

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.

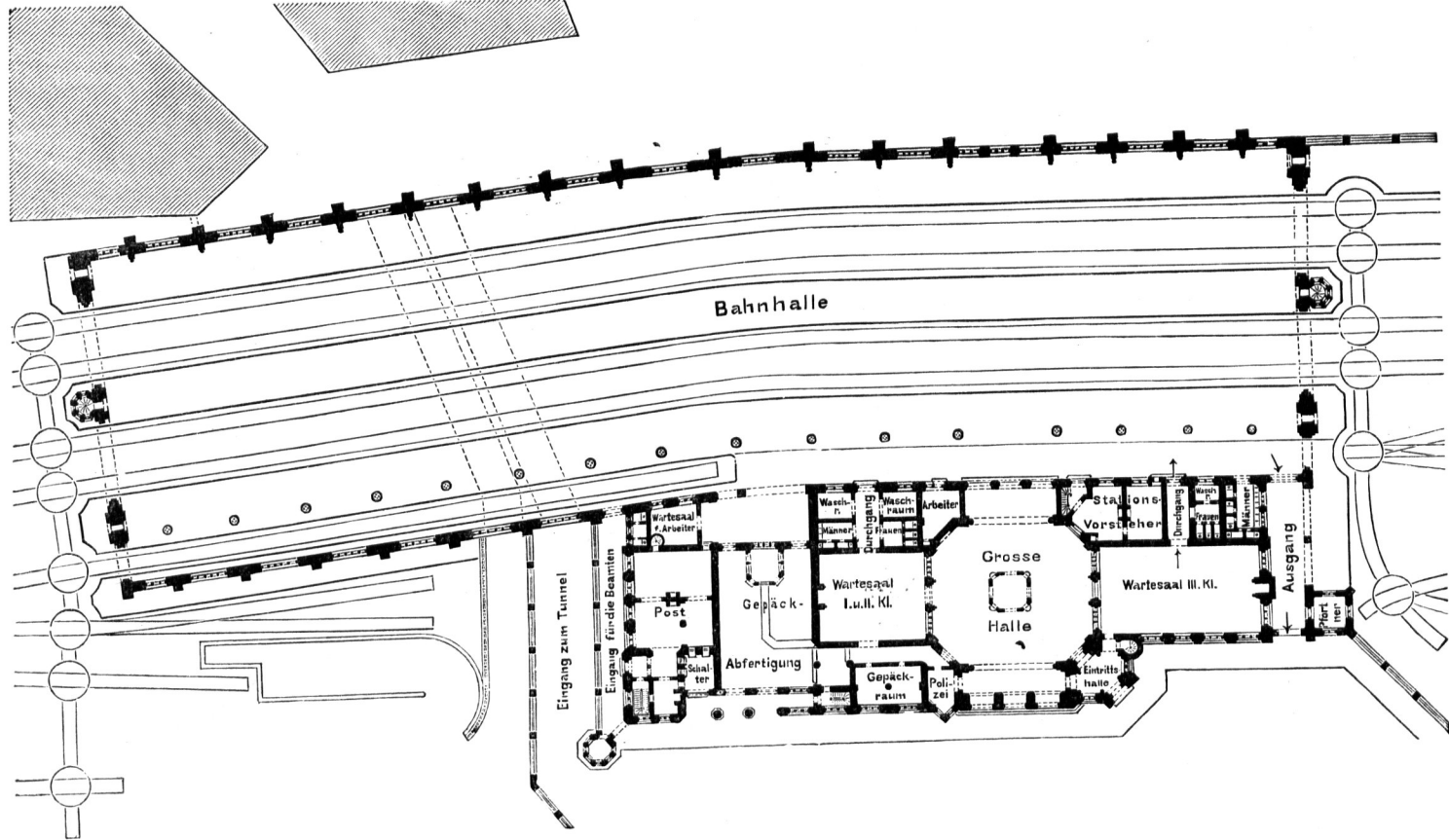
Eingangshalle des Bahnhofes zu:

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. 13¹⁷) oder, wie für das neue Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes zu Karlsruhe vorgeesehen, kreuzförmig gestaltete oder anders geformte Hallen.

