

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.

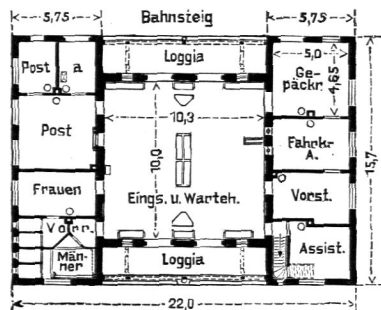
Der in Art. 25 (S. 26) ausgesprochene Grundsatz, daß die abfahrenden Reisenden von den ankommenden tunlichst getrennt werden mögen, daß das Begegnen beider möglichst zu vermeiden ist, daß das Kreuzen der zwei Verkehrsströme, wo immer es angeht, auszuschließen sei, sollte wohl bei keinem Teile eines

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⁾.

1/500 w. Gr.

72.
Grund-
fätzliches.

Empfangsgebäudes in folchem Maße beachtet werden, wie beim Bahnhofsausgang. Und dennoch gibt es eine fehr große Zahl von Ausführungen, bei denen im gegenteiligen Sinne vorgegangen worden ift.

In fehr vielen Fällen wird nämlich der Bahnhofseingang auch als Ausgang benutzt. Durch denfelben Eingangsflur, durch diefelbe Eingangshalle, in der das Publikum das Empfangsgebäude betritt, verläßt der Reifende nach feiner Ankunft den Bahnhof. Und zwar gefchieht dies nicht etwa bloß auf kleineren Stationen; im Gegenteile: gleiches ift auch auf mittelgroßen, großen, ja felbft auf allergrößten Bahnhöfen zu finden. Für letzteres liefern die Empfangsgebäude zu Frankfurt a. M. (liehe die Tafel bei S. 67), Hannover (liehe Fig. 32, S. 47), Lübeck (liehe Fig. 26, S. 41), Halle, Wiesbaden (liehe die Tafel bei S. 57) und viele andere den klarften Beweis. Am mißftändigften find die Einrichtungen, bei denen die ankommenden Reifenden die Wartefäle paffieren müffen oder, fobald keine Nötigung dazu vorhanden ift, es doch tun, weil fie es als das Naturgemäßeft befinden. Tatfächlich gibt es eine ganze Reihe von Empfangsgebäuden, in denen abgefonderte Ausgänge, und zwar bisweilen ganz gefchickt angelegte, vorgefehen find (wie z. B. in Frankfurt a. M., Wiesbaden ufw.), wo das Publikum deffenungeachtet größtenteils die Eingangshalle zum Verlassen des Bahnhofes benutzt.

Bei kleineren Stationen, und felbft auch bei einigen mittelgroßen, erklärt fich diefe Erfcheinung daraus, daß die Grundrißgestaltung des Empfangsgebäudes auf folche Weife die einfachfte Form annimmt. Für größere Bahnhöfe muß man die Urfache teils in dem gleichen Umftande, teils aber darin fuchen, daß bei der Benutzung der Eingangshalle als Ausgang in der Regel der kürzeft Weg eingefchlagen wird, um ins Freie zu gelangen; auch fpielt es hie und da eine Rolle, daß man von der Eingangshalle aus am rafcheften das Zentrum der Stadt erreicht, während etwa vorhandene abgefonderte Bahnhofsausgänge hierfür nicht fo günstig gelegen find.

Sobald es für unftatthaft erachtet wird, daß abfahrende und ankommende Reifende diefelbe (Eingangs-)Tür paffieren, fo kann für abgefonderte Bahnhofsausgänge in ziemlich verfhiedener Weife geforgt werden. Im nachftehenden follen die wichtigeren der hierfür eingefchlagenen Verfahren dargeftellt werden, und zwar zunächft für Durchgangsfituationen.

73.
Durchgangs-
ftationen.

1) Die ankommenden Reifenden begeben fich entweder auf demfelben Wege, auf dem die abfahrenden ihre Bahnfteige erreichen, oder auf anderem Wege in die Eingangshalle und veraffen letztere durch eine befondere Tür, alfo nicht durch die gleiche Tür, welche in die Eingangshalle führt. Eine folche Anordnung ift in neuerer Zeit im Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Coblenz (liehe Fig. 27, S. 43) ufw. zur Ausführung gekommen, ebenfo im Bahnhof der fchweizerifchen Bundesbahnen zu Bafel.

