

wichtigen Kundmachungen und dergl. Auf kleineren und mittelgroßen Stationen genügen in der Regel die Wandflächen des Eingangsflurs, bzw. der -halle, unter Umständen auch diejenigen des Warteganges. Auf größeren Bahnhöfen müssen zu diesem Zwecke in der Halle, erforderlichenfalls auch in den Wartegängen, noch besondere Ständer, Flächengestellte, Gerüste und dergl. aufgestellt werden. Die betreffenden Wandflächen müssen, wenn sie ihre Aufgabe erfüllen sollen, gut beleuchtet sein.

In neuerer Zeit wird sogar ein besonderer Raum für Fahrpläne, selbstredend im unmittelbaren Anschluß an die Eingangshalle und von ihr aus leicht und rasch auffindbar, vorgezogen, z. B. in Mülheim a. Rh. (siehe Fig. 29, S. 45), Wiesbaden (siehe die Tafel bei S. 57) usw.

46.
Stände
und dergl.

In größeren Eingangshallen werden teils besondere kleine Räume vorgezogen, bzw. Stände errichtet für den Verkauf von Zeitungen und Büchern, von Zigarren, von Blumen usw. Ferner finden Aufstellung: Sitzbänke, Geldwechslerstände, Automaten für Bahnsteig- und andere Fahrkarten und dergl.; weiter sind vorhanden: mindestens ein Postbriefkasten, Post- und Telegraphenschalter mit Schreibpulten, öffentliche Fernsprechstellen, Fernsprechautomaten, Reisebüros, Schalter zur Verabfolgung von Schlafwagenkarten, Wandbrunnen usw.

Bisweilen findet man auf größeren Bahnhöfen an einer tunlichst weit wahrnehmbaren Stelle einen Schalter, wohl auch einen besonderen Raum, an, bzw. in dem den Reisenden Auskünfte erteilt werden: eine sog. Auskunftsstelle, auch Auskunftstisch genannt.

In England ist in der Regel auf den kleineren Zwischenstationen ein Schalter mit der Aufschrift „*Enquiries*“ vorgezogen; auf größeren Bahnhöfen wird er durch eine besondere „*Enquiry office*“ ersetzt.

Auskunftstische sind nicht immer von der Eingangshalle zugänglich, sondern auch von außen, von der Stadtseite her, z. B. in Hamburg und a. a. O.

Auf manchen Bahnhöfen ist in oder an der Eingangshalle der Raum für Fundstücken, das sog. „Fundbureau“ untergebracht. Ebenso findet man in manchen der größeren Anlagen ein leicht sichtbares und ebenso erreichbares Gelaß, eine „Loge“ für den Bahnhofspfortner.

3. Kapitel.

Warte- und Erfrischungsräume.

a) Wartefäle.

47.
Weiten
und
Anzahl.

Die abfahrenden Reisenden müssen Gelegenheit haben, die bis zur Abfahrt ihres Zuges noch verfügbare Zeit in einem geeigneten Raume zuzubringen, worin sie für diese Zeit auch ihr Handgepäck lagern können und wo ihnen rechtzeitig und in tunlichst deutlicher Weise kundgegeben wird, wann sie in ihren Zug einzusteigen haben. Solche Räume heißen Warteräume, wenn sie größere Abmessungen haben, Wartefäle.

Auf Stadt- und Vorortbahnen sieht man häufig von Warteräumen ganz ab, oder es genügt ein einfaches Bahnsteigdach, äußerstenfalls eine kleine Warthalle.

Auf Haltestellen und anderen kleineren Stationen ist für den in Rede stehenden Zweck nur ein Raum vorhanden, der alsdann für die Reisenden sämtlicher Fahrklassen bestimmt ist.

Auf mittelgroßen Bahnhöfen pflegen meist zwei Wartefäle vorgefeken zu fein: der eine für die Reifenden I. und II. Klasse und der andere für die Reifenden III. und IV. Klasse; feltener kommt es vor, daß der eine Wartefaal für das Publikum I. Klasse und der andere für die übrigen Fahrklaffen bestimmt ift.

Größere und ganz große Bahnhöfe befitzen entweder für jede Fahrklaffe einen befonderen Wartefaal, oder es find deren mindeltens drei vorhanden, oder man begnügt fih, wie auf mittleren Stationen, auch mit zweien: einer für I. und II., der andere für III. und IV. Klasse. Die „Technifchen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Nebeneifenbahnen“ bezeichnen im Abfaz 1 des § 51 „für das Empfangsgebäude größerer Stationen wenigltens zwei Wartefäle als erforderlich“.

Fig. 46.



Damenfalon im Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Wiesbaden.

Auf größeren Bahnhöfen wird anschließend an den Wartefaal I. und II. Klasse, bisweilen auch III. und IV. Klasse, ein befonderer kleinerer Warteraum für Frauen vorgefeken (Fig. 46); in der Regel ift ein befonderer Waſchraum und Abort beigefügt.

In den Wartefälen deutcher, öfterreichifcher ufw. Eifenbahnen ift das Rauchen gefattet; deshalb wird auf größeren Stationen anschließend an den Wartefaal I. und II. Klasse, ebenfowohl auch an denjenigen III. und IV. Klasse ein befonderes Wartezimmer für Nichtraucher angeordnet. Auf englifchen und amerifanifchen Eifenbahnen findet man umgekehrt befondere Wartezimmer für Raucher. Auf manchen Bahnhöfen find „Sonderzimmer“ vorgefeken.

Was in Art. 18 (S. 12) über die Bemeffung der wichtigeren in einem Empfangsgebäude vorkommenden Räumlichkeiten im allgemeinen gefagt wurde, gilt ganz befonders bezüglich der Abmeffungen, die man den Wartefälen zu geben hat. Es ift wohl kaum erforderlich, das dort Ausgefprochene hier zu wiederholen; es mag nur hervorgehoben werden, daß die maßgebenden Verhältnisse

48.
Wartezimmer
für Frauen
und für
Nichtraucher,
bezw. Raucher,
Sonderzimmer.

49.
Größe.

gerade bei den Wartefälen ungemein schwankend sind. Es sei nur u. a. daran erinnert, welche Verschiebung bezüglich der verschiedenen Wagenklassen die vor kurzem in Deutschland eingeführte Fahrkartensteuer und die Verallgemeinerung der IV. Wagenklasse hervorgerufen haben; daß hierdurch gewisse Wartefäle, die bezüglich ihrer Größe genügten, entvölkert oder andere überfüllt wurden, liegt auf der Hand.

Deshalb ist es auch vergeblich, die erforderlichen Abmessungen der Wartefäle in eine mathematische Formel zwingen zu wollen. Solche Formeln pflegen die den Wartefälen zu gebende Grundfläche als Funktion der Einwohnerzahl des betreffenden Ortes samt Umgebung aufzutellen³⁶⁾. Es wird sofort klar, daß auf dieser Grundlage ein einigermaßen zuverlässiges Ergebnis nicht erzielt werden kann; denn wie weit die „Umgebung“ zu berücksichtigen ist, ist vollständig unklar, und die größere oder geringere Beweglichkeit der Bevölkerung (bald mehr städtisch, bald mehr ländlich usw.) ist in den verschiedenen Fällen ungemein schwankend.

In nachstehender Zusammenstellung seien die Wartefaalgrößen in den Empfangsgebäuden einiger neuerer und auch umfangreicherer Bahnhöfe Deutschlands mitgeteilt.

Ord.-Nr.	Empfangsgebäude des Bahnhofes zu:	Einwohnerzahl ³⁷⁾	Wartefaal ³⁸⁾		Sonstige Wartefaalräume	Gesamte Wartefaal-Grundfläche ³⁸⁾
			I. u. II. Kl.	III. u. IV. Kl.		
1	Mainz	106 338	156	230	—	386
2	Coblenz	53 897	209	226	—	435
3	Straßburg	167 678	291	229	—	520
4	Lübeck	91 371	236	210	163	609
5	Erfurt	98 847	315	315	—	630
6	Düsseldorf	253 274	333	334	—	667
7	Altona	168 320	340	340	—	680
8	Elfen	231 360	358	358	—	716
9	Magdeburg-Ost	} 240 633	78	215 + 299	165	757
10	„ -West		420	421	—	841
11	Bremen	228 485	455	456	—	911
12	Cöln	428 722	456	457	—	913
13	Wiesbaden	100 953	68 + 383	476	—	927
14	Hamburg	802 793	495	495	—	990
15	Hannover	250 024	525	300 + 188	—	1013
16	Halle a. S.	169 916	531	532	—	1063
17	München	538 983	400	520 + 400	—	1320
18	Frankfurt a. M.	334 978	2 × 320	2 × 320	2 × 97	1474

Quadr.-Meter

³⁶⁾ Eine derartige Formel für die Wartefaal-Grundfläche F lautet:

$$F = 100 + \frac{E}{40} \text{ Quadr.-Meter,}$$

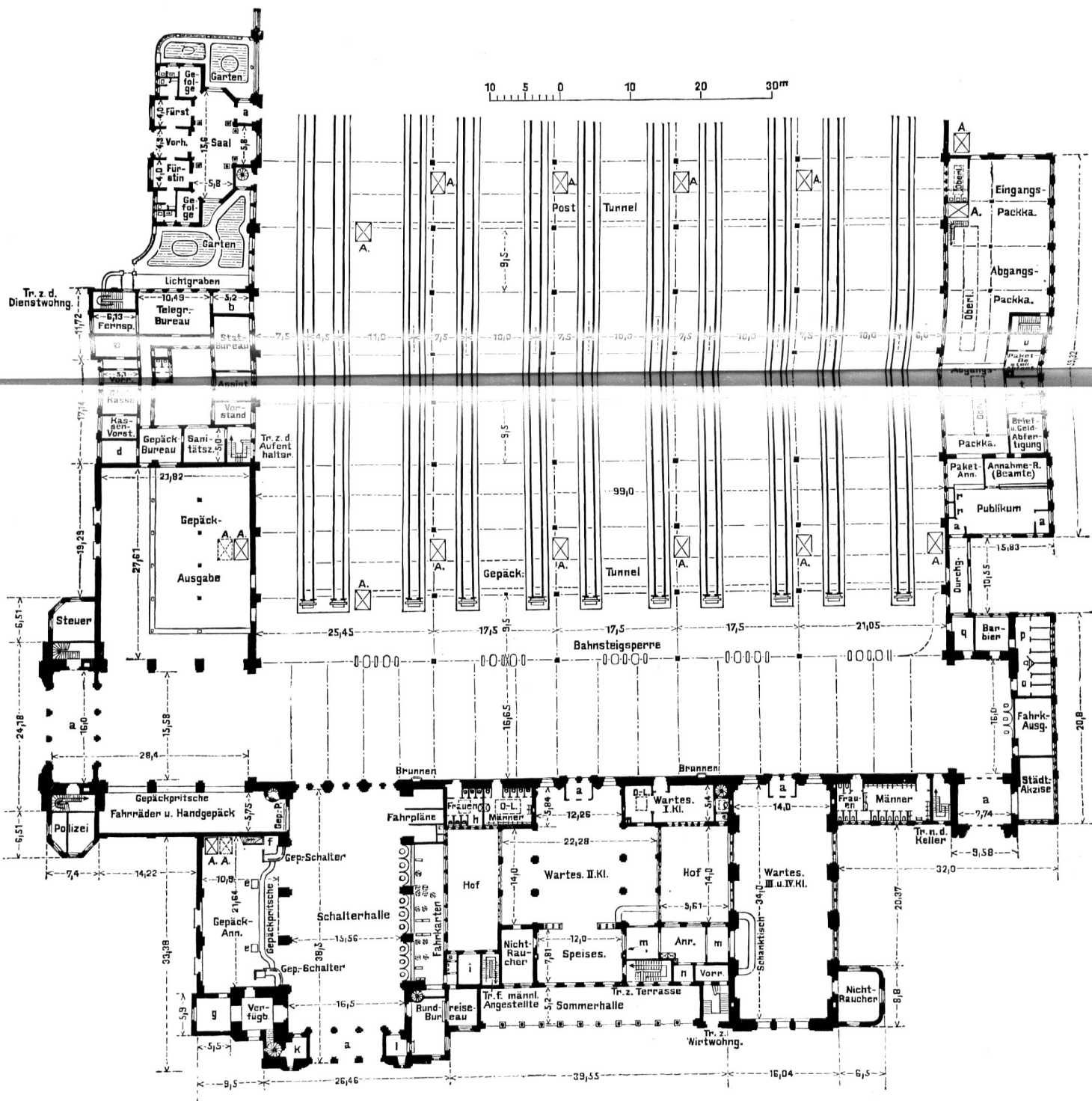
worin E die Zahl der Einwohner in dem bezüglichen Verkehrsgebiet bezeichnet. Letzteres wird auf 1 Meile im Umkreis des Stationsortes gerechnet. Für die Reisenden I. und II. Klasse wurde von manchen eine dreifach so große Grundfläche angenommen wie für die niedrigeren Klassen.

³⁷⁾ Nach der Zählung vom 1. Dezember 1905.

³⁸⁾ Dienen die Wartefäle auch der Bahnhofswirtschaft, so ist der hierfür erforderliche Raum in den ausgeführten Ziffern mitenthalten. Sind jedoch besondere Speisefäle oder anderweitige nur als Erfrischungsräume der Reisenden dienende Räume vorhanden, so sind diese in die Wartefaal-Grundfläche nicht mit einbezogen worden.



