

tungen zu dienen hat, also besonders auf den sog. Haupt- oder Zentralbahnhöfen, ebenso auf Infel- und Keilbahnhöfen und dergl.

Auf verkehrsreichen Bahnhöfen erhalten einzelne oder auch sämtliche Bahnsteige eine so bedeutende Länge, daß die Bahnsteighalle sehr hohe Kosten verursachen würde, wollte man ihr eine gleiche Länge geben. Deshalb liegen in nicht seltenen Fällen die Bahnsteige nur auf einen Teil ihrer Länge in der Bahnhofshalle; mit dem übrigen Teile ragen sie aus letzterer hervor. Dieser Teil der Steige bleibt alsdann entweder unbedacht, oder er erhält eine der sonst üblichen Überdachungen (Fig. 101).

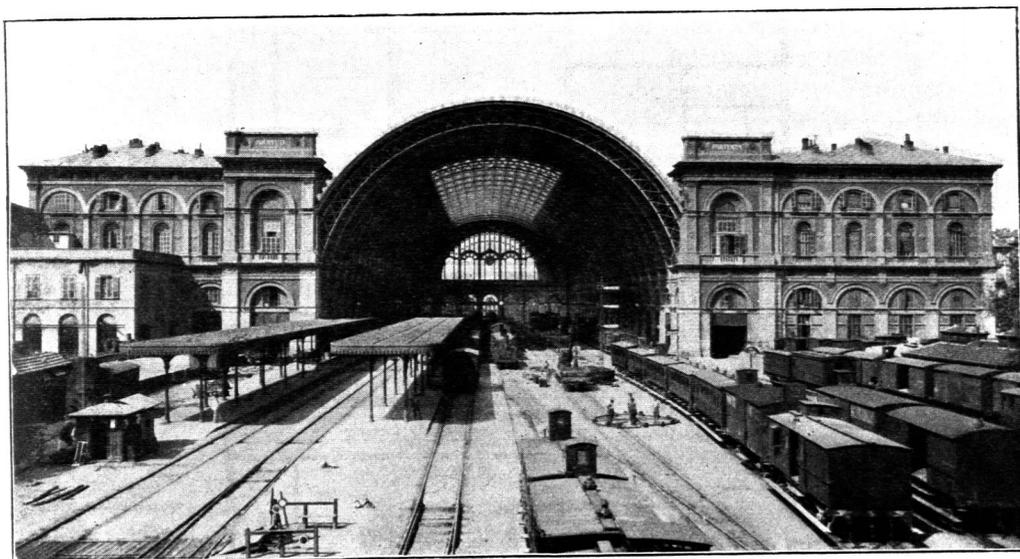
138.
Halle und
Einzeldächer.

f) Einrichtungen für die Fahrkartenprüfung.
(Bahnsteigperre.)

Über das Wesen und die Ziele der sog. Bahnsteigperre, über die Lage der betreffenden Einrichtungen im allgemeinen wurde bereits in Art. 26 (S. 27)

139.
Überficht.

Fig. 101.



Bahnsteigüberdachungen auf dem Bahnhof zu Turin.

gesprochen. Im besonderen sind die Stellen, an denen die Fahrkartenprüfung stattfindet, sehr verschieden gewählt worden. Zum Teil ist dies von der Grundrißanordnung des Empfangsgebäudes, zum Teil aber auch von den persönlichen Anschauungen der betreffenden maßgebenden Oberbeamten abhängig. Von Einfluß ist allerdings in vielen Fällen noch der Umstand, ob das Empfangsgebäude erst nach der Einführung der Bahnsteigperre erbaut worden ist oder ob man ein bestehendes Empfangsgebäude erst nachträglich mit den bezüglichen Einrichtungen versehen mußte.

Von Seiten der Bahnverwaltung wird die Forderung aufgestellt, die in Rede stehenden Einrichtungen möchten in solcher Weise verteilt und angeordnet werden, damit die Fahrkartenprüfung von möglichst wenig Beamten (Bahnsteig- oder Sperrschaffnern) besorgt werden kann. So lange die Interessen des reisenden Publikums nicht in nachteiliger Weise beeinflußt werden, kann dieser Forderung nur beigetreten werden.