¹⁷⁾ Fakf.-Repr. nach: Centralbl. d. Bauverw. 1887, S. 274.

Fig. 13.



Empfangsgebäude auf dem Bahnhof zu Brügge¹⁷⁾.

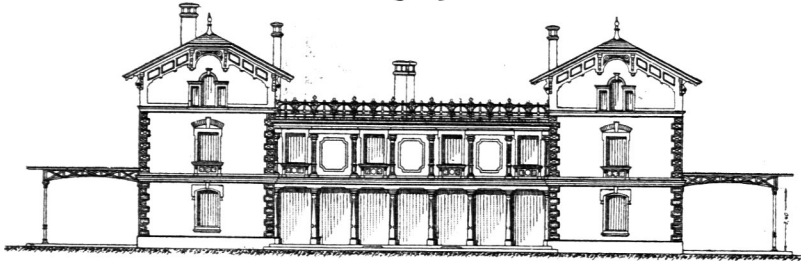
1/500 w. Gr.

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

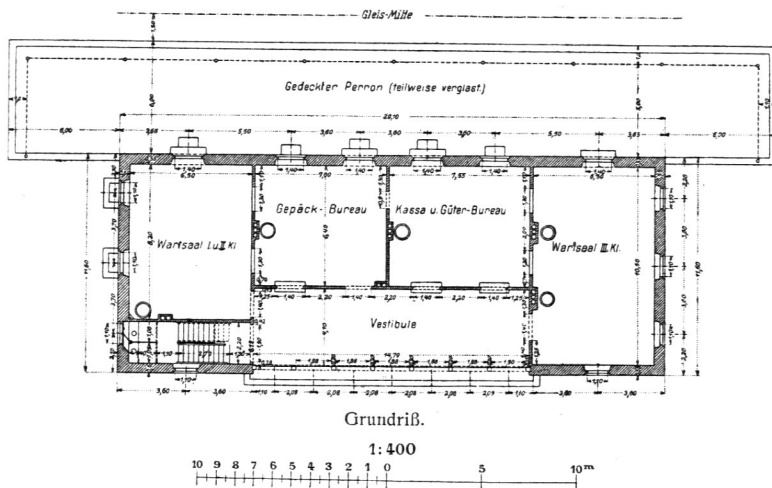
29.
Ausstattung
ufw.

Fig. 14.



Vorderansicht.

Fig. 15.

Empfangsgebäude auf dem Bahnhof zu St. Moritz der Albula-Bahn¹⁵⁾.

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 Verglafung 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

¹⁵⁾ 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. 15¹⁸).

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.

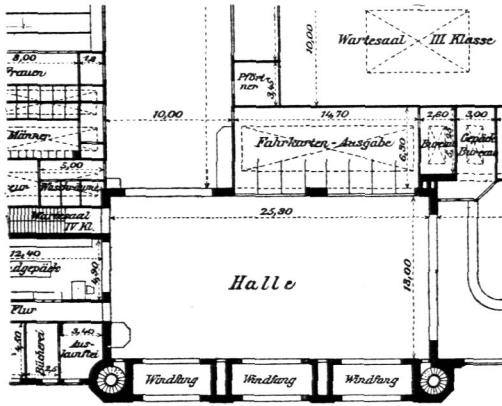
Diesem Übelstande hat man vielfach durch Anbringen hinreichend großer und bequem zu passierender Windfänge, die ebenso an den Eingangstüren der Halle (Fig. 18¹⁹), 19²⁰) u. 20), als auch unter Umständen an den nach dem Bahn-

¹⁹) Fakf.-Repr. nach: Zeitschr. f. Bauw. 1908, Bl. 66.²⁰) 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 verdunkeln²¹⁾.