Schaubild.



Grundriß des Erdgeschosses. — 1/800 w. Gr.

Empfangsgebäude auf dem Bahnhof zu Wiesbaden.

In England sind die Warteräume sehr knapp bemessen, wohl deshalb, weil sie keinerlei Wirtschaftsbetrieb haben und weil von vielen Reisenden der aus der Eingangshalle nach dem Kopfbahnsteig führende unmittelbare Ausgang benutzt wird. Auf kleinen Stationen findet man Warteräume von nur 15^{qm} Grundfläche, und selbst auf größeren Bahnhöfen werden 60^{qm} selten überschritten.

Über die Größe der Wartefäle und der für die Bahnhofswirtschaft bestimmten Räume wird noch unter c die Rede sein.

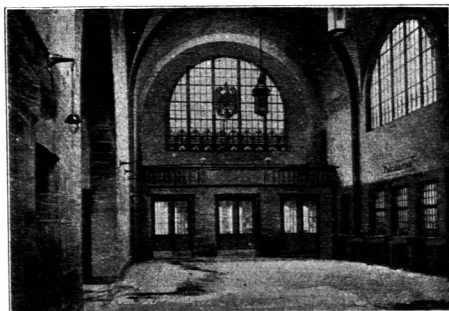
Fig. 47.



Eingangshalle im Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Wiesbaden.

Fig. 48.

Eingangshalle
im
Empfangsgebäude



des
Bahnhofes zu
Homburg v. d. H.

Im allgemeinen sind in einem Empfangsgebäude die Wartefäle so zu legen, daß sie von der Eingangshalle und den Fahrkartenschaltern tunlichst leicht und rasch auffindbar und erreichbar sind. Auch sollen sie von der Gepäckannahme nicht zu entfernt sein, und die vorteilhafteste Anordnung wird diejenige sein, wenn der Weg von der Fahrkartenausgabe nach den Warteräumen an der Gepäckannahme vorbeiführt.

50.
Lage.

Gegen die zuerst ausgesprochene Forderung ist im neuen Bahnhofe zu Wiesbaden (siehe die umflehende Tafel u. Fig. 47) nicht unbedeutend verstoßen worden. Die Warte- und Erfrischungsräume sind dort von der Eingangshalle aus überhaupt unmittelbar nicht zugänglich; vielmehr muß man von der Halle aus zunächst den Kopfbahnsteig betreten und von diesem sich nach den genannten Räumen begeben. Auch die Aborte sind von diesem Bahnsteig aus zugänglich. — Ähnliches läßt sich vom neuen Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Homburg v. d. H. sagen, wo die Wartefäle von einem kurzen Seitengang, der allerdings unmittelbar von der Eingangshalle abzweigt, zugänglich sind (Fig. 48).

Im besonderen sind für die Lage der Wartefäle die nachstehenden Erwägungen maßgebend.

1) Wenn zunächst — dem in Art. 27 (S. 29) unter 1 u. 2 Gefagten entsprechend — auf Durchgangs- und auch Kopftationen für das Empfangsgebäude die rechteckige Grundform angenommen und der Haupteingang mit der Eingangshalle, wie meist üblich, an die der Stadt zugewendete Langfront verlegt wird, so kommen alsdann die Wartefäle in der Regel an die andere (an die Bahnsteig-) Seite des Empfangsgebäudes zu liegen und haben unmittelbare Ausgänge nach dem Bahnsteig; an letzteren sind nicht selten die Einrichtungen für die Fahrkartenprüfung angebracht.

Bei dieser Lage der Wartefäle können sie hauptsächlich in zweifacher Weise angeordnet werden:

1) Die Eingangshalle ist annähernd in der Mitte des Empfangsgebäudes gelegen; an der einen ihrer beiden Seiten befinden sich die Wartefäle mit dem Wartegang und an der anderen die Gepäckabfertigung; die Fahrkartenausgabe liegt entweder an derselben Seite wie die Wartefäle oder an der Rückwand der Eingangshalle. Somit gibt es nur eine Wartesaalgruppe.

Auf kleinen und mittelgroßen Bahnhöfen wird man diese Anordnung in der Regel ziemlich leicht durchführen können; auf ganz großen Bahnhöfen hingegen nimmt die Wartesaalgruppe eine so große Grundfläche ein, daß sie sich nur schwer an einer Seite der Eingangshalle unterbringen läßt, es sei denn, man verfährt so wie in Wiesbaden (siehe die umflehende Tafel), wo die Eingangshalle nicht zentral, sondern nahe an dem einen Kopfe des Empfangsgebäudes gelegen ist, oder wie in Coblenz (Fig. 49³⁹⁾, wo gleichfalls von einer symmetrischen Grundrißanordnung abgesehen wurde.

Auch wäre noch hervorzuheben, daß es auf verkehrsreichen Stationen mißständig wird, wenn die Reisenden sämtlicher Fahrklassen unmittelbar miteinander in Berührung kommen. Dem läßt sich nur abhelfen, indem man den der Eingangshalle zunächst gelegenen Wartesaal (am besten denjenigen III. und VI. Klasse) unmittelbar von ersterer aus zugänglich macht, der zweite Wartesaal hingegen von einem besonderen Flur (Wartegang) betreten wird.

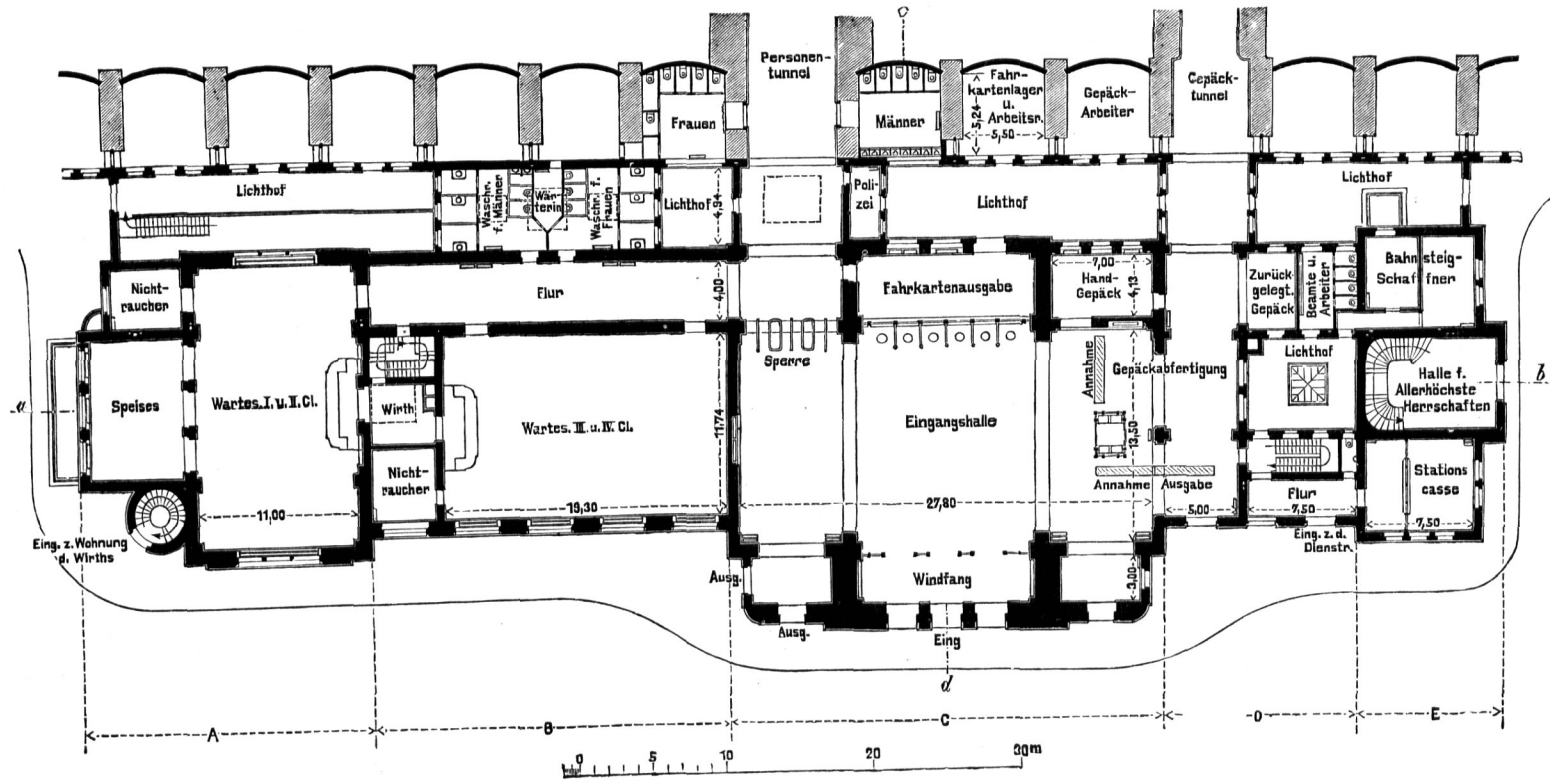
Im Eisenbahn-Verordnungs-Blatt von 1901 wird ganz allgemein empfohlen, „alle Warteräume an einer Seite des Einganges zu vereinigen.“

Von größeren deutschen Bahnhöfen ist es außer Coblenz und Wiesbaden vor allem derjenige zu Mannheim, dessen Empfangsgebäude eine derartige Wartesaalanordnung enthält.

2) An der Rückseite der wieder annähernd in der Achse des Empfangsgebäudes untergebrachten Eingangshalle wird die Gepäckabfertigung vorgeföhren; an jeder der beiden seitlichen Hallenbegrenzungen befindet sich je ein Wartesaal,

³⁹⁾ Aus: Centralbl. d. Bauverw. 1903, S. 290.

Fig. 49.



Empfangsgebäude auf dem Bahnhof zu Coblenz³⁹⁾.

bezw. je eine Wartesaalgruppe; die Fahrkartenausgabe ist in der Eingangshalle angeordnet. Somit sind zwei Wartesaalgruppen vorhanden (Fig. 50⁴⁰).

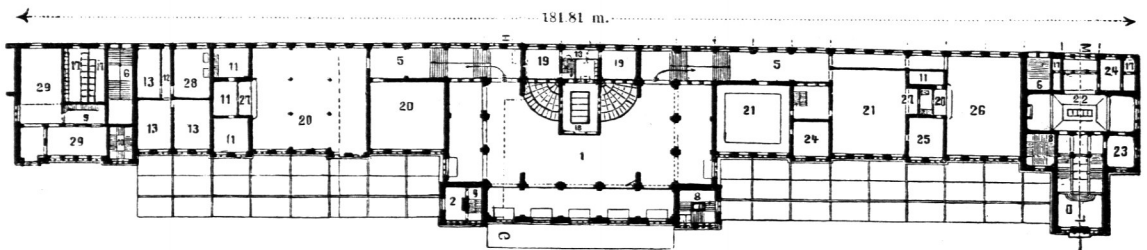
Vergleicht man die beiden Wartesaalanordnungen unter 1 u. 2 miteinander, so kommt man zu nachstehenden Schlußfolgerungen:

α) Wenn nach Anordnung 1 die Wartefäle und die in der Regel damit vereinigten Erfrischungsräume eine tunlichst geschlossene und gefonderte Raumgruppe bilden, so finden sich die Reisenden leichter zurecht als bei der Anordnung 2.

β) Bei Anordnung 1 ist, wie bereits angedeutet, das Publikum der höheren Klassen von demjenigen der niederen nicht gefondert. Anordnung 2 weist diesen Mißstand nicht auf; die Reisenden der höheren Klassen werden von dem meist starken Andrang nach dem Wartesaal der III. und IV. Klasse nicht berührt.

γ) Die Reisenden, die sich nach den von der Eingangshalle am weitesten entfernten Sälen zu begeben haben, haben lange Wege zurückzulegen. Bei Anordnung 2 werden so lange Wege nur selten vorkommen.

Fig. 50.

Empfangsgebäude auf dem Zentralbahnhof zu Amsterdam⁴⁰).ca. $\frac{1}{1250}$ w. Gr.

- | | | | |
|--------------------------------|--|---|-------------------|
| 1. Eingangshalle. | 11. Restauration. | 21. Wartefäle I. u. II. Kl. ⁴¹ . | 25. Speisezimmer. |
| 2. Pförtner. | 13. Verwaltungsräume. | 22. Zimmer für den Königl. Hof. | 26. Restauration. |
| 3. Fahrkartenausgabe. | 17. Aborte. | 23. Zimmer für das Gefolge. | 27. Büfett. |
| 5. Aufgänge zu den Wartefälen. | 18. Telegraph. | 24. Damenzimmer. | 28. Gepäckaufzug. |
| 6, 8-10. Treppen. | 19. Stationsvorsteher. | | 29. Poft. |
| | 20. Wartefäle III. Kl. ⁴¹ . | | |

δ) Anordnung 2 hat den ziemlich schwerwiegenden Nachteil, daß die Bahnhofswirtschaft auf zwei räumlich getrennte Stellen des Empfangsgebäudes verlegt werden muß, wodurch der gesamte Wirtschaftsbetrieb des Restaurateurs ziemlich stark zerplittert wird. Bei Nebeneinanderlage der Warte- und Erfrischungsräume kommt man häufig mit einem einzigen Büfettaum aus, was bei Anordnung 2 völlig ausgeschlossen ist.

