

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).

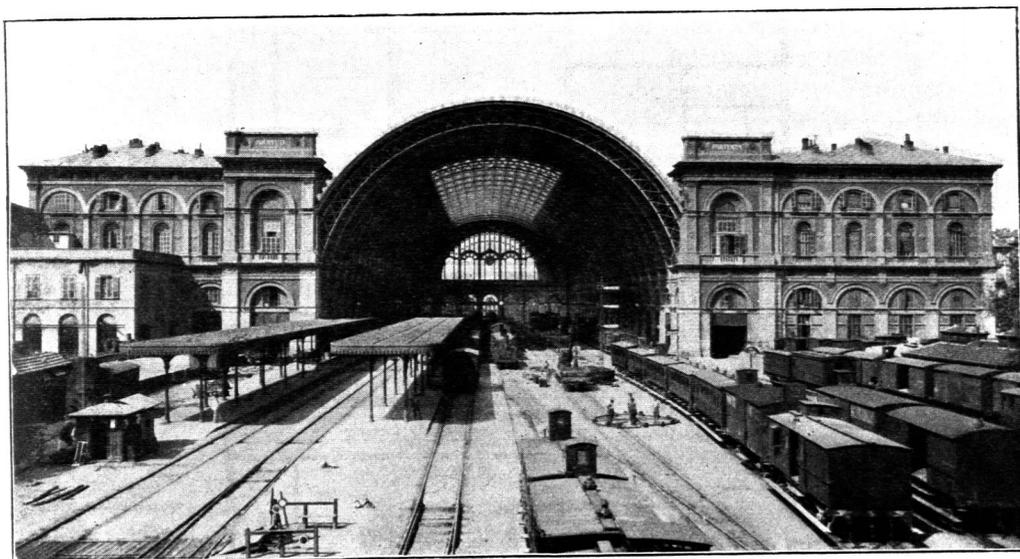
138.
Halle und
Einzeldächer.

f) Einrichtungen für die Fahrkartenprüfung.
(Bahnsteigsperrre.)

Über das Wesen und die Ziele der sog. Bahnsteigsperrre, 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 Bahnsteigsperrre 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.