Wie fchon im vorhergehenden gefagt worden ift, ift in Bafel zu beiden Seiten der langgefreckten Schalteranlage je eine große Tür angeordnet, die eine mit „Eingang“, die andere mit „Ausgang“ bezeichnet.

2) Eine ebenfo einfache Anordnung befteht darin, daß die ankommenden Reifenden den am Empfangsgebäude fich hinziehenden Hauptbahnfteig verfolgen, bis fie an das eine Kopfende diefes Gebäudes gelangen; hier wenden fie fich rechtwinkelig zur Stadt, paffieren feine Stirnfeite und veraffen fo den Bahnhof. An der Stelle, wo fie den Hauptbahnfteig veraffen, findet in der Regel die Fahrkartenprüfung ftatt. Unter Umftänden können an beiden Kopfenden folche

Ausgänge geschaffen werden; jedoch müßen dann auch die Einrichtungen für die Fahrkartenprüfung doppelt vorhanden sein.

Eine solche Einrichtung besteht z. B. auf dem Mannheimer Bahnhof usw. — In den Entwurfskizzen für den neuen Hauptbahnhof zu Leipzig war vorgesehen, daß die Abreisenden das Empfangsgebäude an der Hauptfront betreten, und zwar durch eine der beiden Eingangshallen (siehe Art. 34, S. 36); die ankommenden Reisenden sollten den Bahnhof an den beiden Kopffronten verlassen.

Auf Haltestellen und dergl. passieren die ankommenden Reisenden die Stirnseite des Empfangsgebäudes völlig im Freien, namentlich dann, wenn auch der Hauptbahnsteig nicht überdacht ist. Bei besserer Ausstattung des Bahnhofes ist längs jener Stirnseite ein Dach angeordnet, unter dem das Publikum, vor Regen usw. geschützt, nach außen gelangen kann. Vor dieser Überdachung ist nicht selten ein bald kleinerer, bald größerer Platz angelegt, auf dem unter Umständen Droschken, Automobile, Gasthof- und Postomnibusse usw. halten (siehe unter b).

3) Die ganze Anordnung unter 2 wird vollkommener, wenn an die Stelle der ebenerwähnten Überdachung ein am Kopfe des Empfangsgebäudes angeordneter Durchgang tritt, der auch die Einrichtung für die Fahrkartenprüfung enthält und, wenn es angeht, an der Gepäckausgabe vorbeiführt oder von dem aus letztere leicht erreichbar ist.

4) Die Anlage wird eine noch vollkommenere, wenn an gleicher Stelle eine förmliche Ankunfts- oder Ausgangshalle angeordnet ist, in der sich selbstredend gleichfalls die Einrichtungen für die Fahrkartenprüfung befinden, an die sich die Gepäckausgabe anschließt und an die auch der noch zu erwähnende Warteraum für wartendes Publikum angefügt ist.

Eine sehr geschickte Anlage zeigt in dieser Beziehung der Bahnhof zu Metz (siehe Fig. 23, S. 39). — Auch sei auf den Plan des Empfangsgebäudes auf dem Hauptbahnhof zu Hamburg (siehe die nebenstehende Tafel) verwiesen: dort zieht sich über die Gleise hinweg längs der Wartefläche usw. die sog. „Verbindungshalle“ (siehe Art. 35, S. 42) hin, die sich an einem Ende am Glockengießerwall zur „Haupteingangshalle“, am anderen (an der Kirchenallee) zur „Hauptausgangshalle“ erweitert; an letzterer liegen die Gepäckausgabe, der Handgepäckraum usw.

Die unter 3 u. 4 besprochene Anordnung wird auch dann durchgeführt, wenn Bahnsteige und Bahngleise um ein Gefchoß höher oder tiefer als der Bahnhofsvorplatz liegen. Das Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Straßburg, dessen Grundplan in Fig. 83 noch gegeben werden wird, liefert neben der ebenvorgeführten Hamburger Anlage ein treffliches Beispiel.

