

Anordnung der betreffenden Prüfungsstellen sind so zu treffen, daß möglichst wenig Personal erforderlich wird, so daß also z. B. bei schwachem Verkehr für alle Klassen und für Zu- und Abgang ein einziger Bediensteter ausreicht. Diese Bediensteten werden häufig „Bahnsteigschaffner“ oder „Sperrschaffner“ geheißen.

Über die Einrichtungen für die Bahnsteigsperre wird noch in Kap. 8 (unter f) gesprochen werden.

## 2. Kapitel.

### Eingangshalle und Zubehör.

#### a) Eingangshalle und -flur.

Die Eingänge in die Empfangsgebäude haben eine verschiedene Lage erhalten.

27.  
Eingang.

1) In den allermeisten Fällen befindet sich der Haupteingang in das Empfangsgebäude an der den Gleisen abgewandten, bezw. der betreffenden Stadt zugewendeten Front. Dies hängt mit dem Umfande zusammen, daß, wie bereits in Art. 24 (S. 24) gesagt worden ist, die meisten Bahnhöfe Durchgangsstationen sind; als Grundform des Empfangsgebäudes ergibt sich ebenso einfach, wie naturgemäß das langgestreckte Rechteck, dessen längere Seiten parallel zu den Gleisen gerichtet sind. An der einen Langfront (Rückfront) zieht sich alsdann der Hauptbahnsteig mit den Hauptgleisen hin, während die dazu parallele Front (Vorderfront) dem Bahnhofsvorplatz, bezw. der Stadt sich zuwendet.

2) Auf vielen Kopfbahnhöfen wird der Eingang in das Empfangsgebäude in ähnlicher Weise angeordnet, nur mit dem Unterschiede, daß die log. Vorderfront nicht mehr parallel zu den Gleisen, sondern senkrecht dazu gestellt ist. Auch hier bekommt das vor Kopf der Gleise stehende Empfangsgebäude, bezw. derjenige seiner Trakte, der senkrecht zu den Gleisen gerichtet ist, meist die Form eines langgestreckten Rechteckes, an dessen einer Langseite der Kopfbahnsteig angebracht ist und in dessen anderer (nach der Stadt gerichteten) Langseite sich der Eingang befindet.

3) Örtliche Verhältnisse, namentlich die Lage der Stadt zum Bahnhof, beengte Raumverhältnisse und dergl. bringen es bisweilen mit sich, daß der Eingang sowohl bei Durchgangs-, als auch auf Kopfstationen nicht an die äußere Langfront des Empfangsgebäudes, sondern in eine seiner Quer- oder Stirnfronten verlegt werden muß.

4) Auf Keil- und Inselbahnhöfen ist der Eingang in das Empfangsgebäude in sehr vielen Fällen gleichfalls an einer seiner Querfronten gelegen, wiewohl die Anordnung an einer Langfront nicht ausgeschlossen ist.

5) Verhältnismäßig selten findet man den Eingang an einer abgechrägten Ecke (übereck) des Empfangsgebäudes angebracht.

6) Eine vom Rechteck stark abweichende Grundform des Empfangsgebäudes entspringt in der Regel aus örtlichen Verhältnissen; auf Grund letzterer muß man eine zweckmäßige Lage des Einganges ausfindig machen. Alsdann kann es auch vorkommen, daß der Haupteingang in eine einpringende Ecke zu liegen kommt.

Wird bei Zwischenstationen eine malerische Gruppierung der Baumassen angestrebt, so wird man gleichfalls nur sehr selten zur regelmäßig rechteckigen Grundrißgestalt des Empfangsgebäudes gelangen und infolgedessen den Haupteingang in eigenartiger Weise anzuordnen haben.

Die Eingangshalle des Empfangsgebäudes, auch Vorhalle, Vestibül, Eintrittshalle, Schalterhalle, Halle schlechtweg usw. geheißen, in die der im vorhergehenden besprochene Haupteingang führt, bildet in gewissem Sinne den Schwerpunkt der für die Reisenden bestimmten Räume. Von hier aus haben sie auf bequemste Weise die Fahrkartenschalter, die Gepäckannahme, die Wart- und Erfrischungsräume usw. zu erreichen, und hier entwickelt sich — oft in geradezu großartigem Maßstabe — ein mächtiges Verkehrsleben.

Da die Fahrkartenausgaben, von denen noch unter b die Rede sein wird, häufig innerhalb der Eingangshalle angeordnet sind, da ferner der der Gepäckannahme dienende Schalter in der Regel gleichfalls der Eingangshalle angehört, ja in manchen Fällen die Gepäckannahme sogar einen Teil der Eingangshalle bildet, da endlich noch eine nicht geringe Zahl von Ständen, Einrichtungsgegenständen usw. (siehe unter c) darin untergebracht werden — so erlangt auf großen, selbst auf mittelgroßen Bahnhöfen die Eingangshalle eine solche Ausdehnung und eine derartige Bedeutung, daß sie geradezu zum Hauptraume des ganzen Empfangsgebäudes wird, zu einem Raume, der für letzteres hervorragend charakteristisch ist. Die Eingangshalle gewinnt diese Bedeutung in allerstärkstem Maße, wenn sie, wie auf amerikanischen Eisenbahnen, zugleich Warteraum ist; hiervon wird noch im nächstfolgenden Kapitel gesprochen werden.

Angeichts dieser Bedeutung und der Zwecke, welche die Eingangshalle zu erfüllen hat, erhält sie nicht allein große, oft mächtige Flächenabmessungen; sondern man gibt ihr in der Regel auch eine hervorragende Höhe, letzteres namentlich dann, wenn es sich um eine zweigeschossige Anlage handelt und man alsdann die Eingangshalle durch beide Stockwerke hindurchgehen läßt.

Nicht nur bei uns, sondern auch im Ausland, namentlich auf den belgischen Eisenbahnen, haben die Eingangshallen eine besonders große Grundfläche erhalten. Dort war es immer, wie in Frankreich und Italien, Regel, daß der Zutritt zu den Wartefälen und zur Bahnsteighalle nur mit Fahrkarte gestattet ist; daher wickelt sich der Hauptverkehr fast ausschließlich in der Eingangshalle ab.

Um Anhaltspunkte für die Abmessungen größerer Eingangshallen zu geben, seien nachstehend einige neuere, von deutschen Eisenbahnen herrührende Ausführungen zusammengestellt.

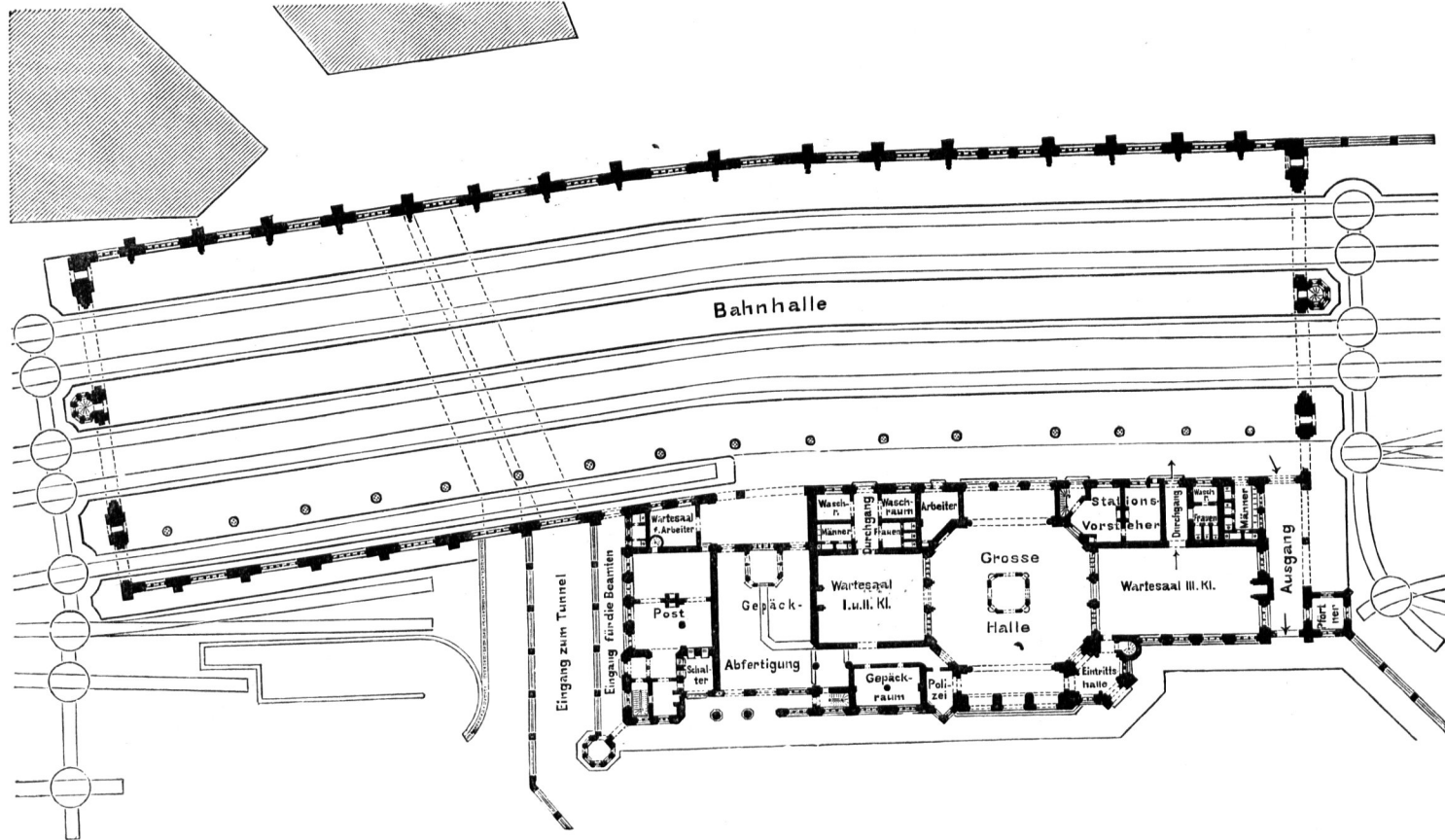
Eingangshalle des Bahnhofes zu:

Magdeburg-Ost . . . . .	~ 15 × 15 m = ~ 225 qm	Wiesbaden . . . . .	~ 38 × 17 m = ~ 645 qm
„ -West . . . . .	~ 15 × 15 „ = ~ 225 „	Altona . . . . .	~ 26 × 27 „ = ~ 702 „
Erfurt . . . . .	~ 16 × 16 „ = ~ 255 „	Hamburg . . . . .	~ 31 × 25 „ = ~ 775 „
Lübeck . . . . .	~ 25 × 13 „ = ~ 325 „	Hannover . . . . .	~ 31 × 25 „ = ~ 775 „
Düsseldorf . . . . .	~ 22 × 21 „ = ~ 460 „	Halle a. S. . . . .	~ 33 × 33 „ = ~ 1089 „
Straßburg . . . . .	~ 26 × 18 „ = ~ 470 „	Bremen . . . . .	~ 33 × 32 „ = ~ 1215 „
Cöln . . . . .	~ 40 × 15 „ = ~ 600 „	München . . . . .	~ 48 × 29 „ = ~ 1390 „
Coblenz . . . . .	~ 28 × 22 „ = ~ 615 „	Frankfurt a. M. . . . .	~ 55 × 33 „ = ~ 1815 „
Effen . . . . .	~ 18 × 19 + 17 × 16 „ = ~ 615 „		

Diese großen Eingangshallen haben meist quadratische oder doch nur wenig davon abweichende Grundform, und in Rücklicht darauf, daß sich das Leben und Treiben in solchen Hallen annähernd gleichmäßig nach allen Seiten entwickelt, kann eine derartige Grundrißgestalt nur als zweckmäßig bezeichnet werden. Seltener sind achteckig gestaltete (Fig. 13<sup>17</sup>) oder, wie für das neue Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes zu Karlsruhe vorgezogen, kreuzförmig gestaltete oder anders geformte Hallen.

