

## 11. Kapitel.

## Empfangsgebäude auf Haltepunkten und Haltestellen.

157.  
Einfachste  
Anlagen.

Auf den Haltepunkten von Neben-, Lokal- und Kleinbahnlinien sind die allereinfachsten Empfangsgebäude zu finden. Sie bestehen meist aus einem einzigen, im Grundriß nahezu quadratisch gestalteten Raume, dem „Diensttraume“, der bisweilen so klein ist, daß er zu einer Bude herabfällt; diese ist in nicht seltenen Fällen aus Holz konstruiert (Fig. 117). Hauptsächlich wird ein so kleiner Dienstraum als Fahrkartenausgabe benutzt. In größeren Räumen dieser Art sind Fernsprecheinrichtungen, Telegraphen- und Signaleinrichtungen und dergl. untergebracht.

In allen diesen Fällen fehlt jeglicher Warteraum; das Publikum muß die Ankunft der Züge im Freien erwarten. Auf manchen Eisenbahnen der Vereinigten Staaten ist nur ein Warteraum vorhanden, wie z. B. in Fig. 118<sup>88)</sup>.

Auf Kleinbahnen kann man vor die Frage gestellt werden, ob:

- 1) die Haltepunkte und Haltestellen in den einzelnen Dörfern besondere Empfangsgebäude erhalten, oder ob
- 2) sie möglichst in die Nähe vorhandener Wirtschaften gelegt und nur mit einfachen Wartebuden aus Holz oder Wellblech ausgerüstet werden sollen, oder ob
- 3) die Errichtung besonderer Gebäude mit Gastwirtschaft der Privatunternehmung überlassen bleiben sollte.

158.  
Ausgebildete  
Anlagen.

Auf etwas verkehrsreicheren Haltestellen wird zum Diensttraum noch mindestens ein Warteraum, der dann sämtlichen Wagenklassen gemeinsam ist, hinzugefügt (Fig. 119); die beiden Räume werden am Bahnsteig nebeneinander angeordnet und haben unmittelbare Ausgänge nach letzterem. Die Ausgangstür des Wartesaales kann alsdann mit einem Windfang versehen werden; letzterer kann auch den Zugang zum Diensttraum aufnehmen. Den Fahrkartenschalter sieht man am besten im Warteraum vor.

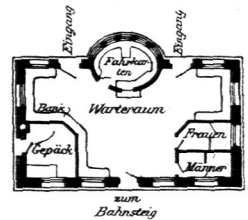
Ähnlich gestaltet ist der Stationsbau, wie er durch einen Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 24. Januar 1905 für einen Haltepunkt von geringem Verkehr an zweigleisigen Eisenbahnen festgelegt worden ist. Wie Fig. 120<sup>89)</sup> veranschaulicht, ist an den Warteraum die Fahrkartenausgabe angefügt.

Die Bahnsteige sind einander gegenüber zu legen, also: Hauptbahnsteig und Außenbahnsteig. Die Gleise sollen 4,50 m Abstand erhalten; Stationsbau und Aborthäuschen sind in der durch Fig. 120 angegebenen Lage außerhalb der Bahnsteigsperrre anzuordnen.

In Frankreich hat man häufig die Wohnung des Stationsvorstehers an seinen Diensttraum angegliedert (Fig. 121<sup>90)</sup>, und überall dort, wo der Bau nur eingeschallig sein soll, ist dieses Verfahren zu empfehlen.

Auf den Eisenbahnen Siams ist vielfach zwischen Dienst- und Warteraum ein größeres Gelaß für die Fahrkartenausgabe eingeschaltet (Fig. 123<sup>91)</sup>).

Fig. 118.



Kleines Empfangsgebäude auf der Boston- und Albany-Eisenbahn.  
ca. 1/300 w. Gr.

Fig. 119.



Empfangsgebäude mit Dienst- und Warteraum.

<sup>88)</sup> Fakf.-Repr. nach: Zeitfchr. f. Bauw. 1907, Bl. 30.

<sup>89)</sup> Fakf.-Repr. nach: Zentralbl. d. Bauverw. 1905, S. 175.

<sup>90)</sup> Nach: Zeitfchr. f. Bauw. 1900, Bl. 19.

