

Bezüglich weiterer Einzelheiten sei auf Teil III, Band 5, Heft 2 (3. Aufl.: Abt. IV, Abschn. 5, D, Kap. 14: Badeeinrichtungen) dieses „Handbuches“ verwiesen.

Nicht selten bilden Aborte, Wasch-, Frilier-, Barbier- und Baderaum eine geschlossene Raumgruppe. Alle diese Räume sollen von der Eingangshalle aus bequem zugänglich sein; man legt sie bisweilen aber auch so, daß man vom Bahnhofsvorplatz aus tunlichst unmittelbar nach ihnen gelangen kann.

7. Kapitel.

Räume für den Stations-, Eilgut- und Postdienst, sowie für Steuer- und Zollzwecke.

a) Räume für den Stationsdienst.

Die Stationsbeamten müssen Räume haben, in denen sie sich aufhalten und ihre Arbeiten verrichten können. Diese Arbeiten sind teils schriftlicher Art; teils betreffen sie den Telegraphen- und Signaldienst, unter Umständen auch die Fahrkartenausgabe, die Gepäckabfertigung und den Güterdienst.

Auf Haltestellen und anderen kleineren Stationen ist häufig nur ein einziger Dienstraum vorhanden, der dann nicht selten auch als Fahrkartenausgabe dient.

Auf größeren Bahnhöfen werden in der Regel drei Räume erforderlich: einer für den Bahnhofsvorsteher, ein zweiter für den zweiten Stationsbeamten und ein dritter für den Telegraphendienst. Diese drei Räume bilden zusammen diejenige Gruppe, die man häufig „Stationsbureau“ nennt.

Auf ganz großen Bahnhöfen, auf denen zu verschiedenen Tagesstunden nahezu gleichzeitig mehrere Züge abgehen, bezw. ankommen, ist auch eine größere Zahl von diensttuenden Beamten notwendig, für die alsdann die entsprechenden Diensträume vorzusehen sind. Auf Bahnhöfen mit starkem Nachtverkehr findet man wohl auch einen Raum, worin ein oder mehrere Beamte in den dienstfreien Stunden ruhen können. Bisweilen ist mit dem Stationsbureau eine Auskunftsstelle verbunden.

Gehört ein Bahnhof zwei Bahnlinien, bezw. zwei Bahnverwaltungen an, so müssen für jede der beiden besondere Diensträume in Aussicht genommen werden. Die Zahl solcher Räume wird alsdann unter Umständen eine recht bedeutende.

So verlangten die Wettbewerbsbedingungen für das Empfangsgebäude des neuen Hauptbahnhofes zu Leipzig, das gemeinsam von der preußischen und der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung erbaut wird, in dieser Beziehung:

1) Ein Zimmer für den Bahnhofsoberinspektor (nur auf sächsischer Seite), etwa 25,00 qm mit Vorzimmer;

2) je eines desgl. für den sächsischen und preußischen Bahnhofsvorstand, je etwa 25,00 qm groß;

3) je ein Zimmer für die stellvertretenden Bahnhofsvorstände, von etwa 20,00 qm Größe;

4) je 2 Räume für die Fahrdienstleiter, jedes etwa 20,00 qm groß;

5) je 2 bis 4 Räume für die Stationsverwaltung, jeder Raum etwa 20,00 qm groß;

6) je ein Zimmer für Fundfächer, etwa 25,00 qm groß;

7) je eine Auskunftsstelle, etwa 30,00 qm groß.

Auf sächsischer Seite:

8) ein Arztzimmer }
9) zwei Krankenzimmer } zusammen 45,00 qm groß;

10) Aufwärter- und Fernsprechräume;