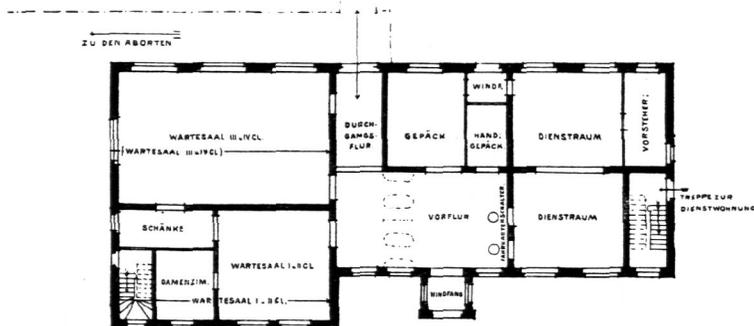
140.
Sperr
in der
Eingangs-
halle.

Man findet die Einrichtungen für die Fahrkartenprüfung an ziemlich verschiedenen Stellen des Empfangsgebäudes, bezw. der Bahnsteige.

1) Diese Einrichtungen sind in der Eingangshalle, bezw. im Eingangsflur angebracht. Nachdem der Reisende den vorderen Teil dieses Raumes durchschritten, am Fahrkartenschalter die Fahrkarte gelöst und an der Gepäckannahme sein Reisegepäck aufgegeben hat, gelangt er, weiter vorwärts gehend, an die die Bahnsteigsperr bildende Schranke und kann sich erst dann in die Warte- und Erfrischungsräume begeben (Fig. 102).

Hierher gehört auch die durch Fig. 103⁸³⁾ veranschaulichte Anordnung.

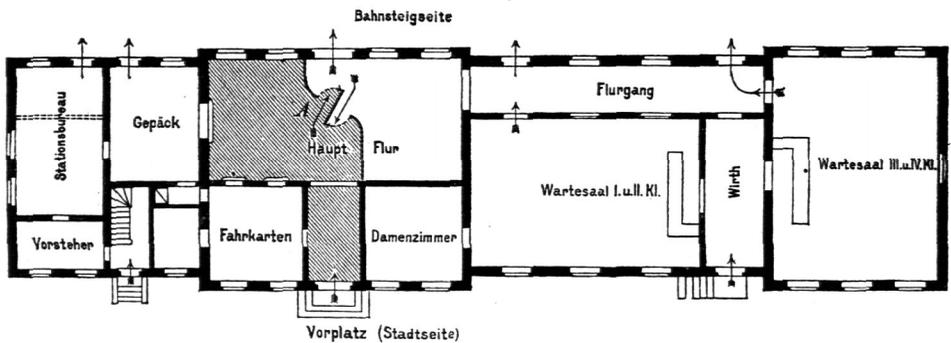
Fig. 102.



Vom preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten empfohlenes
„Grundrißmuster 5“ für Stationsgebäude.

$\frac{1}{500}$ w. Gr.

Fig. 103.



Empfangsgebäude einer Zwischenstation mit im Eingangsflur befindlicher Bahnsteigsperr⁸³⁾.

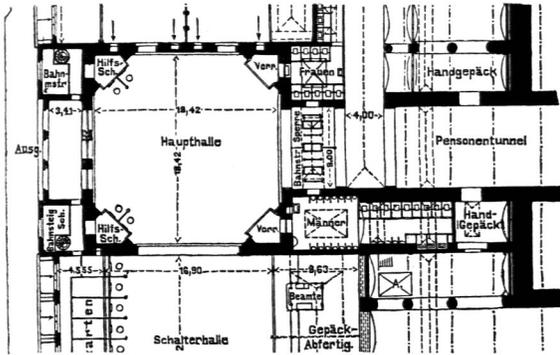
Im Eingangs-(Haupt-)flur ist eine Schranke mit Einlaßstellen aufgestellt, die so angeordnet ist, daß beim Betreten dieses Flurs Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung zugänglich bleiben. Der Zugang zu den Warteräumen und dem Bahnsteig führt durch die Einlaßstelle hindurch, durch die in umgekehrter Weise die ankommenden Reisenden nach Verlassen des Bahnsteiges hinausgelassen werden.

