

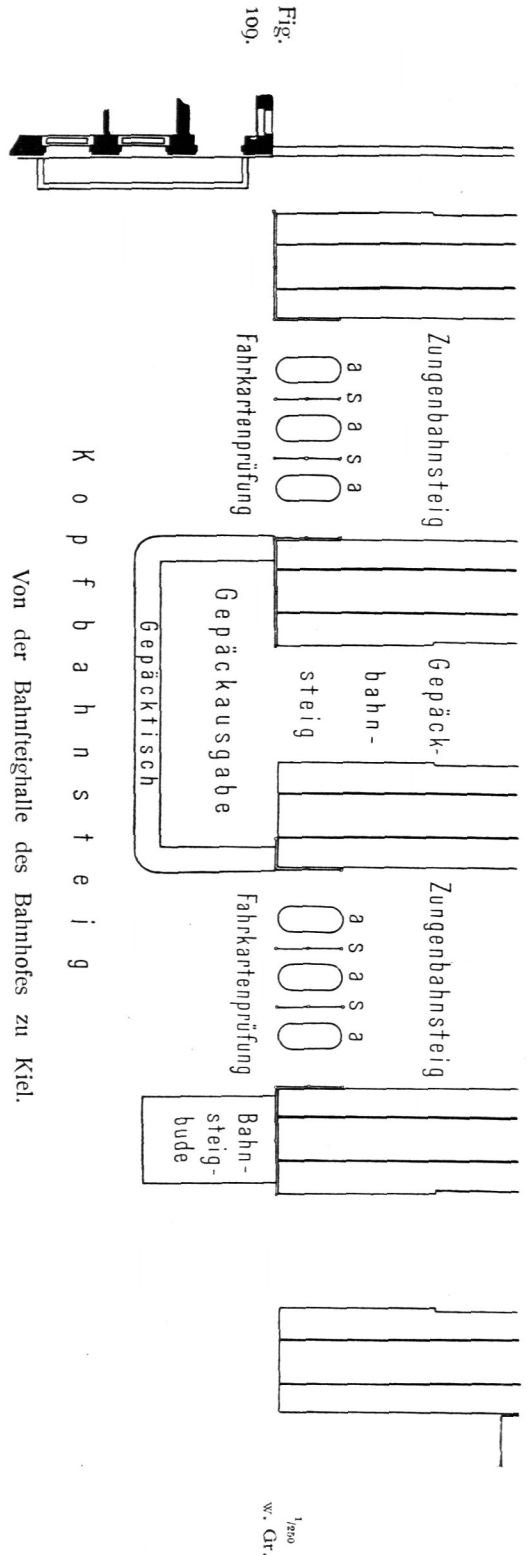
prüfung (Fig. 108). Damit diese Türen den Verkehr weder im Pferch, noch auf dem Bahnsteig behindern, werden sie am besten als Schiebe-, bezw. Rolltüren konstruiert.

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/fw.