<sup>91)</sup> Fakf.-Repr. nach: Zentralbl. d. Bauverw. 1909, S. 129

Etwas ausgebildeter ist die Anlage, wenn man zum Warte- und Dienstraum noch einen kleinen Eingangsflur hinzufügt, wie dies z. B. Fig. 122 zeigt. Vom Vorraum *a* ist nicht allein der Warteraum zugänglich, sondern auch der Fahrkartenschalter *e* mündet dahin. Das preußische Grundrißmuster 1 (Fig. 124) zeigt gleichfalls eine solche Anordnung; nur ist der Fahrkartenschalter nach dem Warteraum gerichtet.

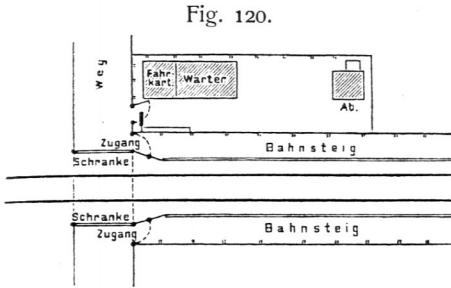


Fig. 120.

Noch weitergehend ist die Ausbildung des Empfangsgebäudes, wenn zwei Warteräume vorgezogen werden: einer für die Reisenden I. und II., der andere für solche III. und IV. Klasse; bisweilen kommt noch ein Damenzimmer hinzu. Dies geschieht naturgemäß nur auf größeren Haltestellen, und es wird dann auch wohl die Zahl der Diensträume vermehrt; einer der letzteren dient u. a. auch als Gepäckraum. In Fig. 125 u. 126<sup>92)</sup> sind die beiden Warteräume nebeneinander gelegen, in Fig. 127 hingegen hintereinander. In letzterem Grundriß ist *a* der Eingangsflur; *b* kann als Damenzimmer, *c* als Raum für

Haltepunkt für geringen Verkehr an preußischen zweigleisigen Eisenbahnen<sup>89)</sup>.

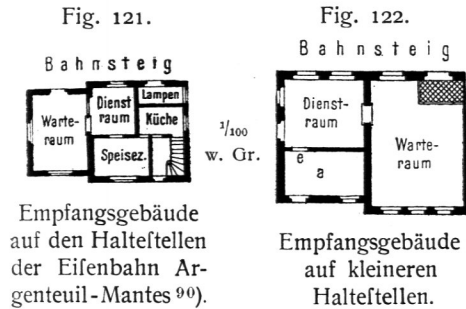


Fig. 121.

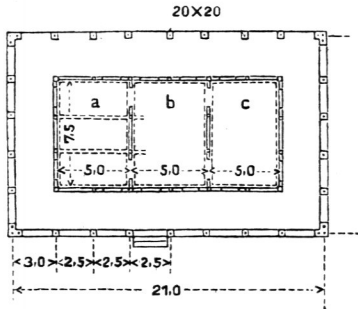
Fig. 122.

Empfangsgebäude auf den Haltestellen der Eisenbahn Argenteuil-Mantes<sup>90)</sup>.

Empfangsgebäude auf kleineren Haltestellen.

Empfangsgebäude auf den Haltestellen der Eisenbahn Argenteuil-Mantes<sup>90)</sup>.

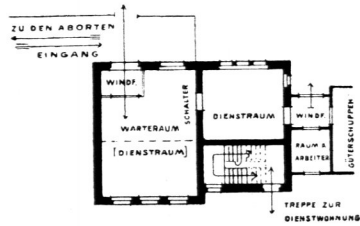
Fig. 123.



a. Stationsvorsteher. — b. Fahrkartenausgabe. — c. Warteraum.

Empfangsgebäude auf den Eisenbahnen Siams<sup>91)</sup>.

Fig. 124.



Vom preuß. Minister der öffentl. Arbeiten empfohlenes „Grundrißmuster 1“.

1/500 w. Gr.

Fig. 125.



Empfangsgebäude mit zwei Warteräumen<sup>92)</sup>.

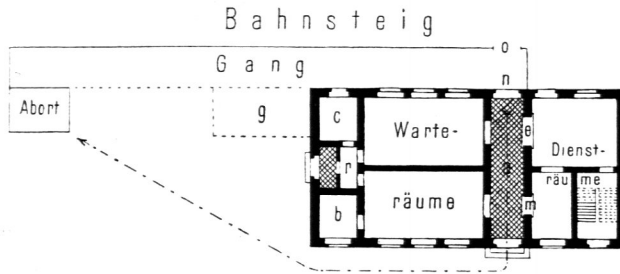
Fig. 126.



<sup>92)</sup> Nach: Centralbl. d. Bauverw. 1896, S. 63.

den Galtwirt Verwendung finden; bei *m* befindet sich der Fahrkarten-, bei *e* der Gepäckschalter.