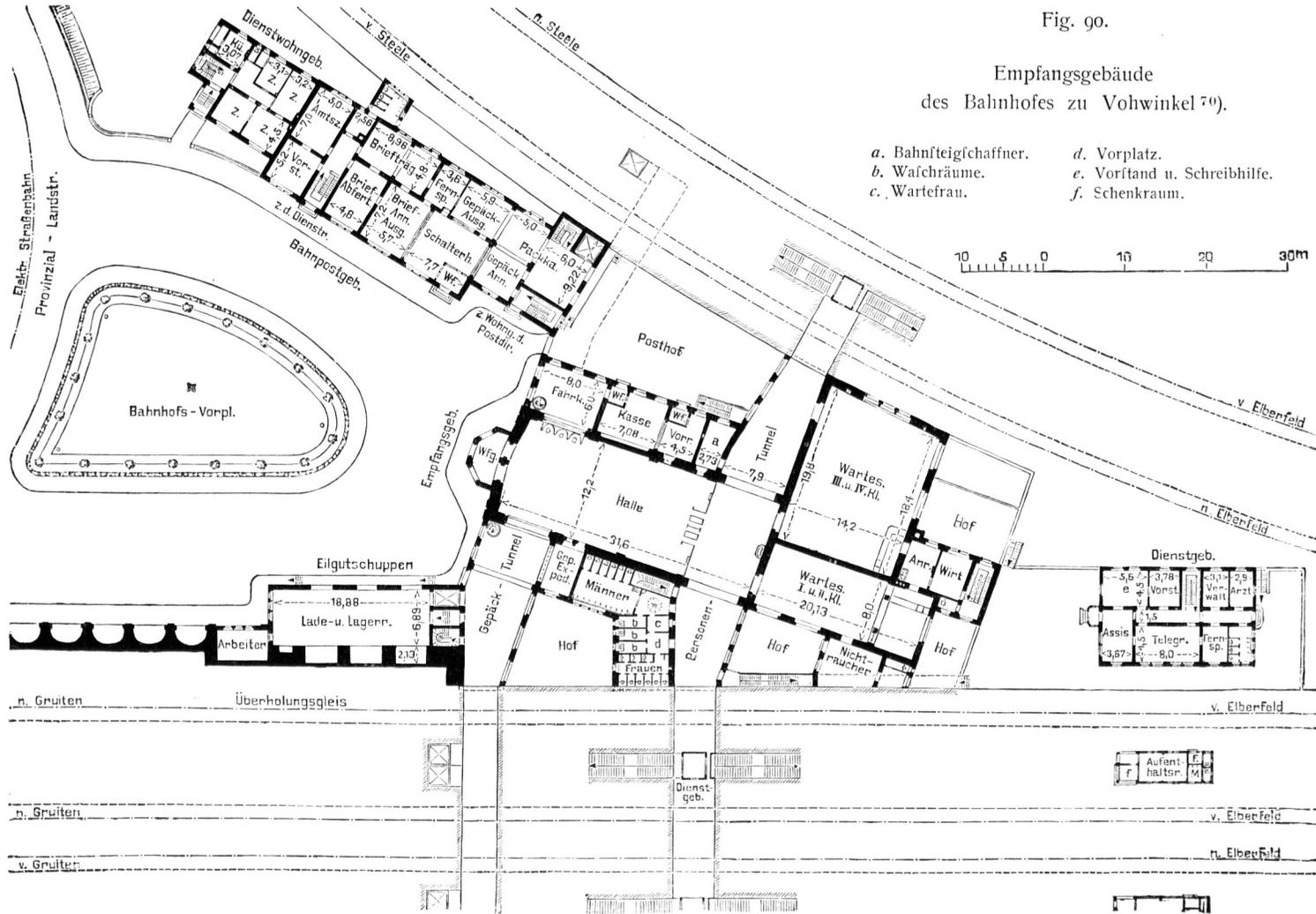
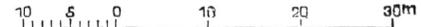
11) Aborte für männliche und weibliche Bahnbedienstete.

Bei allen wichtigeren der genannten Diensträume wird die Forderung gestellt, daß sie unmittelbar am Bahnsteig gelegen sind, also Türen nach letzterem be-

Fig. 90.

Empfangsgebäude
des Bahnhofes zu Vohwinkel 70).

- a. Bahnsteigcaffner.
- b. Wafchräume.
- c. Wartefrau.
- d. Vorplatz.
- e. Vorftand u. Schreibhilfe.
- f. Schenkraum.



sitzen. Der Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 25. Juni 1901 befaßt in dieser Beziehung: „Die Stationsräume sind tunlichst im Zusammenhange an einer Seite des Einganges und derart anzuordnen, daß wenigstens die Räume für den Stationsdienst und für die Gepäckabfertigung vom Bahnsteig aus unmittelbar zugänglich sind.“

Wird der Bahntelegraph auch zum Befördern von Privattelegrammen benutzt, so muß Vorkehrung getroffen sein, daß das Publikum zum betreffenden Dienst- raum entprechenden Zutritt hat; das Lösen einer Bahnsteigkarte muß selbstredend ausgeschlossen sein.

Örtliche Verhältnisse bringen in manchen Fällen einen solchen Umfang der Stationsräume mit sich, daß sie einen ganzen Flügel, bezw. Trakt des Empfangs- gebäudes einnehmen.

