Vorhof ausgebildet, der zu geringerem oder größerem Teile überdacht ist. Letzteres ist namentlich auf den größeren französischen Bahnhöfen der Fall.

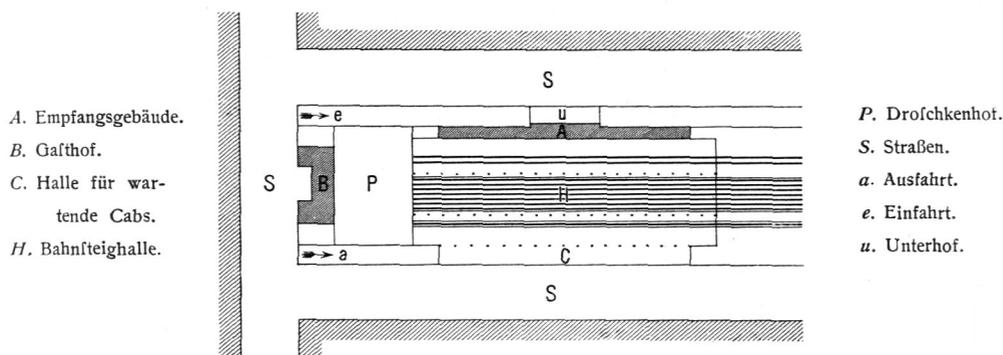
So besitzt der Bahnhof der französischen Ostbahn zu Paris drei solche Vorhöfe: einen für die Abfahrt der Züge (an der Kopffseite des Bahnhofes) mit einer Flächenausdehnung von 4050 qm,

einen zweiten für die Ankunft der Züge (an einer Langseite des Empfangsgebäudes) mit gleichfalls 4050 qm und einen dritten (an der anderen Langseite gelegenen) für die auf der Linie nach Mühlhausen abgehenden Züge bestimmten Vorhof von 4250 qm. — Der Vorhof an der Ankunftsseite des Bahnhofes der Orleansbahn zu Orleans mißt 6125 qm. — Der betreffende Vorhof am Bahnhof derselben Eisenbahn zu Paris ist 9397 qm groß; mehr als ein Drittel davon ist mit einem Hallendach überdeckt.

In England geht man hierin allerdings noch weiter. Dort wird es allseitig als eine große Annehmlichkeit anerkannt, daß auf den Personenbahnhöfen größerer Städte nicht allein die Bahnsteige, sondern auch derjenige Raum durch die Bahnsteighalle überdacht ist, der für das Aufstellen des gewöhnlichen Personenfuhrwerkes bestimmt ist. Er besteht meistens in einer unmittelbar am Ankunftsbahnsteig entlang sich erstreckenden, befestigten Straße, so daß der Reisende nach dem Verlassen des Eisenbahnwagens nur die wenigen Schritte quer über den Bahnsteig zurückzulegen hat, um sofort in ein Cab oder dergl. einsteigen zu können. Solche Droschkenstraßen sind nicht selten mitten zwischen die Ankunftsbahnsteige hineingeschoben (Fig. 74). Solche Anlagen sind auf den großen englischen

80.
Droschken-
straßen.

Fig. 75.



Paddington-Station der Great-Western-Eisenbahn zu London.

Bahnhöfen oft mit sehr bedeutenden Kosten auf Brücken, über die Gleise hinweg, geführt worden; die Abfahrt der angekommenen Reisenden aus dem Bahnhof in die Stadt wird durch diese Einrichtung wesentlich beschleunigt.

Auch auf den größeren Bahnhöfen Ceylons sind längs der Außenbahnsteige Straßen für die Fuhrwerke angeordnet.

In manchen Fällen ist man auf englischen Bahnhöfen noch etwas weiter gegangen. Anstoßend an die Bahnsteighalle längs des Ankunftsbahnsteiges wurde eine besondere Halle dem in Rede stehenden Zwecke zugeordnet. Z. B. Paddington-Station der Great-Western-Bahn zu London (Fig. 75), King-Cross-Station der Great-Northern-Bahn zu London, Euston-Square-Station der London- and North-Western-Bahn zu London, Bahnhof der North-Western-Bahn zu Birmingham, Bahnhof der Dubliner Eisenbahn zu Kingstown usw.