Fig. 127.



Empfangsgebäude mit zwei Warteräumen<sup>92)</sup>.

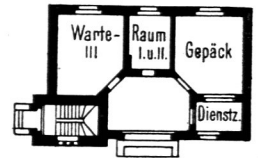
Auf den neuen Haltestellen der Reichseisenbahnen haben die Empfangsgebäude die aus Fig. 128<sup>93)</sup> hervorgehende Grundrißeinteilung erhalten. Zu beachten ist das zu den Dienstwohnungen führende Treppenhaus mit besonderem Zugang von außen.

Auf den größeren Haltestellen Englands kommen zum allgemeinen Warteraum noch ein Warteraum I. Klasse, ein Erfrischungsraum (siehe Art. 62, S. 78) und ein Gepäckaufbewahrungsraum (*Cloak-room*) hinzu; auf noch größeren Anlagen (Fig. 129<sup>94)</sup> ferner ein gemeinsamer Wartesaal (*General waiting-room*) für die Reisenden III. und IV. Klasse, die auf den kleineren Stationen mit der Eingangshalle vorlieb nehmen müssen.

Im allgemeinen, und namentlich dort, wo Massenverkehr zu erwarten ist, ist ein nach der Tiefe des Gebäudes durchgehender Flur (*a* in Fig. 125 u. 127) anzuordnen.

Sind zwei Warteräume vorhanden, so legt man sie zweckmäßigerweise an die gleiche Seite

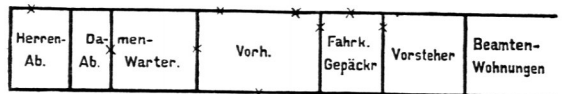
Fig. 128.



Empfangsgebäude auf neueren Haltestellen der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen<sup>93)</sup>

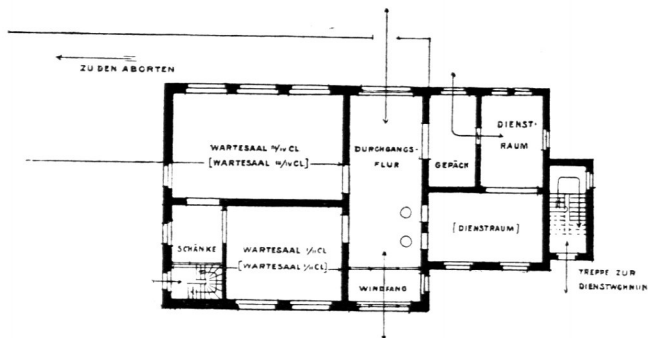
<sup>1</sup>/<sub>500</sub> W. Gr.

Fig. 129.



Skizze eines Empfangsgebäudes auf größeren englischen Haltestellen<sup>94)</sup>.

Fig. 130.



Vom preuß. Minister d. öffentlichen Arbeiten empfohlenes „Grundrißmuster 3“.

<sup>93)</sup> Nach: Organ f. d. Fortchr. d. Eisenbahnw. 1884, Taf. XIX.

<sup>94)</sup> Nach: Centralbl. d. Bauverw. 1900, S. 272, 273.

des Eingangsflures. Sind sie dabei in der Querrichtung des Empfangsgebäudes, also hintereinander, angeordnet (Fig. 127), so gelangt man in jeden von ihnen vom Eingangsflur aus; befinden sie sich hingegen in der Längsrichtung des Empfangsgebäudes, also nebeneinander, so wird der letzte von ihnen entweder durch einen an der Bahnsteigseite anzulegenden Flurgang *1* (Fig. 126) zugänglich gemacht oder durch einen im Freien gelegenen Gang, der sich an der Bahnsteigfront des Empfangsgebäudes hinzieht und vom Bahnsteig aus durch eine zu letzterer parallele Schranke abgetrennt ist. Welche von beiden Anordnungen man wählt, hängt von örtlichen, insbesondere klimatischen Verhältnissen ab.

In nur verhältnismäßig seltenen Fällen, z. B. in stark besuchten Ausflugsorten, wird in einem oder dem anderen der in Rede stehenden Empfangsgebäude eine Gastwirtschaft unterzubringen sein; äußerstenfalls wird es sich um einen vorzulehrenden Schenkstich handeln (*r* in Fig. 127).

Eine noch weiter ausgebildete Anlage mit zwei Wartefallen stellt das preußische Grundrißmuster 3 (Fig. 130) dar.