So z. B. in dem der neueren Zeit entstammenden Empfangsgebäude des Viktoria-Bahnhofes der Great-Indian-Peninsular-Eisenbahn zu Bombay. Es ist im Grundriß hufeisenförmig gestaltet; die nördliche Hälfte ist dem Abfertigungsdienst gewidmet; in der anderen befinden sich die Dienst- räume der Eisenbahnverwaltung. In Kap. 13 wird der Grundriß dieser Anlage vorgeführt werden.

In solchen Fällen hat man wohl auch für den gleichen Zweck einen be- sonderen, vom Empfangsgebäude getrennten, doch diesem nahe gelegenen Bau, ein log. „Dienstgebäude“, errichtet. So z. B. auf den Bahnhöfen zu Vohwinkel (Fig. 90⁷⁰⁾, Metz (siehe Fig. 23, S. 39), Münster (siehe Fig. 58, S. 68) usw.

Endlich muß noch der Anordnung von kleinen Diensträumen (Buden oder Häuschen) auf manchen Bahnsteigen Erwähnung geschehen, die sich auf großen Bahnhöfen als notwendig erweisen und für den Bahnhofsvorsteher, bezw. seinen Vertreter bestimmt sind. Solche kleine Baulichkeiten werden hier und da Stations- buden geheißen.

Außer den bisher besprochenen Diensträumen werden nicht selten not- wendig:

- 1) Ein oder mehrere Zimmer für Fundlachen (Fundbureau);
- 2) Räume für die Polizei (Wachtlokal, Schlafräum, Haftzelle);
- 3) Räume für einen Arzt und für Kranke;
- 4) Raum für Bahnsteigschaffner;
- 5) Raum für Gepäckträger;
- 6) Raum für Wagenrevivionsbedienstete und Wagenrucker;
- 7) Räume für Arbeiter und sonstiges Stationspersonal;
- 8) Aufenthalts- und Übernachtungsräume für Zugpersonal;
- 9) Räume für Geräte, usw.

Wenn der Bahnhof einer Stadt angehört, die Sitz der betreffenden Bahn- verwaltung, bezw. der zugehörigen Verwaltungsbehörde ist, so hat man mehrfach in den oberen Geschossen des Empfangsgebäudes die Geschäftsräume dieser Ver- waltung untergebracht. Indes empfiehlt sich dies im allgemeinen nicht; vielmehr ist vorzuziehen, die Diensträume der Eisenbahn-Direktionen und dergl. in ab- getrennte Gebäude zu verlegen.

b) Räume für den Eilgut- und den Postdienst.

Die Beförderung von Eilgütern geschieht in der Regel in den Personenzügen; daher werden die dafür erforderlichen Räume häufig im Empfangsgebäude untergebracht, weshalb an dieser Stelle von ihnen gesprochen wird. Sie werden in diesem Falle:

105.
Sonstige
Räume für
Dienstzwecke.

106.
Räume
für den
Eilgutdienst.

⁷⁰⁾ Aus: Zentralbl. d. Bauverw. 1908, S. 638.

1) mit der Gepäckannahme, bezw. Gepäckausgabe vereinigt, was natürlich nur dann geltehen darf, wenn die Gepäckabfertigung durch den Eilgutdienst nicht notleidet, vor allem nicht eingeschränkt wird. Oder auf Durchgangstationen wird

2) an der einen Stirnseite des Empfangsgebäudes ein Anbau angefügt, der nur für die Eilgutabfertigung bestimmt ist, wie z. B. in Erfurt (siehe Fig. 77, S. 90), Metz (siehe Fig. 23, S. 39). Verlangen es die örtlichen Verhältnisse, so sind zwischen den Eilguträumen und den Bahnsteigen, an denen die Eilgüter abgehen, bezw. ankommen, Verbindungen mit Hilfe von Tunneln (Eilguttunneln) und Aufzügen hergestellt. Z. B. auf den Bahnhöfen zu Bremen (siehe Fig. 31, S. 46), Erfurt (siehe Fig. 77 [S. 90]), Elfen (siehe Fig. 22 [S. 38]) ufw. Oder auf Kopftationen wird

3) die Eilgutabfertigung in eine der Flügelbauten verlegt, wie in Altona (siehe Fig. 33, S. 48).

107.
Eilgut-
schuppen.

Ist die Eilgutabfertigung nicht in das Empfangsgebäude aufgenommen, so wird — meist in der Verlängerung des letzteren — ein besonderer Bau, ein Eilgut-schuppen errichtet, wie z. B. auf den Bahnhöfen zu Göttingen (siehe Fig. 78 [S. 91]), Vohwinkel (siehe Fig. 90 [S. 110]), Metz (siehe Fig. 23 [S. 39]), Erfurt (siehe Fig. 77 [S. 90]), Mainz, Hamburg (siehe die Tafel bei S. 82), Coblenz (siehe Fig. 49 [S. 59]) ufw.