<sup>17)</sup> Fakf.-Repr. nach: Centralbl. d. Bauverw. 1887, S. 274.

Fig. 13.



Empfangsgebäude auf dem Bahnhof zu Brügge<sup>17)</sup>.

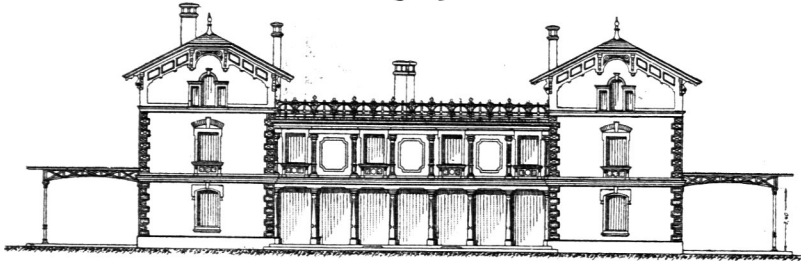
$\frac{1}{500}$  w. Gr.

Auf Haltestellen und anderen kleineren Stationen schrumpft die Eingangshalle zu einem bescheidenen Eingangsflur zusammen, der nur dann etwas größere Abmessungen zu erhalten pflegt, wenn darin die Einrichtungen für die Fahrkartenprüfung aufgestellt werden sollen. Auch in diesem Falle trifft man nicht selten die annähernd quadratische Grundform; doch kommen anderweitige Grundrissgestalten gleichfalls vor; ja bisweilen hat der Flur einen gangartigen Charakter.

Die Eingangshalle wird sehr häufig mit einer reichen inneren Ausstattung versehen, die ihre ganze Bedeutung zum Ausdruck bringen muß. Letztere wird

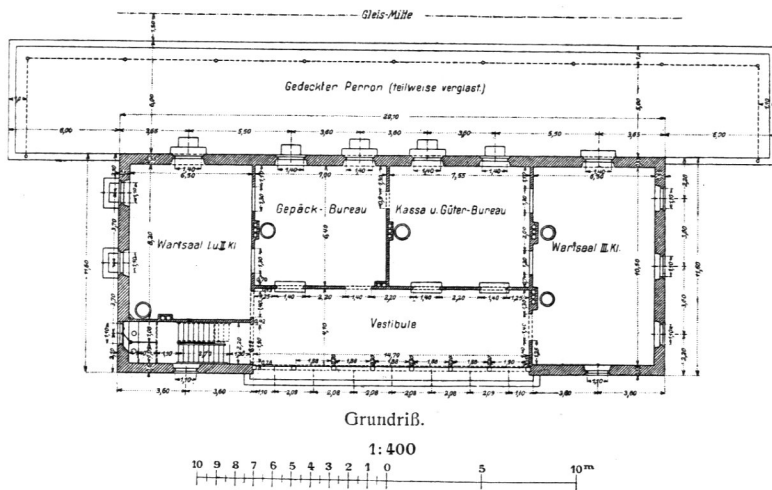
29.  
Ausstattung  
ufw.

Fig. 14.



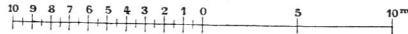
Vorderansicht.

Fig. 15.



Grundriß.

1:400



Empfangsgebäude auf dem Bahnhof zu St. Moritz der Albula-Bahn<sup>15)</sup>.

auch noch dadurch betont, daß an der betreffenden Schauffeite des Empfangsgebäudes die Halle als solche hervorgehoben wird, ja daß sie in der ganzen Außenseite dominiert.

Für die Eingangshalle ist auch gute und ausreichende Erhellung von hervorragender Bedeutung. Man sollte weder durch schattenwerfende Ornamente oder durch sonstigen dekorativen Schmuck, noch durch wenig Licht durchlassende Vergalung die Beleuchtung beeinträchtigen.

Der Fußboden der Eingangshalle liegt meist in nahezu gleicher Höhe mit dem Bahnhofsvorplatz; in der Regel führen einige wenige Stufen zu ihr empor. Örtliche Verhältnisse bedingen allerdings in manchen Fällen eine noch höhere

<sup>15)</sup> Fakf.-Repr. nach: HENNINGS, F. Projekt und Bau der Albulabahn. Denkschrift ufw. Chur 1908.



Lage des Hallenfußbodens, so daß nach außen eine größere Freitreppenanlage erforderlich wird. Sehr selten und wenig empfehlenswert ist es, wenn der Hallenfußboden tiefer als der Bahnhofsvorplatz angeordnet ist. Letzteres ist im Empfangsgebäude des neuen Bahnhofes der Schweizerischen Bundesbahnen zu Basel der Fall.

Dasselbst liegt der Hallenfußboden etwas tiefer als der davorbefindliche Bahnhofsvorplatz. Infolgedessen sind an den zwei in die Halle führenden Türen schiefe Ebenen oder Rampen angeordnet.

Auf älteren Bahnhöfen, wohl auch auf einigen neueren, ist keine alleitig geschlossene Eingangshalle vorhanden, sondern bloß eine langgestreckte, nach der Stadtseite zu offene und arkadenartig ausgebildete Vorhalle. Für die architektonische Gestaltung des Empfangsgebäudes ergibt eine solche Anordnung aller-

30.  
Ab-  
weichungen.

Fig. 16.



Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Turin.

dings ein willkommenes Motiv; allein daß die Reisenden ihre Fahrkarten halb im Freien zu lösen, ebenso in der Regel auch ihr Gepäck dafelbst aufzugeben usw., daß die Schalterbeamten ihren Dienst in den Sturm und Schneegestöber ausgesetzten Hallen zu verrichten haben, sind in unseren Klimaten schwere Mißstände. Daß letztere vielfach empfunden worden sind, ergibt sich aus der Tatsache, daß die erwähnten Arkadenöffnungen in nicht seltenen Fällen nachträglich verglast wurden.

Dessenungeachtet sind auch noch in neuerer, ja neuester Zeit Empfangsgebäude mit nach vorn offenen Vorhallen zur Ausführung gekommen, zum Teile wohl deshalb, weil arkadenartige Hallen dieser Art für die ästhetische Ausbildung der Schaufseiten von Empfangsgebäuden günstig sind (Fig. 14 u. 15<sup>18</sup>).

Die von außen in die Eingangshalle führenden Türen sind derart anzuordnen, daß die zu Fuß kommenden Reisenden durch den Wagenverkehr nicht gefährdet werden. Man hat deshalb mehrfach eine Anordnung durchgeführt, wie

31.  
Eingangs-  
türen.

sie bei Theatern, Konzerthäusern und dergl. üblich ist und bei der eine vollständige Scheidung der Fußgänger von den Fahrenden stattfindet.

Über denjenigen Eingangstüren, an denen Droschken, Automobile, Omnibusse usw. anfahren, empfiehlt sich das Anbringen eines genügend weit vorspringenden Vordaches, damit die betreffenden Reisenden im Trockenen aussteigen können. Allerdings ist das Anbringen solcher Vordächer in vielen Fällen nicht leicht in einer Weise zu bewirken, daß sie in formaler Beziehung befriedigt. Soll das Vordach seinen Zweck erfüllen, so darf es nicht in zu großer Höhe angeordnet werden; die Eingangstüren erhalten indes, in Rücksicht auf ihren Zweck und ihre Bedeutung, häufig eine beträchtliche Höhe, so daß die Vordächer als-

Fig. 17.



Empfangsgebäude auf dem Hauptbahnhof zu Frankfurt a. M.

Anficht der Mittelpartie.

dann in ziemlich unschöner Weise in die lichte Öffnung der Türen einschneiden (Fig. 17).

Vorteilhafter ist es deshalb unter Umständen, wenn man zu gleichem Zwecke vor die in Frage kommenden Türen eine geeignete Vorhalle setzt.

32.  
Windfänge.

Eine geschlossene Eingangshalle bietet in der Regel gegen Zugluft und dergl. keinen ausreichenden Schutz. Wenn eine Eingangstür der Halle, ein nach dem Bahnsteig zu angeordnetes Fenster, bzw. eine dahin führende Tür und vielleicht noch irgend eine Zwischentür gleichzeitig geöffnet sind, so entsteht sofort ein für Reisende und Bedienstete höchst unangenehmer Zugwind, der sich unter Umständen so weit steigern kann, daß die geöffneten Türen und Fenster zuge schlagen, die darin befindlichen Glascheiben zertrümmert werden usw.

Diesem Übelstande hat man vielfach durch Anbringen hinreichend großer und bequem zu passierender Windfänge, die ebenso an den Eingangstüren der Halle (Fig. 18<sup>19</sup>), 19<sup>20</sup>) u. 20), als auch unter Umständen an den nach dem Bahn-

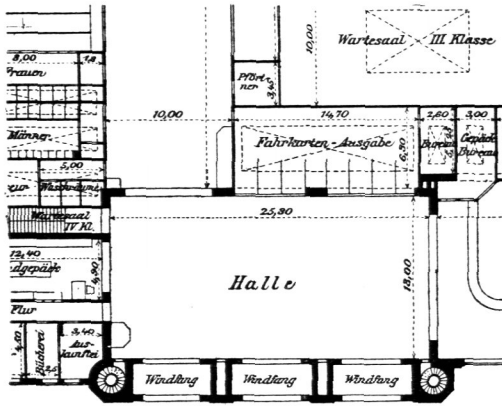
<sup>19</sup>) Fakf.-Repr. nach: Zeitschr. f. Bauw. 1908, Bl. 66.

<sup>20</sup>) Fakf.-Repr. nach ebendaf. 1891, Bl. 46.

iteig führenden Türen vorgefehen werden, abgeholfen. Solche Einrichtungen müssen in der Hauptfäche massiv ausgeführt werden und dürfen die Eingangshalle nicht verdunkeln<sup>21)</sup>.

