

sind, wo es ihre Zweckbestimmung fordert, liefern der neue Bahnhof zu Coblenz (siehe Fig. 49 [S. 59] u. 114), der eben erwähnte neue Hauptbahnhof zu Wiesbaden (siehe die Tafel bei S. 57), der neue Bahnhof zu Metz (siehe Fig. 23 [S. 39] u. 115, der neue Bahnhof zu Homburg v. d. H. (Fig. 116) ufw.

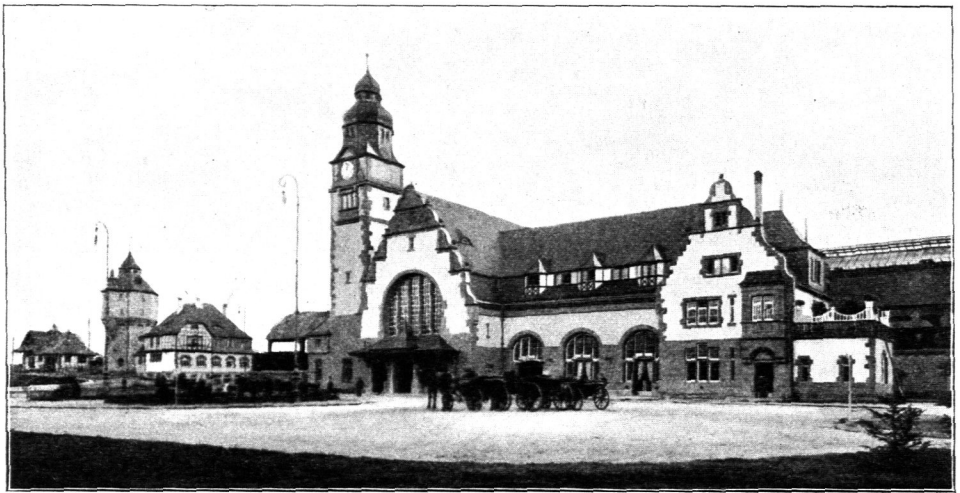
γ) In der Einleitung wurde bereits bemerkt, man müßte beim Planen eines Empfangsgebäudes darauf bedacht sein, daß die ganze Anlage erweiterungsfähig sei. Bezüglich der Warte- und Erfrischungsräume, einschließlich allen Zubehörs, wäre dies aber ausgeschlossen, zum mindesten sehr erschwert, wenn man diese Räume in der in Rede stehenden Weise anordnen wollte.

δ) Endlich gestatten es in nicht seltenen Fällen die örtlichen Verhältnisse nicht, die letztere Anordnung durchzuführen.

Aus den vorstehenden Erörterungen geht hervor, daß man bei großen Bahnhöfen in den meisten Fällen auf die am Anfang von Art. 151 (S. 145) angegebene

152.
Schluß-
folgerung.

Fig. 116.



Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Homburg v. d. H.
(Siehe auch Fig. 48, S. 57.)

Raumanordnung verzichten wird, ebenso meistens auch auf eine malerische Anlage und Gruppierung der verschiedenen Räumlichkeiten; vielmehr geht man in der Regel darauf hinaus, eine nahezu regelmäßige Gesamtanordnung zu schaffen. Dabei wird die Eingangshalle tunlichst in die Achse des Empfangsgebäudes zu liegen kommen, und die am meisten zu benutzenden Räumlichkeiten werden teils hinter dieser, teils zu ihren beiden Seiten Platz finden.

b) Grundrißsysteme für größere Empfangsgebäude.

Vom vorstehend Ausgeführten ausgehend ergeben sich, wenn man von außergewöhnlichen örtlichen Verhältnissen abieht, für die Empfangsgebäude größerer Bahnhöfe die nachstehenden Systeme der Grundrißanordnung, die bei sehr vielen ausgeführten Bahnhöfen zu finden sind.

1) Grundrißsystem I.

