

fitzen. Der Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 25. Juni 1901 befaßt in dieser Beziehung: „Die Stationsräume sind tunlichst im Zusammenhange an einer Seite des Einganges und derart anzuordnen, daß wenigstens die Räume für den Stationsdienst und für die Gepäckabfertigung vom Bahnsteig aus unmittelbar zugänglich sind.“

Wird der Bahntelegraph auch zum Befördern von Privattelegrammen benutzt, so muß Vorkehrung getroffen sein, daß das Publikum zum betreffenden Dienst- raum entprechenden Zutritt hat; das Lösen einer Bahnsteigkarte muß selbstredend ausgeschlossen sein.

Örtliche Verhältnisse bringen in manchen Fällen einen solchen Umfang der Stationsräume mit sich, daß sie einen ganzen Flügel, bezw. Trakt des Empfangs- gebäudes einnehmen.

So z. B. in dem der neueren Zeit entstammenden Empfangsgebäude des Viktoria-Bahnhofes der Great-Indian-Peninsular-Eisenbahn zu Bombay. Es ist im Grundriß hufeisenförmig gestaltet; die nördliche Hälfte ist dem Abfertigungsdienst gewidmet; in der anderen befinden sich die Dienst- räume der Eisenbahnverwaltung. In Kap. 13 wird der Grundriß dieser Anlage vorgeführt werden.

In solchen Fällen hat man wohl auch für den gleichen Zweck einen be- sonderen, vom Empfangsgebäude getrennten, doch diesem nahe gelegenen Bau, ein log. „Dienstgebäude“, errichtet. So z. B. auf den Bahnhöfen zu Vohwinkel (Fig. 90⁷⁰⁾, Metz (siehe Fig. 23, S. 39), Münster (siehe Fig. 58, S. 68) usw.

Endlich muß noch der Anordnung von kleinen Diensträumen (Buden oder Häuschen) auf manchen Bahnsteigen Erwähnung geschehen, die sich auf großen Bahnhöfen als notwendig erweisen und für den Bahnhofsvorsteher, bezw. seinen Vertreter bestimmt sind. Solche kleine Baulichkeiten werden hier und da Stations- buden geheißen.

Außer den bisher besprochenen Diensträumen werden nicht selten not- wendig:

- 1) Ein oder mehrere Zimmer für Fundlachen (Fundbureau);
- 2) Räume für die Polizei (Wachtlokal, Schlafräum, Haftzelle);
- 3) Räume für einen Arzt und für Kranke;
- 4) Raum für Bahnsteigschaffner;
- 5) Raum für Gepäckträger;
- 6) Raum für Wagenrevilionsbedienstete und Wagenrucker;
- 7) Räume für Arbeiter und sonstiges Stationspersonal;
- 8) Aufenthalts- und Übernachtungsräume für Zugpersonal;
- 9) Räume für Geräte, usw.

Wenn der Bahnhof einer Stadt angehört, die Sitz der betreffenden Bahn- verwaltung, bezw. der zugehörigen Verwaltungsbehörde ist, so hat man mehrfach in den oberen Geschossen des Empfangsgebäudes die Geschäftsräume dieser Ver- waltung untergebracht. Indes empfiehlt sich dies im allgemeinen nicht; vielmehr ist vorzuziehen, die Diensträume der Eisenbahn-Direktionen und dergl. in ab- getrennte Gebäude zu verlegen.

b) Räume für den Eilgut- und den Postdienst.

Die Beförderung von Eilgütern geschieht in der Regel in den Personenzügen; daher werden die dafür erforderlichen Räume häufig im Empfangsgebäude untergebracht, weshalb an dieser Stelle von ihnen gesprochen wird. Sie werden in diesem Falle:

105.
Sonstige
Räume für
Dienstzwecke.

106.
Räume
für den
Eilgutdienst.

⁷⁰⁾ Aus: Zentralbl. d. Bauverw. 1908, S. 638.

