

vor; das Publikum zieht es in der Regel vor, in der geräumigen und luftigen Wandelhalle sich aufzuhalten, in der auch zahlreiche Sitzbänke zum Verbleiben einladen.

An die Wandelhalle anstoßend sind die Bahnhofswirtschaft und alle sonstigen der Bequemlichkeit des Publikums dienenden Räume angeordnet.

Durch die vorstehend kurz beschriebene Anlage wird nicht nur infolge der Einschränkung der Warteräume eine nicht geringe Ersparnis erzielt, sondern auch noch dadurch, daß alle Flurgänge, die sonst nach den Wartefälen führen, in Fortfall kommen.

Solche Wandel- oder Wartehallen an die Stelle der Wartefäle treten zu lassen, empfiehlt sich nicht nur für ganz große Bahnhöfe, sondern auch für Stationen von mittlerer Bedeutung. Solches ist bei der von Neuchâtel nach Locle führenden Jura-Eisenbahn geschehen.

Die geräumig vorgesehene Wartehalle ist durchweg nur vom Bahnsteig aus zugänglich. In ihr sind Fahrkartenausgabe und Gepäckannahme untergebracht und zahlreiche Bänke aufgestellt. Ausschank von Getränken und dergl. ist ausgeschlossen; hierdurch bleibt die Halle von Publikum frei, das durch Rauchen und Trinken die Reisenden belästigt.

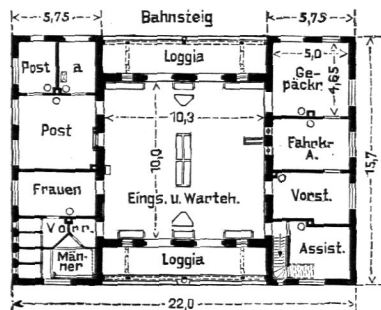
71.
Vereinigung
mit
Eingangshalle.

5) In letzter Reihe sei auf das Verfahren hingewiesen, das namentlich auf amerikanischen Eisenbahnen üblich ist und dessen in Art. 51 (S. 63) gedacht wurde: die Eingangshalle ist zugleich Wartehalle. In Fig. 52 u. 54 (S. 64) wurden einschlägige Beispiele mitgeteilt.

Auch auf den Eisenbahnen Dänemarks sind in den Empfangsgebäuden der Bahnhöfe die Wartefäle ganz nebenfächlich behandelt; oft fehlen sie gänzlich. Letzteres gilt namentlich von den Wartefälen III. Klasse⁵⁵⁾. Als Ersatz hierfür ist in der Regel eine geräumige, hohe und luftige Eingangshalle vorgesehene, die den Kern der Anlage bildet, um den sich, in klarer und übersichtlicher Weise angeordnet und leicht zugänglich, die Schalter und das übrige Zubehör an Verkehrs- und Diensträumen herumlegen (Fig. 68⁵⁶⁾). Erfrischungsräume sind gleichfalls nur in Ausnahmefällen für erforderlich gehalten worden.

Solche Anlagen sind vollkommen im Geiste der neuen Verkehrsverhältnisse gelegen. Denn die in kurzen Zwischenräumen einander folgenden Züge bedingen längeres Verweilen der Reisenden auf dem Bahnhofe nur selten.

Fig. 68.



Empfangsgebäude auf dem Bahnhöfe zu Lersøen⁵⁶⁾.

1/500 w. Gr.

4. Kapitel.

Bahnhofsausgänge.

a) Anordnung der Ausgänge.

72.
Grund-
fätzliches.

Der in Art. 25 (S. 26) ausgesprochene Grundsatz, daß die abfahrenden Reisenden von den ankommenden tunlichst getrennt werden mögen, daß das Begegnen beider möglichst zu vermeiden ist, daß das Kreuzen der zwei Verkehrsströme, wo immer es angeht, auszuschließen sei, sollte wohl bei keinem Teile eines

⁵⁵⁾ Die IV. Wagenklasse gibt es in Dänemark nicht.

⁵⁶⁾ Nach: Zentralbl. d. Bauverw. 1906, S. 272.