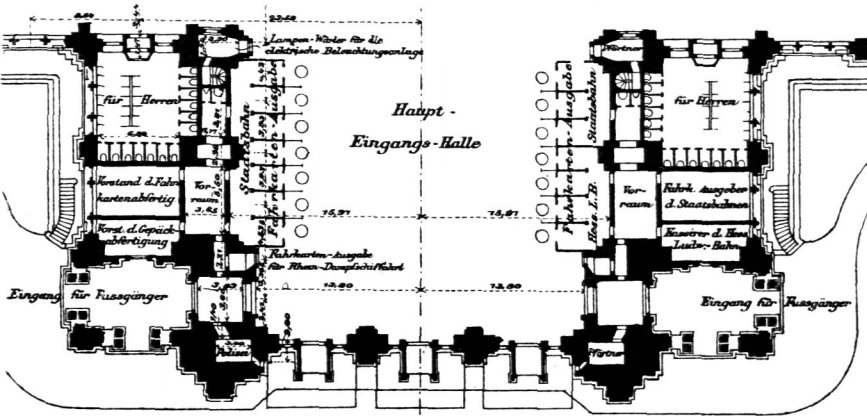
Fig. 18.

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



Eingangshalle des Bahnhofes zu Lübeck¹⁹⁾.

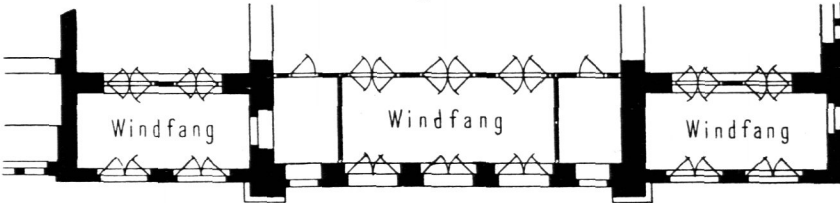
Fig. 19.



Eingangshalle des Hauptbahnhofes zu Frankfurt a. M.²⁰⁾.

$\frac{1}{600}$ 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.

²¹⁾ 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^m 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^m 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. 21²²) 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 Erfurt²³).

In gewissem Sinne besitzt auch das Empfangsgebäude auf dem Hauptbahnhofe zu Eilen „zwei Hallen“ (Fig. 22²⁴).

Der Reisende betritt zunächst an der Stirnseite des Empfangsgebäudes die (16,90 × 16,12 m =) 272,43 q^m 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^m 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-

