

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.

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. 126⁹²⁾ 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

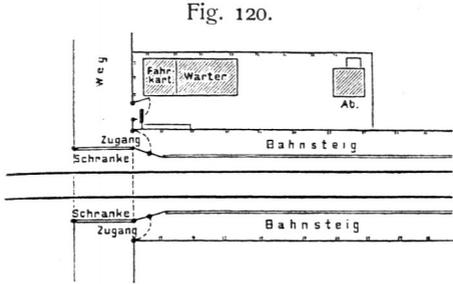


Fig. 120.

Haltepunkt für geringen Verkehr an preußischen zweigleisigen Eisenbahnen⁸⁹⁾.



Fig. 121.

Empfangsgebäude auf den Haltestellen der Eisenbahn Argenteuil-Mantes⁹⁰⁾.



Fig. 122.

Empfangsgebäude auf kleineren Haltestellen.

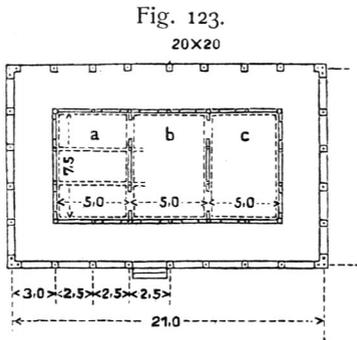


Fig. 123.

20X20

a. Stationsvorsteher. — b. Fahrkartenausgabe. — c. Warterraum.

Empfangsgebäude auf den Eisenbahnen Siams⁹¹⁾.

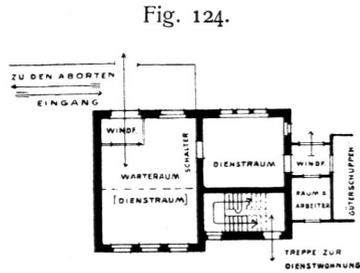


Fig. 124.

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

1/500 w. Gr.

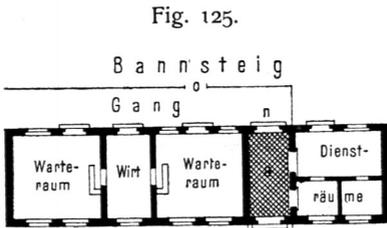


Fig. 125.

Empfangsgebäude mit zwei Warteräumen⁹²⁾.



Fig. 126.

⁹²⁾ Nach: Centralbl. d. Bauverw. 1896, S. 63.