1) mit der Gepäckannahme, bezw. Gepäckausgabe vereinigt, was natürlich nur dann geltehen darf, wenn die Gepäckabfertigung durch den Eilgutdienst nicht notleidet, vor allem nicht eingeschränkt wird. Oder auf Durchgangstationen wird

2) an der einen Stirnseite des Empfangsgebäudes ein Anbau angefügt, der nur für die Eilgutabfertigung bestimmt ist, wie z. B. in Erfurt (siehe Fig. 77, S. 90), Metz (siehe Fig. 23, S. 39). Verlangen es die örtlichen Verhältnisse, so sind zwischen den Eilguträumen und den Bahnsteigen, an denen die Eilgüter abgehen, bezw. ankommen, Verbindungen mit Hilfe von Tunneln (Eilguttunneln) und Aufzügen hergestellt. Z. B. auf den Bahnhöfen zu Bremen (siehe Fig. 31, S. 46), Erfurt (siehe Fig. 77 [S. 90]), Elfen (siehe Fig. 22 [S. 38]) ufw. Oder auf Kopftationen wird

3) die Eilgutabfertigung in eine der Flügelbauten verlegt, wie in Altona (siehe Fig. 33, S. 48).

107.
Eilgut-
schuppen.

Ist die Eilgutabfertigung nicht in das Empfangsgebäude aufgenommen, so wird — meist in der Verlängerung des letzteren — ein besonderer Bau, ein Eilgut-schuppen errichtet, wie z. B. auf den Bahnhöfen zu Göttingen (siehe Fig. 78 [S. 91]), Vohwinkel (siehe Fig. 90 [S. 110]), Metz (siehe Fig. 23 [S. 39]), Erfurt (siehe Fig. 77 [S. 90]), Mainz, Hamburg (siehe die Tafel bei S. 82), Coblenz (siehe Fig. 49 [S. 59]) ufw.

Man hat auch schon den Eilgut-schuppen jenseits der Bahnhofsgleise angeordnet, wie z. B. in Münster (siehe Fig. 58, S. 68), oder hat, wenn der Eilgutverkehr sehr bedeutend ist, zwei getrennte Eilgut-schuppen errichtet: einen für den Versand, den anderen für den Empfang der Eilgüter, wie z. B. auf dem Bahnhof der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn zu Paris ufw.

Der Übersichtsplan der hauptsächlichsten Hochbauten auf dem Bahnhofe zu Vohwinkel ist in Fig. 90 (S. 110) wiedergegeben; dort ist auf dem zwischen den beiden Bahnlinien gelegenen Bahnhofsvorplatz an der einen Seite der Eilgut-schuppen angeordnet.

Eilgut-schuppen sind stets so zu legen, daß die Eilgutwagen leicht in die Personenzüge ein-, bezw. aus ihnen ausgeschaltet werden können, oder, falls solche Wagen nicht notwendig sind, daß die Eilgüter in tunlichst bequemer Weise in die Personenzüge oder aus diesen verbracht werden können. Bisweilen ist allerdings die Menge der Eilgüter eine so große, daß sie mit besonderen Eilgüterzügen befördert werden.

108.
Räume
für den
Postdienst.

Räume für den Postdienst werden, da die Postsendungen mit Personenzügen (einschl. Eil- und Schnellzügen) befördert werden, sehr häufig in den Empfangsgebäuden, und zwar, wenn Abfahrt und Ankunft getrennt sind, an ersterer, untergebracht. Bei größerer Ausdehnung des Postverkehrs werden für diesen besondere Bauten, sog. Bahnpostgebäude, errichtet, jedoch auch in diesem Falle in der Nähe der Empfangsgebäude. Nicht selten werden die Bahnpostgebäude derart angelegt, daß vom Bahnhofsvorplatz her ein besonderer Zugang zu ihnen führt und auch das Publikum an deren Schalter gelangen kann.

Häufig befinden sich die Posträume nahe an den für die Eilgutbeförderung bestimmten Räumen und, namentlich auf kleineren Stationen, ziemlich dicht an den Bahnhofsdienststräumen.

In Bayern sind Bahn- und Postdienst vereinigt. Aus diesem Grunde sind dort die Stationsdienststräume so angeordnet und ausgestattet, daß darin auch Post- und Telegraphendienst bewältigt werden können.