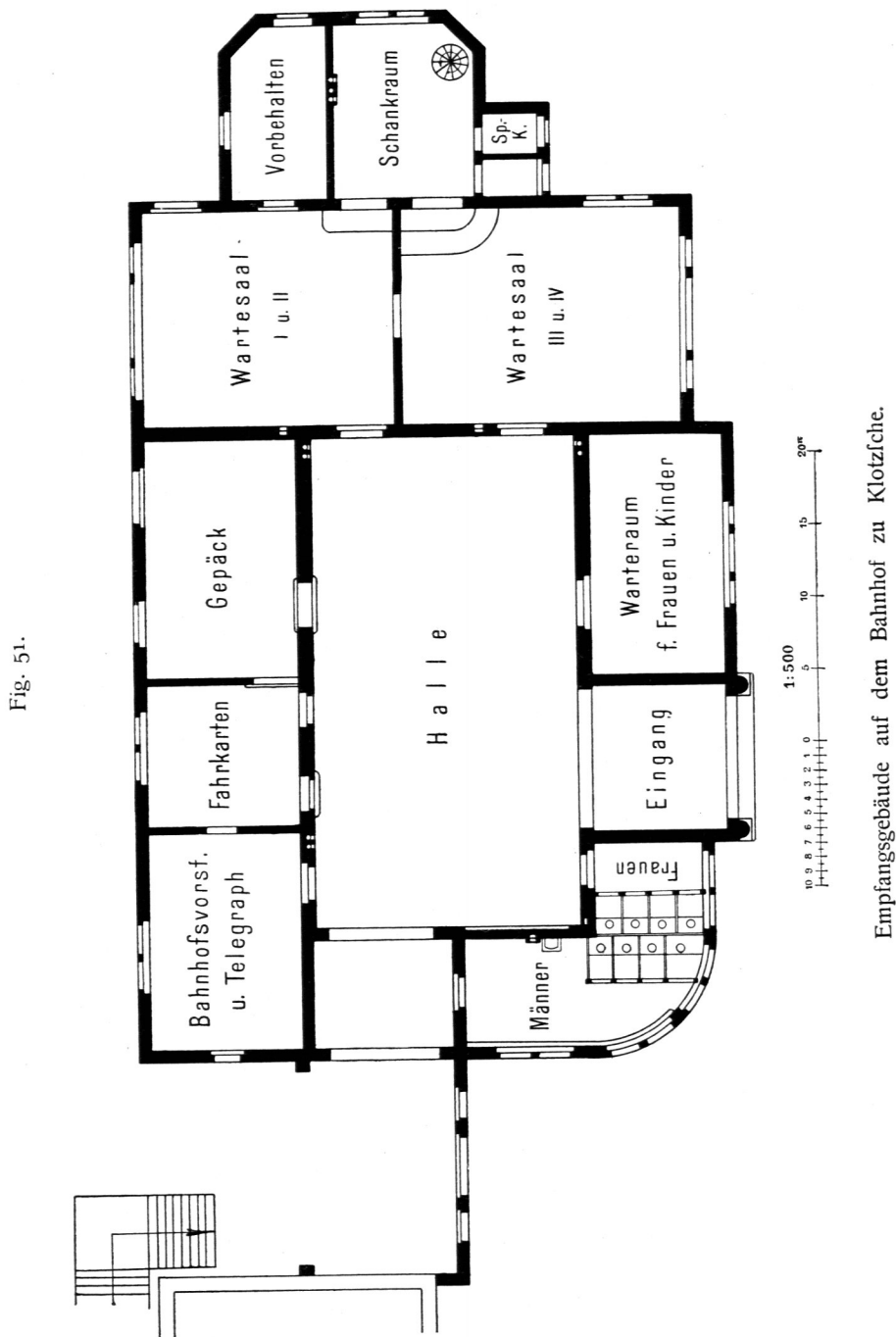
ε) Anordnung 2 bringt es auf größeren Bahnhöfen häufig mit sich, daß Aborte, Wafchräume und dergl. im Empfangsgebäude doppelt angelegt werden müssen.

Ungeachtet der Mißstände, welche die Anordnung 2 mit sich bringt, ist sie doch auf recht vielen größeren Bahnhöfen zur Ausführung gekommen, wie z. B.

⁴⁰) Fakt.-Repr. nach: Wochbl. f. Arch. u. Ing. 1883, S. 169.

⁴¹) Darunter (im Untergechoß) Gepäckannahme.

in Altona (siehe Fig. 33 [S. 48]), Bonn, Bremen (siehe Fig. 31 [S. 46]), Brügge (siehe Fig. 13 [S. 31]), Göttingen, Hannover (siehe Fig. 32 [S. 47]), Mainz ufw.



II) Wenn man auf einer Durchgangsstation dem Empfangsgebäude nicht die nötige Längenentwicklung geben kann, oder wenn der in Art. 27 (S. 29) unter 3 besprochene Fall eintritt, daß Eingang und Eingangshalle nicht an die äußere Langseite, sondern an die eine Stirnfront gelegt sind, so werden die Wartefäle

meist nicht nebeneinander, sondern hintereinander (dieses Wort in bezug auf die Gleise verstanden), angeordnet; die Wartefäle folgen also einander in der Tiefe des Gebäudes.

Paffende Beispiele für den Fall, daß der Haupteingang in das Empfangsgebäude sich an seiner stadtfseitigen Langfront befindet, die Wartefäle aber hintereinander gelegen sind, und zwar an einer Seite der Eingangshalle, bieten die Bahnhöfe zu Klotzche (Fig. 51) und zu Homburg v. d. H.

Die Anordnung, bei der das Empfangsgebäude an der einen Kopffront betreten wird, also die Eingangshalle gleichfalls an letzterer gelegen ist, zeigt u. a. der Bahnhof zu Elfen (siehe Fig. 22 [S. 38]): der Schalterhalle folgt die Haupthalle (siehe Art. 34, S. 36), und von letzterer aus sind die beiden parallel nebeneinander und zu den Gleisen stehenden Wartefäle zugänglich. Auch in dem durch Fig. 26 (S. 41) dargestellten Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Lübeck sind die Wartefäle nebeneinander und parallel zu den Gleisen angeordnet; doch ist nur eine „Halle“ vorhanden und der „Personengang“ erweitert sich vor den Wartefälen nach einer „Vorhalle“ hin. Verwandt in der Grundrißlage ist das noch später vorzuführen- de Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes zu Hamburg (siehe die Tafel bei S. 82).

Zur Hintereinanderstellung der Wartefäle gelangt man leicht auf Inselbahnhöfen, bei denen bekanntlich die Gleise sich an beiden Langseiten des Empfangsgebäudes befinden. Der später noch vorzuführen- de Grundriß des Empfangsgebäudes auf dem Bahnhof zu Halle a. S. diene zur Erläuterung.

Das Hintereinanderstellen der Wartefäle ist nicht frei von Mißständen. Das Publikum drängt sich ziemlich stark an einem Punkte zusammen; die Erhellung der Säle macht in manchen Fällen Schwierigkeiten, und es entspricht eine derartige Anordnung der Warte- und Erfrischungsräume nur wenig den Gewohnheiten des Publikums.

III) In Kap. 13, wo die Grundrißbildung größerer Empfangsgebäude noch eingehend besprochen werden wird, wird auch von anderweitiger Anordnung der Warte- und Erfrischungsräume die Rede sein, namentlich von denjenigen auf Keil- und Inselbahnhöfen, auf Turmbahnhöfen usw.

Schließlich ist bezüglich der Lage der Wartefäle noch zu sagen, daß man ihnen keine Stelle anweisen solle, wo sie überhaupt, vor allem aber von den ankommenden Reisenden als Durchgang benutzt werden können; hierdurch wird der Vorteil erreicht, daß die zwischen den Tischen und Stühlen freizuhaltenden Gänge und dementsprechend auch die Abmessungen der Warteräume überhaupt eingeschränkt und letztere gegen Zugluft besser geschützt werden können, ferner, daß die schon öfter näher bezeichneten „Technischen Vereinbarungen“ in § 51 vorschreiben: „Die Wartefäle . . . sollen mit den Bahnsteigen in zweckmäßiger Verbindung stehen.“

IV) Die seitherigen Auseinandersetzungen (unter I bis III) haben bloß für den allerdings ziemlich häufigen Fall Gültigkeit, daß Bahnhofsvorplatz, Eingangshalle, Warte- und Erfrischungsräume, Gepäckabfertigung und Bahnsteige in gleicher Höhe gelegen sind. Nicht selten indes, namentlich in neuerer Zeit, kommt es vor, daß das Empfangsgebäude zweigeschossig geplant werden muß, weil sich die Bahnsteige wesentlich höher befinden als der Bahnhofsvorplatz. Alsdann werden häufig in der Höhe des letzteren (im Erdgeschoß) Eingangshalle mit Fahrkartenschaltern, Wartefäle mit Zubehör und Gepäckabfertigung untergebracht, während sich die Bahnsteige, die Diensträume und dergl. im Obergeschoß befinden.

Bei solcher Gesamtanordnung haben die Warte- und Erfrischungsräume naturgemäß keinen unmittelbaren Ausgang nach den Bahnsteigen, und es ist infolgedessen innerhalb gewisser Grenzen ziemlich gleichgültig, wie im Erdgeschoß die Wartefäle, die Erfrischungsräume und dergl. verteilt, ob sie neben- oder hintereinander oder sonstwie angeordnet sind. Hauptfache ist, daß die Wartefäle mit Zubehör von der Eingangshalle aus leicht erreichbar sind, und daß man von ihnen aus auf tunlichst kurzem und rasch auffindbarem Wege zum Perfonentunnel, der in einem solchen Falle wohl niemals fehlt, gelangen kann; auch ist erwünscht, daß die genannten Räume von der Gepäckannahme nicht zu weit entfernt sind. Ein der neuesten Zeit entfallendes einschlägiges Beispiel zeigt Fig. 29 (S. 45).

Die Eingangshalle, annähernd in der Mitte gelegen, hat ziemlich langgestreckte Grundrißgestalt. Links davon sind die beiden Wartefäle mit Sonderzimmer und Schankraum hintereinander angeordnet, und der Perfonentunnel befindet sich gegenüber dem linksseitigen Eingang in die Halle, sodaß er von den Wartefälen ufw. ungemein rasch erreicht werden kann. Reisende, die einen Warteaal nicht benutzen wollen, gelangen zu diesem Tunnel von den Fahrkartenschaltern aus gleichfalls auf kürzestem Wege. An der rechtsseitigen Stirnseite der Eingangshalle ist die Gepäckannahme untergebracht, so daß die Reisenden von da aus nach den Wartefälen, ebenso nach dem Perfonentunnel einen ziemlich langen Weg (nahezu 36 m) zurückzulegen haben; auch sind unter Umständen Rückwege nicht zu umgehen.

Auf den amerikanischen Eisenbahnen sind sehr häufig, auch auf den Bahnhöfen größerer Städte, Eingangshalle und Wartefäle zu einer gemeinsamen großen „Wartehalle“ vereinigt, die zum Aufenthalt den Reisenden dient und alle für die gesamte Abfertigung notwendigen Schalter enthält. Dies ergibt allerdings sehr einfache Grundrißgestaltungen der Empfangsgebäude (Fig. 52⁴²⁾, ist aber für die Reisenden, die längere Zeit warten müssen, höchst unbequem, da sie unter der fortwährenden Unruhe der kommenden und gehenden Personen zu leiden haben. Ein ruhiges Plätzchen finden nur die Frauen, für die immer ein besonderer Warte- raum vorgesehen ist, während die Männer auf die — übrigens nicht immer vorhandenen — Wirtschaftsräume oder auf das Raucherzimmer angewiesen sind; letzteres macht indes meist einen wenig einladenden Eindruck.

Man scheint diese Mißstände auch in Amerika zu fühlen; denn es sind in neuerer Zeit mehrfach neue Bahnhöfe mit besonderem Warteraum erbaut worden, z. B. der Bahnhof der Pennsylvania-Eisenbahn zu Philadelphia u. a. m.

Auf mehreren amerikanischen Bahnhöfen ist auch ein besonderer Warteraum für Farbige vorhanden (Fig. 54⁴³⁾.

Auch auf den Eisenbahnen Ceylons ist die Eingangshalle zugleich der Haupt- warteraum; zwei kleine Warteräume für Frauen und Männer schließen sich an der einen Seite an (Fig. 53⁴⁴⁾. Die Halle ist in der Regel gegen den Bahnsteig zu durch ein meist offenes Gitter abgeschlossen.

Außer den Warteräumen, wie sie im vorstehenden vorgeführt wurden und als eine fast allgemeine Einrichtung angesehen werden dürfen, gibt es noch einige, die nur in besonderen Fällen in Frage kommen.