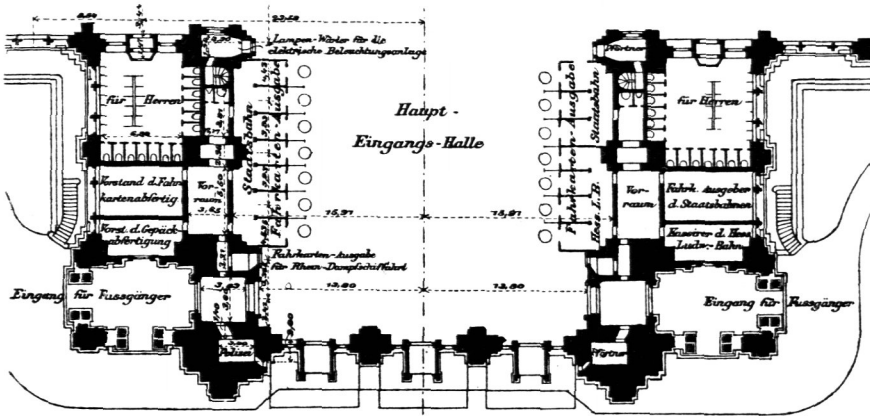
Fig. 18.

$\frac{1}{600}$  w. Gr.



Eingangshalle  
des  
Bahnhofes  
zu Lübeck<sup>19)</sup>.

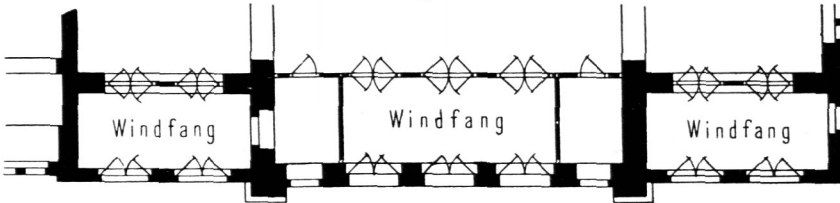
Fig. 19.



Eingangshalle des Hauptbahnhofes zu Frankfurt a. M.<sup>20)</sup>.

$\frac{1}{600}$  w. Gr.

Fig. 20.



Windfänge im Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Aachen.

$\frac{1}{300}$  w. Gr.

Obwohl sich solche Windfänge in mancher Beziehung als recht vorteilhaft erweisen, so darf doch nicht übersehen werden, daß sie für Reisende, die viel und größeres Handgepäck zu tragen haben, recht unbequem werden können.

<sup>21)</sup> Nach: WULFF, a. a. O., S. 35.

33.  
Unmittelbare  
Bahnsteig-  
ausgänge.

Auf nichtdeutschen Bahnhöfen wurden schon früher vielfach, in neuerer Zeit auch auf unseren Eisenbahnen, unmittelbare Ausgänge aus den Eingangshallen nach den Bahnsteigen vorgesehen, also Ausgänge, durch die man, ohne die Wartefäle zu passieren, den Bahnsteig betreten kann. Seit die Bahnsteigsperr eingeführt ist, werden an derartigen Ausgängen meist die dafür notwendigen Einrichtungen angeordnet.

Solche unmittelbare Ausgänge werden auch dann vorgesehen, wenn sich die Eingangshalle im Erdgeschoß und die Bahnsteige in dem darübergelegenen Obergeschoß befinden. Alsdann muß naturgemäß eine bequeme Treppe die beiden Geschoße miteinander verbinden, die eine ausreichende Breite zu erhalten hat. In den Wettbewerbsbedingungen für den neuen Hauptbahnhof zu Leipzig wurde für diese Treppe eine Breite von mindestens 10<sup>m</sup> gefordert.

Derlei Ausgänge sollen von den Eingangstüren und den Fahrkartenschaltern aus auf kürzestem Wege erreichbar sein.

34.  
Zwei  
„Hallen“.

Auf großen Bahnhöfen, namentlich den sog. Haupt- oder Zentralbahnhöfen, die häufig verschiedenen Bahnverwaltungen zu dienen haben, kann es notwendig werden, zwei getrennte Eingangshallen, einschl. des erforderlichen Zubehörs, vorzusehen.

Zwei einschlägige Beispiele aus der allerneuesten Zeit sind die neuen Bahnhöfe zu Leipzig und zu Basel.

In den Wettbewerbsbedingungen für das Empfangsgebäude des neuen Hauptbahnhofes zu Leipzig wurden zwei Eingangshallen gefordert; jede davon sollte „nach Abzug der Vor- und Einbauten eine Grundfläche von mindestens 800 q<sup>m</sup> erhalten.“

Die bekannt gewordene Skizze für dieses Empfangsgebäude, die der Ausführung zugrunde gelegt wird, weist eine „Preußische“ und eine „Sächsische“ Eingangshalle auf.

Die eine Halle ist der sächsischen, die andere der preußischen Eisenbahnverwaltung zugewiesen. Zwischen beiden zieht sich im Erdgeschoß an der Hauptfront ein „Verbindungsgang“ hin, hinter dem die beiden Verwaltungen gemeinsame Gepäckannahme angeordnet ist; über letzterer (im Obergeschoß) befinden sich die Wartefäle und die Bahnhofswirtschaft mit Zubehör.

Der neue Bahnhof der Schweizerischen Bundesbahnen zu Basel besitzt gleichfalls zwei Eingangshallen: eine große Haupteingangshalle und südlich davon eine kleinere Halle für die nach bestimmten Fahrtrichtungen abgehenden Reisenden.

Auch vom Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Düffeldorf (Fig. 21<sup>22</sup>) kann man behaupten, daß es gewissermaßen zwei Eingangshallen besitzt: eine, die sog. „Eintrittshalle“ im Vorgebäude, zu deren beiden Seiten Fahrkartenschalter und Gepäckabfertigung angeordnet sind; die zweite auf dem hochgelegenen Inselbahnsteig, eine Art von Lichthof, an dessen zwei Seiten die beiden Wartefäle gelegen sind und der geradeaus auf den genannten Bahnsteig führt.

Eine verwandte Anordnung zeigt das Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Erfurt<sup>23</sup>).

In gewissem Sinne besitzt auch das Empfangsgebäude auf dem Hauptbahnhofe zu Eilen „zwei Hallen“ (Fig. 22<sup>24</sup>).

Der Reisende betritt zunächst an der Stirnseite des Empfangsgebäudes die (16,90 × 16,12 m =) 272,43 q<sup>m</sup> messende Schalterhalle, an deren linker Seite sich die 8 Schalter für die Fahrkartenausgabe und an deren rechter Seite sich der Gepäckstisch der Gepäckannahme befindet; von hier gelangt der Reisende in die sog. „Mittelhalle“ von (18,42 × 18,42 m =) 339,30 q<sup>m</sup> Grundfläche und aus dieser, immer geradeaus, in die Wartefäle.

35.  
Wartegänge.

Von der Eingangshalle, bzw. vom Eingangsflur aus können die Wartefäle entweder unmittelbar erreicht werden, oder von der Halle, bzw. dem Flur zweigen Flurgänge ab, an denen die Warte- und Erfrischungsräume, unter Um-

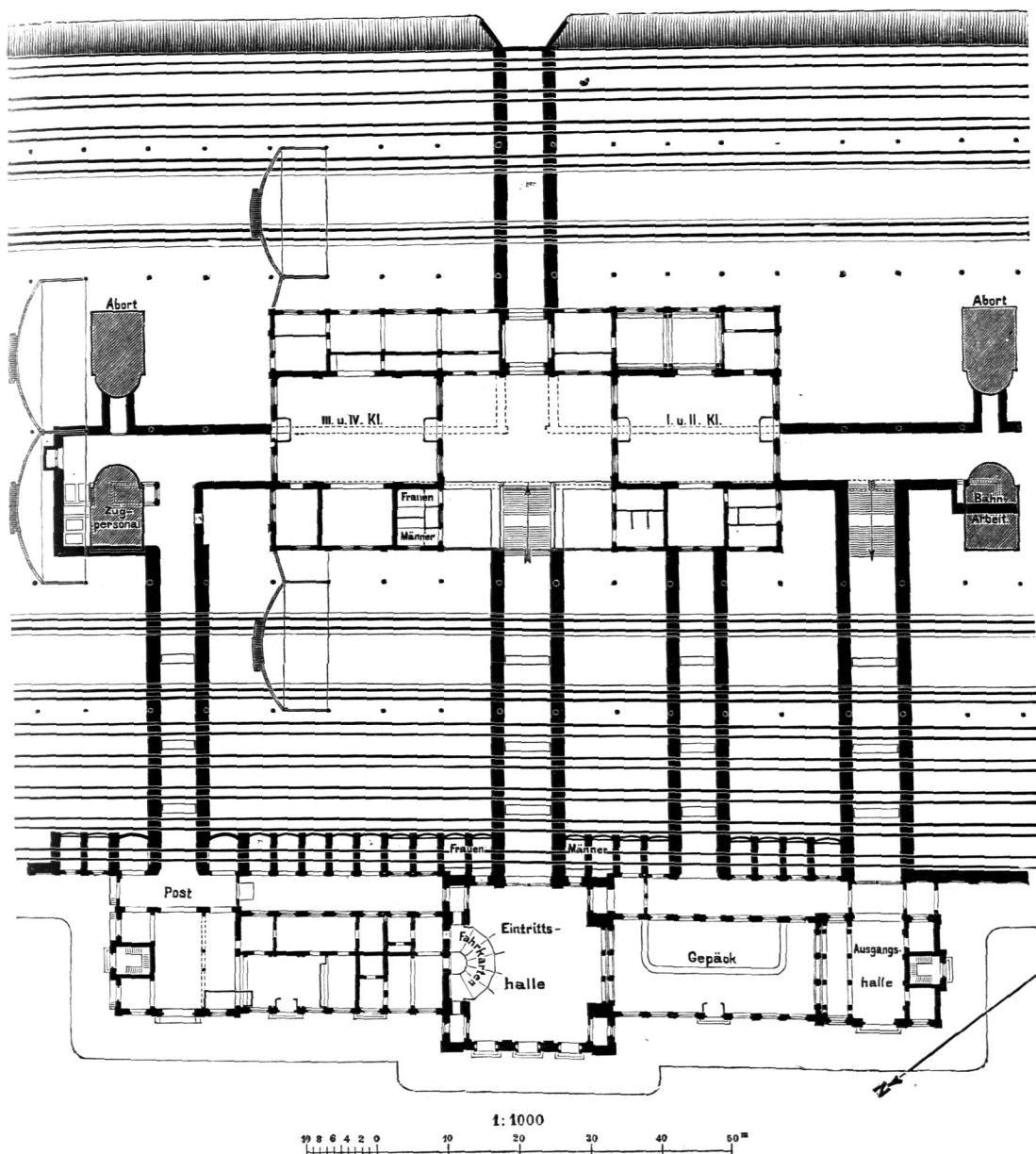
<sup>22</sup>) Aus: Centralbl. d. Bauverw. 1888, S. 376.

<sup>23</sup>) Siehe ebendaf., S. 377.

<sup>24</sup>) Aus ebendaf. 1903, S. 493.