Dort liegen die Gleise und die Bahnsteige höher als die den Bahnhof umgebenden Straßen; infolgedessen sind Tunnel und Treppen vorhanden, um erstere erreichen, bezw. verlassen zu können. Für die ankommenden Reisenden ist die Anlage so getroffen, daß sie sich auf dem Bahnsteig (Haupt- oder Zwischensteig), an dem sie ausgestiegen sind, nach den „Ausgangstreppen“ bewegen und mit Hilfe dieser den „Ausgangstunnel“ erreichen, der senkrecht zu den Bahnsteigen gerichtet ist und in die „Ausgangshalle“ ausmündet.

Auch das in Fig. 21 (S. 37) bereits dargestellte Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Düsseldorf, das allerdings nur zum Teile den Durchgangsstationen zuzuzählen ist, zeigt eine am Kopfe des „Vorgebäudes“ gelegene Ausgangshalle, in die der Ausgangstunnel ausmündet.

An der Stadtseite der Ausgangshalle ist allemal zum mindesten ein Vordach oder eine andere Anlage vorzusehen, durch die es Personen, die den Bahnhof mit Wagen verlassen wollen, möglich ist, vor der Witterung geschützt in ihr Fuhrwerk einzusteigen.

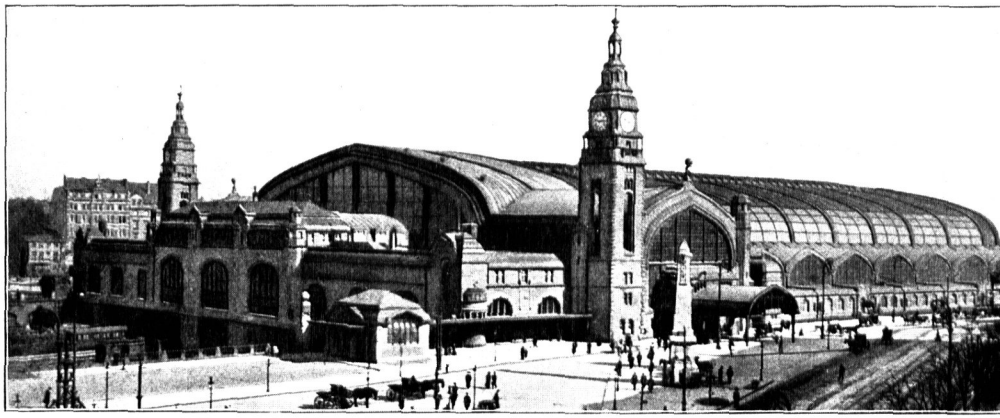
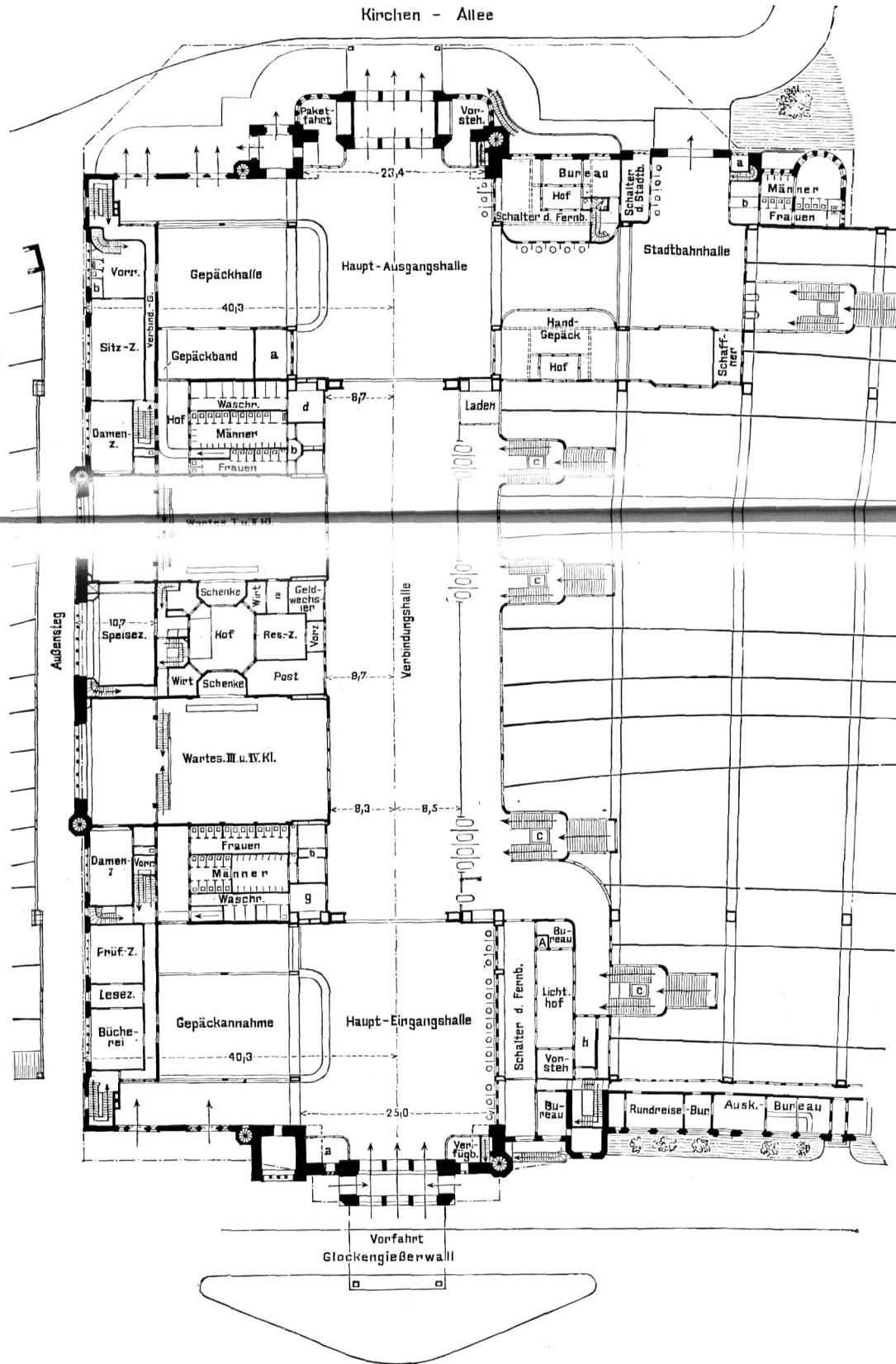