Man hat auch schon den Eilgut-schuppen jenseits der Bahnhofsgleise angeordnet, wie z. B. in Münster (siehe Fig. 58, S. 68), oder hat, wenn der Eilgutverkehr sehr bedeutend ist, zwei getrennte Eilgut-schuppen errichtet: einen für den Versand, den anderen für den Empfang der Eilgüter, wie z. B. auf dem Bahnhof der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn zu Paris ufw.

Der Übersichtsplan der hauptsächlichsten Hochbauten auf dem Bahnhofe zu Vohwinkel ist in Fig. 90 (S. 110) wiedergegeben; dort ist auf dem zwischen den beiden Bahnlinien gelegenen Bahnhofsvorplatz an der einen Seite der Eilgut-schuppen angeordnet.

Eilgut-schuppen sind stets so zu legen, daß die Eilgutwagen leicht in die Personenzüge ein-, bezw. aus ihnen ausgeschaltet werden können, oder, falls solche Wagen nicht notwendig sind, daß die Eilgüter in tunlichst bequemer Weise in die Personenzüge oder aus diesen verbracht werden können. Bisweilen ist allerdings die Menge der Eilgüter eine so große, daß sie mit besonderen Eilgüterzügen befördert werden.

108.
Räume
für den
Postdienst.

Räume für den Postdienst werden, da die Postsendungen mit Personenzügen (einschl. Eil- und Schnellzügen) befördert werden, sehr häufig in den Empfangsgebäuden, und zwar, wenn Abfahrt und Ankunft getrennt sind, an ersterer, untergebracht. Bei größerer Ausdehnung des Postverkehrs werden für diesen besondere Bauten, sog. Bahnpostgebäude, errichtet, jedoch auch in diesem Falle in der Nähe der Empfangsgebäude. Nicht selten werden die Bahnpostgebäude derart angelegt, daß vom Bahnhofsvorplatz her ein besonderer Zugang zu ihnen führt und auch das Publikum an deren Schalter gelangen kann.

Häufig befinden sich die Posträume nahe an den für die Eilgutbeförderung bestimmten Räumen und, namentlich auf kleineren Stationen, ziemlich dicht an den Bahnhofsdienststräumen.

In Bayern sind Bahn- und Postdienst vereinigt. Aus diesem Grunde sind dort die Stationsdienststräume so angeordnet und ausgestattet, daß darin auch Post- und Telegraphendienst bewältigt werden können.

Bezüglich der auf preußischen Staatsbahnen vorzulehrenden Postdiensträume, namentlich auf kleineren Stationen, befiehlt der Erlaß des dortigen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 25. Juni 1901 in § 9:

„Postdiensträume . . . sind, wenn dafür nicht ein besonderes Gebäude zu errichten ist, mit unmittelbarem Zugang zum Bahnsteig tunlichst im Anschluß an die Diensträume anzuordnen. Wird dieses durch die Lage des Güterschuppens neben dem Stationsgebäude verhindert, so sind die Postdiensträume an dem entgegengesetzten Ende des Gebäudes, d. h. hinter den Warteräumen, anzuordnen. Auch empfiehlt es sich vielfach, neben dem Stationsgebäude ein Nebengebäude (Eilgutschuppen, Raum für Stationsarbeiter ufw.) herzustellen, den Postdienstraum an dieses anzugliedern.“

Dann wäre noch hinzuzufügen, daß die für die Post bestimmten Räume stets einen unmittelbar nach der Straße, bezw. dem Bahnhofsvorplatz führenden Ausgang haben müssen, damit das gewöhnliche Postfuhrwerk dicht heranfahren kann.

Auf größeren Durchgangsstationen findet man die Räume für den Postdienst häufig an einem Stirnende des Empfangsgebäudes angeordnet, wie z. B. auf den Bahnhöfen zu Düsseldorf (siehe Fig. 21, S. 37), Erfurt (siehe Fig. 77, S. 90), Lübeck (siehe Fig. 26, S. 41), Brügge (siehe Fig. 13, S. 31), Metz (siehe Fig. 23, S. 39) ufw. Auf Kopfstationen mit U-förmiger Grundrißgestalt des Empfangsgebäudes werden diese Räume nicht selten in den einen Flügelbau verlegt, wie z. B. auf den Bahnhöfen zu Altona (siehe Fig. 33, S. 48), Wiesbaden (siehe die Tafel bei S. 57) ufw.