Der oder die Warteräume werden auf so kleinen Stationen, sobald der Verkehr schwach ist, meist nicht in die etwa vorhandene Bahnsteigperre einbezogen auch dann in der Regel nicht, wenn der Verkehr nur zeitweise stark ist (z. B. an Markttagen), sobald die Eingangsflure und Flurgänge bloß beschränkten Raum darbieten.

Die Stationsdiensträume sind tunlichst im Zusammenhange an einer Seite des Empfangsgebäudes unterzubringen, dabei derart, daß sie vom Bahnsteig aus unmittelbar zugänglich sind; an der anderen Seite befinden sich die Warteräume. Durch eine solche Trennung wird eine übersichtliche Gestaltung der Anlage erzielt.

Die Zugänge zu den am besten im Obergeschoß untergebrachten Dienstwohnungen, ebenso diejenigen zu den etwa vorhandenen Wirtschafts- und Wohnräumen des Bahnhofswirtes müssen außerhalb der Bahnsteigperre angeordnet werden.

In nicht seltenen Fällen, namentlich bei stärker besuchten Ausflugsorten, hat man einem der Warteräume die schon in Art. 52 (S. 63) besprochene, mehr oder weniger offene Warthalle, auch Sommerhalle genannt, angefügt; in Fig. 119 u. 127 ist diese Halle mit *g* bezeichnet.

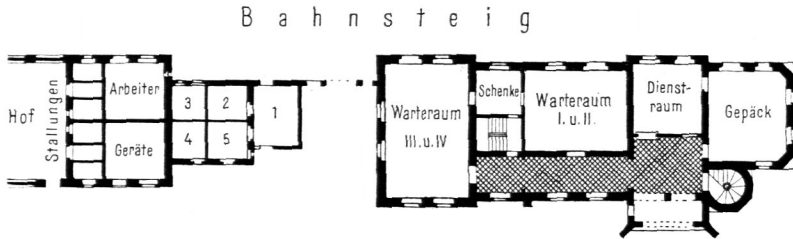
Die Aborte werden fast stets außerhalb des Empfangsgebäudes angeordnet etwa so wie Fig. 119 u. 127 es zeigen, also so weit vom Empfangsgebäude entfernt, als die Rücksicht auf die mögliche Erweiterung des letzteren es erfordert. Aborte innerhalb und außerhalb des Empfangsgebäudes vorzulehen, wird in der Regel aus wirtschaftlichen Gründen vermieden. Soweit Bahnsteigperre eingeführt ist, sind die Aborte ebenso wie die Warteräume zu behandeln. Befinden sich Warteräume und Aborte außerhalb der Bahnsteigperre, so ist für geeignete Zugänglichkeit der Aborte Sorge zu tragen. Hierbei hat das Publikum, wenn nicht andere Vorkehrungen getroffen sind, den in Fig. 127 durch die strichpunktierte Pfeillinie angedeuteten Weg zu nehmen, was recht unbequem und auch nicht beliebt ist. Bequemer und deshalb vorzuziehen ist es, wenn an der bahnseitigen Front des Empfangsgebäudes vom Bahnsteig durch eine Schranke ein Gang abgetrennt wird, der von der Ausgangstür *n* des Eingangsflures bis zum Abortbau reicht, wie gleichfalls aus Fig. 127 zu ersehen ist; in der Schranke ist alsdann eine Türöffnung *o* für die Prüfung der Fahrkarten anzubringen. Ist eine Bahn-

159.  
Anlagen  
mit Sommer-  
halle.

160.  
Aborte.

fteigüberdachung vorhanden, so wird bei einer derartigen Anordnung auch noch der Vorteil erreicht, daß der Verkehr zwischen Warteraum und Aborten unter Dach geschieht. Bei *no* muß unter allen Verhältnissen ein Schutzdach vorgezogen werden, damit die Fahrkartenprüfung im Trockenen vollzogen werden kann.

Fig. 131.



Empfangsgebäude auf der Halteftelle Lengerich  
der Venlo-Hamburger Eifenbahn <sup>95)</sup>.

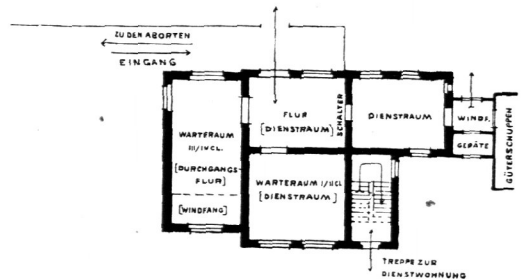
In dem zweiten Falle, daß sich Warteräume und Aborte innerhalb der Bahnsteigperre befinden, werden nur in Ausnahmefällen auf dem Bahnhofsvorplatz besondere Aborte vorzusehen sein. Solches kann z. B. notwendig werden, wenn die Gefahr vorhanden ist, daß der Bahnhofsvorplatz durch wartendes Galt-hofspersonal, durch wartende Kutfcher usw. verunreinigt werden wird.