Schaubild.



Grundriß des Erdgeschosses. — 1/600 w. Gr.

Empfangsgebäude auf dem Hauptbahnhof zu Hamburg.

Aus den gleichen Gründen, aus denen man an den in die Eingangshalle führenden Türen Windfänge anordnet, geschieht dies häufig auch an den Türen, durch welche das Publikum die Ankunftshalle verläßt (Fig. 69).

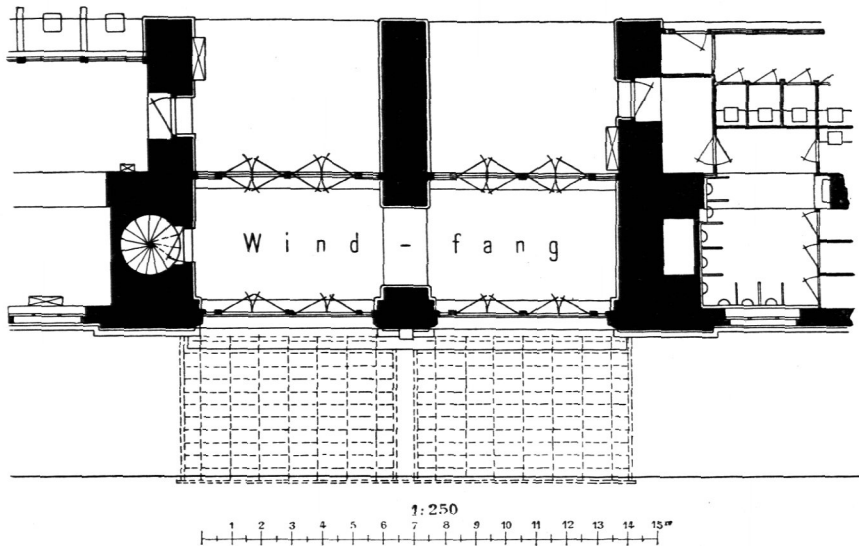
5) Örtliche Verhältnisse bringen bisweilen anderweitige Anordnungen der Bahnhofsausgänge hervor.

