

Bahnen fehlt eine solche Überdachung. Bei wichtigeren Stationen der in Rede stehenden Art, insbesondere dann, wenn von ihnen Bahnlinien in verschiedenen Richtungen ausgehen, wird wohl auch eine Bahnsteighalle errichtet, der man dann allerdings eine tunlichst geringe Länge gibt.

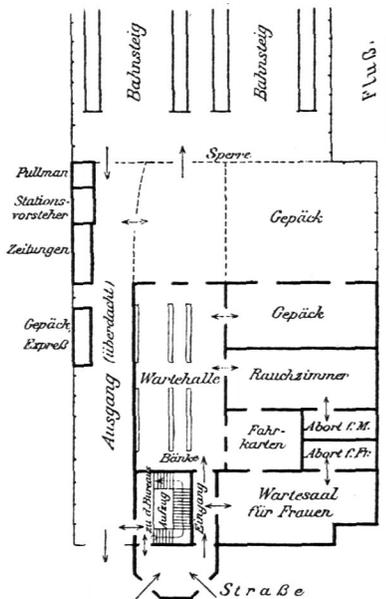
Während Gleisüberbrückungen auf unseren Haltefeldern kaum vorkommen, sind auf derartigen Stationen Frankreichs und Englands solche wohl zu finden. Auf den kleineren und mittelgroßen Bahnhöfen derselben Länder sind gleiche Anlagen noch häufiger, und in Fig. 98 (S. 132) ist eine einschlägige Anlage dargestellt. Auf deutschen Eisenbahnen sind Gleisüberbrückungen äußerst selten; wohl aber, besonders in neuerer Zeit, wurden Untertunnelungen von Bahnsteigen und Gleisen mehrfach ausgeführt, sobald man das nicht unbedenkliche, unter Umständen sogar gefährliche Überkreuzen der Gleise durch die Reisenden vermeiden will. Auch die Gepäckbeförderung nach und von den Zügen wird bisweilen unterirdisch bewirkt. Von derartigen Tunnel- und zugehörigen Treppenanlagen war bereits in Kap. 8 (unter c) die Rede, und im nächstfolgenden Kapitel wird noch näher darüber gesprochen werden; deshalb mögen an dieser Stelle die vorstehenden Bemerkungen genügen.

Bei Bahnlinien, auf denen die sog. Bahnsteigsperrung eingeführt ist, müssen an geeigneten Stellen Einrichtungen für die Fahrkartenprüfung vorgehen werden. Indem in dieser Richtung auf das in Art. 26 (S. 27) u. 139 ff. (S. 135 ff.) bereits Gefagte verwiesen wird, sei an dieser Stelle bemerkt, daß die Fahrkartenprüfung meist an denjenigen Türen ausgeübt wird, die entweder von der Eingangshalle oder aus den Warteböden, bzw. Erfrischungsräumen nach den Bahnsteigen führen. Daß man mit Hilfe von Schranken einen Puffer bilden kann, der es ermöglicht, die Zahl der erforderlichen Bahnsteigschaffner tunlichst herabzumindern, wurde bereits an den ebengenannten Stellen des vorliegenden Heftes gelagt und ist auch aus Fig. 108 (S. 139) zu ersehen.

Die Fahrkartenprüfung wird aber auch im Eingangsflur, bzw. der Eingangshalle (siehe das preußische Grundrißmuster 5 auf S. 136) vorgenommen, und eine einschlägige eigenartige Einrichtung wird durch Fig. 103 (S. 136) veranschaulicht. Ebenso können etwa vorhandene Wartegänge zum Anbringen der Bahnsteigsperrung dienen, und es ist auch schon mehrfach davon gesprochen worden, daß man an bezüglichem Personal sparen kann, wenn man den Wartegang nicht an die Stadt-, sondern an die Bahnsteigseite des Empfangsgebäudes legt (siehe Fig. 106, S. 139). Auch an den Ausgang, der tunlichst unmittelbar aus der Eingangshalle auf den Hauptbahnsteig führt, kann man die Bahnsteigsperrung legen (siehe das preußische Grundrißmuster 4 auf S. 139).

Da der Dienst auf einem größeren Bahnhof einen bedeutenderen Umfang hat als auf einer Haltefeldern, so sind naturgemäß die Diensträume auf ersterem in

Fig. 152.



Empfangsgebäude auf dem Bahnhof der Baltimore- und Ohio-Eisenbahn zu Pittsburg<sup>112)</sup>.

<sup>1/100</sup> w. Gr.

<sup>174.</sup>  
Räume für den  
Stationsdienst,  
die Post ufw.