Sind besondere Postgebäude notwendig geworden, so werden diese entweder an das Empfangsgebäude angebaut, wie auf den Bahnhöfen zu Effen (siehe Fig. 22, S. 38) ufw., oder sie sind davon vollständig getrennt, wie auf den Bahnhöfen zu Coblenz (siehe Fig. 49, S. 59), Hamburg (siehe die Tafel bei S. 82), Mainz, Metz (siehe Fig. 23, S. 39), Münster (siehe Fig. 58, S. 68) ufw., ebenso auf dem durch Fig. 90 (S. 110) veranschaulichten Keilbahnhof zu Vohwinkel, wo auf dem zwischen den beiden Bahnlinien gelegenen Bahnhofsvorplatz an der einen Seite das Bahnpostgebäude angeordnet ist.

Die für den Postdienst bestimmten Räume, sowie die sonstigen für seine Ausübung dienenden Einrichtungen sollen derart angeordnet werden, daß die Reisenden von der Beförderung der Poststücke in die und aus den Bahnwagen möglichst wenig, oder besser gar nicht, berührt werden.

Deshalb werden auf Bahnhöfen, auf denen sich besondere Gepäckbahnsteige (siehe Art. 86, S. 97) als notwendig herausgestellt haben, diese auch von der Postverwaltung benutzt; die Postkarren bewegen sich auf jenen Steigen. Alsdann werden häufig besondere Posttunnel und Postaufzüge vorzulehen sein, wie auf den Bahnhöfen zu Altona (siehe Fig. 33, S. 48), Düsseldorf (siehe Fig. 21, S. 37), Erfurt (siehe Fig. 77, S. 90), Straßburg (siehe Fig. 83, S. 96) ufw., oder es muß für Postzwecke eine Überbrückung der Gleise und Bahnsteige bewirkt werden, wie auf dem Bahnhof zu Lübeck (siehe Fig. 26, S. 41), wobei Postaufzüge selbstredend auch nicht fehlen dürfen.

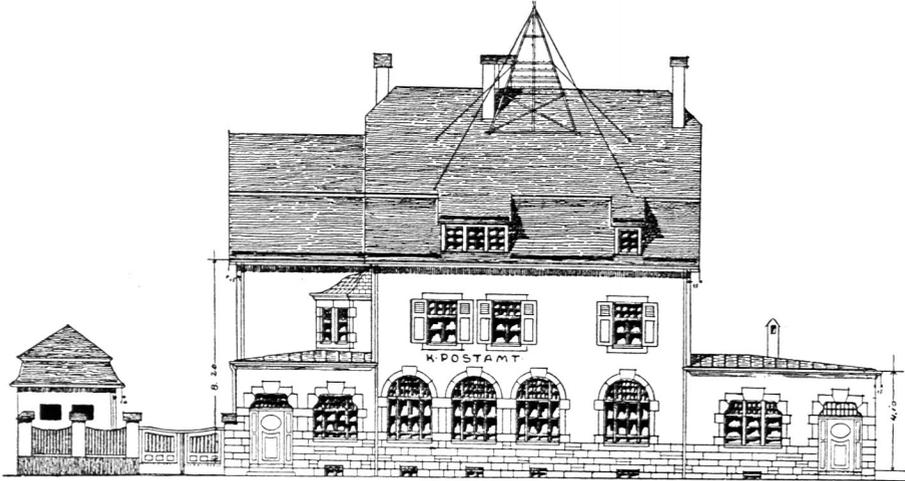
Die Plattform der Postaufzüge muß so groß sein, daß darauf ein mit Poststücken beladener Postkarren samt zugehöriger Bemannung befördert werden kann.

Die Größenbemessung und Anordnung der Posträume überhaupt, sowie vor allem die Raumverteilung in einem Bahnpostgebäude ist nicht einseitig durch den Architekten zu bewirken, sondern muß unter steter Mitwirkung der Postverwaltung (in der Regel der zuständigen Ober-Postdirektion) geschehen. Ein Beispiel eines