In den Aborten muß eine Trennung solcher für Männer und für Frauen stattfinden; in ersteren dürfen Piffoir-ftände nicht fehlen. Auch für die Be-amten und Arbeiter müffen Aborte vorgefehen werden. So ist in Fig. 131 <sup>95)</sup> der Abort 1 für Männer, 2 für Frauen, 3 für die Beamten und 4 für die Arbeiter beftimmt.

Bisweilen wird der Abortbau zu einem Nebengebäude erweitert, das auch Lampen, Geräte, Stallungen und dergl. aufzunehmen hat (Fig. 131).

Nicht felten wird auf der Halte-ftelle auch noch ein Güterraum, bisweilen mit Rampe, erforderlich. Diesen verlegt man häufig an die freie Seite der Diensträume, fo daß dieselben Stationsbeamten und -arbeiter gleichzeitig den Perfonen- und den Güterdienft belorgen können (siehe die preußifchen Grundrißmuster 1 [Fig. 124, S. 153] u. 2 [Fig. 132], fowie Fig. 133 <sup>96)</sup>, 134 <sup>97)</sup>, 135 u. 136 <sup>96)</sup>, 137 u. 138 <sup>98)</sup>).

Fig. 132.



Vom preuß. Minister d. öffentlichen Arbeiten  
empfohlenes „Grundrißmuster 2“.

$\frac{1}{800}$  w. Gr.

161.  
Anlagen  
mit Güter-  
raum.

<sup>95)</sup> Nach: Organ f. d. Fortfchr. d. Eifenbahnw. 1890, Taf. II.

<sup>96)</sup> Fakf.-Repr. nach: Centralbl. d. Bauverw. 1900, S. 630.

<sup>97)</sup> Fakf.-Repr. nachebendaf. 1908, S. 632.

<sup>98)</sup> Fakf.-Repr. nach: Eifenb., Bd. 8, No. 10.

Freitiehende Güterschuppen kommen gleichfalls vor, und zwar rückt man sie vom Empfangsgebäude so weit ab, daß sie der einftigen Erweiterung des letzteren nicht hinderlich im Wege stehen.

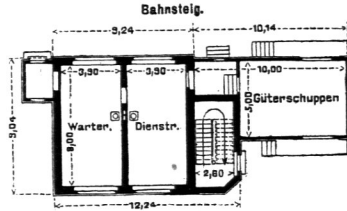
Fig. 133.  
Bahnsteig



(Für die Bauausführung ist das Spiegelbild des Grundrisses gewählt worden.)

Empfangsgebäude der Haltestelle Speele im Direktionsbezirk Caffel<sup>96)</sup>.

Fig. 134.



Empfangsgebäude einer Haltestelle auf der Hochwaldbahn Hermeskeil-Kirchberg<sup>97)</sup>.

1/500 w. Gr.

Auf den Haltestellen der chinesischen Schantung-Eisenbahn ist, weil der Stationsbau nur eingeschossig ist, die aus Stube und Küche bestehende Wohnung des Stationsbeamten zwischen Dienst- und Güterraum eingefchoben (Fig. 139<sup>99)</sup>).

Fig. 135.

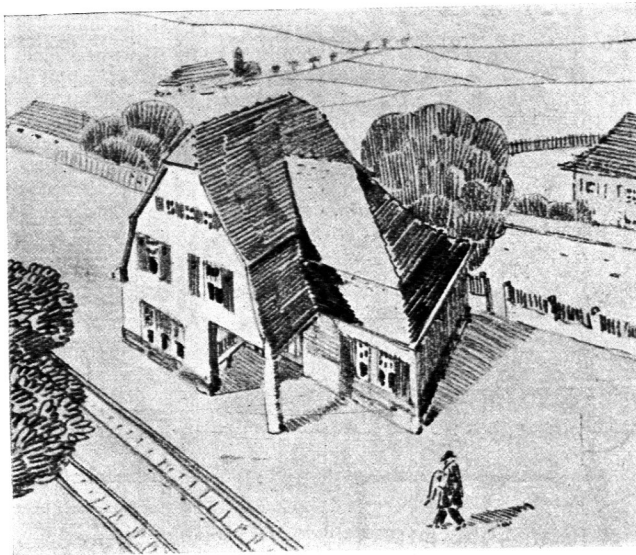


Schaubild.