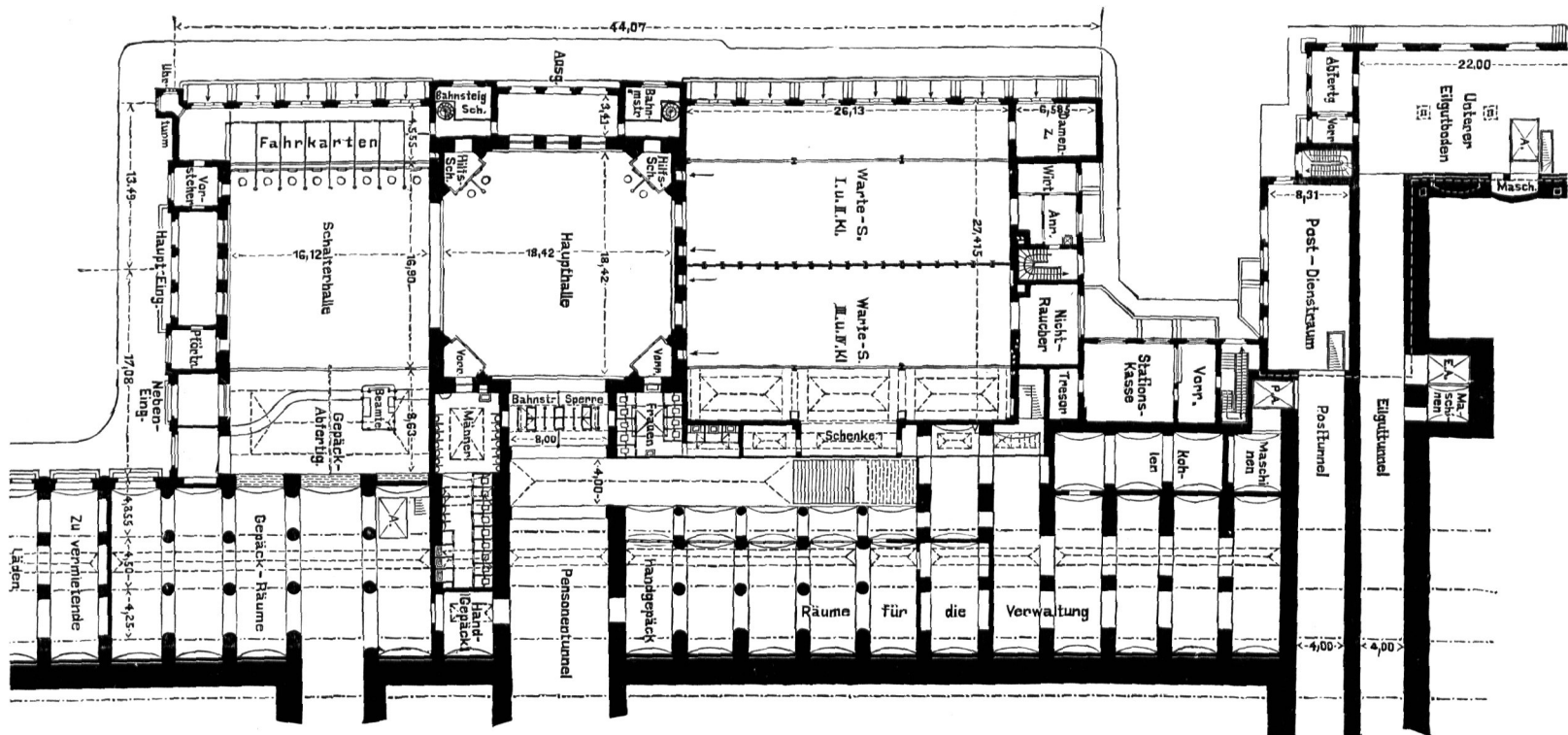
ständen auch Aborte, Wafchräume und dergl. gelegen sind. Da solche Gänge, wie eben gesagt, an den Wartefälen liegen, bzw. zu ihnen führen, da sie sehr häufig vom Publikum als Warteraum benutzt werden, so sollen sie im nachstehenden als „Wartegänge“ bezeichnet werden.

Fig. 21.

Empfangsgebäude auf dem Bahnhof zu Düffeldorf<sup>22)</sup>.

Groeschel faßt diese Gänge und die Eingangshalle unter der Bezeichnung „Verbindungsraum“ zusammen, und Wulff, sowie Rasch haben ermittelt, daß diese Räume etwa  $\frac{1}{3}$  der gesamten Grundfläche des Empfangsgebäudes einnehmen.

Fig. 22.



Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Offen.





Fig. 24.



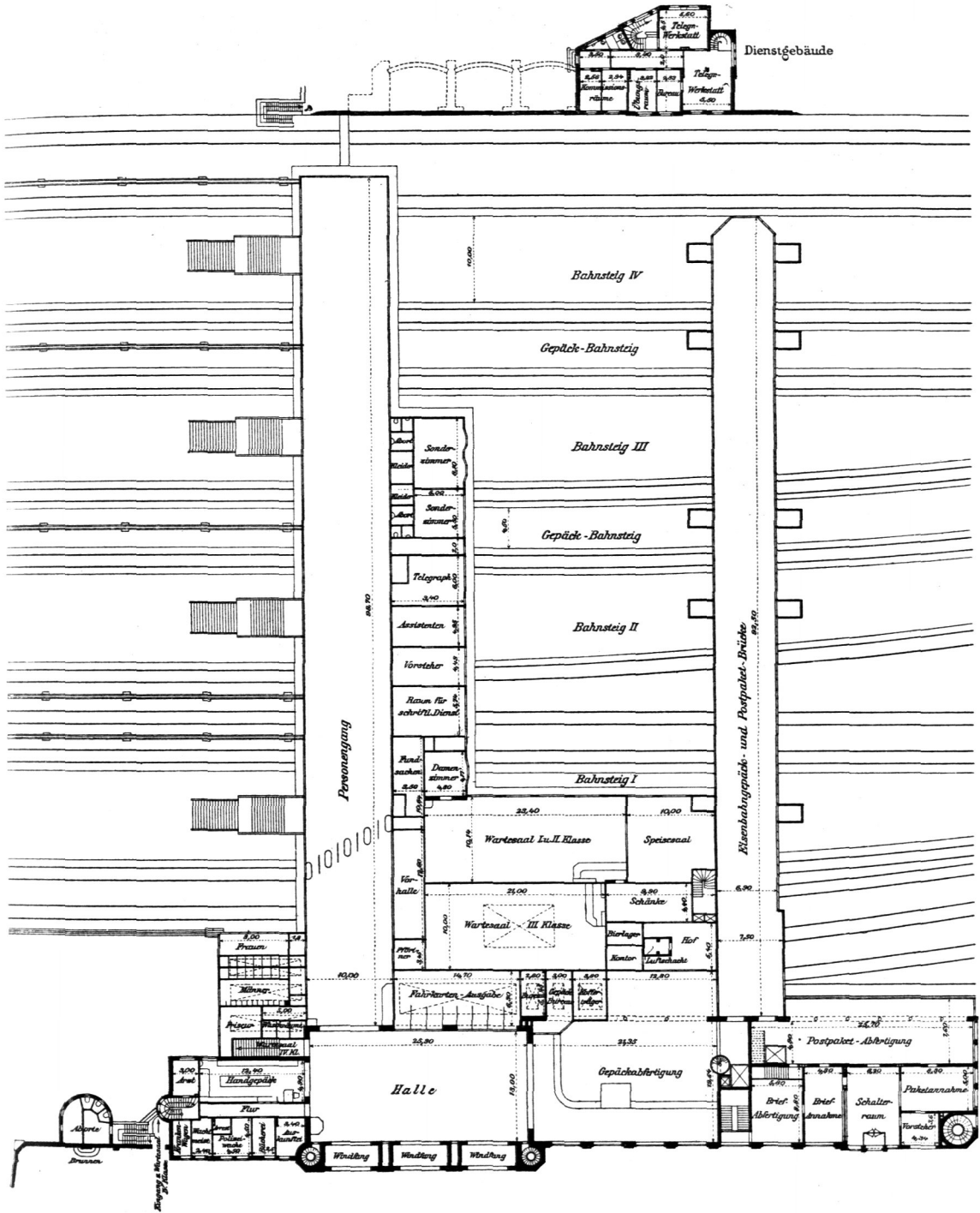
„Verbindungshalle“ im Hauptbahnhof zu Hamburg.  
 (Siehe den Grundriß des Empfangsgebäudes auf der Tafel bei S. 82.)

Fig. 25.



„Personengang“ im Hauptbahnhof zu Lübeck <sup>26)</sup>.

Fig. 26.



Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes zu Lübeck 26).

1/250 W. Gr.

26) Fakf.-Repr. nach: Zeitfchr. f. Bauw. 1908, Bl. 66 u. 67.

nischen Standpunkt aus ist eine solche Anordnung als eine wenig erfreuliche zu bezeichnen.

Auf dem Bahnhofe zu Metz ist der Wartegang zu einer „Flurhalle“ erweitert worden, die sich längs der Rückleiten der „Schalterhalle“, der Wartefäle und der Gepäckabfertigung hinzieht (Fig. 23<sup>25</sup>).

Die Wartegänge sollten niemals, selbst auf den kleinsten Stationen unter 2,00<sup>m</sup>, wenn Sitzbänke darin aufgestellt sind, nicht unter 3,00<sup>m</sup> Breite erhalten. Auf größeren Bahnhöfen steigert sich selbstredend diese Abmessung: 5,00<sup>m</sup> sind nichts Seltenes. Auf dem Hauptbahnhof in Frankfurt (siehe die Tafel bei S. 67) haben die Wartegänge 7,50<sup>m</sup> Breite; auf dem neuen Hauptbahnhof zu Hamburg ist der zu den Wartefälen ufw. führende Flurgang zu einer 17,20<sup>m</sup> breiten „Verbindungshalle“ erweitert, von der die Treppen nach den tiefergelegenen Bahnsteigen hinabführen (Fig. 24; siehe auch die Tafel bei S. 82), und auf dem Bahnhof zu Lübeck ist ein den Wartegang eretzender, 10,00<sup>m</sup> breiter „Personengang“ vorhanden (Fig. 25 u. 26<sup>26</sup>), von dem die Bahnsteige gleichfalls mittels Treppen erreichbar sind.

An der Stelle, wo die Wartegänge von der Eingangshalle abzweigen, oder in diesen Gängen selbst werden häufig die Einrichtungen für die Fahrkartenprüfung angeordnet.

#### b) Fahrkartenschalter.

36.  
Schalter.

Die Reisenden haben, sofern sie sich nicht schon vorher in anderer Weise mit Fahrkarten versorgt haben, nach dem Betreten der Eingangshalle die erforderlichen Fahrkarten zu lösen. Hierfür werden in der genannten Halle Fahrkartenausgaben oder Fahrkartenschalter vorgezehen.

Dem die Eingangshalle betretenden Reisenden soll die Fahrkartenausgabe sofort in die Augen fallen; sie soll auf dem Wege zur Gepäckannahme, bezw. zu den Warte- und Erfrischungsräumen gelegen sein; sie darf aber weder die Wege nach letzteren, noch die etwaigen unmittelbaren Ausgänge nach den Bahnsteigen verdecken.

