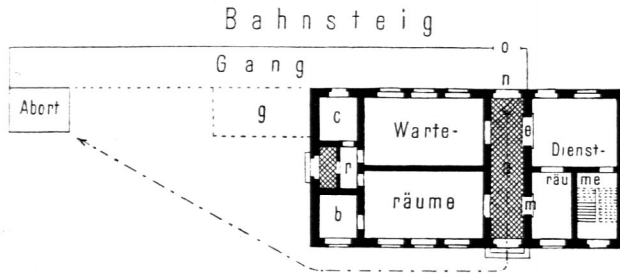


den Galtwirt Verwendung finden; bei *m* befindet sich der Fahrkarten-, bei *e* der Gepäckschalter.

Fig. 127.



Empfangsgebäude mit zwei Warteräumen⁹²⁾.

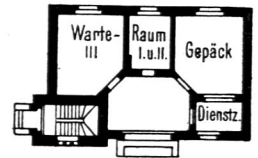
Auf den neuen Haltestellen der Reichseisenbahnen haben die Empfangsgebäude die aus Fig. 128⁹³⁾ hervorgehende Grundrißeinteilung erhalten. Zu beachten ist das zu den Dienstwohnungen führende Treppenhaus mit besonderem Zugang von außen.

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. 129⁹⁴⁾ 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

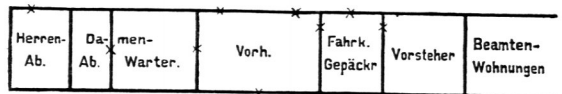
Fig. 128.



Empfangsgebäude auf neueren Haltestellen der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen⁹³⁾

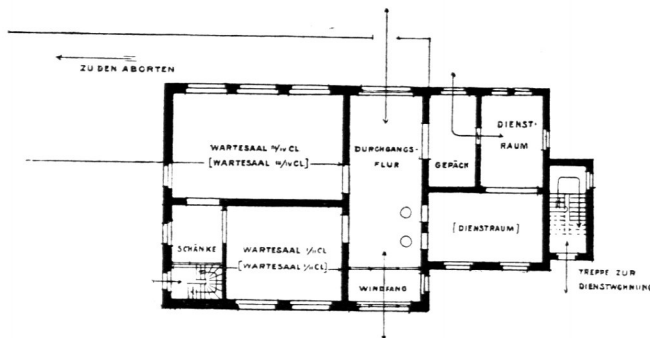
¹/₅₀₀ W. Gr.

Fig. 129.



Skizze eines Empfangsgebäudes auf größeren englischen Haltestellen⁹⁴⁾.

Fig. 130.



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

⁹³⁾ Nach: Organ f. d. Fortchr. d. Eisenbahnw. 1884, Taf. XIX.

⁹⁴⁾ Nach: Centralbl. d. Bauverw. 1900, S. 272, 273.