So ist beispielsweise auf dem Bahnhofe zu Effen (siehe Fig. 22, S. 38) eine „Haupthalle“ vorhanden, deren eine Achse mit derjenigen des Personentunnels übereinstimmt. Die abfahrenden Reisenden haben diese Halle und diesen Tunnel zu passieren. Aber auch die Ankommenden müssen beide Räume betreten, wenn sie den Bahnhof verlassen wollen; doch ist der Ausgang stadtfseitig gelegen, während die Abreisenden in einer dazu rechtwinkeligen Richtung durch die „Schalterhalle“ in die Haupthalle gelangen.

Auf Kopfstationen, sei es, daß das Empfangsgebäude L- oder U-förmige Grundrißgestalt hat, ist der Bahnhofsausgang gleichfalls verschieden angeordnet worden.

74-
Kopf-
stationen.

Fig. 69.



Windfänge und Schutzdach an der Ankunftsseite
des Empfangsgebäudes auf dem Bahnhof Hamburg-Dammtor.

α) Meistens werden im Kopfbau Eingangshalle, Fahrkartenausgabe, Gepäckannahme, Warte- und Erfrischungsräume usw., kurz alle vor der Abfahrt der Reisenden notwendigen Räumlichkeiten untergebracht; die Flügelbauten dienen teils dem Stationsdienst, den Bahnverwaltungszwecken usw. Die einfachste und auch glücklichste Anordnung besteht darin, daß man in der Verlängerung des Kopfbahnsteiges den oder die Ausgänge anbringt. Die Bahnhöfe zu Wiesbaden (siehe die Tafel bei S. 57), Frankfurt a. M. (siehe die Tafel bei S. 67), München, Darmstadt (Hessische Ludwigsbahn), neuer Hauptbahnhof zu Leipzig u. a. mögen als Beispiel angeführt werden. Auch das Empfangsgebäude zu Altona (siehe Fig. 33, S. 48) ist hier einzureihen, obwohl die Ausgänge weiter nach dem Bahnhof zu gerückt sind.

Selbstredend wird bei solcher Anordnung die Eingangshalle gleichfalls als Bahnhofsausgang benutzt.

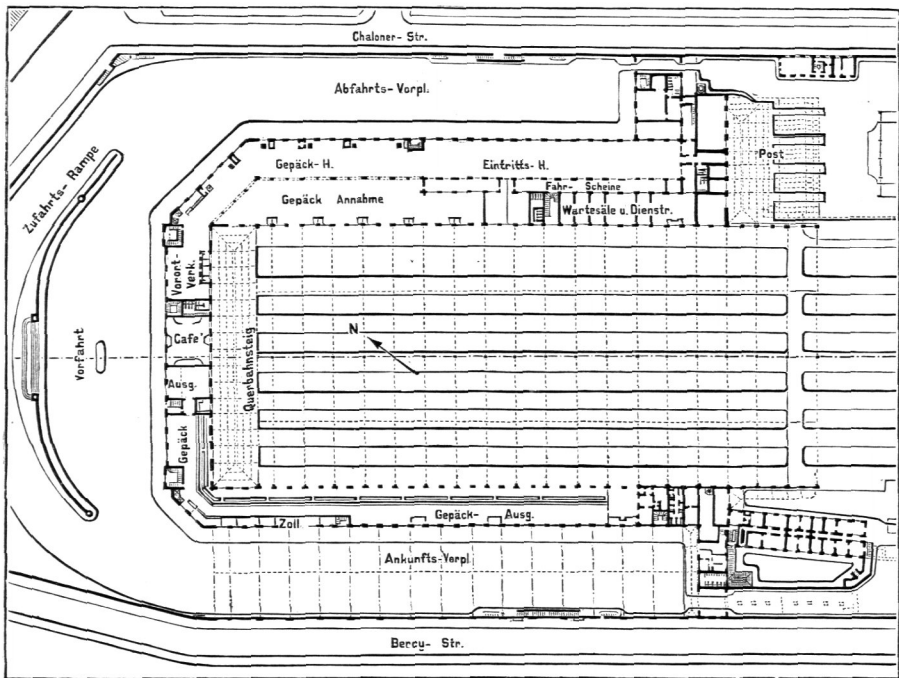
β) Eine schärfere Scheidung der abfahrenden und der ankommenden Reisenden bei in Hufeisenform errichteten Empfangsgebäuden erzielt man, wenn man im Kopfbau hauptsächlich Räume für den Stationsdienst, die Bahnverwaltung und

