

Durch die „Technischen Vereinbarungen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen“ wurde alsdann bald die Anlage niedriger Perrons vorgeschrieben, und zwar in einer dem untersten Abfalte der Umgrenzung des lichten Raumes (siehe Art. 6, S. 4) entsprechenden Höhe. Letztere beträgt $0,38^m$ über Schienenoberkante, so daß in § 47, Abl. 4 vorgeschrieben wurde: „. Wird das Bahnsteiggleis von den Reisenden überschritten oder mit Post- oder Gepäckkarren überfahren, so soll die Bahnsteigkante auch bei abgenutzten Schienen und gefunkenem Gleise nicht höher als 35^m sein“ Man war indes vor dem Aufstellen dieser Norm noch wesentlich unter dieses Maß herabgegangen — bis $0,21^m$;

Fig. 96.



Inneres der Bahnsteighalle auf dem Hauptbahnhof zu Metz.

es heißt an gleicher Stelle: „. . . Die Bahnsteige sollen mit ihrer Kante mindestens 21^m über Schienenoberkante hoch sein“

Mit welchen Mißständen so niedrige Bahnsteige verbunden sind, ist allgemein bekannt; man denke an ältere, an kränkliche und altersschwache Personen, an Damen mit engen Kleidern usw. Es ist deshalb leicht erklärlich, daß sich gegen die angeführte Vorschrift schon ziemlich frühe Widerspruch erhob. Bereits anfangs der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts wurde von maßgebender Seite ⁷⁶⁾ für Bahnsteighöhen von $0,52$ und $0,65^m$ eingetreten, und beim Bau des Lehrter Bahnhofes zu Berlin wurden $0,67^m$ Höhe zur Ausführung gebracht. Indes war es erst der neuesten Zeit vorbehalten, in dieser Beziehung Wandel zu schaffen.

⁷⁶⁾ Siehe: Deutsche Bauz. 1883, S. 360, 470.