

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 Wartefälen gelegen ist und sich gegen diese zwei Säle öffnet. In der Regel ist zwischen die beiden Wartefäle 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 Wartefäle 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 Wartefäle sind also Warte- und Erfrischungsräume zugleich. Zwei etwas ältere Beispiele solcher Wartefäle veranschaulichen Fig. 62 u. 63, zwei neuere Fig. 64 u. 65.

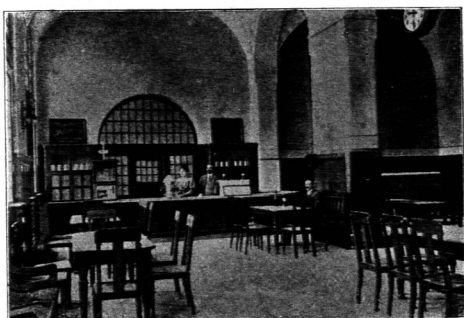
Dieses Verfahren ist sehr raumsparend, weil keine besonderen Räume für den Wirtschaftsbetrieb notwendig werden; in der Regel braucht man solche Wartefäle gar nicht oder doch nur wenig über den eigentlichen Bedarf hinaus zu vergrößern. Mißständig ist, daß diejenigen wartenden Reisenden, die weder Speisen 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.
Besondere
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.

Besondere 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.

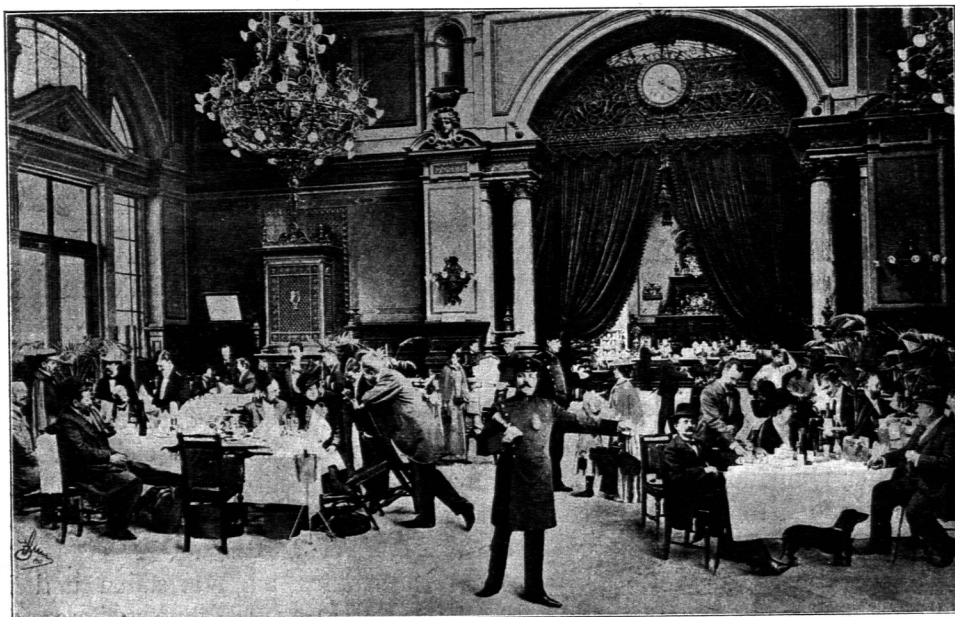
Auf den italienischen Bahnhöfen findet in der Regel eine scharfe Trennung zwischen Wartesaal und Bahnhofswirtschaft statt. Die letztere besteht meist aus einem Speisesaal und einem gewöhnlichen Gaßzimmer und befindet sich unmittelbar neben der Eingangshalle; ohne vorhergegangene Fahrkartenprüfung darf 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.