dergl. unterbringt, dagegen in dem einen Gebäudeflügel die für die Abfahrt von Reisenden erforderlichen Räumlichkeiten mit dem zugehörigen Bahnhofsvorplatz und im anderen Flügelbau alles dasjenige unterbringt, was für ankommende Reisende notwendig ist, also vor allem die Ausgangshalle und die Gepäckausgabe.

Ein annähernd nach diesem Typus eingeteiltes Empfangsgebäude stellt Fig. 70⁵⁷⁾ dar: dasjenige vom umgebauten Bahnhof der Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahn zu Paris.

Vom angegebenen Schema weicht es insofern ab, als zwar die Gepäckausgabe sich in dem für die Ankunft bestimmten Flügelbau befindet, der „Ausgang“ für die Fußgänger aber im Kopfbau (neben dem „Café“) gelegen ist.

Fig. 70.



Empfangsgebäude des Bahnhofes der Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahn zu Paris⁵⁷⁾.

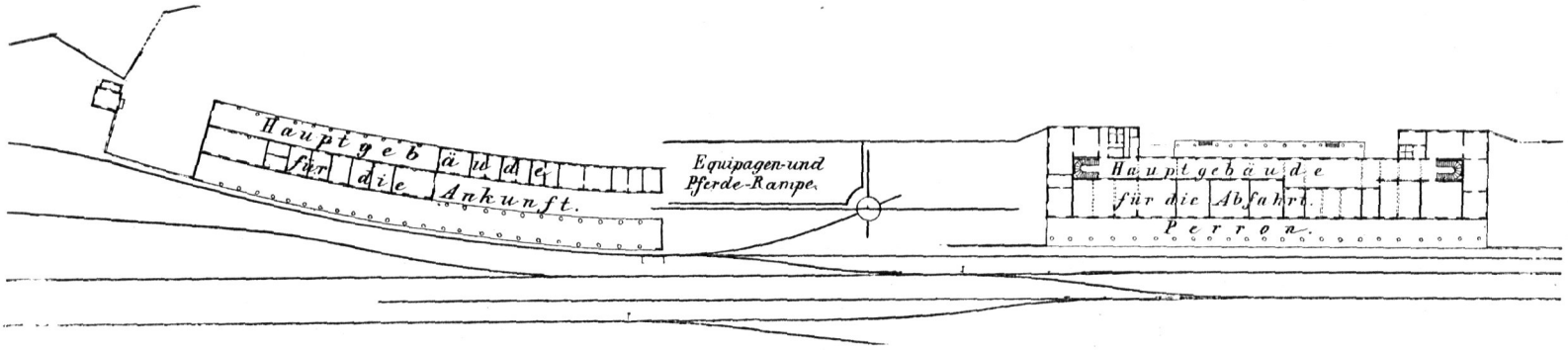
Auch auf den Bahnhöfen zu Altona, Trielt, Madrid, Tours, Neapel, Rom usw. ist für die Ankunft der Reisenden der eine Gebäudeflügel bestimmt. Siehe im übrigen Kap. 13 (unter b, 4).

75.
Endstationen.

Auf verkehrsreichen Endstationen, namentlich in Kur- und Badeorten, pflegen mit bestimmten Zügen eine große Anzahl von Reisenden (Kur- oder Badegästen) gleichzeitig anzukommen, und diese verlassen den Bahnhof zum allergrößten Teile in Wagen. Soll es hierbei keine Stockungen geben, so muß das unmittelbare Anfahren und Besteigen der Droschken und dergl. sich auf eine große Länge entwickeln können. Dies kann man in der einfachsten Weise dadurch ermöglichen, daß man den Hauptbahnsteig, der längs des Empfangsgebäudes angeordnet ist, über dieses hinaus auf eine bedeutende Strecke verlängert, so daß das Einsteigen in die Personfuhrwerke an der freien Außenseite dieses naturgemäß überdachten Bahnsteiges sich vollzieht; die Ausgabe des Reifepäckes

⁵⁷⁾ Aus: Centralbl. d. Bauverw. 1899, S. 220.

