

jeder dieser Türen sind — je nach dem Verkehr — ein oder zwei Bahnsteigschaffner postiert.

Diese Anordnung ist die auf kleineren Stationen meist übliche, kommt aber auch auf großen Bahnhöfen (Hauptbahnhof zu Frankfurt a. M., Hauptbahnhof zu München usw.) vor.

β) Wenn abermals vorausgesetzt wird, daß die Fahrkartenprüfung unter einem Bahnsteigdach oder unter dem Dache einer Bahnsteighalle stattfindet, so werden durch 1,00 bis 1,10^m hohe Schranken, die parallel zu den Gleisen gestellt sind, für die Reisenden besondere Durchgänge geschaffen. Solche Durchgänge dürfen nicht unter 75^{cm} breit sein, werden aber besser bis zu 1,00^m breit gemacht; ja in Rücksicht auf das von den Reisenden mitgeführte Handgepäck ist man auch über dieses Maß hinausgegangen: bis 1,50^m und darüber.

Anlagen mit derart angeordneten Durchgängen zeigt die schon vorhin vorgeführte Abbildung Fig. 109; ferner stellen Fig. 110 u. 111 gleiche Anlagen dar. Die betreffenden Schranken sind durchweg mit *s* bezeichnet.

Zwischen diesen Schranken befinden sich die Standplätze *a* für die Bahnsteigschaffner. Um letztere tunlichst zu schützen und ihnen einen möglichst ungehinderten Verkehr mit den Reisenden zu verschaffen, werden in der Regel kleine, im Grundriß oval gestaltete Gehege oder Pferche aufgestellt, die für je 2 Schaffner bestimmt und von einer etwa 1,10^m hohen Holzwand umgrenzt sind; an den Stirnseiten ist je ein Sitz angebracht. Diese Pferche sind 2,00 bis 2,10^m lang und 0,80 bis 1,00^m breit.

γ) Ist die Stelle der Fahrkartenprüfung nicht überdacht, oder sind sonst die Bahnsteigschaffner Wind und Wetter ausgesetzt, so müssen die Standplätze der letzteren entsprechend geschützt werden. Dies geschieht durch kleine Holzbuden (Schilderhäuschen) wie Fig. 112 u. 113 sie zeigen. Doch kommen solche Buden auch dann vor, wenn die gedachten Standplätze sich unter Dach befinden. (Siehe die betreffende Einrichtung in der log. Verbindungshalle im Hauptbahnhof zu Hamburg auf der Tafel bei S. 82.)

9. Kapitel.

Dienstwohnungen.

Für diejenigen Beamten und Arbeiter, die ständig auf dem Bahnhofe zu tun oder doch ständig anwesend zu sein haben, müssen Dienstwohnungen vorgehen werden; vor allem

für solche Beamte, die im Empfangsgebäude ständig beschäftigt sind, und, wenn möglich, auch für eine größere Zahl von Beamten und Arbeitern, die auf dem zugehörigen Bahnhofe ständig zu tun haben.

Unter allen Verhältnissen muß der Stationsvorsteher eine Dienstwohnung erhalten. Steht noch Raum zur Verfügung, so wird auch noch für den mit der Wahrnehmung des Stationsdienstes betrauten Stationsassistenten eine Wohnung vorzuziehen sein.

Weiter bekommen Dienstwohnungen der Stationspfortner und der Stationsdiener, ferner die Bahnmeister, sowie diejenigen Weichensteller und Bahnwärter, bei denen das dienstliche Interesse dies geboten erscheinen läßt.

Auf kleinen und mittelgroßen Bahnhöfen werden diese Dienstwohnungen in der Regel in das Obergeschoß des Empfangsgebäudes verlegt, während das Erd-

146.
Überficht.

147.
Lage.

geschoß die Warte- und Diensträume mit Zubehör enthält. Die Dienstwohnungen in solcher Weise unterzubringen, sie also einzufchieben zwischen das ohnedies vorhandene Dach und die ebenso vorhandene Decke des Erdgeschoßes (die allerdings in diesem Falle stärker gehalten werden muß), ist vom wirtschaftlichen Standpunkte aus in hohem Grade zu empfehlen; sowohl bezüglich der Baukosten, als auch der Unterhaltungskosten wird eine wesentliche Ersparnis erzielt. Allerdings darf hierdurch auf die Beleuchtungsverhältnisse im Erdgeschoß kein ungünstiger Einfluß ausgeübt werden.

Das Unterbringen der Dienstwohnungen im Obergeschoß des Empfangsgebäudes setzt voraus, daß zwischen dem Raumbedürfnis für die Warte- und Diensträume im Erdgeschoß und demjenigen in dem darüber gelegenen Stockwerk kein so wesentlicher Widerspruch vorhanden ist, daß die Grundrißteilungen dadurch in nennenswerter Weise beeinträchtigt werden. In nicht seltenen Fällen kann man sich dadurch helfen, daß man über einzelnen Teilen des Erdgeschoßes kein Obergeschoß anordnet.

Wohnungen für Stationsdiener und andere niedere Beamte, auch solche für Arbeiter, können im Dachgeschoß untergebracht werden.

Wenn die dem Bahnhofsdienst und -betrieb dienenden Räume in zwei Geschossen untergebracht sind, also im Erd- und Obergeschoß, so können die Dienstwohnungen gleichfalls in ein weiteres Obergeschoß verlegt werden.

Ist eine größere Zahl von Dienstwohnungen erforderlich oder würden durch ein aufgesetztes Obergeschoß die Warte- und Erfrischungsräume usw. verdunkelt oder in anderer Weise beeinträchtigt werden, so errichtet man getrennt vom Empfangsgebäude ein besonderes Dienstwohngebäude oder verlegt die Dienstwohnungen in einen Anbau des letzteren.