37.  
Lage und  
Anlage.

Auf kleinen Stationen ist der für die Fahrkartenausgabe bestimmte Raum dem Eingangsflur zugewendet und von diesem aus durch eine Schalteröffnung für den Reisenden erreichbar. Auf Haltepunkten und Haltestellen ist für die Fahrkartenausgabe kein besonderer Raum vorhanden, sondern sie ist mit dem Dienstzimmer des betreffenden Stationsbeamten vereinigt.

Größere Bahnhöfe erfordern stets eine bald kleinere, bald größere Zahl von Fahrkartenausgaben, die in der Regel in der Eingangshalle selbst errichtet sind, oder von denen nur ihre Schalteröffnungen nach dieser Halle gewendet und von ihr aus für die Reisenden benutzbar sind (Fig. 27<sup>27</sup>).

Die „Technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Nebeneisenbahnen“ enthalten bezüglich der Fahrkartenschalter in § 51, Absatz 3 nur die nachstehende Bedingung: „Bei Übergangstationen ist Sorge zu tragen, daß die Reisenden vom Bahnsteig aus sowohl die Fahrkarten . . . schalter auf möglichst kurzem Wege erreichen, als auch die Station verlassen können, ohne durch die Wartefäle gehen zu müssen.“

Je größer der Verkehr auf einem Personenbahnhof ist, desto größer ist auch die Zahl der erforderlichen Schalteröffnungen. Da nun der Personenverkehr fast ausnahmslos wächst, so sind beim Entwurf für das Empfangsgebäude die Fahrkartenausgaben in solcher Weise vorzuziehen, daß sie leicht erweitert, bezw. vermehrt werden können. Leider muß zugegeben werden, daß die Kartenausgaben

<sup>25</sup>) Fakf.-Repr. nach: Centralbl. d. Bauverw. 1903, S. 290.

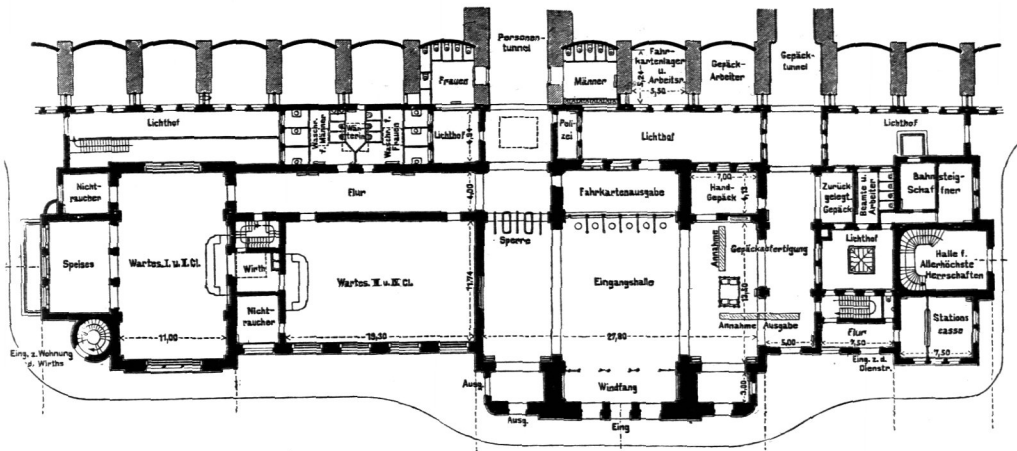
in sehr vielen Fällen in der Zahl zu gering und auch zu eng angelegt worden sind und daß eine spätere Erweiterung gar nicht oder bloß sehr schwer oder in nur wenig zweckentsprechender Weise möglich ist; auch eine Vermehrung der Schalteröffnungen ist in den meisten Fällen so gut wie ausgeschlossen. Derartige Fehler sind naturgemäß zu vermeiden.

In den Vereinigten Staaten lösen die Reisenden ihre Fahrkarten vielfach an einer in der Stadt gelegenen Verkaufsstelle; deshalb brauchen in den dortigen Empfangsgebäuden die Fahrkartenausgaben nicht so groß und nicht so zahlreich zu sein wie bei uns. Hingegen sind außer den Schaltern für gewöhnliche Eisenbahnfahrkarten meistens noch besondere Schalter für Salon-, Schlafwagen-, *Pullman*- und dergl. Wagenkarten vorhanden.

Die Vorderseite einer Fahrkartenausgabe, also diejenige Seite, in der die Schalteröffnung angebracht ist, sollte nicht unter 2,00 m lang sein; besser sind 2,25 m

38.  
Ab-  
messungen

Fig. 27.



Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Coblenz 27).

$\frac{1}{150}$  w. Gr.

und auch noch darüber. Die Tiefe des Ausgaberaumes sollte nicht unter 4,00 m betragen, so daß man 9 bis 10 qm als die geringste Grundfläche anzunehmen hat.

Sind auf größeren Bahnhöfen zahlreiche Fahrkartenschalter erforderlich, so werden sie in der Eingangshalle hauptsächlich in dreifacher Weise angeordnet:

39.  
Anordnung.

1) An den Umfassungswänden der Halle, und zwar ebensowohl an den beiden seitlichen Wänden, wie an der Rückwand oder der Vorderwand. Häufig sind es hölzerne, verhältnismäßig niedrige Einbauten, die an die betreffenden Wände angelehnt werden; allein es kann sich der Ausgaberaum auch außerhalb der Halle befinden, und nur seine Schalteröffnung ist der letzteren zugewendet (Fig. 27).

Am häufigsten findet man die Fahrkartenschalter an der einen der beiden Seitenwände der Eingangshalle angeordnet; so z. B. unter den im vorliegenden Hefte vorgeführten Empfangsgebäuden zu Göttingen, Düsseldorf, Erfurt, Eßen, Straßburg, Wiesbaden, Hamburg, Mainz usw. Diese Lage der Schalter empfiehlt sich deshalb in hohem Grade, weil sie so den Reisenden leicht in die Augen fallen.

Das Verlegen der Fahrkartenausgaben an die Rückwand der Eingangshalle ist nur dann empfehlenswert, wenn die Halle keine zu große Tiefe hat. Trifft letzteres nicht zu, so sind sie für den Reisenden nicht genügend leicht auffindbar, und der von ihm zurückzulegende Weg ist ungebührlich lang. Man findet diese Anordnung verhältnismäßig selten (in Aachen, Bonn, Lübeck [siehe Fig. 26, S. 41], Mülheim a. Rh. [Fig. 28 u. 29<sup>28)</sup>], Coblenz [siehe Fig. 27, S. 43] ufw.); sie hat aber unter Umständen den Vorteil, daß man den Schalterräumen unmittelbares Deckenlicht zuführen kann.

2) Es werden freistehende, im Grundriß vieleckig gefaltete, hölzerne Schalter-

Fig. 28.



Eingangshalle im Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Mülheim a. Rh.

bauten mitten in die Eingangshalle gesetzt (Bremen [Fig. 30 u. 31<sup>29 u. 30)</sup>], Hannover [vor dem Umbau: Fig. 32<sup>31)</sup>], Halle ufw.).

3) Beide Anordnungen finden gleichzeitig Verwendung (Frankfurt a. M. ufw.).

Falls nach Anordnung 1 die Fahrkartenschalter an einer zur Vorderfront des Empfangsgebäudes senkrechten Seitenwand der Eingangshalle angeordnet werden sollen, so wird von mancher Seite gefordert, daß nach dem Grundsatze

<sup>28)</sup> Aus: Zentralbl. d. Bauverw. 1910, S. 211.

<sup>29)</sup> Fakl.-Repr. nach: Deutsche Bauz. 1890, Nr. 64.

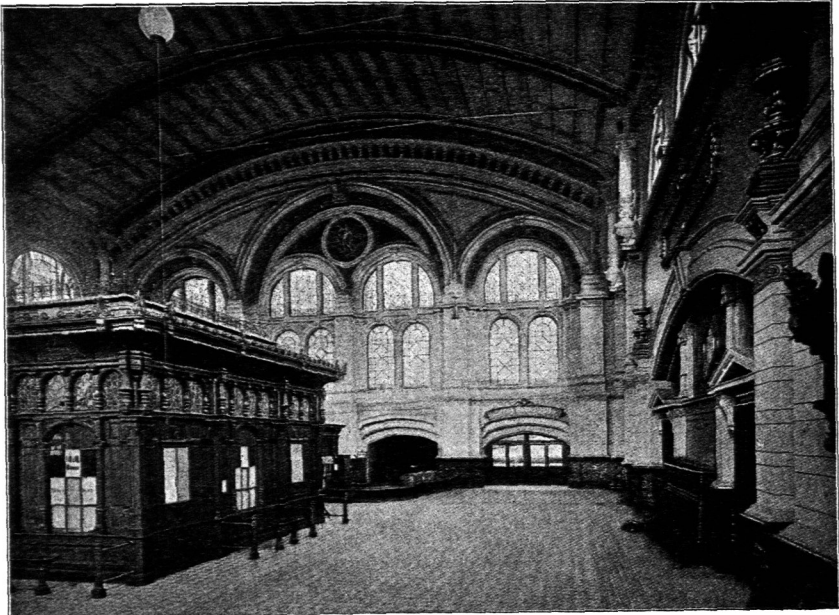
<sup>30)</sup> Aus: Zentralbl. d. Bauverw. 1888, S. 375.

<sup>31)</sup> Aus ebendaf., S. 374. — Eine Skizze des gegenwärtigen Zustandes ist in Fig. 57 zu finden.



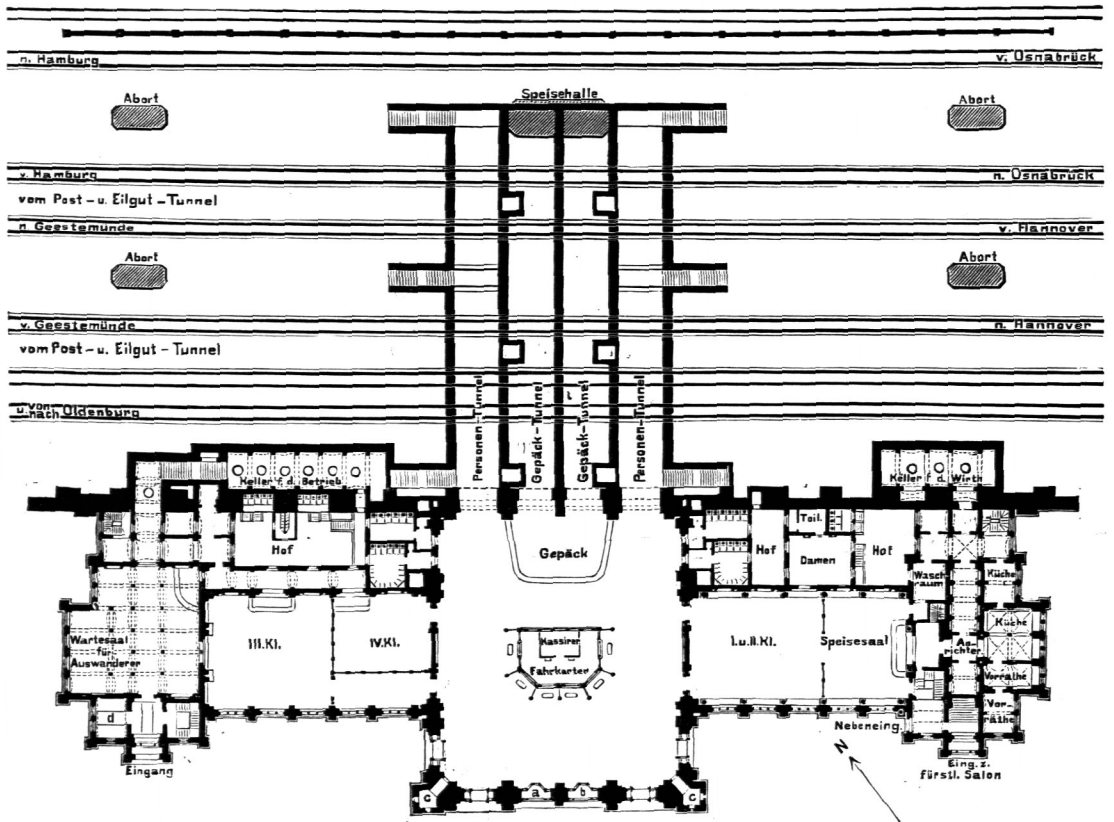


Fig. 30.



