

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 Uebelständen 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 absondern kann. Allerdings werden nicht selten zwei getrennte Bahnhofswirtschaften notwendig werden: je eine für jede Wartelaalgruppe. Auch ist es ohne weiteres klar, daß man in der Raumbemessung der Gepäckannahme ziemlich eingeschränkt ist und daß eine etwaige Erweiterung auf große Schwierigkeiten stößt.

3) Grundrißsystem III.

155.
Raum-
anordnung.

Auf ganz großen Bahnhöfen, wie z. B. München, Frankfurt a. M. [siehe die Tafel bei S. 67] usw., hat man die Anlage II dahin abgeändert, daß man an jede Seite der zentral angeordneten Eingangshalle eine besondere und vollständige Wartelaalgruppe legt, so daß eine durchweg symmetrische Anordnung entsteht. Naturgemäß erhält jede der beiden Gruppen ihre eigenen Wirtschaftsräume, Toiletten usw.

Für wenig erfahrene Reisende entsteht nicht selten der Nachteil, daß sie sich nicht genügend leicht zurechtfinden, daß sie häufig nicht rasch genug in die für sie bestimmten Wartefäle gelangen und dergl.

Eine gleiche symmetrische Doppelanordnung der Warte- und Erfrischungsräume samt 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-
schiedenheit.

Die Eisenbahn-Empfangsgebäude in den Vereinigten Staaten von Nordamerika sind, wie auch ein neuerer Bericht von *Giese* und *Blum*⁸⁷⁾ dies mit Recht hervorhebt, in ihrer Grundrißgestaltung viel einfacher als auf den Eisenbahnen Deutschlands und Österreichs. Hauptsächlich erklärt sich diese Erscheinung aus der anders gearteten Lebensweise der Amerikaner, auch aus mancher anderen ihrer Lebensgewohnheiten; doch mag die bisweilen sehr weitgehende Sparfamekeit der amerikanischen Eisenbahnverwaltungen gleichfalls daran schuld sein.

In erster Reihe ist es dem deutschen Reisenden auffällig oder doch mindestens ungewohnt, daß sich in den amerikanischen Empfangsgebäuden fast durchweg nur eine Wagenklasse vertreten vorfindet. In den Zügen gibt es deren mehrere; aber im Empfangsgebäude ist in der Regel bloß ein allgemeiner Warteraum vorhanden, neben dem meist noch ein kleines Wartezimmer für Damen und ein Zimmer für Raucher zu finden sind. Erst in der allerneuesten Zeit ist, wie bereits in Art. 51 (S. 63) bemerkt wurde, hierin eine kleine Wandelung eingetreten. (Siehe Bahnhof der Philadelphia- und Reading-Eisenbahn zu Harrisburg in Fig. 52 [S. 64]).

Noch ein weiterer Umstand ist auf diese Verschiedenheit von nicht geringem Einfluß, nämlich die in Amerika übliche Art der Gepäckabfertigung. Das Gepäck wird dort, wenigstens in größeren Städten, durch eine Expreßgesellschaft aus der Wohnung des Reisenden abgeholt und von dieser unmittelbar bis zum Bestimmungsort abgefertigt; ebenso wird es bei der Ankunft in die Wohnung des Reisenden bestellt. Aus diesem Grunde fehlen auf den amerikanischen Bahnhöfen die großräumigen Gepäckannahmen und -ausgaben unserer Stationen; in der Regel ist nur ein verhältnismäßig kleiner Schalter vorhanden, an dem der Reisende die wenigen Gepäckstücke abfertigt, mit denen er sich persönlich befallen will, bzw. muß.

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