1) Auf Bahnhöfen, die zu beliebten Ausflugsorten gehören oder die aus anderen Gründen zur Sommerszeit zeitweise sehr stark benutzt werden, hat man an die Wartefäle offene Hallen, sog. Warte- oder Sommerhallen, angeschlossen, die überdacht und seitlich mehr oder weniger offen sind. Auch gegen die Bahnsteige zu sind sie bald gänzlich offen, bald davon abgeschlossen; die Art und

51.
Vereinigung
mit der
Eingangs-
halle.

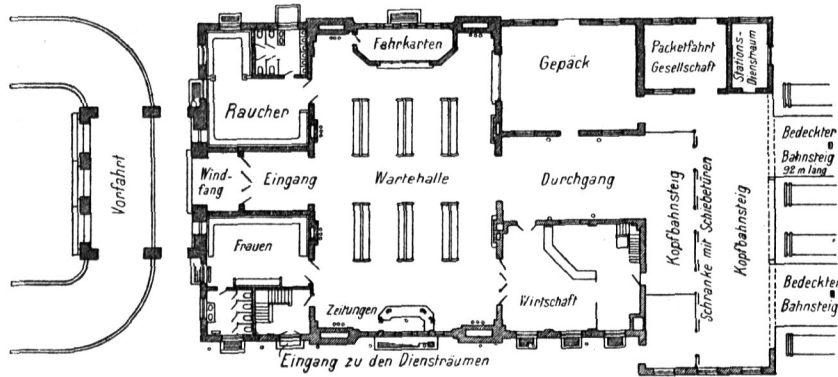
52.
Besondere
Warteräume.

⁴²⁾ Fakf.-Repr. nach: Organ f. d. Fortfchr. d. Eisenbahnw. 1903, Taf. XXXVI.

⁴³⁾ Fakf.-Repr. nach: Deutsche Bauz. 1906, S. 227.

⁴⁴⁾ Fakf.-Repr. nach: Zentralbl. d. Bauverw. 1909, S. 9.

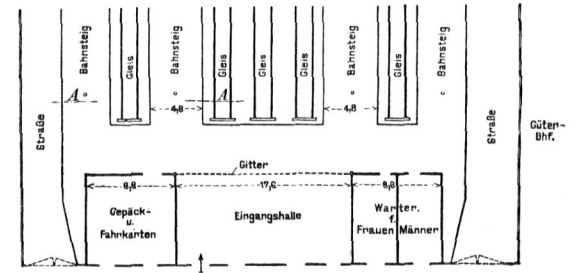
Fig. 52.



Empfangsgebäude des Bahnhofes der Philadelphia- und Reading-Eisenbahn zu Harrisburg ⁴²⁾.

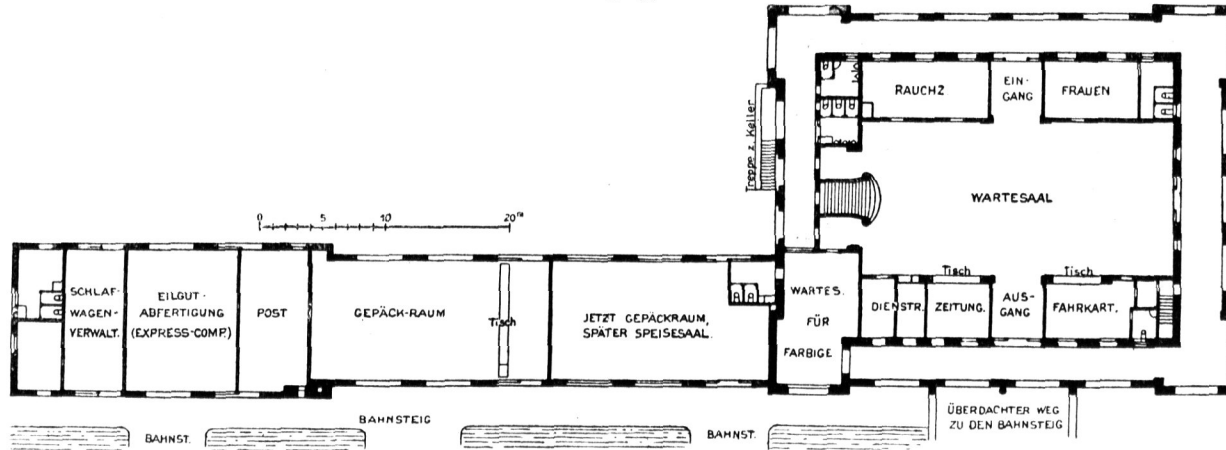
$\frac{1}{1000}$ W. Gr.

Fig. 53.



Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes der Ceylonischen Eisenbahnen zu Colombo ⁴¹⁾.

Fig. 54.



Empfangsgebäude des Bahnhofes der Southern-Pacific-Eisenbahn zu San Antonio ⁴³⁾.

Weise, wie auf der betreffenden Station die Fahrkartenprüfung ausgeführt wird, ist in der Regel hierfür maßgebend.

Vom wirtschaftlichen Standpunkte aus sollte man eigentlich — und darin kann man mit *Wulff*⁴⁵⁾ übereinstimmen — solche Wartehallen überall dort vorsehen, wo die Zahl der Reisenden während der eigentlichen Reisezeit die Zahl der Reisenden während der schlechteren Jahreszeit um ein wesentliches übertrifft. Viele Reisende ziehen naturgemäß in den warmen Monaten den Aufenthalt im Freien demjenigen in geschlossenen und meist rauchigen Wartehallen vor. Der Gedanke, der Annehmlichkeit der Reisenden durch offene, Schatten gewährende, gegen Regen und Zugluft schützende Hallen Rechnung zu tragen und die eigent-

Fig. 55.

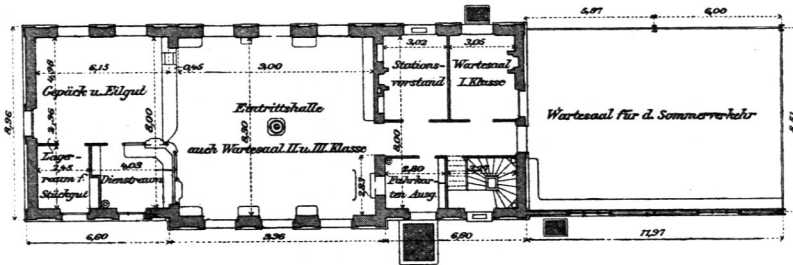
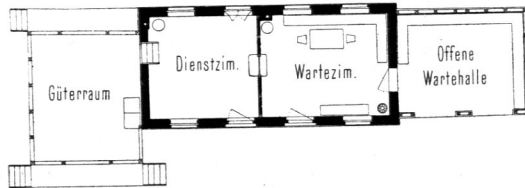
Empfangsgebäude III. Klasse auf der Eisenbahnlinie Argenteuil-Mantes⁴⁶⁾. $\frac{1}{350}$ w. Gr.

Fig. 56.

 $\frac{1}{350}$ w. Gr.

Empfangsgebäude auf Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung im Bereich der Eisenbahn-Direktion zu Frankfurt a. M.

lichen Wartehalle auf ihr dem Winterverkehr entsprechendes Maß einzuschränken, ist ganz naturgemäß, und zwar dies umso mehr, als bei einfacher Ausführung derartiger Wartehallen eine bedeutende Kostenersparnis erzielt werden kann und sie auch ein wichtiges Moment für eine wirkungsvolle äußere Architektur abgeben können.

Ein Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 25. Juni 1901 sagt in dieser Beziehung: „Ist ein lebhafter Verkehr nur für die Sommermonate zu erwarten, so ist dafür eine nach dem Bahnsteige zu offene Halle vorzuziehen, während die Warteräume im Stationsgebäude nur für den schwächeren Winterverkehr zu bemessen sind.“

Sollen diese Wartehallen ihren Zweck tunlichst weitgehend erfüllen, so ist in erster Reihe für genügenden Schutz gegen Zugwind zu sorgen. Dies wird am

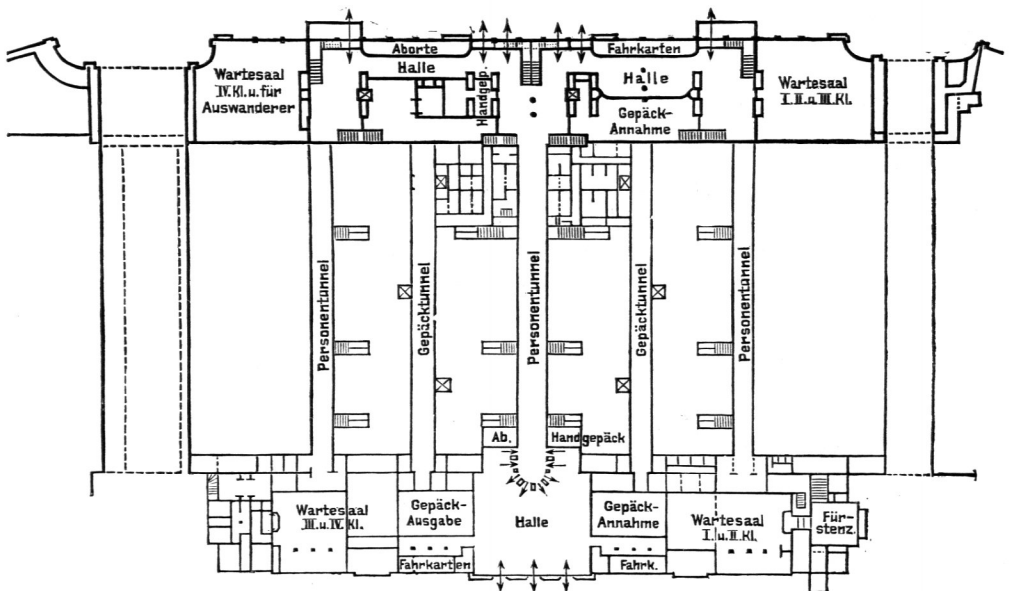
⁴⁵⁾ A. a. O., S. 19.⁴⁶⁾ Fakf.-Repr. nach: Zeitfchr. f. Bauw. 1900, Bl. 19.

befen durch dreiseitige Umschließung erreicht. Kann solches nicht auf dem Wege erzielt werden, daß man die Hallen zwischen vorpringende Gebäudetrakte einschleibt, so sind Glas- oder Bretterwände und dergl., selbstredend allemal unter Berücksichtigung der herrschenden Windrichtung, in Anwendung zu bringen.

Als Beispiel einer Zwischenstation mit einer solchen Wartehalle diene Fig. 55⁴⁶⁾. Ferner ist in Fig. 56 das Empfangsgebäude einer der Frankfurter Eisenbahn-Direktion zugehörigen Eisenbahn untergeordneter Bedeutung dargestellt. Auch sei auf die in Fig. 142 als „Veranda“ bezeichnete Halle hingewiesen.

2) Örtliche Verhältnisse lassen es hie und da wünschenswert erscheinen, eine gewisse Gruppe von Reisenden von den übrigen abzufondern, wie z. B. gewisse Arbeitergattungen, Auswanderer und dergl., in Amerika die Farbigen (siehe den

Fig. 57.



Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes zu Hannover nach dem 1909—10 vollzogenen Umbau⁴⁷⁾.

(Der ursprüngliche Grundriß dieses Empfangsgebäudes ist in Fig. 32, S. 47 zu finden.)

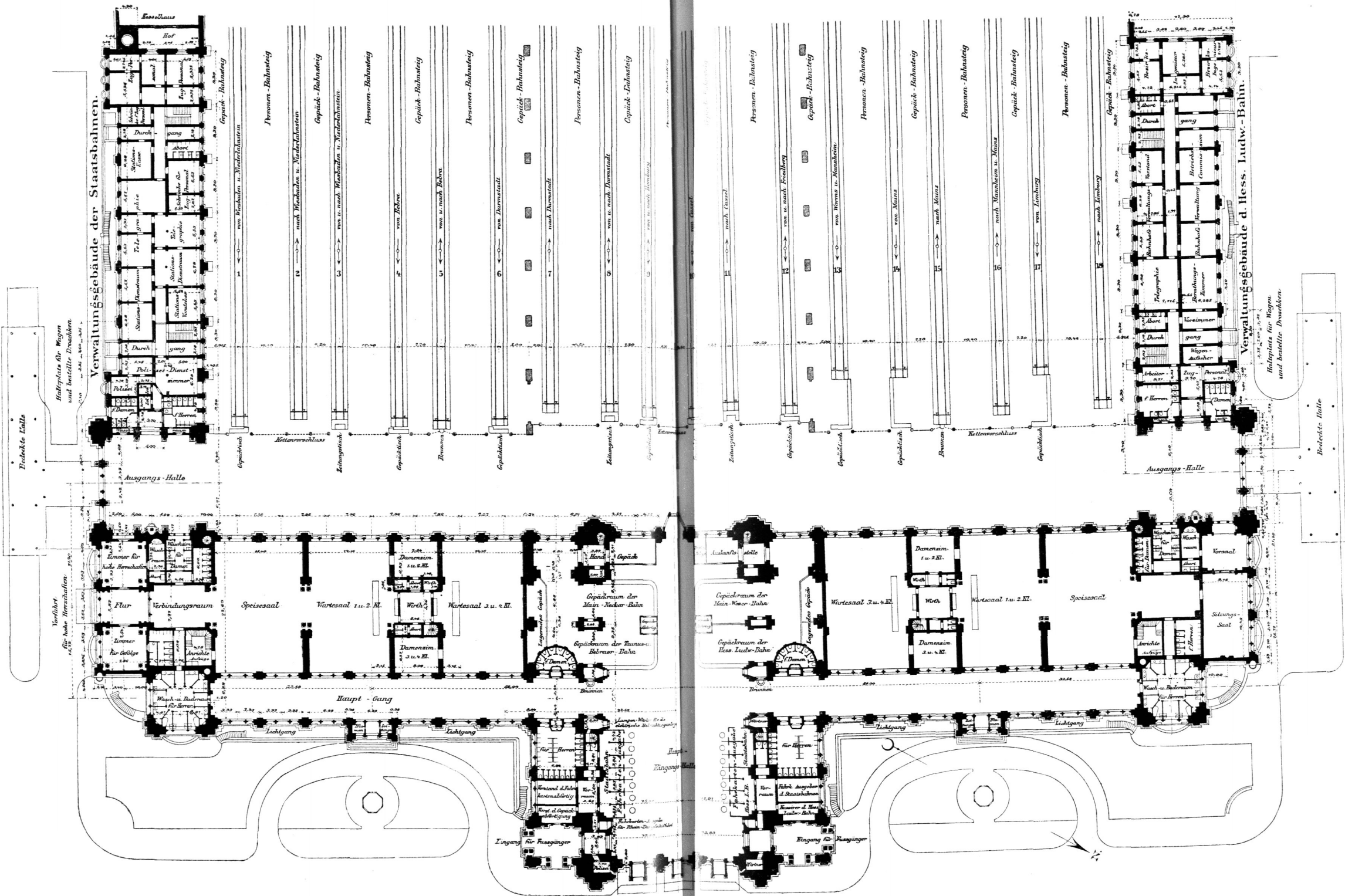
vorhergehenden Artikel und Fig. 54 [S. 64] und dergl.). Für solche Reisende sieht man einen besonderen Warteraum vor, bisweilen auch einen besonderen Fahrkartenschalter.