Eingangshalle mit Fahrkartenausgabe und Gepäckannahme 29).

Fig. 31.

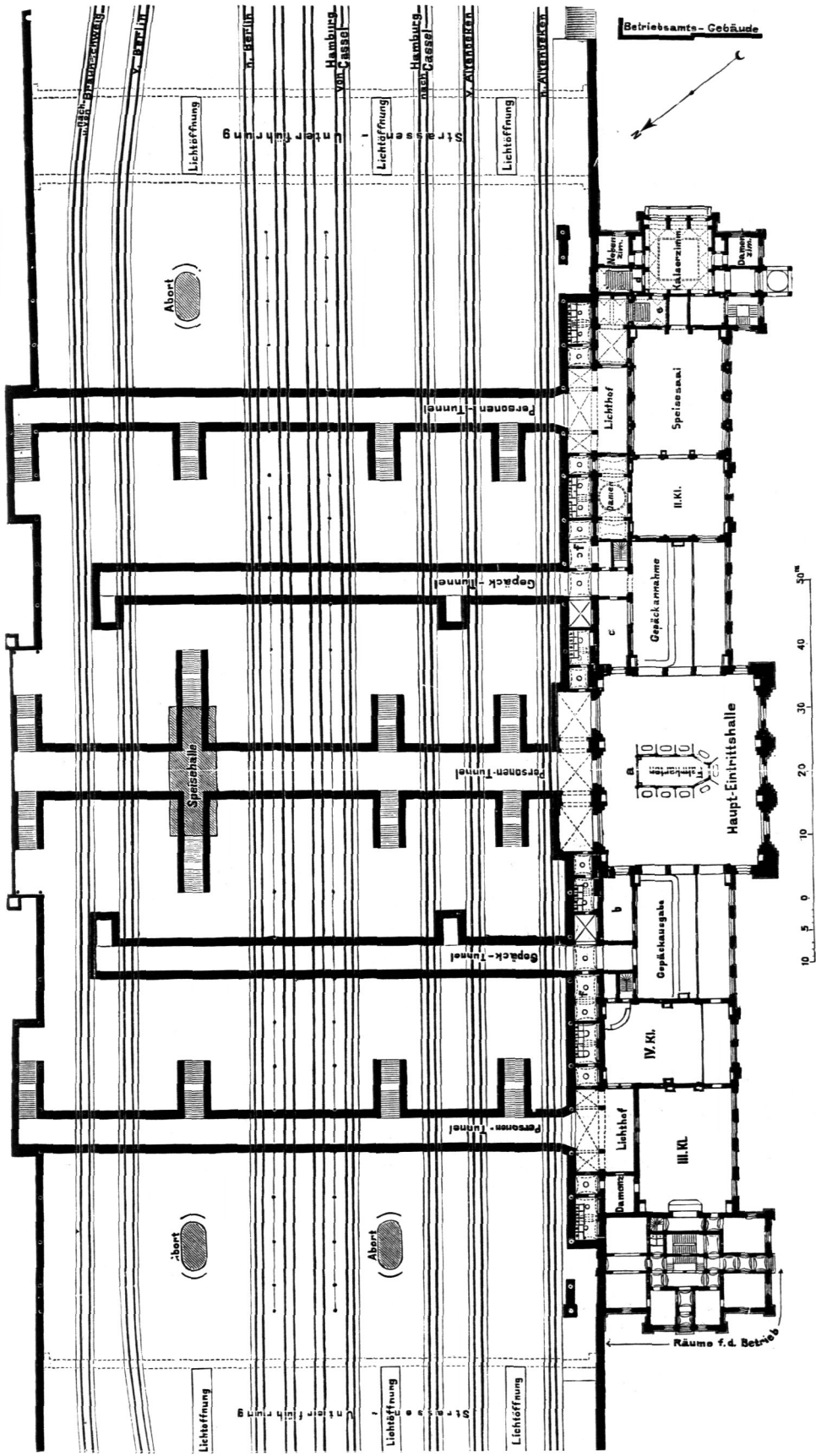


Grundriß 30). - 1/1000 w. Gr.

Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Bremen.



Fig. 32.



Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Hannover.

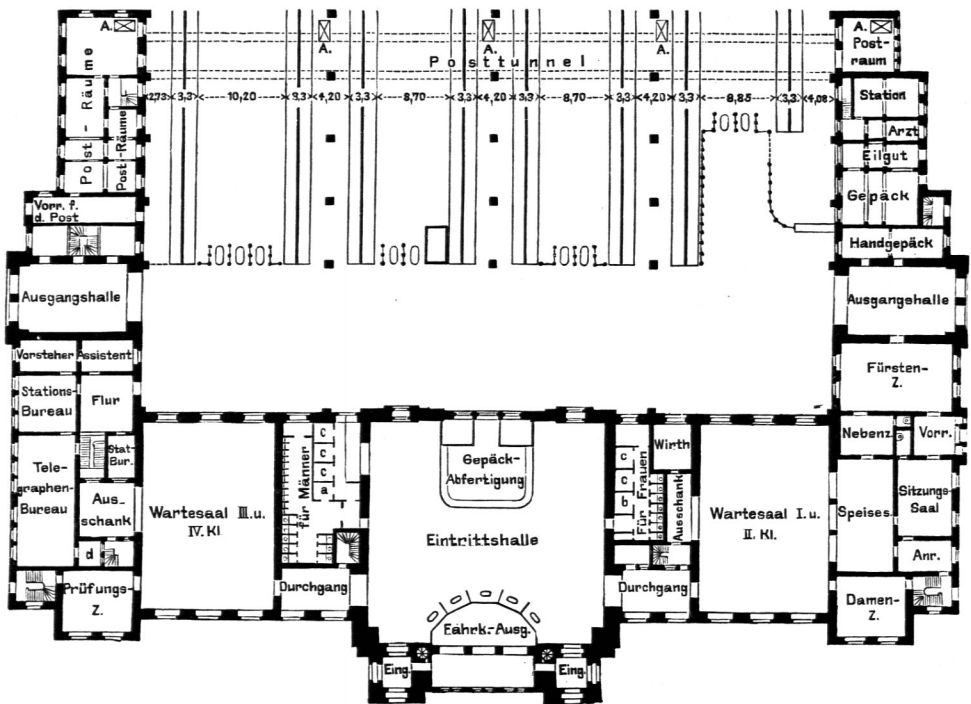
(Vor dem 1909 u. 1910 vollzogenen Umbau<sup>1)</sup>).

Verlegen der Schalter an die linke Seitenwand eine günstigere Grundrißlösung zu erzielen imstande ist.

Die Anordnung unter 2 war lange Zeit sehr beliebt und ist es heute noch. Man glaubte es als großen Vorteil ansehen zu sollen, daß der Reisende beim Betreten des Empfangsgebäudes sofort die Fahrkartenausgabe wahrnimmt, was ja tatsächlich im höchsten Grade erwünscht ist. Dem stehen aber eine nicht geringe Zahl von Mißständen gegenüber:

α) Freistehende Schalterbauten haben meist eine geringe Grundfläche und gewähren nur ganz beengte Räumlichkeiten.

Fig. 33.



Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Altona<sup>33)</sup>.

ca.  $\frac{1}{1000}$  w. Gr.

β) Sie sind fast nur auf mittelbares Licht angewiesen, so daß die Tageserhellung naturgemäß mangelhaft sein muß; bei trüber, ja selbst bei heiterer Witterung muß künstliche Beleuchtung zu Hilfe genommen werden, was an der Fahrkartenausgabe besonders mißfällig ist.

γ) Sie sind dem Publikum beim Auffuchen der richtigen Schalteröffnung unbehaglich; denn man muß sich beim Suchen im Kreise herumbewegen.

δ) Sie behindern den freien Überblick und Verkehr in der Eingangshalle, verdecken oft den Zugang zu den Warte- und Erfrischungsräumen, zur Gepäckabfertigung, zum Bahnsteigausgang und dergl.

ε) Erweiterungen sind nur auf Kosten des freien Raumes in der Eingangshalle möglich.

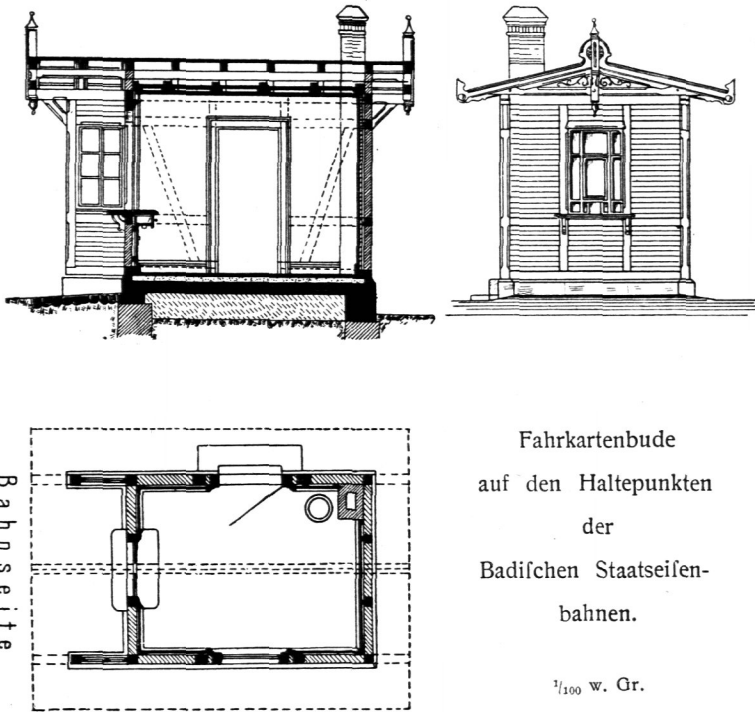
<sup>33)</sup> Aus: Centralbl. d. Bauverw. 1902, S. 591.