109.
Besondere
Bahn-
postgebäude.

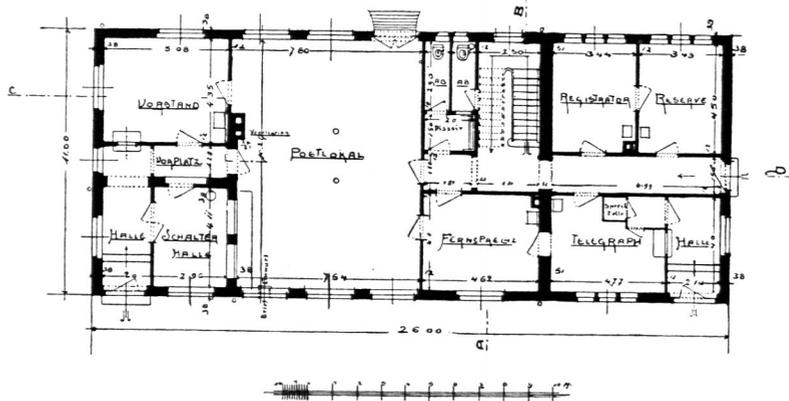
derartigen Postgebäudes gibt der in Fig. 90 (S. 110) wiedergegebene Überichtsplan der Hochbauten auf dem Bahnhof zu Vohwinkel; ein zweites der Plan des Empfangsgebäudes zu Münster (siehe Fig. 58, S. 68), und ein drittes ist durch Fig. 91 u. 92 veranschaulicht. Im übrigen sei auf Teil IV, Halbband 2, Heft 3 (Gebäude für den Post-, Telegraphen- und Fernsprehdienst) dieses „Handbuches“ verwiesen.

Fig. 91.



Vorderansicht.

Fig. 92.



Grundriß.

Postgebäude auf dem Bahnhof zu Plochingen ⁷¹⁾.

Als Umfahrgstelle zwischen den Zügen der Hauptbahn, der oberen Neckarbahn und der Kirchheimer Bahn fand dieses Postgebäude seinen Platz am Hauptbahnsteig, der Stadt zu gelegen. Die Grundrißpläne wurden von der Postverwaltung geliefert, zu denen die Eisenbahnverwaltung die Aufrisse anfertigte. Das Gebäude enthält im wesentlichen im Erdgeschoß die Postdiensträume im Obergeschoß die Vorstandswohnung und im Dachgeschoß eine Unterbeamtenwohnung.

⁷¹⁾ Fakf.-Repr. nach: SCHWAB, C. Moderne Bahnhofsbauten ufw. Stuttgart 1910.

c) Räume für Steuer- und Zollzwecke.

Auf Grenztationen und unter Umständen auch auf manchen Hafenbahnhöfen werden Steuer- und Zollabfertigungsräume notwendig. Hierbei handelt es sich im wesentlichen um die Unterfuchung (Revision) des Gepäckes der Reisenden und um die Erhebung der bezüglichen Gebühren für Steuer-, bezw. zollpflichtige Gegenstände. Je nachdem nur der eine Staat Zoll erhebt oder beide Staaten dies tun, so sind für den in Rede stehenden Zweck eine, unter Umständen auch zwei Raumgruppen erforderlich.

110.
Zweck.

Da es sich, wie schon bemerkt, hauptsächlich um das Reisegepäck handelt, so wird man diese Raumgruppen zweckmäßig in die Nähe der Gepäckabfertigung legen; ja man hat sie auch schon mit letzterer vereinigt (Fig. 93⁷²). Auf ganz alten Bahnhöfen waren die gedachten Raumgruppen nicht im Empfangsgebäude untergebracht, sondern in besonderen Gebäuden, die davon getrennt wurden. Dies ist für die Reisenden sehr unbequem und unangenehm, so daß man von derartigen Einrichtungen wohl ganz abgekommen ist.

Durch die Notwendigkeit, im Empfangsgebäude Zollabfertigungsräume unterbringen zu müssen, wird nicht selten, namentlich auf verkehrsreichen Grenztationen, die Grundrißgestaltung des ersteren in wenig willkommener Weise beeinflußt, besonders dann, wenn zwei bezügliche Raumgruppen unterzubringen sind. Die Empfangsgebäude erhalten in solchen Fällen häufig sehr bedeutende Grundrißabmessungen und werden dadurch sehr teuer. Aus diesem Grunde läßt man in der Ausstattung solcher Gebäude häufig große Sparsamkeit walten.

Der Hauptraum einer für die Zollabfertigung bestimmten Raumgruppe ist die Unterfuchungs- oder Revisionshalle, in der die Unterfuchung des Reisegepäckes durch die Zollbeamten vollzogen wird. In Rücksicht hierauf sollen derartige Hallen unmittelbar am Bahnsteig liegen, und genügend weite Türen müssen hineinführen, damit man rasch und bequem die Gepäckstücke dahin bringen kann. Des weiteren sind darin lange und niedrige Tische aufzustellen, auf welche die zu unterfuchenden Koffer, Taschen und dergl. gelagert und unterfucht werden können.

111.
Räume.

Ferner müssen zwei geschickt angeordnete Türen vorhanden sein, durch deren eine die Reisenden in die Revisionshalle eintreten und durch deren zweite sie wieder auf den Bahnsteig, bezw. zu ihrem Zuge oder unter Umständen in die Warte- und Erfrischungsräume gelangen können.