Fig. 136.



Grundriß.

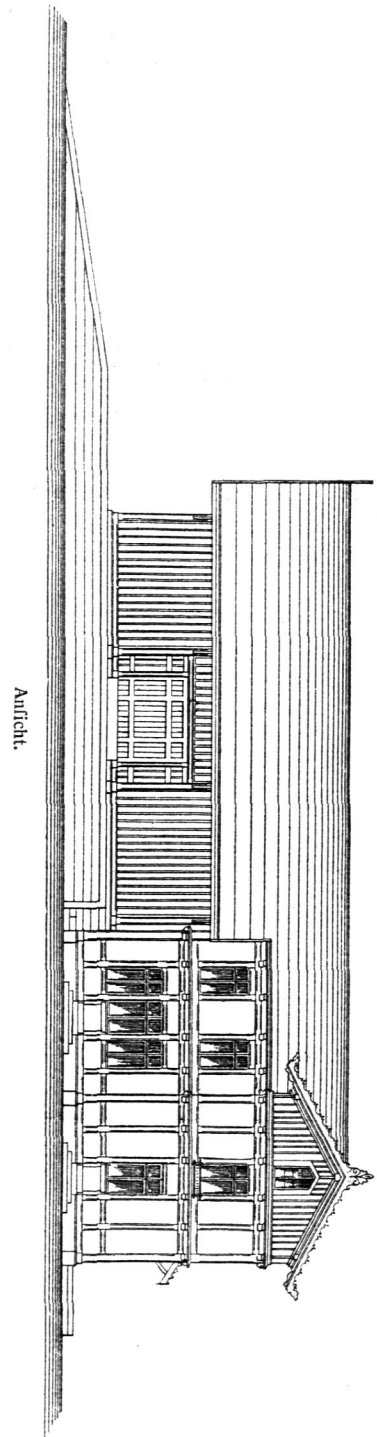
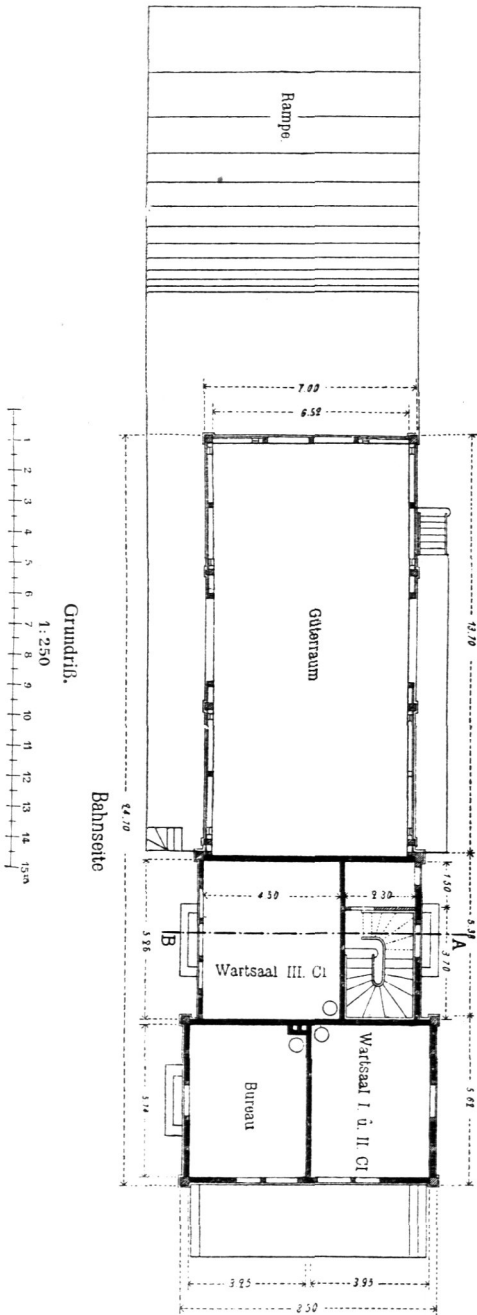
Empfangsgebäude der Haltestelle Lengfeld im Direktionsbezirk Caffel<sup>96)</sup>.

<sup>99)</sup> Fakf.-Repr. nach: Zentralbl. d. Bauverw. 1905, S. 494.