Abgefonderte Schalter und Warteräume für Auswanderer werden namentlich in Hafenstädten erforderlich; so mußte daran z. B. beim Entwurf für das Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Bremen gedacht werden (siehe Fig. 31, S. 46). Auch beim Umbau des Bahnhofes zu Hannover ist ein derartiger besonderer Warteraum geschaffen worden (Fig. 57⁴⁷⁾.

In einigen Fällen wurden selbst im Binnenlande besondere Räume für die Auswanderer notwendig, und zwar in nicht geringem Umfange; in Leipzig z. B. war der Bedarf in dieser Richtung ein ziemlich bedeutender.

In den Wettbewerbsbedingungen für den neuen Hauptbahnhof wurde eine „Auswanderer-Registratur“ als notwendig bezeichnet, zu der gehören sollten:

⁴⁷⁾ Aus: Zentralbl. d. Bauverw. 1909, S. 651.



Empfangsgebäude auf dem Hauptbahnhof zu Frankfurt a. M.

1/50 v. Gr.

- α) ein etwa 350 qm großer Warteraum mit einem Ausfchank;
- β) ein etwa 12^m langer Schalterraum;
- γ) ein Arztzimmer;
- δ) Aufenthaltsräume für einen Kommissar und einen Wachtmeister;
- ε) zwei Unterfuchungszimmer für Männer und Frauen;
- ζ) ein Ifolieraum;
- η) ein größerer Raum für Gepäckaufbewahrung;
- θ) Aborte für Männer, Frauen und Bedienstete;
- ι) Wafch- und Baderäume für Männer und Frauen.

3) Gleichfalls örtliche Verhältnisse find es bisweilen, die dazu führen, fowohl die Wartefäle, als auch die Erfrischungsräume doppelt vorzusehen, meist fymmetrifch zu einer bestimmten Achse angeordnet. Jede der beiden Raumgruppen pflegt alsdann bestimmten Bahnlfnien, denen der Bahnhof angehört, zugewiesen zu fein.

Ein neueres, zugleich großartiges Beispiel bietet der Hauptbahnhof zu Frankfurt a. M. dar (fiehe die nebenstehende Tafel).

4) Sind die Bahnsteige nur mit Hilfe von Treppen zu erreichen, fo ist es vielfach notwendig geworden, einzelne Steige besonders breit zu halten und auf ihnen besondere Wartefaalbauten, bezw. Wartebuden zu errichten. Fig. 58⁴⁵⁾ liefert hierfür ein Beispiel, und es sei auch noch auf den Grundriß des Empfangsgebäudes auf dem Bahnhof zu Straßburg in Fig. 83 hingewiesen; daselbst find vollständige nach Klassen geteilte Wartefaalbauten vorhanden.

5) Auf Stationen mit lebhaftem Stadt- oder Vorortverkehr, z. B. bei der Stadtbahn und der Ringbahn zu Berlin, bei der Wannseebahn uf w. hat man vielfach von der Anordnung eigentlicher Wartefäle im Empfangsgebäude abgesehen und dem Bedürfnis nach Schutz durch Bahnsteigüberdachungen und durch Aufstellen kleiner Warteräume auf den Bahnsteigen entsprochen.

So weit es irgend möglich ist, follten die Wartefäle bei Tage durch Tageslicht erhellt werden; nur wo dies in keiner Weise erreicht werden kann, darf Deckenlicht in Anwendung kommen. In letzterem Falle hat man, in Rückficht auf das in Art. 19 (S. 13) bereits Gefagte, äußerst vorfichtig vorzugehen.

Das Bestreben, den Wartefälen Seitenlicht zuzuführen, hat in einzelnen Fällen dazu geführt, fie im Querschnitt basilikal zu gestalten, fie also durch hohes Seitenlicht zu erhellen.

Eine basilikale Gestaltung des Wartefaalbaues wurde z. B. auf dem Bahnhof zu Effen (fiehe Fig. 22, S. 38) ausgeführt. Der 30 bis 32^m tiefe Baukörper konnte gutes Seitenlicht nur an den drei freien Seiten erhalten, während an der Bahnsteigseite erst in beträchtlicher Höhe über dem Fußboden ein mäßiges und durch die Bahnsteigüberdachung beschränktes Licht zu gewinnen war. Diese Schwierigkeit ist durch die erwähnte basilikale Anordnung des Baues vollkommen überwunden worden. Jeder der beiden Wartefäle ist durch zwei Freistützen mit aufstehender Hochwand in einen breiten höheren und einen schmalen niedrigeren gefchieden. Hierdurch war es möglich, den dicht am Bahnsteig gelegenen Wartefaal III. und IV. Klasse gut zu beleuchten, sobald man aus den in Art. 19 (S. 13) angegebenen Gründen Deckenlicht ausschloß⁴⁹⁾.

Eine gleiche Querschnittsform erhielt der Wartefaal III. und IV. Klasse im Empfangsgebäude auf dem neuen Bahnhof zu Mülheim a. Rh. (fiehe Fig. 29 [S. 45] u. 64 [S. 74]). Die Tiefenabmessung dieses Raumes ist ziemlich groß (nahezu 15^m), fo daß eine ausreichende Lichtzuführung nur auf diesem Wege möglich war. Hierdurch ergaben sich in dem weniger hohen Teile des Saales zwei kojenartige Räume, von denen der eine für den Aufenthalt von Frauen bestimmt wurde⁵⁰⁾.

In neuerer Zeit werden aus gleichen Gründen in den Empfangsgebäuden Lichthöfe angeordnet, eine Anordnung, die in den älteren Anlagen dieser Art

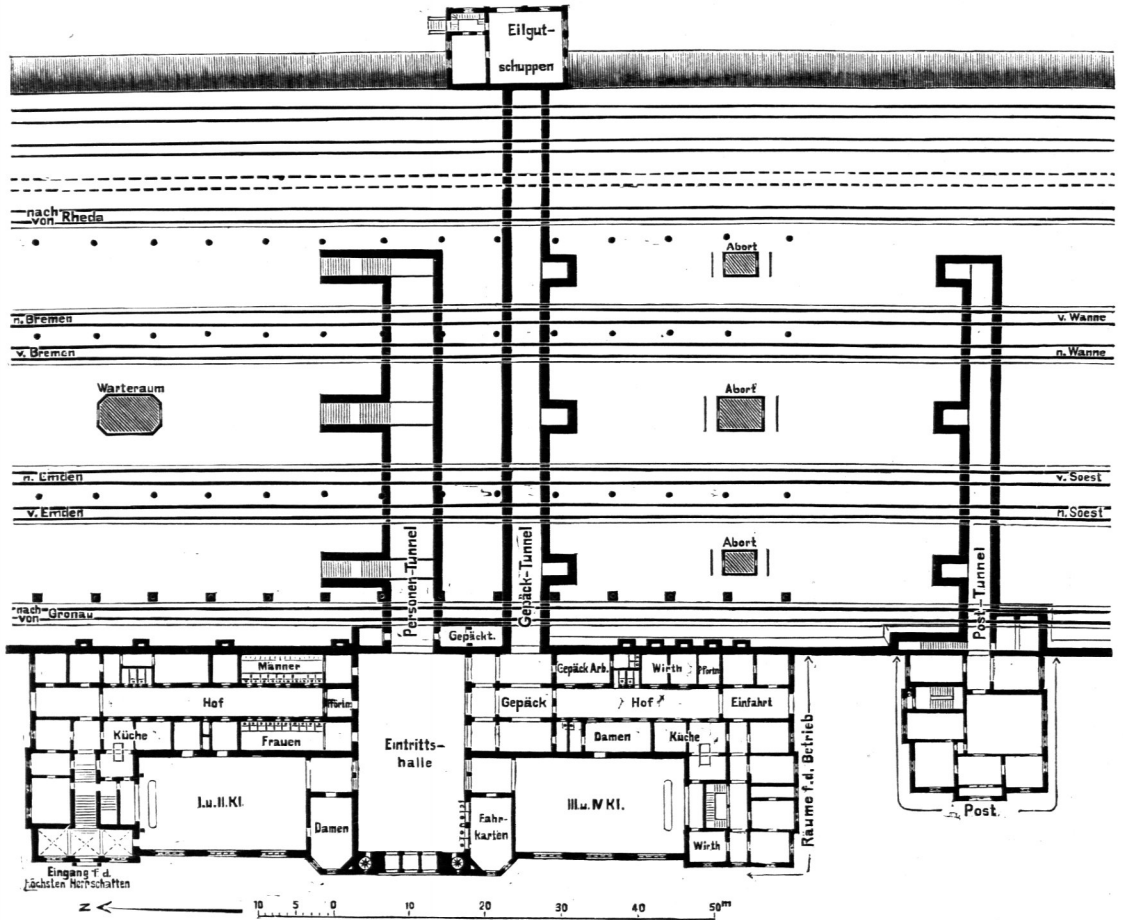
⁴⁵⁾ Aus: Centralbl. d. Bauverw. 1888, S. 361.

⁴⁹⁾ Nach: Zentralbl. d. Bauverw. 1903, S. 493.

⁵⁰⁾ Siehe ebendaf. 1910, S. 211 u. 212.

nur sehr selten zu finden ist. Im Empfangsgebäude zu Wiesbaden, dessen Grundriß bereits auf der Tafel bei S. 57 wiedergegeben ist, findet sich ein derartiger Lichthof, und der in Fig. 49 (S. 59) dargestellte Grundriß vom Coblenzer Bahnhof zeigt zwei derartige Lichthöfe. Andere Empfangsgebäude mit Lichthöfen finden sich zu Bremen (siehe Fig. 31, S. 46), Halle, Hamburg, Hannover, Münster (siehe Fig. 58, S. 68), Metz (siehe Fig. 23, S. 39) usw.; auch das Empfangsgebäude des neuen Hauptbahnhofes zu Darmstadt wird einen Lichthof aufweisen.

Fig. 58.



Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Münster i. W. 48).

Für die Nachtzeit kommt neuerdings auf größeren Bahnhöfen wohl nur die elektrische Beleuchtung in Frage. Bei bedeutender Höhe der Wartehäler werden nicht selten Bogenlampen angewendet; meist kommen aber Kronen mit Gasglühlichtlampen vor. Auf kleineren Stationen ist es bisweilen gleichfalls möglich, elektrische Beleuchtung einzurichten; alsdann sehe man sie unter allen Verhältnissen vor. Sonst müssen Einrichtungen für Gasbeleuchtung, auf Halteplätzen und dergl. solche für Petroleumlampen in das Auge gefaßt werden. An Beleuchtung mit Azetylen, Luftgas und dergl. wird nur sehr selten gedacht werden können.

In unferen und verſchiedenen anderen Klimaten muß für künstliche Erwärmung der Warteräume während der kälteren Jahreszeit geforgt werden. Auf größeren Bahnhöfen kommt wohl nur Sammelheizung in Frage. Auch auf größeren Zwischenstationen wird bisweilen eine ſolche vorgeſehen werden können; doch wird auf kleineren Bahnhöfen am häufigſten Ofenheizung einzurichten ſein. Iſt der Verkehr bedeutend, ſo wähle man Füllöfen; wenn auch nachts Züge abzufertigen ſind, ſo ſind Dauerbrandöfen zu empfehlen.

54.
Heizung
und
Lüftung.

Auf Halteſtellen und anderen untergeordneten Stationen wird in den allermeiſten Fällen Ofenheizung vorzuſehen ſein. Wo Steinkohlengas zur Verfügung ſteht, iſt Gasofenheizung in Erwägung zu ziehen.

In Frankreich, England uſw. kommt häufig Kaminheizung vor.

Wartefäle müſſen auch mit Lüftungseinrichtungen verſehen werden. Je ſtärker der Verkehr iſt, deſto wirkſamer müſſen die betreffenden Vorrichtungen ſein. Auf großen Bahnhöfen wird man zur Winterszeit häufig Heiz- und Lüftungseinrichtungen in Zusammenhang bringen können.