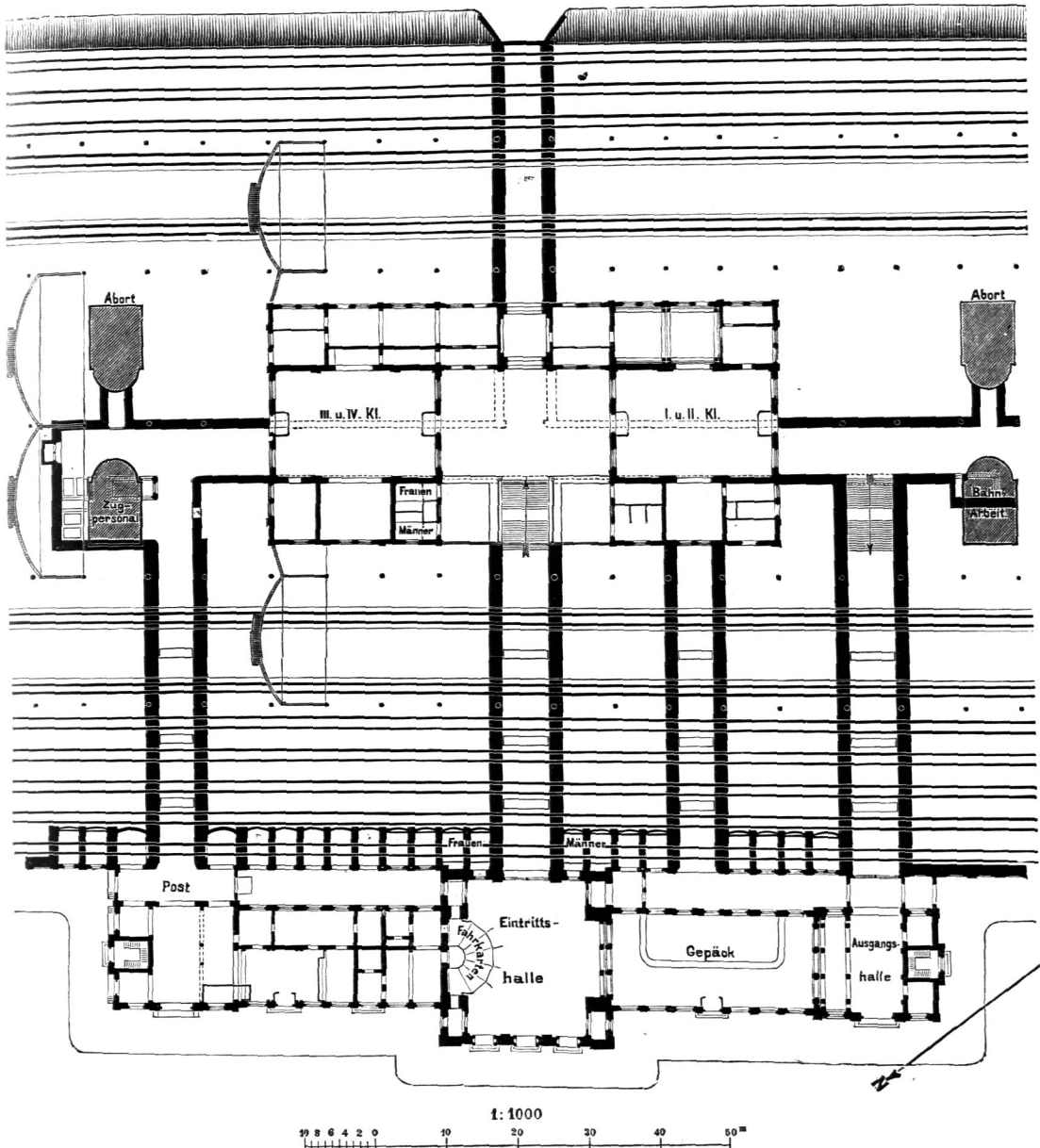
²²) Aus: Centralbl. d. Bauverw. 1888, S. 376.

²³) Siehe ebendaf., S. 377.

²⁴) Aus ebendaf. 1903, S. 493.