Auf kleineren Stationen genügt für gewöhnlich das Aufstellen eines einzigen Beamten, der sowohl bei der Anlage nach Fig. 102, als auch bei derjenigen nach Fig. 103 vollkommen geschützt gegen die Unbilden der Witterung seines Amtes waltet; die Fahrkartenprüfung kann in einem geschützten Räume sicherlich sorgfältiger ausgeübt werden als im Freien.

⁸³⁾ Fakf.-Repr. nach: Centralbl. d. Bauverw. 1893, S. 251.

Solche Anordnungen kommen ebenso häufig vor, wenn Eingangshalle und Bahnsteige in gleicher Höhe gelegen sind, als auch in dem Falle, daß man zu den Bahnsteigen durch Tunnel und Tunneltreppen gelangt. Bei letzterer Einrichtung können die Reisende die Perfonentunnel erst nach dem Passieren der Sperre betreten.

Fig. 104.



Anordnung der Bahnsteigsperre auf dem Bahnhof zu Essen ⁸⁴).
 1/600 w. Gr.
 (Siehe auch Fig. 22, S. 38.)

Bahnhof zu Essen herrührend, liefert Fig. 104 ⁸⁴); weitere Beispiele zeigen die Bahnhöfe zu Coblenz (siehe Fig. 27, S. 43), Metz (siehe Fig. 23, S. 39), Mülheim a. Rh. (siehe Fig. 29, S. 45).

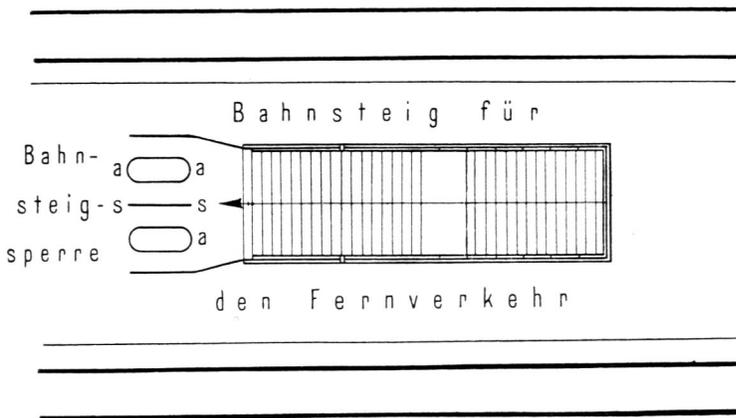
4) Hier einzureihen ist ferner der selten vorkommende Fall, daß die Einrichtungen für die Fahrkartenprüfung an den Austritten der von den Personen-

2) Verwandt mit der ebenbesprochenen Anordnung ist diejenige, bei der die Einrichtungen für die Fahrkartenprüfung an diejenige Stelle verlegt werden, an der sich der unmittelbare Ausgang von der Eingangshalle nach dem Bahnsteig befindet.

3) In gleicher Weise verwandt ist die Anordnung, wenn sich die Fahrkartenprüfstelle am Anfang der nach den Bahnsteigen führenden Personentunnel befindet. Ein Beispiel hierfür, vom

141.
Sperre
im und am
Personen-
tunnel.

Fig. 105.



Anordnung der Bahnsteigsperre in der Bahnsteighalle des Bahnhofes zu Hamburg-Sternschanze.

tunneln nach den Bahnsteigen emporführenden Treppen angeordnet sind, wie z. B. auf dem Bahnhof Hamburg-Sternschanze (Fig. 105.)

Die Eingangshalle mit Zubehör ist in der Höhe des Bahnhofsvorplatzes, die Bahnsteige und Gleise sind in dem höher befindlichen Geschoß gelegen. Aus der Eingangshalle betritt man die Personentunnel; von diesen führen einläufige Treppen auf die Bahnsteige, und am Austritt der letzteren ist je eine Fahrkarten-Prüfstelle angeordnet.

⁸⁴) Fakf.-Repr. nach: Centralbl. d. Bauverw. 1903, S. 493.

Sind Bahnsteige und Bahnsteigtreppe unter einem Hallendach gelegen, so bedarf es keines weiteren Schutzes; sonst muß über und vor jeder Treppe ein besonderes Schutzdach angebracht werden.