162.  
Erweiterung.

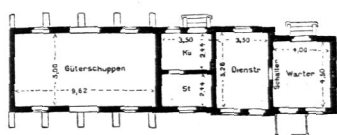
Wie bereits im vorhergehenden gefagt worden ist, ist bei jeder Stationsanlage eine entsprechende Erweiterungsmöglichkeit vorzusehen. Bei den meisten

Empfangsgebäude auf den Haltefeldern der Nebenlinien der Schweizerischen Nordostbahn 9s).



Haltefeldern hat dies gleichfalls zu geschehen. Bei den bezüglichen preußischen „Grundrißmuffern“ wurde hierauf Rücksicht genommen.

Fig. 139.



Empfangsgebäude auf den Halte-  
stellen der Schantung-Eisenbahn<sup>99)</sup>.  
1/500 W. Gr.

Fig. 140.

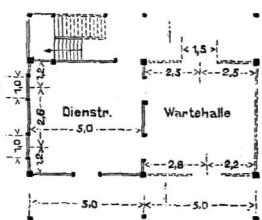


Empfangsgebäude auf der Halte-  
stelle Wichita (Kanfas) der Santa-  
Fé-Eisenbahn<sup>101)</sup>.

- |                        |                  |
|------------------------|------------------|
| a. Rauchzimmer.        | f. Zugführer.    |
| b. Männer- } abort mit | g. Heizer.       |
| c. Frauen- } Wafchge-  | h. Vorräum.      |
| } legenheit.           | i. Schenkttisch. |
| d. Damenzimmer.        | k. Küche.        |
| e. Fahrkartenausgabe.  |                  |

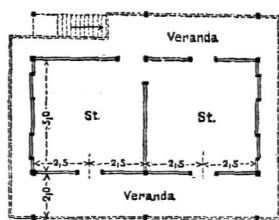
Die bei uns übliche Trennung der Wartefäle nach Klassen kennt man dort nicht; jedoch findet eine schärfere Sonderung zwischen Rauchern und Nichtrauchern statt wie bei uns. Außer dem gemeinlamen Warteraum sind ein Damenzimmer und ein besonderes Raucherzimmer vorhanden. Auf etwas größeren Stationen sind in der Regel zwei gleich große Wartefäle für Männer und Frauen, d. h. alleinreisende Frauen oder Frauen in Männerbegleitung, angeordnet, zwischen

Fig. 141.



Erdgeschoß.  
Empfangsgebäude auf Haltestellen der  
Eisenbahnen Siams<sup>102)</sup>.

Fig. 142.



Obergeschoß.

Fig. 140<sup>101)</sup> ein ziemlich kennzeichnendes Beispiel.

So wie in England und Amerika die örtlichen Verhältnisse und die dort herrschenden Gebräuche einen Einfluß auf die Gestaltung der Bahnhöfe, namentlich der Empfangsgebäude haben, so ist gleiches in anderen Gegenden der Fall. So sind beispielsweise auf den Eisenbahnen Siams angeichts des dortigen

Auf englischen Eisenbahnen ist es Regel, sämtliche im Empfangsgebäude erforderlichen Räume nebeneinander zu setzen, so daß sie wenn möglich alle am Bahnsteig liegen (Fig. 129).

163.  
Englische  
Eisenbahnen.

Ganz einfache Empfangsgebäude enthalten eine geräumige Eingangshalle, in der rings an den Wänden sich gepolsterte Bänke, ein Kamin und die Fahrkartenausgabe befinden; daran anschließend an einer Seite das Fahrkartenzimmer, zugleich Gepäckdienststelle, und daneben das meist behaglich ausgestattete Zimmer des Bahnhofsvorstandes; auf der anderen Seite ein Warteraum für Damen mit anschließendem Abort, und dann, vom Bahnsteig aus zugänglich, die geräumigen Aborte für Männer. Dienstwohnungen befinden sich häufig in demselben Geschoß.

Eigenartig ist, daß in einem Lande, wo man in den Zügen Damenabteile für überflüssig hält, selbst auf den kleinsten Haltepunkten auf jedem einzelnen Bahnsteig ein besonderer Warteraum für Damen vorhanden ist<sup>100)</sup>.

Anders gestalten sich die Grundrisse der Empfangsgebäude auf amerikanischen Eisenbahnen.