Bei allem, was zur Ausrüſtung von Wartefälen gehört, halte man ſich ſtets vor Augen, daß dieſe Räume ununterbrochen benutzt werden, und zwar in der Regel von vielen Perſonen, und daß ſie nicht nur durch letztere eine ſtarke Abnutzung und Verunreinigung erfahren, ſondern vor allem auch durch die Gepäckſtücke, welche die Reiſenden mit ſich führen.

55.
Ausſtattung.

Aus dieſem Grunde müſſen alle Materialien, die man zur Ausſtattung eines Wartefaales wählt, vollſtändig gediegen ſein und eine ſtarke Abnutzung erfahren können. Sie müſſen derart verwendet werden, daß man ſie leicht reinigen kann. Sind die Säle, in Rückſicht auf die Bedeutung der betreffenden Stadt, mit reicherer Ausſtattung zu verſehen, ſo müſſen auch hierfür Stoffe gewählt werden, die den angeführten Anforderungen entſprechen.

Das Gefagte iſt in erſter Reihe bei den Fenſtern und Türen zu berückſichtigen; bei Türen, die nach dem Bahnſteig oder nach dem Wartegang, bezw. der Eingangshalle führen, iſt auch darauf zu achten, daß ſie nach letzterem aufzuſchlagen haben. Bei der Eingangshalle oder dem Wartegang zugewendeten Türen ſei man auch noch darauf bedacht, daß man ſie von außen ſofort als Wartefaaltüren erkennt. Geeignete und deutliche, weithin ſichtbare Aufſchriften erfüllen dieſen Zweck in ziemlich ausreichendem Maße. Noch beſſer iſt es, wenn man durch dieſe Türen einen tunlichſt freien Einblick in die Warteräume nehmen läßt. So wurden z. B. die in den Empfangsgebäuden der beiden neuen Bahnhöfe zu Mülheim a. Rh. und zu Kalk-Süd nach den Wartefälen führenden Pendeltüren mit einer tief hinabreichenden Verglafung verſehen, die im unteren Teile durch eiferne Gitter ausreichend gefichert iſt.

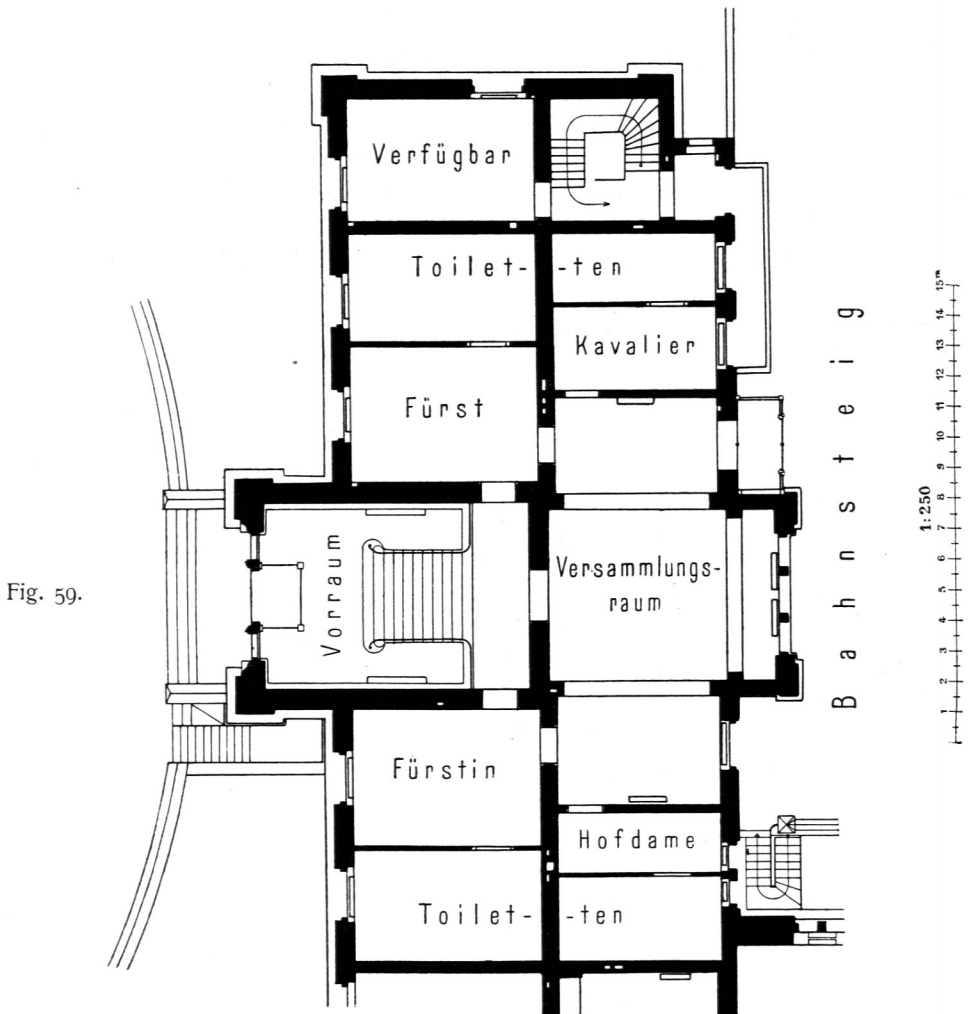
Es empfiehlt ſich auch, die Türen, durch die etwa vorhandene Damen- oder ſonſtige Sonderzimmer mit den Wartefälen in Verbindung ſtehen, zu verglaſen und ſo den Einblick zu geſtatten. Erfahrungsgemäß halten ſich die Reiſenden nicht gern in Räumen auf, die vom übrigen Verkehr zu ſehr abgeſchloſſen ſind.

Gardinen und ſonſtige Vorhänge bilden zwar einen wirkſamen Schmuck; doch ſind ſie der leichten Staubanſammlung wegen nicht zu empfehlen. Will man den Aus- oder Einblick durch die Fenſter verwehren, ſo verſehe man ſie mit einer geeigneten Verglafung, z. B. wie in Cöln durch farbloſe Glaſtafeln mit eingezätzten Ornamenten.

An Möbeln und sonstigen Ausrüstungsgegenständen sind hauptsächlich vorzusehen:

α) Tische und Tischgruppen, auf denen das Handgepäck gelagert werden kann. Sie müssen so aufgestellt werden, daß passende Durchgänge frei bleiben, namentlich nach den Ausgangstüren hin.

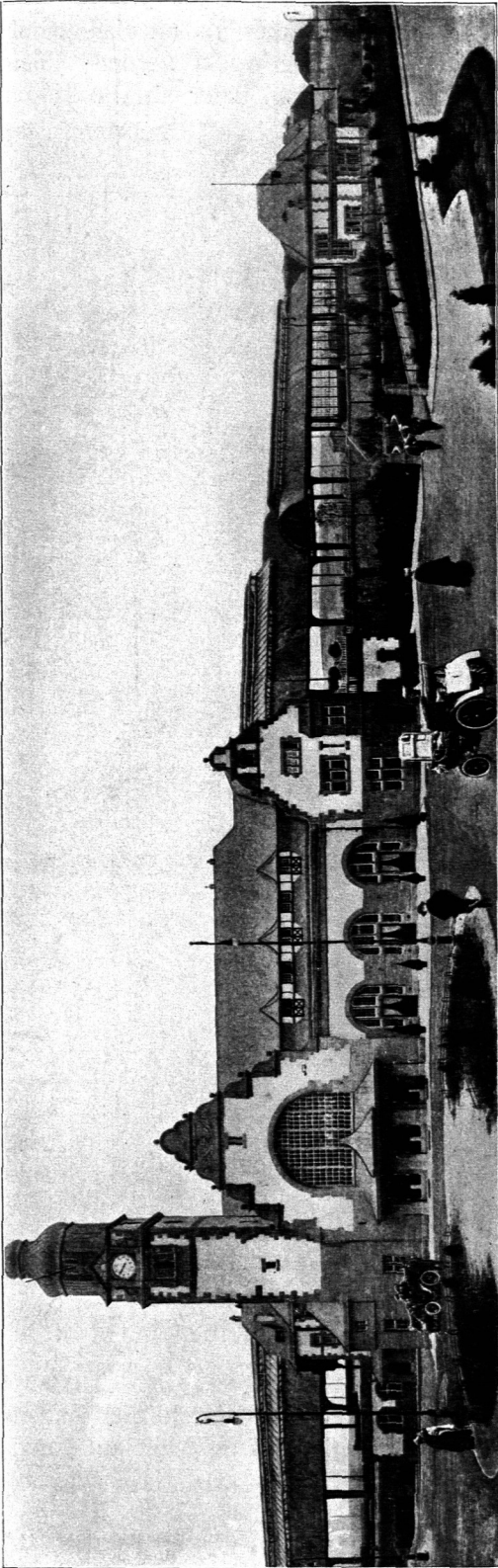
β) Stühle und Bänke, auf denen die die Abfahrt der Züge erwartenden Reisenden sitzen können. Bei der Gestaltung dieser Sitzgelegenheit ist nicht zu



Fürstliche Warteräume im Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Kiel.

vergessen, daß sie gleichfalls zur Lagerung von Handgepäck verwendet wird. Bisweilen hat man durch geschickt aufgestellte Sitzbänke nischen- oder kojentartig eine angemessene Teilung des Raumes hergestellt und dadurch einige vom rasch wechselnden Verkehr abgeforderte Plätze für die länger verweilenden Reisenden geschaffen. In vielen Wartelälen findet man Rundsitze, die unter Umständen recht zweckmäßig sein können und beim Publikum beliebt sind. Sobald der Durchgangsverkehr durch den Saal nicht beeinträchtigt wird, sind derlei Sitze zu empfehlen.

Fig. 60.



Empfangsgebäude und Fürstenbau des Bahnhofes zu Homburg v. d. H.

γ) An den Wänden oder an geeigneten Ständern sind Eisenbahnkarten, Fahrpläne, sonstige für das Publikum wichtige Kundmachungen und dergl. anzuheften.

δ) Ein Stand für Zeitungsverkäufer oder ein größerer Buchhändlerstand fehlt auf größeren Bahnhöfen nur selten.

ε) Niemals sollte es an einer Vorkehrung zum Einnehmen von Trinkwasser und an einer zweckmäßig angebrachten Uhr fehlen.

ζ) In neuerer Zeit werden vielfach Einrichtungen angebracht, durch die den Reisenden die nahe Abfahrt ihrer Züge mitgeteilt wird, bzw. durch die sie zum Einsteigen aufgefordert werden: die sog. Zugabfahrtsanzeiger, Zugmeldetafeln, Abrufftafeln usw. Einrichtung und Konstruktion solcher Vorrichtungen sind in den unten namhaft gemachten Quellen⁵¹⁾ zu finden. Es gibt darunter auch solche, die fortlaufend und selbsttätig die bis zur Abfahrt der Züge noch fehlende Zeit anzeigen⁵²⁾. Diese Einrichtungen sollen sich gut bewähren.

η) Vielfach sind in den Wartefälen auch Schreibgelegenheiten zu finden. In den Wettbewerbsbedingungen für das Empfangsgebäude des neuen Hauptbahnhofes zu Leipzig wurden „einige Schreibzellen in Angliederung an die Wartefäle“ verlangt.

Der Verkehr von der Eingangshalle, bzw. den Warte-

56.
Verkehr
nach den
Zügen.

⁵¹⁾ Zeitfchr. f. Bauw. 1893, S. 351. — *Le génie civil* 1893, Dezbr., S. 125. — Organ f. d. Fortfchr. d. Eisenbahnw. 1894, S. 234. — Centralbl. d. Bauverw. 1895, S. 190.

⁵²⁾ D. R.-P. Nr. 103783.

fällen aus nach den Zügen vollzieht sich in den meisten Fällen auf den Bahnsteigen und durch Überfahren der Gleise. Wo letzteres als unzulässig erachtet wird, müssen Steige und Gleise untertunnelt oder überbrückt werden. Gleiches hat zu geschehen, wenn Steige und Gleise höher, bezw. tiefer als die Eingangshalle gelegen sind.

Von solchen Perfontunneln und Überbrückungen, einschließlich der zugehörigen Treppen, bezw. Rampen, wird noch in Kap. 8 (unter c u. d) gehandelt werden.

57.
Warteräume
für
fürstliche
Personen.

Wo Abfahrt und Ankunft fürstlicher Personen und anderer hoher Herrschaften häufig vorkommen, müssen für diese besondere Warteräume vorgesehen werden.

In der einfachsten Form bestehen sie aus einem Vorraum und dem eigentlichen Warteraum. Von ersterem sind Toilettegeleise zugänglich; letzterer soll einen unmittelbaren Ausgang nach dem Bahnsteig erhalten.

Bei reichlicherer Bemessung ist die Zahl der Räume eine größere; auch kommen Verbindungsgänge hinzu. Ein oder mehrere Zimmer für das fürstliche Gefolge sollen alsdann auch nicht fehlen.

Bisweilen bilden die in Rede stehenden Räume eine abgeforderte Gruppe, die in manchen Fällen sogar vom eigentlichen Empfangsgebäude abgetrennt ist. Im ersteren Falle werden auf Durchgangsstationen die Fürstenräume häufig an das eine Kopfbau des Empfangsgebäudes verlegt, wie z. B. auf den Bahnhöfen zu Bonn, Coblenz (siehe Fig. 49, S. 59), Hannover (siehe Fig. 32, S. 47), Mainz, Münster (siehe Fig. 58, S. 68), Metz usw. Auf Kopfbau, deren Empfangsgebäude in U-Form errichtet ist, befinden sich diese Räume bisweilen an einer Ecke des Kopfbau, wie z. B. in Frankfurt a. M. (siehe die Tafel bei S. 67), Wiesbaden (siehe die Tafel bei S. 57) usw., oder sie nehmen den einen Flügelbau ein, wie z. B. in Kiel (Fig. 59) usw.