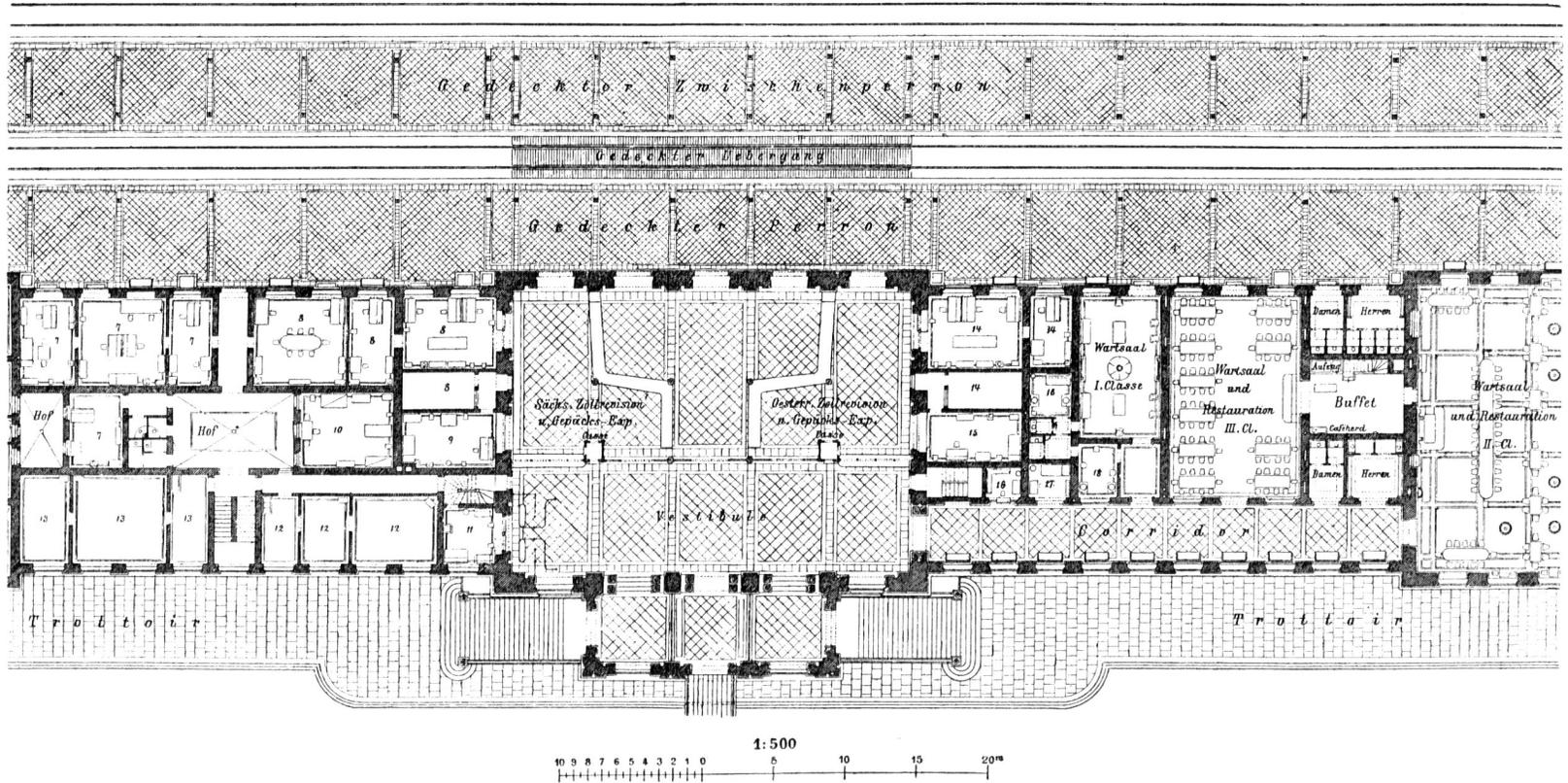
Endlich muß für genügende Helligkeit geforgt werden; denn es ist bei größerem Verkehre, wie er zu gewissen Zeiten eintritt, für die Reisenden und das Steuerpersonal schwierig, die betreffenden Gepäckstücke herauszufinden.

Außer der Revisionshalle werden noch nachstehende Räumlichkeiten erforderlich:

- 1) Ein Dienstraum, worin die zollpflichtigen Gegenstände der zollamtlichen Behandlung unterzogen werden.
- 2) Ein Raum, worin nicht untersuchte Gepäckstücke, zollpflichtige Gegenstände und dergl. gelagert werden können.
- 3) Ein kleines Gelaß, worin erforderlichenfalls Leibesunterfuchungen vorgenommen werden können.
- 4) Ein Aufenthaltsraum für die Zollbeamten.

