

Weise, wie auf der betreffenden Station die Fahrkartenprüfung ausgeführt wird, ist in der Regel hierfür maßgebend.

Vom wirtschaftlichen Standpunkte aus sollte man eigentlich — und darin kann man mit *Wulff*⁴⁵⁾ übereinstimmen — solche Wartehallen überall dort vorsehen, wo die Zahl der Reisenden während der eigentlichen Reisezeit die Zahl der Reisenden während der schlechteren Jahreszeit um ein wesentliches übertrifft. Viele Reisende ziehen naturgemäß in den warmen Monaten den Aufenthalt im Freien demjenigen in geschlossenen und meist rauchigen Wartefälen vor. Der Gedanke, der Annehmlichkeit der Reisenden durch offene, Schatten gewährende, gegen Regen und Zugluft schützende Hallen Rechnung zu tragen und die eigent-

Fig. 55.

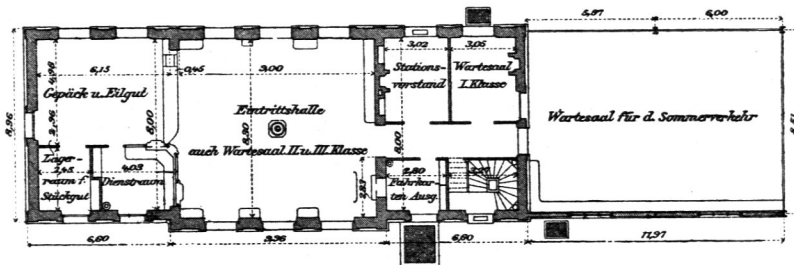
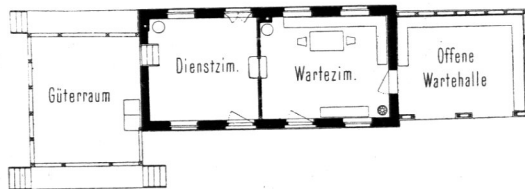
Empfangsgebäude III. Klasse auf der Eisenbahnlinie Argenteuil-Mantes⁴⁶⁾. $\frac{1}{350}$ w. Gr.

Fig. 56.

 $\frac{1}{350}$ w. Gr.

Empfangsgebäude auf Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung im Bereich der Eisenbahn-Direktion zu Frankfurt a. M.

lichen Wartefäle auf ihr dem Winterverkehr entsprechendes Maß einzuschränken, ist ganz naturgemäß, und zwar dies umfomehr, als bei einfacher Ausführung derartiger Wartehallen eine bedeutende Kostenersparnis erzielt werden kann und sie auch ein wichtiges Moment für eine wirkungsvolle äußere Architektur abgeben können.

Ein Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 25. Juni 1901 sagt in dieser Beziehung: „Ist ein lebhafter Verkehr nur für die Sommermonate zu erwarten, so ist dafür eine nach dem Bahnsteige zu offene Halle vorzusehen, während die Warteräume im Stationsgebäude nur für den schwächeren Winterverkehr zu bemessen sind.“

Sollen diese Wartehallen ihren Zweck tunlichst weitgehend erfüllen, so ist in erster Reihe für genügenden Schutz gegen Zugwind zu sorgen. Dies wird am

⁴⁵⁾ A. a. O., S. 19.⁴⁶⁾ Fakf.-Repr. nach: Zeitfchr. f. Bauw. 1900, Bl. 19.