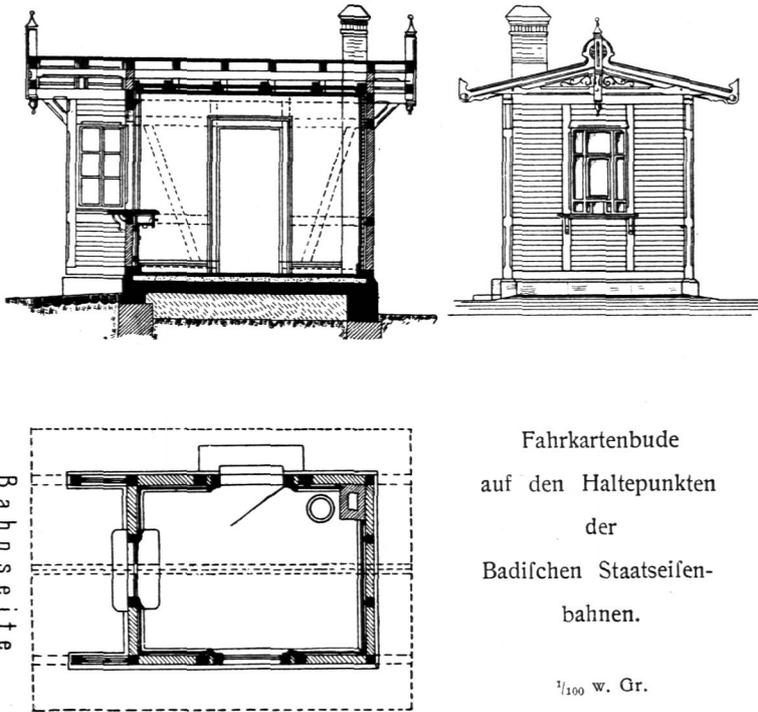


ζ) Auch in ästhetischer Beziehung befriedigt die Anordnung solcher freistehender Schaltereinbauten nur wenig; denn die Blicke auf Decke und Wände der Eingangshalle und die Wirkung des ganzen Raumes werden durch den wenige Schritte vor dem Beschauer aufgepflanzten, ziemlich hohen Baukörper empfindlich geschädigt.

Aus diesen Gründen kann man wohl behaupten, daß eine derartige Schalteranordnung sich nicht bewährt hat, daß man sie nicht empfehlen und sie nur im Notfalle als zulässig erklären kann. Man fordert im Gegenteile in neuerer Zeit eine Anlage, die unmittelbare Licht- und Luftzuführung sichert.

Mit recht viel Geschick ist dies im neuen Empfangsgebäude des Altonaer Bahnhofes geschehen (Fig. 33<sup>33</sup>).

Fig. 34.



Fahrkartenbude  
auf den Haltepunkten  
der  
Badischen Staatseisen-  
bahnen.

$\frac{1}{100}$  w. Gr.

Vor der Vorder- oder Eingangswand der Eingangshalle ist die Fahrkartenausgabe im Äußeren als dreigiebeliger Einbau der großen Frontnische, im Inneren als fünfseitiger, hölzerner, in die Halle vorpringender Schalterbau ausgebildet. Die Beleuchtung erfolgt unmittelbar durch die Außenfenster und außerdem durch das verglaste Dach des Innenbaues.

Eine gleiche Anordnung ist im neuen Empfangsgebäude der Schweizerischen Bundesbahnen zu Basel zu finden.

An den beiden Enden der äußerst geräumigen Haupteingangshalle sind in der Hauptfront zwei große Türen vorgesehen, die als „Eingang“ und „Ausgang“ bezeichnet sind. Zwischen diesen Türen ist an der gleichen Front eine langgestreckte Reihe von Fahrkartenschaltern angeordnet, die sich nach der Halle zu öffnen und ihr Licht vom Bahnhofsvorplatz erhalten.

Wenn eine größere Zahl von Fahrkartenschaltern benötigt wird, so empfiehlt es sich, sie in Gruppen anzuordnen, und zwar diese Gruppen nach einem bestimmten System zu bilden, also z. B. eine Trennung nach Fahrklassen, nach Fahrrichtungen usw. vorzunehmen. Die verschiedenen Fahrtrichtungen, Fahr-

40.  
Gruppierung.