Einen besonderen Bau, einen sog. „Fürstenvavillon“ oder „Kaiserpavillon“, bilden die für fürstliche Personen und dergl. bestimmten Räume auf den Bahnhöfen zu Homburg v. d. H. (Fig. 60 u. 61⁵³⁾, Metz (siehe Fig. 23, S. 39), Darmstadt usw.

An der der Stadt zugewendeten Seite solcher Warteräume muß stets eine besondere und auch wohlgeeignete Anfahrt vorgesehen werden; meist ist sie mit einer Anfahrtsrampe ausgerüstet (Fig. 59 u. 61).

Bei herbstlichen Truppenübungen, bei Festen, die durch die Gegenwart hoher Herrschaften ausgezeichnet werden und dergl. wird es, selbst auf ganz ent-

Fig. 61.



Fürstenvavillon des Bahnhofes
zu Homburg v. d. H.

⁵³⁾ In Homburg v. d. H. ist sogar eine besondere Einseitgehalle (Bahnsteigehalle) für den Kaiserlichen Hof vorgesehen.

legenden Haltestellen, notwendig, für die hohen Gäfte angemessene Warteräume herzurichten. In solchen Fällen hat man provisorische Fachwerkbauten, sogar

Fig. 62.



Wartesaal und Erfrischungssaal im Empfangsgebäude des Bahnhofes Alexanderplatz der Berliner Stadt-Eisenbahn.

verfetzbare Baulichkeiten errichtet⁵⁴⁾.

⁵⁴⁾ Siehe: ROWALD, Warteräume für fürstliche Personen. Centralbl. d. Bauverw. 1885, S. 295.

Fig. 63.



Wartesaal und Erfrischungsraum I. und II. Klasse im Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes zu Mainz.

Fig. 64.



Wartesaal und Erfrischungsraum III. u. IV. Klasse im Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Mülheim a. Rh.

b) Erfrischungsräume. (Bahnhofswirtschaft.)

Erfrigungs-, Wirtschafts- oder Restaurationsräume sind auf den Bahnhöfen in bald ausgedehnterem, bald bescheidenerem Maße zu finden; nicht selten schrumpfen sie zu einem unscheinbaren Schenkstischraum zusammen; bisweilen fehlen sie gänzlich. Insbesondere bringen es örtliche Verhältnisse mit sich, ob den Reisenden Gelegenheit geboten wird, eine kleine Erfrischung — häufig stehend — zu sich zu nehmen, oder ob die Möglichkeit vorhanden ist, kleinere oder größere Mahlzeiten während bald kürzerer, bald längerer Zeit einzunehmen. Die hauptsächlichsten hierbei in Frage kommenden Fälle sind die nachstehenden.

1) An der einen Wand des Wartesaales, in der Regel an einer zum Bahnsteig senkrechten, wird ein Schenkstisch (Büfett) aufgestellt; die Reisenden müssen meist herantreten und stehend EB- und Trinkbares in Empfang nehmen.

Häufig ist die Anordnung derart getroffen, daß der Schenkstischraum, auch Schenkraum, Schenke oder Ausschank genannt, zwischen zwei benachbarten Wartesälen gelegen ist und sich gegen diese zwei Säle öffnet. In der Regel ist zwischen die beiden Wartesäle ein Raumbstreifen von gleicher Tiefe geschoben, dessen mittleres Drittel als Schenkraum dient, während die übrigbleibenden Teile dieses Raumbstreifens das Zubehör des Schenkstisches, unter Umständen die nach der tiefergelegenen Küche führende Treppe und dergl. aufnehmen.

Durch eine derartige Anordnung wird für den Wirt der Wirtschaftsbetrieb in hohem Grade vereinfacht; er kann ihn leicht übersehen und überwachen.

2) Die Wartesäle dienen sehr häufig nicht nur ihrem Hauptzweck, sondern auch als Bahnhofswirtschaft; in der Regel ist

auch noch ein Schenkstisch vorhanden, ähnlich dem unter 1) besprochenen. Solche Wartesäle sind also Warte- und Erfrischungsräume zugleich. Zwei etwas ältere Beispiele solcher Wartesäle veranschaulichen Fig. 62 u. 63, zwei neuere Fig. 64 u. 65.

Dieses Verfahren ist sehr raumsparend, weil keine besonderen Räume für den Wirtschaftsbetrieb notwendig werden; in der Regel braucht man solche Wartesäle gar nicht oder doch nur wenig über den eigentlichen Bedarf hinaus zu vergrößern. Mißständig ist, daß diejenigen wartenden Reisenden, die weder Speisen und Getränke, noch andere Erfrischungen zu sich nehmen wollen, durch den Wirtschaftsbetrieb gestört und behindert werden; mit anderen Worten: der Wartesaal wird seinem eigentlichen Zweck zum nicht geringen Teile entzogen. Auch werden solche Reisende, die eine Mahlzeit einnehmen, darin gleichfalls beeinträchtigt.

Ein erträglicher Zustand läßt sich wohl nur dadurch schaffen, wenn man im Wartesaal zwei deutlich getrennte Abteilungen schafft: die eine für Reisende, die sitzend Speisen und Getränke zu sich nehmen, die zweite für solche, die dies nicht tun wollen. Häufig wird diese Scheidung durch eine Säulenstellung hervorgebracht. Dies ist in besonders geschickter Weise im Empfangsgebäude des

58.
Ver-
schiedenheit.

59.
Schenkstische.

Fig. 65.



Wartesaal und Erfrischungsräum
III. u. IV. Klasse im Empfangsgebäude
des Bahnhofes zu Homburg v. d. H.

60.
Warte- und
Erfrischungsräume
vereinigt.

neuen Bahnhofes zu Wiesbaden (siehe die Tafel bei S. 57) u. Fig. 66 durchgeführt worden.

Dort ist der Wartesaal I. und II. Klasse annähernd kreuzförmig und dreischiffig gestaltet: das Mittelschiff dient zum Einnehmen von Speisen und Getränken und ist auch vom Bahnhofsvorplatz unmittelbar zugänglich; die durch Säulenstellungen davon abgegrenzten zwei Seitenschiffe sind zum Unterbringen solcher Reisender bestimmt, die von der Bahnhofswirtschaft keinen Gebrauch machen wollen.

61.
Befondere
Speisefäle
und dergl.

3) Wenn ein sehr großer Wirtschaftsbetrieb bewältigt werden soll, so werden neben den Wartefälen und mit ihnen in unmittelbarer Verbindung ein oder zwei besondere Speisefäle vorzusehen sein. Dies setzt allerdings voraus, daß die Fahrkartenprüfung auf dem Bahnsteig stattfindet. Geschieht diese Prüfung vor dem Eintritt in die Wartefäle, so müssen die der Bahnhofswirtschaft dienenden Räume von ihnen getrennt werden; oder die Erfrischungsräume werden zweimal vorgezogen: einer innerhalb und einer außerhalb der Bahnsteigsperr.

Fig. 66.



Wartesaal und Erfrischungsraum I. u. II. Klasse im Bahnhof zu Wiesbaden.

Wird die ebenerwähnte Trennung der Bahnhofswirtschaft von den Wartefälen durchgeführt, so wird erstere bisweilen in einem besonderen Flügel oder Anbau des Empfangsgebäudes untergebracht; in manchen Fällen hat man sogar ein besonderes, davon getrenntes Gebäude dafür errichtet. Auch in diesen Fällen muß die Wirtschaft leicht auffindbar und erreichbar sein, und zwar ebenso von den Bahnsteigen aus, wie von der Stadt her.

Befondere Speisefäle sind, soweit es sich um neuere deutsche Bahnhöfe handelt, zu finden in den Empfangsgebäuden der Bahnhöfe zu Bremen (siehe Fig. 31, S. 46), Frankfurt a. M. (siehe die Tafel bei S. 67 u. Fig. 67), Hamburg, Hannover, Lübeck (siehe Fig. 26, S. 41), Mainz usw.

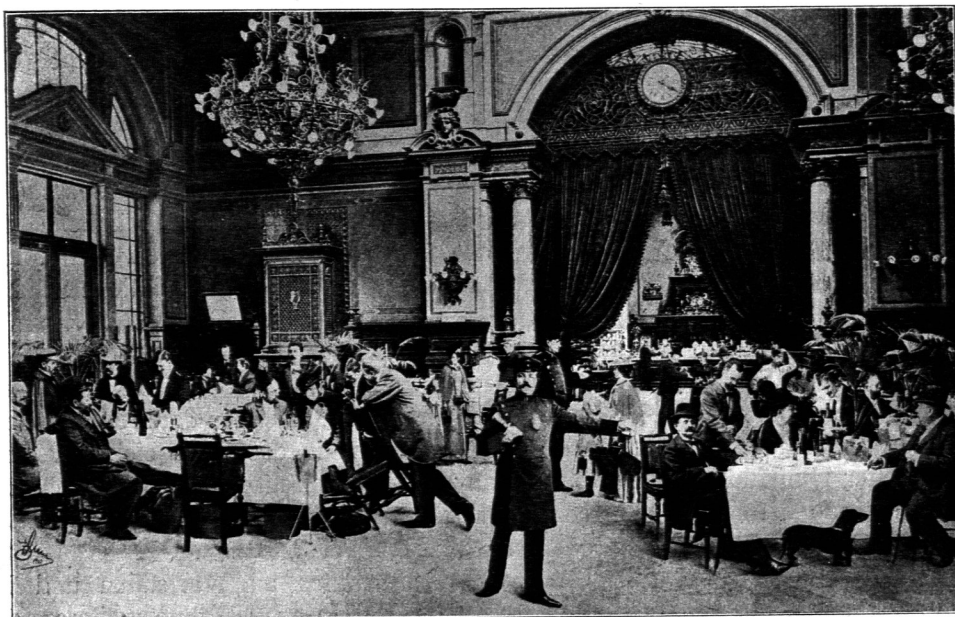
Auf den italienischen Bahnhöfen findet in der Regel eine scharfe Trennung zwischen Wartesaal und Bahnhofswirtschaft statt. Die letztere besteht meist aus einem Speisesaal und einem gewöhnlichen Gaßzimmer und befindet sich unmittelbar neben der Eingangshalle; ohne vorhergegangene Fahrkartenprüfung darf sie nicht betreten werden. Die Folge davon und von der in Art. 26 (S. 28) bereits erwähnten Übung, daß die Wartesaaltüren dort erst kurz vor der Abfahrt der Züge geöffnet werden und die Fahrkartenprüfung an dieser Stelle stattfindet, war und ist, daß man den Wartefälen sehr kleine Abmessungen gibt; auch die Wirtschaftsräume sind nicht groß, weil der Aufenthalt darin nur solchen Personen gestattet wird, die zu speisen beabsichtigen.

4) Es gibt Bahnhöfe und gab deren vor der größeren Verbreitung der Speisewagen noch mehr, wo den in einem Zuge befindlichen Reisenden durch einen längeren Aufenthalt Gelegenheit gegeben wird, die Hauptmahlzeit des betreffenden Tages darin einzunehmen. Alsdann empfiehlt es sich gleichfalls, einen besonderen Speisesaal vorzusehen.

Derartige Speisefäle, bezw. Speisehallen sind auch schon auf Zwischenbahnsteigen errichtet worden.

Bei Erbauung des Bahnhofes zu Hannover mußte beispielsweise im Auge behalten werden, daß daselbst für die Linie Berlin-Cöln seit lange die Mittagsverpflegung bestand. Da nun die Wartefäle von dem betreffenden Bahnsteig ziemlich entfernt, auch nur auf Treppen- und Tunnelwegen erreichbar sind, so wurde dieser Bahnsteig breiter als die übrigen gemacht und auf ihm

Fig. 67.



Speisesaal im Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes zu Frankfurt a. M.

ein Speise-, bezw. Wartesaal von 140 qm Grundfläche errichtet, worin 86 Personen Platz finden (siehe Fig. 32, S. 47).

Eine ähnliche Speisehalle ist in der Bahnsteighalle des Bahnhofes zu Bremen zu finden (siehe Fig. 31, S. 46).

5) Hier und da hat man für die Kutcher, bezw. Chauffeure der die Ankunft von Zügen erwartenden Droschken und dergl., ferner für Bahnbedienstete usw. besondere Wirtschaftsräume eingerichtet. So z. B. im Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes zu Frankfurt a. M. ein fog. Tunnelrestaurant usw.

6) In nicht seltenen Fällen sind Wirtschaftsbuden, Schenkflchräume (Büfets) oder Erfrischungshallen auf den Bahnsteigen errichtet worden, und zwar ebenso wohl dann, wenn im Empfangsgebäude für keinerlei Erfrischung gesorgt ist, als auch in dem Falle, wenn letzteres nicht zutrifft. Wenn der Wirtschaftsbetrieb ebenso im Empfangsgebäude, wie auf den Bahnsteigen ausgeübt wird, so muß die Schankstätte in ersterem mit den betreffenden Bahnsteigen oder mit der Küche usw. in unmittelbare Verbindung gesetzt werden, was durch Wirtschaftstunnel, Aufzüge, kleine Dienstreppen usw. geschieht.