142.
Sperr
an und in
Warte-
gängen.

5) Wenn besondere Wartegänge vorhanden sind, die aus der Eingangshalle abzweigen und an denen die Warte- und Erfrischungsräume gelegen sind (siehe Art. 35, S. 36), so legt man die Fahrkarten-Prüfungstellen gern an denjenigen Punkt, an dem diese Abzweigung stattfindet, oder ordnet diese Einrichtungen in den Wartegängen selbst an.

Diese Anlage ist vielfach beliebt worden bei Empfangsgebäuden, die vor Einführung der Bahnsteigsperr entstanden sind; die Warte- und Erfrischungsräume, ebenso meist die Aborte, Wafchräume usw., liegen alsdann innerhalb der Sperr.

6) Unter 5 wurde vorausgesetzt, daß der Wartegang an der dem Bahnhofsvorplatz zugewendeten Langseite der Warte- und Erfrischungsräume angeordnet ist, was auch am häufigsten geschieht und schon deshalb vorzuziehen ist, weil die Reisenden kürzere Wege zurückzulegen haben und die Warte- und Erfrischungsräume unmittelbare Türen nach den Bahnsteigen erhalten können. Wie aber bereits in Art. 35 (S. 39) mitgeteilt worden ist, wurde vom preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten unterm 25. Juni 1901 empfohlen: „wenn die Warteräume in der Längsrichtung des (Empfangs-)Gebäudes hintereinander gelegt werden, den hinten angelegten oder auch alle Warteräume vom Eingangsflur durch einen an der Bahnsteigseite anzulegenden Flur (Gang) zugänglich zu machen“. Unter den diesem Ministerialerlaß beigefügten „Grundrißmustern“ zeigt Nr. 4 eine bezügliche Anordnung, und die Einrichtungen für die Fahrkartenprüfung sind an diejenige Stelle gelegt, wo der Durchgangsflur vom Vorflur abzweigt (Fig. 106). Die Warte- und Erfrischungsräume besitzen keinen unmittelbaren Ausgang nach dem Bahnsteig.

Bei weniger gedrängter Grundrißanordnung des Empfangsgebäudes und wenn man diesem eine größere Längenentwicklung geben kann und will, wird, wie in dem Ministerialerlaß angedeutet ist⁸⁵⁾ und wie Fig. 107 zeigt, an der Bahnsteigseite der Wartegang angeordnet, in den man aus der Eingangshalle (Vorflur) gelangt, von dem aus Türen nach den Warte- und Erfrischungsräumen führen und der einen unmittelbaren Ausgang nach dem Bahnsteig hat; an letzteren legt man die Einrichtung für die Fahrkartenprüfung.

Wie leicht ersichtlich soll durch diese Anordnung erzielt werden, daß zur Ausübung der Fahrkartenprüfung möglichst wenige Beamte notwendig sind. Daß dies hier allerdings leichter erreicht werden kann, als in dem noch später vorzuführenden Falle, muß ohne weiteres zugegeben werden; allein man hat damit mancherlei Mißstände mit in den Kauf zu nehmen:

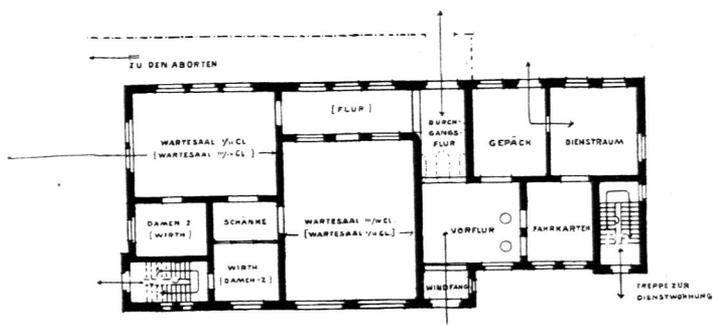
α) Die Reisenden haben vielfach Um- und Rückwege zurückzulegen.

β) Das Publikum, das sich nach den Warte- und Erfrischungsräumen bewegt, kreuzt im Wartegang vielfach die Reisenden, die sich aus jenen Räumen nach ihren Zügen begeben.