Bezüglich der auf preußischen Staatsbahnen vorzulehrenden Postdiensträume, namentlich auf kleineren Stationen, befiehlt der Erlaß des dortigen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 25. Juni 1901 in § 9:

„Postdiensträume . . . sind, wenn dafür nicht ein besonderes Gebäude zu errichten ist, mit unmittelbarem Zugang zum Bahnsteig tunlichst im Anschluß an die Diensträume anzuordnen. Wird dieses durch die Lage des Güterchuppens neben dem Stationsgebäude verhindert, so sind die Postdiensträume an dem entgegengesetzten Ende des Gebäudes, d. h. hinter den Warteräumen, anzuordnen. Auch empfiehlt es sich vielfach, neben dem Stationsgebäude ein Nebengebäude (Eilgutshuppen, Raum für Stationsarbeiter ufw.) herzustellen, den Postdienstraum an dieses anzugliedern.“

Dann wäre noch hinzuzufügen, daß die für die Post bestimmten Räume stets einen unmittelbar nach der Straße, bezw. dem Bahnhofsvorplatz führenden Ausgang haben müssen, damit das gewöhnliche Postfuhrwerk dicht heranfahren kann.

Auf größeren Durchgangsstationen findet man die Räume für den Postdienst häufig an einem Stirnende des Empfangsgebäudes angeordnet, wie z. B. auf den Bahnhöfen zu Düsseldorf (siehe Fig. 21, S. 37), Erfurt (siehe Fig. 77, S. 90), Lübeck (siehe Fig. 26, S. 41), Brügge (siehe Fig. 13, S. 31), Metz (siehe Fig. 23, S. 39) ufw. Auf Kopfstationen mit U-förmiger Grundrißgestalt des Empfangsgebäudes werden diese Räume nicht selten in den einen Flügelbau verlegt, wie z. B. auf den Bahnhöfen zu Altona (siehe Fig. 33, S. 48), Wiesbaden (siehe die Tafel bei S. 57) ufw.

Sind besondere Postgebäude notwendig geworden, so werden diese entweder an das Empfangsgebäude angebaut, wie auf den Bahnhöfen zu Effen (siehe Fig. 22, S. 38) ufw., oder sie sind davon vollständig getrennt, wie auf den Bahnhöfen zu Coblenz (siehe Fig. 49, S. 59), Hamburg (siehe die Tafel bei S. 82), Mainz, Metz (siehe Fig. 23, S. 39), Münster (siehe Fig. 58, S. 68) ufw., ebenso auf dem durch Fig. 90 (S. 110) veranschaulichten Keilbahnhof zu Vohwinkel, wo auf dem zwischen den beiden Bahnlinien gelegenen Bahnhofsvorplatz an der einen Seite das Bahnpostgebäude angeordnet ist.

Die für den Postdienst bestimmten Räume, sowie die sonstigen für seine Ausübung dienenden Einrichtungen sollen derart angeordnet werden, daß die Reisenden von der Beförderung der Poststücke in die und aus den Bahnwagen möglichst wenig, oder besser gar nicht, berührt werden.

Deshalb werden auf Bahnhöfen, auf denen sich besondere Gepäckbahnsteige (siehe Art. 86, S. 97) als notwendig herausgestellt haben, diese auch von der Postverwaltung benutzt; die Postkarren bewegen sich auf jenen Steigen. Alsdann werden häufig besondere Posttunnel und Postaufzüge vorzulehen sein, wie auf den Bahnhöfen zu Altona (siehe Fig. 33, S. 48), Düsseldorf (siehe Fig. 21, S. 37), Erfurt (siehe Fig. 77, S. 90), Straßburg (siehe Fig. 83, S. 96) ufw., oder es muß für Postzwecke eine Überbrückung der Gleise und Bahnsteige bewirkt werden, wie auf dem Bahnhof zu Lübeck (siehe Fig. 26, S. 41), wobei Postaufzüge selbstredend auch nicht fehlen dürfen.