⁷²) Fakf.-Repr. nach: Allg. Bauz. 1876, Bl. 36.

Fig. 93.



Vom Empfangsgebäude des Grenzbahnhofes der österreichischen Nordwestbahn zu Tetschen⁷²⁾.

- 7. Betriebsbureau.
- 8. Kgl. sächf. Zollamt.
- 9. Sächf. Gepäckbureau.
- 10. Postbeamte.
- 11. Fahrkartenausgabe.

- 12, 13. Dienstwohnungen.
- 14. K. k. öfterr. Zollamt.
- 15. Öfterr. Gepäckbureau.
- 16. Zigarren.
- 17. Kleiderablage.

- 18. Waschraum.
- 19, 20. Dienstwohnungen.
- 21. Waschküche.
- 22-24. Zug- und Stationspersonal.
- 25. Wohnung des Restaurateurs.

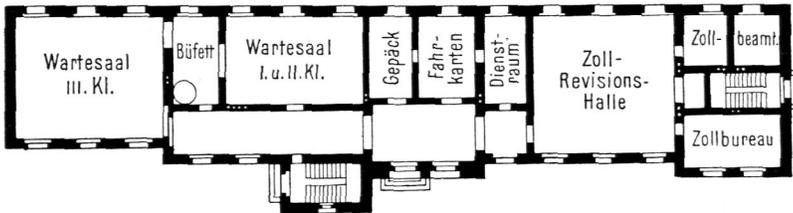
- 26. Eiskeller.
- 27. Vorratskeller.
- 28. Kohlen.
- 29. Vorratskammer.
- 30. Restaurationsküche.

Auf manchen, namentlich älteren Grenzbahnhöfen sind alle diese Räume doppelt vorhanden: je eine Raumgruppe für jeden der beiden Staaten. Demgemäß sind die Zollbehörden der letzteren voneinander völlig getrennt. Nicht selten wurde die Anordnung derart getroffen, daß man an jedes der beiden Stirnenden des Empfangsgebäudes eine dieser Raumgruppen verlegte.

In neuerer Zeit werden die für die Zollbehandlung erforderlichen Räume in den Empfangsgebäuden nur einmal vorgezogen und werden alsdann von den Zollorganen der beiden Staaten gemeinsam benutzt. Letzteres trifft namentlich bezüglich der Revisionshalle zu, die man dann gern in den mittleren Teil des Empfangsgebäudes verlegt. Die Geschäftsstuben für die beiderseitigen Zollverwaltungen können dann auch getrennt angelegt werden.

Um für die Gesamtanordnung eines Empfangsgebäudes mit Zollabfertigungsräumen ein Beispiel vorzuführen, sei in Fig. 94⁷³⁾ eine kleinere Anlage dieser Art wiedergegeben.

Fig. 94.



Zwischenstation (Grenzstation) auf neueren Linien der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen⁷³⁾.

8. Kapitel.

Bahnsteige und ihre Überdachung.

a) Bahnsteige.

Damit die Reisenden die Wagen ihres Zuges tunlichst leicht und bequem besteigen, bezw. verlassen können, werden an den Empfangsgebäuden, zwischen und an den Gleisen sog. Bahnsteige, auch Perrons, Quais, Trottoire usw. geheißen, angeordnet, deren Oberkante höher als Schienenoberkante gelegen ist. Sie erweisen sich auch beim Ein- und Ausladen des Reisegepäckes, der Eilgüter, der Postsendungen und dergl. als nützlich.

Im nachstehenden soll von den Bahnsteigen, von ihren Überdachungen und von anderen damit zusammenhängenden Anlagen insoweit gesprochen werden, als der Architekt beim Entwerfen eines Empfangsgebäudes über diese Dinge unterrichtet sein muß; die Konstruktion der Bahnsteige ist nicht Sache des Architekten.

Die Bahnsteige führen je nach ihrer besonderen Bestimmung und Lage verschiedene Namen.

1) Fast ausnahmslos wird auf Durchgangsstationen längs des Empfangsgebäudes, an seiner den Gleisen zugewendeten Langseite, ein sog. Hauptbahnsteig angeordnet; er ist somit zwischen dem Empfangsgebäude und dem nächsten Bahnhofshauptgleise gelegen.

112.
Allgemeines.

113.
Arten
und Be-
zeichnungen:
Haupt-
bahnsteig.

⁷³⁾ Nach: Organ f. d. Fortfchr. d. Eisenbahnw. 1884, Taf. XIX.