γ) Eine Aufsicht darüber, ob die Reisenden tatsächlich denjenigen Warte- raum benutzen, der ihnen zukommt, ist, wenn man nicht einen besonderen Beamten damit beauftragen will, so gut wie ausgeschlossen.

⁸⁵⁾ Nach: Der Eisenbahnbau der Gegenwart. Abchn. III: Bahnhofs-Anlagen. Wiesbaden 1899. S. 711.

Fig. 106.

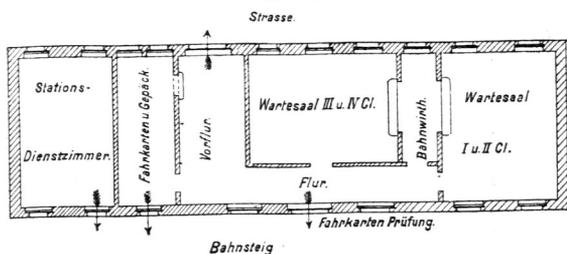


Vom preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten empfohlenes „Grundrißmuster 4“ für Stationsgebäude.
 $\frac{1}{500}$ w. Gr.

anspruch nimmt, ziemlich stark an.

7) Sehr häufig werden die Einrichtungen für die Fahrkartenprüfung in und an diejenigen Türen verlegt, die aus den Warte- und Erfrischungsräumen nach dem Bahnsteig führen, also in und an den sog. Bahnsteigtüren. Wenn ein Wartegang vorhanden ist, so ist er an der dem Bahnsteig abgewandten Längsfront des Empfangsgebäudes gelegen.

Fig. 107.



Empfangsgebäude mit Wartegang an der Bahnsteigseite.
 $\frac{1}{400}$ w. Gr.

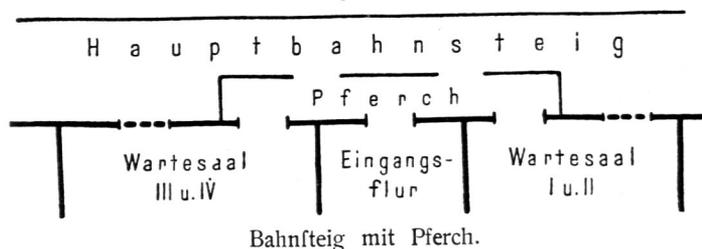
Dieses Verfahren unterscheidet sich von dem unter 2 vorgeführten vor allem dadurch, daß die Warte- und Erfrischungsräume, unter Umständen auch Aborte, Waschräume und dergl., sich nicht innerhalb der Bahnsteigsperrre befinden.

Führt man diese Anordnung in der Weise durch, wie sie grundsätzlich sich darstellt, so muß an jeder Bahnsteigtür mindestens ein sog. Bahnsteigchaffner aufgestellt werden.

Auf vielen größeren Bahnhöfen geschieht dies auch tatsächlich. Auf kleineren Stationen trachtet man natürlich auch hier, an Beamtenpersonal zu sparen, und hat zu diesem Ende ein verschiedenes Verfahren eingeschlagen:

a) Man rückt die Bahnsteigtüren, desgleichen den etwa vorhandenen unmittelbaren Ausgang aus dem Eingangsflur nach dem Bahnsteig, tunlichst nahe aneinander und trennt vor diesen Türen vom Hauptbahnsteig durch niedrige

Fig. 108.



Bahnsteig mit Pferch.

Schranken einen im Grundriß länglich rechteckig gestalteten Raum, ein Gehege, einen sog. Pferch, ab, von dem ein oder zwei Türen nach dem Bahnsteig führen; an letzteren befragen Beamte die Fahrkarten-