ζ) Auch in ästhetischer Beziehung befriedigt die Anordnung solcher freistehender Schaltereinbauten nur wenig; denn die Blicke auf Decke und Wände der Eingangshalle und die Wirkung des ganzen Raumes werden durch den wenige Schritte vor dem Beschauer aufgepflanzten, ziemlich hohen Baukörper empfindlich geschädigt.

Aus diesen Gründen kann man wohl behaupten, daß eine derartige Schalteranordnung sich nicht bewährt hat, daß man sie nicht empfehlen und sie nur im Notfalle als zulässig erklären kann. Man fordert im Gegenteile in neuerer Zeit eine Anlage, die unmittelbare Licht- und Luftzuführung sichert.

Mit recht viel Geschick ist dies im neuen Empfangsgebäude des Altonaer Bahnhofes geschehen (Fig. 33<sup>33</sup>).

Fig. 34.



Fahrkartenbude  
auf den Haltepunkten  
der  
Badischen Staatseisen-  
bahnen.

$\frac{1}{100}$  w. Gr.

Vor der Vorder- oder Eingangswand der Eingangshalle ist die Fahrkartenausgabe im Äußeren als dreigiebeliger Einbau der großen Frontnische, im Inneren als fünfseitiger, hölzerner, in die Halle vorpringender Schalterbau ausgebildet. Die Beleuchtung erfolgt unmittelbar durch die Außenfenster und außerdem durch das verglaste Dach des Innenbaues.

Eine gleiche Anordnung ist im neuen Empfangsgebäude der Schweizerischen Bundesbahnen zu Basel zu finden.

An den beiden Enden der äußerst geräumigen Haupteingangshalle sind in der Hauptfront zwei große Türen vorgesehen, die als „Eingang“ und „Ausgang“ bezeichnet sind. Zwischen diesen Türen ist an der gleichen Front eine langgestreckte Reihe von Fahrkartenschaltern angeordnet, die sich nach der Halle zu öffnen und ihr Licht vom Bahnhofsvorplatz erhalten.

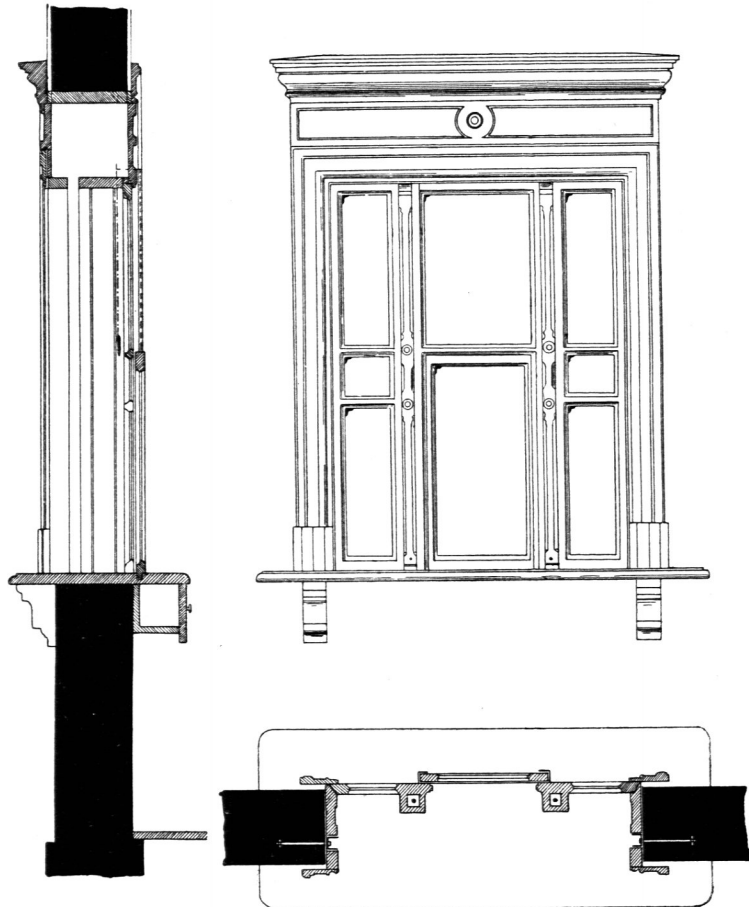
Wenn eine größere Zahl von Fahrkartenschaltern benötigt wird, so empfiehlt es sich, sie in Gruppen anzuordnen, und zwar diese Gruppen nach einem bestimmten System zu bilden, also z. B. eine Trennung nach Fahrklassen, nach Fahrrichtungen usw. vorzunehmen. Die verschiedenen Fahrtrichtungen, Fahr-

40.  
Gruppierung.

klaffen usw. müssen an der Außenseite der Kartenausgaben in deutlicher, nicht zu Mißverständnissen führender Weise gekennzeichnet werden.

In den Wettbewerbsbedingungen für den neuen Hauptbahnhof zu Leipzig wurden in jeder der beiden Eingangshallen 13 Fahrkartenschalter in zwei Gruppen von 6, bzw. 7 Stück links und rechts des Haupteinganges gefordert. Die einzelnen Schalterräume sollten im Lichten 2,30 m Weite und etwa 4,00 m Tiefe erhalten. Tatsächlich wurden in jeder Halle 16 Fahrkartenschalter vorgelesen, und zwar je 8 an den seitlichen Umfassungswänden der Hallen und den beiden Haupteingängen zunächst.

Fig. 35.



Fahrkartenschalter.

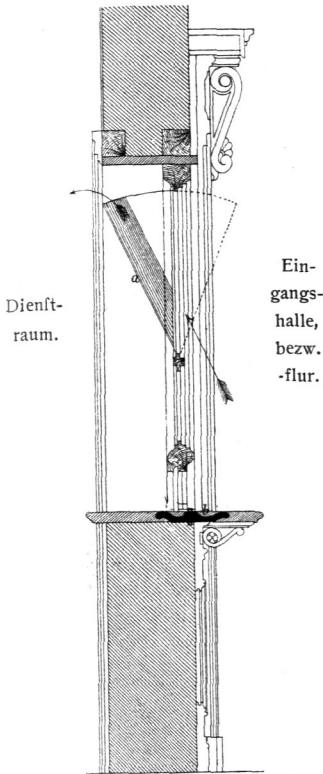
 $\frac{1}{25}$  w. Gr.

41.  
Fahrkarten-  
buden.

Auf Haltepunkten und Haltestellen ist häufig entweder gar kein eigentliches Empfangsgebäude errichtet, oder das etwa vorhandene hat einen so bescheidenen Umfang, daß in anderer Weise für die Fahrkartenausgabe geforgt werden muß. Meist werden in solchen Fällen auf den Bahnsteigen kleine hölzerne Buden, die mit Schalterfenster versehen sind, aufgestellt; in Fig. 34 ist eine solche dargestellt.

Derartige Buden kommen aber auch aushilfsweise auf größeren und großen Bahnhöfen zur Anwendung an Tagen, an denen der Verkehr ein besonders starker ist: an Sonn- und Feiertagen, bei Volksfesten und dergl.

Fig. 36.



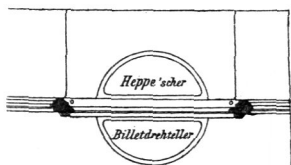
Heppe's zugfreie  
„Schalter-Kommunikation“.

zum mindesten belästigend, nicht selten gesundheitschädlich. Letzterer Umstand ist besonders dann im Auge zu behalten, wenn der Schaltdienst von weiblichen Arbeitskräften besorgt wird.

Zuerst dürfte *Heppe* eine Einrichtung angegeben haben, mittels deren es möglich ist, am Schalter ohne jede Zugluft zu verkehren; sie wird durch Fig. 36 veranschaulicht.

Hierbei wird das Schalterfenster verschlossen gehalten, aber an Stelle einer Mittelscheibe ein nach dem Dienstraum zu zurückfallendes Lüftungsfensterchen *a* eingesetzt, das die etwa eindringende Zugluft in unschädlicher Weise an die Decke leitet und gleichzeitig zur Lüftung des Schalterraumes benutzt werden kann. Die Vertheidigung zwischen dem Schalterbeamten und dem die Fahrkarte Löfenden ist ohne weiteres möglich.

Fig. 37.



Grundriß des Drehtellers *b*  
in Fig. 36.

$\frac{1}{10}$  w. Gr.

Teils um dem Fahrkartenausgaberaum das nötige Licht zuzuführen, teils um dem Schalterbeamten den freien Ausblick über den vor seiner Schalteröffnung gelegenen Teil der Eingangshalle zu gestatten, wird diese Öffnung verglast. Sprossen und Verglasung werden derart angeordnet, daß in der Achse des Schalterfensters zwei übereinander gelegene kleine Öffnungen frei bleiben: eine untere, in der Höhe der Zahlplatte befindliche, durch die der Reisende den zu zahlenden Geldbetrag dem Beamten zuschiebt und letzterer die Fahrkarten ausfolgt, und eine obere, durch die Beamter und Reisender miteinander sprechen können. Beide Öffnungen müssen verschließbar sein, und zwar derart, daß sie von außen nicht geöffnet werden können (Fig. 35).

Es ist darauf zu achten, daß die Vorderwand der Schalteröffnung unterhalb der Zahlplatten gehörig dicht, d. h. gegen das Durchdringen kalter Luft gehörig gesichert ist. Bei dem starken Luftwechsel in der Eingangshalle sind die Luftschichten unmittelbar über dem Fußboden häufig sehr kalt, und das Herantreten solcher kalter Luft an die Füße des Schalterbeamten muß verhindert werden.

Allein auch im oberen (verglasten) Teile der Schalteröffnungen soll dafür Sorge getragen werden, daß bei kalter und feuchter Witterung der Schalterbeamte durch die beim Öffnen des Schalterfensterchens entstehende Zugluft nicht behelligt wird; wiederholte und langandauernde Berührung mit letzterer wirkt

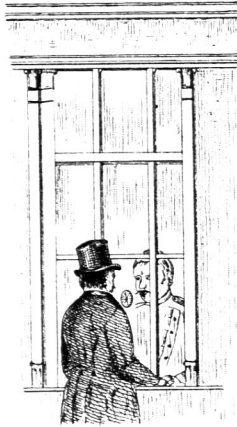
Indes ist noch ein weiteres Erfordernis zu erfüllen: der Schalterbeamte muß dem Reisenden die geforderte Fahrkarte ausfolgen und der letztere den schuldigen Geldbetrag bezahlen können. Zu diesem Ende ist bei der in Rede stehenden Einrichtung an der Unterkante des Schalterfensters eine kleine Öffnung vorgesehen, die in der Regel geschlossen bleibt, und in der Schalterplatte ist an Stelle der üblichen Marmorzahlplatte ein Drehteller *b* angebracht (Fig. 36 u. 37).