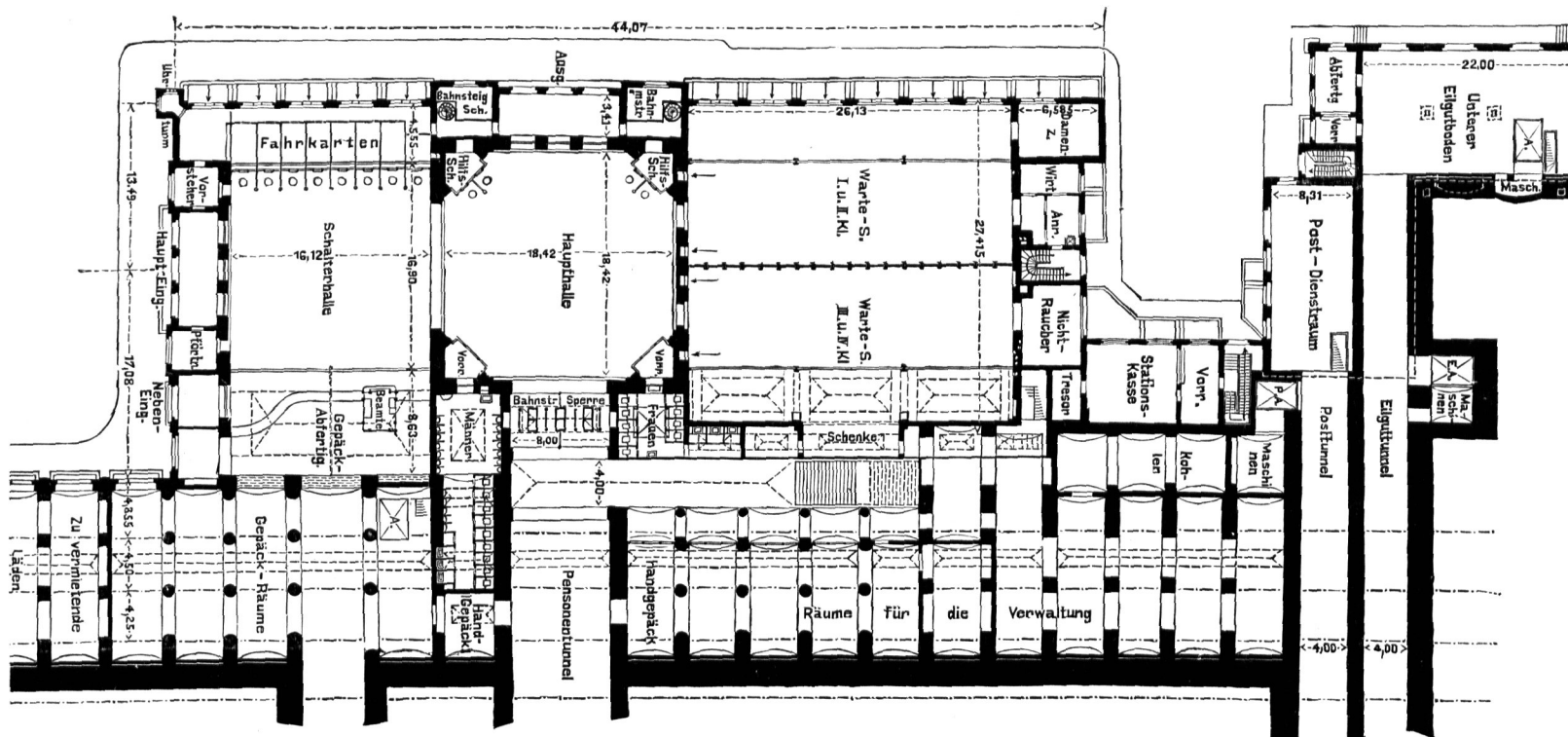
ständen auch Aborte, Wafchräume und dergl. gelegen sind. Da solche Gänge, wie eben gesagt, an den Wartefälen liegen, bzw. zu ihnen führen, da sie sehr häufig vom Publikum als Warteraum benutzt werden, so sollen sie im nachstehenden als „Wartegänge“ bezeichnet werden.

Fig. 21.

Empfangsgebäude auf dem Bahnhof zu Düffeldorf²²⁾.

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.