143.
 Sperrre
 an und in
 den Warte-
 räumen.

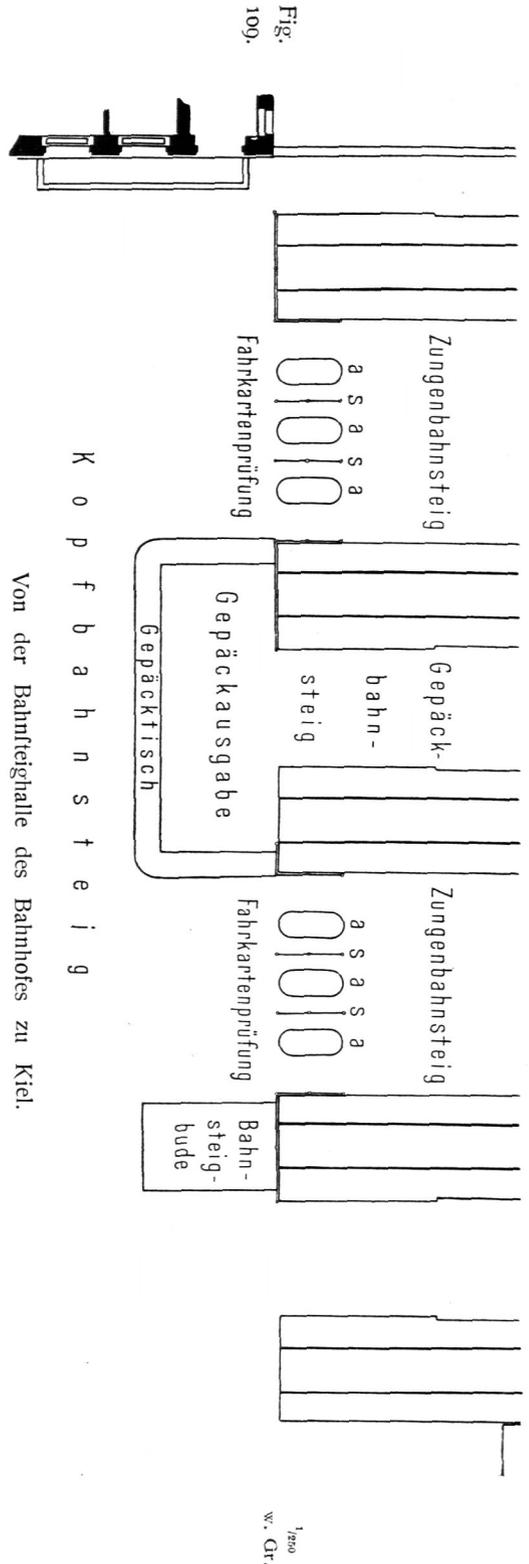
prüfung (Fig. 108). Damit diese Türen den Verkehr weder im Pferch, noch auf dem Bahnsteig behindern, werden sie am besten als Schiebe-, bezw. Rolltüren konstruiert.

Selbstredend muß ein derartiger Pferch überdacht sein. Wenn sonach der betreffende Bahnsteig kein Schutzdach besitzt, so hat man ein solches über dem Pferch vorzusehen.

β) Lassen sich die in Rede stehenden Bahnsteigtüren nicht so nahe aneinander rücken, wie vorstehend angenommen wurde, so muß vom Bahnsteig längs des Empfangsgebäudes ein langgestreckter Streifen, gleichfalls durch niedrige Schranken, abgetrennt werden, der unter Umständen bis zu den an den Bahnsteigenden angebrachten Aborten (siehe Art. 96, S. 104), an den Bahnhofausgang ufw. führt. In beiden Fällen können auf dem freigebiebenen Streifen des Bahnsteiges die Durchgangsreisenden, das Publikum, das in den Warte- und Erfrischungsräumen nichts zu tun hat, und dergl. sich unbehindert bewegen.

8) Verhältnismäßig selten kommt es vor, daß die Einrichtungen für die Fahrkartenprüfung in den Wartefälen selbst angebracht sind. Alsdann muß jeder dieser Säle in zwei Räume geschieden werden: in einen freizugänglichen und einen unmittelbar daran grenzenden abgeschlossenen. Meist findet sich eine solche Anordnung in älteren Empfangsgebäuden, in denen nachträglich die Bahnsteigsperrre eingerichtet werden mußte.

9) Auf Kopfstationen werden die Einrichtungen für die Fahrkartenprüfung sehr häufig an diejenigen Stellen gesetzt, an denen die Zungenbahnsteige vom Kopfbahnsteig abgehen. Fig. 109, dem Empfangsgebäude auf dem Bahnhof zu Kiel angehörig, mag als Beispiel dienen. Ebenso soll auf die Grundrisse der Empfangsgebäude zu Frankfurt a. M. (siehe die Tafel



144.
Sperrre
auf
Kopfstationen
u/w.

bei S. 67), Wiesbaden (siehe die Tafel bei S. 57), Altona (siehe Fig. 33, S. 48) ufw. verwiesen werden.