Bei dem in erster Reihe vorzuführenden Grundrißsystem befindet sich die Eingangshalle in der Hauptachse oder doch im mittleren Teile des Empfangs-

153.
Lage der
Räume.

gebäudes; auf der einen Seite sind Fahrkartenausgabe und Gepäckannahme, auf der anderen Seite die Warte- und Erfrischungsräume, einschließlich Zubehör, angeordnet (Bahnhöfe zu Coblenz [siehe Fig. 49, S. 59], Metz [siehe Fig. 23, S. 39], Straßburg [siehe Fig. 83, S. 96] ufw.

Durch eine solche Anlage erreicht man den nicht zu unterschätzenden Vorteil, daß die Gepäckannahme entsprechend groß bemessen und auch eine spätere Erweiterung leicht vorgezogen werden kann. Gleiches gilt unter Umständen von der Fahrkartenausgabe.

Hierbei kann die Frage aufgeworfen werden, in welcher Reihenfolge alsdann die Wartesäle angeordnet werden sollen? Dies kann in zweifacher Weise geschehen:

α) Um für die Reisenden I. und II. Klasse möglichst kurze Wege zu schaffen, legt man die betreffenden Warte- und Erfrischungsräume, einschließlich Zubehör, der Eingangshalle zunächst an; diesen folgen alsdann die Säle III. und IV. Klasse.

β) Weil die Warte- und Erfrischungsräume III. und IV. Klasse am meisten benutzt werden, verlegt man sie unmittelbar an die Eingangshalle, so daß die bezüglichen Räume I. und II. Klasse den erstgedachten folgen.

Obwohl man letzterer Anordnung gewisse Vorzüge nicht abprechen kann, so ist sie doch mit einer Reihe nicht unwesentlicher Mißstände verbunden: die Reisenden der höheren Wagenklassen haben die längsten Wege zurückzulegen; sie haben das meist ziemlich zahlreiche Publikum der niederen Klassen zu passieren; auf dem längs der Warte- und Erfrischungsräume sich hinziehenden Flurgang (Wartegang) sammelt sich viel Publikum an; der Verkehr wird sehr groß, und Verkehrsstockungen sind nicht ausgeschlossen.

Den erstgedachten Ubelständen kann man nicht selten dadurch abhelfen, daß man die Zugänge zu den Wartesälen III. und IV. Klasse nicht in den erwähnten Wartegang verlegt, sondern die betreffenden Eingangstüren von der Eingangshalle aus zugänglich macht.

2) Grundrißsystem II.

Beim zweiten hier zu berücksichtigenden Grundrißsystem ist die Eingangshalle wieder in der Hauptachse des Empfangsgebäudes oder mindestens nahe seiner Mitte gelegen; die Warte- und Erfrischungsräume mit ihrem Zubehör befinden sich zum Teil an der einen, zum Teil an der anderen Seite jener Halle. Die Gepäckannahme bildet entweder:

α) sozusagen, die Verlängerung der Eingangshalle, indem sie sich zwischen dieser und dem Bahnsteig befindet, oder

β) sie ist in der Eingangshalle selbst untergebracht (Hauptbahnhof zu Frankfurt a. M. [siehe die Tafel bei S. 67], Bahnhöfe zu Altona [siehe Fig. 33, S. 48], Bremen [siehe Fig. 31, S. 46] ufw.), oder

γ) sie ist an der einen Seite, bzw. an beiden Seiten der Eingangshalle angeordnet, so daß sie zwischen dieser und dem an dieser Seite befindlichen Wartesaal gelegen ist (Bahnhöfe zu Hannover [siehe Fig. 32, S. 47], Münster [siehe Fig. 58, S. 68] ufw.).