62.
Wirtschafts-
gebäude
auf den
Bahnsteigen.

Auf dem Bahnhof zu Straßburg, wo auf zwei Zwischenbahnsteigen besondere Wartesaalgebäude errichtet sind, führt von der im Empfangsgebäude gelegenen Küche unter Bahnsteigen und Gleisen ein sog. „Küchentunnel“ nach jenen Wartesaalbauten (siehe Fig. 83).

Die englischen Bahnhofswirtschaften sind nur vom Bahnsteig aus zugänglich, von den Warteräumen dagegen vollständig getrennt. Sie sind als sog. *Bars* eingerichtet, d. h. man nimmt die Erfrischungen stehend oder auf hohen Schemeln hockend ein und bezahlt sie sofort beim Empfang. Auf wichtigen Bahnhöfen sind allerdings auch Speiseräume (*Dining rooms*) für größere Mahlzeiten vorhanden; doch sind diese sowohl von der *Bar*, wie von den Warteräumen getrennt.

7) Auf manchen Bahnhöfen ist die Wirtschaft auch von der Straße, bzw. dem Bahnhofsvorplatz aus für nicht reisendes Publikum zugänglich, z. B. auf dem Südbahnhof zu Wien, auf dem Hauptbahnhof zu Frankfurt a. M. (Tunnelrestaurant), auf dem neuen Bahnhof zu Wiesbaden usw.

Jeder Wirtschaftsbetrieb bedarf gewisser Nebenräume. Ist nur ein Schenkrum vorhanden, so können ein Vorratsraum und ein entsprechendes Kellergeläß genügen; wie schon in Art. 59 (S. 75) gesagt worden ist, können letztere Räume, einschließlich der erforderlichen Treppe in dem zwischen zwei benachbarten Wartesälen eingeschobenen Raumbtreifen Platz finden. Bei größerem Betriebe ist vor allem eine Küche notwendig; ebenso dürfen andere Wirtschaftsräume (Anrichte, Speisekammer, Keller für Fleisch, Gemüse, Wein und Bier, Spülküche, Eiskeller, Kammer für Geschirr und Gläser usw.) nicht fehlen. Am besten werden solche Räume in das Kellergelchoß verlegt, und der in Wartesaalhöhe befindliche Schenkrum wird mit der Küche oder noch besser, mit einem davorgelegenen Vorraum in unmittelbare Verbindung gebracht: durch Diensttreppen, Aufzüge und dergl. Stets trage man dafür Sorge, daß der Küchendunst und der Küchenlärm nicht nach oben gelangen können, was allerdings am besten und einfachsten dadurch geschieht, daß man die Küche und mehrere der Nebenräume in das Obergelchoß verlegt.

Unter Umständen, namentlich wenn auf dem betreffenden Bahnhöfe Nachtbetrieb stattfindet, sind für den Bahnhofswirt und für einige Wirtschaftsbedienstete Wohnungen oder doch zum mindesten Schlafräume vorzulehen.

Überblickt man das bezüglich des Bedürfnisses an Wartesälen und Erfrischungsräumen auf größeren Bahnhöfen Gefagte, so erhellt ohne weiteres, daß in Deutschland für diese Zwecke eine unverhältnismäßig große Grundfläche in Anspruch genommen wird. Um in dieser Beziehung ein neueres Beispiel zu geben, seien nachstehend die einschlägigen Raumbedürfnisse mitgeteilt, die in den Wettbewerbsbedingungen für den neuen Hauptbahnhof zu Leipzig angegeben worden sind.

Dort wurde an Wartesälen mit Bahnhofswirtschaft verlangt:

ein Wartesaal	I. und II. Klasse, etwa	650 qm
" "	III. " IV. " " "	650 "
" Speisesaal, etwa		280 "
" Warteraum	I. und II. Klasse für Nichtraucher, etwa	200 "
" "	III. " IV. " " " " "	200 "
" "	I. " II. " " Frauen, etwa	70 "
	mit besonderem Wafchraum und Abort	
" "	III. und IV. Klasse für Frauen, etwa	70 "
	mit besonderem Wafchraum und Abort.	
" "	I. Klasse ohne Bahnhofswirtschaft, etwa	100 "
" "	II. " " " " " "	100 "
" "	III. " " " " " "	150 "
" "	IV. " " " " " "	150 "

zusammen etwa 2620 qm.

63.
Zugang
von der
Stadt.

64.
Zubehör.

65.
Gesamt-
grundfläche.

c) Einschränkung der Wartesaal-Grundfläche.

Im vorstehenden wurde mehrfach, namentlich im vorhergehenden Artikel, erörtert, daß die Warte- und Erfrischungsräume in neuzeitlichen größeren Bahnhöfen geradezu gewaltige Abmessungen angenommen haben, besonders in Deutschland; der auf der Tafel bei S. 67 dargestellte Hauptbahnhof zu Frankfurt a. M. und das an der genannten Stelle angeführte Leipziger Beispiel tun dies am deutlichsten dar. Hierdurch steigern sich nicht allein die Baukosten der Empfangsgebäude zu einer früher nicht gekannten Höhe, sondern auch die Wege, welche die Reisenden innerhalb dieser Bauten zurückzulegen haben, werden ganz bedeutende, ermüden das Publikum und beeinträchtigen die Überfichtlichkeit.

Man ist sich dieser Tatsache an verschiedenen Stellen bewußt geworden und hat auf Mittel und Wege gefonnen, in welcher Weise man die Grundflächen, die gegenwärtig die Warte- und Erfrischungsräume einnehmen, einschränken könnte, bezw. kann. Der wichtigsten davon sei im nachstehenden gedacht.

1) Eine sehr bedeutende Entlastung der Wartefäle wird dadurch erreicht, daß man einen unmittelbaren Ausgang aus der Eingangshalle auf den Hauptbahnsteig vorlieht (siehe Art. 33, S. 36). Hierdurch wird eine sehr große Anzahl von Reisenden veranlaßt, die Wartefäle überhaupt nicht zu benutzen, sondern unmittelbar den Bahnsteig zu betreten.

2) Auf französischen Bahnhöfen, vereinzelt auch auf einigen italienischen und anderen Stationen, schränkt man die für die Warteräume notwendige Grundfläche dadurch ein, daß man nur einen einzigen großen Wartesaal vorlieht und diesen durch niedrige (etwa 2^m hohe) Scherwände nach den verschiedenen Fahrklassen zerlegt.

3) Ein weiteres Mittel, die allzugroße Grundfläche der Wartefäle einzuschränken, zeigt die in Art. 61 (S. 76) mitgeteilte, auf italienischen Eisenbahnen übliche scharfe Trennung der Bahnhofswirtschaft von jenen Sälen.

4) Auf manchen französischen Bahnhöfen ist der in Rede stehende Zweck dadurch erreicht worden, daß man eine größere Warte- oder Wandelhalle (ohne Klaffeneinteilung) anordnet, an die sich nur ganz kleine Warteräume anschließen. Ein hervorragendes Beispiel dieser Art ist das Empfangsgebäude auf dem Bahnhof St.-Lazare zu Paris.

Dieser Bahnhof ist eine Kopftation mit hochliegenden Gleisen, wodurch eine zweigeschoffige Anlage bedingt ist. Das Empfangsgebäude und der sich längs des letzteren hinziehende Kopfbahnsteig sind senkrecht zu den Gleisen, bezw. zu den zwischen diesen liegenden Zungenbahnsteigen gestellt. Im Erdgeschoß, in Straßenhöhe, befindet sich die Eingangshalle mit Fahrkarten- und Gepäckschaltern und vor ihr die überdachte Vorfahrt. Aus dieser Halle führen links und rechts Treppenaufgänge zu der darüber gelegenen Wandelhalle, die vom Kopfbahnsteig zum größten Teile durch die schmale Reihe von kleinen, in einfachster Weise mit hölzernen Sitzbänken ausgestatteten Warteräumen getrennt sind, sonst durch andere Räume, die für die Reisenden, bezw. für den Stationsdienst erforderlich sind.

Die Wandelhalle ist durch eine Reihe eiserner Säulen weit geöffnet und gewährt von dieser aus den Blick von oben in das geräuschvolle Treiben der unten befindlichen Eingangshalle, in der sich das Publikum, der großen Abmessungen wegen, mehr zerstreut und der Verkehr sich geräuschloser vollzieht.

Jedem Zungenbahnsteig entsprechend führt ein besonderer Durchgang zum Kopfbahnsteig, und zwar jedesmal durch einen der kleinen Warteräume; jeder dieser Durchgänge ist durch geeignete Aufschriften genau bezeichnet, so daß der Reisende sich bereits in der Wandelhalle den richtigen Weg nach seinem Zuge suchen kann. Etwa 10 Minuten vor Abgang eines Zuges wird die zugehörige Tür geöffnet; die übrigen bleiben geschlossen. Nunmehr können die Reisenden in die Warteräume eintreten, bezw. sie verlassen. Will jemand früher eintreten, so muß er sich — ähnlich wie in Italien (siehe Art. 26, S. 28) — darin einschließen lassen; doch kommt dies äußerst selten

66.
Überblick.

67.
Bahnsteig-
ausgang.

68.
Scherwände.

69.
Abcheidung
der
Wirtschaft.

70.
Wandel-
oder
Wartehalle.

vor; das Publikum zieht es in der Regel vor, in der geräumigen und luftigen Wandelhalle sich aufzuhalten, in der auch zahlreiche Sitzbänke zum Verbleiben einladen.

An die Wandelhalle anstoßend sind die Bahnhofswirtschaft und alle sonstigen der Bequemlichkeit des Publikums dienenden Räume angeordnet.

Durch die vorstehend kurz beschriebene Anlage wird nicht nur infolge der Einschränkung der Warteräume eine nicht geringe Ersparnis erzielt, sondern auch noch dadurch, daß alle Flurgänge, die sonst nach den Wartefälen führen, in Fortfall kommen.

Solche Wandel- oder Wartehallen an die Stelle der Wartefäle treten zu lassen, empfiehlt sich nicht nur für ganz große Bahnhöfe, sondern auch für Stationen von mittlerer Bedeutung. Solches ist bei der von Neuchâtel nach Locle führenden Jura-Eisenbahn geschehen.

Die geräumig vorgesehene Wartehalle ist durchweg nur vom Bahnsteig aus zugänglich. In ihr sind Fahrkartenausgabe und Gepäckannahme untergebracht und zahlreiche Bänke aufgestellt. Ausschank von Getränken und dergl. ist ausgeschlossen; hierdurch bleibt die Halle von Publikum frei, das durch Rauchen und Trinken die Reisenden belästigt.

5) In letzter Reihe sei auf das Verfahren hingewiesen, das namentlich auf amerikanischen Eisenbahnen üblich ist und dessen in Art. 51 (S. 63) gedacht wurde: die Eingangshalle ist zugleich Wartehalle. In Fig. 52 u. 54 (S. 64) wurden einschlägige Beispiele mitgeteilt.

Auch auf den Eisenbahnen Dänemarks sind in den Empfangsgebäuden der Bahnhöfe die Wartefäle ganz nebenfächlich behandelt; oft fehlen sie gänzlich. Letzteres gilt namentlich von den Wartefälen III. Klasse⁵⁵⁾. Als Ersatz hierfür ist in der Regel eine geräumige, hohe und luftige Eingangshalle vorgesehene, die den Kern der Anlage bildet, um den sich, in klarer und übersichtlicher Weise angeordnet und leicht zugänglich, die Schalter und das übrige Zubehör an Verkehrs- und Diensträumen herumlegen (Fig. 68⁵⁶⁾). Erfrischungsräume sind gleichfalls nur in Ausnahmefällen für erforderlich gehalten worden.

Solche Anlagen sind vollkommen im Geiste der neuen Verkehrsverhältnisse gelegen. Denn die in kurzen Zwischenräumen einander folgenden Züge bedingen längeres Verweilen der Reisenden auf dem Bahnhofe nur selten.

4. Kapitel.

Bahnhofsausgänge.

a) Anordnung der Ausgänge.

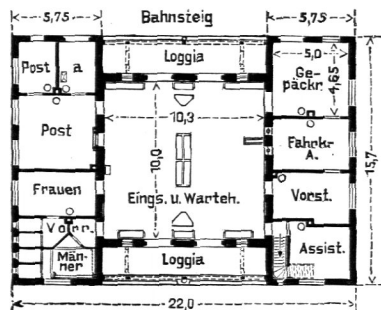
Der in Art. 25 (S. 26) ausgesprochene Grundsatz, daß die abfahrenden Reisenden von den ankommenden tunlichst getrennt werden mögen, daß das Begegnen beider möglichst zu vermeiden ist, daß das Kreuzen der zwei Verkehrsströme, wo immer es angeht, auszuschließen sei, sollte wohl bei keinem Teile eines

⁵⁵⁾ Die IV. Wagenklasse gibt es in Dänemark nicht.

⁵⁶⁾ Nach: Zentralbl. d. Bauverw. 1906, S. 272.

71.
Vereinigung
mit
Eingangshalle.

Fig. 68.



Empfangsgebäude auf dem Bahnhöfe zu Lersøen⁵⁶⁾.

$\frac{1}{500}$ w. Gr.

72.
Grund-
fätzliches.