164.  
Amerikanische  
Eisenbahnen.

denen der Fahrkartenschalter, bisweilen auch ein Schenkttisch eingefügt ist. Die getrennte Verwaltung verschiedener Verkehrsanstalten (Post, Eisenbahn, Güter- und Gepäckbeförderung), die zum Teile in den Händen von besonderen Gesellschaften sind, fordern eine schärfere Sonderung der Räume als auf deutschen Bahnhöfen.

Für eine Haltestelle gibt

165.  
Sonstige  
Eisenbahnen.

<sup>100)</sup> Nach: Centralbl. d. Bauverw. 1900, S. 272.

<sup>101)</sup> Nach ebendaf. 1891, S. 177.

<sup>102)</sup> Fakf.-Repr. nach ebendaf. 1905, S. 589.



geringen Verkehres die Bahnhöfe sehr einfach gestaltet. Auf ganz kleinen Halte- stellen besteht das Empfangsgebäude aus einer einfachen Halle. Sonst ist ein zweigeschossiges Gebäude errichtet, dessen Erdgeschoß einen Dienstraum und eine offene Warthalle enthält (Fig. 141<sup>102</sup>); das Obergeschoß bildet die Wohnung des Stationsvorstehers, die durch eine Veranda und ein weitvor springendes Dach gegen die Strahlen der tropischen Sonne geschützt ist.

## 12. Kapitel.

### Empfangsgebäude auf kleineren und mittelgroßen Bahnhöfen.

166.  
Raum-  
bedarf.

Im allgemeinen ist auf kleineren und mittelgroßen Bahnhöfen oder wie man wohl auch sagen kann, auf den Zwischenstationen, der Raumbedarf der gleiche wie auf Haltestellen; nur ist die Zahl und Ausdehnung der Räume eine größere: wenig größer auf den kleineren Bahnhöfen, wesentlich größer auf den mittelgroßen. Bisweilen kommen noch einige Räume hinzu, die auf Haltestellen entbehrt werden können. Nach beiden Richtungen hin läßt sich das folgende sagen.

167.  
Eingang  
und  
Zubehör.

Während man das Empfangsgebäude einer Haltestelle durch eine einfache Eingangstür, bezw. durch einen kleinen Eingangsflur betritt, wird in den meisten der hier in Frage kommenden Bahnhöfe eine wenn auch noch so kleine Vorhalle notwendig werden, die auf manchen mittelgroßen Bahnhöfen nicht unbedeutende Abmessungen annimmt.

Hiermit hängen auch Anordnung und Einrichtung der Fahrkartenschalter zusammen. Sie werden augenfälliger anzubringen sein und den Ansprüchen an Zugänglichkeit und Annehmlichkeit in weitergehendem Maße nachzukommen haben wie auf Haltestellen. Bei stärkerem Verkehr kann es auch vorkommen, daß zwei oder noch mehr Fahrkartenausgaben notwendig werden, namentlich dann, wenn aus der Station Züge nach verschiedenen Richtungen abzugehen haben oder wenn infolge des Vorhandenseins von Fabriken, Hütten- und anderen Werken und dergl. zu Zeiten ein Publikum in größerer Menge an die Schalter heranzutreten hat, das man von den übrigen Reisenden gern abtrennt. Die preußischen „Grundrißmuster“ 5 und 4 (siehe Fig. 102 u. 106, S. 136 u. 139) zeigen bezügliche Beispiele, in denen je zwei Fahrkartenschalter vorgesehen sind. Muster 4 soll sich für Städte eignen, deren Einwohnerzahl bis etwa 15 000 reicht, Muster 5 für solche bis zu etwa 20 000 Seelen.

Auf den mittelgroßen Bahnhöfen, bisweilen selbst auf kleineren Stationen, wird man häufig im Eingangsflur einen Zeitungsverkauf, unter Umständen selbst einen kleinen Buchhändlerstand vorzusehen haben.

Ein unmittelbarer Ausgang aus der Eingangshalle nach dem Bahnsteig wird wohl jedesmal vorzusehen sein.

168.  
Wartefäle.

Auf kleineren und mittelgroßen Bahnhöfen sind stets zum mindesten zwei Wartefäle erforderlich: einer für die Reisenden I. und II. Klasse, sowie ein solcher für die III. und IV. Klasse; dazu kommt unter Umständen noch ein Damen- zimmer, auf den Stationen des Auslandes auch mehrfach ein besonderer Raum für Raucher, bezw. Nichtraucher, in Amerika bisweilen ein Raum für Neger ufw. Indes wird manchmal noch ein dritter Wartesaal notwendig: z. B. ein besonderer Raum für das Publikum IV. Klasse, wenn solches in überwiegender Zahl verkehrt;