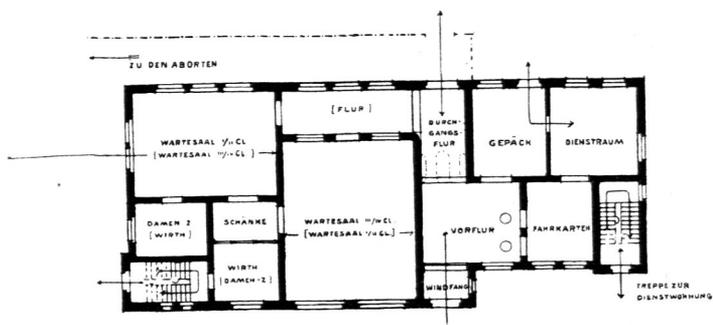


Fig. 106.

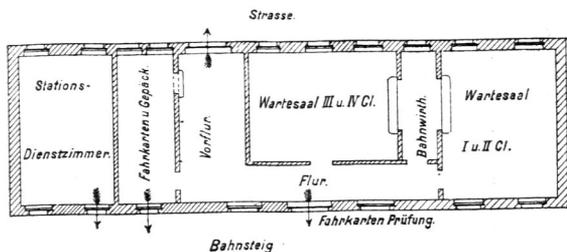


Vom preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten empfohlenes „Grundrißmuster 4“ für Stationsgebäude.
 $\frac{1}{500}$ w. Gr.

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.

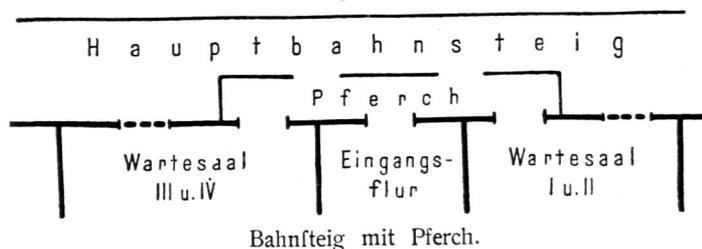
Dieses Verfahren unterscheidet sich von dem unter 2 vorgeführten vor allem dadurch, daß die Warte- und Erfrischungsräume, unter Umständen auch Aborte, Waschräume und dergl., sich nicht innerhalb der Bahnsteigsperrre befinden.

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:

α) 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.



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-
 fällen.