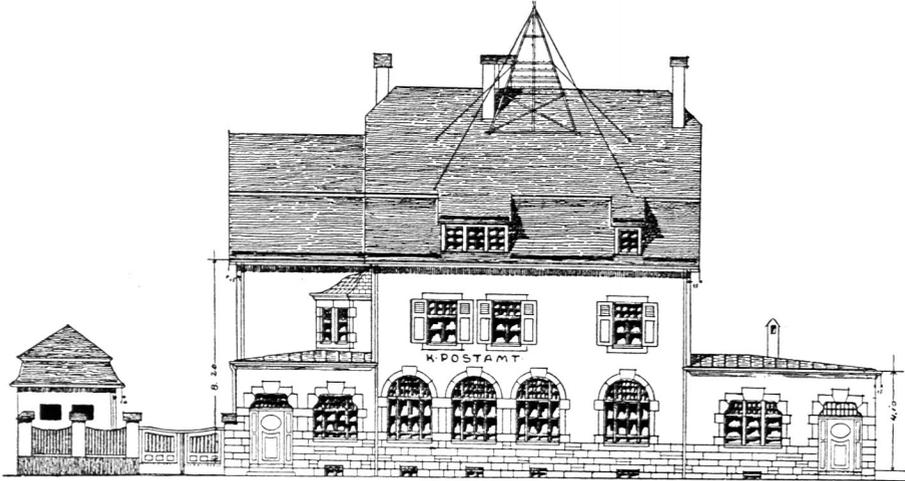
Die Plattform der Postaufzüge muß so groß sein, daß darauf ein mit Poststücken beladener Postkarren samt zugehöriger Bemannung befördert werden kann.

Die Größenbemessung und Anordnung der Posträume überhaupt, sowie vor allem die Raumverteilung in einem Bahnpostgebäude ist nicht einseitig durch den Architekten zu bewirken, sondern muß unter steter Mitwirkung der Postverwaltung (in der Regel der zuständigen Ober-Postdirektion) geschehen. Ein Beispiel eines

109.
Besondere
Bahn-
postgebäude.

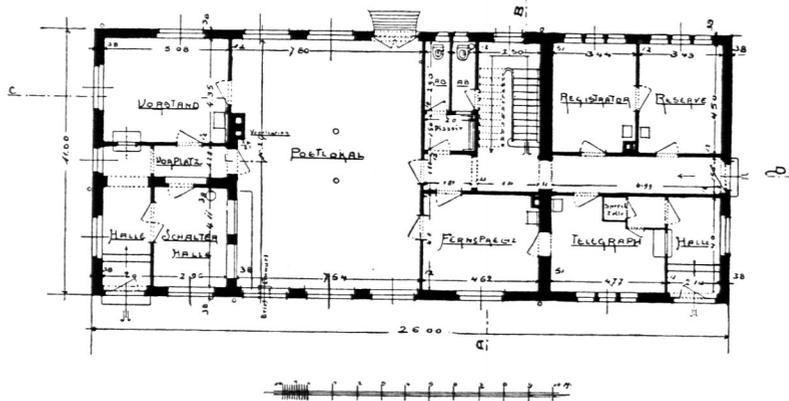
derartigen Postgebäudes gibt der in Fig. 90 (S. 110) wiedergegebene Überichtsplan der Hochbauten auf dem Bahnhof zu Vohwinkel; ein zweites der Plan des Empfangsgebäudes zu Münster (siehe Fig. 58, S. 68), und ein drittes ist durch Fig. 91 u. 92 veranschaulicht. Im übrigen sei auf Teil IV, Halbband 2, Heft 3 (Gebäude für den Post-, Telegraphen- und Fernsprehdienst) dieses „Handbuches“ verwiesen.

Fig. 91.



Vorderansicht.

Fig. 92.



Grundriß.

Postgebäude auf dem Bahnhof zu Plochingen ⁷¹⁾.

Als Umschlagstelle zwischen den Zügen der Hauptbahn, der oberen Neckarbahn und der Kirchheimer Bahn fand dieses Postgebäude seinen Platz am Hauptbahnsteig, der Stadt zu gelegen. Die Grundrißpläne wurden von der Postverwaltung geliefert, zu denen die Eisenbahnverwaltung die Aufrisse anfertigte. Das Gebäude enthält im wesentlichen im Erdgeschoß die Postdiensträume im Obergeschoß die Vorstandswohnung und im Dachgeschoß eine Unterbeamtenwohnung.

⁷¹⁾ Fakf.-Repr. nach: SCHWAB, C. Moderne Bahnhofsbauten ufw. Stuttgart 1910.