42.  
Schalter-  
öffnung.

Dieser wurde früher aus Steingut und wird jetzt aus Metall hergestellt, besitzt zwei gleiche, halbkreisförmige Vertiefungen, von denen eine in den Dienstraum hineinragt, während sich die andere vor dem Schalterfenster befindet. Der zwischen beiden Vertiefungen vorhandene Rücken steht unter dem Fenster, parallel mit ihm, und bewirkt den Luftabfluß. Eine Sperrvorrichtung läßt stets nur eine halbe Wendung des Tellers zu, so daß beim Drehen die eine Tellerhälfte die Stelle der anderen einnimmt.

Verhütung von Wechselfreitigkeiten, Abschluß unangenehmer Ausatmung der Reifenden, tunlichst gleichmäßige Temperatur des Dienstraumes und hervorragende Heizerparnis werden als weitere Vorzüge dieser Einrichtung gerühmt.

Fig. 38.



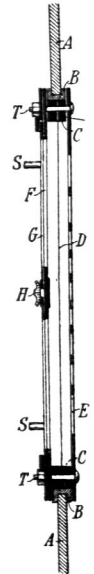
Anordnung im allgemeinen.

Fig. 39.



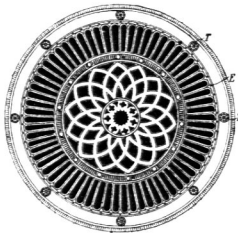
Spann- und Hautring.

Fig. 40.



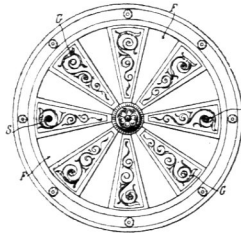
Schnitt durch die Sprechrosette.

Fig. 41.



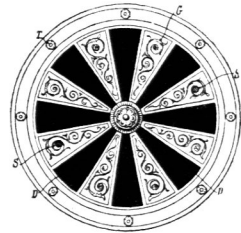
Publikumseite.

Fig. 42.



Ansicht der Sprechrosette von der Innenseite (offen)

Fig. 43.



(geschlossen).

Engelhart's Einrichtung der Schalterfenster<sup>34)</sup>.

Eine andere einschlägige Einrichtung, die das *Heppel'sche* Klappfenster nicht benötigt, rührt von *Engelhart* her. Die Skizze in Fig. 38<sup>34)</sup> zeigt, in welcher Weise am Schalterfenster die sog. Sprechrosette angebracht ist, und Fig. 39 bis 43<sup>34)</sup> stellen diese Rosette in ihren Einzelheiten dar.

In letztere ist eine sog. Resonanzhaut *D* (Fig. 40) eingespannt, die aus einem etwa 0,05 mm feingefchlagenen Messingblech oder aus präparierter Darmhaut, aus Fischblase oder aus dichter, feiner Seide oder aus Gummi besteht und mittels des Ringes *C* (Fig. 39) scharf eingespannt ist; ihre Innenflächen sind gekerbt, um die Haut festzuhalten. Sobald man gegen diese Haut spricht, gerät sie in Schwingungen, und man hört außen deutlich das innen gesprochene Wort und umgekehrt.

<sup>34)</sup> Nach: Organ f. d. Fortfchr. d. Eisenbahnw. 1883, S. 49 u. Taf. VIII.

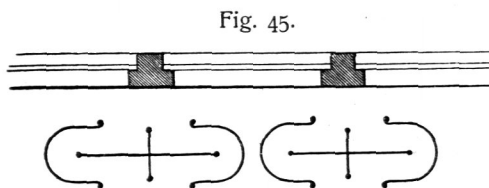
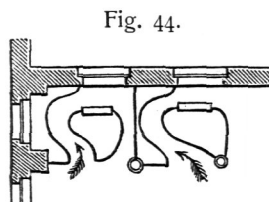
Auf der dem Publikum zugekehrten Seite ist über die Haut ein feßtziehendes, rosettenartig durchbrochenes Metallblech *E*, auf der Innenseite sind ein fächerartig durchbrochenes, feßtziehendes Metallblech *F* und ein dergleichen um eine Achse *H* drehbares Blech *G* aufgeschraubt; letzteres öffnet und schließt die fächerartigen Durchbrechungen des Bleches *F*, je nachdem man mit den Griffen *S* feine Fächer über die Durchbrechungen von *G* schiebt. Fig. 41 veranschaulicht die Sprechrosette von der Publikumsseite aus; Fig. 42 u. 43 geben die Ansichten von innen, und zwar Fig. 42 im geöffneten, Fig. 43 im geschlossenen Zustande<sup>34)</sup>.

In neuerer Zeit hat *Heppe* in Hagenau eine ähnliche Einrichtung konstruiert. Ebenso sind statt der Drehteller flache Schiebekasten in Anwendung, deren eine Hälfte vor, die andere hinter dem Schalterfenster vorspringt; dieser Kasten besitzt zwei übereinander gelegene Böden.

Nachdem der Fahrkartenlöfende durch die Sprechöffnung die Fahrkarte bezeichnet hat, die er wünscht, legt er das Fahrgeld auf den ihm zugewendeten Teil des Kastens und der Schalterbeamte die betreffende Fahrkarte auf den inneren Teil. Alsdann erteilt letzterer dem Kasten eine Schiebewegung, durch die das auf dem einen Boden liegende Fahrgeld nach dem Dienstraum und die auf dem anderen Boden befindliche Fahrkarte selbsttätig nach vorn geschoben wird.

In manchen Fällen wurden auf Zwischen- und Zungenbahnsteigen besondere Fahrkartenschalter errichtet (z. B. in Straßburg, Heidelberg usw.). Sie sind meist für die Übergangsreisenden bestimmt, deren Aufenthaltsdauer auf dem betreffenden Bahnhofe zu kurz ist, um bequem und sicher genug nach der Eingangshalle zu gelangen und rechtzeitig von dort zurückzukehren.

43.  
Besondere  
Schalter.



Schrankenordnungen vor Fahrkartenschaltern.

Ebenso werden an Sonn- und Feiertagen oder an anderen Tagen, die aus irgendwelchen Gründen einen außergewöhnlich großen Verkehr aufweisen, besondere Schalter offengehalten, bzw. besondere Schalterhäuschen oder -buden aufgestellt.

In neuerer Zeit werden im letzteren Falle an geeigneten Punkten (Eingangshalle, Bahnsteige usw.) wohl auch sog. Selbstverkäufer oder Automaten angebracht. Auf englischen und amerikanischen Eisenbahnen sind derartige Einrichtungen schon seit längerer Zeit üblich<sup>35)</sup>.

Bei stärkerem Verkehre werden vor den Fahrkartenschaltern Schranken aufgestellt, durch die Gedränge verhütet und Unordnung vermieden wird. Unter Umständen genügt eine einzige, parallel zur Schalteröffnung gestellte Schranke; in anderen Fällen wird die Schrankenordnung verwickelter gestaltet, z. B. nach Fig. 44 u. 45. Solche Schranken müssen mit deutlichen Aufschriften „Eingang (Zugang)“ und „Ausgang (Abgang)“ versehen sein.

In Verbindung mit derartigen Schranken werden Tische angeordnet, auf welche die Reisenden, während des Löfens der Fahrkarte, ihr Handgepäck niederlegen können.

44.  
Schranken  
und Tische.

### c) Sonstige Einrichtungen.

In der Eingangshalle muß ausreichender freier Raum vorgehalten werden für das Anbringen der maßgebenden Fahrpläne, von anderen für das Publikum

45.  
Fahrpläne  
und dergl.

<sup>35)</sup> Siehe: WEGNER, G. Die mechanische Abwicklung eines geschlossenen Verkehrs. Vorschläge usw. Berlin 1894.



wichtigen Kundmachungen und dergl. Auf kleineren und mittelgroßen Stationen genügen in der Regel die Wandflächen des Eingangsflurs, bzw. der -halle, unter Umständen auch diejenigen des Warteganges. Auf größeren Bahnhöfen müssen zu diesem Zwecke in der Halle, erforderlichenfalls auch in den Wartegängen, noch besondere Ständer, Flächengestellte, Gerüste und dergl. aufgestellt werden. Die betreffenden Wandflächen müssen, wenn sie ihre Aufgabe erfüllen sollen, gut beleuchtet sein.

In neuerer Zeit wird sogar ein besonderer Raum für Fahrpläne, selbstredend im unmittelbaren Anschluß an die Eingangshalle und von ihr aus leicht und rasch auffindbar, vorgezogen, z. B. in Mülheim a. Rh. (siehe Fig. 29, S. 45), Wiesbaden (siehe die Tafel bei S. 57) usw.

46.  
Stände  
und dergl.

In größeren Eingangshallen werden teils besondere kleine Räume vorgezogen, bzw. Stände errichtet für den Verkauf von Zeitungen und Büchern, von Zigarren, von Blumen usw. Ferner finden Aufstellung: Sitzbänke, Geldwechslerstände, Automaten für Bahnsteig- und andere Fahrkarten und dergl.; weiter sind vorhanden: mindestens ein Postbriefkasten, Post- und Telegraphenschalter mit Schreibpulten, öffentliche Fernsprechstellen, Fernsprechautomaten, Reisebüros, Schalter zur Verabfolgung von Schlafwagenkarten, Wandbrunnen usw.

Bisweilen findet man auf größeren Bahnhöfen an einer tunlichst weit wahrnehmbaren Stelle einen Schalter, wohl auch einen besonderen Raum, an, bzw. in dem den Reisenden Auskünfte erteilt werden: eine sog. Auskunftsstelle, auch Auskunftstisch genannt.

In England ist in der Regel auf den kleineren Zwischenstationen ein Schalter mit der Aufschrift „*Enquiries*“ vorgezogen; auf größeren Bahnhöfen wird er durch eine besondere „*Enquiry office*“ ersetzt.

Auskunftstischen sind nicht immer von der Eingangshalle zugänglich, sondern auch von außen, von der Stadtseite her, z. B. in Hamburg und a. a. O.

Auf manchen Bahnhöfen ist in oder an der Eingangshalle der Raum für Fundstücken, das sog. „Fundbureau“ untergebracht. Ebenso findet man in manchen der größeren Anlagen ein leicht sichtbares und ebenso erreichbares Gelaß, eine „Loge“ für den Bahnhofspfortner.

### 3. Kapitel.

## Warte- und Erfrischungsräume.

### a) Wartefäle.

47.  
Weiten  
und  
Anzahl.

Die abfahrenden Reisenden müssen Gelegenheit haben, die bis zur Abfahrt ihres Zuges noch verfügbare Zeit in einem geeigneten Raume zuzubringen, worin sie für diese Zeit auch ihr Handgepäck lagern können und wo ihnen rechtzeitig und in tunlichst deutlicher Weise kundgegeben wird, wann sie in ihren Zug einzusteigen haben. Solche Räume heißen Warteräume, wenn sie größere Abmessungen haben, Wartefäle.

Auf Stadt- und Vorortbahnen sieht man häufig von Warteräumen ganz ab, oder es genügt ein einfaches Bahnsteigdach, äußerstenfalls eine kleine Warthalle.

Auf Haltestellen und anderen kleineren Stationen ist für den in Rede stehenden Zweck nur ein Raum vorhanden, der alsdann für die Reisenden sämtlicher Fahrklassen bestimmt ist.