Sowohl in diesen Fällen als auch bei im Obergeschoß des Empfangsgebäudes gelegenen Dienstwohnungen ist stets darauf zu sehen, daß die einzelnen Wohnungen voneinander entsprechend getrennt seien.

148.
Zugänge
und
Treppen.

Es empfiehlt sich in hohem Maße, daß zu den Dienstwohnungen von außen ein besonderer Eingang führt. Ausnahmsweise kann die zu ihnen führende Treppe von der Eingangshalle, bzw. vom Eingangsflur aus zugänglich sein.

Die zu den obengelegenen Dienstwohnungen führenden Treppen, ebenso die Treppen, auf denen man die zugehörigen Kellerräume erreicht, können mehreren Wohnungen gemeinschaftlich sein. Den Eingang zu diesen Wohnungen legt man am besten an den Bahnhofsvorplatz; man statte ihn in solcher Weise aus daß eine Verwechslung mit dem Haupteingang vermieden wird.

Derartige zu den Dienstwohnungen führende besondere Eingänge, ebenso die Eingänge, durch die man nach den Wohn- und Wirtschaftsräumen des Bahnhofswirtes gelangt, müssen außerhalb der Bahnsteigsperre angeordnet werden.

149.
Gesamt-
anordnung.

Die Lage des Empfangsgebäudes im allgemeinen ist naturgemäß durch die örtlichen Verhältnisse und die Gleisanlage gegeben; demnach ist bei der Anordnung der Dienstwohnungen darauf zu sehen, daß die Wohn- und Schlafräume, soweit als möglich, an solche Gebäudefronten zu liegen kommen, die von der Sonne beschienen werden.

Für die Anordnung, Grundrißgestaltung und Ausstattung sämtlicher Dienstwohnungen sind selbstredend die für andere Wohnhäuser gültigen Grundätze und Regeln zur Anwendung zu bringen. In dieser Beziehung ist auf Teil IV, Halbband 2, Heft 1 dieses „Handbuches“ zu verweisen.

Auf den preußischen Staatseisenbahnen sind überdies die „Grundsätze für die Aufstellung und Ausführung von Entwürfen zu Dienstwohngebäuden für die mittleren und Unterbeamten der Staatseisenbahnverwaltung“ zu beachten.

Die Küchen der Dienstwohnungen legt man zweckmäßigerweise an die dem Bahnhofsvorplatz zugewendete Front des Empfangsgebäudes, weil sich alsdann in der Regel die Ableitung der häuslichen Abwässer am leichtesten und einfachsten gestalten wird.

Die Aborte anlangend werden diese auf kleineren Stationen am besten außerhalb des Empfangsgebäudes angeordnet; dies muß in solcher Weise geschehen, daß die Wohnungsinhaber auf kürzestem Wege zu ihnen gelangen können. Wenn es möglich ist, so vereinige man solche Aborte mit denjenigen für die Reisenden.

Auf größeren Bahnhöfen, wo meist auf Wasserpülung gezählt werden darf oder wo zum mindesten auf ausreichende Lüftung und sachgemäße Abführung der Fäkalstoffe gerechnet werden kann, vereinige man die Aborte mit den Wohnungen.

10. Kapitel.

Grundrißbildung der Empfangsgebäude.

a) Grundrißbildung im allgemeinen.

Die im Empfangsgebäude eines Bahnhofes unterzubringenden Räumlichkeiten nehmen, soweit bloß der eigentliche Eisenbahndienst in Frage kommt, in den meisten Fällen nur ein Gefchoß ein. In neuerer Zeit sind indes mehrfach zweigeschoßige Anlagen entstanden, namentlich dann, wenn Bahnsteige und Gleise einerseits, der Bahnhofsvorplatz, bzw. die das Empfangsgebäude umgebenden Straßen andererseits in wesentlich verschiedener Höhe gelegen sind.

Auch in anderen Fällen wurden Empfangsgebäude mit zwei Stockwerken errichtet, wovon im nachstehenden noch gesprochen werden wird, namentlich auf den Eisenbahnen Nordamerikas.

Auf Grund der seitherigen Erörterungen und unter Hinweis auf Art. 25 (S. 25) würde in einem Empfangsgebäude diejenige Raumanordnung die vorteilhafteste sein, bei der:

1) die vom Publikum zu benutzenden Räume in der gleichen Weise einander folgen, wie die Reisenden sie benötigen.

Nach den vom preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten 1896 erlassenen „Allgemeinen Grundätzen für die Aufstellung von Entwürfen zu mittleren und kleineren Stationsgebäuden“ soll der Reisende nach dem Eintritt in das Gebäude zuerst an den Fahrkartenschalter, sodann zur Gepäckabfertigung und hierauf ohne Umwege zu den Warteräumen oder unmittelbar zum Bahnsteige gelangen können, und auf diesem Wege soll eine Kreuzung der Verkehrsrichtungen vermieden werden. (Siehe Fußnote 14 auf S. 26.)

2) Wenn die aus den Warte- und Erfrischungsräumen auf die Bahnsteige mündenden Türen tunlichst nahe den gleichnamigen Eisenbahnwagen sich befinden, so daß die Reisenden aus jenen Räumen auf möglichst kurzem Wege in die für sie bestimmten Wagen gelangen. Hiernach würde die Anordnung der in Rede stehenden Räumlichkeiten von der Art der Zugauffstellung und zugleich von der Fahrtrichtung abhängig sein.

150.
Gefchoßzahl.

151.
Raum-
anordnung
im
allgemeinen.