Durch diese Anordnung der Warte- und Erfrischungsräume wird der nicht zu hoch zu veranschlagende Vorteil erreicht, daß man die Reisenden der sehr stark benutzten Säle III. und IV. Klasse in einfacher Weise von denjenigen I. und

154.
Lage der
Räume.

II. Klasse abfondern kann. Allerdings werden nicht felten zwei getrennte Bahnhofswirtschaften notwendig werden: je eine für jede Wartelaalgruppe. Auch ift es ohne weiteres klar, daß man in der Raumbemeffung der Gepäckannahme ziemlich eingefchränkt ift und daß eine etwaige Erweiterung auf große Schwierigkeiten ftößt.

3) Grundrißlyftem III.

155.
Raum-
anordnung.

Auf ganz großen Bahnhöfen, wie z. B. München, Frankfurt a. M. [fiehe die Tafel bei S. 67] ufw., hat man die Anlage II dahin abgeändert, daß man an jede Seite der zentral angeordneten Eingangshalle eine befondere und vollftändige Wartelaalgruppe legt, fo daß eine durchweg fymmetrifche Anordnung entfteht. Naturgemäß erhält jede der beiden Gruppen ihre eigenen Wirtschaftsräume, Toiletten ufw.

Für wenig erfahrene Reifende entfteht nicht felten der Nachteil, daß fie fich nicht genügend leicht zurechtfinden, daß fie häufig nicht rafch genug in die für fie beftimmten Wartefäle gelangen und dergl.

Eine gleiche fymmetrifche Doppelanordnung der Warte- und Erfrifchungsräume famt ihrem Zubehör tritt in der Regel auch dann ein, wenn aus örtlichen Gründen zwei gleichwertige Eingangshallen in das Empfangsgebäude führen.

c) Empfangsgebäude in den Vereinigten Staaten.

156.
Ver-
fchiedenheit.

Die Eifenbahn-Empfangsgebäude in den Vereinigten Staaten von Nordamerika find, wie auch ein neuerer Bericht von *Giese* und *Blum*⁸⁷⁾ dies mit Recht hervorhebt, in ihrer Grundrißgestaltung viel einfacher als auf den Eifenbahnen Deutschlands und Öfterreichs. Hauptfächlich erklärt fich diefe Erfcheinung aus der anders gearteten Lebensweife der Amerikaner, auch aus mancher anderen ihrer Lebensgewohnheiten; doch mag die bisweilen fehr weitgehende Sparfamkeit der amerikatifchen Eifenbahnverwaltungen gleichfalls daran fchuld fein.

In erfter Reihe ift es dem deutlichen Reifenden auffällig oder doch mindestens ungewohnt, daß fich in den amerikatifchen Empfangsgebäuden faft durchweg nur eine Wagenklaffe vertreten vorfindet. In den Zügen gibt es deren mehrere; aber im Empfangsgebäude ift in der Regel bloß ein allgemeiner Warteraum vorhanden, neben dem meift noch ein kleines Wartezimmer für Damen und ein Zimmer für Raucher zu finden find. Erft in der allerneueften Zeit ift, wie bereits in Art. 51 (S. 63) bemerkt wurde, hierin eine kleine Wandelung eingetreten. (Siehe Bahnhof der Philadelphia- und Reading-Eifenbahn zu Harrisburg in Fig. 52 [S. 64]).

Noch ein weiterer Umftand ift auf diefe Verfchiedenheit von nicht geringem Einfluß, nämlich die in Amerika übliche Art der Gepäckabfertigung. Das Gepäck wird dort, wenigftens in größeren Städten, durch eine Expreßgefelfchaft aus der Wohnung des Reifenden abgeholt und von diefer unmittelbar bis zum Beftimmungsort abgefertigt; ebenfo wird es bei der Ankunft in die Wohnung des Reifenden beftellt. Aus diefem Grunde fehlen auf den amerikatifchen Bahnhöfen die großräumigen Gepäckannahmen und -ausgaben unferer Stationen; in der Regel ift nur ein verhältnismäßig kleiner Schalter vorhanden, an dem der Reifende die wenigen Gepäckstücke abfertigt, mit denen er fich perfönlich befallen will, bezw. muß.

⁸⁷⁾ In: Zeitchr. f. Bauw. 1907, S. 197 ff.