Diese bedeckten Fahrwege und Hallen sind gewöhnlich breit genug, um zwei Reihen haltender Fuhrwerke aufzunehmen und in der Mitte noch angemessenen Raum zur Abfahrt nach der Richtung des Ausganges frei zu lassen. So mißt z. B. auf der St. Pancras-Station der Midland-Bahn zu London (Fig. 76⁵⁸) dieser Fahrweg 7,13 m an Breite und ist zwischen den beiden Ankunftsbahnsteigen

⁵⁸) Fakf.-Repr. nach: *Engng.* 1867, Aug. 23.

Fig. 76.



Inneres der Bahnsteighalle auf der St. Pancras-Station der Midland-Eisenbahn zu London 58).

gelegen. Ferner wird bei allen diesen Anlagen darauf gesehen, daß Aus- und Einfahrt so angeordnet sind, damit sich zwei Fuhrwerke nicht begegnen können.

So führt die Einfahrt zur Victoria-Station zu London von der Straße aus mittels einer Brücke über die Gleise nach dem Fahrwege in der Bahnsteighalle. — In anderen Fällen, bei der Waterloo-, Charing-Cross- und St. Pancras-Station zu London gelangen die Wagen durch einen Tunnel unter den Gleisen in die Halle, die bei allen diesen Stationen durch das große, stets offene Ausfahrtstor in der Vorderfront des Empfangsgebäudes verlassen wird.

5. Kapitel.

Räume und Anlagen für Gepäckannahme und -ausgabe, sowie für Handgepäckaufbewahrung.

a) Annahme und Ausgabe des Reisegepäckes.

Die Behandlung des Reisegepäckes ist auf den verschiedenen Eisenbahnen eine zum Teile verschiedene. Das betreffende Verfahren ist auf den deutschen und österreichischen, sowie auf den meisten anderen Bahnen des europäischen Festlandes annähernd das gleiche; in England und in den Vereinigten Staaten hat sich eine andere Behandlungsweise ausgebildet. Auf letztere wird indes im nachstehenden nicht weiter eingegangen werden.

Auf Haltestellen und anderen kleinen Stationen wird die Gepäckabfertigung meist in einem einzigen, kleinen, der Fahrkartenausgabe zunächst gelegenen Raume besorgt; der geschäftliche Teil: das Ausstellen der betreffenden Scheine, die Empfangnahme der Beförderungsgebühr usw. — geschieht durch den Schalterbeamten der Fahrkartenausgabe.

Auf mittelgroßen und großen Bahnhöfen sollten Gepäckannahme und -ausgabe stets getrennt werden. Erstere sollte vom Eingange, bezw. der Eingangshalle, vor allem von den Fahrkartenschaltern aus, leicht auffindbar und erreichbar sein. Die Gepäckaussgabe wäre alsdann an den Bahnhofsausgang, bezw. wenn eine besondere Ausgangshalle vorhanden ist, in diese oder ihr zunächst zu verlegen.

In Art. 72 (S. 80) wurde bereits gesagt, daß Bahnhofseingang und -ausgang, selbst auf ganz großen Bahnhöfen, nicht immer voneinander getrennt sind. Die Folge davon ist, daß man auch Gepäckannahme und Gepäckaussgabe vielfach nicht voneinander trennt, sondern beide in einer gemeinsamen „Gepäckabfertigung“ vereinigt. Es kann auch der umgekehrte Fall vorliegen: um den Gepäckdienst zunächst zu vereinfachen, bezw. zu verbilligen, legt man Annahme und Ausgabe zusammen, und die Folge davon ist, daß die ankommenden Reisenden die Eingangshalle als Bahnhofsausgang zu benutzen haben.

Gepäckannahme und -ausgabe sind in vielen Grundrißanordnungen als Stiefkinder behandelt. *Groeschel* bemerkt mit Recht, daß die Gepäckabfertigungsräume vielfach zu dunkel, zu beengt und nicht erweiterungsfähig sind. Man hat dafür Sorge zu tragen, daß solche Klagen nicht erhoben werden können.

Durch § 51 der „Technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Nebeneisenbahnen“ wird (in Abl. 2) vorgeschrieben: „... Die Gepäckabfertigung soll... mit den Bahnsteigen in zweckmäßiger Verbindung stehen“. Zu begründen ist diese Bestimmung dadurch, daß es auf zunächst einfachem und bequemem Wege möglich sein muß, die abgehenden Gepäckstücke nach den Gepäckwagen und die ankommenden aus dem letzteren in die Gepäckaussgabe zu befördern.

81.
Allgemeines.

82.
Lage.