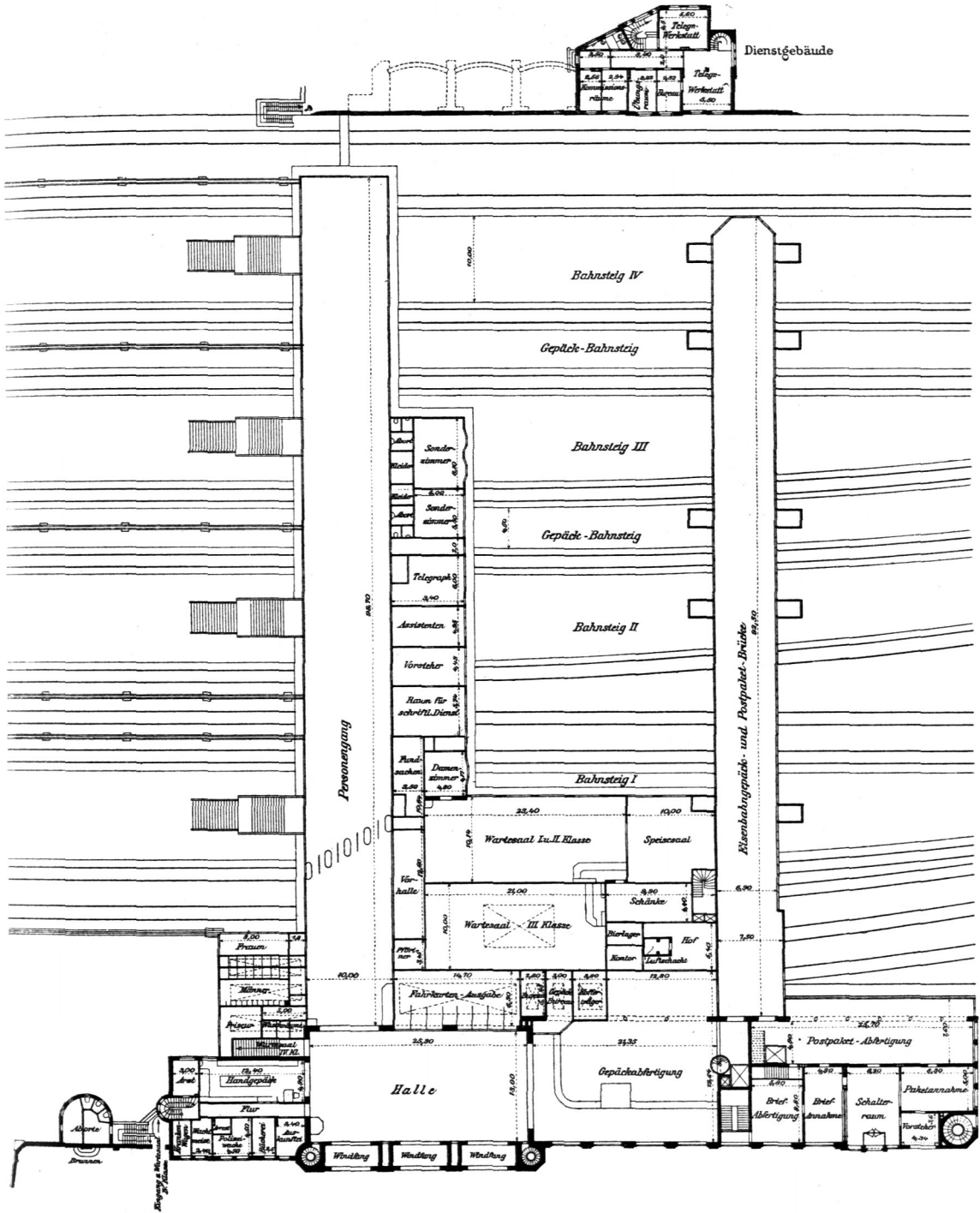
„Verbindungshalle“ im Hauptbahnhof zu Hamburg.
 (Siehe den Grundriß des Empfangsgebäudes auf der Tafel bei S. 82.)

Fig. 25.



„Personengang“ im Hauptbahnhof zu Lübeck ²⁶⁾.

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. 23²⁵).

Die Wartegänge sollten niemals, selbst auf den kleinsten Stationen unter 2,00^m, wenn Sitzbänke darin aufgestellt sind, nicht unter 3,00^m Breite erhalten. Auf größeren Bahnhöfen steigert sich selbstredend diese Abmessung: 5,00^m sind nichts Seltenes. Auf dem Hauptbahnhof in Frankfurt (siehe die Tafel bei S. 67) haben die Wartegänge 7,50^m Breite; auf dem neuen Hauptbahnhof zu Hamburg ist der zu den Wartefälen ufw. führende Flurgang zu einer 17,20^m 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^m breiter „Personengang“ vorhanden (Fig. 25 u. 26²⁶), 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. 27²⁷).

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

²⁵) Fakf.-Repr. nach: Centralbl. d. Bauverw. 1903, S. 290.