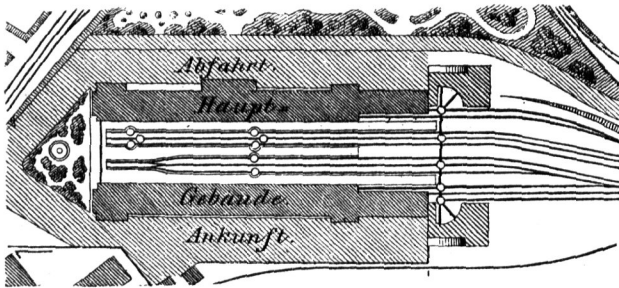
Fig. 71.



Vom Bahnhof der Böhmischen Westbahn zu Prag.

ca. $\frac{1}{1600}$ w. Gr.

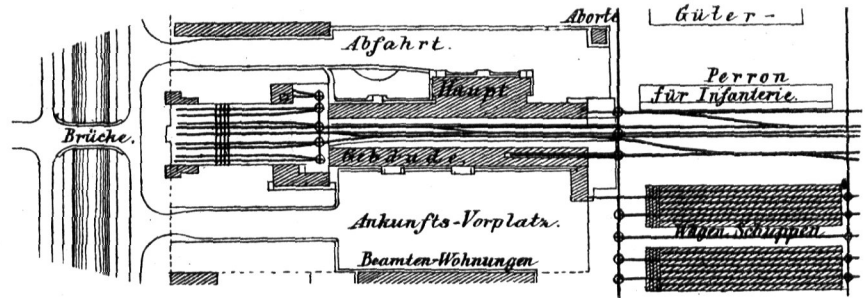
Fig. 72.



Vom Bahnhof der Österreichischen Staatsbahn zu Wien.

$\frac{1}{4800}$ w. Gr.

Fig. 73.



Vom Bahnhof zu St. Petersburg.

$\frac{1}{5000}$ w. Gr.

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.).

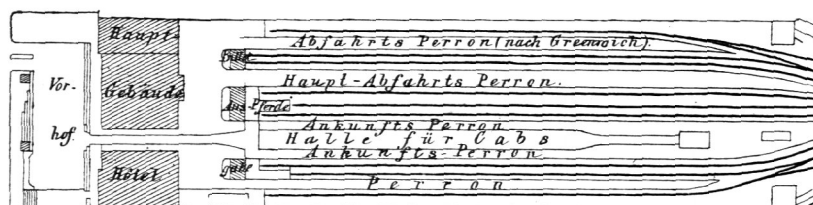
76.
Besonderer
Ankunftsbau.

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.

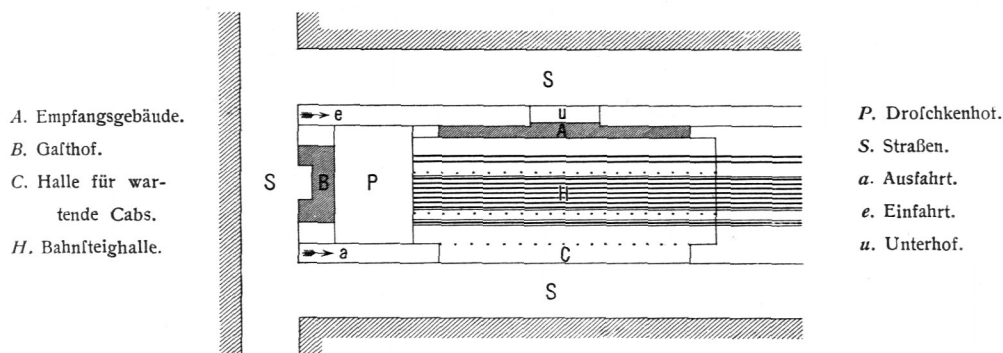
So besitzt der Bahnhof der französischen Ostbahn zu Paris drei solche Vorhöfe: einen für die Abfahrt der Züge (an der Kopffseite des Bahnhofes) mit einer Flächenausdehnung von 4050 qm,

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

So.
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. — geschehen 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.