10) Kommen auf einem Personenbahnhof Gleisüberbrückungen vor, so werden die Einrichtungen für die Fahrkartenprüfung in der Regel an denjenigen

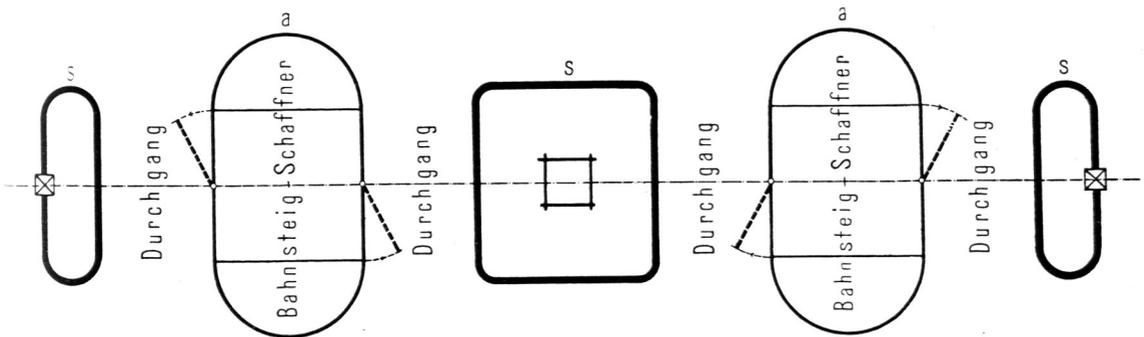
Fig. 110.



Anficht.

Fig. 111.

Z u n g e n b a h n s t e i g e



K o p f b a h n s t e i g

Grundriß. — 1/50 w. Gr.

Bahnsteigsperrre in der Bahnsteighalle des Bahnhofes zu Wiesbaden.

(Siehe auch die Tafel bei S. 57.)

Stellen angeordnet, wo von der Gleisbrücke (in Hamburg „Verbindungshalle“ genannt, siehe die Tafel bei S. 82) die Treppen nach den Bahnsteigen hinabführen.

Seltener findet man am Eingang zur Brücke die Fahrkartenprüfungsstelle angebracht. Dies trifft z. B. bei dem in Fig. 26 (S. 41) dargestellten Empfangs-

gebäude des Bahnhofes zu Lübeck zu, wo die Gleisbrücke als „Personengang“ bezeichnet wird und die Bahnsteigperrre beim Austritt aus den Wartefälen palliert werden muß.

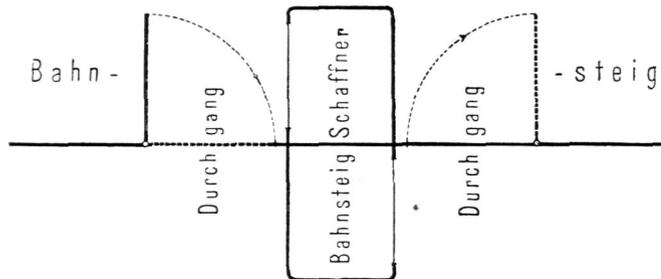
11) Wo besondere Bahnhofsaußgänge vorhanden sind, werden an diesen Fahrkarten-Prüfungsstellen vorgefehen, außer die Reifenden haben schon früher — auf dem Wege von ihrem Zuge nach dem Ausgang — eine Bahnsteigperrre zu pallieren.

Fig. 112.



Schaubild.

Fig. 113.



Bahnhofsvorplatz und Droschken-Halteplatz

Grundriß. — $\frac{1}{60}$ w. Gr.

Bahnsteigperrre auf dem Bahnhof zu Baden-Baden.

145.
Technische
Einzelheiten.

Die technische Anordnung und Gestalt der Bahnsteigperrren ist namentlich eine dreifache:

a) Befindet sich die Stelle der Fahrkartenprüfung unter Dach, so ist die Anordnung die einfachste, wenn der oder die von den Reifenden zu benutzenden Bahnsteige von letzteren durch eine Schranke abgetrennt sind, wenn in dieser an geeigneten Punkten schmale Türen — nur so breit, daß ein Reifender pallieren kann — angebracht sind. Diese Türen sind für gewöhnlich verschlossen und werden erst einige Zeit vor Abgang oder vor Ankunft des Zuges geöffnet. An

jeder dieser Türen sind — je nach dem Verkehr — ein oder zwei Bahnsteigschaffner postiert.

Diese Anordnung ist die auf kleineren Stationen meist übliche, kommt aber auch auf großen Bahnhöfen (Hauptbahnhof zu Frankfurt a. M., Hauptbahnhof zu München usw.) vor.

β) Wenn abermals vorausgesetzt wird, daß die Fahrkartenprüfung unter einem Bahnsteigdach oder unter dem Dache einer Bahnsteighalle stattfindet, so werden durch 1,00 bis 1,10^m hohe Schranken, die parallel zu den Gleisen gestellt sind, für die Reisenden besondere Durchgänge geschaffen. Solche Durchgänge dürfen nicht unter 75^{cm} breit sein, werden aber besser bis zu 1,00^m breit gemacht; ja in Rücksicht auf das von den Reisenden mitgeführte Handgepäck ist man auch über dieses Maß hinausgegangen: bis 1,50^m und darüber.

Anlagen mit derart angeordneten Durchgängen zeigt die schon vorhin vorgeführte Abbildung Fig. 109; ferner stellen Fig. 110 u. 111 gleiche Anlagen dar. Die betreffenden Schranken sind durchweg mit *s* bezeichnet.

Zwischen diesen Schranken befinden sich die Standplätze *a* für die Bahnsteigschaffner. Um letztere tunlichst zu schützen und ihnen einen möglichst ungehinderten Verkehr mit den Reisenden zu verschaffen, werden in der Regel kleine, im Grundriß oval gestaltete Gehege oder Pferche aufgestellt, die für je 2 Schaffner bestimmt und von einer etwa 1,10^m hohen Holzwand umgrenzt sind; an den Stirnseiten ist je ein Sitz angebracht. Diese Pferche sind 2,00 bis 2,10^m lang und 0,80 bis 1,00^m breit.

γ) Ist die Stelle der Fahrkartenprüfung nicht überdacht, oder sind sonst die Bahnsteigschaffner Wind und Wetter ausgesetzt, so müssen die Standplätze der letzteren entsprechend geschützt werden. Dies geschieht durch kleine Holzbuden (Schilderhäuschen) wie Fig. 112 u. 113 sie zeigen. Doch kommen solche Buden auch dann vor, wenn die gedachten Standplätze sich unter Dach befinden. (Siehe die betreffende Einrichtung in der log. Verbindungshalle im Hauptbahnhof zu Hamburg auf der Tafel bei S. 82.)

9. Kapitel.

Dienstwohnungen.

Für diejenigen Beamten und Arbeiter, die ständig auf dem Bahnhofe zu tun oder doch ständig anwesend zu sein haben, müssen Dienstwohnungen vorgehen werden; vor allem

für solche Beamte, die im Empfangsgebäude ständig beschäftigt sind, und, wenn möglich, auch für eine größere Zahl von Beamten und Arbeitern, die auf dem zugehörigen Bahnhofe ständig zu tun haben.

Unter allen Verhältnissen muß der Stationsvorsteher eine Dienstwohnung erhalten. Steht noch Raum zur Verfügung, so wird auch noch für den mit der Wahrnehmung des Stationsdienstes betrauten Stationsassistenten eine Wohnung vorzusehen sein.

Weiter bekommen Dienstwohnungen der Stationspfortner und der Stationsdiener, ferner die Bahnmeister, sowie diejenigen Weichensteller und Bahnwärter, bei denen das dienstliche Interesse dies geboten erscheinen läßt.

Auf kleinen und mittelgroßen Bahnhöfen werden diese Dienstwohnungen in der Regel in das Obergeschoß des Empfangsgebäudes verlegt, während das Erd-

146.
Überficht.

147.
Lage.